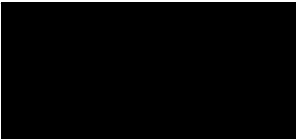


Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

 Stadt Diepholz Eing.: 17. Juli 2026 Stadt Diepholz 49356 Diepholz Datum: 17. Juli 2026 Betreff: Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 112 Einwendungen gegen die geplante Verkehrsverlagerung auf die Maschstraße, hier Abschnitt ‚Kreisel Rape‘ bis Umgehungsstraße (B51) Sehr geehrte Damen und Herren, als Eigentümer eines unmittelbar an der Maschstraße gelegenen Wohnhauses erhebe ich fristgerecht Einwendungen gegen den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 112. Ich habe Verständnis für das Ziel der Planung, die Werkszufahrt an die Bundesstraße zu verlegen und die verkehrliche Erschließung des Betriebsgeländes neu zu ordnen. Wenn diese Planung jedoch zu einer erheblichen Mehrbelastung einer bestehenden Wohnstraße führt, müssen die Auswirkungen auf die dort lebenden Anwohner vollständig ermittelt, nachvollziehbar bewertet und in die planerische Abwägung eingestellt werden. Nach den von der Gemeinde selbst beauftragten Verkehrsprognosen erhöht sich die Verkehrsbelastung auf der Maschstraße von rund 4.300 Kfz/24 h (Analysefall) auf rund 5.980 Kfz/24 h (Prognose-Planfall). Dies entspricht einer Verkehrszunahme von nahezu 40 %. Die Maschstraße ist bereits heute erheblich verkehrlich vorbelastet. Die zusätzliche Verkehrsverlagerung betrifft daher nicht eine unbelastete Wohnstraße, sondern einen Straßenabschnitt, dessen Wohnqualität seit Jahren durch starken Verkehr beeinträchtigt wird. Diese Belastung besteht im Wesentlichen seit der Fertigstellung der ‚Süd-Osttangente‘ bzw. ‚Süd-Ost-Entlastungsstraße‘ und dem Rückbau der Graflage. 1 / 7	Die „Maschstraße“ ist gemäß RAST 06 als „örtliche Einfahrtstraße“ einzustufen. Dieser Straßentyp stellt eine typische Entwurfssituation innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen dar und dient insbesondere der Aufnahme des Zubringer- und Verbindungsverkehrs im Ortsrandbereich. Für örtliche Einfahrtstraßen sind Verkehrsbelastungen von etwa 400 bis 1.800 Kfz/h charakteristisch. Die für die „Maschstraße“ ermittelte Bestandsbelastung von 440 Kfz/h sowie die nach Einziehung der „Graflage“ prognostizierte Belastung von 530 Kfz/h bewegen sich innerhalb dieses Belastungsbereichs. Die prognostizierte Verkehrszunahme beträgt lediglich rund 90 Kfz/h. Eine Überschreitung der Leistungsfähigkeit der Straße oder eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse ist nach den gutachterlichen Feststellungen nicht zu erwarten. In Bezug auf die Einwendung zur Beeinträchtigung der Wohnqualität infolge der zusätzlichen Verkehre, ist zu berücksichtigen, dass die prognostizierte Mehrbelastung weiterhin dem bestimmungsgemäßen Nutzungszweck der „Maschstraße“ entspricht. Die Straße ist ihrem Charakter und ihrer Funktion nach gerade dazu bestimmt, Zubringer- und Verbindungsverkehre aufzunehmen. Da die zu erwartende Verkehrsbelastung auch künftig deutlich innerhalb des für diesen Straßentyp üblichen Bereichs verbleibt, wurde die „Maschstraße“ im Gutachten als geeignet für die Aufnahme der zusätzlichen Verkehre bewertet. Die mit der Einziehung der „Graflage“ verbundene Verkehrsverlagerung ist daher als zumutbar anzusehen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich. 1. Unzureichende Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Maschstraße Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass die „Maschstraße“ nicht Bestandteil des Plangeltungsbereichs dieses Bebauungsplanes ist. Soweit auf mögliche Auswirkungen der durch die Planung verursachten Verkehrsverlagerungen auf die „Maschstraße“ abgestellt wird, wird auf die vorstehende Abwägung verwiesen. Danach sind die prognostizierten zusätzlichen Verkehre verkehrsgutachterlich untersucht worden. Eine Überlastung der Straße oder eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse ist nicht zu erwarten. Die „Maschstraße“ wurde vielmehr als geeignet bewertet, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich. 2. Lärmbelastung / 7. Fachgutachten Zu den unter den Nummern 2 und 7 dargestellten Aspekten liegt eine gutachterliche Stellungnahme vor. Der Gutachter kommt darin zu folgenden Einschätzungen:				
--	--	--	--	--	--

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange

Beschlussvorlage

Abstimmungsergebnis

einst.	ja	enth.	nein

1. Unzureichende Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Maschstraße

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Voraussetzung hierfür ist, dass alle für die Planung erheblichen Belange erkannt, ermittelt und in die planerische Entscheidung eingestellt werden.

Die Gemeinde geht aufgrund ihrer eigenen Verkehrsprognose von einer erheblichen Mehrbelastung der Maschstraße aus. Gleichwohl lässt die Begründung des Bebauungsplans eine eigenständige Auseinandersetzung mit den Auswirkungen dieser Verkehrsverlagerung auf den betroffenen Wohnstraßenabschnitt nicht erkennen.

Insbesondere fehlen nachvollziehbare Ausführungen zu

- den Auswirkungen auf die Wohnqualität,
- der Aufenthaltsfunktion des Straßenraums,
- den Folgen der zusätzlichen Verkehrsbelastung für die Anwohner,
- den Belangen der Verkehrssicherheit,
- den Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr,
- den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen sowie
- möglichen Maßnahmen zur Begrenzung der zusätzlichen Belastungen.

Die Begründung verweist im Wesentlichen auf die Fachgutachten. Eine eigenständige planerische Würdigung der konkreten Situation der Maschstraße ist für mich jedoch nicht erkennbar.

2. Lärmbelastung

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind bei der Bauleitplanung insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.

Nach dem schalltechnischen Gutachten erhöhen sich am höchstbelasteten Immissionsort die Beurteilungspegel

- tags von **62,8 auf 63,8 dB(A)**,
- nachts von **53,9 auf 55,0 dB(A)**.

Das Gutachten gelangt zu dem Ergebnis, dass keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien, weil die Pegelerhöhung unter 3 dB(A) liege und die Werte von 70 dB(A) am Tag beziehungsweise 60 dB(A) in der Nacht nicht erreicht würden.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegen die verbindlichen Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete bei **59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts**. Die Grenzwerte werden somit bereits heute um 3,8 dB(A) (tags) bzw. 4,9 dB(A) (nachts) überschritten. Durch die planbedingte Verkehrssteigerung erhöht sich die Überschreitung im ohnehin sensiblen Nachtzeitraum auf **6,0 dB(A) über dem gesetzlichen Limit**.



RP Schalltechnik - Molenseten 3 - 49086 Osnabrück

Stadt Diepholz
Rathausmarkt 1
49356 Diepholz

Osnabrück, 25.07.2026

Bebauungsplan Nr. 112, FB Schallschutz

Hier: Stellungnahme zu den Einwendungen von [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie mir mitgeteilt haben, liegt von [REDACTED] unter anderem eine Einwendung zur schalltechnischen Berechnung vor, die mein Büro im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr.112 aufgestellt hat.

Meiner Stellungnahme vorangestellt sei die Tatsache, dass ich zu den verkehrlichen Berechnungsgrundlagen keine Aussagen treffen kann, da diese vom Büro BRILON BONZIO WEISER getroffen wurde.

In der nachfolgenden Stellungnahme gehe ich folglich nur auf die Einwendungen ein, die einen schalltechnischen Bezug haben. Alle relevanten Berechnungsgrundlagen liegen dem Fachbeitrag Schallschutz an.

- Punkt 2: Lärmbelastung

a) Die angesprochenen Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gelten für den Neubau oder den Ausbau einer Straße im Zuge einer wesentlichen Änderung. Ein Ausbau oder eine wesentliche Änderung der Maschstraße ist nicht Gegenstand der Planung bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 112 der Stadt Diepholz. Somit greifen die IGW der 16.BImSchV nicht.

Die Planung innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 112 sehen eine geänderte Verkehrsführung vor, die zu Mehrverkehr auf der Maschstraße führt. Dazu sind in Kapitel 7 des FB Schallschutz (Seite 22) umfangreiche Einschätzungen und Urteile hinterlegt worden.

Das OVG Lüneburg hat in einem ähnlich gelagerten Urteil (Az.7 ME 110/17) als Grenzwerte die Schwellen von 70/60 dB(A) Tag/Nacht angesehen, wenn es um planerische Eingriffe im Bestand geht. Wenn eine Schallbelastung von 70/60 dB(A) T/N bereits vor Umsetzung der planerischen Maßnahme an Wohngebäuden vorliegt und die Beurteilungspegel weiter erhöht werden, muss die planende Behörde Kompensationen erbringen, um den Lärmschutz für die Anwohner sicherzustellen. In diesem Fall greift die 3 dB(A)-Regel, die im Zuge einer baulichen Maßnahmen die Differenz zur Erheblichkeit nach 16. BImSchV darstellt, nicht, da es sich um eine planerische Maßnahme handelt.

Es wird ausdrücklich gerügt, dass der vorliegende schalltechnische Fachbeitrag von einer „Zumutbarkeit“ der Lärmbelastung ausgeht, weil die Werte unterhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts verbleiben und die planbedingte Erhöhung unter 3 dB(A) liegt. Ein Bebauungsplan darf sich im Rahmen des Abwägungsgebots (§ 1 Abs. 7 BauGB) jedoch niemals darauf beschränken, lediglich akute Gesundheitsgefahren zu vermeiden. Maßgeblich für die planerische Abwägung in einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) sind die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. die Grenzwerte der 16. BImSchV.

Das Argument des Fachbeitrags, die Steigerung von ca. 1 dB(A) sei unerheblich, da sie unter der verkehrsrechtlichen Relevanzschwelle von 3 dB(A) liege, ist in der Bauleitplanung rechtswidrig. Nach dem Bundesverwaltungsgericht ist die Erhöhung des Lärmpegels in einem Gebiet, das *bereichsweise bereits von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist*, stets abwägungsrelevant. Jede zusätzliche Erhöhung des Beurteilungspegels in einem ohnehin gesundheitskritischen Bereich (hier künftig 55,0 dB(A) in der Nacht) verschlimmert den rechtswidrigen Zustand und darf nicht als „unbeachtlich“ weggewägt werden.

Zu berücksichtigen sind insbesondere

- die bereits bestehende erhebliche Vorbelastung,
- die deutliche Verkehrszunahme infolge der Planung,
- die Ausrichtung der Wohn- und Schlafräume zur Straße sowie
- die Lage innerhalb eines Allgemeinen Wohngebiets.
- das häufige Auftreten von singulären Spitzenpegeln von Fahrzeugen >3,5t und landwirtschaftl. Verkehr beim Befahren der defekten Fahrbahndecke.

Die schalltechnische Prognose basiert zudem auf einem intakten Fahrbahnbelag (SMA 8). Tatsächlich weist die Fahrbahn derzeit erhebliche Schäden auf. Die Stadt beabsichtigt deshalb eine Erneuerung der Deckschicht. Den Planunterlagen lässt sich jedoch nicht entnehmen, ob diese Sanierung vor oder gleichzeitig mit der Verkehrsverlagerung erfolgt. Bis zur Umsetzung dieser Maßnahme besteht die derzeitige Lärmsituation fort. Eine Auseinandersetzung mit diesem zeitlichen Zusammenhang ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Das gilt auch für die deutlich erhöhten KFZ-Geschwindigkeiten insbesondere während der Nachtstunden (Telraam-Messungen PKW: V85 Tagesdurchschnitt: 54 km/h, V85 04:00 – 06:00 bis zu 60 km/h). Aufgrund der genannten Punkte dürften die derzeitigen Pegel deutlich über den berechneten liegen.

Ebenso ist nicht erkennbar, ob über die reine Pegelbetrachtung hinaus geprüft wurde, ob verhältnismäßige Maßnahmen zur Begrenzung der zusätzlichen Belastung in Betracht kommen.

Nach derzeitiger Kenntnis bestehen Fragen hinsichtlich einzelner Annahmen der Gutachten. Eine abschließende fachliche Bewertung ist mir derzeit noch nicht möglich. Ich behalte mir daher ergänzende Einwendungen nach vollständiger Prüfung der Gutachtenunterlagen ausdrücklich vor.



Da die Berechnung der Beurteilungspegel deutlich unter der Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) liegt, ist die Steigerung von 1,0 bis 1,2 dB(A) nicht relevant.

