

Ca. 2,3 Mio. Inselgäste werden jährlich über den Hafen abgefertigt. Dadurch besteht ein erheblicher Verkehrsdruck im Hafengebiet und im Ortskern von Norddeich. Die Garagen und Parkplätze der Reederei, teilweise im Ortskern von Norddeich stehen zu der freizeitorientierten Wohnnutzung im Konflikt und beeinträchtigen die Wohn- und Freizeitqualität des Ortsteils erheblich.

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. Zielsetzung ist dabei unter anderem eine Umnutzung der in der Ortsmitte gelegenen Parkplatzflächen für höherwertige Nutzungen. Als ein Element zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortskern von Norddeich ist ein Wasserzug geplant, der am Marktplatz beginnt und über die nordwestlich gelegenen Frisia-Flächen parallel zur Norddeicher Straße und dann in Südwest-Nordost-Richtung mit Querung der Norddeicher Straße an dem großen Kolk anbindet. Hier ergeben sich attraktive neue Standorte für Hotel-, Pensions- und Ferienhausnutzungen sowie Versorgungseinrichtungen sowie eine Aufwertung der Norddeicher Straße, die sich zur Flaniermeile entwickeln werden soll. 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

städtelbaulicher 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 4.500 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.

Der Einwand, nach Fertigstellung der B 72 (neu) würden die Verkehre nahezu reibungslos verlaufen, ist in Bezug auf Spitzenbelastung unzutreffend und greift auch vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Gesamtkonzeption zu kurz. Alle genannten Aspekte lassen sich im Rahmen eines integrierten Konzeptes, bei dem dieser Bebauungsplan lediglich ein Baustein ist, nur verwirklichen, wenn die Nutzungen des Hafengebietes den Nutzungen der Umgebung angepasst werden. 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 des Fremdenverkehrsortes zu nutzen und zu verbessern.

Die vorliegende Planung ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes, deren 1. Baustein mit dem Bau der Ortsumgehung und Teilen des konzentrierten Großparkplatzes bereits umgesetzt ist, weitere Bausteine werden durch die Bauleitplanung 92 gesichert.

<p>4) Die bisherigen Nutzungen haben Bestandsschutz für die Eigentümerin der Flächen, N-Ports, und für die Pächterin, die diese zulässigen Nutzungsrechte durch langfristigen Pachtvertrag erworben hat.</p> <p>Eine Änderung der zulässigen Nutzung ist planungsrechtlich ohne Entschädigung nicht zulässig. Auch unterliegen diese Änderungen einem Abwägungsgebot, dessen Verletzung die Wirksamkeit der Planung berührt. Die Begründungen lassen eine Abwägung mit den Interessen der Eigentümerin, der Pächterin und der Hafenbehörde vermissen. Die nicht nähere Begründung zur Verbesserung des Fremdenverkehrs reicht nicht aus.</p> <p>Es gibt diesbezgl. kein Konzept der Stadt zur Entwicklung des Fremdenverkehrs. Auch ist nicht erkennbar, dass ein geordneter Hafen-/Fährbetrieb ein Interessenwiderstreit zum Fremdenverkehr bedeutet. Eine bauleitplanerische Regelung, welcher Verkehr über welche Fährbrücken erfolgt, ist nicht möglich. Das sehen weder § 9 BBauG noch die BauNVO vor. Eine bauplanungsrechtliche Regelung, „dass der gesamte Fährverkehr im Osthafen abgewickelt werden soll“, ist daher un-</p>	<p>Bliebe der Hafen unbeplant, hätte die Stadt Norden keine Möglichkeit, den Insemparkverkehr 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.</p> <p>Zu 4. Alle bestehenden, genehmigten oder vertraglich abgesicherten Nutzungen genießen Bestandsschutz.</p> <p>Um eine städtebauliche Ordnung im Hafengebiet festzuschreiben, ist wegen der unterschiedlichen Hafennutzungen die Festsetzung von unterschiedlichen Sondergebieten erforderlich. Jedes Sondergebiet ist mit einem Nutzungskatalog ausgestattet, was die BauNVO unter § 11 Abs. 2 ausdrücklich vorsieht (Für das Sonstige Sondergebiet sind die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen).</p> <p>Die Festsetzung des SO2-Gebietes „Fährhafen“ macht die gewollte Zweckbestimmung deutlich und sichert die Umsetzung der Planungsziele.</p> <p>Derzeitige Wirtschaftliche Gründe können für Entwicklungsplanungen, wie es die Bauleitplanungen nun einmal sind, als Hinderungsgrund nicht herangezogen werden.</p> <p>Der Stadt Norden ist bekannt, dass eine Angebotsplanung wegen des Bestandsschutzes vorhandener Nutzungen lediglich eine langfristige Entwicklungsperspektive darstellt. Bei Neubau oder bei wesentlicher Änderung baulicher Anlagen ist der Bebauungsplan zu beachten.</p> <p>Die Stadt räumt der Umsetzung der städtebaulichen Ziele zur</p>
--	--

5.

<p>zulässig. Auch können Nutzungen im Hafengebiet nicht detailliert festgesetzt werden. Jede Nutzung umfasst ihre eigene Variationsbreite. Die Nutzungen des Westhafens und des Osthafens korrespondieren. Die zulässigen Fährbetriebe für einzelne Fähren können nicht jeweils bestimmten Verkehren zugeordnet werden.</p> <p>Auch kann die Entwicklung des Verkehrs zu den Inseln nicht für alle Zukunft vorhergesehen werden. Die Veränderungen zeigen schon jetzt, dass der Fährbetrieb vom Westhafen zur Zeit nicht aufgegeben werden kann. Auch sind die Möglichkeiten für eine zusätzliche Fähre im Osten sowohl aus der Belastung des Osthafens wie auch aus wirtschaftlichen Gründen zur Zeit nicht realisierbar.</p> <p>5) Der Bezug auf den städtebaulichen Vertrag mit der AGRNF und der Verweis auf eine Dienstbesprechung im Nds. Wirtschaftsministerium vom 25.09.2007 ist unzutreffend. Die Besprechung im Wirtschaftsministerium hatte einen anderen B-Plan zum Gegenstand und nicht die Regelung der Verkehre vom Westhafen und vom Osthafen.</p> <p>6) Die in der Begründung zum B-Plan angeführte „unmissverständliche Verkehrsregelung ausschließlich über die neue B 72“ unterliegt nicht diesem Verfahren, sondern einem gesonderten straßenverkehrsrechtlichen Verfahren. Das Vorhaben bedeutet eine Entwidmung oder Teilentwidmung einer öffentlichen Straße, die einer Interessenabwägung gegenüber den Nutzungsberechtigten bedarf.</p>	<p>Verbesserung der Gesamtsituation Norddeichs ein hohes Gewicht ein. Mit der Anbindung des Fährverkehrs an die neue B72 mit dem konzentrierten Parkplatzangebot kommt es zu einer verkehrlichen Entlastung und somit verbesserten Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Wohngebieten und dem vorhandenen Hotelbetrieb.</p> <p>Zu 5. Die Besprechung hatte den Bebauungsplan Nr. 77 der Stadt Norden zum Gegenstand und die Fertigstellung des Parkhauses. Der Bau des Parkhauses wirkt sich direkt auf die Verkehre im Hafengebiet aus und ist somit zu berücksichtigender Belang der vorliegenden Bauleitplanung. Ausfluss dieser Besprechung ist ein Hafengestaltungsplan von Thalen Consult, der u. a. Grundlage der vorliegenden Bauleitplanungen ist.</p> <p>Zu 6. Die Schließung/Entwidmung der Hafenstraße für den öffentlichen Kfz-Verkehr wird in einem gesonderten Verfahren geregelt. Der ÖPNV und der Fuss-/Radverkehr über die Hafenstraße bleiben weiter bestehen und ist im B-Plan als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „ÖPNV/F+R“ festgesetzt. Es wird lediglich eine Einschränkung der Nutzungsberechtigten vorgenommen.</p> <p>Der Anliegerverkehr kann über die Tunnelstraße das Hafengebiet weiterhin problemlos erreichen. Der Schwerlastverkehr, der wegen seiner evtl. Übergrößen die Tunnelstraße nicht benutzen kann, muss die auch eigens für diese Verkehre eingerichtete neue B 72 benutzen.</p>
--	--

6

<p>7) Die Ausführungen zur Lärmvorbelastung sind nicht verständlich. Bei der Berechnung werden die Lärmvorbelastungen aus den Parkflächen der Frisia AG für die Kontingentierung der Emissionswerte (<i>Anmerkung der Verwaltung: Immissionswerte oder Emissionswerte?</i>) für den Hafensbereich ermittelt. Die Lärmbeurteilung ist ein Argument gegen die Planung der Stadt, die Verkehre ausschließlich über den Osthafen abzuwickeln.</p>	<p>Zu 7. 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 Schalleistungspegeln 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.</p>
<p>Heinz und Jens Schmidt, vertreten durch RA Kaldewei vom 12.05.10 In oben bezeichneter Angelegenheit teile ich erneut mit, dass ich die rechtlichen Interessen der Herren Heinz und Jens Schmidt vertrete. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert. Sodann gebe ich für meine Mandantschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB folgende Stellungnahme zum ausgelegten Bebauungsplanentwurf ab:</p> <p>Zunächst nehme ich Bezug auf die mit Datum vom 27.11.2008 bereits abgegebene Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und mache diese voll umfänglich zum Gegenstand dieser Stellungnahme:</p>	
<p>RA Kaldewei für die Herren Heinz und Jens Schmidt vom 27.11.2008 zum Bebauungsplan</p> <p>1) In der oben näher bezeichneten Angelegenheit teilen wir mit, dass wir die Herren Heinz und Jens Schmidt anwaltlich vertreten. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert. Sodann geben wir für unsere Mandantschaft im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB</p>	<p>Zu 1) Wird zur Kenntnis genommen.</p>

7

<p>folgende Stellungnahme zum derzeit ausgelegten Bebauungsplanentwurf ab:</p> <p>2) Wie Ihnen bekannt ist, sind unsere Mandanten über die Gesellschaften HS Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft mbH sowie die Norddeicher Schiffswerft GmbH Eigentümer erheblicher Flächen im Osthafen.</p> <p>3) Sie üben auf den ihnen gehörenden Eigentumsflächen zahlreiche verschiedene gewerbliche Tätigkeiten aus. Diese betreffen zum einen handwerkliche Tätigkeiten. Insofern fungiert die Norddeicher Schiffswerft GmbH als Zulieferer für Volkswagen AG, betätigt sich im Stahl- und Metallbau und in der Arbeitnehmerverleihung.</p> <p>4) Zum anderen liegt ein wesentlicher Tätigkeitsbereich unserer Mandanten in dem Angebot touristischer Leistungen und Waren. Insofern wird von der Yachtzentrum Störtebeker GmbH ein Verkaufsladen für maritimes Zubehör sowie eine Bekleidungsabteilung betrieben, in der Segler- und Sportbekleidung vertrieben wird. Neben maritimen Zubehör wie Navigationssystemen, Tauwerk, Schiffsglocken etc. werden auch Schiffsmotoren sowie entsprechende Wartung und Service angeboten.</p> <p>5) Darüber hinaus verfügen unsere Mandanten über eine umfangreiche angepachtete Steganlage, die von zahlreichen Sport- und Freizeitbooten angefahren wird. Insofern bieten unsere Mandanten Pflege, Wartung und Reparaturen entsprechender Yachten an.</p> <p>6) Schließlich bieten sie mit der Teestube in unmittelbarer Angrenzung an die Steganlage ein gastronomisches Angebot an, dessen großflächige Ergänzung durch einen weiteren Restaurationsbetrieb bereits durch einen bauplanungsrechtlichen Vorbescheid abgesichert ist.</p> <p>7) Des Weiteren sind unsere Mandanten im Besitz einer bundesimmissionsschutzrechtlichen Genehmigung zur</p>	<p>Zu 2) Ist bekannt und wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 3) Insofern es sich um hafenspezifische Nutzungen handelt, sind diese nicht zu beanstanden. Falls die Nutzungen als VW-Zulieferer oder Arbeitnehmerverleihung den überwiegenden Teil des hafenspezifischen Betriebes einnehmen, ist dieses unzulässig. Entsprechende textliche Festsetzungen werden im Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Zu 4) Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 5) Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 6) Wird zur Kenntnis genommen. Die Teestube wurde zwischenzeitlich aufgegeben. Sie wurde durch eine hafenauffine Nutzung (Offshore) ersetzt.</p> <p>Zu 7) Ist bekannt und wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

8

Errichtung weiterer Bootshallen.

- 8) Bei dem Betrieb unserer Mandanten handelt es sich daher um einen typischen Mischbetrieb, der aufgrund der abgeschiedenen, aber auch exponierten Lage mitten im Hafen darauf angewiesen ist, sich auf mehreren Standbeinen zu bewegen, um unterschiedliche Konjunkturen und Trends in den jeweiligen Einzelsparten ausgleichen und abfedern und so in der Gesamtheit wirtschaftlich agieren zu können.
- 9) Die nun vorliegende Plankonzeption sieht vor, dass eine bauliche Nutzung des Areals unserer Mandantschaft nur im Rahmen des jetzigen Bestands möglich und jegliche baulichen Erweiterungen ausgeschlossen sind. Auch hinsichtlich der Nutzungsarten ist eine Ausweitung der wichtigen touristischen Tätigkeiten unserer Mandantschaft ausgeschlossen. Sie wird daher im Wesentlichen auf den passiven Bestandsschutz gesetzt. Darüber hinaus hat sie mit empfindlicher Beeinträchtigungen ihrer Kundenfrequenz zu rechnen, wenn sich in Umsetzung der planungsrechtlichen Vorgaben der Teil des Osthafens, in welchem sich das Areal unserer Mandantschaft befindet, zunehmend industriell entwickelt und somit für Kunden und Touristen mehr und mehr unattraktiv wird. Dies stellt eine unangemessene Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Geschäftsbetriebs unserer Mandantschaft dar. Sowohl im Hinblick auf den bestehenden Verkaufsladen als auch auf die bereits betriebene und die weitere planungsrechtlich abgesicherte Gastronomie führt die jetzige Plankonzeption zudem zur Schaffung einer Konfliktslage, da die geplanten industriellen und gewerblichen Nutzungen ein höheres Maß an Immissionen mit sich bringen, die negativ auf die Betriebe unserer Mandantschaft wirken. Dies widerspricht eklatant dem planerischen Gebot der Konfliktbewältigung.
- 10) Da bisher nur eine äußerst rudimentäre Begründung der Plankonzeption vorliegt, kann auch die diesseitige Stellungnahme von nur geringer Begründungstiefe sein.

Zu 8-9) Der Osthafen war von jeher darauf ausgerichtet, den gewerblichen bzw. industriellen Bereich (Werften etc.) abzudecken. Er ist daher hinsichtlich seiner zulässigen gewerblichen Nutzungen von den übrigen Hafengebieten (Fährhafen und Freizeit-/Tourismus-/Fischereihafen) abzugrenzen. In einem mehr oder weniger industriell genutzten Hafengebiet, wie es sich zur Zeit in Norddeich darstellt, müssen dort zulässige Gewerbebetriebe gegen die Genehmigung störepfindlicher Nutzungen wie z. B. Restaurationsbetriebe geschützt werden. Es ist zu befürchten, dass später die Einschränkung der emittierenden Anlagen eines gewerblich/industriell ausgelegten Hafengebiete gefordert werden.

Die Aufgabe der Bauleitplanung ist es, diese Bereiche städtebaulich zu ordnen und die bestehenden Nutzungen, sofern sie den städtebaulichen Zielen in diesen Stadtbereich nicht entgegenstehen, zu sichern. Der anstehenden Bauleitplanung entgegenstehende Nutzungen wie die Restaurationsbetriebe im Gewerbe- und Industriehafen können im Rahmen des Bestandsschutzes weiterbetrieben werden.

Die allgemeine Zulässigkeit derartiger störepfindlicher Nutzungen würde die Weiterentwicklung des Gewerbe- und Industriehafens, auch hinsichtlich seiner Mitwirkung an den Offshoreprojekten der Windenergie empfindlich einschränken.

Eine Konfliktslage ist bereits jetzt schon durch die Werftanlage und die gastronomischen Betriebe des Betreibers hervorgerufen worden und ist wesentlich vom Betreiber so in Kauf genommen worden.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass N-Ports als Verpächter der Räumlichkeiten in einem privatrechtlichen Vertrag die Nutzung geregelt hat. Es sind lediglich hafenspezifische Nutzungen zulässig. Nutzungen, die einer gewerblichen Nutzung und Weiterentwicklung des Hafens entgegenstehen, sind ausgeschlossen.

Zu 10) siehe zu 8-9

Ergänzend hierzu wird erwähnt, dass sämtliche gastronomischen Betriebe aufgegeben (Teestube) bzw. nicht umgesetzt wurden/nicht

9

Insbesondere auch die Darstellung des Hafengebietes in die unterschiedlichen Sondernutzungszonen ist in Ansehung der unter 5.2.3.3 dargestellten anderweitigen Planungsmöglichkeiten jedoch äußerst zweifelhaft. Die Teilung des Osthafens in zwei unterschiedliche Nutzungsgebiete wird damit begründet, dass Nutzungen, insbesondere die der Restaurationsbetriebe, dem jeweiligen Charakter einem der beiden Hafengebiete eindeutig zugeordnet werden können müssen. Genau diese Planungsvorgabe kann bei der jetzigen Konzeption jedoch nicht umgesetzt werden, da sich auch in der Sondergebietszone des Areals unserer Mandantschaft die bereits bestehende Gastronomie sowie der weitere bauplanungsrechtlich bereits abgesicherte Restaurationsbetrieb unserer Mandantschaft befindet. Es stellt eine unzumutbare Beeinträchtigung unserer Mandantschaft dar, wenn ihr die in der Sondergebietszone II zulässigen Nutzungsarten untersagt werden. Aufgrund der Speziallage mitten im Hafengebiet ist unserer Mandantschaft darauf angewiesen, alle hafentypischen Nutzungen möglichst umfassend ausüben zu können, um die wirtschaftliche Grundlage ihrer Betriebe dauerhaft zu sichern. Insofern muss sich jedenfalls die Sondergebietszone II auch auf das Areal unserer Mandantschaft erstrecken.

- 11) Auch die Festlegung der Baugrenzen auf das Maß der bereits bestehenden Bebauung ist weder nachvollziehbar noch sachgerecht. Insofern werden den im Hafengebiet liegenden Grundstückseigentümern bezüglich eines Großteils ihrer Grundstücksareale jegliche Möglichkeiten baulicher Nutzung und damit wirtschaftlicher Betätigung genommen. Dies hat weitgehend enteignungsrechtlichen Charakter und ist daher scharf abzulehnen.

umgesetzt werden durften (keine Genehmigung für die Nutzungsänderung Schlosserei in Gastronomiebetrieb von NPorts für den Pächter). Die Plankonzeption ist eingehend begründet worden. Auf die Ausführungen zu den Einwänden der Reederei (s. Seiten 1-7) wird verwiesen. Die „Hafenteilung“ wird durch die Bahnhofsmole nahegelegt. Sinnvoll ist es, die lärmintensiven Nutzungen im Osten und die weniger lärmintensiven Nutzungen im Westen zu konzentrieren und Konflikte mit der benachbarten Wohn- und Freizeitnutzung zu verringern. Die Sondergebietszone 2 betrifft den Fährhafen. Diese Zone sollte möglichst nahe dem Bahnhof zugeordnet sein, um Verkehre von Reisenden im Hafengelände möglichst gering zu halten.

Zu 11) Die Festsetzung der Baugrenzen ist nicht auf das Maß der vorh. Bebauung beschränkt, sondern lässt genügend Raum für Erweiterungen. Auf den Freiflächen außerhalb der überbaubaren Flächen sind weitere im Nutzungskatalog unter §§ 1 - 3 der textl. Festsetzungen festgeschriebene Nutzungen zulässig, die den im Hafengebiet liegenden Grundstückseigentümern genügend Freiraum zur gewerblichen Entwicklung geben.

