

**Erwiderung/ Richtigstellung/ Kommentar zu**  
**Jens Stachowitz: Gewerbe-/Industriegebiet Natbergen – Voruntersuchung Dez. 2009 Ergebnisse der Ratsklausur am 21.12.2009**

Bissendorf-Natbergen, 9. Januar 2010

Am 21.12.09 fand eine Klausurtagung des Bissendorfer Gemeinderates zur Beratung von „*im Raum stehenden Kernfragen*“<sup>1</sup> im Zusammenhang mit dem geplanten Gewerbe- bzw. Industriegebiet in Bissendorf-Natbergen statt. Wir beziehen uns auf die Zusammenfassung dieser Veranstaltung durch deren Moderator Jens Stachowitz,<sup>2</sup> um zum einen die Veranstaltung selbst, aber auch seinen Bericht zu kritisieren.

Wir arbeiten unsere Kritikpunkte in der Reihenfolge ihres Erscheinens ab.

### S. 3-4 **Aufgabenstellung**

Jens Stachowitz beschreibt die Situation in Bissendorf-Natbergen mit den Ansiedlungswünschen der Spedition „Koch international“ aus Osnabrück sowie dem Wintergartenhersteller „Solarlux“ aus Bissendorf und bezeichnet als Zweck der Veranstaltung, den Rat der Gemeinde über die „*im späteren Verfahren zu bewältigenden Fragestellungen*“ zu informieren, um ihn damit in die Lage zu versetzen, über die Ansiedlungswünsche kompetent entscheiden zu können.

Das ist aber etwas anderes, als über „*Kernfragen*“ zu diskutieren, wie es in der Einladung des Bürgermeisters heißt, und wie es von Rat und Bürgern eingefordert worden war. Ursprünglich sollte es in dieser Veranstaltung also eigentlich nicht um das Bebauungsplanverfahren gehen, wie es bei Stachowitz mehrfach heißt, sondern um die geplante Bebauung und deren mögliche Konsequenzen. Fragen der Verfahrensproblematik sind erst in zweiter Linie relevant, primär sollte die grundsätzliche Frage geklärt werden, ob eine Spedition in Bissendorf überhaupt gewünscht und vorstellbar ist und welche Folgen sie für den Ort hätte. In der vorliegenden Darstellung wandelt sich aber die verlangte Grundsatzdiskussion zu einer Informationsveranstaltung, bei der einem

---

<sup>1</sup> Einladung des Bürgermeisters an die Bürgerinitiative vom 11.12.09.

<sup>2</sup> veröffentlicht unter [http://www.bissendorf.de/pics/medien/1\\_1262165839/2009-12-29\\_JSK-2009-12-21-Ratsklausur-Bissendorf.pdf](http://www.bissendorf.de/pics/medien/1_1262165839/2009-12-29_JSK-2009-12-21-Ratsklausur-Bissendorf.pdf) (Januar 2010)

Zu Person und Unternehmen von Jens Stachowitz: <http://www.stachowitz.de>

bislang unwissenden Gemeinderat verwaltungstechnisches Know-how beigebracht werden soll.

Was sie in der Tat auch war. Die ursprünglich geforderte Auseinandersetzung mit der grundsätzlichen Frage, ob in Bissendorf eine Großspedition angesiedelt werden soll oder nicht, ist eine autonome Entscheidung des Gemeinderates, die er unabhängig von konkreten Planungen und unabhängig von den Firmen- und Interessensvertretern treffen kann – und treffen soll. Nur so kann eine souveräne Entscheidung funktionieren, alles andere nennt man Lobbyismus.

Gleichzeitig bedeutet die Verlagerung des Tagungsthemas eine Verlagerung auf die Expertenebene. Die Vorstellung, in 4-5 Stunden zu lernen, verwaltungstechnische Klippen zu erkennen und zu umsteuern, ist entweder naiv oder folgt einer strategischen Absicht. Denn die Verlagerung auf die Expertenebene bedeutet eine Entmündigung des Gemeinderates, wie Ratsherr Henkelmann in seinem Zeitungsinterview mit der Neuen Osnabrücker Zeitung unfreiwillig aber voller Bewunderung offen zeigte.<sup>3</sup>

## S. 5 **Ansiedlungswünsche der Firmen**

Herr Stachowitz hält fest, dass die Fa. Solarlux nicht auf die Flächen in Bissendorf-Natbergen fixiert sei, sondern lediglich allgemein geeignete Erweiterungsflächen suche, und dass es dabei keine Dringlichkeit gebe.

Er zieht daraus aber nicht die Konsequenz, das allgemeine Interesse der Fa. Solarlux von dem konkreten Ansiedlungswunsch der Spedition Koch abzukoppeln, um dadurch eine Grundsatzentscheidung zu ermöglichen. Diese Abtrennung wäre auch deshalb sinnvoll, weil es im späteren Verlauf der Sitzung fast nur noch um die Spedition Koch geht, und der Wunsch der Fa. Solarlux seltsam aufgepfropft erscheint.

S. 6-7 Es wird das Interesse der Spedition Koch an der fraglichen Fläche aufgrund der Nähe zur BAB 30 und zu regionalen Kunden beschrieben. Es wird eine Karte der Fa. Koch mit einer grafischen Darstellung ihrer Kundenverteilung gezeigt (sehr klein, ohne Legende und ohne konkrete Zahlen). Auf dieser Karte ist zu erkennen, dass zwar viele, aber längst nicht alle Kunden über die Autobahnen 30 bzw. 33 zu erreichen sind. Ein großer Teil dieser Kunden muss über Landstraße und andere im Osnabrücker Norden über die BAB 1 angefahren werden.

Außerdem unterschlägt die Karte die überregionalen Kunden. Zu jedem regionalen gehören auch ein oder meist mehrere überregionale Kunden, sonst bräuchte man ja keine Spedition. Wenn die Kundenstruktur der „internationalen“ Spedition Koch wirklich so regional wäre, wie dargestellt, bräuchte sie überhaupt keinen Autobahnanschluss, den sie doch als starkes Argument für ihr Anliegen vorbringt.

---

<sup>3</sup> NOZ vom 23.12.09

Aber unabhängig von der Frage, warum sich der Bissendorfer Gemeinderat überhaupt mit der Kundenstruktur eines Unternehmens beschäftigen soll, macht es keinen Sinn, einen regionalen Ausschnitt aus dem internationalen Verkehr einer Spedition herauszuschneiden, um daraus einen Anspruch auf Ansiedlung in Bissendorf abzuleiten. Es mag vielleicht unternehmerische Gründe für diesen Ansiedlungswunsch geben, doch das ist nicht die Perspektive, die sich der Gemeinderat zu Eigen machen sollte.

Dieser Hinweis fehlt bei Herrn Stachowitz (und fehlte wohl auch in der Veranstaltung).

S.7: Aus dem Satz: *„An keinem der derzeit bestehenden 16 Teilstandorte in Osnabrück und Umgebung ist eine Entwicklung der Firma möglich,“* ergibt sich für einen Gemeinderat, der über die Ansiedlung der Spedition Koch zu entscheiden hat, nahezu zwingend die Frage, warum denn keiner bereit sei, der Spedition mehr Raum zu geben. Die Situation ist vergleichbar mit einem Mieter, der sich um eine neue Wohnung bewirbt und seinem potenziellen Vermieter erzählt, er brauche die neue Wohnung unbedingt, weil er in seiner jetzigen Umgebung keine mehr finden würde. Jeder seriöse Vermieter würde sich sofort nach den Gründen dieser Verweigerung erkundigen.