- b) Bei der Berechnung wurde von einer intakten Fahrbahndecke ausgegangen. Bei schalltechnischen Untersuchungen ist das der Regelfall, weil davon ausgegangen werden kann, dass der Straßenbaulastträger die Deckschicht in einem ordnungsgemäßen Zustand hält. Ob eine Fahrbahndecke als intakt gilt, obliegt der Einschätzung der zuständigen Behörde.

- Punkt 7: Fachgutachten

- a) Als Immissionsorte sind die Gebäudefronten der Wohngebäude gewählt worden, die der Fahrbahn am nächsten stehen. Nach dem Ausschlussverfahren kann davon ausgegangen werden, dass die übrigen Gebäude entlang der Maschstraße nicht von höheren Schallpegel belastet sind. Die Erfassung aller Gebäude ist somit nicht erforderlich. Das nachfolgende Bild 1 zeigt die gewählten Immissionsorte.



Bild 1: Lage der Immissionsorte (Orange/Gelb) entlang der Maschstraße (Ausschnitt aus der Karte der Anlage)

- b) Die Bezeichnung der Hausfronten (HFront), die in Tabelle 10 bzw. Anlage 5 des FB Schallschutz verzeichnet ist, wird durch das Programmsystem SoundPLAN anhand der geografischen Gegebenheiten bzw. der Kartengrundlagen hinterlegt.

Folgende freigegebenen Kartengrunddaten des Landes Niedersachsen liegen der Berechnung der Beurteilungspegel zugrunde:

- Auszug aus dem Digitalen Geländemodell (DGM),
<https://ni-igln-opengeodata.hub.arcgis.com/apps/igln-opengeodata::digitales-ge%C3%A4ndemodell-dgm1/explore>
- Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS)
(https://maps.igln.niedersachsen.de/katasterkarten-online/mapbender/application/katasterkarten-online_opendata)

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
3. Erschütterungen der Bausubstanz Fahrzeuge, insbesondere schwere Nutzfahrzeuge, die mit hoher Geschwindigkeit über ein stark beschädigte Fahrbahn fahren, erzeugen nicht nur Luftschall (Lärm), sondern können auch den Asphalt in Schwingungen versetzen. Der beschriebene Körperschall ist regelmäßig bei schnellen Vorbeifahrten von Schwerverkehr im Haus des Einwenders zu spüren. Dieser Aspekt wird ebenfalls in den vorliegenden Dokumenten nicht betrachtet. 4. Verkehrssicherheit Nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB sind bei der Bauleitplanung auch die Belange des Verkehrs zu berücksichtigen. Die Maschstraße weist im betroffenen Abschnitt mehrere Besonderheiten auf: • vier gegenüberliegende Bushaltestellen (2 für jede Fahrtrichtung), • einen etwa 600 m langen Abschnitt ohne Querungsmöglichkeit, • Schutzstreifen für den Radverkehr mit einer Nutzung von etwa 400 bis 500 Radfahrten täglich, • Längsparken am Fahrbahnrand, • eine begrenzte Fahrbahnbreite. Nach den Daten des Unfallatlas ereigneten sich auf dem betroffenen Wohnstraßenabschnitt • im Jahr 2022 zwei Fahrradunfälle mit jeweils einer leicht verletzten Person, • im Jahr 2023 ein Unfall mit einem leicht verletzten Fußgänger, • im Jahr 2025 zwei Pkw-Unfälle mit einer schwer und einer leicht verletzten Person. Der Unfall in Jahre 2023 ereignete sich zwischen zwei Bushaltestellen innerhalb des Abschnitts ohne Querungsmöglichkeit. Diese Umstände sprechen dafür, dass der Straßenraum bereits heute vielfältigen Nutzungsansprüchen unterliegt. Der Straßenraum ist zusätzlich durch zulässiges Längsparken am Fahrbahnrand, die Schutzstreifen für den Radverkehr sowie die begrenzte Fahrbahnbreite geprägt. Den Planunterlagen lässt sich nicht entnehmen, dass die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf diese Situation vertieft untersucht wurden. Darüber hinaus wird in der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 112 in Kapitel 5.6.3 ein zweiter Schutzstreifen an der nördlichen Straßenseite empfohlen. Eine Untersuchung, ob der vorhandene Straßenquerschnitt diese zusätzlichen Anforderungen sicher aufnehmen kann, ist nicht erkennbar. Bei dieser Regelung würde eine Kernfahrbahn von nur ca. 3,5m für den zweispurigen Fahrzeugverkehr verbleiben, die nur bei geringen KFZ-Mengen und sehr geringem Schwerverkehr zulässig erscheint. Bereits die derzeitige ‚Lösung‘ mit einer Kernfahrbahn von ca. 2,25m ist als sehr kritisch nach ERA/RAST 06 Vorgaben einzuschätzen und führt bereits jetzt dazu, dass der vorhandene Schutzstreifen regelmäßig von KFZ stadteinwärts befahren wird.	 • Auszug aus dem 3D-Modell (LoD1) https://ni-igln-opengeodata.hub.arcgis.com/apps/igln-opengeodata::3d-geb%C3%A4udemodell-lod1/explore Im Zusammenhang mit Bild 1 wird die Zuordnung der Hausfronten deutlicher. Eine Anpassung des schalltechnischen Fachbeitrages ist nicht erforderlich. Alle anderen Punkte der Einwendung vom 17.07.2026 betreffen nicht den schalltechnischen Fachbeitrag. Daher kann dazu keine Stellungnahme abgegeben werden. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Mit freundlichen Grüßen  Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper Anlage: Karte 3 - Darstellung der Immissionsorte entlang der Maschstraße in Diepholz				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

5. Belange mobilitätseingeschränkter Personen

Die beidseitigen Bushaltestellen werden über einen Straßenabschnitt erschlossen, auf dem über eine Länge von etwa 600 m keine Querungshilfe vorhanden ist.

Gerade für ältere Menschen, Kinder sowie mobilitätseingeschränkte Personen können sich durch die zusätzliche Verkehrsbelastung weitere Erschwernisse und Gefahren ergeben.

Eine Auseinandersetzung mit diesen Belangen lässt sich den Planunterlagen aus meiner Sicht nicht entnehmen.

6. Auswirkungen der Bauphase

Nach meiner Wahrnehmung wurde die Maschstraße bereits bei früheren, größeren Bauvorhaben der Stadt, insbesondere beim Bau des nahegelegenen Neubaugebiets ‚Willenberger Masch‘ oder der Erschließung des Gewerbegebietes ‚Reesingstraße‘ über längere Zeit als Zufahrt für den Baustellenverkehr bzw. Schüttguttransporte genutzt. Hierdurch kam es zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung der Anwohner durch Schwer- und Lieferverkehr.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um Klarstellung, ob für die Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans Baustellenverkehr über die Maschstraße vorgesehen ist oder ausgeschlossen werden kann.

Sollte die Maschstraße während der Bauphase erneut als Baustellenzufahrt genutzt werden, wäre dies bei der Bewertung der zeitweiligen Lärm- und Verkehrsbelastungen sowie bei der Baustellenlogistik zu berücksichtigen. Den Planunterlagen lässt sich hierzu keine Aussage entnehmen.

7. Fachgutachten

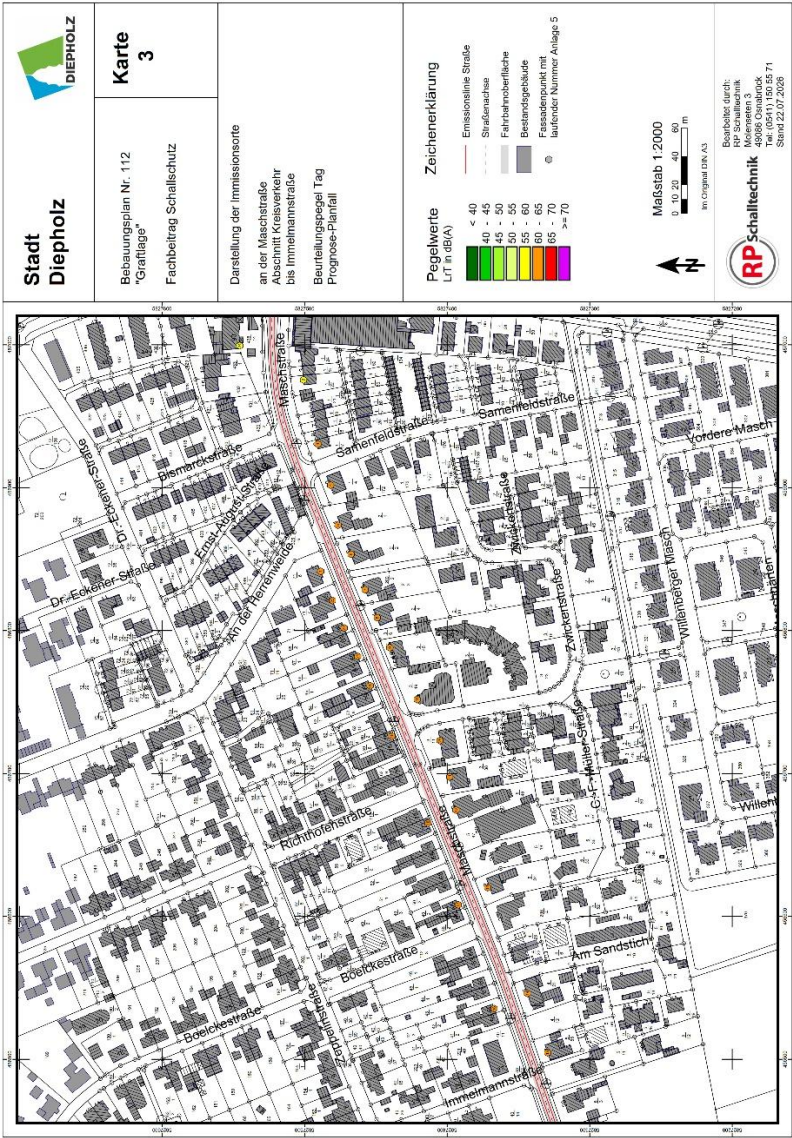
Aus meiner Sicht sollten einzelne Annahmen der Fachgutachten im weiteren Verfahren nochmals überprüft werden.

Dies betrifft insbesondere

- die Auswahl der betrachteten Immissionsorte, obwohl sich entlang der Maschstraße offenbar näher an der Fahrbahn gelegene Gebäude befinden,
- die Repräsentativität der Querschnittsdaten der Verkehrszählung z.B. hinsichtlich Saisonalität und Bewertung KFZ >3,5 t,
- die Annahmen zur zukünftigen Entwicklung des Schwerverkehrs,
- die Prognose auf Grundlage einer einmaligen 24-Stunden-Verkehrszählung an einem Werktag außerhalb der Ferien.

Nach eigener Prüfung anhand öffentlich zugänglicher Kartendaten, bestehen Zweifel, ob sämtliche unmittelbar an dem zusätzlich belasteten Abschnitt der Straße gelegenen Wohngebäude betrachtet wurden. Es scheinen einzelne Gebäude vorhanden zu sein, die näher an der Fahrbahn liegen.

Es ist nicht bekannt, ob diese Gebäude tatsächlich Wohnnutzungen aufweisen und aus welchen Gründen sie gegebenenfalls nicht untersucht wurden.



Ausgehend von den Ausführungen des Gutachters ist eine Änderung der Planunterlagen somit nicht erforderlich.

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange

Beschlussvorlage

Abstimmungsergebnis

einst.	ja	enth.	nein
--------	----	-------	------

Des weiteren erwecken die Angaben für den Parameter ‚Hfront‘ (Tabelle 10, Fachbeitrag Schallschutz) den Anschein, dass bei einigen Wohngebäuden die Orientierungen der Häuserfront zur Straße falsch übernommen wurden. Für das Wohngebäude ‚An der Herrenweide 1‘ wurde z.B. Hfront =SO verwendet. Da die Wohn- und Schlafräume dieses Gebäudes direkt zur Maschstraße ausgerichtet sind, wäre m.E. Hfront = S zu wählen gewesen. Unter anderem wurden die direkt nebeneinander liegenden und ausgerichteten Gebäude Maschstr. 11 und 12 mit Hfront=NN bzw. Hfront=N übernommen, was nicht schlüssig erscheint.

Die Gemeinde wird daher gebeten,

- die Auswahl der Immissionsorte nachvollziehbar darzustellen und zu erläutern, ob die stärker exponierten Wohnnutzungen ausreichend berücksichtigt wurden,
- und die verwendeten Modellangaben für den Parameter ‚Hfront‘ zu überprüfen und nachvollziehbar darzustellen.

Die geringe prognostizierte Lärmerhöhung wird wesentlich durch die Annahme eines sinkenden Schwerverkehrs beeinflusst. Die Lärmbewertung berücksichtigt folgende Schwerverkehrsmengen:

	Schwerverkehr DTV
Analysenfall	ca. 130
Prognose-Nullfall	ca. 140
Prognose-Planfall	ca. 120

Die Reduzierung des Schwerverkehrs kann durch die Verlagerung der Betriebszufahrt erklärbar sein. Da der Schwerverkehr aber einen erheblichen Einfluss auf die Lärmbewertung besitzt, sollten die zugrunde liegenden Annahmen nachvollziehbar erläutert werden:

- Welche Verkehrsanteile werden verlagert?
- Wie wurde insbesondere der Rückgang in der Nachtzeit ermittelt?
- Welche sonstigen Schwerverkehrsanteile wurden berücksichtigt?