Die Einwanderer verfügen über weitere Genehmigungen, die ihnen eine Hallenerweiterung ermöglichen. Eine Einschränkung der aktuellen realistischen Entwicklungsmöglichkeiten ist nicht absehbar. Im übrigen beruht die Festsetzung der Baufenster auf der Immissionskontingentierung. Da diese den Rahmen des noch

<p>12) Nach dem derzeitigen Stand der Dinge halten wir die gesamte Plankonzeption für fehlerhaft und rechtswidrig und fordern die Verwaltung insofern auf, eine Konzeption vorzulegen, die die Verwirklichung städtebaulicher Ziele in Einklang mit den berechtigten schützenswürdigen Interessen der Grundstückseigentümer erwarten lässt.</p>	<p>Umweltverträglichen im Rahmen des Interesses der Gewerbetreibenden voll ausschöpft, müssen neue Baufenster Kompensationen an anderer Stelle auslösen. Schließlich ist eine bauliche Erweiterung der Werft nur in Richtung Osten denkbar, also im Bereich der Anlandungsflächen und dies ist nicht naheliegend. Schließlich würde ein zu großer Entwicklungsrahmen weitere Ausgleichsmaßnahmen erfordern, obwohl gegenwärtig noch nicht absehbar ist, ob dieser Rahmen ausgeschöpft wird. Die bessere Alternative ist es daher, für den Fall, dass sich der Rahmen als eng erweist, die Möglichkeit der Befreiung oder der Planänderung in Betracht zu ziehen.</p> <p>Zu 12) Da es sich bei der Aussage um die subjektive Widergabe einer Interessenlage handelt, wird diese zur Kenntnis genommen. Die vorliegende Planung ist im Rahmen einer sachgerechten objektiven Bearbeitung unter Berücksichtigung aller erkennbaren abwägungsrelevanten Belange erarbeitet worden und schützt nicht nur die Interessen der Gewerbetreibenden/Grundstückseigentümer, sondern auch die der benachbarten Wohnbereiche außerhalb des Plangebietes. Die Stadt gibt der Umsetzung der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Situation im Nordseeheilbad Norddeich den Vorrang vor privaten Einzelinteressen und nimmt diesbezügliche Einschränkungen in Kauf.</p>
<p>Ende der Stellungnahme vom 27.11.2008</p> <p>Ergänzend trage ich für meine Mandantschaft Folgendes vor:</p> <p>1. Unzulässige Begrenzung der baulich nutzbaren Flächen durch Baugrenzen Die privaten Belange meiner Mandantschaft werden zunächst durch die Ziehung enger Baugrenzen, die ausschließlich eine bauliche Nutzbarkeit im Rahmen des jetzigen Bestands zulassen, unzulässigerweise beschränkt. Nach der jetzigen Planungskonzeption müssten weite Bereiche der Areale meiner</p>	<p>Zu 1. Die Festsetzung der Baugrenzen ist nicht auf das Maß der vorh. Bebauung beschränkt, sondern lässt genügend Raum für Erweiterungen. Desweiteren liegt eine unbefristete Baugenehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz vor, die die Erweiterung der vorh. Halle um zwei weitere Hallen vorsieht, die größtenteils außerhalb des geplanten Bauteppichs liegen, jedoch zulässig sind. Die nicht überbaubaren Flächen des Areals sind im Rahmen der in § 3</p>

<p>Mandantschaft baulich ungenutzt bleiben, da sie sich außerhalb der festgesetzten Baugrenzen befinden. Meine Mandantschaft ist jedoch auf die weitgehende bauliche Ausnutzung des ihr gehörenden Areals zur wirtschaftlichen Nutzung angewiesen. Die grundsätzlich bestehende Baufreiheit ist Ausfluss des grundgesetzlich verankerten Eigentumsrechts, welches nur bei Vorliegen entsprechend gewichtiger Gründe beschränkt werden darf. Diesbezüglich sind jedoch keinerlei städtebauliche Gründe oder entgegenstehende Belange ersichtlich, die eine Begrenzung der baulichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke meiner Mandantschaft in der vorgesehenen Weise begründen könnten. Der einzig nachvollziehbare limitierende Aspekt einer Bebauung könnte allenfalls in der Lärmkontingentierung des Plangebietes zum Schutz benachbarter Baugebiete darstellen.</p> <p>Insofern ist jedoch festzustellen, dass relevante oder erhebliche Lärmimmissionen von dem Betriebsgrundstück meiner Mandantschaft allenfalls auf die Immissionspunkte 06 und 07 einwirken können. Insofern wurden aktuelle Lärmimmissionen von 48,5 dB(A)tags bzw. 53,2 dB(A)tags gemessen. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans sollen hingegen für diese Immissionspunkte 61,0 bzw. 61,5 dB(A)tags zulässig sein. Insofern wäre noch ein Lärmpotential von mindestens 7,8 dB(A)tags vorhanden, welches für zusätzliche gewerbliche Nutzungen meiner Mandantschaft ausgenutzt werden könnte. Daher kann auch nichts gegen die Errichtung hierfür erforderlicher baulicher Anlagen sprechen.</p> <p>Im Übrigen könnte dem Aspekt des Immissionsschutzes durch die Festsetzung geeigneter Lärmschutzvorrichtungen auf den Grundstücken meiner Mandantschaft ausreichend Rechnung getragen werden. Entsprechende Festsetzungen würden bei gleicher Effizienz weit weniger einschneidend für die wirtschaftlichen Interessen und Belange meiner Mandantschaft wirken, weshalb die jetzt vorgesehene weitgehende Beschränkung der Bebaubarkeit</p>	<p>der textl. Festsetzungen (SO3-Gebiet) aufgeführten Nutzungen für den vorh. Betrieb nutzbar.</p> <p>Die Ausführungen zum Lärmschutz werden zur Kenntnis genommen. Die Gegenüberstellung der zu erwartenden Geräuschsituation aus der Emissionskontingentierung und der Betriebsaufnahmen zeigt, dass die angegebenen Nutzungen im Bebauungsplan Nr. 92 umsetzbar sind, ohne einen Betrieb in seinen gewerblichen Tätigkeiten einzuschränken oder ggf. notwendige weitergehende Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan durchführen zu müssen.</p> <p>Die Berechnungsergebnisse zur Emissionskontingentierung zeigen weiterhin, dass bei Einhaltung dieser Werte in der umliegenden Nachbarschaft die jeweils zugehörigen Immissionsrichtwerte gem. TA Lärm durch die Gesamtgeräuschsituation aus Gewerbelärmwirkungen eingehalten werden.</p> <p>Die Kontingentierung dient dem Schutze beider Interessengruppen, den Gewerbetreibenden und den schützenswerten angrenzenden Baugebieten des Hafens, und findet somit als abwägungsrelevanter Belang in der Planung Berücksichtigung.</p> <p>Bezüglich der Ausnutzung des angesprochenen Areals sind Schallschutzgesichtspunkte planungsrechtlich nicht relevant.</p> <p>Die Einwanderheber verfügen über weitere Genehmigungen, die ihnen eine Hallenerweiterung ermöglichen. Eine Einschränkung der aktuellen realistischen Entwicklungsmöglichkeiten ist nicht absehbar. Im übrigen beruht die Festsetzung der Baufenster auf der Immissionskontingentierung. Da diese den Rahmen des noch Umweltverträglichen im Rahmen des Interesses der Gewerbetreibenden voll ausschöpft, müssen neue Baufenster Kompensationen an anderer Stelle auslösen. Schließlich ist eine bauliche Erweiterung der Werft nur in Richtung Osten denkbar, also im Bereich der Anlandungsflächen und dies ist nicht naheliegend. Schließlich würde ein zu großer Entwicklungsrahmen weitere Ausgleichsmaßnahmen erfordern, obwohl gegenwärtig noch nicht absehbar ist, ob dieser Rahmen ausgeschöpft wird. Die bessere Alternative ist es daher, für den Fall, dass sich der Rahmen als eng</p>
---	--

unverhältnismäßig und daher abwägungsfehlerhaft wäre.

Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass ein für meine Mandantschaft von der Firma IEL GmbH im April 2008 angefertigtes Schallschutzgutachten zu geplanten PKW- Stellplätzen auf den Grundstücken meiner Mandantschaft (1.000 Außenplätze und 250 Hallenplätze) zu dem Ergebnis kommt, dass die durch eine solche Nutzung verursachten Beurteilungspegel um mehr als 10 db(A) unterhalb des zulässigen Immissionsrichtwertes liegen und daher die benachbarte Wohnbebauung an der Tunnelstraße außerhalb des Einwirkungsbereichs der geplanten PKW- Stellplätze liegt. Das Gutachten wird dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt. Entsprechendes kann erst recht für Nutzungen angenommen werden, die innerhalb von Gebäuden stattfinden, da diese Nutzungen bereits durch die Gebäudehülle abgedämmt werden. Daher können Schallschutzgesichtspunkte einer weitgehenden baulichen Ausnutzung der Grundstücke meiner Mandantschaft nicht entgegen stehen.

2. Mangelnde Berücksichtigung der privaten Belange meiner Mandantschaft bei der Festsetzung der zulässigen Art der baulichen Nutzungen

Auch die Festsetzungen zur Art der im SO-3 Gebiet zulässigen baulichen Anlagen und Nutzungen beeinträchtigen die privaten und wirtschaftlichen Belange meiner Mandantschaft über Gebühr. Aufgrund verschiedener Windkraft-Offshore-Projekte vor den ostfriesischen Inseln nimmt die Bedeutung des Standortes Norddeich als Versorgungs-/bzw. Basishafen für entsprechende Offshore-Projekte und deren Betreiber stark zu. Insofern hat auch meine Mandantschaft bereits damit begonnen, sich im Offshore- Geschäft zu betätigen und Teile ihrer Immobilien an Betreibergesellschaften als Verwaltungsgebäude vermietet. Für die positive wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens meiner Mandantschaft ist es von essentieller

erweist, die Möglichkeit der Befreiung oder der Planänderung in Betracht zu ziehen.

Entsprechend dem gesamtträumlichen Zielkonzept ist eine Konzentration der Stellplätze für die Inselversorgung an der neuen B72 vorgesehen, um eine übersichtliche Verkehrslenkung und eine verkehrliche Entlastung des Ortskerns, die letztendlich auch zum Schutz vor Immissionen beiträgt, zu erhalten.

Zu 2. In § 3 der textlichen Festsetzungen heißt es u.a. zu den zulässigen Nutzungen: „Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb des Gewerbe- und Industriefhafens wie z. B.: Werften mit betriebsbezogenen Anlagen und Einrichtungen, Hafenspezifische Gewerbebetriebe aller Art, Fisch verarbeitende Betriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze, Bauhöfe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Sanitäranlagen“.

Es handelt sich um eine beispielhafte nicht abschließende Aufzählung von gewerblichen Nutzungen im SO3-Gebiet, die u.a. – nicht namentlich erwähnt – das Offshore – Geschäft mit einbezieht.

Die Belange des Einwenders werden somit berücksichtigt.

Bedeutung, dass dieser eine Ausweitung der Betätigung im Offshore-Geschäft möglich ist. Dazu muss sie in der Lage sein, hiermit in Verbindung stehende bauliche Anlagen zu errichten oder Nutzungen zu eröffnen. Es wird daher angeregt, für den Bereich des SO-3 Gebietes als zulässige Anlagen und Nutzungen ausdrücklich auch solche aufzunehmen, die dem Betrieb und der Unterstützung von Offshore-Tätigkeiten dienen. Hierbei handelt es sich um klassische gewerbliche Tätigkeiten, so dass entgegenstehende Belange, die einer entsprechenden Aufnahme in das Sondergebiet entgegenstehen könnten, nicht ersichtlich sind. Nutzungen im Zusammenhang mit Offshore- Tätigkeit stehen vielmehr im Einklang mit der beabsichtigten Zwecksetzung des SO-3 Gebietes.

3. Unzulässiger Ausschluss von Dauerparken

Schließlich werden die privaten Belange meiner Mandantschaft dadurch unangemessen beschnitten, dass im SO-3 Gebiet das Dauerparken, beispielsweise für Inselbesucher, nicht zulässig sein soll. Insofern ist zu konstatieren, dass das gewerbliche Anbieten von Pkw-Stellplätzen ein lukratives Geschäft darstellen kann und daher für die wirtschaftlichen Interessen meiner Mandantschaft von besonderer Bedeutung ist. Der Stellenwert und die Bedeutung dieser baulichen Nutzung für die wirtschaftlichen Interessen meiner Mandantschaft wird bereits dadurch deutlich, dass sich diese seit nunmehr mehr als 5 Jahren und unter Ausnutzung des gesamten verwaltungsgerichtlichen Instanzenzugs darum bemüht, eine dahingehende Baugenehmigung zu erhalten.

Dem privaten Interesse meiner Mandantschaft an einer solchen baulichen Nutzung ist daher entsprechendes Gewicht beizumessen. Dieser Belang muss sich auch im Rahmen der Abwägung durchsetzen, da entgegenstehende gewichtige Belange nicht zu erkennen sind. Insbesondere vor dem Hintergrund des Anlasses und der Ziele der Planungen zum Bauungsplan Nr. 92 sind städtebauliche Belange,

Zu 3. Die Infrastruktur des Hafens und das gesamte Verkehrsnetz ist für die Aufnahme einer größeren Anzahl von Kraftfahrzeugen der Inselbesucher nicht ausgelegt und ist deshalb in den städtebaulichen Entwicklungsplanungen nicht vorgesehen.

Aus diesem Grunde wurde für den Bereich am Ende der neuen B 72 ein Bauleitplanverfahren für einen Großparkplatz durchgeführt, der zwischenzeitlich realisiert wurde und der den überwiegenden ruhenden Verkehr der Inselbesucher aufnimmt.

Die Hafenanlage dient der Vorbereitung des Seetransportes. Dazu zählt das Aufstellen von Fahrzeugen, die für den Seetransport nach Norderney vorbereitet werden. Das Abstellen von Fahrzeugen für Besucher, die für einen längeren Zeitraum die Inseln besuchen möchten, zählt nicht dazu und ist somit keine hafensbezogene Nutzung.

Desweiteren ist es städtebauliches Ziel, den überwiegenden Kfz-Verkehr aus dem Ortskern Norddeichs und dem Norddeicher Hafen herauszunehmen, um diese Bereiche planerisch und touristisch aufzuwerten, um dem Standard eines Nordseeheilbades gerecht zu werden. Die Verkehre werden in der Bauleitplanung lediglich auf die durch den Hafenbetrieb verursachten zulässigen Nutzungen be-

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

die einer entsprechenden Nutzung im SO-3 Gebiet entgegenstehen, nicht ersichtlich. So ist es gerade Gegenstand der städtebaulichen Vorstellungen der Stadt Norden, die Abwicklung der Personenverkehre im Osthafen bzw. östlich der Bahnlinie bauleitplanerisch zu ordnen und zu konzentrieren. Auch das Areal meiner Mandantschaft befindet sich im Osthafen, so dass das Angebot entsprechender Parkflächen auch für Urlauber gerade im Einklang mit den städtebaulichen Planungen steht.

Sofern es weiterer Zweck des Bebauungsplans ist, Fehlentwicklungen bezüglich des ruhenden Verkehrs im Plangebiet zu regeln, so ist festzustellen, dass das Angebot von Parkflächen auf den Arealen meiner Mandantschaft ebenfalls zur Entlastung des im Hafen herrschenden Parkdrucks führen würde und daher dazu beitragen würde, dass weniger parkende Fahrzeuge entlang der Entschließungsanlagen des Hafengebiets parken und diese verstopfen würden. Vielmehr würden entsprechende Fahrzeuge dann auf den abgeschlossenen und um-zäunten Arealen meiner Mandantschaft geparkt. Auch aus diesem Aspekt steht eine entsprechende Nutzungsart im Einklang mit den städtebaulichen Vorstellungen. Städtebauliche Belange, die ein Bedürfnis dafür darstellen könnten, sämtliche Parknutzungen auf dem Großparkplatz der Rederei Frisia zu konzentrieren sind weder ersichtlich noch in irgendeiner Weise dargetan. Insofern dürfte es vielmehr verkehrstechnisch von Vorteil sein, wenn zwei alternative, jeweils konzentrierte Parkareale angeboten werden, um Stauungen, insbesondere zu Spitzenverkehrszeiten zu vermeiden.

Auch im Hinblick auf die gem. § 1 Abs. 6 Ziff. 8 a BauGB zu berücksichtigende Planungsleitlinien, wonach die Interessen der Wirtschaft, insbesondere ihrer mittelständischen Struktur, zu fördern sind, und unter Berücksichtigung des konkreten Ansiedlungsbegehrens meiner

schränkt, was zur Verkehrssicherheit und zur Sicherheit der Gäste in allen Hafenbereichen entscheidend beiträgt.

Für die Entlastung des Hafens bezüglich des ruhenden Verkehrs wurde der inzwischen rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 77 aufgestellt. Nach Fertigstellung aller in dieser Bauleitplanung vorgesehenen Anlagen und Einrichtungen einschließlich Parkhaus und i. V. m. der Fertigstellung der neuen B 72 sind alle städtebaulichen Vorgaben für eine geordnete Abwicklung aller im Hafenbereich anfallenden Verkehre geregelt worden. Unter Berücksichtigung dieser planerischen Entwicklungen wurde speziell für den Hafenbereich der Bebauungsplan Nr. 92 aufgestellt, um auch hier, korrespondierend mit den angrenzenden Gebieten, eine städtebauliche Ordnung herbeizuführen.

Die Stadt Norden verbindet mit dem Parkhausprojekt ein klares städtebauliches Anliegen. Sie nutzt ihre Planungshoheit, um dem Parkhaus quasi eine Monopolstellung zu vermitteln und um dadurch den wirtschaftlichen und städtebaulichen Erfolg des Parkhauses sicherzustellen. Es soll vermieden werden, dass sich zu dem Parkhausangebot im räumlichen Umfeld des Hafens weitere Konkurrenz ansiedelt, die den wirtschaftlichen Betrieb des geplanten Parkhauses unmöglich werden lässt und somit dem Städtebauliches Ziel, die Konzentration des ruhenden Verkehrs im Sinne der Gesamtkonzeption zu realisieren, zuwiderläuft.

Des Weiteren ist die Infrastruktur des Hafens und das gesamte Verkehrsnetz für die Aufnahme einer größeren Anzahl von Kraftfahrzeugen der Inselbesucher nicht ausgelegt und ist deshalb in den städtebaulichen Entwicklungsplanungen nicht vorgesehen.

15

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

Mandantschaft ist das Dauerparken im SO-3 Gebiet als zulässige Nutzung vorzusehen. Der Standort meiner Mandantschaft stellt nämlich einen der wenigen geeigneten Alternativstandorte für ein größeres Parkareal dar, an welchem die Reederei Frisia keine Nutzungsrechte hat. Der Bebauungsplan muss aber im Sinne der vorgenannten Planungsleitlinie ein Konzept verfolgen, welches einer offenkundigen Zementierung einer dauerhaften Monopolstellung der Reederei Frisia im Parkplatzbereich entgegen wirkt. Dies ist auch für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Norden und deren Attraktivität als Feriengebiet essentiell, da durch geeigneten Wettbewerb im Parkplatzbereich die Gewähr dafür besteht, dass marktgerechte Konditionen angeboten werden und keine Monopolpreise verlangt werden und eine schlechte Servicequalität angeboten wird.

Ein weiterer öffentlicher Belang, der für die Aufnahme des Dauerparkens für Inselurlauber als zulässige Nutzung in dem Bebauungsplan streitet, liegt darin, die Stadt Norden vor erheblichen Schadenersatzansprüchen meiner Mandantschaft zu bewahren. Insofern wurde bereits darauf hingewiesen, dass meine Mandantschaft derzeit auf dem Klageweg die Erteilung einer Baugenehmigung für den Betrieb von Kfz-Stellflächen verfolgt. Insofern hat das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 03.02.210 die Entscheidung des niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts über die Nichtzulassung der Revision gegen dessen Urteil vom 22.07.2009 aufgehoben und die Revision mit der Begründung zugelassen, dass das Urteil des niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts von gleich drei Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts abweicht und auch auf diesen Abweichungen beruht. Da die Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts Niedersachsen, die nun vom Bundesverwaltungsgericht wegen Divergenz gerügt wurden, zentral für die Entscheidung waren, das Bauvorhaben meiner Mandantschaft als unzulässig anzusehen, bestehen nunmehr ganz überwiegende Aussichten dahingehend, dass das Bundesverwaltungsgericht das

Aus diesem Grunde wurde für den Bereich am Ende der neuen B 72 ein Bauleitplanverfahren für einen Großparkplatz durchgeführt, der zwischenzeitlich realisiert wurde und der den überwiegenden ruhenden Verkehr der Inselbesucher aufnimmt.

Durch die Konzentration der Parkverkehre für die Inselversorgung wird eine Belastung von Wohn- und Mischgebieten an der Tunnelstraße vermieden, da zum SO 3 - Gebiet eine direkte Zufahrt an die B 72 neu besteht.

Eine Hafenanlage dient der Vorbereitung des Seetransportes. Dazu zählt das Aufstellen von Fahrzeugen, die für den Seetransport nach Norderney vorbereitet werden. Das Abstellen von Fahrzeugen für Besucher, die für einen längeren Zeitraum die Inseln besuchen möchten, zählt nicht dazu und ist somit keine hafensbezogene Nutzung.