Zur ortslagefreien Autobahnzufahrt s.o., S.2 (Kunden, die nicht über Autobahn erreicht werden). Das bedeutet:

1. Auch wenn der überregionale Verkehr tatsächlich über die Autobahn abfließt, bleibt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den regionalen Verkehr bestehen, mit dem die Fa. Koch ja ausdrücklich ihren Ansiedlungswunsch vor Ort begründet (s.o), und der demnach von der Menge her nicht unbedingt als geringfügig einzuschätzen ist.<sup>4</sup>
2. Beide, regionale und überregionale Verkehre bündeln sich auf dem Firmengelände, das keineswegs „ortslagefrei“, sondern im Gegenteil sehr „ortsnah“ ist. Sogar so „ortsnah“, dass umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen nötig sind, um den Betrieb überhaupt erst zu ermöglichen. An- und Abfahrt zur Autobahnzufahrt „Natbergen“ mögen ja relativ störungsarm sein, was dazwischen auf dem Firmengelände geschieht, jedoch keineswegs.

Der Begriff „ortslagefrei“ suggeriert also zwar einen störungsfreien Betrieb der Spedition, bezieht sich aber nur auf einen kleinen Teilbereich des Betriebes und hat daher hier eher rhetorische Bedeutung.

Außerdem: In Richtung Osten (Hannover) ist der Weg über die ortslagefreie Autobahnauffahrt „Natbergen“ ca. 4,5 km länger als über die Auffahrt mit Ortsdurchfahrt „Bissendorf“, was die Spedition sehr dazu bewegen könnte, die kürzere Strecke zu bevorzugen. Die Differenz zwischen den Entfernungen des

---

<sup>4</sup> Entweder der regionale Verkehr der Spedition Koch ist so groß, dass sich daraus die Notwendigkeit einer Ansiedlung vor Ort ergibt – dann wäre die Autobahnnähe nachrangig –, oder der Anteil an überregionalem Verkehr macht einen direkten Autobahnanschluss nötig, der dann aber nicht regional festgelegt ist, und z.B. ebenso gut in Neuenkirchen/Vörden liegen könnte. Die Spedition Koch möchte beides, einen Autobahnanschluss vor der Tür und viel Regionalverkehr drumherum.

jetzigen Standorts in Osnabrück-Atter zu Neuenkirchen/Vörden<sup>5</sup> einerseits und zu Bissendorf-Natbergen andererseits beträgt auch nur 5 km.

Durch die Aufteilung der Gesamtfläche durch Solarlux im Westen und Koch im Osten ist eine Erweiterung der Fa. Koch nur nach Norden und Osten hin möglich. Bei beiden Richtungen würde die Spedition näher an die Wohnbebauung Bissendorfs rücken. Eine Betriebserweiterung ist somit nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich und würde weitere Beeinträchtigungen für die Bissendorfer Wohnbevölkerung mit sich bringen.

Zur Eile der Spedition Koch ist anzumerken, dass bei vorherigen Gesprächen betont wurde, den Gemeinderat nicht unter Druck setzen zu wollen. Aber warum wird dann hier die Ergebnislosigkeit der bisherigen Suche (s.o., S. 3) noch einmal wiederholt? Sollte vielleicht doch ein wenig Druck aufgebaut werden?

### **Vortrag von Herrn Lammers, IHK Osnabrück**

Die IHK ist die Vereinigung der Gewerbetreibenden. Sie ist nicht neutral, denn sie ist ein Interessensverband. Herr Lammers ist in der gleichen Position wie ein Banker, der einen Kunden über Geldanlage informiert und gleichzeitig die eigenen Produkte verkaufen will. Der Vortrag von Herrn Lammers ist ein Referat, das ein Bock über Gartenbau hält.

- S. 8 Dementsprechend einseitig ist das Referat. Die Einschätzung über die Zukunftsfähigkeit der Transportbranche wird von anderen Stellen ganz anders beurteilt.<sup>6</sup> Selbst der dem Thema sicherlich nicht übermäßig kritisch gegenüber stehende Unternehmer Heinrich (Heiner) Koch klagt, das Transportwesen stehe: „... mit dem Rücken zur Wand“.<sup>7</sup> Transporte sind zu 97% von Erdöl abhängig, was in Zeiten des Klimawandels allmählich ein Um-, zumindest ein Nachdenken bewirkt. Bislang ist lediglich die Bahn in der Lage, Güter mit (regenerativ erzeugter) Elektrizität zu transportieren, doch das geplante Industriegebiet verfügt über keinen Gleisanschluss. Nicht nur deshalb befindet sich das Transportgewerbe im Umbau, was zwar auch von der IHK-Osnabrück-Emsland bemerkt,<sup>8</sup> von Herrn Lammers aber nur gestreift wird. Insofern ist der Vortrag entweder nicht auf dem neuesten Stand oder absichtlich einseitig.

Einseitig sind auch die gezeigten Grafiken:

---

<sup>5</sup> Zu Neuenkirchen/Vörden s. S. 11

<sup>6</sup> z.B. die Analyse über Güterverkehr des Verkehrsclubs Deutschlands (<http://www.vcd.org/65.html>)

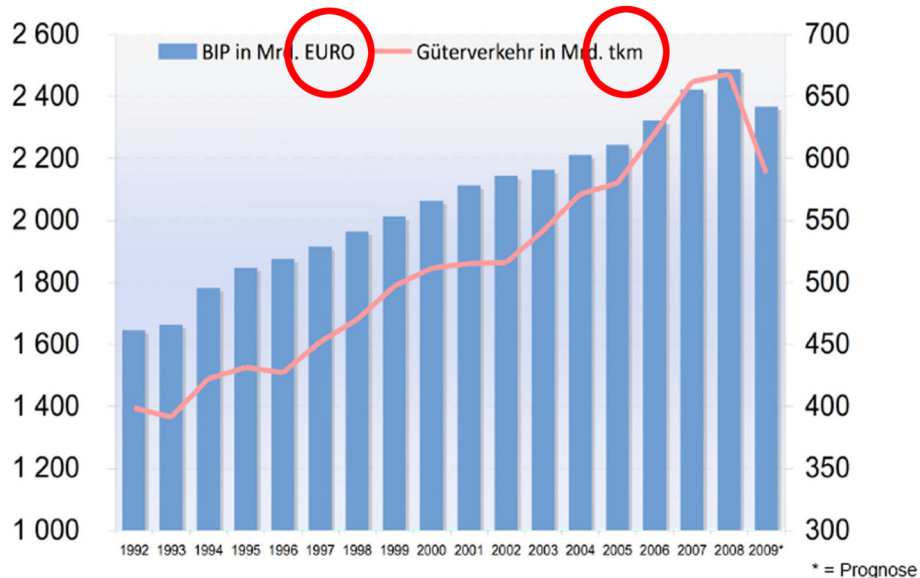
<sup>7</sup> „Strategiewechsel notwendig“. In: IHK Osnabrück (Hg): Wirtschaft Osnabrück-Emsland. 2009, Nr.3, S.10. Die Zeitschrift ist online verfügbar unter:

<http://www.osnabrueck.ihk24.de/share/medien/ELKAT09/Elkat0903/index.php?pi=12>

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass sinkende Erträge im Transportwesen auch sinkende Steuereinnahmen für die Gemeinde bedeuten.