Eine ausreichende Erläuterung dieser Prognoseannahmen ist nicht erkennbar.

Im schalltechnischen Fachbeitrag wird der Schwerverkehrsanteil (Fahrzeuge > 3,5t) im Prognosefall mit lediglich 2,1 % (tags) bzw. 1,8 % (nachts) beziffert. Es wird beantrag, diese Ansätze im weiteren Verfahren kritisch zu überprüfen. Eigene kontinuierliche Verkehrsdatenanalysen mittels einer Telraam-Anlage im betroffenen Straßenabschnitt zeigen selbst während der niedersächsischen Schulferien ein erhebliches Aufkommen an Lieferfahrzeugen, Transportern und Nutzfahrzeugen, welches sich im Bereich von rund 6,6 % bewegt. Da der Wirtschafts- und Pendlerverkehr in den Ferienzeiten erfahrungsgemäß reduziert ist, steht zu vermuten, dass die reale Belastung im regulären Jahresverlauf noch deutlich höher ausfällt. Zudem ist auf der Strecke ein erhebliches Aufkommen an schweren landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Erntefahrzeugen zu verzeichnen. Auch wenn diese Fahrzeuge rein

3. Erschütterungen der Bausubstanz

Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die zu erwartende Verkehrszunahme derartige Auswirkungen hervorrufen könnte, liegen jedoch nicht vor. Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung erhöht sich die Verkehrsbelastung auf der „Maschstraße“ lediglich in einem Umfang, der weiterhin deutlich innerhalb des für diesen Straßentyp üblichen Belastungsbereichs liegt. Die Straße ist grundsätzlich für die Aufnahme der prognostizierten Verkehre geeignet. Vor diesem Hintergrund bestand keine Veranlassung zur Erstellung eines gesonderten Erschütterungsgutachtens.

Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

4. Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Verlagerung der Verkehrsmengen wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die „Maschstraße“ grundsätzlich in der Lage ist, die zusätzlich zu erwartenden Verkehre aufzunehmen. Mögliche Begegnungskonflikte oder Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses stehen dabei nicht primär im Zusammenhang mit der prognostizierten Verkehrszunahme, sondern sind überwiegend auf die bestehenden örtlichen Gegebenheiten zurückzuführen. Unabhängig davon werden von der Stadt Diepholz fortlaufend Maßnahmen geprüft, um die Verkehrssituation weiter zu verbessern.

Die in der Verkehrsuntersuchung ausgesprochenen Empfehlungen hinsichtlich der „Maschstraße“ sind nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung und wurden auch nicht als Voraussetzung für deren Vollzugsfähigkeit formuliert. Gleichwohl werden die Empfehlungen berücksichtigt und im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung geprüft, um die Verkehrssituation bei Bedarf weiter zu verbessern.

Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

5. Belange mobilitätseingeschränkter Personen

Die Ausführungen zu den Belangen von mobilitätseingeschränkten Personen im Bereich der „Maschstraße“ sind nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.

6. Auswirkungen der Bauphase

Die „Maschstraße“ liegt außerhalb des Plangeltungsbereichs und ist daher nicht unmittelbarer Gegenstand der vorliegenden Planung. Unabhängig davon ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Verkehre lediglich temporär während der Bauphase auftreten und nicht den dauerhaften planungsbedingten Auswirkungen zuzurechnen sind. Vorübergehende Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehr lassen sich bei der Umsetzung von Bauvorhaben grundsätzlich nicht vollständig vermeiden. Aufgrund ihrer zeitlichen Begrenzung führen sie jedoch nicht zu einer dauerhaften Veränderung der Verkehrsverhältnisse.

Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
zulassungsrechtlich oft unter der 3,5-Tonnen-Grenze verbleiben und im Gutachten formal als Pkw gewertet werden, verursachen sie im realen Fahrbetrieb auf einer sanierungsbedürftigen Straße signifikant höhere Abroll- und Motorgeräusche als Standard-Pkw. Es wird daher um Prüfung gebeten, ob die reale akustische Belastung durch den intensiven Wirtschafts-, Liefer- und Agrarverkehr in den zugrunde gelegten Emissionsdaten der RLS-19 wirklichkeitsnah abgebildet wurde oder ob hier ein Ermittlungsdefizit vorliegt. 8. Prüfung möglicher Minderungsmaßnahmen Bei der zuständigen Gemeinde habe ich bereits einen Antrag auf Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zum Schutz der Anwohner gestellt. Mit diesem Hinweis soll kein Anspruch auf eine bestimmte Maßnahme geltend gemacht werden. Er verdeutlicht vielmehr, dass aus Sicht eines unmittelbar Betroffenen verhältnismäßige Möglichkeiten zur Verringerung der zusätzlichen Belastungen bestehen können. Den Planunterlagen lässt sich jedoch nicht entnehmen, ob mögliche Minderungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsverlagerung überhaupt geprüft wurden. Schlussbemerkung Die Gemeinde verfügt aufgrund ihrer eigenen Gutachten über die Erkenntnis, dass die Maschstraße künftig erheblich stärker belastet wird. Gerade deshalb hätte sich die planerische Abwägung nach meiner Auffassung nachvollziehbar mit den Auswirkungen auf die Wohnverhältnisse, die Verkehrssicherheit sowie die Belange des Fuß- und Radverkehrs auseinandersetzen müssen. Ich bitte daher, die vorgetragenen Einwendungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und insbesondere • die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung auf die Maschstraße vertieft zu untersuchen, • die planerische Abwägung entsprechend zu ergänzen, • die Annahmen der Fachgutachten anhand der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse erneut zu überprüfen sowie • zu prüfen, ob verhältnismäßige Maßnahmen zur Minderung der zusätzlichen Belastungen in Betracht kommen. Mit freundlichen Grüßen 	8. Prüfung möglicher Minderungsmaßnahmen Die Prüfung möglicher Minderungsmaßnahmen im Bereich der „Maschstraße“ ist ausgehend von den vorliegenden Fachgutachten nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. Eine Abwägung ist nicht erforderlich. Schlussbemerkung Es wird auf die vorstehende Abwägung verwiesen. Die der Stellungnahme beiliegenden Anlagen werden zur Kenntnis genommen.				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

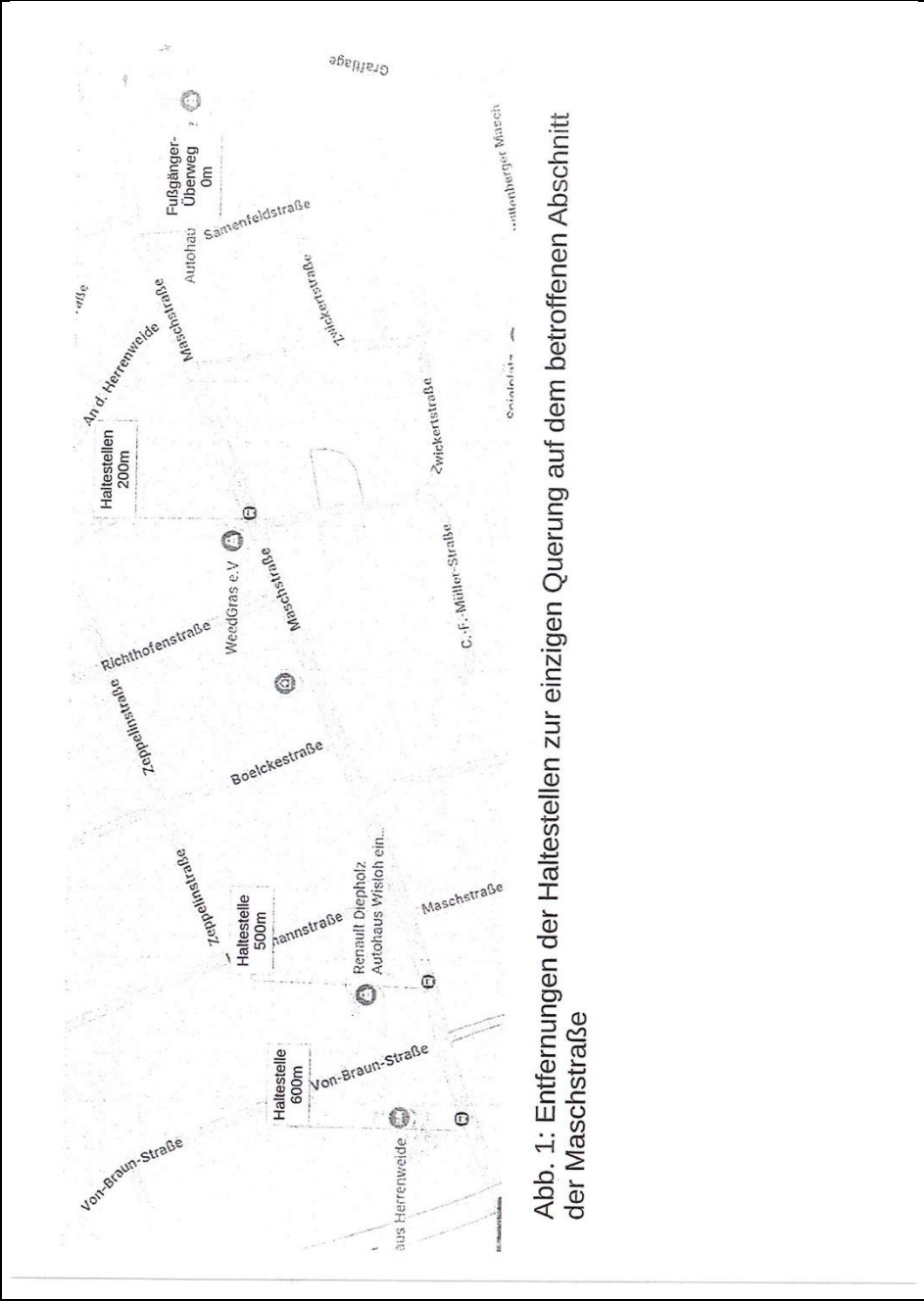


Abb. 1: Entfernungen der Haltestellen zur einzigen Querung auf dem betroffenen Abschnitt der Maschstraße