Zusätzlich würde die Erschließung eines Parkplatzes im besagten Hafenbereich bewältigungsbedürftige Spannungen aufwerfen. Die bestehenden Straßen, die derzeit die Schiffswerft sowie Lagerplätze und Spülfelder erschließen, sind aufgrund vorliegender verkehrsgutachterlicher Stellungnahmen nicht in der Lage, zusätzlich den Stellplatzverkehr aufzunehmen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und tragen aufgrund des schwebenden Verfahrens zu keiner Änderung der Bauleitplanung bei.

Die Stadt Norden geht davon aus, dass das BVerwG die Rechtsauffassung der Vorinstanzen bestätigt. Wegen der Entscheidung der Vorinstanzen bestehen Amtshaftungsansprüche gegen die Stadt Norden nicht. Die Planung würde nur dann eine Entschädigungspflicht nach Enteignungsgrundsätzen auslösen, wenn dem Eigentum jedwede angemessene Bodennutzung verwehrt würde. Dies ist nicht der Fall, wenn aus einer Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten lediglich eine Möglichkeit ausgeschlossen wird.

16

Parkplatzvorhaben meiner Mandantschaft als zulässig ansehen wird.

Sofern das Bauvorhaben dennoch aufgrund entgegenstehender Festsetzungen des Bebauungsplans scheitern sollte, hätte die Stadt Norden sowohl aus dem Gesichtspunkt der Amtshaftung als auch im Rahmen des Planungsschadens mit Schadenersatzansprüchen meiner Mandantschaft in Höhe eines hohen einstelligen Millionenbetrages zu rechnen. Eine Pflichtverletzung der Stadt Norden liegt bereits deshalb vor, weil sie den Bauantrag meiner Mandantschaft nicht in angemessener Frist beschieden hat. Folglich wurde seitens meiner Mandantschaft Untätigkeitsklage erhoben. Der Bauantrag meiner Mandantschaft wurde bis zum heutigen Zeitpunkt nicht durch die Stadt Norden beschieden. Da insofern eine Pflichtverletzung der Stadt Norden offenkundig vorliegt, wären auch sämtliche aus der zu Unrecht nicht erteilten Baugenehmigung entstandenen Schäden zu ersetzen. Diese belaufen sich aufgrund der zu prognostizierenden Gewinneinbußen über einen Zeitraum von mittlerweile über fünf Jahren, wie bereits erwähnt, in Höhe eines hohen einstelligen Millionenbetrages.

4. Es wird daher beantragt, den privaten Belangen meiner Mandantschaft angemessen Rechnung zu tragen und im Bebauungsplan Festsetzungen zu treffen, die meiner Mandantschaft eine bauliche Ausnutzung ihres Grundstücks nach der im Bebauungsplan vorgesehenen Geschlossflächenzahl 2,0 bzw. Grundflächenzahl 0,8 ermöglicht und darüber hinaus als zulässige Nutzungen das gewerbliche Anbieten von Kfz-Stellflächen für Dauerparker und Anlagen und Nutzungen im Zusammenhang mit Offshore-Tätigkeiten darzustellen.

Zu 4. Die Ausnutzbarkeit des Grundstücks ist in Verbindung mit den Festsetzungen ausreichend. Bei der Ausnutzung der GRZ von 0,8 werden neben den Hauptanlagen (Hallen) u. a. auch Nebenanlagen und versiegelte Flächen mit angerechnet. Somit ist eine volle Ausschöpfung der GRZ schnell erreicht.

Wenn die GFZ von 2,0 als mathematisches Produkt aus GRZ und Anzahl der Vollgeschosse (II) nicht übereinstimmt, bedeutet das nicht eine fehlende Bestimmtheit der Festsetzungen, sondern nur, dass eine der die bauliche Nutzung umhüllenden Maßfaktoren nicht voll ausgenutzt werden können.

Zu den Kfz-Stellplätzen und Offshore-Tätigkeiten wurde im Zuge dieser Abwägung bereits eingegangen.

Hotel Fährhaus-Kirstin Klug-Fröhlich/Stafan Fröhlich vom 26.05.2010
Nach Einsichtnahme in die Entwürfe der Bauleitpläne für den Norddeicher Hafen möchten wir Ihnen als Eigentümer und Betreiber des Hotels Fährhaus in Norddeich und damit als direkt von der verkehrlichen Entwicklung Betroffene folgende Änderungswünsche unterbreiten. Vorab möchten wir Ihnen bestätigen, dass wir sehr an einer Beruhigung des Hafengebietes interessiert sind und dieses auch in der vorliegenden Planung grundsätzlich berücksichtigt sehen.

Durch die Öffnung der Umgehungsstraße hat sich aber das Verkehrsaufkommen direkt vor unserem Hotel unerträglich stark erhöht, was vor allem daran liegt, dass die Norderney-Urlauber nicht den direkten Weg auf die Umgehungsstraße nach Hause wählen, sondern bestimmt 80% aller Pkws über die Hafenstraße auf die alte B 72 fahren.

Ferner werden Umgehungsstraße und Hafenstraße nun auch als Hauptzufahrtsstraßen von den Norddeicher Gästen und Taxis genutzt. Auch der Schwerlastverkehr trägt nicht unerheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen in der Hafenstraße.

Wenn zu den Hauptanreisetagen alle Verkehre zusammentreffen und die Bahnschranken an der Hafenstraße geschlossen werden, ist der zeitweilige Verkehrskollaps perfekt.

Unseres Erachtens sind daher bis zur Umsetzung des Bebauungsplanes 92 verkehrslenkende Maßnahmen dringend erforderlich.

Wir möchten Sie deshalb bitten, zu prüfen, ob es möglich ist, das Rechtsabbiegen vom Norderney Fähranleger kommend auf die Hafenstraße zu unterbinden. Jeder Gast, der vielleicht zum Tanken, Einkaufen etc. noch nach Norddeich hineinfahren möchte, kann dies auch über die Ausfahrt Tunnelstraße erreichen.

Ein weiterer Vorschlag betrifft die Anreise/Abreise des Juister Gastes. Wir würden dafür plädieren, dass die Anfahrt/Abfahrt des Juister Urlaubers bis zur endgültigen Umlegung des Fähranlegers in den Osthafen, wieder zurück auf die alte B 72 (Norddeicher Straße - Tunnelstraße - Umgehungsstraße oder Norddeicher Straße - Ostermarscher Straße - Umgehungsstraße) geführt wird.

Wird zur Kenntnis genommen.

Im übrigen wird bestätigt, dass die gegenwärtige Situation nicht Konfliktfrei, sondern regelungsbedürftig ist.

Die Ausführungen zu den Inhalten des Bebauungsplanes lassen grundsätzlich ein durchgängiges Einverständnis mit der Planung erkennen. Bis zur Verwirklichung der Planungsziele sehen sich die Geschäftsführer durch die mit der Inbetriebnahme der Umgehungsstraße eingetretenen Änderungen in den Abläufen des Straßenverkehrs benachteiligt.

Ein Verbot des Rechtsabbiegens für den vom Norderneyer Fähranleger kommenden Verkehr in die Hafenstraße wird sich mit der Aufstellung des vor der Einmündung der Hafenstraße noch fehlenden Wegweisers (Emden/Aurich/Autobahn - geradeaus) erübrigen. Der Wegweiser wird kurzfristig aufgestellt. Die Verkehrsbehörde geht davon aus, dass derzeit noch viele Benutzer von Navigationsgeräten, in deren Programmierung die neue Ortsumgehung noch nicht berücksichtigt ist, bei der Abreise der Wegstreckempfehlung dieser Geräte folgen und sich über die Norddeicher Straße führen lassen. Es ist zu erwarten, dass sich dieses Verhalten mit der Aufstellung des Wegweisers kurzfristig ändern wird.

Der Bau der Umgehungsstraße erfolgte u. a. mit der Zielvorgabe die Verkehre zum Hafen Norddeich aus dem Kernbereich des Ortsteils heraus zu nehmen und so eine direkte Anbindung zu den Fähranlegern sowie den Parkplatzanlagen zu schaffen. Die Vorschläge der Geschäftsführung des Hotels Fährhaus zur Verkehrsführung stehen dieser Zielsetzung völlig entgegen. Dem Wunsch nach einer Trennung

Damit ist auch das Linksabbiegen von der Umgehungsstraße kommend in Richtung Juister Fähranleger (und umgekehrt) nicht mehr notwendig. Von dem Verkehrslärm wäre dann in einem überschaubaren Zeitraum von ca. zwei Stunden vor Abfahrt einer Fähre und bis eine Stunde nach Ankunft nur noch der „Turm“ betroffen, nicht aber unser gesamtes Hotel.

Insgesamt ist die derzeitige Situation nicht nur für uns, sondern auch für alle an- und abreisenden Gäste unbefriedigend.

Fazit: Bis zur Umsetzung des Bebauungsplanes sollte der Verkehr so gelenkt werden, dass Verkehre mit Ziel oder Ursprung östlicher Hafen über die Umgehungsstraße und analog Verkehre mit Ziel oder Ursprung östlicher Hafen über die Umgehungsstraße und analog Verkehre mit Ziel oder Ursprung westlicher Hafen über die alte B 72 (auch ggf. unter Berücksichtigung der Tunnelstraße) geführt werden. Auch die derzeitige Parkplatzsituation erfordert dieses Vorgehen.

Gerne würden wir in den kommenden Monaten unser Hotel weiter modernisieren und vor allem auch optisch aufwerten. Eine Kooperation mit dem *Wellnesshotel* Deutschland wird angestrebt. Eine Grundvoraussetzung für die Aufnahme in diese Kooperation ist aber die ruhige Lage eines Hauses. Können wir diese Kriterium nicht erfüllen, haben wir kaum Chancen und weiterzuentwickeln.

Das Warten vielleicht noch mehrere Jahre auf eine Verkehrsberuhigung des Hafengebiets, könnte zu existentiellen Problemen führen, die sich auch maßgeblich auf unsere anderen Hotels niederschlagen würden, wovon in letzter Konsequenz inzwischen 115 Mitarbeiter betroffen werden.

Für Gespräche stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung und verbleiben....

der An- und Abreiseverkehre Norderney / Juist vor dem Ende der Umgehungsstraße kann deshalb seitens der Verkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, nicht gefolgt werden. Gleiches gilt für die ebenfalls zur Trennung der angesprochenen Verkehre gewünschte Anordnung des Verbots bestimmter Abbiegegänge.

Leider bieten sich auch keine vertretbaren alternativen Lösungsmöglichkeiten an, um der Interessenlage des Hotelbetriebes folgen zu können.

Aufgrund der Planung soll langfristig ein Abschnitt der Hafenstraße gesperrt werden. Lediglich der öffentliche Personennahverkehr, Fußgänger und Radfahrer erhalten das Nutzungsrecht. Im Bebauungsplan wurde diese Regelung entsprechend festgesetzt. Durch die dauerhafte Verlegung des Fährverkehrs vom Westhafen in den Osthafen kommt es ebenfalls zu einer Beruhigung der Bereichs. Die Bauleitplanung ist daher zielführend.

Behörden und sonstige TÖB gem. § 4 Abs. 2 BauGB	
Agentur für Arbeit	Keine Stellungnahme
Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems e.V.	Keine Stellungnahme
BUND, Regionalstelle Ostfriesland	Keine Stellungnahme
BUND	Keine Stellungnahme
Chemisches Untersuchungsamt Emden	Keine Stellungnahme
Deichacht Norden/Entwässerungsverband Norden vom 27.04.2010	
1. Mit großer Enttäuschung haben wir die Ergänzungen zu den Belangen des Küstenschutzes unter 5.1.5 im F-Plan bzw. 5.3.5 im B-Plan (nicht 5.1.6, wie in 5.3.2 zu 1.) und zu 2.) im F-Plan bzw. nicht 5.3.6, wie in 5.1.2 zu 1.) im B-Plan beschrieben) gelesen. Oder wurden die Punkte 5.1.6 im F-Plan und 5.3.6 im B-Plan schlicht vergessen? Fest steht folgendes:	Zu 1. Wird zur Kenntnis genommen. In der Abwägung unter Pkt. 5.1.2 der Begrd. zum B-Plan und unter Pkt. 5.3.2 der Begrd. zum F-Plan wird dieser redaktionelle Fehler korrigiert.
2. Das im Generalverkehrsplan Küstenschutz beschriebene Unterbestick grenzt auf Höhe der ehemaligen Granatdarre unmittelbar an die Sonderbaufläche, so dass hier dem Belang des Küstenschutzes zwingend eine Vorrang-Bedeutung beigemessen werden muss! Dieses ist auch in die Begründung festzuschreiben.	Zu 2. Da das Unterbestick an die Grenze des Sondergebietes stößt und somit außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 92 und auch außerhalb des Geltungsbereiches der 2. Ergänzung des FNP liegt, wird dieses Thema nicht Bestandteil der Bauleitplanungen. Unter dem Pkt. „Belange des Küstenschutzes“ ist in der B - Planbegrd. und in der F - Planergänzungsbegrd. ein Hinweis aus dem Generalplan Küstenschutz zur Maßnahme Unterbestick enthalten. Detaillierte Informationen sind diesem Generalplan zu entnehmen und können wegen des Umfangs nicht Bestandteil einer Bauleitplanbegründung sein.
3. Die Bemessungswasserstände für alle Hauptdeiche in Niedersachsen werden derzeit in einem Zeitrahmen von 5 Jahren überprüft. Grund ist, dass das neue Vorsorgemaß zur Berücksichtigung des Meeresspiegelanstieges gem. Erlass des MU vom 24.09.2007 50 cm statt 25 cm beträgt. Damit ist	Zu 3. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, finden in den Bauleitplanungen keine Berücksichtigung.

<p>davon auszugehen, dass sich der Bemessungswasserstand für Norddeich erhöhen wird. Ggf. hat dieses auf Einfluss auf den Wellenauflauf und sicherlich auf die Bestickhöhe. Für Norddeich ist die Überprüfung noch nicht erfolgt.</p> <p>4. Wegen der engen baulichen Verhältnisse in Norddeich vor und hinter dem Deich weisen wir zusätzlich auf Kapitel 3 „Ziele des Küstenschutzes“ letzter Absatz im Generalplan Küstenschutz hin. Auch Kapitel 1 sollten Sie beherzigen, insbesondere den letzten Satz. Die beigefügten Seiten 8, 9, 13 und 14 aus dem Generalplan sind als Bestandteil dieser Stellungnahme zu berücksichtigen</p> <p>5. Wesentlich für die Umsetzung Ihrer Bauleitplanung sind auch die Festlegungen des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen 2008. In Abschnitt 1.4 Ziff. 03 S. 1 ist festgelegt: „Die niedersächsische Küste und die vorgelagerten Ostfriesischen Inseln sind vor Schäden durch Sturmfluten und Landverlust zu schützen. Der erforderliche Raumbedarf ist zu sichern.“ In der Begründung hierzu ist ausgeführt: „Die Freihaltung von notwendigen Flächen von Bebauung und sonstigen nur schwer revidierbaren Nutzungen für Küstenschutz Zwecke bildet vor dem Hintergrund, auch zukünftig eine notwendige räumliche Flexibilität für die Umsetzung von Küstenschutzanlagen sicher zu stellen, eine wesentliche Grundlage.“</p> <p>6. Diese Gegebenheiten darf die Bauleitplanung nicht außer Acht lassen!</p>	<p>Zu 4. Die Erläuterungen und Hinweise aus dem Generalplan Küstenschutz sind bekannt und finden bei der Umsetzung der Planungen ggf. Berücksichtigung. Die wichtigsten Maßnahmen für den Bereich der Deichacht Norden sind u.a. in der Begründung aufgeführt.</p> <p>Zu 5. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der von der Planung betroffene Norddeicher Hafen ist nur ein sehr kleiner Abschnitt in der von der Deichacht Norden zu beaufsichtigten Küstenschutzlinie. Bei späteren Baugenehmigungsverfahren im Bereich des Hafens wird die untere Deichbehörde beim LK Aurich als betroffene Behörde an den Planungen beteiligt und um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Zu 6. Die Gegebenheiten werden beachtet.</p>
<p>Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH vom 26.11.09/ 03.05.10 nur FNP</p>	

<p>Zu den o.a. Planungen haben wir bereits jeweils mit Fax vom 26.11.09 Stellung genommen. Diese Stellungnahmen gelten unverändert weiter.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme vom 26.11.2009: Belange der Deutschen Telekom AG werden zur Zeit nicht berührt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH vom 26.11.09/ 03.05.10 nur BP</p> <p>Zu den o.a. Planungen haben wir bereits jeweils mit Fax vom 26.11.09 Stellung genommen. Diese Stellungnahmen gelten unverändert weiter.</p> <p>Stellungnahme vom 26.11.2009: Keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Im Planbereich befinden sich zahlreiche Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG. Aus Gründen der Aktualität verzichten wir zum jetzigen Zeitpunkt auf die Überlassung von Bestandsplänen. Wir bitten vor Einziehung von öffentlichen Wegen, bzw. möglichen Geländeänderungen um die Zusendung von Detailplänen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>
<p>Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG vom 17.05.10 Keine Einwände nur BP</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>Einzelhandelsverband Ostfriesland e.V. vom 20.04.2010 Keine Bedenken</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>EWE Aktiengesellschaft vom 31.05.2010 Gegen die oben genannten Planungen bestehen seitens der EWE Netz GmbH keine grundsätzlichen Bedenken. Im nordöstlichen Bereich der Planfläche (Hafen) befinden sich zwei 20.000 Volt Leitungen für die Inselversorgung Norderney und im südlichen Bereich (Freibad) eine 20.000 Volt Leitung für die Inselversorgung Juist. Die Versorgungsleitungen dürfen in ihrer Lage und ihrem Bestand nicht gefährdet werden. Vor Baubeginn sind von den ausführenden Baufirmen die aktuellen Bestandspläne bei uns einzuholen und unsere Bezirksmeisterei in</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und ggf. beachtet.</p>

