

# ***GEMEINDE MOLBERGEN***

DER BÜRGERMEISTER

FB II: Bauen, Planen, Verkehr, Ver- und Entsorgung



**Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 73 „Kreisverkehr - Dorfpark“ der Gemeinde Molbergen im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB**

**hier: öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und  
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

## **I. Beteiligte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne Anregungen**

- TenneT TSO GmbH, Lehrte
- Gasunie Deutschland Services GmbH, Hannover
- Bundesanstalt f. Immobilienaufgaben, GB Verwaltungsaufgaben AAE, Soltau
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Cloppenburg
- Wintershall Holding GmbH, Barnstorf
- DB Services Immobilien GmbH, Bremen
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Forstamt Weser-Ems, Oldenburg
- Stadt Cloppenburg
- EWE Netz GmbH, Cloppenburg
- E.ON Netz GmbH, Lehrte
- BAIUDBw, Infra I 3, Bonn
- NLWKN, Cloppenburg
- Friesoyther Wasseracht, Friesoythe
- Handwerkskammer Oldenburg
- Nds. Landesforsten, Forstamt Ankum, Ankum
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Oldenburg
- LGLN – RD Oldenburg, Amt für Landentwicklung, Oldenburg
- Staatl. Gewerbeaufsichtsamt, Oldenburg
- LGLN – RD Cloppenburg, Katasteramt, Cloppenburg
- Exxon Mobil Production Deutschland GmbH, Hannover
- Landesamt für Bergbau, Energie u. Geologie, Hannover
- Deutsche Telekom AG, Oldenburg
- Bischöflich Münstersches Offizialat, Vechta
- Gemeinde Lastrup
- Gemeinde Lindern
- Gemeinde Garrel
- Samtgemeinde Werlte für Gemeinde Vrees
- Stadt Friesoythe
- Radde-Wasseracht, Lönigen
- Staatliches Baumanagement, Osnabrück
- Kath. Kirchengemeinde Molbergen
- Evangl. Kirchengemeinde Molbergen
- Ev-luth. Oberkirchenrat, Oldenburg
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, Leer
- GASCADE Gastransport GmbH, Abteilung GNT, Kassel

**II. Empfehlungen zur Abwägung im Einzelnen**  
**II.1 Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Anregung / Stellungnahme	Abwägung / Beschlussempfehlung
<p><b>Landkreis Cloppenburg vom 09.02.2018</b></p> <p>Zum Bebauungsplanentwurf nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p><u>Bauleitplanung</u>  Hinsichtlich der geplanten Festsetzung der Gemeinbedarfsfläche "Festplatz" bestehen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht Bedenken. Aus der textlichen Festsetzung Nr. 4 ist keineswegs die temporäre Nutzung der Fläche ersichtlich. Neben dem Schützenfest ist die Durchführung von Veranstaltungen aller Art zulässig. Zudem kann die Fläche für Spiel-, Sport- und Freizeitzwecke sowie als Stellplatzfläche genutzt werden, so dass von einer temporären Nutzung nicht ausgegangen werden kann.  Durch die Ausübung der o.g. Nutzungsmöglichkeiten entsteht Freizeitlärm. Häufig entsteht er zu lärmsensiblen Zeiten, etwa nach Feierabend bis in die Abendstunden, an Wochenenden und Feiertagen. Um den allgemeinen Anforderungen an gesunden Wohnverhältnissen in der Abwägung gerecht zu werden, sollten in der schalltechnischen Untersuchung nicht nur Aussagen zum Verkehrslärm vorgenommen werden, sondern auch eine Einschätzung zum Sport und Freizeitlärm erfolgen und die Empfehlungen des Gutachters Niederschlag in den Festsetzungen des Bebauungsplanes finden.</p> <p><u>Naturschutz</u>  Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den v.g. Bebauungsplanentwurf.  Bei der an der westlichen Geltungsbereichsgrenze in der 2. Änderung des Bebauungsplanes 30 festgesetzten Pflanzfläche, handelt es sich um eine Kompensationsfläche. Diese Gehölzfläche wurde kurz nach Rechtskraft des Bebauungsplanes angelegt und ist inzwischen beseitigt worden. Auf Seite 19 der Begründung wird zwar ausgeführt, dass der Festplatz an drei Seiten durch begrünte Wallanlagen wieder begrünt werden soll. Eine entsprechende Festsetzung wurde allerdings nicht getroffen.  Wird diese Pflanzfläche überplant, so ist sie extern auf einer intensiv genutzten Fläche in gleicher Größe zu ersetzen.</p>	<p><u>zur Bauleitplanung</u></p> <p>Es ist nicht tatsächlich vorgesehen im Bereich der Gemeinbedarfsfläche „Festplatz“ größere lärmintensive Freizeitanlagen zu etablieren, die mehr als nur temporär genutzt werden. Um dies klarzustellen wird die textliche Festsetzung Nr. 4 zum Satzungsbeschluss gestützt auf die gutachterliche Beurteilung und der bestehenden Baugenehmigung wie folgt enger und klarer gefasst:</p> <p>„4. Die Fläche für den Gemeinbedarf mit der Bezeichnung „Festplatz“ dient der Gemeinde Molbergen als ein überwiegend befestigter und versiegelter Mehrzweckplatz zur Durchführung von höchstens 3 Veranstaltungen pro Jahr (Kirmes, Schützenfest und Weihnachtsmarkt). Auf dem Festplatz sind im Rahmen der Gemeinbedarfsnutzung auch Spielplätze zulässig.“</p> <p><u>zum Naturschutz</u></p> <p>Wie festgestellt wurde die in B 30, 2. Änderung festgesetzte bepflanzte Verwallung, die nunmehr Teil der Parkanlage an der Westflanke des Festplatzes ist, nicht mehr als geschlossene Bepflanzung im Zuge der Bauausführung des Dorfparks hergestellt. Planinterne Kompensationsflächen können jedoch in § 13 a BauGB nicht ersatzlos überplant werden. Sie soll daher - wie von der Unteren Naturschutzbehörde vorgeschlagen - flächengleich auf einer externen Kompensationsfläche ersetzt werden. Es werden dafür 1.038 m<sup>2</sup> Anpflanzung auf zuvor intensiv genutzter Fläche benötigt.</p> <p>Als externe Kompensationsfläche für den Bebauungsplan Nr. 73 steht das gemeindeeigene Flurstück 33/3 der Flur 45 in Peheim, Hasseford, zur Größe von insgesamt 5.191 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Die Fläche liegt unmittelbar südlich des „Peheimer Kuhlenschlotes“ und wurde bislang intensiv als Ackerland genutzt. Für die Fläche liegt eine Bewertung / Anerkennung des Aufwertungspotenzials durch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Cloppenburg mit Schreiben vom 10.01.2014 vor. Die Fläche kann demnach mit standortgerechten, einheimischen Laubgehölzen aufgepflanzt werden.</p> <p>Auf der Fläche werden nunmehr 1.038 m<sup>2</sup> für die Kompensation des Bebauungsplans Nr. 73 gewidmet; diese Teilfläche wird im Auftrag der Gemeinde mit standortgerechten, einheimischen Laubgehölzen aufgepflanzt. In Abstimmung mit der Friesoyther</p>

### Wasserwirtschaft

Aus Sicht meiner Unteren Wasserbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Folgende Hinweise sind in der weiteren Planung jedoch zu berücksichtigen:

- Weitere Befestigungen von Plätzen etc. sollten grundsätzlich so realisiert werden, dass keine Mehrbelastungen der Regenwasserkanalisation entstehen. Das Niederschlagswassers im vorliegenden Bereich sollte zurückgehalten oder vor Ort versickert werden.
- Eine Ableitung des Oberflächenwassers, z.B. aus weiteren, umliegenden Wohngebieten, in den Dorfteich könnte den Abfluss in die Regenwasserkanalisation und somit auch in den Vorfluter entsprechend drosseln.
- Das Niederschlagswasser von neu zu befestigenden Plätzen sollte weitestgehend oberflächlich versickert werden (z.B. sickerfähiges Pflaster etc...).

Ferner sind alle wasserwirtschaftlichen Maßnahmen (z.B. die Einleitung von Niederschlagwasser in das Grundwasser oder in oberirdische Gewässer) im Vorfeld bei meiner Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

Ein außerordentlich starkes Regenereignis führte am 29.06.2017 zu Straßenüberschwemmungen, die auch auf der Kläranlage Molbergen einen erheblichen Zufluss von Fremdwasser mitbewirkten. Dieses führte in der Folge zu Schwierigkeiten bei der Abwasserreinigung. Des Weiteren wurden diverse Grundstücke überschwemmt. Eine genauere Beschreibung des Vorfalles findet sich auf der Internetseite der freiwilligen Feuerwehr Molbergen.

### Denkmalschutz

#### **1. Bodendenkmalpflege**

seitens der Archäologischen Denkmalpflege werden zu o. g. Planungen folgende Bedenken und Anregungen vorgetragen:

Aus dem Gebiet der Gemeinde Molbergen sind bereits zahlreiche vorgeschichtliche Siedlungs- und Bestattungsplätze sowie vorgeschichtliche Ackerspuren in ganz unterschiedlichen Erhaltungszuständen bekannt. Molbergen wurde in einer kirchlichen Urkunde erstmals 1080 erwähnt. Der historische Kern der Gemeinde um die Kirche herum weist daher ein hohes archäologisches Potential auf.

Ferner wird das gesamte Plangebiet laut digitaler Bodenkarte 1 : 50 000 von einem wahrscheinlich mittelalterlichen Esch überlagert. Dabei handelt

Wasserrecht, wird geklärt, ob und welcher Abstand die Anpflanzung zum Gewässer einzuhalten ist.

Die Begründung wird zum Satzungsbeschluss um entsprechende Ausführungen zur externen Kompensationsfläche ergänzt.

### zur Wasserwirtschaft

Das Kapitel 8 „Ver- und Entsorgung“ der Begründung wird um die Hinweise / Empfehlungen bezogen auf die Wasserwirtschaft bzw. wasserwirtschaftliche Maßnahmen ergänzt.

### zum Denkmalschutz

Die Hinweise zur Denkmalpflege werden zur Kenntnis genommen. Auf dem Plan werden die wie folgt geändert vermerkt:

#### **„1. Belange der archäologischen Denkmalpflege**

Molbergen wurde in einer kirchlichen Urkunde erstmals 1080 erwähnt. Der historische Kern der Gemeinde um die Kirche herum weist daher ein hohes archäologisches Potential auf. Ferner wird das gesamte Plangebiet laut digitaler Bodenkarte 1: 50 000 von einem wahrscheinlich mittelalterlichen Esch überlagert. Dabei handelt es sich um Auftragsböden aus Dung und Plaggen von unterschiedlicher Mächtigkeit. Darunter sind erfahrungsgemäß oft ältere archäologische Fundstellen anzutreffen, die sich durch die konservierende Wirkung des Eschauftrages meist in einem hervorragenden Erhaltungszustand befinden und bei Erdarbeiten zerstört würden. Derartige Fundstellen sind Bodendenkmale, die durch das

es sich um Auftragsböden aus Dung und Plaggen von unterschiedlicher Mächtigkeit. Darunter sind erfahrungsgemäß oft ältere archäologische Fundstellen anzutreffen, die sich durch die konservierende Wirkung des Eschaufrages meist in einem hervorragenden Erhaltungszustand befinden und bei Erdarbeiten zerstört würden. Derartige Fundstellen sind Bodendenkmale, die durch das Niedersächs. Denkmalschutzgesetz geschützt sind. Inwieweit diese allerdings durch frühere Bautätigkeiten bereits zerstört wurden ist unbekannt.

Sämtliche Erdarbeiten im Umfeld der Kirche sowie des geplanten Festplatzes und des südöstlich daran anschließenden Baufeldes bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung (§ 13 NDSchG), diese kann verwehrt werden oder mit Auflagen verbunden sein.

Die Passagen bezüglich der Belange der Denkmalpflege in den Planunterlagen sind entsprechend zu verändern oder zu ergänzen.

Für die oben beschriebenen Bereiche ergeben sich folgende denkmalpflegerische Notwendigkeiten:

- Planung und Durchführung der Baumaßnahme müssen in enger zeitlicher und organisatorischer Absprache mit der Archäologischen Denkmalpflege erfolgen, damit eine archäologische Begleitung der Erdarbeiten sichergestellt ist.

- Der Mutterbodenabtrag hat im Beisein und nach den Maßgaben der entsprechenden archäologischen Fachleute zu erfolgen.

- Anschließend ist den Fachleuten ausreichend Zeit für die Dokumentation und Bergung der ggf. angetroffenen Befunde und Funde einzuräumen.

- Erst nachdem die gesamte Fläche oder auch Teilbereiche von der archäologischen Denkmalpflege freigegeben wurden, können die Abbauarbeiten dort fortgesetzt werden.

- Entstehende Kosten können nicht von der Archäologischen Denkmalpflege getragen werden.

- Es wird angeregt, dass sich die Vorhabenträger jeweils frühzeitig mit den Denkmalbehörden in Verbindung setzen, um das weitere Vorgehen abzusprechen.

## **2. Baudenkmalpflege**

Seitens der Baudenkmalpflege werden zu o. g. Planungen folgende Bedenken vorgetragen:

- Die Kirche ist in den Planunterlagen als Baudenkmal zu kennzeichnen.