<sup>8</sup> z.B.: IHK Osnabrück (Hg): Wirtschaft Osnabrück-Emsland 2009, Nr. 12, S.11

## Logistik profitiert überproportional vom Wirtschaftswachstum



Nur nach genauerem Hinsehen entdeckt man, dass entgegen ihrer Überschrift „Logistik profitiert überproportional vom Wirtschaftswachstum“ die Profite der Branche in der IHK-Grafik überhaupt nicht dargestellt sind. Dargestellt sind lediglich das **Bruttoinlandsprodukt** und die **Kilometerleistungen** des gewerblichen Güterverkehrs. Ob mit den Kilometerleistungen auch die Profite steigen, ist überhaupt nicht dargestellt.

Um das beurteilen zu können, gibt es mehrere Möglichkeiten. Das Bundesamt für den Güterverkehr (BAG) gibt regelmäßige Marktbeobachtungen über den Güterverkehr heraus. Diese Berichte sind öffentlich unter [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de) einzusehen. Schaut man sich die Abschnitte an, die sich jeweils mit den Erträgen in der Branche befassen, erkennt man folgende Entwicklung: 1998 befinden sich die Beförderungsentgelte „weiterhin auf niedrigem Niveau“, um in den Folgejahren immer weiter zu fallen. In jedem einzelnen Jahr meldet das BAG eine weitere Verschlechterung. „Insgesamt ist die wirtschaftliche Situation vieler kleiner und mittelständischer Transportunternehmen angespannt bis existenzbedrohend, was sich regelmäßig anhand der Insolvenzstatistik bestätigt“ (2005). In den Jahren 2006-2007 stoppt dieser Abwärtstrend kurzfristig, um sich im Jahr 2008 umso stärker fortzusetzen. Zurzeit steht die Branche „mit dem Rücken an der Wand“, z.B. sind die Neuzulassungen von Zugmaschinen gegenüber dem Vorjahresmonat um 45% gesunken (Krafftfahrtbundesamt).

Aus solchen Zahlen lässt sich schlussfolgern, dass in der Branche nicht gerade üppig verdient wird. Im Gegenteil, trotz steigender Kilometerleistungen sind

die Erträge im Transportwesen bis auf die Jahre 2006 und 2007 stetig gesunken. Die Kilometerleistungen sind zwar gestiegen es wird mehr gefahren, die Erträge im Gegenzug aber weiter gesunken, die Fahrten bringen immer weniger Geld ein.

Die IHK-Grafik zeigt das nicht, denn sie vergleicht Euro mit Kilometern, Äpfel mit Birnen. Sie ist eine Mogelpackung!

S.9-10 Der Eindruck der Einseitigkeit wird durch die eingefügte Grafik bestärkt, denn sie unterstützt keineswegs die vorgebrachte These, dass die Branche wachse. Es werden einmalige Zahlen aus den Jahren 2004-2005 gezeigt. Nimmt man die aktuellen Zahlen von 2008-2009, ist sie um das Doppelte gesunken! Wie oben dargestellt und auch innerhalb der IHK diskutiert, wird sich die Branche nicht nur aufgrund ihrer hohen Abhängigkeit vom Erdöl wandeln müssen, es gibt schon jetzt einen Verdrängungsmarkt (u.a. nimmt der Anteil der Bahn wieder zu). Außerdem ist eine Spedition sehr flächenintensiv und hat in der Konkurrenz mit anderen Flächenansprüchen erhebliche Nachteile.

Die zweite dargestellte Grafik ist aussagefrei. Mit derselben Argumentation wirbt z.B. die Region Kassel/ Nordhessen für ihren „Wirtschaftscluster Logistik/Transport“. Außerdem, auch wenn es tatsächlich unternehmerische Überlegungen für eine Ansiedlung in der Region gibt, sollten die – wie bereits mehrfach erwähnt – nicht primär Bissendorfs Sorge sein.

Dass der Wirtschaftsraum die Logistik brauche, um zu wachsen, ist – sorry – schwerer Blödsinn. Transporte sind ein relativ einfaches Geschäft, das kaum Qualifikationen benötigt. Nicht umsonst gibt es in diesem Bereich so viele Subunternehmer und Quereinsteiger. Logistik ist nachrangig. Logistik baut keine Straßen, sie nutzt sie! Sie bildet keine Infrastruktur, sie benötigt sie! Logistik produziert keine Produkte, sie transportiert sie! Bildung, Kreativität und Risikobereitschaft sind die vorrangigen Faktoren, die einen Wirtschaftsraum erfolgreich machen, aber doch nicht dessen Transportmöglichkeiten!

Das Gegenteil ist der Fall: Arbeitsplätze werden auch deshalb in Billiglohnländer exportiert, weil geringe Transportkosten den Austausch mit diesen Ländern überhaupt erst attraktiv machen.<sup>9</sup> Höhere Transportkosten würden hingegen regionale Wirtschaftskreisläufe belohnen und heimische Produzenten stärken. Erweiterte Transportmöglichkeiten erweitern nicht nur die Konsummöglichkeiten, sie erweitern vor allem die Konkurrenz für die heimische Wirtschaft! Um es ein wenig überspitzt darzustellen: 1 Arbeitsplatz in der Logistikbranche gefährdet X Arbeitsplätze in der Region.

Insgesamt ist der Vortrag für die anstehende Entscheidung nicht nur ungeeignet, er ist zudem sachlich falsch. Er spricht keine Nachteile einer möglichen Ansiedlung an, sondern reiht lediglich angebliche Vorteile aneinander. Das ist so, als wenn mir ein Gebrauchtwagenhändler ein Auto verkaufen will. Auf meinen Einwand, dass es gar keinen Motor mehr hätte, antwortet er: „aber ein schönes Radio, Alufelgen und ein Stahlschiebdach!“

---

<sup>9</sup> Ein bitteres Beispiel dafür aus dem Arbeitsbereich der IHK Osnabrück-Emsland ist der Niedergang der Textilindustrie in der Region Nordhorn.

## S.11 Zusammenfassung IHK und BI

Grafik: „*Gewerbliche Ansiedlungen schaffen Arbeitsplätze und Einkommen*“

Schon die Überschrift macht deutlich, dass es sich bei dieser Grafik nicht um eine seriöse Abwägung, sondern um eine Positivliste geht ( ... aber ein schönes Autoradio ...). Und beim Speditionsgewerbe – und darum geht es ja hier – müsste aufgrund der Billiglohnländerproblematik der Titel wie folgt ergänzt werden:

„Eine Speditionsansiedlung schafft Arbeitsplätze und Einkommen ... in anderen Ländern!“

Um aber doch ein Minimum an Seriosität anzudeuten, werden dieser Grafik zwei Nachteile pauschal angehängt und als Votum der BI verkauft. Doch sogar die angeblichen Vorteile sind keine:

1. Der erste Punkt ist ein moralischer: Bissendorf würde mit einer positiven Entscheidung das Unternehmen Koch sichern. Doch warum soll Bissendorf ein Unternehmen sichern (wenn es denn überhaupt dadurch gesichert werden könnte)? Ist das ein triftiges Kriterium für eine Ratsentscheidung? Und wenn das Unternehmen eine Absicherung so nötig hätte, dass sie auf dieser Liste an erster Stelle erscheint, wäre es für den Rat dann überhaupt sinnvoll, ein solch wackeliges Unternehmen an sich zu binden? Würde das Bissendorf nicht eher schwächen?

Dieser Punkt erinnert eher an Überredungskunst als an eine sachliche Argumentation.

