S T A D T N O R D E N

Sitzungsvorlage	Wahlperiode	Beschluss-Nr:	Status
	2006 - 2011	**1127/2010/3.1**	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Bebauungsplan Nr. 92 der Stadt Norden: Gebiet: Hafen Norddeich; Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

16.08.2010 Bau- und Umweltausschuss
16.08.2010 Verwaltungsausschuss
23.08.2010 Rat der Stadt Norden

Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:	Organisationseinheit:
Heikes, 3.1	Stadtplanung und Bauaufsicht

Beschlussvorschlag:

1. **Nachträglich wird der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 92, die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.**

2. **Die listenmäßige Aufstellung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Stellungnahme der Verwaltung (Abwägung) wird als Anlage 1 zum Beschluss erhoben.**

3. **Der Rat der Stadt Norden beschließt nach Beratung der gem. § 3 Abs. 2 BauGB und gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen den Bebauungsplan Nr. 92 „Hafen Norddeich“ nach der Plandarstellung vom August 2010 als Satzung sowie die Begründung einschließlich Umweltbericht und Schallschutzgutachten.**

BÜ	StR	FB	RPA	FD	Erarbeitet von:

Sach- und Rechtslage:

Anlass und Ziele der Planung:
Der vom Rat am 26.04.2005 in öffentlicher Sitzung aufgestellte Bebauungsplan Nr. 92 soll auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenplanes Norddeich u. a. Fehlentwicklungen bezüglich des ruhenden Verkehrs regeln, Grünanlagen mit unterschiedlichen Funktionen festsetzen, die für ein Hafengebiet typischen Nutzungen festsetzen und evtl. auftretende Nutzungskonflikte im Vorfeld ausschließen.
Der Hafenbereich soll in drei Nutzungszonen aufgeteilt werden.
- Sondergebiet Hafen – Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen (Westhafen)
- Sondergebiet Hafen – Gewerbe- und Industriehafen (Osthafen)
- Sondergebiet Hafen – Fährhafen (Osthafen)

Für alle drei Zonen werden, entsprechend ihrer vorgesehenen Zuordnung, unterschiedliche Nutzungskataloge festgesetzt, aus denen eindeutig die zulässigen Nutzungen ersichtlich sind.
Der Hafenbereich, hier speziell die Mole, wird durch die dort endende Bahnlinie geteilt. Aus diesem Grund ist die Bahnlinie ein wichtiger Belang, der in der Bauleitplanung berücksichtigt werden muss. Die trennende Wirkung der Bahnlinie hat erhebliche Auswirkungen auf den im Hafenbereich ankommenden Kfz-Verkehr, den dort abzuwickelnden Fährverkehr und den ruhenden Verkehr mit sämtlichen anfallenden infrastrukturellen Einrichtungen.
Bedingt durch die neue B 72 mit ihren für die Inseln Norderney und Juist bestimmten Personenverkehre ist deren Abwicklung im Osthafen bzw. östlich der Bahnlinie bauleitplanerisch zu ordnen und zu konzentrieren. Hierzu tragen der ausreichende Platzbedarf und die an der Tunnelstraße entstandenen und geplanten Stellplätze bei.