- Auf den Planunterlagen ist der Hinweis zu geben, dass sich Bauten in der Umgebung des

**Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes geschützt sind.**

**Sämtliche Erdarbeiten im Umfeld der Kirche sowie des geplanten Festplatzes und des südöstlich daran anschließenden Baufeldes bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung gem. §13 NDSchG; diese kann verwehrt werden oder mit Auflagen verbunden sein (s. Begründung, Kap. 4.2).**

**Darüber hinaus gilt folgender Hinweis:**

**Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gem. § 14 Abs. 1 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeit gestattet.**

## **2. Belange der Baudenkmalpflege**

**Die nördlich des Geltungsbereiches gelegene Kirche stellt ein Baudenkmal [D] dar.**

**Bauten in der Umgebung des Baudenkmal Kirche, müssen sich gem. §8 NDSchG einfügen und bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung gem. §10 NDSchG.“**

<p>Baudenkmals Kirche, einfügen müssen (§8 NDSchG) und einer denkmalrechtlichen Genehmigung (§ 10 NDSchG) bedürfen.</p> <p><b>3. Baukultur, historische Kulturlandschaft, Ortsbildpflege</b>  Es wird angeregt, für den Geltungsbereich gestalterische Vorgaben für die Fassaden zu festzusetzen.  - Rote Satteldächer  - Roter Ziegelfassaden  - Abgestufte Höhenentwicklung zur Kirche</p> <p><b>Verkehrslenkung und -sicherung</b>  Grundsätzlich ist die beabsichtigte Planung zu begrüßen. Aus verkehrlicher Sicht sollte der Radfahrer jedoch auch baulich geschützt auf die Fahrbahn geführt werden, damit es nicht zu Beginn der Radfahrerführung auf der Straße zu Konfliktsituationen zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr kommt.</p> <p>Zwischen den Längsparkständen und dem Radverkehr auf der Straße sollte zwingend ein Sicherheitsabstand von mind. 0,5m berücksichtigt werden, ggf. sollte geprüft werden, ob die Längsparkstände entfallen können und anderweitig Parkraum angeboten werden kann.  Die Nebenanlagen sollten den Regemaßen angepasst werden, zumal auch Kinder bis 10 Jahren ggf. mit ihren Eltern den Gehweg mit dem Rad benutzen dürfen und es an Engstellen zu Konfliktsituationen kommen kann.  Die Tankstellenausfahrt auf die K 152 sollte nur in Fahrtrichtung Varrelbusch ermöglicht werden, um am Zebrastreifen Konfliktsituationen zwischen Fußgängern, dem fließenden Verkehr und dem Linksabbieger in südwestlicher Richtung von vornherein zu vermeiden, da die Fahrzeuge teilweise nicht langsam aus dem Kreisverkehr ausfahren und somit nur eine sehr kurze Reaktionszeit für alle Beteiligten vorhanden ist, insbesondere für den Linksabbieger, der zwei Fahrspuren und den Zebrastreifen überblicken und um den Fahrbahnteiler herumfahren muss.</p>	<p><b>Das Kapitel 4.2 „Belange der Denkmalpflege“ wird um entsprechende Ausführungen ergänzt.</b></p> <p><b>Bezogen auf die Anregungen zur Baukultur und Ortsbildpflege:</b></p> <p><b>Die Gemeinde strebt mit der Errichtung des Kreisels auch eine zeitgemäße moderne Bebauung rund um diesen Knotenpunkt an. Wie bereits in der nunmehr teilweise überplanten 2. Änderung des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 30 soll im Interesse einer zeitgemäßen modernen Mischgebietsbebauung auf den Erlass örtlicher Bauvorschriften verzichtet werden. Die Gemeinde wird aber in Abstimmung mit den künftigen Bauträgern auf eine angemessene und verträgliche Ortsbildwirkung der neuen Gebäude hinwirken. Die Gemeinde wird in diesem Zusammenhang die künftigen Bauträger auf die zu beachtenden Auflagen des Denkmalschutzes, die wie oben ausgeführt auf dem Plan vermerkt werden, hinweisen.</b></p> <p><b><u>zu Verkehrslenkung und -sicherung</u></b></p> <p><b>Dieser Teil der Stellungnahme wurde durch die nachfolgende ergänzende Stellungnahme vom 15.02.2018 ersetzt (s. dort).</b></p>
<p><b>Landkreis Cloppenburg vom 15.02.2018</b></p> <p>Im Nachgang zu meinem Schreiben vom 09.02.2018 sende ich Ihnen die überarbeitete Stellungnahme meines Straßenverkehrsamtes zu.</p> <p><u>Verkehrslenkung und -sicherung</u></p> <p>Bezug nehmend auf meine Stellungnahme vom 09.02.2018 wurden die dort vorgebrachten Bedenken beim Belang Verkehrslenkung und -sicherung bereits in die Stellungnahme der Gemeinde Molbergen zum Sicherheitsaudit einbezogen, so dass aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken mehr gegen die beabsichtigte Planung bestehen.</p>	<p><b><u>zu Verkehrslenkung und -sicherung</u></b></p> <p><b>Es wird begrüßt, dass seitens des Landkreises Cloppenburg keine Bedenken mehr gegen die beabsichtigte Planung bestehen.</b></p>

**Niedersächsische Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr - GB Lingen vom  
23.01.2018**

vorgesehen ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 73 "Kreisverkehr -Dorfpark" der Gemeinde Molbergen.

Das Plangebiet befindet sich im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes der Landesstraße 836 (Cloppenburger Straße / Peheimer Straße) / Landesstraße 834 (Ermker Straße) / Kreisstraße 152 (Kirchstraße) im Ortskern der Gemeinde Molbergen. Der vorhandene lichtsignalisierte Knotenpunkt soll zu einem Kreisverkehrsplatz (KVP) ausgebaut werden.

Zudem soll durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes der weiter östlich liegende, bereits umgestaltete Bürgerpark planungsrechtlich abgesichert werden.

In Bezug auf die L 834, die L 836 und K 152 liegt der gesamte Planungsbereich innerhalb der anbaurechtlichen Ortsdurchfahrt gem. § 4 Abs. 1 Nieders. Straßengesetz (NStrG).

In straßenbau- und verkehrlicher Hinsicht bestehen gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes grundsätzlich keine Bedenken unter folgenden Auflagen und Hinweisen:

- Aus den geplanten Bauflächen können störende Einflüsse durch Betriebsabläufe, Fahrzeugbewegungen, Blendwirkungen durch Scheinwerfer und werbende Anlagen entstehen, die zu einer Ablenkung und Behinderung der Verkehrsteilnehmer führen und die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Landesstraße sowie auf der Kreisstraße negativ beeinflussen.

Bei Bedarf ist ein entsprechender Sichtschutz zur Landesstraße / Kreisstraße in Absprache mit dem Straßenbaulastträger herzustellen (§ 24 Abs. 2 und Abs. 3 NStrG).

- Die Herstellung neuer Ein- und Ausfahrten sowie die Änderung vorhandener Ein- und Ausfahrten zur L 834, L 836 und K 152 ist in Abstimmung mit der Straßenmeisterei Friesoythe durchzuführen. An den Zufahrten sind die Sichtdreiecke nach RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) von jeder sichtbehindernden Nutzung und Bepflanzung in einer Höhe von 0,80 bis 2,50 m über der Fahrbahn der Straße freizuhalten.

- Entlang der L 834, L 836 und K 152 gilt die 40 m tiefe Baubeschränkungszone gem. § 24 Abs. 2 NStrG, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn der Landes- und Kreisstraßen. Die Baubeschränkungszone ist in den Bebauungsplanentwurf einzutragen und zu kennzeichnen mit:

**„40 m Baubeschränkungszone gem. § 24 Abs. 2 NStrG“**

Zu der 40 m Baubeschränkungszone ist folgender Hinweis in den Bebauungsplanentwurf aufzunehmen:

**Baubeschränkungszone gem. § 24 (2) NStrG**  
Gemäß § 24 Abs. 2 Nr. 1 NStrG ergehen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen im

Die straßenrechtliche 40 m Baubeschränkungszone gem. § 24 Abs. 2 NStrG wird im Sinne einer nachrichtlichen Übernahme zum Satzungsbeschluss in den Bebauungsplan eingezeichnet und entsprechend der Ausführungen des NLStBV durch einen Hinweis in einer neuen Rubrik „Belange des Straßenverkehrs“ erläutert.

Außerdem wird der Hinweis zu den Emissionen des Straßenverkehrs in diese Rubrik aufgenommen. Der Bebauungsplan sieht im Übrigen bereits Festsetzungen zum Schallschutz vor.

Die übrigen Hinweise betreffen die Ausführungsplanung und werden zum gegebenen Zeitpunkt rechtzeitig berücksichtigt.

Die Gemeinde Molbergen, die Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg haben dem Straßenplanungsentwurf inzwischen zugestimmt. Eine entsprechende trilaterale Vereinbarung zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes (KVP) im Knotenpunkt L836 (Cloppenburger Straße / Peheimer Straße) / L 834 (Ermker Straße) / K 152 (Kirchstraße) anstelle eines lichtsignalisierten Knotenpunktes zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde inzwischen unterzeichnet und liegt auch der Straßenbaubehörde vor (Stand: 05.02.2018).

Wie üblich erhält die Behörde Schlussausfertigungen der Planung nach Abschluss des Verfahrens.

Benehmen mit der Straßenbaubehörde, wenn bauliche Anlagen im Sinne der Niedersächsischen Bauordnung längs der Landes- und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet oder erheblich geändert werden sollen.

- Für den Umbau des Knotenpunktes zu einem KVP ist zur rechtlichen Regelung der Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem Land (Geschäftsbereich Lingen), dem Landkreis Cloppenburg und der Gemeinde erforderlich. Die dafür erforderlichen Ausführungsunterlagen liegen den GB Lingen zur Prüfung vor. Mit der Herstellung des Kreisverkehrs darf erst nach Abschluss der Vereinbarung begonnen werden.

Zusätzlich bitte ich, den folgenden Hinweis in den Bebauungsplanentwurf aufzunehmen:

**Hinweis:**

Von der Landesstraße 834, Landesstraße 836 und Kreisstraße 152 gehen Emissionen aus. Für die geplanten Nutzungen können gegenüber dem Träger der Straßenbaulast keinerlei Entschädigungsansprüche hinsichtlich Immissionsschutz geltend gemacht werden.

Nach Abschluss des Verfahrens bitte ich unter Bezug auf Ziff. 38.2 der Verwaltungsvorschriften zum BauGB um Übersendung von zwei Ablichtungen der gültigen Bauleitplanung.

**Zweckverband Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre, Cloppenburg vom 05.02.2018**

aus Sicht des Zweckverbandes Erholungsgebiet Thülsfelder Talsperre sollte bei der zukünftigen Bebauung in diesem Gebiet auf ein harmonisches Ortsbild geachtet werden. Insbesondere die Gäste des Ferienparks Landal Dwerger Sand sollen Molbergen auch künftig als regionstypischen Ort wahrnehmen. Das noch vorhandene Gebäude, Cloppenburger Straße 2, ist in Form und Farbe ortsbildprägend. Daher sollten neu zu errichtende Gebäude sowohl im Mischgebiet südöstlich als auch nordwestlich des geplanten Kreisverkehrs regionaltypische Elemente, rote bis braunrote Steine und Pfannen, übernehmen.

Das erwähnte Gebäude Cloppenburger Straße 2 wurde inzwischen ebenfalls abgebrochen. Die Gemeinde strebt mit der Errichtung des Kreisels auch eine zeitgemäße moderne Bebauung rund um diesen Knotenpunkt an.

Wie bereits in der nunmehr teilweise überplanten 2. Änderung des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 30 soll im Interesse einer zeitgemäßen modernen Mischgebietsbebauung auf den Erlass örtlicher Bauvorschriften verzichtet werden. Die Gemeinde wird aber in Abstimmung mit den künftigen Bauträgern auf eine angemessene und verträgliche Ortsbildwirkung der neuen Gebäude hinwirken.

**Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband  
(OOWV) - Brake vom 25.01.2018**

wir haben die Aufstellung des oben genannten Bebauungsplanes zur Kenntnis genommen.

Im Bereich des Bebauungsgebietes befinden sich Ver- und Entsorgungsanlagen des OOWV. Diese dürfen weder durch Hochbauten noch durch eine geschlossene Fahrbahndecke, außer in Kreuzungsbereichen, überbaut werden.

Bei der Erstellung von Bauwerken sind gemäß DVGW Arbeitsblatt W 400-1 Sicherheitsabstände zu den Versorgungsanlagen einzuhalten. Zu den Abwasseranlagen sind ebenfalls Sicherheitsabstände einzuhalten. Außerdem weisen wir darauf hin, dass die Ver- und Entsorgungsanlagen nicht mit Bäumen überpflanzt werden dürfen. Um für die Zukunft sicherzustellen, dass eine Überbauung der Leitungen nicht stattfinden kann, werden Sie gebeten, ggf. für die betroffenen Leitungen ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht einzutragen.

Das ausgewiesene Planungsgebiet muss durch die bereits vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen als voll erschlossen angesehen werden. Ob und in welchem Umfang eine Erweiterung durchgeführt wird, müssen die Gemeinde und der OOWV rechtzeitig vor Ausschreibung der Erschließungsarbeiten gemeinsam festlegen.

Um Beachtung des DVGW Arbeitsblattes W 400-1 wird gebeten.

Wir bitten vor Ausschreibung der Erschließungsarbeiten um einen Besprechungstermin, an dem alle betroffenen Versorgungsträger teilnehmen.

Im Hinblick auf den der Gemeinde obliegenden Brandschutz (Grundschutz) weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass die Löschwasservorhaltung kein gesetzlicher Bestandteil der öffentlichen Wasserversorgung ist. Die öffentliche Wasserversorgung als Aufgabe der Daseinsvorsorge wird durch die gesetzlichen Aufgabenzuweisungen des Niedersächsischen Brandschutzgesetzes (NBrandSchG) nicht berührt, sondern ist von der kommunalen Löschwasserversorgungspflicht zu trennen.

Eine Pflicht zur vollständigen oder teilweisen Sicherstellung der Löschwasserversorgung über das öffentliche Wasserversorgungsnetz (leitungsgebunden) besteht durch den OOWV nicht.

Da unter Berücksichtigung der baulichen Nutzung und der Gefahr der Brandausbreitung unterschiedliche Richtwerte für den Löschwasserbedarf bestehen (DVGW-Arbeitsblatt W 405), ist frühzeitig beim OOWV der mögliche Anteil (rechnerischer Wert) des leitungsgebundenen Löschwasseranteils zu erfragen, um planungsrechtlich die Erschließung als gesichert anerkannt zu bekommen.

Eventuelle Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten können nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden.

Die Einzeichnung der vorhandenen Ver- und Entsorgungsanlagen in den anliegenden Plänen ist unmaßstäblich. Die genaue Lage der

**Der Hinweis auf Leitungen des OOWV innerhalb des Straßenlandes und in angrenzenden Bereichen wird zur Kenntnis genommen.**

**Im Zuge der weiteren Straßenausbau- und Erschließungsplanung ist zu prüfen, wie mit den bestehenden Leitungen umzugehen ist und ob Änderungen am Leitungsnetz erforderlich werden.**

**Die Hinweise betreffen insgesamt die Ebene künftiger Erschließungsarbeiten bzw. Baumaßnahmen und sind zum gegebenen Zeitpunkt soweit erforderlich zu beachten.**



Leitungen gibt Ihnen der Dienststellenleiter Herr Averbek von unserer Betriebsstelle in Thülsfelde, Tel: 04495 / 924111, in der Örtlichkeit an.  
Nach endgültiger Planfassung und Beschluss als Satzung wird um eine Ausfertigung eines genehmigten Bebauungsplanes gebeten.

### **Handelsverband Nordwest, Geschäftsstelle Oldenburg vom 25.01.2018**

nachdem Sie uns in der vorbezeichneten Angelegenheit, trotz unserer Bitten, leider keine Informationen zum Bau des geplanten Kreisverkehrs in Molbergen zukommen ließen, konnten wir inzwischen dem im Internet veröffentlichten Genehmigungsentwurf Informationen zum aktuellen Planungsstand entnehmen.

Dabei mussten wir feststellen, dass die aktuellen Planungen eine erhebliche Beeinträchtigung unseres Mitgliedsunternehmens befürchten lassen.