2. Wie könnte Bissendorf tatsächlich den Branchenmix verbreitern?

z.B. durch eine kritische Beobachtung des Transportgewerbes. Denn billige Transportmöglichkeiten führen dazu, dass einige große Betriebe einige wenige Produkte herstellen und überregional verteilen können, während hohe Transportkosten kleine Betriebe begünstigen, die diverse Produkte herstellen und regional vertreiben. Außerdem begünstigen billige Transporte die Gefahr der internationalen Konkurrenz für die regionale Wirtschaft.

3. Zur Einschätzung des Steueraufkommens gibt es auch ganz andere Ansichten, die die BI bereits am 18.3.09 allen Ratsmitgliedern zugeschickt und am 3.9.09 veröffentlicht hatte. Danach würde in den ersten 10 Jahren aufgrund der Abschreibungsmöglichkeit der Investitionssumme mit keinen oder nur geringen Gewerbesteuerzahlungen zu rechnen sein, die noch unterhalb der anfallenden Kosten für die Gemeinde liegen würden. Wie die Steuerzahlungen der Folgezeiten aussehen würden, ist spekulativ, sie werden jedoch aufgrund der geringen Margen und der Problematik im Transportgewerbe (s.o., S. 4) deutlich niedriger ausfallen als von der Fa. Koch propagiert, und sicherlich auch niedriger sein als die eines ähnlich großen Betriebes einer anderen Branche.

Hinzu kommen Möglichkeiten der Spedition, Gewinne z.B. an ihre Immobilien-Tochtergesellschaft zu übertragen.

4. Die Behauptung, dass sich die Wohnraum-Grundstücksnachfrage in der Nachbarschaft eines Industriegebietes mit Großspedition positiv entwickeln würde, ist unglaubwürdig. Unter lebensnaher Betrachtung ist genau das Gegenteil plausibel (wer möchte schon neben einem Industriegebiet neu bauen?), wie auch Punkt 7 dieser Liste (sicherlich unbeabsichtigt) zeigt.
5. Ja, die Kaufkraft der jetzigen Grundstückseigentümer würde (kurzfristig) steigen (wobei einige davon bereits angekündigt haben, das Geld einzustreichen und dann mitsamt ihrer Kaufkraft in „schönere“ Gegenden umzusiedeln). Das sind ungefähr 10-20 Personen (einschl. Familienmitglieder). Da die Fa. Koch ihren Betrieb mit der geplanten Umsiedlung „optimieren“ will, wird das mit Entlassungen und daher Kaufkraftminderungen verbunden sein. Langfristig und sogar unter der optimistischen Annahme betrachtet, dass die übrig gebliebenen Mitarbeiter der Fa. Koch bereit sind, neben ihrem Arbeitsplatz auch zu wohnen, fällt aufgrund des immensen Flächenanspruchs einer Spedition die Kaufkraftstärkung immer noch geringer aus als bei anderen Branchen. Und die Kaufkraft der umliegenden Bewohner wird durch den Werteverlust ihrer Grundstücke auch nicht unbedingt steigen. Im Gegenteil: Die Attraktivität des Ortes für kaufkraftstarke Gruppen würde durch das Industriegebiet insgesamt eher gemindert als gestärkt.
6. Reduzierung von Pendelverkehr bedeutet, dass die richtigen Personen und die richtigen Jobs räumlich zusammenfinden. Bissendorf hat eine sehr geringe Arbeitslosenzahl, das heißt, Jobs und Personen haben sich bereits gefunden. Das Niveau hat sich „eingependelt“, die Bissendorfer Pendler warten nicht auf die Fa. Koch. Durch ihren Umzug wird die Fa. Koch aber ihre eigenen Mitarbeiter zum Pendeln bringen, denn eine reine Bissendorfer Belegschaft ist illusorisch. Das heißt, zumindest in den nächsten Jahren würde die Berufspendlerzahl eher zunehmen, langfristige Aussagen sind Spekulation. Aber so lange eine Spedition lukrativ arbeiten kann, wird auch das Pendeln möglich sein. Steigen z.B. die Kraftstoffpreise derart, dass sie mit einem durchschnittlichen Einkommen nicht mehr zu zahlen sind, wird zwar das Pendeln abnehmen, das Speditieren aber auch.
7. Der demografische Wandel. Wenn hier in Zukunft weniger Menschen leben werden, werden sie auch weniger Waren und Dienstleistungen brauchen. Es wird zu Konzentrationsprozessen (Abbau) in der Wirtschaft, auch in der Transportbranche kommen. Vor allem werden nicht nur Wirtschaftsstandorte, sondern auch Wohnorte miteinander konkurrieren. Wohnqualität wird ein wichtiges Kriterium werden, das in der Zukunft über die Auslastung von Schulen und Kindergärten entscheidet. Der demografische Wandel ist eines der besten Argumente *gegen* die Ausweisung dieses Industriegebietes.

Außerdem besteht eine Diskrepanz zwischen dem Punkt „demografischer Wandel“ und Lammers' Behauptung, die Branche würde in Zukunft kräftig wachsen (s. oben, S. 4). Es entsteht der Eindruck einer ziemlich willkürlichen Argumentation.



8. Flächenverzehr und Umweltbelastungen sind nicht die einzigen Nachteile. Ihre Erwähnung hier scheint als unmotivierter Pflichtteil angehängt zu sein.

Eine ausführliche Betrachtung der Vor- und Nachteile ist das insgesamt nicht, vor allem die Nachteile erscheinen seltsam unbedeutend und werden durch den Hinweis auf die Website der BI aus dem vorliegenden Bericht ausgegliedert (verbunden mit einer Warnung vor der Eigenverantwortlichkeit dieser Seite, als ob sie eine Gefahr für die Leser darstellte).<sup>10</sup>

Der lapidare Hinweis: „auf die Vor- und Nachteile wurde im Rahmen der Ratsklausur ausführlich eingegangen“, ist überhaupt nicht lustig. Genau um diese Diskussion geht es doch, genau das ist des Projektes Kern, genau das wollen die Bürger wissen: Welche Vor- und Nachteile gibt es und wie werden sie beurteilt? Welche Argumente werden ausgetauscht? Welche Folgen antizipiert? Welche Erwartungen geknüpft? Wer steht wofür? Die Dokumentation dieser Diskussion, wenn sie denn stattgefunden hätte, wäre die Hauptaufgabe des vorliegenden Berichtes gewesen. Dass sie fehlt, wird von uns ausdrücklich und sehr nachdenklich kritisiert.

Da bei der in Frage stehenden Entscheidung gerade die zu erwartenden Nachteile wichtige Entscheidungskriterien sind, ist deren oberflächliche Handhabung scheinheilig und gefährlich.

#### S. 12-13 **Chronologie des Bürgermeisters Halfter:**

Punkt 1: Die Angabe, der Flächenwunsch der Fa. Solarlux sei Ausgangspunkt des Verfahrens, ist falsch.

1. Laut Aussage von Herrn Holtgreive (Solarlux) hat Herr Halfter ihn aufgefordert, den Ansiedlungswunsch der Fa. Koch zu unterstützen.
2. Bei der Sitzung der Gruppen- und Fraktionsvorsitzenden im Januar 2008, wo das Thema zum ersten Mal auf den Tisch kam, wurde berichtet, dass eine Spedition Flächen suche und dass Natbergen dafür geeignet sei. Die Fa. Solarlux spielte damals keine Rolle.

Punkt 3: Es gibt sehr wohl geeignete Flächen außerhalb des Natberger Feldes für die Fa. Solarlux, sie wurden allerdings nicht berücksichtigt. Dem Referenten der Fa. Ingenieurplanung Wallenhorst auf der Klausurtagung war z.B. die im Entwicklungsplan verzeichnete Entwicklungsfläche für Gewerbe Nr. 16 unbekannt (vgl. auch Fußnote 14).