--	--	--	--	--	--

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

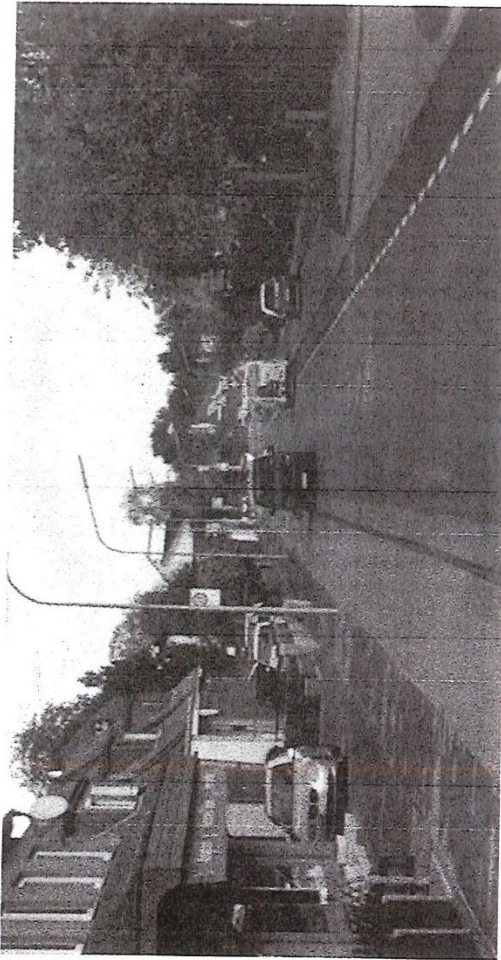
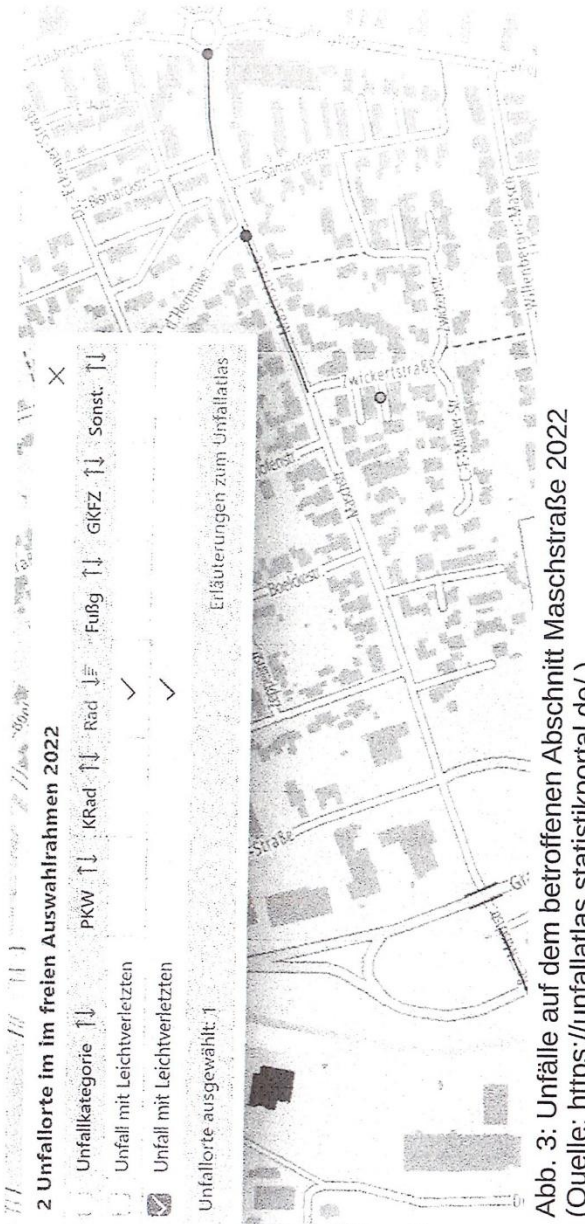
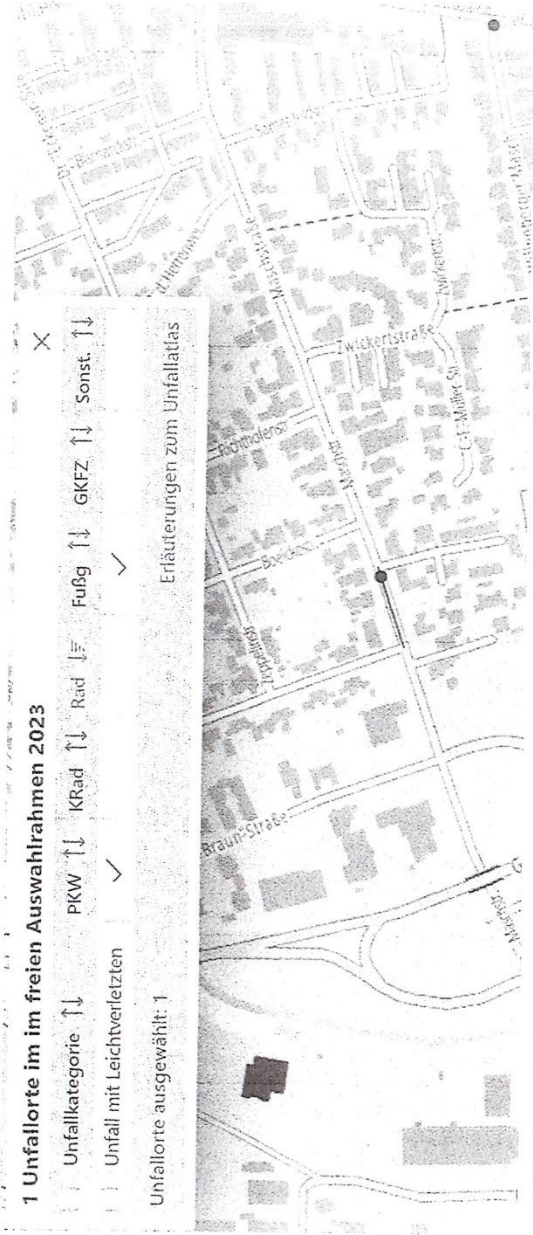


Abb. 2: Maschstraße: Sichtachse Höhe Zwickertstraße stadteinwärts (Quelle: Streetview Nov 2022)

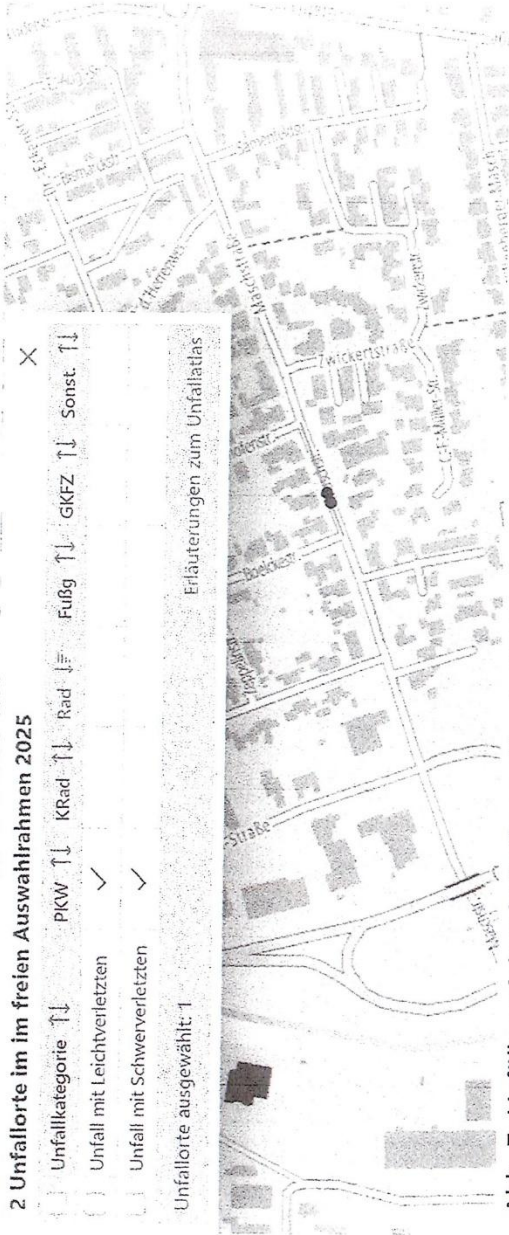
Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

 2 Unfallorte im freien Auswahlrahmen 2022 Unfallkategorie: PKW, Fußg, GKFZ, Sonst., Rad, KRad Unfall mit Leichtverletzten Unfall mit Leichtverletzten Unfallorte ausgewählt: 1 Erläuterungen zum Unfallatlas Abb. 3: Unfälle auf dem betroffenen Abschnitt Maschstraße 2022 (Quelle: https://unfallatlas.statistikportal.de/)					
--	--	--	--	--	--

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

1 Unfallorte im freien Auswahlrahmen 2023 Unfallkategorie: ↑↓ PKW ↑↓ KRad ↑↓ Rad ↓↓ Fußg ↑↓ GKFZ ↑↓ Sonst. ↑↓ Unfall mit Leichtverletzten Unfallorte ausgewählt: 1 ✓ Erläuterungen zum Unfallatlas  Abb. 4: Unfälle auf dem betroffenen Abschnitt Maschstraße 2023 (Quelle: https://unfallatlas.statistikportal.de/)					
---	--	--	--	--	--

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

 Abb. 5: Unfälle auf dem betroffenen Abschnitt Maschstraße 2025 (Quelle: https://unfallatlas.statistikportal.de/)					
---	--	--	--	--	--

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein

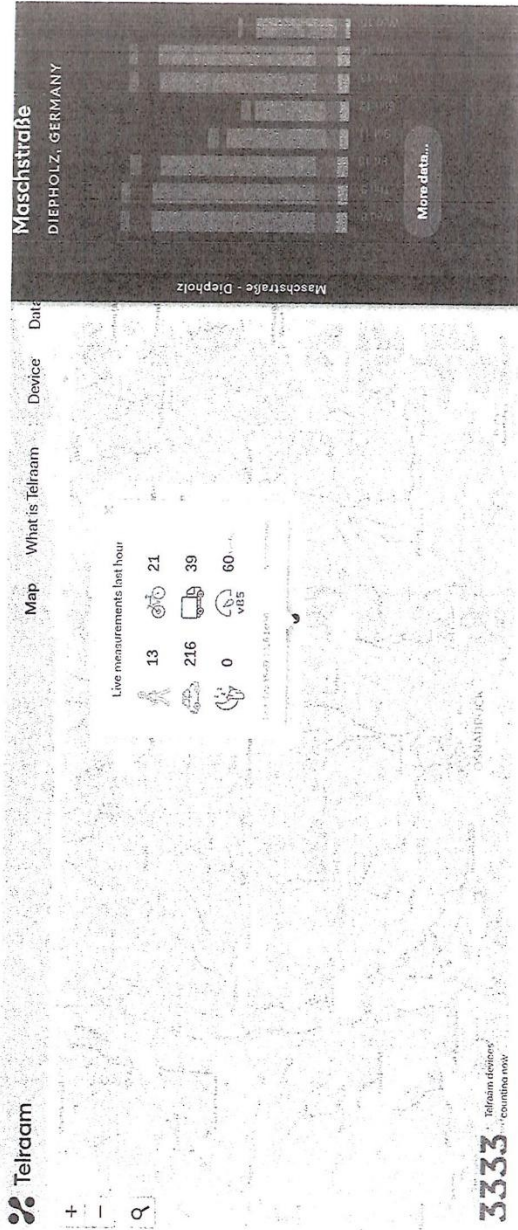


Abb. 6: Beispiel für kontinuierliche Verkehrsmessungen mit Telraam S2 Gerät im betroffenen Abschnitt Maschstraße (Quelle: <https://telraam.net/de#14/52.5960/8.3653>, 15.07.2026, 14:30)