Daran, dass es für dieses Unternehmen große Beeinträchtigungen geben wird, lässt auch der Auditbericht des Ingenieurbüros Horst Prante keinen Zweifel. Wörtlich heißt es dort: "Die Lage der Ein- und Ausfahrten zu und von dem Tankstellengelände ist, insbesondere auf Seite der K152, als sehr ungünstig zu bezeichnen." Teilweise wird nur noch mit großen Schwierigkeiten auf das Tankstellengelände unseres Mitgliedsunternehmens abgelenkt werden können. Insbesondere betrifft dieses Kunden mit größeren Fahrzeugen, die voraussichtlich nicht mehr nach links auf das Tankstellengelände werden abbiegen können.

Besonders problematisch wird sich die Belieferung unseres Mitgliedsunternehmens mit großen LKW's darstellen. Sowohl die Deutsche Shell als auch die Deutsche Post und die Firma Lekkerland befahren das Tankstellengelände bisher mit großen „24-Tonnern“. Aufgrund der geplanten Verkehrsinseln werden diese Fahrzeuge zukünftig wohl gar nicht mehr auf das Tankstellengelände gelangen können.

Die Umsetzung der bisherigen Planungen könnte zu existenziellen Folgen für unser Mitgliedsunternehmen führen.

Wir meinen, dass es sehr wichtig ist, solch eine Gefahr auszuschließen, was bedeutet, dass die Planungen, soweit sie die Zufahrtsbereiche zum Tankstellengelände unseres Mitgliedsunternehmens betreffen, noch einmal dringend überarbeitet und nachgebessert werden sollten.

Die aufgrund der bisherigen Planungen zu erwartenden Beeinträchtigungen sind nicht akzeptabel. Wir wollen gerne anerkennen, dass die verkehrliche Situation in Molbergen eine Optimierung der Verkehrsströme erforderlich macht. Diesbezügliche Entwicklungen dürfen jedoch nicht zum Nachteil für einheimische Gewerbebetriebe werden, eventuell diese sogar

Die vorgebrachten Bedenken und Einwände gegenüber der Planung werden zur Kenntnis genommen.

Es verhält sich allerdings so, dass das angesprochene Tankstellen-Unternehmen seit langem in die Planungen eingebunden war. So ist die Kreisplanung im Ergebnis die Umsetzung eines Maßnahmenzieles der Dorferneuerungsplanung Molbergen. Hierzu wurde ein "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" erstellt. Er wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen beschlossen und kann unter nachfolgendem Link direkt herunter geladen werden:

[http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde\\_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf](http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf).

Der "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" wurde in einem mehrjährigen öffentlichen Planungsprozess unter Beteiligung verschiedener Akteure auch aus der Öffentlichkeit erstellt. Es fanden Bürgerinformationsveranstaltungen statt. Es wurde ein Arbeitskreis „Dorferneuerung Molbergen“ gegründet, zusätzlich gab es Projektgruppen und eine TÖB-Beteiligung. Schon frühzeitig wurden dabei Verkehrsexperten eingebunden. Daher enthält der Dorferneuerungsplan (DE-Plan) ein Verkehrskonzept als integrierter Fachvertiefungsbeitrag. Es wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Eine Vertreterin der Betriebsleitung des Tankstellen-Unternehmens war selbst Mitglied im Arbeitskreis (AK).

Am 06.12.2010 erfolgte der Antrag auf Aufnahme in das Dorferneuerungsprogramm. Die Genehmigung wurde durch die LGLN mit Schreiben vom 07.07.2011 erteilt. Die erste Bürgerversammlung mit Bildung des Arbeitskreises (AK) fand am 17.04.2012 statt. Die 1. AK-Sitzung fand am 08.05.2012 statt. In der 10. AK-Sitzung am 20.01.2015 wurde der Entwurf des DE-Plans schließlich abschließend erörtert; enthalten war darin auch die Weiterverfolgung der Planung und Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage). Der AK fand sich mit seinen Planungswünschen und Zukunftsvorstellungen in dem umfassenden Planwerk wieder und stimmte dem vorliegenden Entwurf einstimmig (mit einer Enthaltung) zu. Der DE-Plan wurde daraufhin unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der TÖB-Beteiligung, die auch dem AK vorlagen, im Februar 2015 fertig gestellt; planungsrelevante Änderungen ergaben sich keine. Der DE-Plan wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen einstimmig beschlossen. Anschließend wurde er dem Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-

in existenzielle Not bringen.  
Wir hoffen sehr, dass sich zugunsten unseres  
Mitgliedsunternehmens noch eine  
befriedigendere Lösung finden lässt.

Ems, Standort Oldenburg zur Plananererkennung vorgelegt. Die Plananererkennung durch das ArL erfolgte schließlich mit Schreiben vom 20.05.2015.

Im Anschluss erfolgte die Konkretisierung der Planung zur Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage), wie im Zuge der Dorferneuerungsplanung als Zielvorstellung entwickelt. Dabei wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Die straßenbauliche Fachplanung zum Kreisverkehrsplatz wurde vom Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens aufgestellt. Die Gemeinde Molbergen, die Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg haben dem Entwurf inzwischen zugestimmt. Eine entsprechende trilaterale Vereinbarung zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes (KVP) im Knotenpunkt L836 (Cloppenburger Straße / Peheimer Straße) / L 834 (Ermker Straße) / K 152 (Kirchstraße) anstelle eines lichtsignalisierten Knotenpunktes zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde inzwischen unterzeichnet und liegt auch der Gemeinde vor (Stand: 05.02.2018).

Der Bebauungsplan Nr. 73 dient u.a. der bauleitplanerischen Sicherung dieses Straßenbauvorhabens.

Im Zuge der Erstellung der Abwägungen wurde eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens eingeholt (Stand: 20.02.2018). Da die Stellungnahme des Einwenders auf straßenbauliche Sachverhältnisse eingeht, wird im Folgenden auf diese Stellungnahme zurückgegriffen.

Die Tankstelle ist im Bestand über zwei Zufahrten erreichbar. Einerseits über die Zufahrt an der L 836 (Cloppenburger Str.) und andererseits über die K 152 (Kirchstraße). Die Anlieferung der Tankstelle erfolgt, mit verschiedenen Fahrzeugarten, hauptsächlich über die K 152 (Kirchstraße). Eine Anlieferung, besonders mit Sattelzügen, ist nur über die Zufahrt an der K 152 möglich, da die Dachkonstruktion der Tankstelle höhentechisch kein Durchfahren mit großen Lieferfahrzeugen ermöglicht. Die Anlieferung kann daher nur erfolgen, indem der Sattelzug aus Richtung Süden kommend zunächst an der Zufahrt vorbeifährt und dann entsprechend rückwärts das Tankstellengelände anfährt. Nach Beendigung des Liefervorgangs besteht im jetzigen Zustand die Möglichkeit das Tankstellengelände in Richtung Norden unproblematisch zu verlassen. Ein Verlassen des Tankstellengeländes in Richtung Süden ist schon im Bestand derzeit problematisch. Dafür müssen folgende Verkehrszustände gleichzeitig auftreten:

- kein Rückstau vor der Lichtsignalanlage
- freier Fahrstreifen aus Richtung Süden
- freier Fahrstreifen aus Richtung Norden

Die Wahrscheinlichkeit, dass sich diese Situation einstellt, ist bei dem vorhandenen Verkehrsaufkommen als sehr gering einzustufen. Somit ist das Verlassen der Tankstelle fast nur in Richtung Norden realistisch und vor allem verkehrssicherer.

Zusammenfassend bedeutet dieses, dass schon im Bestand die Zu- und Ausfahrt auf das Tankstellengelände nicht dem Regelwerk entspricht und verkehrstechnisch als sehr bedenklich einzustufen ist.

Die vorliegende Planung des Kreisverkehrsplatzes behält die (kritische) Anlieferung der Tankstelle wie im Bestand bei. Um den Konfliktbereich in Fahrrichtung Kreisverkehrsplatz zu mindern, wird lediglich ein Linkseinbiegen vom Tankstellengelände auf die K 152 in Richtung Süden für Lastkraftwagen und Sattelzüge untersagt. Die im Bestand bereits kritische Situation für Lastkraftwagen soll damit komplett verhindert werden. Personenkraftwagen ist das Linkseinbiegen in Richtung Kreisverkehrsplatz jedoch unter Berücksichtigung des übergeordneten Verkehrs erlaubt.

Der nunmehr geplante Fahrbahnteiler im Zu- und Ausfahrtsbereich des Kreisverkehrsplatzes verhindert bereits baulich ein Linkseinbiegen für Lastkraftwagen. Hiermit wird die im Bestand vorhandene kritische Verkehrssituation verhindert. Durch die Planung des Kreisverkehrsplatzes ergibt sich im Anlieferungsverkehr daher kein Nachteil im Vergleich zur jetzigen Situation. Das Rückwärtsfahren auf das Tankstellengelände ist möglich. Dieses wird im Bestand bereits so praktiziert und könnte auch zukünftig so erfolgen, soweit das Rückwärtsfahren erlaubt ist.

Das Rückwärtsfahren von Anlieferungsfahrzeugen auf das Tankstellengelände soll allerdings nach Angaben des Landkreises Cloppenburg und aus der Niederschrift vom 24.11.2014 unterbunden werden. Abgesehen von planungsrechtlich verbindlichen Grundlagen, ist dieses Vorgehen nochmals genau zu prüfen, da dadurch eine Anlieferung und daraus folgend ein Betrieb der Tankstelle nicht mehr möglich ist. Dieser Sachverhalt ist nicht relevant für die Planung des Kreisverkehrsplatzes. Es ist einzig eine Vorgabe des Landkreises, die auch durch den Landkreis als untere Straßenverkehrsbehörde verbindlich zu prüfen und festzulegen ist.

Es ist festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen. Weiterhin wird seitens der Gemeinde darauf hingewiesen, dass im Bauantrag zum Umbau des Wohn- u. Geschäftshauses, Cloppenburger Str. 1a, der Grundlage der erteilten Baugenehmigung ist, im direkten Bereich der Befüllstutzen zwei Pkw-Stellplätze ausgewiesen sind. Diese Tatsache macht eine Belieferung der Tankstelle mit Kraftstoff baurechtlich schon jetzt unmöglich.

Ein definitiv vorhandener Konfliktpunkt ist die Bordabsenkung des Fußgängerüberweges über die K 152, welche verlängert wurde mit der Bordabsenkung der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle. Es wäre sicherlich dem Regelwerk entsprechend sicherer gewesen, wenn zwischen den genannten Bordabsenkungen eine Trennung in Form eines Hochbordes vorgenommen werden würde. Aufgrund des Abstandes der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle ließ sich diese Trennung aber nicht realisieren. Die Anordnung von Einbauten z.B. Geländer war ebenfalls nicht möglich, da dadurch eine Zufahrt zur Tankstelle erschwert bzw. verhindert wird. Eine anderweitige Lösung dieses

Sachverhaltes ist aufgrund der Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Die durchgehende Bordabsenkung ist seitens der Genehmigungsbehörden akzeptiert worden.

Die Zufahrt von der L836 (Cloppenburger Str.) auf das Tankstellengelände wird durch die vorliegende Planung ebenfalls angepasst. Da die neue Trassierung der L836 weiter von der Tankstelle abrückt, wird die Zufahrt entsprechend großzügiger ausgebildet. Dadurch wird eine zusätzliche Zufahrtsfläche von ca. 90 m<sup>2</sup> zur Tankstelle hergestellt. Diese zusätzliche Fläche wird im öffentlichen Bereich hergestellt. Die Tankstelle erhält damit einen Vorteil, indem mehr Aufstellfläche durch die Kunden bzw. Anlieferungen genutzt werden kann.

Die Gemeinde verkennt nicht die - schon heute - problematische Anlieferungssituation des Tankstellenbetriebes (s.o. Ausführungen des IST). Es ist allerdings festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen.

Die Zufahrt von der L836 (Cloppenburger Str.) auf das Tankstellengelände wird allerdings durch die vorliegende Planung angepasst. Da die neue Trassierung der L836 weiter von der Tankstelle abrückt, wird die Zufahrt entsprechend großzügiger ausgebildet. Diese zusätzliche Fläche wird im öffentlichen Bereich hergestellt. Die Tankstelle erhält damit einen Vorteil, indem mehr Aufstellfläche durch die Kunden bzw. Anlieferungen genutzt werden kann.

Andere Kreisellösungen (insbesondere bezogen auf Lage und Dimension), die zu weiteren Verbesserungen vor Ort hätten führen können, konnten aber nicht realisiert werden, da entsprechende Flächen nicht zur Verfügung stehen. Die Gemeinde hat sich bemüht den Betrieb frühzeitig in die Straßenplanung einzubinden, jedoch zeigte sich die Betriebsleitung nicht kooperativ. So wurden verschiedene alternative Vorschläge und Angebote zu Flächentausch, Grunderwerb oder Aussiedlung vom Eigentümer des Betriebes ausgeschlagen.

In der Abwägung der verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen räumt die Gemeinde dem öffentlichen Interesse an einer geläufigeren Umgestaltung des Knotenpunktes den Vorrang vor den Interessen des Tankstellenbetriebes ein. Sie berücksichtigt dabei auch, dass durch den erheblichen Rückstau an der bisherigen Ampelanlage während der Stoßzeiten ein Ausweichverkehr in und durch die im Umfeld liegenden Siedlungsgebiete entsteht, der zu erheblichen Störungs- und Gefahrenpotenzialen für die Wohnbevölkerung führt. Ein Kreisellbau wird zu einer erheblichen Verbesserung der Situation führen. Von daher wird an der vorliegenden Planung festgehalten.

## Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, Oldenburg vom 05.02.2018

in o. g. Angelegenheit bedanken wir uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Im Audit Bericht zum Genehmigungsentwurf ist zu entnehmen, dass die Lage der Ein- und Ausfahrt zu und von dem Tankstellengelände (Shell-Tankstelle **Alfred Vorwerk**) insbesondere auf Seite der K 152 als sehr ungünstig zu bezeichnen sei. Es seien Schleppkurven in alle Richtungen von und auf das Tankstellengelände vor allen Dingen für Lkw nachzuweisen. Wir gehen davon aus, dass zurzeit Anstrengungen unternommen werden, dass die Planung des Kreisverkehrs keine negativen Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb der Tankstelle haben wird, insbesondere der Anlieferungsverkehr (Tanklastwagen) nicht beeinträchtigt wird und der Bestandsschutz der Tankstelle gewahrt bleibt.

Die Hinweise Beeinträchtigungen des Geschäftsbetriebs und insbesondere des Anlieferungsverkehrs der Tankstelle in der Planung zu vermeiden werden zur Kenntnis genommen.