---

<sup>10</sup> Eine interessante Sichtweise, denn sie würde bedeuten, dass die Befürworter des Projekts Angst vor Kritik hätten und eine unabhängige Beschäftigung mit dem Thema gerne unterbinden würden. Dazu passen auch die unpassenden Kommentare von Bürgermeister Halfter auf der Seite der BI [http://www.schoenesnatbergen.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=177&Itemid=1#easycomments184](http://www.schoenesnatbergen.de/index.php?option=com_content&task=view&id=177&Itemid=1#easycomments184)

- Punkt 4: Mit dem Blick auf die fragliche Fläche verlässt der Bürgermeister den Gemeindeentwicklungsplan, weil
1. auf dem Gemeindeentwicklungsplan die vorgesehene Fläche nicht als zukünftige Gewerbefläche verzeichnet ist, und
  2. damit dessen Zielsetzung „Erhaltung und Verbesserung der Wohnqualität für Bissendorf“ verletzt wird.
- Punkt 5: Das niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung e.V. ist eine Einrichtung der Wirtschaftsförderung, deren Hauptauftraggeber Gebietskörperschaften sind, die Unterstützung bei der Suche nach Gewerbestandorten suchen. Die konkrete Untersuchung ist nicht beigefügt, daher kann das Ergebnis nicht beurteilt werden, ist aber durch die Abhängigkeit des e.V. von seinen Auftraggebern zumindest diskutierbar.
- Falls man aber anerkennt, dass es sich tatsächlich um außergewöhnlich wertvolle Flächen für Gewerbe handelt, warum will man sie dann mit einer derartig gewöhnlichen Nutzung als Speditionsgelände nutzen, die aus einem großen Teil dieser „besonders wertvollen“ Flächen riesige Parkplätze für LKWs macht?
- Punkt 7: Die Mehrzahl der Eigentümer ist zwar bereit, ihre Flächen zu verkaufen, aber längst nicht alle. Das Projekt kann nur durch eine Zwangsumlegung dieser verkaufsunwilligen Grundstücke durchgeführt werden.
- Punkt 8: Auf der Sitzung der Bissendorfer Fraktions- und Gruppenvorsitzenden im Januar 2008 wurde der Ansiedlungswunsch der Spedition Koch vorgestellt. Die Fa. Solarlux spielte dabei noch keine Rolle.
- Punkt 12: Die OLEG unterstützt jede Gewerbeansiedlung. Genau dazu wurde sie ja gegründet, das ist ihr Daseinszweck! Die Aussage ist irrelevant. Würde die OLEG die Gewerbeansiedlung *nicht* unterstützen, wäre das interessant, aber dann hätte sie ein Problem.
- Punkt 13: Die Aussage des Wallenhorster Planungsbüros ist umstritten. Die BI hat mehrere qualifizierte Gegenstimmen (u.a. der FH-Osnabrück) aufgezeigt.
- Punkt 17: Am 26.02.09 hat der Bissendorfer Rat einen Aufstellungsbeschluss gefasst, wobei von den Ratsmitgliedern, die sich öffentlich geäußert haben, betont wurde, dass damit lediglich ein „ergebnisoffenes Verfahren“ eingeläutet wurde, um eine mögliche Ansiedlung der Spedition Koch auf den Flächen zu prüfen. Die Aussage des Bürgermeisters, dies sei „*dem Grunde nach*“ eine Zustimmung für die Ansiedlung, ist entweder falsch oder wertet die Aussagen der Ratsleute als

bloße Lippenbekenntnisse und Beschwichtigungsformulierungen ab.<sup>11</sup>

Bürgermeister Halfter betont, dass der Gemeinderat seine Entscheidung ohne äußeren Druck treffen können soll. Damit macht er notgedrungen aus seiner Not eine Tugend, denn zwischenzeitlich hatte ihm der Landkreis Schützenhilfe angeboten,<sup>12</sup> die aber vom Rat als Einmischung empört abgewiesen wurde.

## S. 15 **Alternativstandorte**

Der Landkreis Osnabrück hat in Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen das Gewerbegebiet „Niedersachsenpark“ an der BAB 1 in Neuenkirchen/ Vörden eingerichtet. Diese Fläche ist insbesondere für emissionsstarke Gewerbe wie Speditionen vorgesehen, weil deren Ansiedlung nicht immer konfliktfrei vor sich geht. Es ist unverständlich, dass diese vorausschauende Planung nicht genutzt wird. Die Aussage der Spedition Koch, eine Ansiedlung in Neuenkirchen/ Vörden sei aufgrund längerer Fahrtzeiten unzumutbar, ist nicht nachvollziehbar, da sie sich durchaus selbstbewusst als eine „internationale“ Spedition darstellt, deren Fahrten nicht nur auf den Osnabrücker Süden beschränkt sind. Diese weiteren Fahrten, z.B. zu den Überseehäfen, wurden in der Präsentation durch die Fa. weggelassen, sodass sich ein verzerrtes Bild ergibt.<sup>13</sup>

Außerdem ist es nicht Aufgabe des Bissendorfer Rates, in den Konkurrenzkampf von Speditionen einzugreifen (vor allem, da laut Herrn Lammers von der IHK das Gewerbe sowieso vor Potenz platze), sein Anliegen muss die Einschätzung der kurz-, mittel- und vor allem langfristigen Vor- und Nachteile für den Ort Bissendorf sein.

Die Aussage, es stünden aus der Sicht der Spedition Koch außerhalb der Flächen in Bissendorf-Natbergen keine anderen Flächen im Landkreis zur Verfügung, hat für den Rat keine Relevanz, denn die Sicht der Fa. Koch ist nicht die Sicht des Gemeinderates. Der hat andere Interessen als ein Unternehmer. 300 Hektar leer stehende Gewerbeflächen im Landkreis Osnabrück, auf der Tagung nicht erwähnte Flächen im Stadtgebiet und insbesondere die oben beschriebenen Bemühungen des Landkreises in Neuenkirchen/ Vörden zeigen die rhetorische Dimension dieser Aussage.

## S. 16 Grafik „*Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Landkreis Osnabrück*“

Danke für den roten Pfeil, wir hätten Bissendorf auf dieser Karte (die lediglich von Hagen a.T.W. bis Bohmte reicht) sonst gar nicht gefunden. Schade, dass

---

<sup>11</sup> Selbst im vorliegenden Text von Jens Stachowitz finden wir auf S. 4 den Hinweis: „*Durch einen Aufstellungsbeschluss wird ein Verfahren eröffnet, nicht jedoch das Ergebnis im Einzelnen schon festgelegt.*“

<sup>12</sup> Siehe NOZ vom 16.6.09. online auch unter:

[http://www.schoenesnatbergen.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=136&Itemid=45](http://www.schoenesnatbergen.de/index.php?option=com_content&task=view&id=136&Itemid=45)

<sup>13</sup> Wir verweisen noch einmal auf die Diskrepanz, die sich aus dem Verlangen der Spedition Koch nach einem direkten Autobahnanschluss (Fernverkehr) und der Begründung der Ansiedlung vor Ort aufgrund des Regionalverkehrs ergeben (vgl. Fußnote 4).

die städtischen Flächen nicht dargestellt sind, und dass der Rest des Landkreises fehlt.

Danke auch für den Hinweis, dass die beiden Firmen zwei sind. Das macht deutlich, dass deren jetzige Verbrüderung keine prinzipielle, sondern eine Zweckgemeinschaft ist. Der Zweck besteht darin, der Spedition Koch einen Standortvorteil zu beschere, denn über die Ansprüche der Fa. Solarlux gibt es keine prinzipiellen Streitpunkte.