<p>Marienhafen zu informieren. Katasteramt Norden vom 29.04.2010 nur BP Gegen den Bebauungsplan bestehen keine Bedenken. Im Hinblick auf die erforderliche vermessungs- und katastertechnische Bescheinigung gem. RdErl. D. Nds. SozM vom 08.10.92 Abs. 41.3 weise ich nachrichtlich auf folgendes hin: Die Planunterlage für den Bebauungsplanentwurf ist nicht vom Katasteramt gefertigt worden. Zur Beurteilung, ob die Planunterlage den Anforderungen des o.g. Erlasses entspricht, ist u.a. ein Feldvergleich erforderlich. Die vermessungs- und katastertechnische Bescheinigung durch das Katasteramt kann nach der derzeitigen Sachlage nicht erteilt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Planunterlage wird zu gegebener Zeit vom Katasteramt angefordert, um den gesetzlichen Vorschriften Rechnung zu tragen.</p>
<p>Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 28.05.2010 zum Entwurf der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes (im Folgenden als FPlan bezeichnet) und des Bebauungsplanes Nr. 92 (BPlan) legen wir Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und gleichzeitig im Verfahren zur Benehmensherstellung nach § 7 BauGB die nachstehende Stellungnahme vor. Wir nehmen zunächst auf die Ausführungen in unseren Schreiben vom 11.04. und 28.11.2008 Bezug, die wir vollinhaltlich zum Gegenstand dieser Stellungnahme machen.</p>	<p>Diese und die Stellungnahmen vom 11.04.2008 und 28.11.2008 sind Bestandteil dieser Abwägung.</p>
<p>Stellungnahme Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 11.04.2008 1. Die Entwicklung des Hafens Norddeich vollzog sich ca. in den letzten 100 Jahren. Hierbei orientierte sich die Entwicklung der Hafen- und Wasserbauwerke an technischen und nautischen Bedingungen um einen sicheren und wirtschaftlichen Hafenbetrieb sicherzustellen. Ende der 70er Jahre wurde durch den Bau des westl. und östl. Hafenschutzdammes und der späteren Einrichtung des Nationalpark Wattenmeer die äußeren Grenzen des Hafens festgeschrieben. Dadurch ist auch die innere Ent-</p>	<p>Zu 1. Wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>wicklung bezügl. der Schaffung zusätzlicher Kai- und Wasserflächen nur noch sehr eingeschränkt möglich. 2. Seit jeher wurde auf der zentral gelegenen Mole durch die Nähe zum Bahnanschluss der Personen- u. Fährverkehr abgewickelt. Die östlich gelegenen Bereiche des Hafens werden als Gewerbehafen genutzt. 3. Durch die in den nächsten Jahren geplante Umliegung des Fährverkehrs auf die Ostseite der Mole (Verlegung der B 72) wird sich durch die Konzentration des Personen- und Fährverkehrs der land- und wasserseitige Verkehr in diesem Bereich weiter verdichten. 4. Wie auf ihrem farbig angelegtem Bebauungsplan gut ersichtlich stehen im östlichen Hafenbereich für die v. g. Verkehre ca. 60 ha Wasserfläche mit 1.400 m Kailänge zur Verfügung. Der westl. Hafenbereich umfasst ca. 140 ha mit 900 m Kailänge. Eine ausschließliche Nutzung des westl. Hafenbereichs als Freizeit- und Tourismushafen steht damit im Widerspruch zum vorhandenen Umfang der Nutzungen (Schiffe). 5. Aus hafenplanerischer Sicht ist eine Entflechtung der Hafenverkehre in Freizeit-, Personen-, Fracht- und sonstiger Gewerbeverkehr anzustreben. D.h. grundsätzlich werden die Konzentrationen Freizeit/Tourismus im Westhafen und Gewerbe im Osthafen unterstützt. 6. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im östl. Hafenbereich ist dies jedoch nicht vollständig umsetzbar. Die z. Zt. aus 15 Kuttern bestehende Flotte aus Fischereifahrzeugen soll daher nach Möglichkeit in den Westhafenbereich verlegt werden. Hierbei wird auch die Verbesserung der Liegeplätze berücksichtigt. Die Kaianlagen im Westhafenbereich werden außerdem als Liegeplätze für fiskalische und sonstige Schiffe, die nicht dem Freizeit- und Tourismus zuzuordnen sind, genutzt. 7. Zu SO1: Die westl. Molenseite muss auch weiterhin für Nutzungen entsprechend SO2 zur Verfügung stehen. Außerdem ist die</p>	<p>Zu 2. Wird zur Kenntnis genommen. Zu 3. Wird zur Kenntnis genommen und bereits entsprechend in der Bauleitplanung umgesetzt. Zu 4. Die Einwendungen wurden berücksichtigt. Das Sondergebiet für den Westhafen wurde größtenteils den gewünschten Erfordernissen von N-Ports (Zeichnung) angepasst. Lediglich der ehem. Norderneyanleger liegt noch im SO 1-Gebiet. Der Fährhafen wurde ebenfalls den zukünftigen Nutzungen entsprechend in seiner Größe angepasst. Zu 5. Wird zur Kenntnis genommen und entsprechen in den Bauleitplanungen umgesetzt. Zu 6. Die Verlegung der Kutter in den Westhafen wird in der Bauleitplanung unterstützt und entsprechend textlich im § 1 festgesetzt. Ebenfalls sind im Westhafen Liegeplätze für fiskalische und sonstige Schiffe weiterhin zulässig und entsprechend festgesetzt. Zu 7. Da im Westhafen die Kutterflotte angesiedelt werden soll, ist auch die Anlandung von Fisch dort zulässig. Bei saisonellen Engpässen im Fährverkehr soll ausnahmsweise in</p>
---	--

<p>Anlandung von Fisch (Umschlag Kutter-Lkw) zu ermöglichen (Platzverhältnisse im Osthafen). Die Bebauung mit Gebäuden für z. B. WSP, Hafenverwaltung und Schiffsausrüstern stehen der angestrebten Nutzung für den Fremdenverkehr nicht entgegen und darf daher nicht ausgeschlossen sein. Aus grundsätzlichen Überlegungen dürfen bestehende Nutzungen wie das Kurzzeitparken/Tagesparker für Hafenbenutzer nicht eingeschränkt werden. Die angrenzenden Deich- und Grünflächen im südl. und westl. Bereich des Westhafens sollen für eine weitere Entwicklung touristischer Attraktivitäten in den Bereich SO1 einbezogen werden.</p> <p>In Bezug auf die geplante Errichtung eines tideunabhängigen Surfareals westl. des Hafens sollte die Möglichkeit des Anliegerparkens im Nahbereich (südwestl. Utkiek) geprüft werden (kurze Wege zum Transport der Ausrüstung).</p> <p>8. Zu SO2: Eine Erweiterung des Bereichs „SO2 Hafen“ in den Bereich „SO3 Hafen“ ist hinsichtlich der o. beschriebenen beengten Platzverhältnisse erforderlich (ca. 50 m).</p> <p>9. Zu SO3: Bestehende Nutzungen wie das Kurzzeitparken für Hafenbesucher (einschl. Busse) dürfen nicht eingeschränkt werden.</p> <p>10. Die Bereiche SO2 und SO3 sollten aufgrund ihres allg. gewerbl. Charakters in einem Bereich zusammengeschlossen werden. Hierdurch wird die weitere Entwicklung des Hafens entsprechend den aktuell erforderlichen Bedürfnissen und Nutzungen nicht eingeschränkt.</p>	<p>„Notfällen“ der Westhafen für den Fährverkehr zur Verfügung stehen. Dieses ist entsprechend im Beb.-Plan festgesetzt.</p> <p>Im Bereich des Bahndamms, des ehem. Norderneyanlegers und des Fährhauses stehend genügend überbaubare Flächen für die angesprochenen Nutzungen zur Verfügung. Parkplätze für Hafenbesucher sind ebenfalls im Nutzungskatalog festgeschrieben. Die Deich- und Grünflächen können entsprechend den textlichen Festsetzungen im Beb.-Planentwurf für eine weitere Entwicklung touristischer Attraktivitäten herangezogen werden.</p> <p>Parkmöglichkeiten für ein zukünftiges geplantes Surfareal südwestl. vom „Utkiek“ liegen außerhalb des Bebauungsplangebietes und werden in dieser Planung nicht berücksichtigt. Bei den Planungen zum Surfareal werden die Hinweise berücksichtigt.</p> <p>Zu 8. Das SO2-Gebiet wird entsprechend der in der Planzeichnung von NPorts dargestellten Form vergrößert.</p> <p>Zu 9. Bestehende Nutzungen sind noch vom Bestandsschutz abgedeckt. Die neue Bauleitplanung schließt Langzeitparken für Inselbesucher im SO3-Gebiet in ihrem Nutzungskatalog nicht mit ein. Dies gilt ebenfalls für Busse. Entsprechende Einrichtungen und Anlagen sind im Westhafen vorgesehen. Im Übrigen wird auf den benachbarten Großparkplatz verwiesen. Parkplätze für Hafenbesucher (Von 06.00 Uhr-22.00 Uhr) sind lt. Festsetzung zulässig.</p> <p>Zu 10. Wegen vorhandener und geplanter unterschiedlicher Nutzungskriterien ist ein Zusammenlegen beider Sondergebiete planerisch nicht möglich. Der Fährhafen mit seinen Restaurations- und Verwaltungseinrichtungen ist tourismusorientiert. Dagegen hat der Gewerbe- und Industriehafen mit seiner Werft und den gewerblichen Betrieben eine gewerbliche Orientierung.</p>
---	---

<p>11. Zu SO1,-2,-3: Die Festlegung von detaillierten Baugrenzen ist aus v. g. Gründen abzulehnen.</p> <p>12. Abschließend möchten wir noch darauf hinweisen, dass die v. g. Punkte als vorläufige Stellungnahme zur Zeichnung „Bebauungsplan Nr. 92, Hafen“ anzusehen sind. Eine abschließende Stellungnahme kann erst nach Vorlage des vollständigen Bebauungsplanes erfolgen.</p> <p><u>Ende der Stellungnahme vom 11.04.2008</u></p>	<p>Zu 11. Um auch bauliche Anlagen im Hafenbereich städtebaulich zu ordnen, sind überbaubare Flächen unumgänglich und stellen keine Einschränkung der erforderlichen Bedürfnisse und Nutzungen dar. Im Übrigen sind zu den jeweiligen Sondergebieten Nutzungskataloge als textliche Festsetzung aufgenommen worden, die eine Vielfalt an Nutzungen zulässt.</p> <p>Zu 12. Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Stellungnahme Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG vom 28.11.2008</p> <p>1. Allgemeines</p> <p>Grundsätzlich legen wir zunächst Wert auf die Feststellung, dass der Hafen Norddeich im Eigentum der Niedersachsen Ports GmbH & Co. Kg steht und insgesamt eine öffentliche Verkehrsanlage darstellt, die auch weiterhin diskriminierungsfrei zugänglich bleiben muss.</p> <p>Wir begrüßen die Aufstellung des Bebauungsplanes zur Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen für die weitere Hafenentwicklung und insbesondere künftiger Investitionsentscheidungen sowohl in infrastruktureller als auch suprastruktureller Hinsicht. Gleichwohl bestehen wir darauf, die bereits seit Jahrzehnten positive Entwicklung des Norddeicher Hafens, die mit erheblichen Investitionsmitteln des Landes Niedersachsen gefördert worden ist, auch in Zukunft uneingeschränkt fortsetzen zu können. Zur Refinanzierung dieser Investitionen ist es unerlässlich, einerseits bestehende Nutzungen zu sichern und andererseits weitere Vermarktungspotentiale zur Verbesserung unseres Betriebsergebnisses erschließen zu können. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, dass der Hafen</p>	<p>Zu 1. Wird zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>

<p>Norddeich als Basishafen vorrangig der Versorgung der Inseln Norderney und Juist dient und damit ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsfürsorge ist. Unser Augenmerk liegt also primär darauf, die Funktionalität des Fährverkehrs und der Inselversorgung zu sichern und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.</p> <p>2. a) Aktuelle Sachlage In Vorbereitung des nunmehr vorliegenden Bebauungsplanentwurfes Nr. 92 hatten Sie uns einen Vorentwurf (Stand 01.12.2005) zugeleitet. Zu diesem Vorentwurf haben wir in mehreren Besprechungen mit Ihnen und letztmalig mit unserem Schreiben vom 11.04.2008 Stellung genommen. Leider haben wir nunmehr festgestellt, dass Sie unsere Anregungen sowie Korrektur- und Änderungsforderungen nicht in Ihren Planungen berücksichtigt haben. Wir bedauern dies und weisen darauf hin, dass wir die uns gebotenen Möglichkeiten zur Sicherung unserer Eigentümer- und Betreiberrechte wahrzunehmen gedenken.</p> <p>b) Wir haben im vergangenen Jahr im Zusammenhang mit dem zwischen Ihnen und der Reederei Norden-Frisia verhandelten städtebaulichen Vertrag zur Änderung des B-Planes 77 (Anlage Nr.7-Hafenbereich) folgender Erklärung zugestimmt: Die Vertragsparteien (Hinweis: Stadt Norden-Reederei Norden-Frisia) sind nicht Planungsträger. Sie werden mit dem Planungsträger und Eigentümer, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, die Berücksichtigung der Interessen der Inselversorgung und der touristischen Entwicklung Norddeichs abstimmen. Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG hat dieser Erklärung zugestimmt.</p> <p>c) Wir beabsichtigen, auch weiterhin entsprechend der vorstehend zitierten Erklärung zu handeln. Bereits im Jahre 2005 hatten Sie angekündigt, eine Projektentwicklungsgesellschaft unter Beteiligung der Reederei Norden-Frisia und NPorts zur Ab-</p>	<p>Zu 2a. Zu dem Schreiben vom 11.04.2008 wurde in dieser Auflistung der Stellungnahmen eine Abwägung vorgenommen (Vorangehende Stellungnahme).</p> <p>Zu 2b. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und bestätigt.</p> <p>Zu 2c. Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>stimmung der weiteren Planungsschritte gründen zu wollen. Leider ist dies bis heute nicht geschehen. Wir haben uns daher entschlossen, unserer Aufgabenstellung als Eigentümer und Betreiber des Hafens Norddeich folgend, einen Hafenentwicklungsplan zu erarbeiten. Der Hafenentwicklungsplan wird voraussichtlich im Febr. 2009 fertig gestellt sein. Wir bieten Ihnen an, das Ergebnis mit Ihnen zu diskutieren und einen konstruktiven Konsens in die Bauleitplanung einfließen zu lassen. Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass diese Praxis seit vielen Jahren auch an anderen Hafenstandorten der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG erfolgreich gehandhabt wird.</p> <p>3. Hinweise zum Bebauungsplan Nr. 92 (s.a. unsere Stellungnahme v. 11.04.08)</p> <p>a) Die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des B-Planes sollte überprüft werden und der tatsächlichen Hafennutzung (z.B. Hafenstraße, Deich) angepasst werden. Die in der Planunterlage dargestellten Bebauungen sowie die Topographie entsprechen nicht dem vorhandenen Bestand.</p> <p>b) Die Erreichbarkeit des Hafens muss weiterhin (eventuell mit Einschränkungen) vom Westen (alte B72) möglich sein (s. Besprechung Stadt Norden/Reederei Norden-Frisia/NPorts vom 07.11.2006).</p> <p>c) Mit ca. 16.000 gewerblichen Schiffsverkehren, davon 11.000 Fährverkehre im Norddeicher Hafen, ist eine Hafenplanung zwingend, die die Sicherheit und Leichtigkeit der Schiff- und sonstigen Verkehre im Hafen gewährleistet. Die Belegung der Liegeplätze erfolgt unter verschiedensten Gesichtspunkten (nautisch, Technisch, Gefahrenabwehr). Eine Beschränkungen und Konzentration dieser Verkehre auf 1/3 der zur Verfügung stehenden Land- und Wasserflächen ist nicht möglich.</p> <p>d) Insbesondere muss die gesamte Mole auch weiterhin dem Fährverkehr, der Inselversorgung sowie der Ausflugschiffahrt vorbehalten bleiben. Die Mole ist in den letzten Jahrzehnten mit erheblichem Investitionsaufwand hierfür ausgebaut worden. Wir</p>	<p>Zu 3a. Der räumliche Geltungsbereich ist auf vorhandene Flurstücksgrenzen bezogen worden. Vor Rechtskrafterlangung wird die Planunterlage vom Katasteramt Norden auf ihre Richtigkeit überprüft.</p> <p>Zu 3b. Grundsätzlich soll weiterhin die Erreichbarkeit des Hafens vom Westen über die alte B 72, weiterführend über die Tunnelstraße möglich sein.</p> <p>Zu 3c. Wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der seinerzeit von NPorts eingebrachten Vorschläge zur Verteilung der Nutzungen (Planunterlage mit Eintragungen), die in die Bauleitplanung einfließen, wird die Sicherheit und Leichtigkeit der Schiffs- und sonstigen Verkehre im Hafen als gewährleistet unterstellt.</p> <p>Zu 3d. Mit der Fertigstellung der neuen B 72 wurden die für den Hafen Norddeich relevanten Bauleitplanungen angegangen, um eine städtebauliche Ordnung sicherzustellen. Die in der Bauleitplanung festgeschriebene Nutzung des Osthafens als Fährhafen für Juist und Norder-</p>
--	---

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

müssen aus strategischen und betriebswirtschaftlichen Überlegungen darauf bestehen, dass diese bestimmungsgemäßen Nutzungen weiterhin erhalten bleiben. Wir sind uns allerdings darüber einig, dass im Zuge der Fertigstellung der Ortsumgebung Norden-Norddeich eine Umstrukturierung der Verkehrsabläufe gewollt ist und auch umgesetzt wird.

ney wurde für den Norderney- Fährverkehr bereits umgesetzt. Mit Fertigstellung des Parkhauses wird die vorübergehende und befristete Nutzung des Westhafens für den Juist-Fährverkehr auch in den Osthafen verlegt werden können. Durch die Verlegung der Kutterflotte in den Westhafen und Verlegung von Serviceflächen in den Großparkplatzbereich werden notwendige Flächen für den Juistverkehr im Osthafen frei.

4. Einteilung der Sondergebiete
 Der Bauungsplanentwurf sieht eine Einteilung des Hafens in 3 Sondergebiete vor. Hierbei wird dem Freizeit- Tourismus- und Fischereihafen eine Wasserfläche von ca. 140 ha zugedacht, während dem Fähr- und gewerbeverkehr noch ca. 60 ha und somit ca. 1/3 der Fläche verbleibt. Dies ist im Hinblick auf die vorhandenen Schiffsverkehre und Nutzungen nicht möglich. Im Übrigen zählen auch der Fährverkehr und die Inselversorgung unzweifelhaft zu den gewerblichen Verkehren. Während im Hinblick auf die Entwicklung des Hafens Norddeich zur Versorgung der geplanten Offshore - Windparks eine Zunahme der gewerblichen Verkehre prognostiziert wird, sind nur noch 7 Fischkutter im Hafen Norddeich beheimatet. Eine Ihren Planungen entsprechende Umverteilung der Hafennutzungen steht im Widerspruch zu den tatsächlichen Erfordernissen. Wir schlagen daher vor, lediglich eine Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen zwischen dem Freizeit- und Tourismushafen sowie dem gewerblichen Hafen entsprechend dem beigefügten Lageplan vorzunehmen. Grundsätzlich stimmen wir mit Ihnen überein, eine Entflechtung der Hafenverkehre in Freizeit-, Personen-, Fracht- und sonstigen Gewerbeverkehr anzustreben. D.h. Freizeit-/Tourismus/Fisch/Behörde im Westhafen und Fährverkehr/Gewerbe auf der Mole und im Osthafen. Eine Aufgliederung in die Sondergebiete 2 und 3 halten wir für nicht sinnvoll, da sich diese Bereiche aufgrund ihres gewerblichen bzw. hafenbezogenen Charakters nicht unterscheiden. Die wenigen zur Verfügung stehenden Flächen sind

Zu 4. Die Fläche für die Freizeitschiffahrt fällt, bedingt wegen der zahlreichen Anlegerstellen, verhältnismäßig größer aus als der Fähr- und Gewerbebereich. Neben der Freizeitschiffahrt sind die Kutterflotte, fiskalische und sonstige Schiffe im Freizeithafen zulässig. Bei saisonellen Engpässen kann der Freizeithafen auch für den Fährverkehr ausnahmsweise freigegeben werden. Dem Vorschlag der Entflechtung der Hafenverkehre wird in der Bauleitplanung entsprochen. Lediglich die Mole ist nicht im vollen Umfang im Westhafenbereich für den Fährverkehr nutzbar, sondern nur der Großteil des Molenkopfes. Der verbleibende Molenbereich im Westhafen bleibt dem Freizeit-/Tourismus- und Fischereihafen vorbehalten, um hier eine klare Trennung der unterschiedlichen Nutzungsarten zu definieren. Wegen vorhandener und geplanter unterschiedlicher Nutzungskriterien ist ein Zusammenlegen der beiden Sondergebiete im Osthafen planerisch nicht möglich. Wegen vorhandener und geplanter unterschiedlicher Nutzungskriterien ist ein Zusammenlegen beider Sondergebiete planerisch nicht möglich. Der Fährhafen mit seinen Restaurations- und Verwaltungseinrichtungen ist tourismusorientiert. Dagegen hat der Gewerbe- und Industriehafen mit seiner Werft und den gewerblichen Betrieben eine gewerbliche Orientierung.

Die Festlegung der Baugrenzen erfolgt im Bereich der gewerblichen Nutzungen in einem solchem Maße, dass Erweiterungen, auch im

29

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

flexibel zu handhaben. Entwicklungen des Hafens entsprechend den aktuell erforderlichen Bedürfnissen und Nutzungen dürfen nicht eingeschränkt werden. Desweiteren ist die Festlegung von detaillierten Baugrenzen, die sich nur an der vorhandenen Bebauung orientiert, aus v. g. Gründen abzulehnen.

größeren Umfang, möglich sind. Der Nutzungskatalog lt. textl. Festsetzung lässt eine große Spannweite von Nutzungen in den Hafenbereichen zu, die keine Einschränkung der aktuellen erforderlichen Bedürfnisse und Nutzungen darstellt.

5. Zu SO1:
 Die westliche Molenseite bzw. der Hafenbereich zwischen Mole und dem "niedrigen Wellenbrecher" muss auch weiterhin für Nutzungen entsprechend SO2 zur Verfügung stehen. Außerdem ist die Anlandung von Fisch (Umschlag Kutter>Lkw) sowie die Errichtung baulicher Anlagen zur Fischveredelung zu ermöglichen. Die Bebauung mit Gebäuden für z.B. WSP, Hafenverwaltung und Schiffsausrüster stehen der angestrebten Nutzung für den Fremdenverkehr nicht entgegen und darf daher nicht ausgeschlossen werden. Um mögliche Entwicklungspotentiale zu unterstützen und flexibel reagieren zu können, sind die überbaubaren Flächen zu erweitern. Aus grundsätzlichen Überlegungen dürfen bestehende Nutzungen wie das Kurzzeitparken/Tagesparker für Hafennutzer nicht eingeschränkt werden. Die angrenzenden Grünflächen im südlichen und westlichen Bereich des Westhafens sollen für eine Erweiterung touristischer Ziele in den Bereich SO1 einbezogen werden. In Bezug auf die geplante Einrichtung eines tideunabhängigen Surfareals (Badepolder) westlich des Hafens sollte die Möglichkeit des Anliegerparkens im Nahbereich (südwestlich „Utikië“) geprüft werden (kurze Wege zum Transport der Ausrüstung).