Es verhält sich allerdings so, dass das angesprochene Tankstellen-Unternehmen **Alfred Vorwerk** seit langem in die Planungen eingebunden war. So ist die Kreisplanung im Ergebnis die Umsetzung eines Maßnahmenzieles der Dorferneuerungsplanung Molbergen. Hierzu wurde ein "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" erstellt. Er wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen beschlossen und kann unter nachfolgendem Link direkt herunter geladen werden:

[http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde\\_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf](http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf)

Der "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" wurde in einem mehrjährigen öffentlichen Planungsprozess unter Beteiligung verschiedener Akteure auch aus der Öffentlichkeit erstellt. Es fanden Bürgerinformationsveranstaltungen statt. Es wurde ein Arbeitskreis „Dorferneuerung Molbergen“ gegründet, zusätzlich gab es Projektgruppen und eine TÖB-Beteiligung. Schon frühzeitig wurden dabei Verkehrsexperten eingebunden. Daher enthält der Dorferneuerungsplan (DE-Plan) ein Verkehrskonzept als integrierter Fachvertiefungsbeitrag. Es wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Eine Vertreterin der Betriebsleitung des Tankstellen-Unternehmens **Alfred Vorwerk** war selbst Mitglied im Arbeitskreis (AK).

Am 06.12.2010 erfolgte der Antrag auf Aufnahme in das Dorferneuerungsprogramm. Die Genehmigung wurde durch die LGLN mit Schreiben vom 07.07.2011 erteilt. Die erste Bürgerversammlung mit Bildung des Arbeitskreises (AK) fand am 17.04.2012 statt. Die 1. AK-Sitzung fand am 08.05.2012 statt. In der 10. AK-Sitzung am 20.01.2015 wurde der Entwurf des DE-Plans schließlich abschließend erörtert; enthalten war darin auch die Weiterverfolgung der Planung und Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage). Der AK fand sich mit seinen Planungswünschen und Zukunftsvorstellungen in dem umfassenden Planwerk wieder und stimmte dem vorliegenden Entwurf einstimmig (mit einer Enthaltung) zu. Der DE-Plan wurde daraufhin unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der TÖB-Beteiligung, die auch dem AK vorlagen, im Februar 2015 fertig gestellt; planungsrelevante Änderungen ergaben sich keine. Der DE-Plan wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen einstimmig beschlossen. Anschließend wurde er dem Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems, Standort Oldenburg zur Plananerkennung vorgelegt. Die Plananerkennung durch das ArL erfolgte schließlich mit Schreiben vom 20.05.2015.

Im Anschluss erfolgte die Konkretisierung der Planung zur Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage), wie im Zuge der Dorferneuerungsplanung als Zielvorstellung entwickelt. Dabei wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die

entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Die straßenbauliche Fachplanung zum Kreisverkehrsplatz wurde vom Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens aufgestellt. Die Gemeinde Molbergen, die Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg haben dem Entwurf inzwischen zugestimmt. Eine entsprechende trilaterale Vereinbarung zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes (KVP) im Knotenpunkt L836 (Cloppenburger Straße / Peheimer Straße) / L 834 (Ermker Straße) / K 152 (Kirchstraße) anstelle eines lichtsignalisierten Knotenpunktes zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde inzwischen unterzeichnet und liegt auch der Gemeinde vor (Stand: 05.02.2018).

Der Bebauungsplan Nr. 73 dient u.a. der bauleitplanerischen Sicherung dieses Straßenbauvorhabens.

Im Zuge der Erstellung der Abwägungen wurde eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens eingeholt (Stand: 20.02.2018). Da die Stellungnahme des Einwenders auf straßenbauliche Sachverhältnisse eingeht, wird im Folgenden auf diese Stellungnahme zurückgegriffen.

Die Tankstelle ist im Bestand über zwei Zufahrten erreichbar. Einerseits über die Zufahrt an der L 836 (Cloppenburger Str.) und andererseits über die K 152 (Kirchstraße). Die Anlieferung der Tankstelle erfolgt, mit verschiedenen Fahrzeugarten, hauptsächlich über die K 152 (Kirchstraße). Eine Anlieferung, besonders mit Sattelzügen, ist nur über die Zufahrt an der K 152 möglich, da die Dachkonstruktion der Tankstelle höhentechisch kein Durchfahren mit großen Lieferfahrzeugen ermöglicht. Die Anlieferung kann daher nur erfolgen, indem der Sattelzug aus Richtung Süden kommend zunächst an der Zufahrt vorbeifährt und dann entsprechend rückwärts das Tankstellengelände anfährt. Nach Beendigung des Liefervorgangs besteht im jetzigen Zustand die Möglichkeit das Tankstellengelände in Richtung Norden unproblematisch zu verlassen. Ein Verlassen des Tankstellengeländes in Richtung Süden ist schon im Bestand derzeit problematisch. Dafür müssen folgende Verkehrszustände gleichzeitig auftreten:

- kein Rückstau vor der Lichtsignalanlage
- freier Fahrstreifen aus Richtung Süden
- freier Fahrstreifen aus Richtung Norden

Die Wahrscheinlichkeit, dass sich diese Situation einstellt, ist bei dem vorhandenen Verkehrsaufkommen als sehr gering einzustufen. Somit ist das Verlassen der Tankstelle fast nur in Richtung Norden realistisch und vor allem verkehrssicherer. Zusammenfassend bedeutet dieses, dass schon im Bestand die Zu- und Ausfahrt auf das Tankstellengelände nicht dem Regelwerk entspricht und verkehrstechnisch als sehr bedenklich einzustufen ist.

Die vorliegende Planung des Kreisverkehrsplatzes behält die (kritische) Anlieferung der Tankstelle wie im Bestand bei. Um den Konfliktbereich in Fahrrichtung Kreisverkehrsplatz zu mindern, wird lediglich ein Linkseinbiegen vom Tankstellengelände auf die K 152 in Richtung Süden für Lastkraftwagen und Sattelzüge untersagt. Die im Bestand bereits kritische Situation für

Lastkraftwagen soll damit komplett verhindert werden. Personenkraftwagen ist das Linkseinbiegen in Richtung Kreisverkehrsplatz jedoch unter Berücksichtigung des übergeordneten Verkehrs erlaubt.

Der nunmehr geplante Fahrbahnteiler im Zu- und Ausfahrtbereich des Kreisverkehrsplatzes verhindert bereits baulich ein Linkseinbiegen für Lastkraftwagen. Hiermit wird die im Bestand vorhandene kritische Verkehrssituation verhindert. Durch die Planung des Kreisverkehrsplatzes ergibt sich im Anlieferungsverkehr daher kein Nachteil im Vergleich zur jetzigen Situation. Das Rückwärtsfahren auf das Tankstellengelände ist möglich. Dieses wird im Bestand bereits so praktiziert und könnte auch zukünftig so erfolgen, soweit das Rückwärtsfahren erlaubt ist.

Das Rückwärtsfahren von Anlieferungsfahrzeugen auf das Tankstellengelände soll allerdings nach Angaben des Landkreises Cloppenburg und aus der Niederschrift vom 24.11.2014 unterbunden werden. Abgesehen von planungsrechtlich verbindlichen Grundlagen, ist dieses Vorgehen nochmals genau zu prüfen, da dadurch eine Anlieferung und daraus folgend ein Betrieb der Tankstelle nicht mehr möglich ist. Dieser Sachverhalt ist nicht relevant für die Planung des Kreisverkehrsplatzes. Es ist einzig eine Vorgabe des Landkreises, die auch durch den Landkreis als untere Straßenverkehrsbehörde verbindlich zu prüfen und festzulegen ist.

Es ist festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen. Weiterhin wird seitens der Gemeinde darauf hingewiesen, dass im Bauantrag zum Umbau des Wohn- u. Geschäftshauses, Cloppenburger Str. 1a, der Grundlage der erteilten Baugenehmigung ist, im direkten Bereich der Befüllstutzen zwei Pkw-Stellplätze ausgewiesen sind. Diese Tatsache macht eine Belieferung der Tankstelle mit Kraftstoff baurechtlich schon jetzt unmöglich.

Ein definitiv vorhandener Konfliktpunkt ist die Bordabsenkung des Fußgängerüberweges über die K 152, welche verlängert wurde mit der Bordabsenkung der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle. Es wäre sicherlich dem Regelwerk entsprechend sicherer gewesen, wenn zwischen den genannten Bordabsenkungen eine Trennung in Form eines Hochbordes vorgenommen werden würde. Aufgrund des Abstandes der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle ließ sich diese Trennung aber nicht realisieren. Die Anordnung von Einbauten z.B. Geländer war ebenfalls nicht möglich, da dadurch eine Zufahrt zur Tankstelle erschwert bzw. verhindert wird. Eine anderweitige Lösung dieses Sachverhaltes ist aufgrund der Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Die durchgehende Bordabsenkung ist seitens der Genehmigungsbehörden akzeptiert worden.

Die Zufahrt von der L836 (Cloppenburger Str.) auf das Tankstellengelände wird durch die vorliegende Planung ebenfalls angepasst. Da die neue Trassierung der L836 weiter von der Tankstelle abrückt, wird die Zufahrt entsprechend großzügiger ausgebildet. Dadurch wird eine zusätzliche Zufahrtsfläche von ca. 90 m<sup>2</sup> zur Tankstelle hergestellt. Diese zusätzliche Fläche wird im öffentlichen Bereich hergestellt. Die Tankstelle erhält damit

einen Vorteil, indem mehr Aufstellfläche durch die Kunden bzw. Anlieferungen genutzt werden kann.

Die Gemeinde verkennt nicht die - schon heute - problematische Anlieferungssituation des Tankstellenbetriebes (s.o. Ausführungen des IST). Es ist allerdings festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen.

Die Zufahrt von der L836 (Cloppenburger Str.) auf das Tankstellengelände wird allerdings durch die vorliegende Planung angepasst. Da die neue Trassierung der L836 weiter von der Tankstelle abrückt, wird die Zufahrt entsprechend großzügiger ausgebildet. Diese zusätzliche Fläche wird im öffentlichen Bereich hergestellt. Die Tankstelle erhält damit einen Vorteil, indem mehr Aufstellfläche durch die Kunden bzw. Anlieferungen genutzt werden kann.

Andere Kreisellösungen (insbesondere bezogen auf Lage und Dimension), die zu weiteren Verbesserungen vor Ort hätten führen können, konnten aber nicht realisiert werden, da entsprechende Flächen nicht zur Verfügung stehen. Die Gemeinde hat sich bemüht den Betrieb frühzeitig in die Straßenplanung einzubinden, jedoch zeigte sich die Betriebsleitung nicht kooperativ. So wurden verschiedene alternative Vorschläge und Angebote zu Flächentausch, Grunderwerb oder Aussiedlung vom Eigentümer des Betriebes ausgeschlagen.

In der Abwägung der verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen räumt die Gemeinde dem öffentlichen Interesse an einer geläufigeren Umgestaltung des Knotenpunktes den Vorrang vor den Interessen des Tankstellenbetriebes ein. Sie berücksichtigt dabei auch, dass durch den erheblichen Rückstau an der bisherigen Ampelanlage während der Stoßzeiten ein Ausweichverkehr in und durch die im Umfeld liegenden Siedlungsgebiete entsteht, der zu erheblichen Störungs- und Gefahrenpotenzialen für die Wohnbevölkerung führt. Ein Kreisellbau wird zu einer erheblichen Verbesserung der Situation führen. Von daher wird an der vorliegenden Planung festgehalten.



**RAe Roling & Partner, Osnabrück für die  
[REDACTED] Molbergen vom 02.02.2018**

ausweislich anliegender Vollmachten vertreten wir 1. die Alfred Vorwerk oHG, Inhaber Heike und Petra Vorwerk, Cloppenburg Str. 1, 49696 Molbergen und 2. Frau Erna Vorwerk, ebenda.

Die Mandantin zu 1 ist Pächter und Betreiber einer Tankstelle, die Mandantin zu 2 Eigentümerin und Verpächterin des Grundstückes Cloppenburg Str. [REDACTED] in der Gemeinde Molbergen.

Die Flächen werden zum Betrieb eines Gewerbes genutzt und - bezogen auf die Mandantin zu 1 teilweise - auch bewohnt.

Auf diesen Flächen steht ein Geschäftsgebäude mit Tankstelle (Shell Deutschland Oil GmbH), KFZ Werkstatt, Waschanlage, Postannahme, Postbankagentur, Verkaufsraum etc..

Das Grundstück grenzt direkt an die Cloppenburg Straße, L 836 und Kirchstraße, K152 an. Die Umgebung ist sowohl durch Wohnen als auch Dienstleistung und Gewerbe geprägt. Der Bereich ist bisher bauplanungsrechtlich als unbeplanter Innenbereich nach § 34 BauGB zu qualifizieren. Die aufstehende Bebauung und Nutzung entspricht der eines Mischgebietes.

Die o.a. Flächen werden nunmehr durch die ausgelegten Planentwürfe unmittelbar betroffen. Teilweise werden - kleinteilig - Flächen durch den Plan überplant (als Verkehrsfläche), teilweise unterzieht der Plan die unmittelbare Umgebung einer Überplanung.

Soweit nicht besonders gekennzeichnet, beziehen sich die nachfolgenden Anregungen sowohl auf die gewerbliche Tätigkeit der OHG, als auch auf die Rechte als Besitzer bzw. Flächeneigentümer.

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 73 sieht Festsetzungen vor, die mit den Rechten und Entwicklungszielen der Mandanten nicht vereinbar sind.

So befürchten diese durch die Ausweisung der Flächen für eine öffentliche Verkehrsfläche, Kreisverkehr mit Fußweg, Fußgängerüberwege und Festsetzungen bezogen an angrenzende Mischgebietsflächen eine unmittelbare Verschlechterung ihrer Situation, insbesondere der wirtschaftlichen Nutzung ihres Grundstückes. Diese rührt insbesondere von der äußerst problematischen verkehrlichen Erschließung her, aber auch von der Inanspruchnahme von Flächen unmittelbar angrenzend an das Grundstück durch einen Kreisverkehrsplatz.

Hinzu kommt die aus Sicht der Mandanten problematische Festlegung der Gemeinde bezogen auf die Nachbarbebauung.

Vor dem Hintergrund dieser von den Mandanten als unrechtmäßig empfundenen Vorgehensweise bitten diese nun darum, ihre Anregungen und

Die vorgebrachten Bedenken und Einwände gegenüber der Planung werden zur Kenntnis genommen. Im Folgenden wird abwägend darauf Bezug genommen.

**I. Zu den formalen Aspekten**

**zu 1.1**

Dem Hinweis auf den unzulässigen Präklusionshinweis wurde gefolgt, in dem eine neuerliche korrigierte Bekanntmachung zur Auslegung des Bebauungsplans mit neuer Beteiligungsfrist erfolgte.

**zu 1.2**

Entgegen der Auffassung der Einwander ist die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13 a BauGB sowohl möglich und zulässig als auch im Kapitel 9 der Begründung ausreichend erläutert und hergeleitet. Auch hat das Planungsamt des Landkreises Cloppenburg keine Bedenken demgegenüber vorgebracht. Der Geltungsbereich umfasst eine Gesamtfläche von 24.117 m<sup>2</sup>, davon werden 9.862 m<sup>2</sup> als Mischgebiete (MI mit einheitlicher GRZ 0,6) sowie 1.202 m<sup>2</sup> als allgemeines Wohngebiet (WA mit GRZ 0,6) festgesetzt. Insgesamt 4.351 m<sup>2</sup> werden als Parkanlage (öffentliche Grünfläche) festgesetzt. Die zulässige Grundfläche liegt daher insgesamt deutlich unterhalb der in § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 genannten Größenordnung von 20.000 m<sup>2</sup>.