- S. 17 Die Aussage, es stünden keine geeigneten Flächen für die Fa. Solarlux zur Verfügung, ist mehrfach widerlegt worden (s.o.). Der Bürgermeister ist einer der vehementesten Verfechter des geplanten Industriegebietes (das er immer als „Gewerbegebiet“ bezeichnet). Seine Einschätzung zum Kaufpreis ist subjektiv.<sup>14</sup>

#### S. 18-19 **Landschaft, Raumordnung, Natur, Wasser**

Im Gegensatz zu anderen Flächen (s.o.), steht die fragliche Fläche für gewerbliche oder gar industrielle Nutzung zurzeit nicht zur Verfügung. Die Raumordnungsplanung müsste daher geändert werden. Damit dieses nicht leichtfertig gemacht wird, müssen Abweichungen nach einem standardisierten Verfahren, dem so genannten „Zielabweichungsverfahren“ genehmigt werden. Leider ist in Niedersachsen die unabhängige Kontrollinstanz dieser Verfahren (Bezirksbehörde) abgeschafft und die Aufgabe an die Landkreise delegiert worden. In diesem Fall hat der Landkreis aber ein starkes Eigeninteresse, das er auch lautstark angemeldet hatte,<sup>15</sup> sodass ein „ergebnisoffenes“ Verfahren zweifelhaft ist, wie der Vertreter des Landkreises, Wilker, zwar etwas unwillig, aber folgerichtig angedeutet hat.

Zur Frage der Kompensation von Eingriffen wird in dem Text auch die „*Verbesserungen entlang von Gewässern*“ angesprochen. In der Vergangenheit war häufig die Rede von einer Renaturierung des Rosenmühlenbachs. Eine Maßnahme, die aber sowieso nötig würde, um die starken Oberflächenwässer aufnehmen zu können, die aufgrund der Flächenversiegelung durch das zu bauende Industriegebiet in den Bach geleitet würden. Eine Renaturierung des Rosenmühlenbachs wäre also eine direkte Folge des Projekts, keine Kompensationsmaßnahme. Sie müsste (genau wie der Radwegebau, s.u., S. 16) zu den direkten Planungskosten hinzugerechnet werden.

Es ist daher wahrscheinlich, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht in der Nähe des Eingriffs realisiert werden können. Das wiederum würde die Verschlechte-

---

<sup>14</sup> Zu dem Thema „Kaufpreis“ wäre die Frage interessant, warum der Bürgermeister mit seiner wirtschaftsliberalen Einstellung nicht bereit ist, Preisverhandlungen über den Markt regeln zu lassen. Wenn sich das freie Unternehmertum möglichst ungebremst entfalten können soll, warum dann nicht auch in diesem Bereich? Zumal die Gemeinde die fragliche Fläche als geeignet eingestuft, also ihre Aufgabe als Koordinatorin erfüllt hat?

<sup>15</sup> s. Anm. 12.

rung vor Ort belassen, dafür aber einen anderen Ort aufwerten. Was als starker Anreiz wahrgenommen werden könnte, andere Problembetriebe auch da anzusiedeln, wo sowieso schon Hopfen und Malz verloren sind. Es würde zu einer Festschreibung von „guten“ und „schlechten“ Wohnlagen kommen. Das wäre problematisch, denn

1. erstens liegt die „schlechte“ Fläche relativ nahe am Ortskern Bissendorf, der mit Städtebaufördermitteln ja gerade wieder „aufgehübscht“ werden soll,
2. hat Bissendorf fast in direkter Nachbarschaft gerade ein neues Baugebiet („Am Rosenmühlenbach“) ausgeschrieben, das dann von vornherein mit dem Stigma der „schlechten“ Wohnlage belastet wäre,<sup>16</sup> und
3. kann eine solche Polarisierung nicht im Sinne einer seriösen Kommunalpolitik sein, vor allem dann nicht, wenn die Kompensation außerhalb der Gemeindegrenzen erfolgen würde.<sup>17</sup>

S. 19 Die geplante Fläche liegt zu großen Teilen im Grundwasserschutzgebiet. Der vorliegende Text suggeriert, dass das bis auf die Lagerung von problematischen Stoffen, z.B. Dieselmotoren, kein Problem für das Projekt sei, denn es gäbe *„jedoch auch Teilflächen, die außerhalb des Grundwasserschutzgebietes liegen“*.<sup>18</sup> Folgerichtig sieht die Planung den Bau einer Tankstelle auf dieser Teilfläche im Norden vor. Dieser Standort kollidiert aber mit dem Lärmschutzkonzept, das insbesondere zu den Nachtzeiten den Verkehr auf den innenhofähnlichen und damit schallgeschützteren Bereich der Gesamtfläche reduziert. Dieser Bereich liegt aber nicht in der wasserschutzfreien Teilfläche. Die Tankstelle könnte also nur eingeschränkt (tagsüber) genutzt werden.

Zusätzlich ergibt sich ein Konflikt bei der Lagerung von Gefahrstoffen, mit der die Spedition Koch ihren Antrag auf Ausweisung der Fläche als „Industriegebiet“ begründet. Folgt man Stachowitz' Darstellung, würde auch diese Lagerung nur in der wasserschutzfreien Teilfläche und daher auch nur außerhalb des Lärmschutzes möglich sein. Das würde auch hier nur eine eingeschränkte Nutzung bedeuten, gleichzeitig aber die Klassifikation des übrigen Geländes als „Industriefläche“ überflüssig machen, was wiederum größere Einschränkungen der gewerblichen Nutzung nach sich ziehen würde.

Die Frage des Grundwasserschutzes beinhaltet auch die Frage nach der Grundwasserneubildung, die durch die geplante Versiegelung reduziert würde. Die Frage wird zwar angesprochen ... aber wieder fallen gelassen. Was aus Sicht der Befürworter des Projekts auch verständlich ist, denn eine Grundwasserneubildung mit dem verschmutzten Oberflächenwasser eines Industriegebietes ist gar nicht erwünscht. Die Grundwasserneubildung auf der Fläche (ca.

---

<sup>16</sup> s. auch S. 8, Nr.4

<sup>17</sup> Wenn die Kommunen schon so sehr bestrebt sind, Gewerbegebiete auf eigenem Territorium auszuweisen, dann sollten sie ebenso bestrebt sein, Ausgleichsmaßnahmen auch auf eigener Fläche zu realisieren. Wenn sie umgekehrt Ausgleichsmaßnahmen in einen überregionalen „Flächenpool“ einzuzahlen bereit sind, warum wollen sie dann für Gewerbeansiedlungen die überregionale Raumordnung über den Haufen werfen?

<sup>18</sup> Genau genommen: eine Teilfläche

35 Hektar) würde abgeblockt werden müssen. Es gibt keine Lösung für das Problem.

## **Landwirtschaft**

Das geplante Industriegebiet würde selbst dann das Ende des landwirtschaftlichen Betriebes Drees bedeuten, wenn Bauer Drees für seine eigenen Flächen großzügige Ersatzflächen bekäme, weil er auch die übrigen Flächen im Plangebiet bewirtschaftet. Die würden für ihn dann wegfallen. Der Hof Drees ist aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft der einzige Vollerwerbsbetrieb (mit Nachfolger) in Natbergen.