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
Stadt Diepholz Fachdienst Bauen Fachbereich 3.1 Hochbau & Stadtplanung Rathausmarkt 1 49356 Diepholz per E-Mail: bauamt@stadt-diepholz.de Diepholz, den 14. Juli 2026 Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 94. Änderung des Flächennutzungsplans „Graftlage“ / Bebauungsplan Nr. 112 „Graftlage“ Auslegungszeitraum: 18.06.2026 bis 20.07.2026 Sehr geehrte Damen und Herren, nachdem der Verwaltungsausschuss der Stadt Diepholz am 08.06.2026 dem Entwurf der 94. Änderung des Flächennutzungsplans zugestimmt und der Plangeltungsbereich gegenüber der frühzeitigen Beteiligung geändert wurde (nunmehr rund 32,3 ha), gebe ich als Diepholzer Bürger fristgerecht eine weitere Stellungnahme ab. Ich nehme zunächst Bezug auf meine beiden Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung, deren Anliegen ich vollumfänglich aufrechterhalte. Der Schwerpunkt dieser Stellungnahme liegt auf einem grundlegenden inneren Widerspruch der Planung: Die geplante Neuversiegelung von rund 32,3 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche steht in klarem Gegensatz zu den Zielen, zu denen sich die Stadt Diepholz im Regionalen Entwicklungskonzept (REK) der LEADER-Region „Diepholzer Land“ (Fortbeschreibung 2022) selbst verpflichtet hat. Ergänzend benenne ich weitere Zielkonflikte mit dem REK. 1. Widerspruch zum Regionalen Entwicklungskonzept „Diepholzer Land“ – Versiegelung statt Entsiegelung Das REK ist ein von der Region – und damit von der Stadt Diepholz als Mitglied und Mitfinanzierer – beschlossenes und getragenes strategisches Entwicklungskonzept. Die darin von der Stadt mitgetragenen Ziele sind abwägungsrelevante öffentliche Belange; § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB nennt ausdrücklich die Ergebnisse beschlossener städtebaulicher Entwicklungskonzepte bzw. sonstiger von der Gemeinde getragener Planungen als in der Abwägung zu berücksichtigenden Belang. Die vorliegende Planung setzt sich mit diesen selbst gesetzten Zielen – soweit für mich ersichtlich – bisher nicht auseinander. 1.1 Die Stadt Diepholz betreibt aktiv Entsiegelung – und plant zugleich großflächige Neuversiegelung Im REK ist unter den Innenentwicklungs-Maßnahmen der Stadt Diepholz ausdrücklich eine beauftragte „Konzeptstudie zur Entsiegelung innerstädtischer Flächen“ aufgeführt (REK, Kap. 3, S. 9; Auftrag erteilt, Vorstellung der Studie im Herbst 2022). Die Stadt verfolgt damit ausdrücklich das Ziel, bereits versiegelte Flächen zu entsiegeln. Die gleichzeitige Neuversiegelung von rund 32,3 ha bisher unversiegelten Ackerlandes läuft diesem Ziel diametral entgegen. Entsiegelung im Innenbereich und großflächige Neuversiegelung im Außenbereich heben sich in ihrer ökologischen Wirkung nicht nur nicht auf – die	Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass diese Abwägung dem Bebauungsplan Nr. 112 „Graftlage“ dient. Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) stellt kein von der Stadt Diepholz beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept dar. Ihm kommt daher keine unmittelbare rechtliche Bindungswirkung zu. Mangels Beschlussfassung durch die Stadt ist das REK nicht als verbindliche planerische Vorgabe zu berücksichtigen. Zudem entfalten informelle Entwicklungskonzepte grundsätzlich lediglich eine interne Orientierungswirkung und begründen keine dauerhafte Bindung der gemeindlichen Planungshoheit. Die Stadt kann daher ihre planerischen Vorstellungen an veränderte Rahmenbedingungen und aktuelle städtebauliche Erfordernisse anpassen. <u>1. Widerspruch zum Regionalen Entwicklungskonzept „Diepholzer Land“ – Versiegelung statt Entsiegelung</u> In Bezug auf § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB wird auf die vorstehende Abwägung verwiesen. <u>1.1 Die Stadt Diepholz betreibt aktiv Entsiegelung – und plant zugleich großflächige Neuversiegelung</u> Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass die in der Überschrift aufgeführte Entsiegelung gemäß den Darstellungen des REK den Bereich „Lager Straße“ Nr. 8a bis 11 im Innenstadtbereich betrifft. Der Umfang der Maßnahme beschränkt sich somit auf eine vergleichsweise kleine und klar abgegrenzte Fläche. Der Plangeltungsbereich wird hiervon nicht umfasst. Die nebenstehenden Ausführungen zum REK werden zur Kenntnis genommen. <u>1.2 Das REK benennt „Flächenfraß/Versiegelung“ ausdrücklich als Risiko</u> Die nebenstehenden Ausführungen zum REK werden zur Kenntnis genommen. <u>1.3 Das REK benennt das Bauleitplan-Instrument als Hebel zur Flächenreduktion</u> Die nebenstehenden Ausführungen zum REK werden zur Kenntnis genommen.				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
Neuversiegelung übersteigt jede realistisch erreichbare innerstädtische Entseiegelung um ein Vielfaches. 1.2 Das REK benennt „Flächenfraß/Versiegelung“ ausdrücklich als Risiko In der SWOT-Analyse des Handlungsfeldes „Natur, Landschaft und Klima“ führt das REK „Flächenfraß: Bebauung von Flächen/Versiegelung“ ausdrücklich als Risiko für den Naturraum auf (REK, Kap. 5, S. 45). Zugleich wird als Stärke der Region „lokal vorbildhaft im Flächenverbrauch (ausgenommen Ansiedlung von Einzelhandel)“ genannt (S. 44), und es wird festgehalten, dass der Siedlungsflächenanteil der Region mit 7,8 % unter dem Landesdurchschnitt von 9,4 % liegt (S. 7). Die geplante Umwidmung untergräbt genau dieses Selbstbild und realisiert das im REK benannte Risiko. 1.3 Das REK benennt das Bauleitplan-Instrument als Hebel zur Flächenreduktion Als Chance im Handlungsfeld Klimaschutz nennt das REK ausdrücklich eine „klimaangepasste Siedlungspolitik (verbindliche Festlegung in F- und B-Plänen von: Frischluftschneisen, Reduzierung der Flächeninanspruchnahme oder ökologischer Städtebau)“ (REK, Kap. 5, S. 46). Das REK identifiziert damit genau das Instrument – die Flächennutzungs- und Bebauungsplanung –, das im vorliegenden Verfahren gegenläufig eingesetzt wird: nicht zur Reduzierung, sondern zur Ausweitung der Flächeninanspruchnahme. Ich bitte daher um: eine ausdrückliche Auseinandersetzung im Abwägungsvorgang mit der Frage, wie die Neuversiegelung von rund 32,3 ha mit den im REK selbst gesetzten Zielen (Entseiegelung, Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, vorbildlicher Flächenverbrauch) vereinbar ist. 2. Widerspruch zum Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ Das Leitmotiv des REK lautet „Von innen belebt und geliebt, nach außen bekannt und anziehend“ (REK, Kap. 6, S. 53). Das REK dokumentiert für die Stadt Diepholz konkrete Innenentwicklungspotenziale: – ein Baulückenkataster der Stadt Diepholz sowie die Bearbeitung gewerblicher Leerstände im Rahmen der Innenstadtsanierung (REK, S. 9); – Bruttowohnbauland-Reserven der Region von 5,7 ha nach §§ 30/34 BauGB (REK, S. 9); – die Feststellung, dass sich die – ohnehin geringen – Leerstände „hauptsächlich im gewerblichen Bereich der Stadt Diepholz“ konzentrieren (REK, S. 9). Das REK betont ausdrücklich Innenentwicklung, Baulückennutzung und Umnutzung vorhandener Immobilien. Die vorliegende Planung verfolgt demgegenüber Außenentwicklung am südlichen Stadtrand auf bisher landwirtschaftlicher Fläche. Die bisherige Begründung der Stadt (die im Flächennutzungsplan an anderer Stelle dargestellten gewerblichen Bauflächen seien für kleine und mittelständische Unternehmen vorzuhalten, und das planungsrechtlich gesicherte Flächenpotenzial am Standort sei ausgeschöpft, vgl. Abwägung lfd. Nr. 5 und 12) trägt diesen Widerspruch nicht aus: Das Vorhalten von Flächen für eine Zielgruppe ist keine tatsächliche Unverfügbarkeit. Die Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 BauGB verlangt, mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen nur im notwendigen Umfang vorzunehmen; die Notwendigkeit ist zu begründen. Eine nachvollziehbare, transparente Alternativenprüfung (Innenentwicklung, Nachverdichtung bestehender Gewerbegebiete, Reaktivierung von Brachen/Leerständen) ist hierfür Voraussetzung.	Die Belange eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden sowie die Zielsetzungen zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme sind in die Abwägung eingestellt worden. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Plangebiet unmittelbar an bestehende Gewerbe- und Siedlungsstrukturen angrenzt und die Planung der Erweiterung eines bereits ansässigen Betriebes dient. Die vorgesehene Entwicklung erfolgt somit standortgebunden und in direktem Anschluss an vorhandene Erschließungs- und Infrastruktureinrichtungen. Eine Inanspruchnahme räumlich getrennter Standorte und eine damit einhergehende stärkere Zersiedelung des Außenbereichs werden hierdurch vermieden. Die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 entspricht dem für Gewerbegebiete vorgesehenen Orientierungswert der Baunutzungsverordnung und ermöglicht eine flächeneffiziente Nutzung des Baugrundstücks. Die Planung trägt damit dem Grundsatz Rechnung, vorhandene und neu ausgewiesene Gewerbeflächen möglichst intensiv zu nutzen, anstatt für vergleichbare betriebliche Entwicklungen zusätzliche Flächen an anderer Stelle in Anspruch zu nehmen. Die Stadt erkennt an, dass die Planung grundsätzlich die Möglichkeit einer zusätzlichen Versiegelung eröffnet. Dem öffentlichen Interesse an der Reduzierung des Flächenverbrauchs stehen jedoch die konkreten betrieblichen Anforderungen des bestehenden Unternehmens sowie das Interesse an der Sicherung und Weiterentwicklung des Standortes gegenüber. Der Flächenbedarf ergibt sich insbesondere aus den erforderlichen Produktions-, Lager- und Logistikflächen. Eine Reduzierung der zulässigen Ausnutzung würde die betriebliche Entwicklung erheblich einschränken und könnte langfristig zusätzlichen Flächendruck an anderer Stelle auslösen. Darüber hinaus ist die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht mit einer unmittelbaren Flächeninanspruchnahme gleichzusetzen. Der Bebauungsplan schafft zunächst die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die künftige Entwicklung. Die tatsächliche bauliche Umsetzung erfolgt bedarfsabhängig und schrittweise. Die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ausgeglichen. Insgesamt kommt die Stadt zu dem Ergebnis, dass die Planung trotz der mit ihr verbundenen Flächeninanspruchnahme mit den Grundsätzen eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden vereinbar ist. Die Erweiterung eines bestehenden Betriebsstandortes an einem bereits erschlossenen und integrierten Standort wird gegenüber alternativen Entwicklungen als städtebaulich und flächenwirtschaftlich vorzugswürdig bewertet. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich. 2. Widerspruch zum Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden die Möglichkeiten der Innenentwicklung, alternative Standorte sowie alternative Flächenzuschnitte geprüft und in die planerische Abwägung eingestellt. Ziel der Planung ist die bedarfsgerechte Erweiterung eines bereits am Standort ansässigen Unternehmens, um dessen langfristige Entwicklungs- und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
Ich bitte daher um: eine vollständige, dokumentierte Prüfung von Innenentwicklungs- und Verdichtungsalternativen, einschließlich einer Bewertung der im REK benannten Reserven und Leerstände, sowie um eine belastbare Begründung nach § 1a Abs. 2 BauGB. 3. Widerspruch zum Schutz von Naturraum, Biotopverbund und Gehölzen (Handlungsfeld 3) Das Entwicklungsziel des Handlungsfeldes „Natur, Landschaft und Klima“ lautet, der Natur- und Landschaftsraum der Region sei „langfristig in seiner Natürlichkeit und in seinem Wert geschützt und gestärkt“ (REK, Kap. 6, S. 55). Die Handlungsfeldziele konkretisieren dies: – Ziel 3.3: „Die Naturraumpotenziale in der Region werden gewürdigt, erhalten und hinsichtlich ihrer Biodiversität gepflegt und ein zusammenhängender Biotopverbund angestrebt.“ – Ziel 3.4: „Die Anpflanzung und Sicherstellung von heimischen und standortgerechten Gehölzen wird durchgeführt ...“ Hierzu steht die Planung in Widerspruch. In ihrer eigenen Abwägung räumt die Stadt ein: „Der Erhalt der vorhandenen Gehölzstrukturen ist aufgrund der städtebaulichen Entwicklungsabsichten nicht möglich“ (Abwägung lfd. Nr. 2). Zudem werden nach dem Umweltbericht und der artenschutzrechtlichen Prüfung ein Feldlerchen-Revier sowie zwei Kiebitz-Reviere überplant (Abwägung lfd. Nr. 1). Die untere Naturschutzbehörde hat in der frühzeitigen Beteiligung erhebliche Bedenken geäußert, weil die erforderlichen CEF-Maßnahmen zunächst fehlten bzw. unzureichend beschrieben waren; die zunächst vorgesehene CEF-Fläche wurde inzwischen als ungeeignet eingestuft (Abwägung lfd. Nr. 1, 2 und 14). Die Umwandlung einer offenen, für Wiesen- und Bodenbrüter bedeutsamen Feldflur und die Beseitigung vorhandener Gehölze widersprechen den REK-Zielen 3.3 und 3.4. Ich bitte daher um: eine Darlegung, wie die Beseitigung der Gehölzstrukturen und der Verlust der Offenlandhabitate mit den REK-Zielen 3.3 und 3.4 vereinbar sind, sowie eine rechtsverbindliche Festsetzung der artenschutzfachlich erforderlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen im Bebauungsplan. 4. Widerspruch zur besonderen Bedeutung der Landwirtschaft und zum „Niedersächsischen Weg“ Das REK betont die besondere Bedeutung der Landwirtschaft: Mit rund 66 % überwiegen die landwirtschaftlich genutzten Flächen in der Region und übersteigen den Landesdurchschnitt von rund 58 % (REK, Kap. 3, S. 7). Als Stärke wird ausdrücklich benannt, dass „Landwirtschaft als Partnerin des Naturschutzes“ fungiert; als Chance nennt das REK ausdrücklich das „Arbeiten nach dem Niedersächsischen Weg“ (REK, Kap. 5, S. 47). Der „Niedersächsische Weg“ enthält unter Punkt 14 landesweit verbindliche Ziele zur Reduzierung der Neuversiegelung (unter 3 ha/Tag bis 2030; Netto-Null-Flächenverbrauch bis spätestens 2050). Indem sich das REK ausdrücklich zu diesem Rahmen bekennt, bindet sich die Stadt zugleich an dessen Flächenspar-Ziele. Der dauerhafte Verlust von rund 32,3 ha produktiver landwirtschaftlicher Fläche steht hierzu in Widerspruch. Ich verweise hierzu auf meine ausführliche Stellungnahme zur 94. FNP-Änderung (Punkt 1 und Punkt 4). Ich bitte daher um: eine Erklärung, wie die dauerhafte Umwidmung von rund 32,3 ha Landwirtschaftsfläche mit dem im REK bekräftigten „Niedersächsischen Weg“ (insbesondere Punkt 14) und dem Ziel Netto-Null-Flächenverbrauch bis 2050 vereinbar ist.	Der zusätzliche Flächenbedarf ergibt sich aus dem Unternehmenswachstum, den gestiegenen Anforderungen im Bereich Lagerung und Logistik sowie der beabsichtigten Zentralisierung bisher räumlich getrennter Betriebsbereiche. Neben der Lagerung verschiedener Einzelteile und Komponenten bietet das Unternehmen auch die Instandsetzung unterschiedlicher Bauteile an. Für einen effizienteren Betriebsablauf sollen künftig sämtliche Betriebszweige sowie bislang durch externe Dienstleister erbrachte Leistungen am Unternehmensstandort an der „Graftlage“ gebündelt werden. Hierzu sind unter anderem Werkhallen, Werkstätten, eine Lackierhalle sowie Wasch-, Lager- und Containerflächen vorgesehen. Darüber hinaus werden zusätzliche Lagerhallen benötigt, um den gestiegenen Lager- und Logistikbedarf dauerhaft decken zu können. Die geplanten Erweiterungsflächen orientieren sich dabei an der bestehenden kompakten Betriebsstruktur und ermöglichen eine flächeneffiziente Anordnung der erforderlichen Anlagen. Ein weiterer Bestandteil der Betriebsentwicklung ist die Neuordnung der innerbetrieblichen Verkehrs- und Logistikabläufe. Hierzu sollen eine LKW-Wartezone, zusätzliche Stellplätze, eine Wendeschleife sowie ein neues Pfortnergebäude unmittelbar in das Betriebsgelände integriert werden. Hierdurch kann die bisher genutzte Wendeanlage südwestlich des Betriebsgeländes entfallen, deren Nutzung eine Querung der stark frequentierten Bundesstraße B 51 erfordert und insbesondere bei ungünstigen Sichtverhältnissen zu verkehrlichen Konflikten führen kann. Angesichts des zukünftig zunehmenden Anlieferverkehrs trägt die geplante Neuorganisation zugleich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Vor diesem Hintergrund wurde zunächst geprüft, ob die für die Betriebserweiterung erforderlichen Flächen im Sinne des § 1a Abs. 2 BauGB durch Maßnahmen der Innenentwicklung, Nachverdichtung, Umstrukturierung oder die Nutzung bereits versiegelter Flächen innerhalb des bestehenden Betriebsgeländes bereitgestellt werden können. Die vorhandenen Betriebsflächen werden jedoch bereits entsprechend ihrer Zweckbestimmung genutzt. Ausreichende Flächenreserven stehen nicht zur Verfügung. Auch organisatorische Maßnahmen oder betriebliche Umstrukturierungen können den erforderlichen Flächenbedarf nicht in dem Umfang decken, der für die geplante Entwicklung notwendig ist. Die innerbetrieblichen Entwicklungspotenziale sind daher ausgeschöpft. Angesichts eines betrieblich begründeten Flächenbedarfs von rund 25 ha gewerblicher und mischgebietstypischer Bauflächen stehen innerhalb des bestehenden Standortes keine geeigneten Innenentwicklungspotenziale zur Verfügung. Darüber hinaus wurden alternative gewerbliche Entwicklungsflächen innerhalb des Stadtgebietes geprüft. Der Flächennutzungsplan der Stadt Diepholz stellt insbesondere im Bereich „Reessingstraße“, „Kielweg“ und „Masch“ weitere gewerbliche Bauflächen dar. Diese Flächen wurden hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit, Größe, Erschließung, Flächenzuschnitte sowie ihrer Eignung für die betrieblichen Anforderungen untersucht. Im Ergebnis stehen keine Flächen zur Verfügung, die hinsichtlich Größe, Lage und funktionaler Eignung eine durch einen Bebauungsplan festgesetzte vergleichbare Alternative darstellen. Die zum Zeitpunkt der Planaufstellung verfügbaren städtischen Gewerbe- und Mischgebietsgrundstücke weisen folgende Größen auf:				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis									
		einst.	ja	enth.	nein						
5. Widerspruch zu Klimafolgenanpassung und Wasserhaushalt Das Entwicklungsziel des Handlungsfeldes 3 verlangt einen Natur- und Landschaftsraum, der „an die Klimatischen Veränderungen angepasst“ ist (REK, S. 55). In der SWOT-Analyse benennt das REK für den Naturraum und den Klimaschutz u. a. die Risiken „Grundwasser Quantität und Qualität“, „Bodenerosion“ sowie die Schwäche „fehlende Klimaresilienz; sensible wasser geprägte Naturlandschaft“ (REK, S. 45 f.). Als Chance nennt es die verbindliche Festlegung von Frischluftschneisen in F- und B-Plänen (S. 46). Die Graftlage ist ein niedrig gelegenes, hydrologisch sensibles Niederungsgebiet mit Kaltluftentstehungsfunktion. Dass die Stadt den Geltungsbereich zwischenzeitlich gerade deshalb verkleinert hat, um das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Lohne herauszunehmen (Abwägung lfd. Nr. 3, 6, 7, 8) und einen Eingriff in kohlenstoffreiche Böden zu vermeiden (Abwägung lfd. Nr. 12/13), bestätigt die Sensibilität des Standorts und die Berechtigung der bereits in der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Bedenken. Der NLWKN hat erhebliche Bedenken gegen das Verfahren geäußert (Abwägung lfd. Nr. 7/8). Eine großflächige Versiegelung erhöht den Oberflächenabfluss, mindert Kaltluftentstehung und Versickerung und wirkt damit den Zielen der Klimafolgenanpassung entgegen. Ich bitte daher um: eine nachvollziehbare Bewertung der Auswirkungen auf Wasserhaushalt, Retention und Lokalklima (Kaltluft-/Frischluffunktion) im Lichte der REK-Ziele zur Klimaresilienz sowie um Festsetzungen zur Frischluftsicherung und zur wassersensiblen Gestaltung. 6. Abwägungsrechtliche Bitte Nach § 2 Abs. 3 BauGB sind die abwägungsrelevanten Belange zu ermitteln und zu bewerten; nach § 1 Abs. 6 BauGB sind sie gerecht gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die im REK von der Stadt selbst gesetzten Ziele sind ein solcher Belang. Ich bitte darum, den dargestellten Zielkonflikt zwischen der Planung und dem REK „Diepholzer Land“ ausdrücklich in die Abwägung aufzunehmen und in der Begründung zu behandeln. 7. Fazit Die geplante Neuversiegelung von rund 32,3 ha Ackerland steht in einem grundlegenden Widerspruch zu den Zielen, zu denen sich die Stadt Diepholz im Regionalen Entwicklungskonzept „Diepholzer Land“ selbst verpflichtet hat – von der beauftragten Entsiegelungsstudie über den Grundsatz der Innenentwicklung, den Schutz von Biotopverbund und Gehölzen und das Bekenntnis zum „Niedersächsischen Weg“ bis hin zur Klimafolgenanpassung. Ich bitte darum, diesen Widerspruch transparent aufzulösen, die Alternativen vollständig zu prüfen und die Planung entsprechend zu überarbeiten. Vielen Dank für die Berücksichtigung. Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen	<table><tr><th>Lage/B-Plan</th><th>Grundstücksgröße</th></tr><tr><td>B-Plan Nr. 85 „Reessingstraße“</td><td>3,6 ha</td></tr><tr><td>B-Plan Nr. 78 „Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße“</td><td>2,2 ha</td></tr></table> Selbst zusammen betrachtet erreichen diese Flächen lediglich rund 5,8 ha und damit nicht annähernd die für das Vorhaben erforderliche Größenordnung. Zudem handelt es sich um mehrere räumlich voneinander getrennte Grundstücke. Weitere unbebaute Gewerbeflächen befinden sich überwiegend im Privateigentum und stehen der Stadt nicht für eine Entwicklung zur Verfügung. Mit dem Bebauungsplan Nr. 111 „Junkernhäusern“ befindet sich derzeit eine weitere gewerbliche Entwicklung in Aufstellung. Dort sollen künftig zusätzliche Gewerbeflächen mit einer Größe von rund 4,9 ha bereitgestellt werden. Entsprechend der städtebaulichen Entwicklungsstrategie der Stadt sollen diese Flächen jedoch vorrangig der Ansiedlung und Entwicklung kleiner und mittlerer Unternehmen dienen. Eine Inanspruchnahme dieser Flächen durch das vorliegende Vorhaben würde die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten anderer Unternehmen erheblich einschränken und den kommunalen Entwicklungszielen entgegenstehen. Weiterhin wurde geprüft, ob geeignete Konversionsflächen, Brachflächen oder leerstehende Gewerbehallen zur Verfügung stehen. Die Stadt hatte im Zusammenhang mit einer ursprünglich vorgesehenen Aufgabe des Bundeswehrstandortes Überlegungen für eine Konversionsentwicklung angestellt. Da der Standort weiterhin militärisch genutzt wird, stehen entsprechende Flächen jedoch nicht zur Verfügung. Weitere Konversionsflächen, gewerbliche Brachflächen oder leerstehende Hallen in der erforderlichen Größenordnung sind im Stadtgebiet nicht vorhanden. Auch eine Teilverlagerung des Unternehmens an einen anderen Standort wurde untersucht. Aufgrund der engen funktionalen Verflechtungen zwischen den bestehenden Lager-, Werkstatt-, Service- und Logistikbereichen stellt die Erweiterung am vorhandenen Standort die sinnvollste Lösung dar. Durch die Konzentration der Entwicklung auf einen zusammenhängenden Standort können effiziente interne Logistik- und Lagerstrukturen geschaffen, Flächenkonkurrenzen reduziert und betriebliche Synergieeffekte genutzt werden. Die Herstellung, Lagerung und Instandsetzung großformatiger und schwerer Bauteile erfordert kurze innerbetriebliche Transportwege. Eine räumliche Trennung der Betriebsbereiche würde zusätzliche Transportvorgänge, einen erhöhten Energieverbrauch sowie zusätzliche Emissionen verursachen. Gleichzeitig entstünden weitere Flächen-, Verkehrs- und Infrastrukturbedarfe. Die Erweiterung am bestehenden Standort ermöglicht demgegenüber die Nutzung vorhandener Infrastruktur, bestehender Genehmigungen und etablierter Betriebsabläufe. Zudem ermöglicht die Konzentration der Entwicklung auf einen zusammenhängenden Standort eine langfristig vorausschauende Unternehmensentwicklung. Hierdurch kann verhindert werden, dass durch eine Vielzahl einzelner Erweiterungsschritte eine räumlich zersplitterte Betriebsstruktur entsteht. Gleichzeitig wird vermieden, dass zukünftig durch abschnittsweise Erweiterungen ohne übergeordnetes Gesamtkonzept	Lage/B-Plan	Grundstücksgröße	B-Plan Nr. 85 „Reessingstraße“	3,6 ha	B-Plan Nr. 78 „Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße“	2,2 ha				
Lage/B-Plan	Grundstücksgröße										
B-Plan Nr. 85 „Reessingstraße“	3,6 ha										
B-Plan Nr. 78 „Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße“	2,2 ha										