**zu 1.3**

Entgegen der Auffassung der Einwander ist bei einer überschaubar kleinen Gemeindeverwaltung wie in Molbergen der Hinweis auf die Einsichtnahmemöglichkeit während der Dienststunden bestimmt genug. Eine synonyme Verwendung des Begriffs „Öffnungszeiten“ hält die Gemeinde ebenfalls für unschädlich. Die Öffentlichkeit kann sich nach Auffassung der Gemeinde mit zumutbar geringem Aufwand über die entsprechenden Zeiten informieren.

**II. Zu den materiellen Aspekten (2.1 Ermittlung des Abwägungsmaterials, 2.2 Bewertung des Abwägungsmaterials, 2.3 Mangel der Konfliktbewältigung, 2.4 Rügen)**

**Zur Planungshistorie und Einbindung des Tankstellenbetriebes in Planungsprozesse**

Es verhält sich so, dass das angesprochene Tankstellen-Unternehmen [REDACTED] seit langem in die Planungen eingebunden war. So ist die Kreisplanung im Ergebnis die Umsetzung eines Maßnahmenzieles der Dorferneuerungsplanung

Bedenken in die Abwägung des laufenden Planverfahrens einzustellen und diesen zu folgen. Die Mandanten stellen dieser Anregung einen Hinweis auf ihre gewerbliche Tätigkeit voran, da diese Tätigkeit bei der Planung des vorliegenden Kreisverkehrs offenbar nicht bekannt, jedenfalls nicht in der von den Mandanten gewünschten Weise gewürdigt wurde.

So betreiben die Mandanten die Tankstelle in wechselnder, immer familiärer, Struktur seit 1929 bzw. 1954 an diesem Standort. Zurzeit werden 10 externe Mitarbeiter beschäftigt. Es besteht seit Beginn der Tätigkeit zur Shell Deutschland Oil GmbH ein Vertragsverhältnis zum Vertrieb von Kraftstoffen. Dieser Vertrag wurde unlängst um weitere 10 Jahre verlängert. Neben dem inzwischen in Tankstellen dieser Art üblichen Tankstellenshop nimmt der Betrieb in der Gemeinde aber auch die Funktion eines kleinen Nahversorgers ein, der neben Lebensmitteln und Backwaren auch Dienstleistungen wie Post und Bank vorhält. Die Tankstelle hat weit über die üblichen Öffnungszeiten anderer Einrichtungen geöffnet, nämlich Montag bis Samstag von 06:00 - 22:00 Uhr und an Sonntagen von 08:00 - 22:00 Uhr, an 362 Tagen im Jahr. Zur Aufrechterhaltung dieser Funktionen haben die Betreiber zuletzt in 2016 erheblich in die Struktur investiert, weitere Investitionen stehen an.

Dieser Gewerbebetrieb ist aufgrund seines Angebotes auf eine gute Erreichbarkeit sowohl durch Kunden als auch Lieferanten angewiesen. Dies gilt insbesondere für die Deutsche Post AG, die den Betrieb jeden Tag mit einem LKW (7,5 to) beliefert. Dieser Vorgang dauert etwa 1/2 Stunde und ist eng mit dem Logistiksystem der Post AG vertaktet. Ähnliches gilt für den Lieferanten Lekkerland, der die Mandanten mit verschiedenen Fahrzeugmustern beliefert. Das kleinere Fahrzeug entspricht dem der Post AG und benötigt an jedem Montag in der Zeit von 08:00 bis 09:00 Uhr Flächen auf dem Grundstück. Das grössere Fahrzeug, eine Sattelzugmaschine mit Kühlaufleger (18 to) beliefert den Betrieb immer Donnerstag in der Zeit von 10:00 bis 11:00 Uhr. Weiterhin beliefert die Fa. Shell die Mandantschaft je nach Bedarf und Tourenplan mindestens dreimal in der Woche mit einer Sattelzugmaschine mit Tankaufleger (40 to), der zusätzlich auf bestimmte Stellflächen und Fahrbewegungen angewiesen ist, die mit der Lage der Einfüllstutzen für die unterirdischen Tanks zusammenhängt. Die Belieferung dauert üblicherweise 45 Minuten und ist, da von der Fa. Shell gesteuert, für die Mandanten weder in Zusammenhang mit der Häufigkeit oder dem Zeitpunkt planbar. Hinzukommen mehrere Fahrzeuge für die Erhaltung der Infrastruktur (Ölabscheider, Werkstattlieferungen etc.). Letztlich bestehen langfristige Kundenverträge mit örtlichen Gewerbetunden, die mit LKW und kleinen Gespannen als sog. Stationskunden nur bei dieser Tankstelle tanken können.

Die Tankstelle hat zurzeit allein für die Angebote der Fa. Shell etwa 3.500 - 3.800 Kunden in der Woche, hinzukommen die Kunden, die einkaufen oder die o.a. Dienstleistungen in Anspruch

Molbergen. Hierzu wurde ein "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" erstellt. Er wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen beschlossen und kann unter nachfolgendem Link direkt herunter geladen werden:

[http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde\\_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf](http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf)

Der "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" wurde in einem mehrjährigen öffentlichen Planungsprozess unter Beteiligung verschiedener Akteure auch aus der Öffentlichkeit erstellt. Es fanden Bürgerinformationsveranstaltungen statt. Es wurde ein Arbeitskreis „Dorferneuerung Molbergen“ gegründet, zusätzlich gab es Projektgruppen und eine TÖB-Beteiligung. Schon frühzeitig wurden dabei Verkehrsexperten eingebunden. Daher enthält der Dorferneuerungsplan (DE-Plan) ein Verkehrskonzept als integrierter Fachvertiefungsbeitrag. Es wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Eine Vertreterin der Betriebsleitung des Tankstellen-Unternehmens [REDACTED] war selbst Mitglied im Arbeitskreis (AK).

Am 06.12.2010 erfolgte der Antrag auf Aufnahme in das Dorferneuerungsprogramm. Die Genehmigung wurde durch die LGLN mit Schreiben vom 07.07.2011 erteilt. Die erste Bürgerversammlung mit Bildung des Arbeitskreises (AK) fand am 17.04.2012 statt. Die 1. AK-Sitzung fand am 08.05.2012 statt. In der 10. AK-Sitzung am 20.01.2015 wurde der Entwurf des DE-Plans schließlich abschließend erörtert; enthalten war darin auch die Weiterverfolgung der Planung und Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage“). Der AK fand sich mit seinen Planungswünschen und Zukunftsvorstellungen in dem umfassenden Planwerk wieder und stimmte dem vorliegenden Entwurf einstimmig (mit einer Enthaltung) zu. Der DE-Plan wurde daraufhin unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der TÖB-Beteiligung, die auch dem AK vorlagen, im Februar 2015 fertig gestellt; planungsrelevante Änderungen ergaben sich keine. Der DE-Plan wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen einstimmig beschlossen. Anschließend wurde er dem Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems, Standort Oldenburg zur Plananerkennung vorgelegt. Die Plananerkennung durch das ArL erfolgte schließlich mit Schreiben vom 20.05.2015.

Im Anschluss erfolgte die Konkretisierung der Planung zur Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage“), wie im Zuge der Dorferneuerungsplanung als Zielvorstellung entwickelt. Dabei wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Die straßenbauliche Fachplanung zum Kreisverkehrsplatz wurde vom Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens aufgestellt. Die Gemeinde

nehmen.

Die Tankstelle kann ohne Übertreibung als örtliche Institution bezeichnet werden und erfreut sich eines guten Zuspruches. Sie liegt verkehrsgünstig und äußerst zentral in der Gemeinde.

Diese Stellung als ausgeübter und eingerichteter Gewerbebetrieb wird nun durch den vorgelegten Plan in erheblicher Weise betroffen.

### **1. Formale Aspekte**

Zunächst rügen wir ausdrücklich formale Fehler im bisherigen Planverfahren. Hierbei geht es insbesondere, aber nicht ausschließlich, um die nachstehenden Aspekte.

#### **1.1. Auslegungsbekanntmachung gem. §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 2 BauGB**

Zunächst dürfte infolge der Rechtsprechung des EuGH, Urteil vom 15.10.2015- NVwZ 2015, 1665) der Präklusionshinweis - auch im Verfahren des § 13a BauGB - unzulässig sein.

Die Auslegungsbekanntmachung dürfte, wenn man dieses Urteil für nicht anwendbar hielte - bezogen auf den Hinweis auf ein Antragsverfahren im Rahmen des § 47 VwGO und mit dem Wortlaut "soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht werden, die vom Antragsteller im Rahmen der Auslegung nicht oder nicht verspätet geltend gemacht werden" weder dem Wortlaut der VwGO noch des BauGB entsprechen. Insbesondere hat die Gemeinde es offenbar unterlassen, die Hinweispflicht gemäß § 3 Abs. 2 S. 2 Halbsatz 2 BauGB zu erfüllen. Nach § 3 Abs. 2 S. 2 Halbsatz 2 BauGB in der durch das Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21. Dezember 2006, Bundesgesetzblatt I S. 3316, geänderten Fassung ist bei der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes darauf hinzuweisen, dass der Antrag nach § 47 VwGO unzulässig ist, wenn die den Antrag stellende Person nur Einwendungen geltend macht, die sie im Rahmen der öffentlichen Auslegung oder im Rahmen der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit nicht oder verspätet geltend gemacht hat, aber hätte geltend machen können und wenn auf diese Rechtsfolge im Rahmen der Beteiligung hingewiesen worden ist. Da dieser Hinweis explizit in § 13a Abs. 2 Nr. 1 über den Verweis auf § 13 Abs. 2 und Abs. 3 S. 1 BauGB vorgegeben ist und sich in der entsprechenden Veröffentlichung nicht findet, liegt hiermit ein formaler Fehler vor.

#### **1.2. § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB**

Da der Plan ein Fläche von mehr als 20.000 m<sup>2</sup> überplant, fehlt auch der Hinweis auf die Gründe des Verzichtes auf die Prüfung, dass keine erheblichen Umweltauswirkungen vorliegen. Der Hinweis in der Auslegungsbekanntmachung, man habe als Folge der Anwendung des § 13 BauGB von der Prüfung abgesehen, ist nicht ausreichend. Eine TöB - Beteiligung ist offensichtlich ebenfalls nicht erfolgt. Da der

Molbergen, die Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg haben dem Entwurf inzwischen zugestimmt. Eine entsprechende trilaterale Vereinbarung zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes (KVP) im Knotenpunkt L836 (Cloppenburger Straße / Peheimer Straße) / L 834 (Ermker Straße) / K 152 (Kirchstraße) anstelle eines lichtsignalisierten Knotenpunktes zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde inzwischen unterzeichnet und liegt auch der Gemeinde vor (Stand: 05.02.2018).

Der Bebauungsplan Nr. 73 dient u.a. der bauleitplanerischen Sicherung dieses Straßenbauvorhabens.

**Zu den Belangen des Tankstellenbetriebes und ihre Berücksichtigung in der Planung und der Abwägung**

Im Zuge der Erstellung der Abwägungen wurde eine Stellungnahme des Ingenieurbüros Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens eingeholt (Stand: 20.02.2018). Da die Stellungnahme des Einwenders auf straßenbauliche Sachverhältnisse eingeht, wird im Folgenden auf diese Stellungnahme zurückgegriffen.

#### **1. Überplanung nicht öffentlicher Flächen (Grunderwerb)**

In den vorliegenden Planungen werden keine „nicht öffentlichen“ Flächen überplant. Die Planung hält sich an die aktuellen Grenzverläufe aus der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK). Es ist somit kein Grunderwerb erforderlich.

Der im o.g. Schreiben dargestellte angebliche Wunsch der Gemeinde, die Flächen bei Herstellung der Kirchstraße dem Baulastträger zu überlassen, um dort einen Gehweg erstellen zu können, kann vom Planungsbüro nicht verifiziert werden. Nach Aussage des Bürgermeisters der Gemeinde Molbergen bestehen keine Absprachen zwischen der Gemeinde bzw. dem Landkreis und den Eigentümern bzw. Pächtern der Tankstelle. Beweiskräftige schriftliche Vereinbarungen wurden von den Einwendern nicht vorgelegt. Da sich der Gehweg im Bestand auf öffentlicher Fläche befindet, wurde die Fläche entsprechend in die Planung aufgenommen. Fakt ist, dass die Fläche eine öffentliche Fläche darstellt.

Bei Umsetzung des Bauvorhabens kann es allerdings dazu kommen dass aus bautechnischen Gründen der materielle Übergang (Betonsteinpflaster etc.) zwischen öffentlicher und privater Fläche höhenteknisch angepasst werden muss. Die Kosten der Anpassungsmaßnahmen sind vom Baulastträger zu übernehmen.

fingierte Eingriffsausgleich ebenfalls nicht anzuwenden sein wird, fehlen Erwägungen zu § 1a Abs. 3 S.5 BauGB.

**1.3.** Die Auslegungsbekanntmachung enthält der Hinweis auf eine Einsichtnahmemöglichkeit während "der Dienststunden" im Rathaus. Eine solche Darstellung ist zu unbestimmt, da sich daraus nicht ergibt, wann der interessierte Bürger die Pläne einsehen kann. Lediglich am Rathaus Molbergen findet sich ein Hinweis, der aber mit "Öffnungszeiten" und nicht "Dienststunden" beschrieben wird. An den Auslegungskästen "Gitterkasten Molbergen" und "Gitterkasten Peheim" findet sich kein Hinweis zu den Zeiten.

## **2. Materielle Aspekte**

Da die Mandanten im Wesentlichen mit Flächen betroffen sind, die außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen - bis auf eine kleine Fläche im Bereich des Fußweges am Kreisverkehr (vgl. dazu unten 2.4) - und damit grundsätzlich nicht unmittelbar durch die Festsetzungen eigentumsbetreffen sind, kommt zunächst nur ein Anspruch auf gerechte Abwägung eigener, abwägungsrelevanter Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB in Betracht. Die hier betroffenen Aspekte sind aber angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung des Gewerbebetriebes abwägungserheblich, da sie keinesfalls geringwertig sein dürften, vgl. dazu

*BVerwG Ur. v. 26.02.1999 - 4 CN 6/98*

Die Mandanten machen im Wesentlichen, aber nicht ausschließlich, geltend, durch die Überplanung der direkt an ihren Betrieb angrenzenden Flächen in der Bewirtschaftung des Gewerbebetriebes nachhaltig eingeschränkt zu werden. Sie meinen, dass die vorhandenen Konfliktslagen nicht - gemessen am Grundsatz der Konfliktbewältigung - ordnungsgemäß abgewogen werden.