Bereits 1994 ist ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt worden, der das Potential der möglichen Entwicklung des gesamten Norddeicher Ortskerns aufzeigen sollte. Einer der Ansatzpunkte war die Ideenfindung für eine neue Nutzung, Gestaltung und städtebauliche Einbindung der ausgedehnten Stellplatz- und Garagenflächen in der Ortsmitte. Die Ergebnisse des Wettbewerbes wurden mehrfach modifiziert und abschließend 2003 in einem überarbeiteten städtebaulichen Rahmenplan zusammengefasst, der die städtebaulichen Leitziele beinhaltet. Die Umsetzung der Rahmenplanung erfordert die Aufgabe der dortigen Parkplätze der Frisia-Reederei. Die an dem bisherigen Standort verbleibenden Parkplätze sind in erster Linie als Kundenparkplätze für die Wohn- oder Dienstleistungsnutzung vorgesehen. Die bisher als Parkplatz genutzten Flächen der Frisia-Reederei sollen für eine tourismusbezogene attraktive Bebauung bereitgestellt werden. Für die aufgegebenen Parkplätze der Frisia- Reederei wird an dem Standort an der Ortsumgehungsstraße durch die vorliegende Planung eines Parkhauses ein entsprechender Ausgleich geschaffen. Dieser städtebaulicher Ideenwettbewerb beruht auf einem Rahmenplan aus dem Jahre 1986. Hier wurde eine Ausgliederung des Verkehrs aus der Ortsmitte durch eine Ortsumgehung und die Zentrierung des ruhenden Verkehrs auf einem Großparkplatz vorgesehen. Aufbauend auf dieser Überlegung ist im Jahre 1987 ein Generalverkehrsplan für die Stadt Norden aufgestellt worden. Hier wurde der Ausbau einer Ortsumgehung von Norddeich bis zum Anschluss an die B 70 südlich von Norden untersucht. Im Jahr 1993 ist eine Parkraumkonzeption durch ein Planungsbüro erarbeitet worden. Der Bebauungsplan Nr. 77, inzwischen rechtsverbindlich, beruht auf dieser Parkplatzkonzeption. Diese sieht vor, dass insgesamt etwa 4.700 Parkplätze, überwiegend für Inselgäste, nördlich des Hafengeländes am Ende der Umgehungsstraße geschaffen werden. Die Inselgäste selbst sollen mit ihrem Gepäck auf die Fähren gebracht werden. Dabei ist es die Zielsetzung, ähnlichen Komfort anzubieten, wie bei einer Gepäckaufgabe im Flugverkehr.

Alle genannten Aspekte lassen sich im Rahmen eines integrierten Konzeptes, bei dem der Bebauungsplan Nr. 92 lediglich ein Baustein ist, nur verwirklichen, wenn die Nutzungen des Hafenbereiches den Nutzungen der Umgebung angepasst werden.

Die Stadt Norden geht davon aus, dass die Konzentration des Fährverkehrs auf dem Molenkopf und dem Ostteil des Hafens nicht auf Kapazitätsgrenzen stößt. Der Juist - Kfz-Verkehr kann mit Fertigstellung des Parkhauses weitgehend aus dem Hafenbereich entfernt werden. Dadurch werden die Nutzungsansprüche an Flächen im Ostbereich teilweise reduziert (Par-

ken, auch Busparken). Die Kutterflotte soll auf den Westbereich verlegt werden. Auch dadurch entstehen im Osten freie Kapazitäten. Der Nutzungsdruck auf den gesamten Hafen wird mit der Konzentration des An- und Abreiseverkehrs auf den Parkplatz bzw. das Parkhaus reduziert. Dadurch wird auch der Fährverkehr begünstigt. Das Parkhaus soll entweder privat finanziert oder in kommunaler Trägerschaft und gebaut werden. Die Stadt Norden hat auf die Investitionsentscheidung des Investors nur begrenzten Einfluss. Sie geht jedoch davon aus, dass die offenkundigen Vorteile des Parkraumkonzeptes für den Inselbesucher die Reederei gerade angesichts zunehmender Konkurrenz im Tourismus überzeugen werden, der Abwanderung von Touristen in andere Feriengebiete durch ein verbessertes Angebot entgegenzuwirken. Die Entwicklungspotentiale des Hafens sind durch die Rahmenbedingungen begrenzt. Die Logistik für Offshore-Technik lässt sich innerhalb des gesetzten Rahmens realisieren. Dies gilt insbesondere für die flächenbezogenen Schallleistungspegel. Sollten weitergehende Nutzungsansprüche an den Festsetzungen des Bebauungsplanes scheitern, dies gilt insbesondere für Nutzungsansprüche die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind, wäre ggf. über ein späteres Planänderungsverfahren zu prüfen, ob hierfür planerisch eine Möglichkeit geschaffen werden kann.