## **S. 20 Erholung, Wohnbebauung**

Bissendorf hat sich als Wohnort etabliert. Es profitiert von seiner landschaftlich attraktiven Lage im Osnabrücker Hügelland bei gleichzeitiger Nähe zur Stadt Osnabrück. Es bietet vor allem für junge Familien gute bis sehr gute Versorgungseinrichtungen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten). Das geplante Industriegebiet würde den Charakter Bissendorfs stark ändern, insbesondere, weil die geplante Fläche sehr groß, die geplanten Gebäude sehr hoch, die zu erwartende Lärmentwicklung sehr stark, und das bisherige Landschaftsbild sehr schön ist.

Dass eine kommunale Gestaltungssatzung diese Nachteile auch nur annähernd ausgleichen könnte, ist illusorisch. Bissendorf könnte zwar nach § 56 NBauO eine örtliche Gestaltungssatzung auch für ein Industriegebiet erlassen bzw. in den Bebauungsplan eintragen, doch wäre das dann kein Industriegebiet mehr. Das grundsätzliche Charakteristikum eines solchen Gebietes ist ja gerade die weitgehende Abwesenheit von einschränkenden Vorgaben und damit eine möglichst große Bewegungsfreiheit für die Gewerbetreibenden. Gestaltungssatzungen sind für Innenstädte, Friedhöfe oder für den Ensemblechutz in der Denkmalpflege entwickelt worden, um gestalterische Verunstaltungen, störende Gestaltungselemente oder uneinheitliche Bauformen zu vermeiden. Selbst dort haben sie vor Gericht selten Bestand, sogar wenn diese Einflussnahme durch einen höherwertigen Grund (z.B. Gefahrenabwehr, Erhalt historischer Baustruktur, etc.) bekräftigt wird.

Ob Lärmgrenzen, die *unter* den gesetzlichen Vorgaben liegen, im Rahmen einer kommunalen Gestaltungssatzung durchgesetzt werden können, ist daher stark anzuzweifeln. Kommunale Lärmgrenzen, die *in Höhe* der gesetzlichen Vorgaben liegen, sind aber gar nicht notwendig, weil in dieser Situation die gesetzlichen greifen. Der Satz: „*Die Gemeinde wird im Rahmen des Bebauungsplanes den Unternehmen maximale Flächen-Schalleistungspegel auferlegen, die eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte garantieren*“, ist also reinste Rhetorik (s. auch u., S. 16).

Der Hinweis, „*Die Gemeinde hat sich im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens an gesetzlichen Normen zu orientieren, die ihr eine Einschätzung der Verträglichkeit ermöglichen*“, bedeutet nicht, dass die Einhaltung gesetzli-

cher Mindestgrenzen automatisch die Bewilligung des Projektes begründet. Ob eine Kommune ihren Bürgern ein Leben am Grenzwert oder ein lebenswertes Wohnumfeld bietet, ist ihre ureigenste Entscheidung. Gesetzlich vorgegebene Grenzwerte stellen Obergrenzen dar, die nicht überschritten werden dürfen. Diese Grenzwerte voll auszureizen, kann nicht Ziel einer verantwortungsvollen Gemeindepolitik sein.

## S. 21-22 **Masterplan**

Nach dieser Planung nimmt die Fa. Solarlux die repräsentativen Flächen an der K321, der Zufahrt zur Autobahn in Anspruch, während die Spedition in den hinteren Teil gedrängt wird und weiter an die Wohngebiete heran rücken muss. Nach unserer Auffassung ist diese Aufteilung sehr unglücklich, weil die emissionsstarke Spedition nicht am Autobahnzubringer, sondern in Wohngebietsnähe angesiedelt würde, wo sie zudem keine oder nur sehr eingeschränkte Erweiterungsmöglichkeit hätte.

## S. 23 **Lärm**

Der Stachowitz-Text sagt aus, dass der zu erwartende Lärm des geplanten Gebietes so gering ausfalle, dass er innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte bleiben würde (45-60 dB(A)). Dies solle zudem durch fixierte Oberwerte und durch Schallschutzmaßnahmen garantiert werden.

Die Lärmmenge, die aus einem zukünftigen Gewerbegebiet drängen wird, wird in einem aufwändigen Verfahren abgeschätzt. Dazu wird das Gebiet in unterschiedliche Teilflächen mit unterschiedlichen Schall-Emissionen unterteilt. Eine Karte mit dieser Aufteilung wurde in der Sitzung kurz gezeigt, aber ohne die konkreten Zahlen dazu zu nennen. Nach unserer Berechnung ergeben sich z.B. für die Teilfläche 1: 101dB(A), Teilfläche 2: 99 dB(A) (nachts immer 15 dB(A) weniger). Ohne diese Teilflächenwerte ist das Lärmgutachten nicht vollständig und kann nicht beurteilt werden. Außerdem fehlen die konkreten Immissionswerte auf die Wohnbebauung (IP 01 – IP12), sowie die Werte für die Naherholungsgebiete. Es ergeben sich aus unserer Sicht keinerlei Vorteile gegenüber der „Voruntersuchung“ der Ingenieurplanung Wallenhorst.

Doch selbst wenn es tatsächlich gelingen sollte, die Lärm-Grenzwerte für die Nachbarbebauung einzuhalten, wäre das eine sehr knappe Angelegenheit unter Einbeziehung sämtlicher Möglichkeiten. Und wenn dann doch die Grenze überschritten würde, läge der Schwarze Peter des Nachweises bei der betroffenen Wohnbevölkerung.

Die Fahrzeugzahlen, die die Fa. Koch vorlegt, sind schwer zu interpretieren, klar ist jedoch, dass vorherige Aussagen („ca. 200 LKW pro Tag“, „nachts wird das Licht ausgemacht“) nicht aufrecht zu halten sind.

- S. 24 Die Aussage, die Gemeinde dürfe „den Unternehmen jedoch keine Lasten auferlegen, die sie nicht begründen kann“, bedeutet, dass ein Unternehmer, der in einem Industriegebiet legal siedelt und arbeitet, auch sämtliche Verschmutzungs- und Belastungsmöglichkeiten ausschöpfen darf, solange sie im gesetzlichen Rahmen bleiben. Die Kommune hat mit dem genehmigten Bebauungsplan ihr Recht verwirkt, besondere Auflagen an die Betriebe zu stellen.

Diese Aussage stellt auch noch einmal klar, dass eine kommunale Gestaltungssatzung, oder dass freiwillige Vereinbarungen relativ einfach gekündigt werden können, weil der Gewerbetreibende mit seiner Ansiedlung im Industriegebiet das Recht auf industrielle Nutzung erworben hat. Und die schließt bestimmte Belastungen für die Umgebung ein. Genau deshalb gibt es ja die Einteilung in Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete, genau deshalb gibt es ein standardisiertes Verfahren, damit die Frage der Belastung dann endgültig geklärt ist. Anders ausgedrückt: Der Unternehmer erwirbt mit der ordnungsgemäßen Ansiedlung in einem Industriegebiet die Sicherheit, dass er seinem Gewerbe innerhalb der gesetzlichen Vorschriften nachgehen darf, ohne dass ihm Dritte (auch die Kommune) da hereinreden dürfen.

Für die dortige Wohnbevölkerung heißt das dann wieder einmal: Wohnen am Limit.

Wir betonen nochmals ausdrücklich, ein Industriegebiet dient der industriellen Nutzung. Die schließt Belastungen und Beeinträchtigungen innerhalb der gesetzlich definierten Grenzen ausdrücklich ein. Ein Industriegebiet ist die höchste Belastungskategorie bzw. hat die geringsten Schutzanforderungen innerhalb des Baurechtes. Es gibt keinen Weg, diese Belastungen noch weiter einzuschränken, außer freiwillige Vereinbarungen.