Dazu im Einzelnen:

### **2.1 Ermittlung des Abwägungsmaterials**

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bebauungspläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. Nach § 2 Abs. 3 BauGB sind die Belange, die für die Abwägung relevant sind (Abwägungsmaterial) zu ermitteln und zu bewerten (Ermittlungsgebot).

Im vorliegenden Fall dürfte, bezogen auf den gewerblichen Betrieb der Mandanten, mindestens ein Abwägungsdefizit vorliegen.

Zunächst fällt bei Durchsicht der Begründung auf, dass der hier gegenständliche Gewerbebetrieb auf Seite 5 der Begründung zwar erwähnt wird, eine weitergehende Auseinandersetzung mit diesem Bestandsbetrieb, der z.B. bezogen auf die

## **2. Zufahrts- und Anlieferungssituation der Tankstelle**

Die Tankstelle ist im Bestand über zwei Zufahrten erreichbar. Einerseits über die Zufahrt an der L 836 (Cloppenburger Str.) und andererseits über die K 152 (Kirchstraße). Die Anlieferung der Tankstelle erfolgt, wie im o.g. Schreiben, mit verschiedenen Fahrzeugarten, hauptsächlich über die K 152 (Kirchstraße). Eine Anlieferung, besonders mit Sattelzügen, ist nur über die Zufahrt an der K 152 möglich, da die Dachkonstruktion der Tankstelle höhentechisch kein Durchfahren mit großen Lieferfahrzeugen ermöglicht. Die Anlieferung kann daher nur erfolgen, indem der Sattelzug aus Richtung Süden kommend zunächst an der Zufahrt vorbeifährt und dann entsprechend rückwärts das Tankstellengelände anfährt. Nach Beendigung des Liefervorgangs besteht im jetzigen Zustand die Möglichkeit das Tankstellengelände in Richtung Norden unproblematisch zu verlassen. Ein Verlassen des Tankstellengeländes in Richtung Süden ist schon im Bestand derzeit problematisch. Dafür müssen folgende Verkehrszustände gleichzeitig auftreten:

- kein Rückstau vor der Lichtsignalanlage
- freier Fahrstreifen aus Richtung Süden
- freier Fahrstreifen aus Richtung Norden

Die Wahrscheinlichkeit, dass sich diese Situation einstellt, ist bei dem vorhandenen Verkehrsaufkommen als sehr gering einzustufen. Somit ist das Verlassen der Tankstelle fast nur in Richtung Norden realistisch und vor allem verkehrssicherer. Zusammenfassend bedeutet dieses, dass schon im Bestand die Zu- und Ausfahrt auf das Tankstellengelände nicht dem Regelwerk entspricht und verkehrstechnisch als sehr bedenklich einzustufen ist.

Die vorliegende Planung des Kreisverkehrsplatzes behält die (kritische) Anlieferung der Tankstelle wie im Bestand bei. Um den Konfliktbereich in Fahrrichtung Kreisverkehrsplatz zu mindern, wird lediglich ein Linkseinbiegen vom Tankstellengelände auf die K 152 in Richtung Süden für Lastkraftwagen und Sattelzüge untersagt. Die im Bestand bereits kritische Situation für Lastkraftwagen soll damit komplett verhindert werden. Personenkraftwagen ist das Linkseinbiegen in Richtung Kreisverkehrsplatz jedoch unter Berücksichtigung des übergeordneten Verkehrs erlaubt.

Der nunmehr geplante Fahrbahnteiler im Zu- und Ausfahrtsbereich des Kreisverkehrsplatzes verhindert bereits baulich ein Linkseinbiegen für Lastkraftwagen. Hiermit wird die im Bestand vorhandene kritische Verkehrssituation verhindert. Durch die Planung des Kreisverkehrsplatzes ergibt sich im Anlieferungsverkehr daher kein Nachteil im Vergleich zur jetzigen Situation.

Bezug nehmend auf die im o.g. Schreiben dargestellte Grafik der Schleppkurven (-Seite 5-) zeigen diese lediglich, dass das Rückwärtsfahren auf das Tankstellengelände möglich ist. Dieses

heranrückende Bebauung relevant sein dürfte und angesichts der oben beschriebenen verkehrlichen Anforderungen bei Änderung der Verkehrsverhältnisse auch erheblich betroffen ist, aber an keiner Stelle der Begründung stattfindet. Eine kursorische Erwähnung findet dieser Gewerbebezweig dann im Rahmen der Festsetzung im MI, insoweit, als dort zukünftig Tankstellen zukünftig ausgeschlossen sein sollen, da "an dieser Stelle des Ortes hierfür keine Notwendigkeit besteht und sie evtl. städtebauliche Störungen in Nachbarschaft zum Wohnen hervorrufen könnten" (S. 17).

Diese reichlich abstrakte Darstellung stellt der Ermittlung des Abwägungsmaterials kein gutes Zeugnis aus. Zwar erkennt der Verfasser die grundsätzliche Konfliktlage in abstrakter Hinsicht. Diese bewertet er als so erheblich, dass er entgegen der gesetzlichen Wertung des § 6 Abs. 2 BauNVO eine grundsätzlich zulässige Nutzung ausschließen möchte. Mit dem konkreten Bestand setzt er sich aber nicht auseinander, obwohl die verwendete Argumentationskette innerhalb des ausgewiesenen MI Bereiches identisch mit der sein dürfte, die für eine Tankstelle gilt, die unmittelbar an diesen Bereich angrenzt.

Diese Konfliktlage ist auch kein zukünftige (und angesichts vorhandener Tankstellen in Molbergen) keine theoretische, sondern eine seit 1929/1954 zutiefst reale. Bereits jetzt kommt es immer wieder zu Beschwerden von Anliegern wegen Störungen durch den Betrieb der Tankstelle. Insbesondere die für die Betreiber nicht steuerbaren Aspekte, inklusive der Anlieferung innerhalb von Ruhezeit sind konfliktträchtig. Wenn nun direkt gegenüber der Tankstelle neue Wohnungen und Dienstleistungen angesiedelt werden, dürfte sich doch aus planerischer Sicht zumindest die Frage stellen, inwiefern Bestand und zukünftige Planung kompatibel sind. Der überaus schlichte Satz, dass aufgrund "der Bestandsbebauung und der Ortskernlage, mit der damit verbundenen nur begrenzt zur Verfügung stehenden Fläche" "keine aktiven Schallschutzmaßnahmen in Betracht" kommen (S. 13) und deshalb offenbar alles am passiven Schallschutz hänge, löst die bestehende Problematik jedenfalls im Sinne einer ordnungsgemäßen Ermittlung und Darstellung des Abwägungsmaterials nicht. Zudem dürfte der passive Schallschutz dort wenig Potential bieten, wo auch Außenbereiche betroffen sind.

Völlig ausgespart hat der Plangeber auch die höchst problematische Anlieferungssituation für den bestehenden Gewerbebetrieb. Gleiches gilt auch für die Problematik der durch Kunden der Tankstelle und der Dienstleistungen ausgelösten Verkehrssituation.

Zur Verdeutlichung der Problematik der Anlieferung sei zunächst auf die nachstehende Grafik hingewiesen. Diese beschreibt allein die Anlieferung mit Mineralölprodukten durch die Shell AG mittels des oben beschriebenen LKW.

**wird im Bestand bereits so praktiziert und könnte auch zukünftig so erfolgen, soweit das Rückwärtsfahren erlaubt ist.**

**Das Rückwärtsfahren von Anlieferungsfahrzeugen auf das Tankstellengelände soll allerdings nach Angaben des Landkreises Cloppenburg und aus der Niederschrift vom 24.11.2014 unterbunden werden. Abgesehen von planungsrechtlich verbindlichen Grundlagen, ist dieses Vorgehen nochmals genau zu prüfen, da dadurch eine Anlieferung und daraus folgend ein Betrieb der Tankstelle nicht mehr möglich ist. Dieser Sachverhalt ist nicht relevant für die Planung des Kreisverkehrsplatzes. Es ist einzig eine Vorgabe des Landkreises, die auch durch den Landkreis als untere Straßenverkehrsbehörde verbindlich zu prüfen und festzulegen ist.**

**Es ist festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen. Weiterhin wird seitens der Gemeinde darauf hingewiesen, dass im Bauantrag zum Umbau des Wohn- u. Geschäftshauses, Cloppenburger Str. 1a, der Grundlage der erteilten Baugenehmigung ist, im direkten Bereich der Befüllstutzen zwei Pkw-Stellplätze ausgewiesen sind. Diese Tatsache macht eine Belieferung der Tankstelle mit Kraftstoff baurechtlich schon jetzt unmöglich.**

**Ein definitiv vorhandener Konfliktpunkt ist die Bordabsenkung des Fußgängerüberweges über die K 152, welche verlängert wurde mit der Bordabsenkung der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle. Es wäre sicherlich dem Regelwerk entsprechend sicherer gewesen, wenn zwischen den genannten Bordabsenkungen eine Trennung in Form eines Hochbordes vorgenommen werden würde. Aufgrund des Abstandes der Zu- und Ausfahrt der Tankstelle ließ sich diese Trennung aber nicht realisieren. Die Anordnung von Einbauten z.B. Geländer war ebenfalls nicht möglich, da dadurch eine Zufahrt zur Tankstelle erschwert bzw. verhindert wird. Eine anderweitige Lösung dieses Sachverhaltes ist aufgrund der Flächenverfügbarkeiten nicht möglich. Die durchgehende Bordabsenkung ist seitens der Genehmigungsbehörden akzeptiert worden.**

**Die Zufahrt von der L836 (Cloppenburger Str.) auf das Tankstellengelände wird durch die vorliegende Planung ebenfalls angepasst. Da die neue Trassierung der L836 weiter von der Tankstelle abrückt, wird die Zufahrt entsprechend großzügiger ausgebildet. Dadurch wird eine zusätzliche Zufahrtsfläche von ca. 90 m<sup>2</sup> zur Tankstelle hergestellt. Diese zusätzliche Fläche wird im öffentlichen Bereich hergestellt. Die Tankstelle erhält damit einen Vorteil, indem mehr Aufstellfläche durch die Kunden bzw. Anlieferungen genutzt werden kann.**

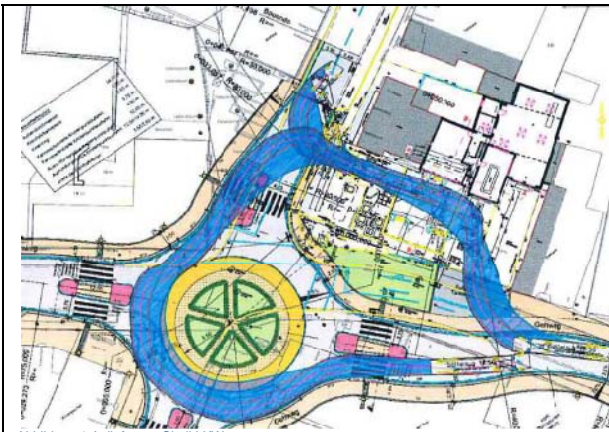


Abbildung 1 Anlieferung Shell LKW

Wie aus der Grafik erkennbar, benötigt der LKW aufgrund seiner Länge von 18,50 m erheblichen Rangierraum auf dem Tankstellengrundstück. Auch wenn die Fläche als solche grundsätzlich identisch bleibt, werden die durch die Neugestaltung notwendigen Rangierbewegungen aber zu völlig anderen, für die Mandanten unzumutbaren und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs infragestellenden Situationen führen.

Diese ergibt sich zunächst daraus, dass der LKW zur Anfahrt und insbesondere für die Rangierbewegung zum Einfüllstutzen (obere Bildmitte, vor dem Gebäude) nicht nur Fahrbahnteiler und anderes Mobiliar des Kreisverkehrs wird überfahren müssen, sondern dies teilweise auch noch in Rückwärtsfahrt wobei v.a. Fußgängerwege betroffen sind. Es ist dabei völlig unrealistisch und käme einer Unterbindung der Anlieferung gleich, die Aussagen des LK Cloppenburg in der Niederschrift vom 24.11.14, das Rückwärtsfahren zu unterbinden, zur Grundlage der Planung zu machen. Auf welche planungsrechtlich verbindliche Grundlage soll diese Forderung sich angesichts § 9 Abs. 5 StVO denn stützen? Eine Festsetzung eines Bereiches, in dem das Rückwärtsfahren verboten ist, dürfte nach § 9 BauGB jedenfalls nicht regelbar sein.

Die Darstellung der Schleppkurven geht zudem noch vom günstigsten, aber unrealistischen Fall eines gänzlich leeren Fahrweges aus. Dies wird in der Realität und angesichts der Anlieferungszeiten aber nicht so ablaufen können. Die Anlieferung ist unter diesen Umständen als äußerst problematisch, im Einzelfall als unzumutbar und nach den bisherigen Umständen auch nicht regelkonform sicherzustellen. Das folgende Bild illustriert weiter die Problematik des eigentlichen Betankungsvorganges.



Abbildung 2 Anlieferung durch LKW Shell

Wie aus dem Bild ersichtlich, steht der LKW

### 3. Tragfähigkeiten

Der Unterbau der Verkehrsflächen, dazu gehören auch die Nebenanlagen, werden in der Ausführungsplanung und Ausschreibung so ausgebildet, dass die Tragfähigkeiten für alle Verkehrsteilnehmer in allen Bereichen gewährleistet ist. In Bereichen von Zufahrten wird der Unterbau der Nebenanlagen so ausgebildet, dass diese von den entsprechenden Fahrzeugen befahren werden können. Im Bereich der Tankstelle wird die Tragfähigkeit für die im Schreiben genannten Fahrzeuge (Lastzug, Sattelzug) ausgebildet.

### 4. Zwangspunkte der Planung

Bei der Umbauplanung des Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz wurden folgende Zwangspunkte berücksichtigt:

- kein Grunderwerb im Tankstellenbereich. (Es wurden alle Grenzverläufe eingehalten)
- Gebäude der Apotheke und der vorhandene Gehweg direkt vor dem Gebäude ist lagemäßig zu erhalten.
- Die Geschäftshäuser Ecke L836 (Peheimer Str.) / L834 (Ermker Str.) sind zu erhalten.

Die Behauptung, dass der Kreisverkehrsplatz sich an ein zukünftig geplantes Wohn- und Geschäftshaus oder einer Freifläche vor der Kirche orientiert, ist falsch. Diese Planungen hatten keinen Einfluss auf die Lage des Kreisverkehrsplatzes. Als Zwangspunkte wurden eindeutig nur vorhandene Grenzen festgelegt und berücksichtigt.

#### Ergänzende Hinweise der Gemeindeverwaltung:

In diesem Zusammenhang ist zu ergänzen, dass die Abbildungen 8 und 9 im o.g. Schreiben der Einwender keinerlei aktuelle oder gar von der Gemeinde gebilligte oder freigegebene Planungen für eine Bebauung zeigen.