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
	zusätzliche Flächenbedarfe ausgelöst werden. Die Planung schafft stattdessen die Grundlage für eine langfristig abgestimmte Gesamtentwicklung des Unternehmens. Die vorgesehene Erweiterung erfolgt unmittelbar angrenzend an den bestehenden Betriebsstandort und stellt somit eine Arrondierung vorhandener Gewerbestrukturen dar. Die Löhne sowie die südlich verlaufende Bahnlinie bilden dabei natürliche beziehungsweise infrastrukturelle Grenzen der Standortentwicklung. Durch die Festsetzung von Mischgebieten im Übergangsbereich zur Wohnbebauung wird zudem eine städtebaulich verträgliche Abstufung zwischen den gewerblichen Nutzungen und den angrenzenden Wohnbereichen geschaffen. Die vorgesehenen Mischgebietsflächen dienen dabei insbesondere der Ansiedlung betriebsbezogener Nutzungen mit geringer Störwirkung. Der Plangeltungsbereich umfasst insgesamt rund 34,8 ha. Hiervon entfallen etwa 19,9 ha auf Gewerbegebiete und rund 5,2 ha auf Mischgebiete. Weitere etwa 9,8 ha werden als Verkehrs-, Grün-, Wasser- und sonstige Freiflächen festgesetzt. Der Bebauungsplan schafft zunächst die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine langfristige städtebauliche Entwicklung und dient der Sicherung entsprechender Entwicklungsoptionen. Gleichzeitig ermöglicht der Bebauungsplan eine geordnete städtebauliche Steuerung der Entwicklung, indem die Flächeninanspruchnahme auf das erforderliche Maß begrenzt sowie Flächen für Verkehr, Entwässerung, Freiraum- und Ausgleichsfunktionen verbindlich gesichert werden. Die Planung entspricht darüber hinaus den kommunalen Entwicklungszielen der Stadt Diepholz und ist im Stadtentwicklungsplan verankert. Ferner ist zu berücksichtigen, dass Diepholz im Regionalen Raumordnungsprogramm die Funktion eines Mittelzentrums wahrnimmt. Mittelzentren haben die Aufgabe, Arbeitsplätze zu sichern, die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern und geeignete Gewerbeflächen für bestehende sowie zukünftige Unternehmen bereitzustellen. Die geplante Erweiterung leistet hierzu einen wichtigen Beitrag und stärkt den Wirtschaftsstandort Diepholz nachhaltig. Unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen, der ausgeschöpften Innenentwicklungspotenziale, der fehlenden Verfügbarkeit gleichwertiger Alternativflächen, der kommunalen Entwicklungsziele sowie der raumordnerischen Rahmenbedingungen kommt die Stadt zu dem Ergebnis, dass keine gleich geeignete und zugleich städtebaulich, wirtschaftlich und umweltbezogen vorzugswürdige Alternative zur vorgesehenen Erweiterung am bestehenden Standort besteht. Die gewählte Planung stellt daher die sachgerechteste, flächeneffizienteste und insgesamt konfliktärmste Lösung dar. Die Alternativenprüfung bestätigt somit, dass die geplante Erweiterung am bestehenden Standort sowohl aus betrieblicher als auch aus städtebaulicher und gesamtstädtischer Sicht die vorzugswürdige Entwicklungsoption darstellt. Die in den Planunterlagen enthaltene Alternativenprüfung wird klarstellend durch die vorstehenden Ausführungen konkretisiert.				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
	<u>3. Widerspruch zum Schutz von Naturraum, Biotopverbund und Gehölzen (Handlungsfeld 3)</u> Der Einwand, das bestehende Kompensationsdefizit sowie der Verlust von Gehölzstrukturen und Offenlandhabitaten stünden den Zielen des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) entgegen und belegten die grundsätzliche Ungeeignetheit des Standortes, wird nicht geteilt. Zunächst ist festzustellen, dass das REK nicht von der Stadt Diepholz beschlossen wurde und daher keine unmittelbare rechtliche Bindungswirkung für die Bauleitplanung entfaltet. Die darin formulierten Zielsetzungen wurden gleichwohl in die Abwägung eingestellt. Die Stadt erkennt an, dass die Planung mit Eingriffen in Gehölzstrukturen sowie dem Verlust von Offenlandlebensräumen verbunden ist. Diese Auswirkungen wurden im Umweltbericht und im Artenschutzbeitrag ermittelt und bewertet. Die Inanspruchnahme der Flächen erfolgt zur Erweiterung eines bereits bestehenden Betriebsstandortes in unmittelbarem Anschluss an vorhandene Gewerbe- und Siedlungsflächen. Hierdurch wird eine konzentrierte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung gefördert und eine stärkere Inanspruchnahme bislang unbeeinträchtigter Flächen im Außenbereich vermieden. Die mit der Planung verfolgten städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklungsziele werden im konkreten Fall höher gewichtet als die mit dem Verlust einzelner Habitatstrukturen verbundenen Beeinträchtigungen. Aus naturschutzfachlicher Sicht handelt es sich überwiegend um intensiv landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen mit entsprechenden Vorbelastungen. Die ökologische Funktion der betroffenen Lebensräume wird durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und artenschutzrechtlichen Maßnahmen berücksichtigt. Insbesondere für die betroffenen Offenlandarten werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) umgesetzt, die darauf ausgerichtet sind, die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang dauerhaft zu erhalten. Die artenschutzrechtlich erforderlichen CEF-Maßnahmen werden rechtlich gesichert. Die Sicherung erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger. Zudem erfolgt eine grundbuchrechtliche Sicherung. Damit wird gewährleistet, dass die Maßnahmen rechtzeitig umgesetzt und dauerhaft eingehalten werden. Eine zusätzliche Festsetzung sämtlicher Maßnahmen im Bebauungsplan ist hierfür nicht erforderlich. Insgesamt kommt die Stadt zu dem Ergebnis, dass die Planung trotz der unvermeidbaren Eingriffe in Gehölzstrukturen und Offenlandhabitats mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und artenschutzrechtlichen Maßnahmen angemessen bewältigt. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich. <u>4. Widerspruch zur besonderen Bedeutung der Landwirtschaft und zum „Niedersächsischen Weg“</u> Die Hinweise auf die im Rahmen des „Niedersächsischen Weges“ formulierten Ziele zur Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme werden zur Kenntnis genommen. Die dort formulierten Zielsetzungen, die tägliche Neuversiegelung schrittweise zu reduzieren und langfristig eine Flächenkreislaufwirtschaft mit				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
	einer Netto-Null-Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen anzustreben, stellen wichtige Leitlinien für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung dar. Diese Ziele wurden bei der Aufstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt. Aus den Zielvorgaben des Niedersächsischen Weges ergibt sich jedoch kein generelles Verbot der Inanspruchnahme bislang unbebauter Flächen. Vielmehr ist auch künftig eine bedarfsgerechte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung zulässig, sofern diese im Rahmen einer sachgerechten planerischen Abwägung begründet werden kann. Die Zielwerte beziehen sich auf die landesweite Entwicklung und sind nicht dahingehend zu verstehen, dass jede einzelne Flächeninanspruchnahme ausgeschlossen wäre. Die Kommune hat den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB in ihre Abwägung eingestellt. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Plangebiet unmittelbar an bestehende Siedlungs- und Gewebestrukturen angrenzt und somit an vorhandene Erschließungs- und Infrastruktureinrichtungen angebunden werden kann. Die Planung erfolgt daher nicht als isolierte Entwicklung im Außenbereich, sondern als Arrondierung und Fortführung bestehender Siedlungsstrukturen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht mit einer unmittelbaren Flächeninanspruchnahme gleichzusetzen ist. Der Bebauungsplan schafft zunächst die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine langfristige städtebauliche Entwicklung und dient der Sicherung entsprechender Entwicklungsoptionen. Ob und in welchem Umfang die festgesetzten Bauflächen tatsächlich in Anspruch genommen werden, hängt von der künftigen Nachfrage und der konkreten Umsetzung ab. Die durch den Bebauungsplan eröffnete Entwicklung erfolgt daher regelmäßig schrittweise über einen längeren Zeitraum und nicht zwangsläufig unmittelbar nach Inkrafttreten der Satzung. Bei der Standortwahl wurden die städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt sowie die vorhandenen Flächenpotenziale berücksichtigt. Die Inanspruchnahme der betreffenden Flächen erfolgt zur Deckung eines konkreten Entwicklungsbedarfs und steht im Einklang mit den übergeordneten Planungszielen. Darüber hinaus werden die mit der Flächeninanspruchnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend den gesetzlichen Vorgaben kompensiert. Die Stadt kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Planung trotz der mit ihr verbundenen Möglichkeit einer zukünftigen Neuversiegelung mit den Grundsätzen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden vereinbar ist. Die Zielsetzungen des Niedersächsischen Weges wurden in die Abwägung eingestellt, stehen der vorliegenden Planung jedoch nicht entgegen. Die mit dem Vorhaben verfolgten städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklungsziele sowie die langfristige Sicherung geordneter Entwicklungsmöglichkeiten überwiegen im konkreten Fall die mit der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme verbundenen Beeinträchtigungen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
	<u>5. Widerspruch zur Klimafolgenanpassung und Wasserhaushalt</u> Die Entwässerung des Plangebietes ist insgesamt sichergestellt. Gemäß dem vorliegenden Bodengutachten ist aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände sowie der vorhandenen Bodenverhältnisse eine Versickerung des Niederschlagswassers nicht durchgängig möglich. Derzeit erfolgt der Oberflächenabfluss weitgehend ungeregt, sodass sich das anfallende Niederschlagswasser auf angrenzende Flächen verteilt. Im Rahmen der Planung wird hingegen eine technisch geregelte Niederschlagswasserbewirtschaftung geschaffen. Sämtliches anfallende Niederschlagswasser wird künftig erfasst, behandelt und über Regenklär- und Rückhalteinrichtungen zurückgehalten, bevor es gedrosselt in die Vorfluter Lohne und Wätering eingeleitet wird. Die vorgesehenen Rückhalteräume sind bereits auf ein 30-jährliches Regenereignis ausgelegt und berücksichtigen damit die Anforderungen, die dem rechnerischen Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 zugrunde liegen. Der entsprechende Nachweis ist im weiteren Genehmigungsverfahren zu erbringen. Zwar kann es infolge der geplanten Versiegelungen zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses innerhalb des Plangebietes kommen, jedoch wird dieser durch die vorgesehenen Rückhalte- und Drosselungsmaßnahmen kontrolliert abgeführt. Negative Auswirkungen auf die umliegenden Grundstücke sind daher nicht zu erwarten. Die Planung trägt zudem dem Nachbarschutz Rechnung, da künftig eine Ableitung von Niederschlagswasser auf benachbarte Flächen vermieden wird und sich die bisher vorhandenen Sammelflächen reduzieren. Hinsichtlich außergewöhnlicher Starkregenereignisse ist darauf hinzuweisen, dass Niederschlagshöhen von etwa 100 mm nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik dem Bereich außergewöhnlicher Starkregen zuzuordnen sind. In solchen Fällen steht nicht ein vollständiger Überflutungsschutz, sondern die Schadensbegrenzung im Vordergrund. Die Vorsorge gegen derartige Extremereignisse obliegt dabei gem. DIN EN 752 auch den jeweiligen Grundstückseigentümern. Insgesamt führt die Planung gegenüber dem derzeitigen Zustand zu einer deutlichen Verbesserung der Abflusssituation und des Schutzes angrenzender Flächen. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich. Die Belange des Lokalklimas sowie die Funktion des Plangebietes für den Frisch- und Kaltlufttransport wurden im Rahmen des Verfahrens geprüft, planerisch berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Nach dem Stadtentwicklungsplan liegt der Geltungsbereich innerhalb einer dargestellten Frischluftschneise. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die entsprechende Darstellung einen symbolischen beziehungsweise konzeptionellen Charakter besitzt und keine parzellenscharfe Abgrenzung einer Frischluftbahn darstellt. Gleichwohl werden die klimatischen Belange in der Planung berücksichtigt. So ist für das im Nordosten gelegene Mischgebiet eine Grundflächenzahl von 0,6 festgesetzt, während für die angrenzenden Gewerbegebiete eine Grundflächenzahl von 0,8 zulässig ist. Hierdurch wird im Mischgebiet ein höherer Anteil unversiegelter Flächen ermöglicht und die Beeinträchtigung klimaökologischer Funktionen begrenzt. Darüber hinaus tragen die festgesetzten randlichen Eingrünungen sowie die als Mitarbeiterpark				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
	vorgesehenen Grünflächen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Sie fördern die Verdunstung, die Temperaturregulierung sowie die Durchgrünung des Gebietes und sichern zusätzliche unversiegelte Bereiche. Zudem erfolgt eine Abstufung der zulässigen Gebäudehöhen in Richtung Süden, wodurch die Durchlüftung des Gebietes und die klimatische Austauschfunktion weniger beeinträchtigt werden. Die festgesetzten Gebäudehöhen orientieren sich dabei an der westlich bereits vorhandenen Bebauungsstruktur, sodass keine zusätzlichen, über den Bestand hinausgehenden Barrierewirkungen für den Luftaustausch zu erwarten sind. Insgesamt werden die Belange des Lokalklimas und der Frischluftversorgung im Rahmen der Planung angemessen berücksichtigt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die klimaökologischen Funktionen des Bereiches sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Festsetzungen und Grünstrukturen nicht zu erwarten. Die vorstehenden Ausführungen sind bereits Bestandteil der Planunterlagen. Eine Änderung von diesen ist nicht erforderlich. <u>6. Abwägungsrechtliche Bitte</u> Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) wurde nicht durch die Stadt Diepholz beschlossen und begründet daher keine für die Bauleitplanung maßgeblichen Bindungen. Eine gesonderte Darstellung des REK in der Begründung ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich. <u>7. Fazit</u> Es wird auf die vorstehende Abwägung verwiesen.				