Zu 5. Ein Teilbereich zwischen Mole und dem niedrigen Wellenbrecher, bis auf dem ehem. Norderneyanleger, stehen dem Fährverkehr weiterhin zur Verfügung. Die Nutzungsgrenze zwischen Fährhafen und Freizeit-, Tourismushafen- und Fischereihafen wurde so gewählt, dass entsprechend den städtebaulichen Zielvorstellungen der ehemalige Norderneyanleger außerhalb des zukünftigen Fährhafens (SO2) liegt. Da im Westhafen die Kutterflotte angesiedelt werden soll, ist auch die Anlandung von Fisch dort zulässig. Im Bereich des Bahndamms, des ehem. Norderneyanlegers und des Fährhauses stehend genügend überbaubare Flächen in ausreichender Größe für die angesprochenen Nutzungen zur Verfügung. Parkplätze für Hafenbesucher sind ebenfalls im Nutzungskatalog festgeschrieben. Die Deich- und Grünflächen können entsprechend den textlichen Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf für eine weitere Entwicklung touristischer Attraktivitäten herangezogen werden. Parkmöglichkeiten für ein zukünftiges geplantes Surfareal südwestl. vom „Utikië“ liegen außerhalb des Bebauungsplangebietes und werden in dieser Planung nicht berücksichtigt. Bei den Planungen zum Surfareal werden die Hinweise berücksichtigt.

6. Zu SO2:
 Die Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen zwischen SO2 und SO3 kann entfallen (s.o.); keinesfalls macht die im B-Planentwurf vorgesehene Linienführung Sinn und müsste zumindest zugunsten des SO2-Bereichs um ca. 50 m nach Osten verschoben werden.

Zu 6. Wegen vorhandener und geplanter unterschiedlicher Nutzungskriterien ist ein Zusammenlegen beider Sondergebiete planerisch nicht möglich. Die Linienführung der Nutzungsgrenze wird zugunsten des SO2-Gebietes verschoben. Bestehende Nutzungen sind noch vom Bestandsschutz abgedeckt. Die

Bestehende Nutzungen wie das Kurzzeitparken/Tagesparken für Hafennutzer dürfen nicht eingeschränkt werden.

neue Bauleitplanung schließt das Kurzzeitparken/Tagesparken für Hafenbesucher im S02-Gebiet in ihrem Nutzungskatalog nicht mit ein. Entsprechende Einrichtungen und Anlagen sind im Westhafen vorgesehen. Im Übrigen wird auf den benachbarten Großparkplatz verwiesen.

7. Zu SO3:
Bestehende Nutzungen wie das Kurzzeitparken für Hafennutzer (einschl. Busse) dürfen nicht eingeschränkt werden. Die „Deichflächen“ des östlichen Hafenschutzdammes müssen den jeweiligen betrieblichen und technischen Erfordernissen angepasst werden.

Zu 7. Bestehende Nutzungen sind noch vom Bestandsschutz abgedeckt. Der Nutzungskatalog zum SO3-Gebiet ist anwendbar. Die neue Bauleitplanung schließt das Langzeitparken für Inselbesucher im SO3-Gebiet in ihrem Nutzungskatalog nicht mit ein. Dies gilt ebenfalls für Busse. Entsprechende Einrichtungen und Anlagen sind im Westhafen vorgesehen. Im Übrigen wird auf den benachbarten Großparkplatz verwiesen. Parkplätze für Hafenbesucher sind zulässig. Betriebliche und technische Einrichtungen, die dem SO3-Gebiet dienen, sind lt. textl. Festsetzung zulässig.

8. Abschließend möchten wir nochmals unser Gesprächsangebot bekunden, konstruktiv mit Ihnen und der Reederei Norden-Frisia anhand des in der Aufstellung befindlichen Hafenentwicklungskonzeptes konkrete Planungen zu diskutieren und in den B-Plan einfließen zu lassen. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass wir uns im weiteren Verfahren ergänzende Stellungnahmen ausdrücklich vorbehalten. Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange u. E. nicht vollständig ist (z.B. MW-Referat 45 Hafenbehörde – Außenstelle Norddeich).

Zu 8. Wird zur Kenntnis genommen. Der TÖB MW-Referat 45 Hafenbehörde-Außenstelle Norddeich wurde nachträglich um Stellungnahme gebeten. Diese wurde in der Begründung zum Bebauungsplan berücksichtigt.

Ende der Stellungnahme vom 28.11.2008

Stellungnahme Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG vom 28.05.2010

1. Vorbemerkung

Die Bauleitplanung der Stadt Norden im Landeshafen Norddeich ist nicht entscheidungsreif. Sie setzt sich weder ausreichend mit den

Zu 1 Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme deckt sich nicht vollständig mit der tendenziell positiven Stellungnahme von Niedersachsen-Ports GmbH & Co. KG vom

Aufgaben und Funktionen des Hafens auseinander noch berücksichtigt sie die Hafenentwicklung im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge für die langfristige Sicherung der Inselversorgung. Entsprechende Konzepte der Hafenplanung werden nicht beachtet. Zudem werden die für die Niedersächsischen Landeshäfen geltenden Rechtsvorschriften außer Acht gelassen. Wir sehen es als notwendig an, den Hafen Norddeich in einem integrativen Projekt zu fördern, insbesondere über eine gemeinsame Projektentwicklungsgesellschaft, wie sie auch von Ihren Ratsgremien befürwortet wird. Dafür bieten wir Ihnen unsere Mitarbeit an. Eine einseitige Bauleitplanung Ihrerseits wird dagegen weder umsetzbar sein noch rechtswirksam werden können (siehe Verfahren nach § 7 BauGB).

28.11.2008.

2. Zu den wesentlichen Mängeln der Bauleitplanung führen wir aus:
a. Die Gebietsausweisungen im FPlan und im BPlan weichen voneinander ab. Der FPlan weist als Sonderbaufläche ‚Erholung/Freizeit‘ 17 ha aus (Begründung Seite 14). Der BPlan passt sich dem nicht an, sondern vergrößert das Freizeitgebiet in erheblichem Umfang. Die im FPlan als ‚Hafen‘ vorgesehenen Flächen werden in einen Bereich ‚Freizeit/Tourismus/Fischereihafen‘ umgewandelt. Mit dem Entwicklungsgebot des § 8 Absatz 2 BauGB hat dies nichts mehr zu tun. Vielmehr wird auf geradezu „kaltem Wege“ das Freizeitgebiet vervierfacht. Bedauerlicherweise räumt Ihre Begründung (Seite 4) sogar ein, dass umgekehrt zu den gesetzlichen Vorschriften der FPlan tatsächlich an den nachgeordneten BPlan ‚angepasst‘ wird.

Zu 2a Der FNP stellt eine Gropplanung dar, aus der der Bebauungsplan mit feingliedrigeren Festsetzungen entwickelt wird. Die im FNP dargestellte Sonderbaufläche Erholung/Freizeit bezieht sich nicht auf den Hafen, sondern auf die angrenzenden Freiflächen. Die im FNP dargestellte Sonderbaufläche Hafen gilt für den gesamten Hafenbereich und wird erst im Bebauungsplan entsprechend seiner zukünftigen Zweckbestimmung als unterschiedliche Sondergebiete festgesetzt.

Der Freizeit-/Tourismus- und Fischereihafen mit seinen maritimen Nutzungen gehört somit planungsrechtlich zum Hafengebiet und ist somit als entwickelt aus dem FNP anzusehen. Die Begründung zum FNP wird hinsichtlich des „Entwickeltseins“ aus dem FNP modifiziert.

b. Die Flächenzuordnungen im Entwurf des B-Plans werden den tatsächlichen Anforderungen an einen öffentlichen Verkehrs- und Umschlagshafen nicht gerecht. Die einseitige Bevorzugung der Freizeitbelange widerspricht den Aufgaben des Hafens Norddeich. Seine Funktionen vornehmlich für die ordnungsgemäße Inselversorgung und der damit verbundene Flächenbedarf werden

Zu 2b. Die Einteilung des Norddeicher Hafens in drei unterschiedliche, aber miteinander korrespondierender Hafengebiete ist u. a. Ziel städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen, die Ausfluss aus der Umgebungsstraßenplanung, der Parkhausplanung (BP 77) der Ortsmitteplanung (Rahmenplan Norddeich) und der Anerkennung als Nordseeheilbad sind. In den meisten vorangegangenen Planungen bestand

stark gefährdet, wenn nicht sogar langfristig unmöglich gemacht. Wir haben diesbezüglich die BalticMarineConsult (BMC) im April 2010 beauftragt, den Flächenbedarf und die Flächenauslastung der Fährdienste im Hafen Norddeich zu untersuchen. Das inzwischen vorliegende Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bereits heute unter Einbeziehung des gesamten Molenbereichs eine Fläche von etwa 2.500 qm für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Passagierverkehre und des Güterumschlags fehlt. Eine Verlegung des Passagierverkehrs nach Juist auf die Ostmole würde danach zu erheblichen Störungen der Hafenfunktionen sowohl für die Abwicklung des Norderney- als auch des Juistverkehrs führen. Von einer Umsetzung dieses Konzeptes wird gutachterlich dringend abgeraten.

Die Anforderungen an reibungslose und sichere Verkehrsabläufe (auch hinsichtlich der Sicherheit führt das BMC-Gutachten Defizite auf) sind zu wahren. Der BPlan Nr.92 wird durch die viel zu geringe Bemessung der Flächen in den Gebietstypen SO 2 und SO 3 diesen Anforderungen nicht gerecht.

Zugleich sind die Flächen im Gebietstypus SO 1 (Freizeitbereiche und Fischerei) deutlich überhöht. Den nur vereinzelt Fischereibooten in Norddeich (keine ‚Kutterflotte‘) soll eine Fläche im Westhafen zur Verfügung stehen, die bei weitem nicht benötigt wird. Zudem ist die Fischereilogistik im Osthafen angesiedelt; die Bereitschaft der noch in Norddeich tätigen Fischer, ihre Liegeplätze in den Westhafen zu verlegen ist nicht vorhanden. Wenn daneben ein erheblicher Flächenbedarf mit dem ‚Rettungsdienst‘ und der ‚Behördenschiffahrt‘ begründet wird (Begründung BPlan, Seite 11), so liegt dies bei den einzelnen Schiffen dieser Aufgabenbereiche ebenfalls neben der Sache.

Es bestehen auch keine Zweifel, dass die Gebietstypen SO 1, SO 2 und SO 3 sowie die lagemäßig unrichtigen Trennungen zwischen den drei

Einigkeit, dass alle Fährverkehre vom Osthafen abgewickelt werden sollten. Die Realisierung ist allerdings eng mit dem Bau des Parkhauses verbunden. Für die Zeit bis zur Fertigstellung des Parkhauses wurden und werden Übergangslösungen im Westhafenbereich bezgl. des Juist-Fährverkehrs mit seinen Begleiterscheinungen praktiziert.

Die Fläche für die Freizeitschiffahrt fällt, bedingt wegen der zahlreichen Anlegerstellen, verhältnismäßig größer aus als die des Fähr- und Gewerbehafensbereichs. Neben der Freizeitschiffahrt sind die Kutterflotte, fiskalische und sonstige Schiffe im Freizeithafen zulässig. Bei saisonellen Engpässen kann der Freizeithafen auch für den Fährverkehr freigegeben werden.

Dem Vorschlag der Entflechtung der Hafenverkehre wird in der Bauleitplanung entsprochen. Lediglich die Mole ist nicht im vollen Umfang im Westhafenbereich für den Fährverkehr nutzbar, sondern nur der Großteil des Molenkopfes. Der verbleibende Molenbereich im Westhafen bleibt dem Freizeit-/Tourismus- und Fischereihafen vorbehalten, um hier eine klare Trennung der unterschiedlichen Nutzungsarten zu definieren.

Wegen vorhandener und geplanter unterschiedlicher Nutzungskriterien ist ein Zusammenlegen der beiden Sondergebiete im Osthafen

Gebietstypen im Sinne eines Abwägungsdefizits nur unzureichend begründet wurden (BPlan-Begründung, Seite 11). Vor allem fehlt eine Bedarfsermittlung für die Freizeitbereiche vollständig. Deshalb werden auch die schweren negativen Folgen der Einengung der Verkehrs- und Frachtabläufe im Osthafen nicht geprüft. Damit wird zwangsläufig übersehen, dass zusätzliche Passagierschiffe dort in Zeiten höherer Belastung nicht mehr angenommen werden können. Dieses Abwägungsdefizit wird weiter dadurch ergänzt, dass die Gebietstypen SO 1, SO 2 und SO 3 mitsamt den Gebietstrennungen in den städtebaulichen Übersichtsdaten (BPlan-Begründung, Seite 22) und im Umweltbericht (Seite 2) nicht einmal angesprochen werden. Die maßgebenden Größenverhältnisse sind daraus nicht erkennbar.

Im Ergebnis ist die Bauleitplanung folglich auch hinsichtlich der Gebietstypendifferenzierung nicht entscheidungsreif. Die vorgenommenen starren Trennungen werden einem multifunktionalen Hafen mit dynamischen Entwicklungsprozessen nicht gerecht (siehe dazu weiter in unseren Schreiben vom 11.4. und 28.11.2008). Gleiches gilt für die nicht sachgerechte Definition sehr unterschiedlicher Nutzungen, die tlw. keinesfalls unseren hafenstrategischen Vorgaben entsprechen. Grundsätzlich sind unsere Häfen hafengebundenen bzw. hafenauffinen Nutzungen vorbehalten. Dies sind regelmäßig entweder Tätigkeiten von Hafenbetrieben, die mit Hilfe der öffentlichen Hafeninfrastruktureinrichtungen wasserseitigen Umschlag jeglicher Art (hier: Personen- bzw. Frachtumschlag) abwickeln oder hafenauffine Nutzungen, die in einem direkten Zusammenhang mit den Tätigkeiten der v. g. Umschlagbetrieben stehen (z.B. Werften und Schiffsreparatur- oder -Zulieferbetriebe u. ä.). Sicher gehören dazu nicht Spielgeräte, Skulpturen o. ä. (§ 4 der textlichen Festsetzungen) oder auch touristische Veranstaltungen wie Ostermärkte oder Drachenfeste (§ 1 der textlichen Festsetzungen).

planerisch nicht möglich.

Im Bauungsplan sind die unterschiedlichen hafenauffinen Nutzungen unter den § 1 – 3 den jeweiligen Hafengebieten zugeordnet worden. Bei der Festsetzung von Sondergebieten ist es planungsrechtlich erforderlich, alle in Betracht kommenden Nutzungen aufzuführen (Nutzungskatalog). Nicht aufgeführte Nutzungsarten, die keinem der festgesetzten Nutzungen zuzuordnen sind, sind nicht genehmigungsfähig und daher unzulässig. Aus diesem Grunde ist es notwendig, die sich jährlich wiederholenden Veranstaltungen im Hafenbereich entsprechend als zulässige Nutzung festzusetzen. Ähnliches gilt für die Aufstellung z. B. von Kunstobjekten. Ohne textl. Festsetzung als zulässige Anlage z. B. in den Grünanlagen wären diese unzulässig.

<p>c. Die Belange der Hafenplanung und Hafenentwicklung werden von der Bauleitplanung nicht berücksichtigt. Sie übersieht, dass Nports Träger der Fachplanung für den Hafen Norddeich ist und die Aufgaben der allgemeinen Hafenplanung beim Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) liegen. Sie übersieht weiter die notwendige Behemmensherstellung mit der Fachplanung (§ 7 BauGB – dazu näher unten 3.) und ihre Bindung an Festsetzungen nach § 9 Absatz 6 BauGB. Auch mit den Zielen der Raumordnung selbst setzt sich die Bauleitplanung trotz der bestehenden Anpassungspflicht (§ 1 Absatz 4 BauGB) praktisch nicht auseinander (F-Plan-Begründung, Seite 6). Diese Anpassung durch ein unwägbares ‚regionales Leitbild‘ zu ersetzen (F-Plan- und B-Plan-Begründung, Seite 6), mutet sogar befremdlich an.</p> <p>In der vorangegangenen Bauleitplanung (BPlan Nr. 77) und auch im aktuellen BMC-Gutachten werden zutreffend Detailansätze der Hafenplanung Norddeich dargestellt, vor allem der Bau eines größeren Parkhauses binnendeichs. Die Straßenbauverwaltung (Bau der Ortsumgehung Norden) und Nports (Verlagerung des Norderney Verkehrs auf die Ostmole) haben die Planung bereits weitgehend umgesetzt. Die übrigen Beteiligten - und insbesondere die Stadt trotz der ihr zur Verfügung stehenden Instrumentarien nach dem Baurecht - sind insoweit noch nicht vorangekommen, obwohl der zugrunde liegende Planfeststellungsbeschluss von 2002 datiert. Bereits dieser Planfeststellungsbeschluss sieht den Bau des Parkhauses vor. Zudem bestätigt er einen erheblichen Flächenbedarf im Osthafen für die verschiedenen Transportvorgänge zwischen dem zukünftigen Parkhaus und den Schiffszugängen (Shuttleverkehr, Gepäckbeförderung, Fußwege pp. - vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 23.4.2002, Hinweis Nr.5 auf Seite 14). Auch das BMC-Gutachten hält eine Erweiterung speziell der Verkehrsflächen für notwendig. Sollte dies alles im Osthafen realisiert werden, wäre dort zwangsläufig</p>	<p>Zu 2c. Die Stadt Norden geht davon aus, dass die Konzentration des Fährverkehrs auf Molenkopf und Ostteil des Hafens nicht auf Kapazitätsgrenzen stößt. Der Juist-Verkehr soll erst nach Fertigstellung des Parkhauses verlegt werden. Dadurch werden die Nutzungsansprüche an Flächen im Ostbereich teilweise reduziert (Parken, 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 Parkplatz bzw. Parkhaus reduziert. Dadurch wird auch der Fährverkehr begünstigt. Das Parkhaus soll entweder privat oder in kommunaler Trägerschaft finanziert 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 (festgesetzte Emissionskontingente) realisieren.</p>
---	---

<p>ein erhebliches Flächendefizit für eine vollständige Abwicklung der Fährverkehre die Folge. Dabei darf auch die Entwicklung der Fahrgastschiffe nicht übersehen werden. Bei zunehmender Anzahl und/oder Größe von Fährschiffen wird der verfügbare Raum an Wasserflächen und Kaianlagen im Osthafen ohnehin bald unzureichend sein.</p> <p>Ein Teil der Verkehre muss folglich im Westhafen planerisch weiter verfolgt werden. In diesem Zusammenhang soll aber nicht übersehen werden, dass daneben auch weitere Maßnahmen planerisch vorstellbar sind, z.B. Verlegung der Fährbrücke 1 nach Norden bzw. Verkürzung des DB-Gleises auf der Mole.</p> <p>Diesen Planungen hat sich das ebenfalls noch nicht abgeschlossene Hafenentwicklungskonzept von Nports für den Hafen Norddeich in der Fassung von Mai 2009 angenommen. Wir wollen damit die langfristige Inselversorgung, die Entwicklung gewerblicher Nutzungen, die Hafenerweiterung und auch andere Perspektiven etwa im OFFSHORE-Bereich sichern. Diesbezüglich gehen wir davon aus, dass für die Abwicklung logistischer Assistenzdienste und den Aufbau einer Betriebsleitstelle erheblicher Flächenbedarf im Osthafen kurzfristig besteht. Wir haben Ihnen unsere fachplanerischen Zielsetzungen in mehreren Besprechungen erläutert und Ihnen teilweise bereits entsprechende Unterlagen zur Verfügung gestellt. Die nunmehr geplante Projektentwicklungsgesellschaft kann die notwendigen Vorarbeiten fortführen und die gesetzlich vorgeschriebene Verzahnung mit den kommunalen Planungen ermöglichen.</p> <p>d. Die Bauleitplanung enthält daneben erhebliche Defizite in der zukünftigen landseitigen Verkehrsabwicklung. Auch angesichts des verständlichen Wunsches nach baldiger Realisierung des Parkhauses sind die textlichen Festsetzungen im BPlan-Entwurf zu den Verkehrsbeschränkungen misslungen. Willkürlich sollen vor allem die Besucher der Inseln Juist und Norderney benachteiligt werden.</p>	<p>zu 2d. Die Festsetzungen zur Regelung des Parkverkehrs enthalten keine willkürliche Bevorzugung oder Behinderung bestimmter Nutzergruppen. Ziel ist es, den Dauerparkverkehr aus dem Hafbereich herauszuhalten, weil damit die „eigentlichen“ Hafennutzungen gestört werden, und um im Interesse einer Qualitätsverbesserung für alle diesen Parkverkehr auf das hierfür</p>
---	---

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

Allerdings kann das nur bei weiteren zeitlichen Beschränkungen des ‚Hafenbesuchs‘ gelingen. Daneben wird durch die Bevorzugung des privaten Schiffsverkehrs (‚Anliegerparken‘ der Bootsliegeplätze) das Gleichbehandlungsgebot tangiert. Als Drittes wird der zulässige Abstand des Stellplatzes vom Besuchsziel übersehen. Im Endeffekt wird durch solche diffusen Maßnahmen dem Ziel der alsbaldigen Realisierung des Parkhauses tatsächlich entgegengearbeitet.