Das festgesetzte Zu- und Abfahrtsverbot ist an der vorgesehenen Stelle aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich, um gefährliche direkte Zu- und Abfahrten von Anliegergrundstücken zum Kreisel zu unterbinden. Diese wären straßenrechtlich auch nicht zulässig. Ausreichende Zu- und Abfahrtmöglichkeiten zur Tankstelle bleiben jedoch erhalten.

Angaben zu Straßenausbaubeiträgen sind regelmäßig nicht Bestandteil der Bauleitplanung. Der Einwender kann sich für entsprechende Auskünfte an die Gemeindeverwaltung richten.

Die Gemeinde verkennt nicht die - schon heute - problematische Anlieferungssituation des Tankstellenbetriebes (s.o. Ausführungen des IST). Es ist allerdings festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des

bereits jetzt bei der Betankung regelmäßig bis zum öffentlichen Verkehrsraum. Dies ist Folge eines Wunsches der Gemeinde/des überörtlichen Trägers der Baulast, die bei Herstellung der Kirchstraße die Mandantin zu 2 zur Überlassung gerade dieser Flächen veranlasste, um hier den Fußweg erstellen zu können. Diese seitdem bestehende tatsächliche Situation soll nunmehr im Rahmen der Planung offenbar auch planerisch verfestigt werden.

Im Rahmen der Planungsunterlagen wird hierzu allein ausgeführt, dass "die Schleppkurven für einen Lastzug bereits für den geplanten Kreisverkehr nachgewiesen" wurden. "Die entsprechenden Schleppkurvennachweise für ein(en) Sattelzug" würden "in der weiteren Planung übernommen und überprüft", vgl. Audit S. 4.

Diese Vorlage zeigt erneut einen Mangel bei der Erfassung des Abwägungsmaterial. Zunächst wären nicht eine Schleppkurve zu beachten, sondern mehrere. Wie bereits ausgeführt, fahren unterschiedliche Fahrzeugtypen das Grundstück zu unterschiedlichen Zeiten an. Zudem kommt es teilweise auch zu Begegnungen der unterschiedlichen Fahrzeuge wegen überschneidender Anlieferung. Zum anderen geht es nicht um Schleppkurven sondern insbesondere auch den Konflikt mit Fahrbahnteilern, Überwegen, taktilen Gestaltungselementen, Fußwegen, Sicherheitsstreifen etc.. Auch Fragen der Tragfähigkeiten zu überfahrender Flächen werden nicht thematisiert, zur Erinnerung ein Tankzug hat ein Gewicht bis zu 44 to.

Zum Beleg unseres Vortrages haben wir nachfolgend zwei Bilder angefügt. Es dürfte angesichts der Situation auf dem zweiten Bild erkennbar werden, dass die Berücksichtigung "einer" Schleppkurven und eines Fahrzeugtyps für die Situation nicht ausreicht. Die Rangiervorgänge, die zum zweiten Bild führten, sind ebenso wenig mit "einer" Schleppkurve abbildbar. Der u.a. LKW stände zudem im Bereich des Zu- und Abfahrtsverbotes.



Abbildung 3 Anlieferfahrzeug Fa. Lekkerland



signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen.

Die Zufahrt von der L836 (Cloppenburger Str.) auf das Tankstellengelände wird allerdings durch die vorliegende Planung angepasst. Da die neue Trassierung der L836 weiter von der Tankstelle abrückt, wird die Zufahrt entsprechend großzügiger ausgebildet. Diese zusätzliche Fläche wird im öffentlichen Bereich hergestellt. Die Tankstelle erhält damit einen Vorteil, indem mehr Aufstellfläche durch die Kunden bzw. Anlieferungen genutzt werden kann.

Andere Kreisellösungen (insbesondere bezogen auf Lage und Dimension), die zu weiteren Verbesserungen vor Ort hätten führen können, konnten aber nicht realisiert werden, da entsprechende Flächen nicht zur Verfügung stehen. Die Gemeinde hat sich bemüht den Betrieb frühzeitig in die Straßenplanung einzubinden, jedoch zeigte sich die Betriebsleitung nicht kooperativ. So wurden verschiedene alternative Vorschläge und Angebote zu Flächentausch, Grunderwerb oder Aussiedlung vom Eigentümer des Betriebes ausgeschlagen.

In der Abwägung der verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen räumt die Gemeinde dem öffentlichen Interesse an einer geläufigeren Umgestaltung des Knotenpunktes den Vorrang vor den Interessen des Tankstellenbetriebes ein. Sie berücksichtigt dabei auch, dass durch den erheblichen Rückstau an der bisherigen Ampelanlage während der Stoßzeiten ein Ausweichverkehr in und durch die im Umfeld liegenden Siedlungsgebiete entsteht, der zu erheblichen Störungs- und Gefahrenpotenzialen für die Wohnbevölkerung führt. Ein Kreisbau wird zu einer erheblichen Verbesserung der Situation führen. Von daher wird an der vorliegenden Planung festgehalten.

### III. Zum Datenschutz

Die Gemeinde wird die Datenschutzbestimmungen beachten und aus den schriftlichen Eingaben und Sitzungsvorlagen personenbezogene Angaben (insbesondere Namen) sowie handschriftliche Unterzeichnungen entfernen bzw. schwärzen. Dies gilt entsprechend für die Weitergabe solcher Unterlagen an Dritte.

Hinzukommt, dass das Gutachten offenbar nur den Kreisverkehrsplatz beurteilt. Aufgrund der Veränderung der Anfahrsituation wäre aber auch - unter Zugrundelegung der oben geschilderten Situation - die Frage zu stellen, inwieweit die abgehenden Straßen betroffen und die dort neu vorgesehenen Einbauten sich auswirken. Ebenfalls zu betrachten wäre die Einschränkung über das Zu- und Abfahrtsverbot.

Zum Hinweis auf S. 2 der Stellungnahme zum Audit, in dem die hier thematisierte Problematik K152 aufgegriffen wird, wird angemerkt, dass, eine Weigerung der Eigentümer bezogen auf Vorschläge und Anregungen als zutreffend unterstellt, dies den Plangeber nicht davon entbindet, den Sachverhalt zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen. Zunächst dürfte es nicht Aufgabe der Mandanten sein, einen durch Überplanung der Kreuzung ausgelösten Konflikt zu lösen. Zum anderen ist diese Haltung ein deutlicher Beleg dafür, dass der Plangeber wesentliche Aspekte offenbar ausblendet.

Ein ähnliches Bild ergibt sich auch mit Blick auf den für den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb wesentlichen Kundenverkehr. Nachdem die Thematik Tankstellen in der Begründung nicht erfasst wird, sind die weiteren Unterlagen zu sichten. Da sich die Stellungnahme zum Audit durch die oben zitierte Aussage grundsätzlich selbst disqualifiziert, wird nur auf die Aussagen im Audit selbst einzugehen sein. Dort wird die Situation insbesondere zur K 152 als sehr ungünstig bezeichnet. Dies ergebe sich aus einer fehlenden Trennung zwischen der Absenkung Querungsstelle und der Absenkung für die Zufahrt zur K 152. Hier seien Konflikte zu erwarten, insbesondere zwischen Fahrzeugen und Fußgängern. Auch sei - als Folge schwankender Kundenfrequenz - erheblichem Rückstau in den öffentlichen Raum zu rechnen. Infolgedessen sei die Anbindung der Tankstelle an den Kreisverkehr / K 152/ L 836 zu überprüfen.

Zur Illustration dieser, im Wesentlichen unstrittigen Darstellung, dienen die nachstehenden Bilder:



Abbildung 5 Kundenfrequenz Werktag





Abbildung 6 Kundenfrequenz Werktag II

Die vorstehenden Abbildungen zeigen die Situation auf dem Firmengelände der Mandanten. Hierbei handelt es sich nicht um die im Gutachten als besonders problematisch angedeutete Situation bei Preisänderungen nach unten. Bereits die hier gezeigte übliche Frequenz sorgt dafür, dass der vorhandene Platz zur störungsfreien Abwicklung des Kundenverkehrs kaum ausreicht. Dies ist den engen, auf die Gründungssituation des Betriebes zurück zu führenden, Raumverhältnissen geschuldet. Die Aussage, dass es zu bestimmten Tageszeiten oder infolge von bestimmten Umständen zu einer deutlichen Verschlechterung dieser Situation kommt, kann hier nur bestätigt werden.

Nicht beachtet wurde dabei offensichtlich der Umstand, dass einige Kunden das Gelände nicht zum Tanken, sondern zur Erledigung von Einkäufen und / oder Bank- und Postbesuchen beparken. Dies hätte, angesichts der planerischen Ermittlungsverpflichtung ebenfalls festgestellt und gewürdigt werden müssen. Abwägungserheblich sind auch besondere Kundenanforderungen der sog. Stationskunden, die sich v.a. aus gewerblichen Bereichen rekrutieren. Diese Fahrzeuge, v.a. sofern es sich um Gespanne handelt, verschärfen die Situation angesichts der notwendigen Schleppkurven auf dem Betriebsgelände aber auch außerhalb dieses. Auch hier soll zur Illustration das nachstehende Bild dienen.



Abbildung 7 Stationskunde gewerblich

Auch hier ist das Abwägungsmaterial bisher nicht vollständig ermittelt worden. Diese Stationskunden sind auch deshalb nicht zu vernachlässigen, da diese unabhängig vom aktuellen Preis zu bestimmten Zeiten (Anfahrt zu Baustellen, Rückkehr, Fahrzeugpflege) in massierter Form erscheinen. Kollidieren diese Zeiten mit Preisreduzierungen, ist ein erheblicher

Rückstau zu erwarten.

## 2.2. Bewertung des Abwägungsmaterials

Ganz erhebliche Zweifel bestehen angesichts der bisher erkennbaren Abwägung der Belange unserer Mandantschaft.

An dieser Stelle sei zunächst auf die bereits weiter oben angesprochene Darstellung zu einer "Weigerung" unserer Mandantschaft, Vorschläge zu machen eingegangen. Diese Aussage, die sich nicht nur wegen der reichlich dünnen Argumentation, "wer nicht mitspielt hat das Nachsehen" selbst disqualifiziert, lässt die Grundaussage dieser Planung allzu deutlich werden. Es geht offenbar um ein städtebaulich als wichtig eingeordnetes Projekt, dem sich Interessen Betroffener unterordnen müssen.

Zur Illustration der Zielvorstellung werden zunächst zwei im Internet verfügbare Planunterlagen heranzuziehen sein. Das erste Bild zeigt die Planung eines Wohn- und Geschäftshauses auf der Freifläche vor der Kirche und eines - nicht näher bezeichneten, aber als Neubau des Rathauses identifizierbaren - Ensembles auf der anderen Seite der Straße:

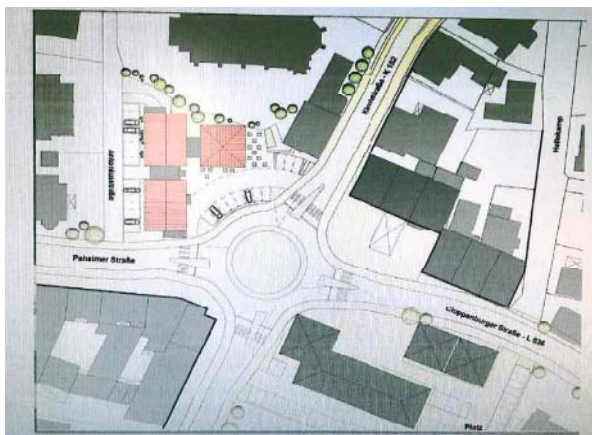


Abbildung 8 Draufsicht Planung

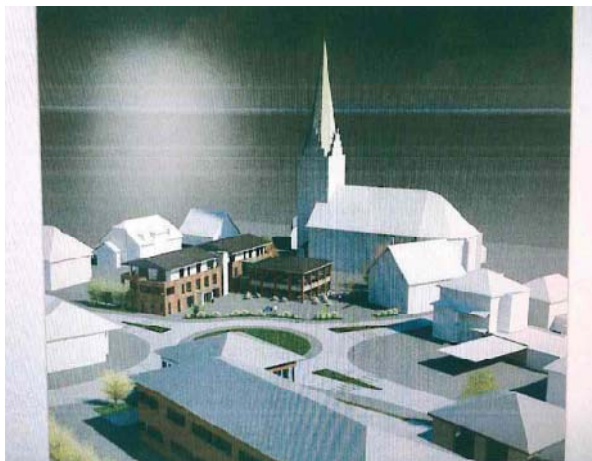


Abbildung 9 Neubauten II

Auf der Draufsicht. Abb. 8, sind die eigentlichen Zwangspunkte dieser Planung gut erkennbar. Es handelt sich dabei um die sehr nah an dem Fußweg stehenden Neubauten. Diese definieren mit ihrem Raumprogramm und der sich daraus ergebenden Gebäudestruktur also die Grenzen für den Kreisverkehrsplatz. Diese Planidee definiert also das städtebauliche Interesse und nicht die - dann vorgeschoben wirkende - Argumentation der Verbesserung der Verkehrssituation. Der Kreisverkehr hat in diesem Zusammenhang dann wohl auch noch eine städtebauliche Zusatzfunktion als "platzartiger Mittelpunkt" dieser Neuplanung.

Eine Bewertung des Abwägungsmaterials kann auf dieser Basis nicht sachgerecht sein. Wenn z.B. in der Planbegründung einerseits von der "Verbesserung der Verkehrssituation" geschrieben wird, an anderer Stelle (im Audit S. 4) aber von sehr ungünstigen Umständen in Zusammenhang mit der Tankstelle berichtet wird, stellt sich die Frage nach der städtebaulichen Bewertung. Wenn der Unterzeichner trotz intensiver Durchsicht der Unterlagen nicht erkennen kann, worin eigentlich die Verbesserung des Verkehrs durch den Kreisverkehr liegt, spricht dies bereits Bände für die Qualität der Bewertung. Auch den Mandanten sind keine verkehrsrelevanten Problematiken bekannt, die den aufwendigen Umbau der beampelten Kreuzung notwendig machen.

Wenn es sich also nur, und dieser Eindruck entsteht angesichts der im Internet veröffentlichten hier ein Umbau unter dem Motto "unser Dorf/Rathaus soll schöner werden" geplant und mithilfe der hier gegenständlichen Planung auch förderfähig gestaltet werden soll, stellt sich ganz offen die Frage nach der Rechtfertigung dieses Tuns angesichts der möglichen Folgen für den Betrieb der Mandanten zu 1 und das Eigentum der Mandantin zu 2.

Führt man also - ehrlicherweise - die oben genannten Umstände ins Feld, deutet sich bereits jetzt an, dass ein solcher Plan einer Normenkontrolle nicht standhalten können.