Es mag sein, dass es für eine störungsfreie Abwicklung des Fährverkehrs auch andere Lösungen gibt und selbst der bestehende Zustand nicht im engeren Sinne unzumutbar ist. Indes betrachtet es die Stadt Norden als ihr legitimes Planungsziel, die Verhältnisse zu verbessern und alle Entwicklungspotentiale, sowohl die des Hafens als auch die des Fremdenverkehrsortes (Nordseeheilbad) zu nutzen und zu verbessern. Bliebe der Hafen unbeplant, hätte die Stadt Norden keine Möglichkeit, den Inselparkverkehr im Hafen auszuschließen und auf die Parkflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 77 zu verweisen. Würde der Fährverkehr nicht auf die Ostseite des Hafens verlagert, so würde die Attraktivität des benachbarten Parkraumangebotes geschmälert, außerdem bliebe der unbefriedigende Zustand erhalten, dass die Bahnanlage von Fährpassagieren überquert werden muss. Schließlich wäre eine räumliche Trennung zwischen der Wohnnutzung jenseits des Hafens und der gewerblichen und verkehrlichen Nutzung im Hafen nicht gewährleistet, so dass die Aufwertung des Fremdenverkehrsstandortes wegen der verbleibenden Verkehrs- und Immissionsbelastung wesentlich erschwert würde.

Im Einwirkungsbereich des Hafens treffen unterschiedliche Nutzungen aufeinander und es besteht ein Immissionskonflikt, der im Rahmen der Bauleitplanung angemessen gelöst werden muss. Die Stadt hat die Empfehlungen der Gutachterin Zech GmbH vom 25.03.2010 übernommen und den Immissionskonflikt mit flächenbezogenen Schallleistungspegeln geregelt. Zugleich belegt das Gutachten, dass die aktuelle gewerbliche Betätigung keinen Beschränkungen unterliegt, allerdings sind Beschränkungen bei Veränderungen und Erweiterung nicht ausgeschlossen. Eine Erweiterung des Immissionsrahmens würde mit dem Ziel kollidieren, die benachbarte Wohn- und Freizeitnutzung aufzuwerten und wäre wegen der dort bereits jetzt bestehenden Schutzansprüche nicht Ergebnis einer gerechten Abwägung.

Bisherige Beschlusslage und Verfahrensschritte:

- Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 92 durch den Rat am 26.04.2005 (Vorlage: 1286/2005/3.1).
- Beschluss über die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB durch den Rat am 27.06.2007 (Vorlage 0267/2007/3.1).
- Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Bürgerbeteiligung) vom 27.10.2008 bis zum 28.11.2008.
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Beteiligung) mit Anschreiben vom 13.10.2008 und Frist bis zum 28.11.2008.
- Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) vom 28.04.2010 bis zum 31.05.2010
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB mit Anschreiben vom 15.04.2010 und Frist bis zum 31.05.2010

Ergebnisse der Beteiligungsverfahren:
Die aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB und gem. § 4 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen wurden einer Abwägung unterzogen und ggf. in die Planung aufgenommen. In der Begründung sind sie aufgeführt und bewertet worden.
Die aus dem Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) und gem. § 4 Abs. 2 BauGB (TÖB-Beteiligung) umfangreich eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Stellungnahme der Verwaltung werden als Anlage Bestandteil der Begründung und sind als Anlage 1 dieser Vorlage beigefügt.

Beschlussempfehlung und weiterer Verfahrensgang:
Die Verwaltung empfiehlt umseitig gefasste Beschlusspunkte. Umgehend nach Beschlussfassung durch den Rat wird die parallel zum Bebauungsplan Nr. 92 aufgestellte 2. Ergänzung des Flächennutzungsplans dem LK Aurich mit der Bitte um Genehmigung vorgelegt. Nach Erteilung der Genehmigung zur FNP-Ergänzung werden beide Bauleitpläne rechtskräftig durch Bekanntmachung im Amtsblatt und den hiesigen Tageszeitungen.

Anlagen: Anlage 1: Auflistung der Stellungnahmen; Anlage 2: Bebauungsplan und Begründung; Anlage 3: Festsetzungsempfehlung der Fa. Zech (Schallschutz); Anlage 4: Brutvogelerfassung;