3. Zu den verfahrensrechtlichen Anforderungen an die Beteiligung von Nports als öffentlichem Fachplanungsträger führen wir aus:

Nports werden als Fachplanungsträger über die Beteiligung als Träger öffentlicher Belange hinaus gemäß § 7 BauGB weitere gesetzliche Befugnisse eingeräumt. Öffentliche Planungsträger nach § 7 BauGB sind auch diejenigen juristischen Personen des Privatrechts, deren Anteile sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden (Ernst-Zinkahn-Bielenberg, Kommentar zum Baugesetzbuch, § 205 Rdn.15). Dies gilt insbesondere für Träger von Verkehrsplanungen, wie die DB Netz AG, und auch für Träger von Verkehrs- und Umschlagsplanungen in Häfen, wie Nports. Öffentliche Planungsträger sind dabei die Vorhabenträger selbst, nicht dagegen etwaige Planfeststellungs- oder Genehmigungsbehörden der Fachplanung (Ernst-Zinkahn-Bielenberg, § 7 Rdn.4).

Wenn öffentliche Fachplanungsträger ihre Planungen nicht dem Flächennutzungsplan anpassen (§ 7 Satz 1 BauGB), können sie dagegen Widerspruch einlegen. Vor einem Widerspruch fordert die Vorschrift, dass sich der Fachplanungsträger unverzüglich mit der Gemeinde ins Benehmen setzt (§ 7 Satz 3 BauGB). Wir beantragen daher

auf der Basis dieser Stellungnahme den Bauungsplan Nr.92 an den Entwurf der 2. Flächennutzungsplanergänzung mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung so

vorgesehene Gebiet zu konzentrieren. Das Anliegerparken der Bootsanleger hat demgegenüber kein so großes Gewicht und kann innerhalb des Hafensbereiches ermöglicht werden.

Zu 3. Es ist sehr zweifelhaft, ob Nports Planungsträger nach § 7 BauGB ist. Grundsätzlich ist zwar anerkannt, dass auch eine private Vorhabensträgerin über den enger erscheinenden Wortlaut des § 7 Satz 1 BauGB hinaus grundsätzlich durch § 7 BauGB gebunden werden kann. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der private Vorhabensträger mit der Durchführung eines Projektes öffentlichen Interessen entspricht. Dies setzt allerdings voraus, dass sich aus dem jeweiligen Fachplanungsrecht ergeben muss, dass der jeweilige private Vorhabenträger auch verpflichtet ist, öffentliche Interessen wahrzunehmen (s. beispielsweise § 9 Luftverkehrsgesetz). Ergibt sich eine solche öffentliche Interessensbindung weder aus dem Fachplanungsrecht noch aus sonstigen Rechtsvorschriften, ist der private Vorhabenträger nicht widerspruchsberechtigt im Sinne des § 7 BauGB (s. auch Roer, DVBl 1996, S. 1293 und Hess VGH, Urteil v. 28.06.2005, Az. 12 A 3/05-Juris-). Eine solche öffentliche Interessensbindung ist bei NPorts nicht erkennbar. Selbst wenn man jedoch entgegen der hier vertretenen Rechtauffassung NPorts ein Widerspruchsrecht zubilligen würde, weil Hafenerweiterungen als Ausbaumaßnahmen an Gewässern grundsätzlich planfeststellungspflichtig sind (§ 68 Wasserhaushaltsgesetz), so ist nicht erkennbar, mit welchen konkreten Planungsabsichten von NPorts die Flächennutzungsplanung der Stadt Norden, nur hierauf kann sich der Widerspruch beziehen, kollidieren könnte. Gegenstand der Flächennutzungsplanung ist eine Sonderbaufläche „Hafen“, die alles das beinhaltet, was der realen Nutzung entspricht und Gegenstand der Nutzungsinteressen von NPorts ist. Auf der Ebene der

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

anzupassen, dass er mit den Aufgaben und Funktionen des Hafens Norddeich, der Fachplanung von Nports und der Niedersächsischen Hafenplanung übereinstimmt.

Zu diesem Zweck begrüßen wir die Gründung einer gemeinsamen Projektentwicklungsgesellschaft.

Der BPlan Nr. 92 ist in die Vorgehensweise nach § 7 BauGB mit einzubeziehen, weil er in erheblichem Umfang (insbesondere durch die Vergrößerung des Freizeitgebietes und durch Trennung in drei Gebietstypen SO 1, SO 2 und SO 3) vom FPlan entgegen § 8 Absatz 2 BauGB abweicht (siehe oben 2.a).

Gelangen Sie zu keinem Einvernehmen mit dieser Stellungnahme, wird Nports vor einem Ratsbeschluss über die Bauleitplanung

Widerspruch einlegen (§ 7 Sätze 2 und 4 BauGB).

Der Widerspruch führt zu einer Prüfung und Entscheidung über die Bauleitplanung durch den Landkreis Aurich (Ernst-Zinkahn-Bielenberg, § 7 Rdn.9). Die Fachplanung von Nports - nicht jedoch die Bauleitplanung - kann bis zur Entscheidung des Landkreises Aurich über den Widerspruch fortgesetzt werden (Ernst-Zinkahn-Bielenberg, § 7 Rdn.23).

4. Zu den weiteren Mängeln der Bauleitplanung führen wir wie folgt aus:

Der Entwurf einer 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes und des Bauungsplanes Nr.92 enthalten über die obigen zentralen Mängel hinaus noch weitere Defizite:

- Die Bestimmungen des Nds. Hafensicherheitsgesetzes (NHafenSG), der Nds. Hafenordnung (NHO) und die Möglichkeiten einer Hafensbereichs-Allgemeinverfügung (vgl. Festlegung des Hafens Norddeich vom 17.10.2007 – MBl. S.1307) werden übersehen (B-

Flächennutzungsplanung ist nicht erkennbar, dass diese generelle Planaussage in irgendeiner Weise mit den Nutzungsinteressen von NPorts kollidieren könnte. Auch soweit der Flächennutzungsplan Erholungs- und Freizeitanlagen festsetzt, betrifft er Flächen jenseits des Hafenschutzdeiches und nicht Flächen, die zum eigentlichen Hafengebiet gehören. Auch hier ist eine Kollisionsmöglichkeit mit Interessen von NPorts nicht erkennbar. Über den Umweg des § 7 BauGB können Einwendungen gegen den Bauungsplan nicht geltend gemacht werden. Soweit NPorts den Bauungsplan angreift, hat NPorts keine über § 7 BauGB privilegierte Stellung. Dennoch muss an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen werden, dass es Interesse der Stadt Norden ist, alle Träger privater und öffentlicher Belange möglichst im Rahmen eines Interessenausgleiches zusammenzuführen und das Hafennutzungskonzept gemeinsam zu entwickeln. Die Bereitschaft der Stadt Norden, für ein Hafentwicklungs-konzept bzw. für seine weitere Bearbeitung in Gemeinschaft mit anderen zur Verfügung zu stehen, ist uneingeschränkt gegeben. Sollte sich im Rahmen eines dynamischen Prozesses ergeben, dass der Bauungsplan anpassungsbedürftig ist, wird die Stadt Norden jederzeit die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Rahmen gerechter Abwägung durchführen.

Zu 4. Nicht zu erkennen ist eine Kollision mit den Bestimmungen des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes bzw. der Niedersächsischen Hafenordnung. Beide Vorschriften regeln in erster Linie die Sicherheit und Leichtigkeit des Hafenbetriebes. Es ist nicht Aufgabe der Bauleitplanung, hierzu irgendwelche Aussagen zu machen, deshalb keine Benennung in den Rechtsvorschriften.

Plan-Begründung, Seite 3 unter Rechtsgrundlagen).

- Von angeblichen ‚chaotischen verkehrsbedingten Zuständen‘ im Westhafen (FPlan- und BPlan-Begründung, Seite 4) kann keine Rede sein. Vielmehr ist der Juistverkehr infolge von Engpässen im Osthafen auf die Westmole verlegt worden. Ebenso unrichtig sind die Ausführungen, dass dort ‚ausreichender Platzbedarf‘ fehlt.

- Eine Standortalternativen-Diskussion bei einem gewachsenen Hafen am natürlichen Ende einer Bundesfernstraße und eines Schienenweges liegt neben der Sache (FPlan-Begründung, Seite 12).

- In Häfen sind mannigfache Gewerbelärmvorbelastungen vorhanden. Sie können nicht einseitig auf Parkflächen verengt werden (FPlan-Begründung, Seite 9; BPlan-Begründung, Seite 15). Ebenso wenig können lärmkontingentierte Teilflächen nur einem Betrieb zugeordnet werden (FPlan-Begründung, Seite 10; BPlan-Begründung, Seite 15). Emissionskontingente auf einzelnen Flächen mit 29,5 dB(A) anzusetzen (TF 06 laut Textlichen Festsetzungen BPlan), ist unrealistisch. Grundsätzlich lehnen wir eine Lärmkontingentierung ab, die den öffentlichen Hafenbetrieb räumlich und/oder zeitlich einschränkt. Es ist in jedem Fall sicherzustellen, dass jeglicher Hafenbetrieb insbesondere gerade auch der Hafenumschlag uneingeschränkt rund um die Uhr möglich bleibt.

Nach alledem lehnen wir die vorgesehene Bauleitplanung ab. Erst durch genaue Prüfungen, Analysen, Gutachten und Abstimmungen - wie sie durch das BMC-Gutachten begonnen wurden - kann sie in ein verträgliches Ergebnis münden. Dazu ist eine Projektentwicklungsgesellschaft das geeignete Medium - vorausgesetzt, sie befasst sich fachkompetent mit Belangen des

Siehe hierzu auch unter Stellungnahme der Reederei Norden Frisia vom 17.05.2010 unter Pkt. 3

Gem. Gesetzesvorschriften zur Bauleitplanung ist in der Begründung die Frage zu Alternativstandorten abzuclarbeiten. Die Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten ist Bestandteil der Umweltprüfung (Umweltbericht) und wurde in der Begründung zusammengefasst wiedergegeben.

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 Schalleistungspegeln 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.

Zu dem Bauvorhaben der Reederei Norden-Frisia „Erweiterung und Umbau des Frisia-Verwaltungsgebäudes, des Restaurants und der Büros; Neubau Abfertigungsgebäude, Sanitäranlagen, Kiosk, Wartehalle, Einstellplätze, Lagerflächen, Pflasterflächen“ wurde im Rahmen der Deichrechtlichen Ausnahmegenehmigung nach § 14 Abs.2 NDG NPorts vom NLWKN im Verfahren beteiligt und gehört.

39

öffentlichen Verkehrs- und Umschlaghafens Norddeich.

NPorts hat gegen das Bauvorhaben keine Bedenken geäußert. Die für diese Ausnahmegenehmigung entscheidenden Kriterien sind im Planfeststellungsbeschluss zur B 72neu enthalten und wurde als Grundlage für die vorliegenden Bauleitplanungen zugrunde gelegt.

Im Hinblick auf die Bedenken und Anregungen (Stellungnahmen) von Niedersachsen-Ports, die teilweise im Verfahren, teilweise auch nachträglich im Rahmen einer Besprechung am 27.07.2010 vorgetragen worden sind, sind die textlichen Festsetzungen zur besseren Verständlichkeit redaktionell geändert worden. Auf Wunsch von N-Ports ist klargestellt worden, dass der Fähranleger im westlichen Hafenbereich auch genutzt werden kann, wenn aufgrund von besonderen Verkehrsspitzen eine Entzerrung des Verkehrs im Hafen erforderlich wird. Nach der Einschätzung von N-Ports handelt es sich hierbei um seltene Ereignisse, die an besonderen Reisetagen zu Beginn oder zum Ende der Schulferien, zeitlich begrenzt, auftreten können. Mit dieser Klarstellung sind die in Frage kommenden „Notfälle“ klar definiert worden und entsprechend in der textlichen Festsetzung modifiziert worden, ohne dass dieses eine erneute Auslegung nach sich zieht.

In Bezug auf die Nutzung der Parkplätze im Westhafen ist klargestellt worden, dass eine Nutzungsbeschränkung nur im Rahmen der Straßenverkehrsordnung erfolgen kann. Die Straßenverkehrsordnung differenziert zwischen dem Anliegerverkehr und dem sonstigen Verkehr. Eine weitere Unterteilung innerhalb der Nutzergruppe „Anlieger“ ist straßenverkehrsrechtlich nicht möglich und auch bauleitplanerisch nicht gewollt.

Die Festsetzung hierzu wurde ebenfalls redaktionell geändert, ohne dass dieses eine erneute Auslegung nach sich zieht.

In Bezug auf das kritisierte Lärmkontingent wurde eine Stellungnahme des Akustikers eingeholt, die wie folgt lautet:

„Bei der Emissionskontingentierung für die Teilfläche TF06 wurde ein Wert von $L_{\text{EK}} = 29,5 \text{ dB(A)}/\text{m}^2$ bezogen auf das südöstliche gelegene Mischgebiet für den Nachtzeitraum von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

	<p>ermittelt. Die Emissionskontingentierung wurde gem. Pkt. A.4 des Anhangs zur DIN 45691 bezogen auf die Schutzansprüche der unterschiedlichen Gebietsnutzungen ermittelt.</p> <p>Die Ergebnisse in unserem schalltechnischen Bericht Nr. LL5553.1/01 vom 25.03.2010 beruhen auf der vor Ort ermittelten Gegebenheiten – wie unter anderem auch die Nutzungszeiten. Auf dieser Teilfläche TF06 sind demnach folgernde Firmen vertreten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kfz-Werkstatt Sell - Udo Gruchow Schiffsausrüstungen - Dirk de Beer Fischimbiss - N-Ports GmbH & Co. KG, Parkplatz - Reederei Frisia AG, Verwaltungsgebäude und Garagen - Wasserschutzpolizei <p>Dabei ist zu bemerken, dass alle Betriebe auf der Teilfläche TF06 nur im Tageszeitraum tätig sind. Auch die Nutzung des Parkplatzes durch N-Ports und dem Dirk de Beer Fischimbiss erfolgt lediglich im Tageszeitraum.</p> <p>Dieses Emissionskontingent lässt mehr Pkw- Verkehr zu und beschränkt nicht die vorhandene und abgefragte geplante Nutzung auf der Teilfläche TF06.“</p> <p>Eine Formulierung, wonach durch die vorstehende Gewerbelärmkontingentierung kein Betrieb im Hafen Norddeich eingeschränkt wird, ist nicht „festsetzungsfähig“. Wenn man bedenkt, dass ein Bebauungsplan eine Lebensdauer von mehreren Jahrzehnten haben kann, neue Betriebe in den Hafenbereich hineindrängen könnten, wird offenkundig, dass eine solche Formulierung nicht festsetzungsfähig ist.</p>
<p>Handwerkskammer für Ostfriesland</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>Industrie – und Handelskammer Emden vom 31.05.2010 Wir haben die Planunterlagen geprüft und begrüßen grundsätzlich das Vorhaben, die Nutzungsansprüche für den Hafen Norddeich im Rahmen der Bauleitplanung abzusichern.</p> <p>1. In der Begründung zu den Planentwürfen wird auf die Aussage aus dem LROP 2008 verwiesen, wonach den</p>	<p>Zu 1. Bauleitplanung ist nicht restriktiv, sondern erarbeitet vorausschauend eine städtebauliche Entwicklung, der eine dadurch bedingte</p>

<p>Inselversorgungshäfen mit Blick auf die Daseinsvorsorge der Bevölkerung und den Tourismus eine Sonderstellung einzuräumen ist. Darauf verweisen auch N-Ports und die Stadt Norderney in ihren Stellungnahmen. Die Tourismuswirtschaft hat für unsere Region eine erhebliche Bedeutung; eine einengende und restriktive Behandlung dieses Sektors in der Bauleitplanung widerspricht den Erfordernissen einer dynamischen Anpassung an sich wandelnde Ansprüche der Gäste.</p> <p>2. Mit Blick auf diese prioritäre Funktionszuweisung sprachen wir uns dagegen aus, dass im Rahmen der Bauleitplanung eine allzu detaillierte Zuweisung der einzelnen Verkehre erfolgt. Inselversorgung und insbesondere die touristische Inanspruchnahme sind Gebiete, deren Nutzungsanspruch hinsichtlich Fläche und Intensität nicht geeignet ist, in einer statischen Festschreibung in der Bauleitplanung zu unterwerfen. Insbesondere sollte darauf verzichtet werden, den einzelnen Fährverkehren einen ganz bestimmten Anleger zuzuordnen. Der vorliegende Entwurf sollte dahingehend geändert werden, dass für die jeweilige Abwicklung des Fährverkehrs ein nicht nur vorübergehend eingeräumter Spielraum gewährt wird.</p>	<p>geordnete Umsetzung folgt. Für die Entwicklung Norddeichs besitzt der Hafen einen hohen Stellenwert, dem man mit den bereits vorliegenden abgeschlossenen und sich in Aufstellung befindlichen Bauleitplänen (BP 77 Parkplatz und Parkhaus mit verpflichtenden Verträgen und BP 92 Hafenbereich) gerecht wird. Desweiteren liegt ein Rahmenplan für den Ortskern Norddeichs vor, der klare Aussagen über die zukünftige Anbindung und Gestaltung zum Hafenbereich beinhaltet. Der Tourismus hat auch für das Nordseeheilbad Norddeich Priorität und die Stadt Norden bemüht sich, entsprechende attraktive Planungen im Interesse des hier verweilenden Gastes und Kurgastes umzusetzen.</p> <p>Die Gäste, die mit dem Pkw anreisen und die Insel besuchen möchten, werden nach Durchführung der geplanten Maßnahmen, die bereits sich aus der dynamischen Anpassung ergeben haben, eine gut funktionierende Infrastruktur unter Beteiligung der betroffenen Beteiligten vorfinden.</p> <p>Im Übrigen kann es nicht im Aufgabengebiet der Stadt Norden liegen, den immer höher werdenden Standardansprüchen der Insulaner und ihrer Besucher zu befriedigen, denn dieses ist nicht unter den in der Raumordnung geforderten Inselversorgungsfunktionen zu verstehen.</p> <p>zu 2. Im Hinblick auf die weitere positive Entwicklung Norddeichs als Nordseeheilbad und dessen Hafen wurden Bauleitpläne und Rahmenpläne entwickelt, die eine städtebauliche Ordnung langfristig sichern sollen. Die neu erstellte B 72 mit ihrem Endpunkt vor dem Osthafen, der Parkplatz mit dem noch nicht errichteten Parkhaus ist und war ein wichtiges Kriterium bei den Planungen im Hafenbereich.</p> <p>Ausgang aller Planungen ist die Abwicklung aller Fährverkehre im Osthafen. Darauf bauen sich die städtebaulichen Entwicklungsziele im Ortskern Norddeichs und im Westhafen auf, die u.a. den größtmöglichen Ausschluss öffentlicher Kfz-Verkehre in diesen Bereichen beinhalten. Spielräume für den Fährverkehr ist bei Engpässen während der Saison nicht ausgeschlossen und wird im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Im Übrigen besitzen die jetzigen Nutzungen Bestandsschutz.</p>
---	---