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
ONLINE-PANUNGSBETEILIGUNG Beitrag vom 19.07.2026, 12:54 Uhr 94. Änderung, Graftlage Ansprechpartner Beitrag Bürgerbeteiligung bis zum 20.07.2026 Hiermit reichen wir fristgerecht unsere Stellungnahme ein: Trotz veränderter Planungen, die u.a. durch die Öffentlichkeitsbeteiligung und der Träger öffentlicher Belange begründet wurden, sehen wir die nachgebesserten Planungen weiterhin kritisch und nicht ausreichend. Es stellt sich uns immer noch die Frage, wie umwelt- und klimaverträglich die Bebauung sein wird. Natürlich muss eine Stadt wirtschaftlich denken, aber nicht nur wirtschaftlich. Es ist ein ganzheitlicher Blick vonnöten! Diesen ganzheitlichen Blick erkennen wir hier leider nicht! Schon bei der vorherigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden viele Anmerkungen der Bürger mit der Floskel „nicht planungsrelevant“ zum derzeitigen Planungsstatus abgetan. Aber wann werden diese Hinweise auf Probleme denn relevant? Das darf doch nicht erst bei den Bauanträgen zum Tragen kommen, sondern muss vorher berücksichtigt werden, da es entscheidend für die konkreten Planungen sein wird! Hier geht es um ein immens großes Bauvorhaben, das in der Umsetzung massive Konsequenzen für die dort lebende Flora und Fauna sowie die Bürger der Stadt Diepholz haben wird! In diesem Zusammenhang üben wir Kritik an der Artenschutzprüfung Stufe II. Diese wurde über einen kleinen Zeitraum von März bis Juni vorgenommen. Um aussagekräftig zu sein, sollte sie laut rechtlicher Recherche aber in einem Zeitraum mindestens zwischen März und August stattfinden, um die gesamte Vegetations- und Aktivitätsperiode der unterschiedlichen Tiere zu umfassen. Zudem sollten die Beobachtungen drei bis fünf Stunden dauern, was nur einmal bei sechs Terminen der Fall war – ansonsten waren es höchstens bis zu eineinhalb Stunden. Außerdem wurden Tierarten wie Fledermäuse, Niederwildarten und Amphibien nicht in diese Prüfung eingebunden, es wurden lediglich Einschätzungen über das Lebensraumpotenzial gegeben. Gerade jetzt in den Sommermonaten werden in diesem Gebiet Fledermäuse und Eulen gesichtet und gehört. Ein Hinweis der Bürger über das Vorkommen der Eulen konnte durch die Prüfer nicht bestätigt werden. Das ist den Beobachtungszeiträumen und den illegal entnommenen Gehölzen geschuldet: In den dokumentierten Zeiträumen - nur einmal am Abend – ansonsten über Tag, waren entsprechende Beobachtungen unwahrscheinlich; in diesen Wochen kann man allerdings die Bettelrufe der jungen Waldohreulen jeden Abend hören. Darüber hinaus hätte diese Prüfung stattfinden müssen, bevor Stadt Diepholz · Rathausmarkt 1 · 49356 Diepholz Telefon: 05441 909-0 · Fax: 05441 909-252 E-Mail: webmaster@stadt-diepholz.de · Internet: https://www.stadt-diepholz.de	Die im Rahmen der Beteiligung zum Flächennutzungsplan eingegangene Stellungnahme betrifft gleichermaßen die Inhalte des vorliegenden Bebauungsplanes. Da die vorgetragenen Belange auch für die verbindliche Bauleitplanung relevant sind, wird die Stellungnahme im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt und abgewogen. Die einleitenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Methodische Defizite bei der faunistischen Erfassung sind nicht erkennbar. Die durchgeführten sechs Begehungen entsprechen den fachlichen Anforderungen an die Erfassung von Brutvögeln in halboffenen Landschaftsräumen und wurden zudem mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Es ist daher davon auszugehen, dass das im Untersuchungsgebiet vorkommende Artenspektrum hinreichend und belastbar erfasst wurde. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.				