Das gilt auch für die Beleuchtung. Die Spedition Koch verspricht freiwillig, nur dort in der Nacht für Beleuchtung zu sorgen, wo auch gearbeitet wird. Selbst wenn sie diese freiwillige Vereinbarung halten will, sie arbeitet 24 Stunden am Tag.

## S. 25 **Verkehrsanbindung/ Verkehrsströme**

Bürgermeister Halfter schließt eine Anbindung des beabsichtigten Industriegebietes an die geplante Westumgehung für Bissendorf „*definitiv aus*“. Wir bitten, das ins Protokoll aufzunehmen.

Der Wunsch der Anwohner nach einem Radweg für die in den 1970er Jahren „autogerecht“ ausgebaute Lüstringer Str. ist alt. Dass er jetzt als Belohnung für die Belastungen durch das geplante Industriegebiete in Aussicht gestellt wird, riecht etwas fischig. Denn eigentlich handelt es sich um einen Nachteil: Weil durch den Betrieb der Spedition die Verkehrszahlen auf der Lüstringer Str. steigen würden, würden erweiterte Folgekosten entstehen, z.B. für einen Radweg. Diese Kosten müssten zu den Planungskosten hinzugerechnet werden. Das wird aber nicht gemacht, sondern sie werden positiv gewendet und als „Geschenk“ einer (un-)dankbaren Bevölkerung verkauft.



## Umlegungsverfahren für verkaufsunwillige Grundstücke

Zum Umlegungsverfahren für verkaufsunwillige Grundstücke s. S. 14, landwirtschaftlicher Betrieb Drees. Drees ist nicht der einzige Eigentümer, der nicht zum Verkauf bereit ist.

### S. 26-27 Liste „*Aufwand und Ertrag der Gemeinde Bissendorf*“

Die Liste ist eine List! Sie suggeriert, es gehe um „Kosten und Nutzen“ der Ansiedlung oder um deren „Vor- und Nachteile“. Tatsächlich geht es aber um Kosten des Verfahrens und um Nutzen der Ansiedlung. Es hat etwas gedauert, bis wir diesen Schachzug kapiert haben: Es werden Äpfel mit Birnen verglichen!

Diese Liste stellt nicht die Nachteile der Ansiedlung dar (Lärm- und Verkehrsbelastungen, Natur- und Landschaftszerstörung, Verschlechterung des Wohnumfeldes, Änderung des Ortscharakters usw.), sondern lediglich die Kosten des formalen Ansiedlungsverfahrens. Das ist auch viel einfacher, denn wie will man „Wohnumfeldverschlechterung“ finanziell messen? Oder „Lärmbelastung“? Diese Nachteile lassen sich nicht in Geldmengen messen, jedenfalls nicht so einfach. Obwohl es durchaus einige konkrete Kosten gibt, die in Folge einer Ansiedlung eintreten würden (Kosten für Wasserbau/ Regenrückhaltebecken, Kosten für Erhalt und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur, Kosten für Ausgleichsmaßnahmen, Kosten für Schallschutzmaßnahmen, Rückgang der anteiligen Einkommensteuer durch Wegzug bzw. geringeren Zuzug, etc.) und die in einem solchen Vergleich auch erwartet würden. Aber diese Kosten tauchen in dieser Liste nicht auf. Stattdessen werden die Verfahrenskosten erwähnt, ohne sie jedoch zu beziffern.<sup>19</sup>

Diesen Kosten des Verfahrens werden auf der anderen Seite die geschätzten Erträge der erfolgreich erfolgten Ansiedlung entgegen gesetzt: und zwar Gewerbe-, Grund- und Umsatzsteueranteil. Die Gewerbesteuerzahlung hängt vom erzielten Gewinn ab. Die BI hat mehrfach darauf hingewiesen, dass die in Bissendorf geplanten Investitionen den Unternehmensgewinn schmälern werden und (einmal ganz abgesehen vom Risiko der konjunkturellen Entwicklung) eine direkte Fortschreibung der bisherigen Zahlen nicht zu erwarten ist.<sup>20</sup> Die Grundsteuer wird auch jetzt schon von den jetzigen Eigentümern fällig, und der Umsatzsteueranteil ist eher gering.

Die Liste „*Aufwand und Ertrag der Gemeinde Bissendorf*“ ist eine Mogelpackung, denn sie vergleicht nur einen Teil der entstehenden Kosten mit der

---

<sup>19</sup> Die BI hat sie zusammengerechnet und veröffentlicht, z.B. unter: [http://www.schoenesnatbergen.de/images/stories/offener\\_brief\\_an\\_den\\_rat\\_der\\_gemeinde\\_bissendorf\\_f\\_30dez09.pdf](http://www.schoenesnatbergen.de/images/stories/offener_brief_an_den_rat_der_gemeinde_bissendorf_f_30dez09.pdf)

<sup>20</sup> z.B. am 22.2.09, s. auch S. 7 und [http://www.schoenesnatbergen.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=86&Itemid=45](http://www.schoenesnatbergen.de/index.php?option=com_content&task=view&id=86&Itemid=45)

Gesamtheit des erwarteten Ertrages. Zudem werden auf der Ertragsseite un-kritische Erwartungen formuliert, die irreführend sind.<sup>21</sup>

## S. 28 indirekter Ertrag

Ist unsere Einschätzung der oben kritisierten Liste tatsächlich korrekt, oder sind wir ein bisschen überspannt, wie man es Bürgerinitiativen ja gerne nachsagt?

Auf der Seite 28 des Stachowitz-Berichts wird die kritisierte Liste durch sog. „indirekte Erträge“ ergänzt. Das sind positive Folgen, die im Schlepptau der Gewerbeansiedlung erwartet werden, die aber nicht genau zu beziffern sind. Eigentlich die Gelegenheit, auch die indirekten Kosten oder Nachteile zu benennen, die keinen Einlass in die Liste gefunden hatten, was wir oben so vehement kritisiert hatten. Wenn wirklich ein Fitzel Ausgewogenheit in diesem Papier stecken sollte, hier und jetzt wäre die Gelegenheit, sie zu zeigen.

...

Fehlannonce. Außer, man wertet die Nachricht, „*dass sich beide Unternehmen am Standort sozial- bzw. gesellschaftlich engagieren*“ werden, als Nachteil.

## Fazit

Der Bericht von Jens Stachowitz über die Klausurtagung des Bissendorfer Gemeinderates zur Beratung über die Ausweisung eines Industriegebietes in Bissendorf-Natbergen ist an Einseitigkeit kaum zu übertreffen.

Aber das kann man ihm nicht wirklich zum Vorwurf machen, denn die Veranstaltung war es ebenso. Statt der gewünschten Diskussion über die Vor- und Nachteile der Ansiedlung einer großen Logistikfirma wurden verfahrenstechnische Details und unternehmerische Sichtweisen referiert. Die Sichtweise der Bürger kam eindeutig zu kurz. Mit rechnerischen und gestalterischen Tricks wurden die Vorteile gepriesen, die Nachteile unter den Tisch gekehrt.

Die Veranstalter haben sich für eine sachliche Auseinandersetzung mit dem Thema disqualifiziert.

---

<sup>21</sup> z.B. die unkommentierte Darstellung der Gewerbesteuerzahlen der Spedition Koch, der mangelnde Hinweis auf die auch jetzt schon erfolgenden Grundsteuerzahlungen, oder die Marginalität der anteiligen Umsatzsteuer.