<p>3. Nur so kann die Bauleitplanung dem Ziel gerecht werden, die „Funktionalität des Fährhafens und der Inselversorgung zu sichern und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln“ (aus der Stellungnahme von N-Ports).</p>	<p>Zu 3. Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Landesfischereiverband Weser-Ems</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>Landkreis Aurich vom 27.05.2010 nur BP</p> <p>1. Die Übertragung der Baugrenzen in die Örtlichkeit ist teilweise nicht abschließend möglich. Bezugspunkte müssen hier Flurstücksgrenzen sein. Bauliche Anlagen sind temporär vorhanden und sind als Bezugspunkte ungeeignet</p> <p>2. Die textliche Festsetzung zu § 6 ist zu ungenau. Es ist nicht ersichtlich, warum bei der Änderung von baugenehmigungspflichtigen Bauteilen Schallschutzmaßnahmen zu beachten sind; bei den gem. § 69 Anhang NBauO genehmigungsfreien Baumaßnahmen die Schallschutzmaßnahmen nicht beachtet werden müssen.</p> <p>3. Bei der Festsetzung der Werbeanlagen ist zu bedenken, dass sich in einem Gebäude mehrere Betriebsstätten befinden</p>	<p>Zu 1. Wird korrigiert.</p> <p>Zu 2 Der Begriff der baugenehmigungspflichtigen Bauteile entfällt. Die textl. Festsetzung wird geändert und lautet wie folgt: Schallschutz von Büros sowie Wohn- u. Aufenthaltsräumen u. Schlafräumen</p> <ul style="list-style-type: none"> - „In dem gekennzeichneten Lärmpegelbereichen „Bahnhof Mole“ sind für Neubauten bzw. bauliche Änderungen von Büros sowie Wohn- und Aufenthaltsräumen die folgenden erforderlichen resultierenden Schalldämmmaße (erf. R´w,res) durch die Außenbauteile (Wandanteil, Fenster, Lüftung, Dächer etc.) einzuhalten: Aufenthaltsräume von Wohnungen: erf. R´w,res = 45 dB Büroräume o. ä. : erf. R´w,res = 40 dB - In dem schraffierten Bereichen „Bahnhof Mole“ sind beim Neubau bzw. bei baulichen Änderungen im Zusammenhang mit Fenstern von Schlafräumen bzw. zum Schlafen geeigneten Räumen (Ruheräume für Wachpersonal etc.) schallgedämmte Lüftungssysteme vorzusehen, die die Gesamtschalldämmung der Außenfassaden nicht verschlechtern“ <p>Diese Änderung berührt nicht die Grundzüge der Planung, eine erneute Auslegung ist nicht erforderlich!</p> <p>Zu 3 Eine Erhöhung der Werbeanlagen durch mehrere mögliche Betriebsstätten in einem Gebäude werden akzeptiert.</p>

<p>können. Die mit der Festsetzung zulässigen Werbeanlagen an einem Gebäude kann daher deutlich über 5 liegen.</p> <p>4. Die Festsetzung zu den örtlichen Bauvorschriften § 1 Nr. 2 „muss sich einfügen und untergeordnet sein“ ist zu unbestimmt.</p> <p>Hinweise:</p> <p>1. In der Präambel ist die Ermächtigungsgrundlage für die örtlichen Bauvorschriften (NBauO) mit anzugeben. Die Fristen für die Verletzung der Verfahrens- und Formvorschriften beträgt ein Jahr (nicht zwei). Es können nur Mängel des Abwägungsvorganges gerügt werden (nicht Mängel der Abwägung).</p> <p>2. Unter „Punkt 5.1.2“ „zu 5.)“ wird auf Punkt 5.3.6 Bezug genommen. Diesen Punkt gibt es nicht.</p> <p>3. Grundsätzliche Bedenken bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht nicht. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die im SO3 vorgesehene 2 geschossige Bauweise nicht höher sein sollte als die bereits vorhandenen Gebäude. Höhere vertikale Strukturen würden nicht nur das Landschaftsbild überformen, sondern es ist dann auch mit Auswirkungen auf das angrenzende Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet zu rechnen. Werden die Erdarbeiten innerhalb der Kompensationsfläche wie beschrieben durchgeführt, kann es zu unerwünschten Dominanzen von Ruderalpflanzen kommen. Auf den vegetationslosen Marschböden ist ansonsten mit einer Verbreitung der Kratzdistel zu rechnen, deren Samen sich dann auch auf angrenzende landwirtschaftliche Flächen ausbreitet. Deshalb wird seitens der UNB vorgeschlagen, die Rohbodenbereiche mit einer ausgewogenen Kräutergras Mischung einzusäen, um eine geschlossene Vegetation zu erzielen. Daraus entwickelt sich dann eine dem Standort angepasste Vegetation.</p>	<p>Zu 4 Der Begriff des „sich einfügen“ und des „untergeordnet“ sein ist ein feststehender üblicher Begriff im Baurecht, der auch hier Anwendung finden soll.</p> <p>Zu 1 Wird entsprechend korrigiert.</p> <p>Zu 2 Wird Korrigiert.</p> <p>Zu 3 wird zur Kenntnis genommen und ggf. beachtet.</p>
---	--

<p>4. Als Grundschutzmaßnahme ist eine Löschwassermenge entsprechend der DVGW W 405 von mind. 1600 l/Min. bzw. 96 m³/h für einen Zeitraum von mind. 2 Std, durch die Stadt Norden vorzuhalten. Die Versorgungsleitung ist als Ringsystem zu verlegen. Die Hydranten sind derart zu verorten, dass sie zu den Gebäuden/ Lagerstätten einen Höchstabstand von max. 100 m nicht überschreiten. Die endgültige Anzahl und Standorte der Hydranten sind rechtzeitig mit dem Brandschutzprüfer des Landkreises Aurich, Herrn Meinke, und dem zuständigen Gemeinde- oder Ortsbrandmeister abzustimmen.</p> <p>5. Die eingereichten Unterlagen wurden hinsichtlich der Belange der Unteren Deich- und Wasserbehörde geprüft. Die Bemessungsstände für alle Hauptdeiche in Niedersachsen werden derzeit in einem Zeitraum von 5 Jahren überprüft. Das Vorsorgemaß, unter Berücksichtigung des Meeresspiegelanstieges, gem. Erlass des MU, sieht eine Überhöhung von 50 cm vor. D.h. es ist davon auszugehen, dass sich der Bemessungswasserstand für Norddeich erhöhen wird. Einige Deichabschnitte weisen jedoch noch ein Unterbestick aus. Ein höherer Deich hat zur Folge, dass der Deichkörper, in gleicher Bauweise und Beibehaltung des Steigungsverhältnis, verbreitert werden muss. Um die Küste vor Schäden durch Sturmfluten und Landverlust zu schützen, ist der hierfür erforderliche Raumbedarf bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Die für diesen Bereich geplanten Aktivitäten sollten unbedingt im Vorfeld mit dem NLWKN, der Deichacht Norden und der unteren Deichbehörde des LK Aurich abgestimmt werden. Die Einwände der Deichacht Norden sind zu berücksichtigen.</p>	<p>Zu 4 Ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung. Bei der Bauleitplanung handelt es sich um eine Bestandsplanung. Bei konkreten Baumaßnahmen wird der LK Aurich brandschutztechnisch beteiligt.</p> <p>Zu 5 Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ggf. beachtet und es wird auf die Stellungnahme zu den Einwänden der Deichacht Norden verwiesen.</p>
<p>Landkreis Aurich vom 27.05.2010 nur FNP Es bestehen keine Anregungen und Bedenken Hinweise: 1. Unter „Punkt 5.3.2“ „zu 2.“ wird auf Punkt 5.1.6 Bezug ge-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Zu 1 Wird in der Begründung korrigiert.</p>

<p>nommen. Diesen Punkt gibt es nicht.</p> <p>2. Die eingereichten Unterlagen wurden hinsichtlich der Belange der Unteren Deich- und Wasserbehörde geprüft. Die Bemessungsstände für alle Hauptdeiche in Niedersachsen werden derzeit in einem Zeitraum von 5 Jahren überprüft. Das Vorsorgemaß, unter Berücksichtigung des Meeresspiegelanstieges, gem. Erlass se MU, sieht eine Überhöhung von 50 cm vor. D.h. es ist davon auszugehen, dass sich der Bemessungswasserstand für Norddeich erhöhen wird. Einige Deichabschnitte weisen jedoch noch ein Unterbestick aus. Ein höherer Deich hat zur Folge, dass der Deichkörper, in gleicher Bauweise und Beibehaltung des Steigungsverhältnis, verbreitert werden muss. Um die Küste vor Schäden durch Sturmfluten und Landverlust zu schützen, ist der hierfür erforderliche Raumbedarf bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Die für diesen Bereich geplanten Aktivitäten sollten unbedingt im Vorfeld mit dem NLWKN, der Deichacht Norden und der unteren Deichbehörde des LK Aurich abgestimmt werden. Die Einwände der Deichacht Norden sind zu berücksichtigen.</p>	<p>Zu 2 Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ggf. beachtet und es wird auf die Stellungnahme zu den Einwänden der Deichacht Norden verwiesen.</p>
<p>Landwirtschaftskammer Weser-Ems, LW-Amt Ostfriesland vom 23.04.2010 Keine Anregungen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>NABU Aitkreis Norden</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>NLWKN</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>NLWKN, Betriebsstelle Aurich vom 04.05.2010 Ich beziehe mich auf meine Stellungnahme vom November 2008; diese wird in der Zusammenstellung der eingegangenen Stellungnahmen in den Begründungstexten zum FNP unter 5.3 bzw. zum BP 92, 5.1.1, nicht erwähnt. Aus gewässerkundlicher Sicht bestanden Bedenken gegen dieses Vorhaben wegen möglicher Verschmutzungseinträge in das Hafenwasser,</p>	<p>Die Stellungnahme vom 28. November 2008 wurde in den Auslegungsunterlagen berücksichtigt und in den Hinweisen (Pkt. 6.4) unter Punkt 6.4.6 „Wassergefährdende Stoffe“ eingearbeitet.</p>
<p>Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 10.05.2010 Keine Bedenken	Wird zur Kenntnis genommen.
Nieders. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Häfen- und Schifffahrtsverwaltung Ref. 45 Herr Prante	Keine Stellungnahme
Nieders. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Hannover – Referatsleiter 45 (Luftverkehr, Schifffahrt, Hafenbehörde) vom 28.05.2010 Nur BP Als TÖB nach § 4 BauGB nehme ich zum Bebauungsplanentwurf Nr. 92 „Hafen Norddeich“ der Stadt Norden und zugleich zur 2. Ergänzung des FNP wie folgt Stellung: I. Aus rechtlicher Sicht wird Ihr Entwurf de BP Nr. 92 beanstandet. Der Plan und insbesondere seine Begründung sind aus formellen Gründen unzureichend bzw. unzutreffend. Zunächst hat die Bauleitplanung die Bestimmungen des Nds. Hafensicherheitsgesetzes in der Fassung vom 16.02.2009 (GVBl. S. 16) und der Nds. Hafenordnung (NHO) in der Fassung vom 22.5.2009 (GVBl. S. 223) nicht beachtet. In der Entwurfsbegründung (Seite 3 unter „Rechtsgrundlagen“) fehlen diese Rechtsnormen. Mit den sich daraus ergebenden Anforderungen setzt sich der Entwurf nicht auseinander. Ebenfalls ist die Hafenbereichs-Allgemeinverfügung zur Festlegung des Hafenbereichs Norddeich vom 17.10.2007 (MBI. S.1307, dazu inhaltlich im Untenstehenden) nicht beachtet worden. Die Ausführungen zum Juistverkehr im Sommer 2009 („chaotische verkehrsbedingte Zustände im Westhafen“-Seite 4 der Begründung) sind in der Sache nicht nachvollziehbar. Fährhäfen unterliegen im Verkehrsaufkommen starken saisonalen Schwankungen. Der Planfeststellungsbeschluss der damaligen Bezirksregierung Weser-Ems für die Ortsumgehung Norden der B 72 vom 25.04.2002 beinhaltet den Bau eines Parkhauses binnendeichs (vgl. Seiten 14 und 136 des Beschlusses) und verweist in diesem Zusammenhang auf den entsprechenden Bebauungsplan Nr. 77 der Stadt Norden. Damit ist das rechtliche Instrumentarium für die Durchsetzung der Planung i.S.	Der Bebauungsplan ist nicht unzureichend an die Ziele der Raumordnung angepasst. Die Planung kollidiert nicht mit den Zielen bzw. Grundsätzen des Landesraumordnungsprogramms, wonach die Fährverbindung zu den Ostfriesischen Inseln zu erhalten sind. Ziel der Planung ist nicht eine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Fährverbindungen. Insbesondere sollen für die Fahrgäste attraktivere Voraussetzungen geschaffen werden, um die Fährschiffe überhaupt erreichen zu können, um damit die Qualität des Inselurlaubes, zu dem auch die Erreichbarkeit der Inseln gehört, insgesamt zu verbessern. Der Urlaub auf den Ostfriesischen Inseln steht in einem Wettbewerb mit anderen Urlaubsgebieten. Dabei spielt auch die Erreichbarkeit der Ostfriesischen Inseln im Verhältnis zu anderen Urlaubsregionen eine Rolle. Fragen wie „Bedienungskomfort“, „Erreichbarkeit“, „Kosten“ müssen neu beantwortet und auf den Prüfstand gestellt werden. Parkmöglichkeiten für Inselbesucher, die an mehr oder weniger zufällig aufgelassenen und aufgefundenen freien Flächen angeboten werden, sind in diesem Zusammenhang nicht mehr zeitgemäß. Ebenfalls ist es nicht mehr zeitgemäß, dass der Inselgast mit Koffern beladen weitere Strecken über das Hafengelände zurücklegen muss, um die Fährschiffe zu erreichen. Unzeitgemäß sind auch Parkplätze, die nicht hochwassergeschützt sind. Daher leistet die im Einzelnen begründete

47

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

des § 176 BauGB gegeben. Die Stadt Norden hat diese Möglichkeit bisher nicht genutzt, um die Verkehrssituation, die in der Begründung erwähnt wird, nachhaltig zu verbessern. II. Inhaltlich ist der Entwurf des BP Nr. 92 vor allem in folgenden Punkten zu beanstanden: 1. Der BP-Entwurf ist unzureichend an die Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB) angepasst. In der Begründung (Seite 6) wird lediglich auf Ziffer 4.1.4 des LROP Niedersachsen verwiesen. Die Ziffern 1.4.05 und 08 des LROP werden nicht beachtet, obwohl sie maßgebliche Ausführungen zu den Fährverbindungen an die Ostfriesischen Inseln enthalten (Gewährleistung der Inselversorgung im Rahmen der Daseinsvorsorge des Landes). Da ein ergänzendes RROP des LK Aurich nicht aufgestellt wurde, ergibt sich die raumordnerische Bindungswirkung für die Stadt Norden direkt aus dem LROP und naturgemäß auch aus dessen Bestimmungen über die Landeshäfen (vgl. etwa Ziffer 1.4.11 und zu den Zielen der Raumordnung auch § 3 ROG und § 23 NROG). Die Bestimmungen sind eindeutig, für ein „regionales Leitbild“ der Stadt Norden, mit dem eigene Zielvorstellungen entwickelt werden sollen (Seite 6 der Begründung), ist planerisch kein Raum vorhanden. 2. Der BP-Entwurf engt die Umschlags- und Verkehrsflächen des Hafens Norddeich entgegen den allgemeinen Hafenfunktionen des § 2 Nr. 1 NHO durch die Trennung in drei Sondernutzungsgebiete (SO-1 bis 3 laut zeichn. Darstellung u. textl. Festsetzungen) planerisch unzulässig ein. Danach dienen alle Landeshäfen der Abwicklung von gewerblichem Güter- und Personenverkehr mit See- bzw. Binnenschiffen. Sportboothäfen bzw. Marinas sind regelmäßig ein untergeordneter und für die gewerbliche Schifffahrt nicht zwingend benötigter Hafenteil. Die Größenordnung der vorgelegten Bauleitplanung kehrt diese Funktion in ihr Gegenteil um.	Planung der Stadt Norden nicht nur einen Beitrag zur Verbesserung der organisatorischen Abwicklung Innerhalb des Hafengeländes, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der touristischen Angebote und zur Stärkung des Fährverkehrs. Ein Konflikt mit Planungen des Landes Niedersachsen wird nicht gesehen. Ebenfalls nicht zu erkennen ist eine Kollision mit den Bestimmungen des Niedersächsischen Hafensicherheitsgesetzes bzw. der Niedersächsischen Hafenordnung. Beide Vorschriften regeln in erster Linie die Sicherheit und Leichtigkeit des Hafenbetriebes. Es ist nicht Aufgabe der Bauleitplanung, hierzu irgendwelche Aussagen zu machen. Auch eine Bauleitplanung, die zum Beispiel öffentliche Verkehrsflächen festsetzt, regelt nicht Art und Umfang des Verkehrsablaufes im Sinne der Verkehrssicherheit, z. B. im Rahmen der Straßenverkehrsordnung. Der Hafen ist Bestandteil des Gemeindegebietes und unterliegt der Planungshoheit der Stadt Norden. Entgegen der Rechtsauffassung des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums regelt die Niedersächsische Hafenordnung vom 25.01.2007 in der derzeit gültigen Fassung die Nutzung des Norddeicher Hafens auch nicht abschließend. Dies gilt zunächst hinsichtlich des Umstandes, dass im Bereich des Hafengeländes eine Vielzahl von Nutzungen stattfinden, die in der Hafenordnung nicht geregelt sind. Dies sind die gastronomischen Nutzungen, die Abwicklung des Parkverkehrs und die sonstigen gewerblichen Nutzungen und die Nutzung durch die Bahn. Hinzu kommt, dass nicht erkennbar ist, dass mit der Hafenordnung der Betrieb des Hafens einer überlagernden Bauleitplanung entzogen ist. Soweit bestimmte Nutzungen bestandsgestützt sind, genießen diese Bestandschutz und es ergibt sich aus der Bauleitplanung der Stadt Norden keine Anpassungsverpflichtung. Soweit allerdings neue Anlagen errichtet werden, oder diese in wesentlichen Teilen verändert werden, greift die gemeindliche Bauleitplanung, die neben der Hafenordnung volle Gültigkeit beansprucht. Dass unter diesen Voraussetzungen die Hafennutzung der Bauleitplanung unzugänglich sei, ist rechtlich unzutreffend.
--	---

48

Es werden gleichzeitig mehrere Funktionszuweisungen der Hafenbehörde verletzt, z.B. die Liegeplatzvergabe der Fähr- und sonstigen Schiffe (§ 9 NHO). Die Hafenbehörde hat dafür Sorge zu tragen, dass ein sicheres Liegen sowie Wende- und Rangiermanöver auch in den Spitzenzeiten jederzeit ohne Beeinträchtigungen möglich sind. Für diesen Zweck ist der Platz im Osthafen allein nicht ausreichend. Die Hafenbehörde wird also auch zukünftig Liegeplätze für Fährschiffe im Westhafen zuweisen müssen. Die Hafenbehörde ist für Veranstaltungen im Hafen zuständig (§15 NHO). Über die Durchführung von Veranstaltungen im Hafengebiet und deren Ausgestaltung (z.B. „Ostermarkt“, „Drachenfest“ etc., s. § 1 der textl. Festsetzungen) entscheidet die Hafenbehörde. Daneben enthält die NHO umfangreiche Bestimmungen für die Lagerung und den Umschlag von Gütern (§ 19 ff.), insbesondere Gefahrgüter. Diese Funktionen setzen ebenfalls ausreichende Flächenkapazitäten voraus. An welchen Stellen im Hafengebiet gem. Hafengebieteordnung solche Flächen für Gefahrgut und andere Güter genutzt werden dürfen, entscheidet die Hafenbehörde. Diese Festlegungen sind der Bauleitplanung nicht zugänglich.

- Die Hafenbehörde hat auf der Grundlage des im Hafensicherheitsgesetzes und der NHO am 17.10.2007 die Hafengebiete-Allgemeinverfügung für den Hafen Norddeich erlassen (BBl.S. 1307). Darin ist zunächst nur der äußere Hafengebiet umgrenzt worden. Ergänzungen hinsichtlich einzelner Flächen und hinsichtlich einzelner Nutzungen i.S. des § 2 Nr. 1 NHO (Abwicklung von gewerblichem Güter- und Personenverkehr, Werft, Fischerei etc.) sind - falls geboten - im gesamten Hafengebiet jederzeit möglich. Der BP Nr. 92 und seine Flächenzuordnungen können diese Befugnis nicht einschränken. Gem. § 9 Abs. 6 BauGB hat die Bauleitplanung

Lt. Bebauungsplanfestsetzung wird es auch zukünftig möglich sein, bei saisonellen Engpässen ausnahmsweise vom Westhafen aus den Fährverkehr aufrecht zu erhalten.