immense Einschnitte in die Landschaft durch widerrechtliche Gehölzentnahme vorgenommen wurden! Bei einem Bauvorhaben dieser Größenordnung ist das relevant, denn nun wird eine negativ veränderte Landschaftssituation als Ist-Zustand anerkannt! Oder wurde versucht, den vorherigen Ist-Zustand in irgendeiner Form zu reherchieren, um diesen ebenfalls zu berücksichtigen? Wir bezweifeln dies.

Eine weitere Anmerkung: Der Feldhase wird in diesem Gutachten als nicht gefährdete Art dargestellt (Seite 19); tatsächlich steht er auf der Roten Liste in der Kategorie „gefährdet“!

Für uns entsteht der Eindruck, dass das Artenschutzgutachten unvollständig scheinbar nicht sachgemäß oder zumindest nicht sorgfältig ausgeführt wurde (s.o.) und somit nicht in der Lage ist, verbindliche und sachliche Aussagen über die Gesamtsituation der hier lebenden Fauna zu formulieren! Eine Wiederholung der Prüfung unter den Bedingungen, die die Artenschutzprüfung II vorsieht, wäre angebracht – und zwar ohne weitere Eingriffe in die Natur und ohne bauvorbereitende Maßnahmen, die das Gesamtbild noch weiter verfälschen.

Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag werden Empfehlungen zur Förderung der Artenvielfalt ausgesprochen. Ist es realistisch, den Bauvorhabenträger diese Empfehlungen verpflichtend anzutragen? Wir denken da z.B. an den Vorschlag zur Minimierung des Versiegelungsgrades durch Gründächer, was auch dem Klimaschutz bzgl. der zu erwartenden Erhitzung der Umgebung entgegenrät.

Zum Thema Vermeidung Lichtverschmutzung möchten wir folgendes anmerken: Wir sind der Meinung, dass insektenfreundliche Beleuchtung nicht ausreicht. Wie die aktuelle Außenbeleuchtung der Firma Berg zeigt, sind die Leuchtmittel extrem weitreichend und leuchten das ganze Feldgebiet aus – mindestens eine Lampe sticht dabei besonders heraus. Dadurch werden Fledermäuse und Eulen bei der Jagd gestört. Bei den geplanten Neubauten ist damit zu rechnen, dass diese Situation verschärft wird. Aus arten- und umweltschutzrechtlichen Gründen muss dies verhindert werden, um sämtliche nachtaktiven Tiere zu schützen!

Nach wie vor besorgt machen uns die Themen Klima- und Hochwasserschutz und werfen somit immer noch Fragen auf. Bei einer Versiegelung von bis zu 80 % auf der vorgesehenen Gewerbefläche stehen die Böden für die Regenwasseraufnahme und Grundwasserbildung nicht mehr zur Verfügung. Reichen die Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich aus? Dürreperioden und Wasserknappheit sind hier längst angekommen. Wie wirkt man dem nachhaltig und zukunftssicher entgegen? Ist das Abwasserkonzept wirklich ausreichend, um Extremwetterereignisse zu kompensieren? Das Hochwasser im Winter 2023/24 zeigte, dass die bis dahin unversiegelten Flächen nicht in der Lage waren, das Wasser aufzunehmen. Diese Wetterereignisse werden sich in Zukunft häufen. Kann man sich auf Rechenmodelle verlassen, denen die Baupläne zugrunde liegen werden? Auf Seite 14 zur Begründung des Bauvorhabens heißt es, es muss mit kleinklimatischen Auswirkungen gerechnet werden. Bedeutet das Erwärmung, Trockenheit und (Grund)Wasserverlust im Bau- und vielleicht auch im benachbarten

Die Entwässerung des Plangebietes ist insgesamt sichergestellt. Gemäß dem vorliegenden Bodengutachten ist aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände sowie der vorhandenen Bodenverhältnisse eine Versickerung des Niederschlagswassers nicht durchgängig möglich. Derzeit erfolgt der Oberflächenabfluss weitgehend unregelmäßig, sodass sich das

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange

Beschlussvorlage

Abstimmungsergebnis

einst.	ja	enth.	nein
--------	----	-------	------

ONLINE-PLANUNGSBETEILIGUNG

Beitrag vom 19.07.2026, 12:54 Uhr

Stadtgebiet?

Wir möchten die Stadtverwaltung dringend darum bitten, den umweltrelevanten Aspekten noch größeres Gewicht zuzugestehen! Wirtschaft und Umwelt müssen verträglich zusammengebracht werden, um zukunftsfähig zu sein! Der Umweltschutz muss für eine lebbare Zukunft in dieser Stadt allergrößte Priorität bekommen! Bislang stellen wir fest, dass allein die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt und vorangetrieben werden, während die Umwelt- und Klimaschutzaspekte größtenteils als nichtig und nicht berücksichtigungswert dargestellt werden; einzige Ausnahme ist allein der Schutz des Überschwemmungsgebietes.

Die Stadt Diepholz selbst hat begriffen, dass Wasserknappheit und Trockenheit ein aktuelles Thema ist. Jüngstes Beispiel ist der Aufruf der Stadt, den Stadtbäumen zu helfen, indem man sie mit Wasserspenden am Leben erhält. Im Jahr 2026 und den zunehmend trockenen Sommern/ Jahren zählt jeder lebendige Baum – sowohl im Stadtgebiet als auch in den umliegenden Zonen, da die Bäume aktiv Klimaschutz betreiben und somit allen Bürgern der Stadt klimatisch einen wichtigen und lebensnotwendigen Dienst erweisen. Was nützt es, wenn im Stadtgebiet private Schottergärten verboten werden und sich Bürger, durch die Stadt gefördert, Bäume und Sträucher zur Begrünung der Grundstücke abholen dürfen, wenn Industrie und Gewerbe durch immense Versiegelung diesen wertvollen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Grunde wieder zunichtemachen? Was an Natur zerstört wird, lässt sich über Jahrzehnte nicht wiederherstellen.

Wir wollen, dass die Stadt Diepholz ihrem städtischen Slogan „Lebendiges Diepholz“ in allen Facetten gerecht wird und bleibt – das schließt auch dieses gewaltige Bauvorhaben und die damit verbundenen Konsequenzen ein!

Stadt Diepholz · Rathausmarkt 1 · 49356 Diepholz
 Telefon: 05441 909-0 · Fax: 05441 909-252
 E-Mail: webmaster@stadt-diepholz.de · Internet: <https://www.stadt-diepholz.de>

anfallende Niederschlagswasser auf angrenzende Flächen verteilt. Im Rahmen der Planung wird hingegen eine technisch geregelte Niederschlagswasserbewirtschaftung geschaffen. Sämtliches anfallende Niederschlagswasser wird künftig erfasst, behandelt und über Regenklär- und Rückhalteinrichtungen zurückgehalten, bevor es gedrosselt in die Vorfluter Löhne und Wätering eingeleitet wird. Die vorgesehenen Rückhalteräume sind bereits auf ein 30-jährliches Regenereignis ausgelegt und berücksichtigen damit die Anforderungen, die dem rechnerischen Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 zugrunde liegen. Der entsprechende Nachweis ist im weiteren Genehmigungsverfahren zu erbringen.

Zwar kann es infolge der geplanten Versiegelungen zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses innerhalb des Plangebietes kommen, jedoch wird dieser durch die vorgesehenen Rückhalte- und Drosselungsmaßnahmen kontrolliert abgeführt. Negative Auswirkungen auf die umliegenden Grundstücke sind daher nicht zu erwarten. Die Planung trägt zudem dem Nachbarschutz Rechnung, da künftig eine Ableitung von Niederschlagswasser auf benachbarte Flächen vermieden wird und sich die bisher vorhandenen Sammelflächen reduzieren. Hinsichtlich außergewöhnlicher Starkregenereignisse ist darauf hinzuweisen, dass Niederschlagshöhen von etwa 100 mm nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik dem Bereich außergewöhnlicher Starkregen zuzuordnen sind. In solchen Fällen steht nicht ein vollständiger Überflutungsschutz, sondern die Schadensbegrenzung im Vordergrund. Die Vorsorge gegen derartige Extremereignisse obliegt dabei gem. DIN EN 752 auch den jeweiligen Grundstückseigentümern. Insgesamt führt die Planung gegenüber dem derzeitigen Zustand zu einer deutlichen Verbesserung der Abflusssituation und des Schutzes angrenzender Flächen.

Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

Die Belange des Lokalklimas sowie die Funktion des Plangebietes für den Frisch- und Kaltlufttransport wurden im Rahmen des Verfahrens geprüft, planerisch berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.

Nach dem Stadtentwicklungsplan liegt der Geltungsbereich innerhalb einer dargestellten Frischluftschneise. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die entsprechende Darstellung einen symbolischen beziehungsweise konzeptionellen Charakter besitzt und keine parzellenscharfe Abgrenzung einer Frischluftbahn darstellt. Gleichwohl werden die klimatischen Belange in der Planung berücksichtigt. So ist für das im Nordosten gelegene Mischgebiet eine Grundflächenzahl von 0,6 festgesetzt, während für die angrenzenden Gewerbegebiete eine Grundflächenzahl von 0,8 zulässig ist. Hierdurch wird im Mischgebiet ein höherer Anteil unversiegelter Flächen ermöglicht und die Beeinträchtigung klimakologischer Funktionen begrenzt. Darüber hinaus tragen die festgesetzten randlichen Eingrünungen sowie die als Mitarbeiterpark vorgesehenen Grünflächen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Sie fördern die Verdunstung, die Temperaturregulierung sowie die Durchgrünung des Gebietes und sichern zusätzliche unversiegelte Bereiche. Zudem erfolgt eine Abstufung der zulässigen Gebäudehöhen in Richtung Süden, wodurch die Durchlüftung des Gebietes und die klimatische Austauschfunktion weniger beeinträchtigt werden. Die festgesetzten Gebäudehöhen orientieren sich dabei

Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange	Beschlussvorlage	Abstimmungsergebnis			
		einst.	ja	enth.	nein
	an der westlich bereits vorhandenen Bebauungsstruktur, sodass keine zusätzlichen, über den Bestand hinausgehenden Barrierewirkungen für den Luftaustausch zu erwarten sind. Insgesamt werden die Belange des Lokalklimas und der Frischluftversorgung im Rahmen der Planung angemessen berücksichtigt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die klimaökologischen Funktionen des Bereiches sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Festsetzungen und Grünstrukturen nicht zu erwarten. Die vorstehenden Ausführungen sind bereits Bestandteil der Planunterlagen. Eine Änderung von diesen ist nicht erforderlich. Die Ausführungen zur Wasserknappheit werden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Ausführungen zu Schottergärten wird auf § 9 NBauO verwiesen. Die dortigen Regelungen gelten unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans, sodass keine gesonderte Regelung im Bebauungsplan erforderlich ist.				