Dies ergibt sich absehbar bereits jetzt unter dem Gesichtspunkt materiell rechtlicher Fehler des Abwägungsergebnisses, sog. Abwägungsfehleinschätzung bzw. Abwägungsdisproportionalität. Wird gegen das Gebot der gerechten Abwägung verstoßen, werden die Belange des § 1 Abs. 7 BauGB also nicht beachtet, ist der Bebauungsplan bei Beachtlichkeit des Fehlers grundsätzlich unwirksam.

Ohne einer späteren Antragsschrift vorgreifen zu wollen, dürfte das Interesse der Gemeinde an einer Aufwertung des überplanten Bereiches unter dem Deckmantel einer im Ergebnis die Verkehrssicherheit gefährdenden Planung, jedenfalls wenig Rechtfertigung haben. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich die Plangeberin beleidigt in die Ecke stellt und in einer öffentlichen Unterlage den Mandanten Untätigkeit und Sabotage vorwirft.

Dies gilt aber auch dann, wenn man konstruktiv mit den oben genannten Aspekten umgehen würde, da die durch den Kreisverkehr verschärfte

Situation sowohl für die Mandanten als auch die Kunden zu einer erheblichen Beeinträchtigung ihres Betriebes führen wird, ohne dass es hierfür absehbar eine Lösung geben kann. Dies gilt auch für andere Verkehrsteilnehmer, denn die Umgestaltung wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach den vorgelegten Unterlagen gerade nicht verbessern können.

### **2.3. Mangel der Konfliktbewältigung**

Dies führt unmittelbar zu einem weiteren beachtlichen Abwägungsfehler im Sinne der §§ 214, 215 BauGB. Offensichtlich ist für den Unterzeichner, dass die Konfliktlagen, soweit sie nach dem Vorstehenden überhaupt ermittelt und bewertet worden sind, nicht im Ansatz auch bewältigt wurden. Auch wenn die Trennung von Planungsrecht und Bauordnungsrecht hier die Möglichkeit eröffnet, bestimmte Konflikte auf nachgeordnete Verfahren zu verschieben, ist im jetzigen Stadium nicht nur seitens der Gemeinde geäußert worden, dass die Mandantschaft offenbar nicht mitspielt, sondern auch der nachhaltige Eindruck entstanden, dass sich bestimmte Konflikte angesichts der vorhandenen Situation und der Beschränkungen des Raumes nicht werden lösen lassen. Diese Erkenntnis verbietet dann aber auch die Verschärfung einer Situation einer Planung, die geeignet ist, den Zustand zu Lasten der Mandantschaft zu verschlechtern.

### **2.4.**

Die Mandanten rügen weiter explizit folgende konkreten Punkte.

Die Schaffung des Zu- und Abfahrtsverbotes schränkt den verfügbaren Bereich für die Andienung des Grundstückes weiter ein. Dies verstärkt die Effekte der oben beschriebenen Problematik Kunden- und Lieferverkehr.

Der Mandantin zu 2 werden Flächen, wenn auch kleinteilig, für die Schaffung eines öffentlichen Fußweges überplant. Die Mandantin ist auf jede - noch so kleine - Fläche angewiesen. Eine Abgabe wird von ihr nicht akzeptiert und - vor dem Hintergrund der darin liegenden Enteignung - dagegen vorgehen. Dass die durch Art. 14 GG geschützten Eigentumsbelange in der Abwägung zu berücksichtigen sind, ist Gegenstand einer Vielzahl gerichtlicher Entscheidungen (vgl. z.B. BVerfG, Beschl. v. 19.12.2002 -1 BvR 1402/01 -, NVwZ 2003,727; Beschl. v. 22.2.1999- 1 BvR 565/91 -, DVBl. 1999, 704; BVerwG, Beschl. v. 4.1.2007 - 4 B 74.06 -, BauR 2007, 667; Urt. v. 6.6.2002 - 4 CN 6.01 -, NVwZ 2002,1506; Urt. v. 21.3.2002 - 4 CN 14.00 -, BVerWGE 116, 144 = BauR 2002, 1650; OVG Lüneburg, Urteile v. 5.9.2007 - 1 KN 25/07 -, AUR 2008, 402 u. -1 KN 47/07 -, AUR 2008, 407 sowie v. 13.1.2009 -1 KN 349/07 -, n.v.). Im Übrigen machte sie sich vor dem Hintergrund laufender Verträge schadenersatzpflichtig gegenüber den Mandanten zu 1 und dem weiteren Vertragspartner Shell.

Die Mandanten befürchten eine Heranziehung zu Straßenbaubeiträgen für die Ausbaumaßnahme. Hierzu trifft die Vorlage keinerlei Aussagen.

Hierzu erwartet die Mandantin aber eine verbindliche Aussage.

### 3. Datenschutz

Die Mandanten bitten, anders als in den bisherigen Bauleitplanverfahren offensichtlich üblich, um eine Anonymisierung der Eingaben insbesondere in der Abwägung. Auf die Stellungnahme des Landesbeauftragten für Datenschutz Niedersachsen vom 16.10.2014 wird hingewiesen.

Von einer Weitergabe solcher Unterlagen, die handschriftliche Unterzeichnungen enthalten, bitten sie Abstand zu nehmen.

Sie weisen darauf hin, dass eine Weitergabe ihrer Daten an Dritte ausdrücklich untersagt ist.

### 4. Fazit

Die Mandanten erwarten, dass ihre Anregungen und Bedenken aufgenommen werden. Sie werden bei allem Verständnis für die Interessen der Gemeinde und die Generierung von Fördermitteln eine Belastung für ihr Grundstück, ihren eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb und ihr wirtschaftliches Umfeld nicht akzeptieren können und gegen diese auch rechtlich vorgehen.

Der Unterzeichner ist bereits bevollmächtigt, das Verfahren juristisch weiter zu begleiten.

Es wird darum gebeten, den Mandanten die geplante Abwägung vor der politischen Beratung zugänglich zu machen.

### **RAe Roling & Partner, Osnabrück für die [REDACTED] oHG, Molbergen vom 27.02.2018**

im Rahmen der erneuten Auslegung ist hier aufgefallen, dass die Unterlagen "Verkehrskonzept Molbergen Zacharias Verkehrsplanung 2012", auf die der Genehmigungsentwurf (Anlage C) für den Knotenpunkt "inhaltlich Bezug nimmt", nicht mit ausgelegt worden ist.

Dieser enthält zum Verständnis notwendige Grundannahmen, insbesondere zur Planreichtfertigung. Die Zusammenfassung auf S. 2 des Genehmigungsentwurfes ist nicht vollständig.

Dies rüge ich hiermit ausdrücklich.

Gleichzeitig bitte ich Sie um Zusendung dieser Unterlage, die Grundlage der Planung ist.

Bitte bestätigen Sie mir den Zugang dieser Mail und den Versand der Unterlagen an unser Büro.

Für die Erledigung ist Frist notiert auf den 02.03.2018 - hier eingehend.

Das in der Planung genannte Verkehrskonzept ist, wie dort bereits ausgeführt, Bestandteil des "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr". Der DE-Plan wurde am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen einstimmig beschlossen. Anschließend wurde er dem Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems, Standort Oldenburg zur Plananerkennung vorgelegt. Die Plananerkennung durch das ArL erfolgte schließlich mit Schreiben vom 20.05.2015.

Im Anschluss erfolgte die Konkretisierung der Planung zur Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes anstelle der Ampelkreuzung („Ortsmitte-Kreisverkehrsanlage), wie im Zuge der Dorferneuerungsplanung als Zielvorstellung entwickelt. Dabei wurden sowohl Fachplanungsbüros als auch die Straßenbaubehörde (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg eingebunden. Die straßenbauliche Fachplanung zum Kreisverkehrsplatz wurde vom Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes PartG mbB (IST) aus Schortens aufgestellt. Die Gemeinde Molbergen, die Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen (NLStBV, GB Lingen) wie auch die entsprechenden Stellen des Landkreises Cloppenburg haben dem Entwurf inzwischen zugestimmt. Eine entsprechende trilaterale Vereinbarung zum Neubau des Kreisverkehrsplatzes (KVP) im Knotenpunkt L836 (Cloppenburger Straße / Peheimer Straße) / L 834 (Ermker Straße) / K 152 (Kirchstraße) anstelle eines lichtsignalisierten Knotenpunktes zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde inzwischen unterzeichnet und liegt auch der Gemeinde vor (Stand: 05.02.2018).

Der Bebauungsplan Nr. 73 dient u.a. der bauleitplanerischen

Sicherung dieses durch die entsprechenden Vorplanungen vorbereiteten Straßenbauvorhabens (vgl. außerdem obige Ausführungen zum Schreiben vom 02.02.2018).

Der "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" ist das Ergebnis eines mehrjährigen öffentlichen Planungsprozesses unter Beteiligung verschiedener Akteure auch aus der Öffentlichkeit. Eine Auslegung mit den Bebauungsplanunterlagen ist von daher nach Auffassung der Gemeinde nicht erforderlich, da er eine bestehende öffentliche Vorplanung darstellt.

Im Übrigen ist der DE-Plan und damit das Verkehrskonzept mit zumutbar geringem Aufwand jederzeit öffentlich einsehbar. Allein die Eingabe der Suchbegriffe "Dorferneuerungsplan Molbergen" in eine gebräuchliche Internet-Suchmaschine liefert bereits auf der ersten Ergebnisseite einen Verweis auf die folgende Seite:

<http://www.molbergen.de/index.php/info/dorferneuerung>

Auf der verlinkten Homepage der Gemeinde Molbergen kann dort der "Dorferneuerungsplan Molbergen mit integriertem Fachbeitrag Verkehr" unter nachfolgendem Link direkt (mindestens seit Anfang 2016) heruntergeladen werden:

[http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde\\_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf](http://www.molbergen.de/images/stories/gemeinde_verwaltung/Dorferneuerung/Dorferneuerungsplan.pdf)

Alternativ führt auch der von der Suchmaschine ausgegebene nachfolgende Link zum gleichen Ergebnis:

<http://www.molbergen.de/index.php/10-blau/27-dorferneuerung-inhalt-3>

Unter den ersten Suchergebnissen befindet sich auch der downloadlink zur "Vorstellung der wesentlichen Grundzüge der Dorferneuerungsplanung im Rahmen des Plananerkennungsverfahrens"

<http://www.molbergen.de/images/stories/protokolle%20oeffentlich/Anlage I - Dorferneuerung Molbergen.pdf>

Dort werden plakativ die auf Basis des am 02.03.2015 durch den Rat der Gemeinde Molbergen beschlossenen Dorferneuerungsplanes formulierten Ziele mit den wesentlichen vorgesehenen Maßnahmen u.a. der Einbau einer Kreisverkehrsanlage zur Ertüchtigung / Neugestaltung des Knotenpunktes südlich des Kirchplatzes dargestellt.

Die Einwender wurden von der Gemeindeverwaltung über die Verfügbarkeit der Unterlagen auf der Homepage der Gemeinde hingewiesen.

**RAe Roling & Partner, Osnabrück für die  
[REDACTED] oHG, Molbergen vom 15.03.2018**

mit Schreiben vom 02.02.2018 haben wir Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 63 "Kreisverkehr-Dorfpark" der Gemeinde Molbergen im Rahmen der ersten Auslegung erhoben.

Nach Bekanntmachung in der Münsterländischen Tageszeitung ist eine erneute Bekanntmachung, offenbar unter teilweiser Berücksichtigung von uns gerügter Punkte, erfolgt.

Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass wir die Einwendungen der ersten Offenlage, vgl. unser Schreiben vom 02.02.2018, vollinhaltlich aufrecht erhalten und diese in Bezug auf die jetzt erfolgte Offenlegung erneut erheben.

Ergänzend hatten wir mit Mail vom 27.02. an Ihren Herrn Herzog um Übersendung in der Offenlage erwähnter aber weder einsehbarer noch öffentlich verfügbarer Unterlagen gebeten.

Diese sind uns nicht zur Verfügung gestellt worden.

Da nach dem vorliegenden Audit-Ergebnis eine sachgerechte Gestaltung des Kreisverkehrs nicht gewährleistet ist, rügen wir diesen Aspekt nochmals ausdrücklich und stellen insofern fest, dass die Planung ohne eine entsprechende Rechtfertigung und vor dem Hintergrund des Eingriffes in Rechtspositionen unserer Mandantschaft nicht gerechtfertigt sein dürfte. Wir fordern Sie deshalb auf, das Verfahren abzubrechen.

Bitte bestätigen Sie uns den Zugang dieses Schreibens.

Die Mandantschaft erhält eine Kopie dieses Schriftsatzes.

**Soweit in der Stellungnahme erneut auf die Bereitstellung des Verkehrskonzeptes verwiesen wird, wird auf die entsprechenden Ausführungen zum Schreiben vom 27.02.2018 (s.o.).**

**Im Übrigen werden die zuvor mit dem Schreiben vom 02.02.2018 vorgebrachten Einwendungen vollinhaltlich aufrecht erhalten. Daher wird auf die Ausführungen dazu weiter oben verwiesen.**

**Die Gemeinde verkennt nicht die - schon heute - problematische Anlieferungssituation des Tankstellenbetriebes (s.o. Ausführungen des IST). Es ist allerdings festzuhalten, dass sich die Tankstelle bereits in den jetzigen Gegebenheiten nur über die Zufahrt K 152 (Kirchstraße) beliefern lässt. Weiterhin ist dieses nur mit Rückwärtsfahren möglich. Die Umplanung des signalisierten Knotenpunktes L836 / L834 / K152 zu einem Kreisverkehrsplatz verschlechtert die Zufahrtsituation der Tankstelle in keiner Weise, da sich bereits im Bestand die beschriebenen Problematiken einstellen.**

**In der Abwägung der verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen räumt die Gemeinde dem öffentlichen Interesse an einer geläufigeren Umgestaltung des Knotenpunktes den Vorrang vor den Interessen des Tankstellenbetriebes ein. Sie berücksichtigt dabei auch, dass durch den erheblichen Rückstau an der bisherigen Ampelanlage während der Stoßzeiten ein Ausweichverkehr in und durch die im Umfeld liegenden Siedlungsgebiete entsteht, der zu erheblichen Störungs- und Gefahrenpotenzialen für die Wohnbevölkerung führt. Ein Kreisbau wird zu einer erheblichen Verbesserung der Situation führen. Von daher wird an der vorliegenden Planung festgehalten.**

**Fa. [REDACTED], Molbergen vom 26.02.2018**

Nach dem Bau des Kreisels wird sich die Anzahl der Parkplätze im Ortskern stark reduzieren, was für alle Geschäfte in der Ortsmitte von großem Nachteil sein wird.

Wir bitten um Überprüfung.

**Entgegen der Befürchtungen des Einwenders werden nach Auffassung der Gemeinde auch nach Umsetzung der Planung genügend öffentliche Stellplätze im Ortskern von Molbergen angeboten. Im Übrigen haben Betriebe ja nach Größe und Charakteristik nach landesrechtlichen Bestimmungen eine bestimmte Anzahl Stellplätze auf eigenen Flächen nachzuweisen bzw. bereitzustellen.**