Im Übrigen gilt auch hier wie bei NPorts GmbH & Co. KG, dass die Stadt Norden gar nicht daran interessiert ist, eine Planung gegen den Wunsch von NPorts oder gegen die Vorstellungen des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums durchzusetzen. Zumindest ausweislich der ursprünglichen Stellungnahmen von NPorts im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung ist erkannt worden, dass mit der Planung ein begrüßenswertes Konzept verfolgt wird, das allgemein zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Attraktivität beiträgt und auch dem Hafengebiet dient. Gerne ist die Stadt Norden bereit, an einer Weiterentwicklung dieses Konzeptes gemeinsam mit der Grundstückseigentümerin bzw. der Vorhabenträgerin zu arbeiten, wenn sich hierfür aufgrund konkreter Nutzungsvorstellungen ein Anhaltspunkt ergibt.

die Festsetzungen der Hafengebiete – Allgemeinverfügung in den Plan nachrichtlich zu übernehmen. Das BVG (Urteil v. 07.09.1984-DÖV 1985, 108) hat entschieden, dass Schutzbereichsanordnungen als Allgemeinverfügungen solche zu übernehmenden Festsetzungen sind. Es liegt im Ermessen der Hafenbehörde, die einzelnen Flächenausweisungen durch Ergänzung der Hafengebiete – Allgemeinverfügung Norddeich vorzunehmen.

- Bei den Verkehrsanlagen im Hafen Norddeich handelt es sich weitgehend um öffentlich zugängliche Privatstraßen (s. Entscheidung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 06.03.2007). Die Stellplatzregelungen in den textl. Festsetzungen sind nicht nachvollziehbar, insbesondere die Abgrenzungen zwischen Hafengebiet, Nutzern von privaten Schiffen, Inselbesuchern und Nutzern der öffentlichen Fähren. Daneben sind die Ausführungen zu § 47 NBauO unklar, vor allem im Hinblick auf dessen Abs. 7, wonach Stellplätze für Bewohner der Insel Juist zulässig wären, für Bewohner der Insel Norderney dagegen nicht.

III.

Diese Stellungnahme gilt auch für vergleichbare Ausführungen in der 2. Ergänzung der Flächennutzungsplanung.

Für den weiteren Verfahrenfortgang bei der Aufstellung des BP Nr. 92 „Hafen Norddeich“ bitte ich darum, die übergeordneten Hafengebietplanungen des Landes Niedersachsen, insbesondere im Rahmen der aktuell laufenden Fortschreibung des Nds. Hafengebietes, und die Fachplanungen von Niedersachsen Ports mit den sich insbesondere aus § 7 BauGB ergebenden Anforderungen zu beachten. Eine frühzeitige Abstimmung mit NPorts wird empfohlen.

Wolfgang Weber – Referatsleiter 45, Nds. Min. f. Wirtschaft, Arbeit u. Verkehr

Nicht nachvollziehbar, da Stellplätze für Besucher beider Inseln grundsätzlich unzulässig sind, Hafengebietbesucher dagegen haben Anspruch auf einen Kurzaufenthalt lt. textl. Festsetzung. Die Stadt Norden verfolgt in Bezug auf die Stellplätze der Inselversorgung ein klares Konzept, nämlich die Konzentration des ruhenden Verkehrs auf einem Großparkplatz außerhalb des Hafengebietes.

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB	Stellungnahme der Stadt Norden
<p>OOWV vom 25.05.2010 Sofern sichergestellt ist, dass durch das geplante Vorhaben die Versorgungsanlagen des OOWV weder freigelegt, überbaut, noch sonst in ihrer Funktion gestört werden, haben wir keine Bedenken. In der anliegenden Planunterlage sind die Versorgungsleitungen des OOWV nicht maßstäblich eingezeichnet. Die genaue Lage wollen Sie sich bitte von unserem Dienststellenleiter Herrn Ripken von der zuständigen Betriebsstelle in Marienhaf, Tel. 04942/910211, in der Örtlichkeit angeben lassen.</p>	<p>Die Hinweise werden im Bedarfsfall beachtet.</p>
<p>Ostfriesische Landschaft, Arch. Forschungsstelle vom 17.05.2010 Keine Bedenken</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Polizeiinspektion Aurich/Wittmund vom 27.04.2010 Keine Bedenken</p>	<p>Keine Stellungnahme Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Samtgemeinde Hage vom 20.04.2010 Keine Bedenken</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Gemeinde Krummhörn</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>Samtgemeinde Brookmerland</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>Stadt Norderney vom 31.05.2010 Nur BP 1. Bereits in unserer Stellungnahme vom Nov. 2008 hatten wir darauf hingewiesen, dass die Nutzungsabgrenzung zwischen den Bereichen Fährhafen (SO2) sowie Gewerbe- und Industriefahrhafen(SO3) zu statisch ist. Die Knotenlinie bzw. deren Verlauf birgt schon heute die Gefahr, dass die Veränderungen von Nutzungsansprüchen weder in dem einen noch dem anderen Planbereich befriedigt werden können. Von daher möchten wir die Anregung geben, die Abgrenzung zwischen SO2 und SO3 völlig aufzugeben. 2. In diesem Zusammenhang möchten wir auch kurz eingehen auf die Ausführungen in der Planbegründung Ziffer 2. Anlass u. Ziele der Planung. Auf Seite 4, Mitte, werden „chaotische“</p>	<p>Zu 1. Wegen der unterschiedlichen Nutzungen, insbesondere hinsichtlich der gastronomischen Betriebe, die im Industrie- und Gewerbehafen wegen der dort zu erwartenden und vorhandenen Beeinträchtigungen planungsrechtlich als sehr bedenklich eingestuft werden, ist eine Abgrenzung der unterschiedlichen Nutzungen zwischen beiden Sondergebieten notwendig. Wegen vorhandener und geplanter unterschiedlicher Nutzungskriterien ist ein Zusammenlegen beider Sondergebiete planerisch nicht möglich. Der Fährhafen mit seinen Restaurations- und Verwaltungseinrichtungen ist tourismusorientiert. Dagegen hat der Gewerbe- und Industriefahrhafen mit seiner Werft und den gewerblichen Betrieben eine gewerbliche Orientierung. Zu 2. Der objektive Beobachter hat die Zustände im Sommer 2009 als chaotisch empfunden. Dieses spiegelte sich auch in mehreren Presseberichten wieder.</p>

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB	Stellungnahme der Stadt Norden
<p>Verkehrsbedingungen im Bereich der Juistabfertigung am ehemaligen Norderney Fähranleger im Westhafen im Sommer 2009 beschrieben. Diesem Eindruck können wir uns so nicht anschließen; allerdings wurde der nicht ausreichende Platz zur Personen- und Güterabfertigung offensichtlich. 3. Angesichts dieser Tatsachen können wir auch nicht nachvollziehen, dass nun in dem so eng fixierten SO2-Bereich –Fährhafen- auch noch der Juistverkehr integriert werden soll. Dass sich dies flächenmäßig nicht herstellen lässt, müssen wir nicht überlegen. Es war und ist offensichtlich. 4. Im Übrigen dürfte auch klar sein, dass durch die Verlegung sämtlichen Fährverkehrs in den Osthafen hinein, weitere Investitionen – mit Sicherheit auch mit kommunaler Beteiligung – ausgelöst werden muss. Der Beibehalt der heutigen Situation würde lediglich geringe Anpassungen nach Norden Richtung Molenkopf auslösen. 5. Zu den den textl. Festsetzungen: Im §§ 1 und 2 sollte u. E. ergänzt werden: Anlagen für die Ver- und Entsorgung von Schiffen. 6. In den §§ 2 und 3 ist ausdrücklich das Wohnen von bestimmten Personengruppen zugelassen worden. Bei dem Hafengelände handelt es sich um nicht hochwassersichere Bereiche. Sie liegen außendeichs. Von daher ist eine Zulässigkeit des Wohnens fragwürdig. Im Norderneyer Hafenbereich ist dies, bis auf historisch gewachsene Nutzungen mit Bestandschutz, im Einvernehmen mit N-Ports und NLWKN ausgeschlossen.</p>	<p>Das im Westhafen nicht genügend Platz für den Juister Fähranleger zur Verfügung steht, ist hinreichend bekannt und stärkt die Bestrebungen der Stadt Norden, die vertraglich zugesagte Realisierung des Parkhauses der Frisia mit seinen Serviceleistungen hinsichtlich der „Juistabwicklung“ (Pkw, Gepäck etc.) voranzutreiben. Zu 3. Die Abfertigung des Juistverkehrs im Osthafen ist konzeptionell mit dem Bau des Parkhauses der Frisia verbunden. Mit Fertigstellung des Parkhauses ändern und verbessern sich auch die Platzverhältnisse im Osthafen. Zu 4. Wird zur Kenntnis genommen. Zu 5. Die Nutzung ist durch die nicht abschließende <u>beispielhafte Aufzählung</u> der zulässigen Nutzungen in beiden §§ zulässig. Zu 6. Im Bereich des Osthafens sind bereits Betriebsleiterwohnungen genehmigt worden. Dementsprechend ist die Festsetzung getroffen worden. Inwieweit diese Nutzung umgesetzt wurde, ist planerisch nicht von Interesse.</p>
<p>Inselgemeinde Juist vom 31.05.2010 1. Durch die Festsetzungen des Entwurfes zum BP Nr. 92 „Hafen“, die u. a. den Wegfall des derzeitigen Juist-Anlegers im Westhafen beinhalten bzw. dessen infrastrukturelle</p>	<p>Zu 1. Eine geordnete Abwicklung des Fährverkehrs Juist im Westhafen ist wegen des Platzmangels nicht möglich. Dieses wird bereits durch eigens für diese Maßnahme erarbeitete Gutachten belegt und durch</p>

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

<p>Optimierung verhindern, wird die geordnete, existenzielle Fährverbindung zur Insel Juist gefährdet.</p> <p>2. Die mit der Nutzung „Fährhafen“ belegte Fläche bietet nach aktuellem Erkenntnisstand, der u. a. aus der Analyse der örtlichen Gegebenheiten sowie aus Gesprächen mit der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und der Reederei Frisia resultiert, derzeit nicht ausreichend Potential zur Aufnahme des gesamten, von Norddeich abgehenden Fährverkehrs. Deutlich wird dies durch die jüngst realisierte Norderney-Abfertigung, die bereits einen Großteil der Nutzung „Fährhafen“ einnimmt. Der verbleibende Bereich ist nach den derzeitigen Gegebenheiten erkennbar zu klein für die geordnete Aufnahme des landseitigen Juistverkehrs, der eine gut funktionierende Gepäckaufgabe bzw. -abnahme mit geeigneter Anzahl von Kurzzeitparkplätzen sowie eine bequeme und sichere Anbindung zu den Langzeitparkplätzen beinhalten muss.</p> <p>3. Die Realisierung des geplanten Parkterminals (BP Nr. 77), welches in den vorgenannten Punkten eine Entlastung des Fährhafens bedeuten könnte, ist ungewiss und kann daher nicht als gegeben angesehen werden.</p> <p>4. Aus Sicht der Inselgemeinde Juist ist daher der Anleger im Westhafen für die geordnete Anbindung der Insel unter den derzeitigen Bedingungen unverzichtbar. Die Möglichkeit der baulichen Anpassung/Optimierung der Infrastruktur muss gewährleistet sein.</p>	<p>die Praxis im Jahre 2009 deutlich kundgetan. Aus diesem Grunde kann von Gefährdung einer <u>geordneten</u>, existenziellen Fährverbindung zur Insel Juist nicht die Rede sein.</p> <p>Zu 2. und 3. Das die bestehenden Flächen für die Abwicklung beider Fährverbindungen im Osthafen zur Zeit nicht ausreichend sind, ist bekannt. Nach Realisierungen des Parkhauses können viele Platzeinnehmende Funktionen wie z.B. die Gepäckabwicklung in den Parkplatz-/Parkhausbereich mit entsprechenden Serviceeinrichtungen verlegt werden.</p> <p>Ebenso ist der ruhende Verkehr für den Juistbesucher nicht im Westhafen anzusiedeln, sondern auf den eigens u.a. hierfür eingerichteten Großparkplatz an der neuen B 72.</p> <p>Die jetzigen Nutzungen im Ost- und Westhafen hinsichtlich der Fährverkehre genießen Bestandsschutz und können befristet in der jetzigen Form weitergeführt werden.</p> <p>Mit vertraglich vereinbarter Fertigstellung des Parkhauses können dann die in dieser Bauleitplanung festgesetzten Ziele umgesetzt werden.</p> <p>Zu 4. Für die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Inselversorgung steht die Stadt Norden in ihrer Pflicht, ohne jedoch nicht die eigenen Interessen an einer geordneten städtebaulichen Ordnung im Hafenbereich und der Ortsmitte aus den Augen zu verlieren. Durch die anstehenden Bauleitplanungen und die Bereitschaft der von der Planung betroffenen Beteiligten wird ein Grundstein zur Optimierung der Infrastruktur gelegt.</p>
<p>Gemeindeverwaltung Baltrum</p>	<p>Keine Stellungnahme</p>
<p>Staatliches Gewerbeaufsichtamt Emden vom 12.05.2010 nur FNP Vom Entwurf der 2. Erg. Des FNP, der insbesondere die Darstellung von 2 Sonderbauflächen (S), nämlich Hafen und Erholungs- und</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahmen gem. § 3 Abs. 2 BauGB / § 4 Abs. 2 BauGB

Stellungnahme der Stadt Norden

<p>Freizeitanlagen, beinhaltet, habe ich Kenntnis genommen. Da die zu erwartenden Lärmimmissionen des Plangebietes gem. der DIN 45691 „Geräuschkontingierung“ ermittelt wurden und entsprechende Emissionskontingente im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt werden, bestehen aus immissionsschutzrechtlicher Sicht gegen die beabsichtigte Planung keine grundsätzlichen Bedenken.</p>	
<p>Staatliches Gewerbeaufsichtamt Emden vom 11.06.2010 nur BP Wie Herrn Heikes bereits mitgeteilt, erhalten Sie meine Stellungnahme urlaubsbedingt verspätet. Vom Entwurf des o. a. Bebauungsplanes Nr. 92, der vor allem die Ausweisung von drei sonstigen Sondergebieten (SO), nämlich SO 1-Gebiet Hafen - „Freizeit -, Tourismus- und Fischereihafen“, SO 2-Gebiet Hafen - „Fährhafen“ und SO 3-Gebiet „Gewerbe- und Industriehafen“, beinhaltet, habe ich Kenntnis genommen. Der Entwurf-Begründung ist zu entnehmen, dass die schalltechnischen Auswirkungen der geplanten obengenannten Ausweisungen von der Zech Ingenieurgesellschaft mbH, Lingen, ermittelt wurden. Die zu erwartenden Lärmimmissionen des Plangebietes zur Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionsrichtwerte in der umliegenden bewohnten Nachbarschaft wurden gemäß der DIN 45691 „Geräuschkontingierung“ ermittelt. Der Sachverständige, Herr Dipl.-Ing. Johnig, hat eine textliche Festsetzung zum Gewerbelärm vorgeschlagen (siehe Kapitel 9, Seite 28 des schalltechnischen Berichtes Nr. LL5553.1/01). In der genannten textl. Festsetzung sind jeweils einer Teilfläche drei unterschiedliche Emissionskontingente bezogen auf die Schutzansprüche der unterschiedlichen Gebietsnutzungen zugeordnet worden. Wenn sich z. Bsp. ein Betrieb auf der Teilfläche TF 02 ansiedeln möchte, welches Emissionskontingent ist dann zugrunde zu legen (WA/WS und SO: 55 dB(A)/m² tags und 40 dB(A)/m² nachts, MI: 55 dB(A)/m² tags und 35 dB(A)/m² nachts)? Meiner Meinung nach ist für die Teilfläche TF 02 das Emissionskontingent mit den niedrigsten Werten - 55 dB(A)/m² tags und 35 dB(A)/m² nachts - anzusetzen. Die Zuordnung von drei verschiedenen Emissionskontingenten zu einer</p>	<p>Gegenstand der Stellungnahme ist die Fragestellung, welches Emissionskontingent für eine Teilfläche zu Grunde zu legen ist, wenn jeweils einer Teilfläche drei unterschiedliche Emissionskontingente - bezogen auf die Schutzansprüche der unterschiedlichen Gebietsnutzungen - zugeordnet werden.</p> <p>Gemäß Anhang A zu DIN 45691 (Ausgabe Dezember 2006) wird durch diese Möglichkeit der zusätzlichen Festsetzung von nach betroffenen Gebieten unterschiedenen Emissionskontingenten eine bessere Ausnutzung des Gebietes ermöglicht. Grund hierfür ist, dass die nach Abschnitt 4 ermittelten Immissionskontingente häufig nur durch einen besonders kritischen Immissionsort bestimmt werden, während an anderen Immissionsorten die Planwerte nicht ausgeschöpft werden. Um das Gebiet besser nutzen zu können, können dann im Bebauungsplan zusätzliche oder andere Festsetzungen getroffen werden, die im Anhang A der DIN 45691 beschrieben werden. In diesem Anhang A.4 ist ebenfalls ein Formulierungsvorschlag für die zugehörigen textlichen Festsetzungen aufgeführt, der auch in den Empfehlungen für die textlichen Festsetzungen zum Gewerbelärm (Kapitel 9, Seite 28 des Berichtes Nr. LL5553.1/01) entsprechend angegeben wurde.</p> <p>Diese Festsetzungen lassen sich dann wie folgt bei der Umsetzung anwenden:</p> <p>Bezogen auf das angesprochene Beispiel im Schreiben des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Emden wird gefragt, welches Emissionskontingent zu Grunde zu legen ist, wenn z. B. ein Betrieb auf der</p>

Teilfläche konnte Herr Johnig mir anlässlich einer fernmündlichen Rückfrage nicht näher erläutern. Er sagte, dass die DIN 45691 hierzu auch keine Aussagen trifft. Er wollte diesen Punkt im Hause abklären und sich mit mir nach meinem Urlaub in Verbindung setzen. Dieses ist aber nicht geschehen. Die Festsetzung der Emissionskontingente sollte nach der Nummer 4.6 der DIN 45691 erfolgen. Für jede Teilfläche sollten die in der Tabelle des Kapitels 9 des genannten schalltechnischen Berichtes aufgeführten jeweils niedrigsten Emissionskontingente für den Tag und die Nachtzeit im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt werden. Es wird folgende Formulierung empfohlen:

“Gewerbelärmkontingentierung

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (6.00 h bis 22.00 h) noch nachts (22.00 h bis 6.00 h) überschreiten.

Teilfläche	$L_{EK,tags}$	$L_{EK,nachts}$
TF 01	60	40
***	***	***
TF 06	47,5	29,5
***	***	***
TF 14	62,5	42,5

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5.“

Unter Hinweis auf Nr. 38.2 VV-BauGB vom 02.05.1988 (Nds. MBl. S. 547) wird um Übersendung einer Nebenausfertigung Ihrer Entscheidung bzw. der rechtswirksamen Planänderungsunterlagen gebeten.

Teilfläche TF 02 angesiedelt werden soll. Nach Ansicht des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Emden wären dann die niedrigsten Werte anzusetzen.

Dies entspricht jedoch nicht der Intension des hier gewählten Verfahrens. Sollte nur das Emissionskontingent mit den niedrigsten Werten zu Grunde gelegt werden, würde dies genau dem Ziel widersprechen, eine Emissionskontingentierung in Hinblick auf eine Ausschöpfung von Planwerten mit unterschiedlichen Immissionsrichtwerten zu ermöglichen. Sollte dem Vorschlag für die Festsetzung gemäß dem Schreiben des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Emden nach Nr. 4.6 der DIN 45691 gefolgt werden, wäre genau der Effekt erzielt, dass vorhandene Betriebe in Hinblick auf die angrenzende Wohnnachbarschaft in Gebieten mit geringerem Schutzanspruch eingeschränkt werden und hier ggf. sogar in ihrem Bestand die Immissionszielwerte nicht einhalten würden.

Bei einer Festsetzung gemäß des Vorschlages der Fa. Zech im Bericht Nr. LL5553.1/01 (Kapitel 9) wäre - bezogen auf das o. g. Beispiel eines Betriebes in Teilfläche 02 - das Vorgehen wie folgt:

Unter Zugrundelegung der nach den betroffenen Gebieten unterschiedenen Emissionskontingente würde jeweils - auf der Basis der Flächengröße innerhalb der Teilfläche 02 - für die einzelnen Immissionspunkte im WA/WS (Südost) der Immissionszielwert auf Basis eines Emissionskontingentes L_{EK} von 55/40 dB(A) pro m^2 tags/nachts, für das Mischgebiet in Südosten auf der Basis eines Emissionskontingentes von $L_{EK} = 55/35$ dB(A) pro m^2 tags/nachts und für das im Südosten befindliche SO mit einem Emissionskontingent von $L_{EK} = 55/40$ dB(A) pro m^2 tags/nachts ermittelt werden. Somit wären für die Zielwertbestimmung getrennte Ausbreitungsberechnungen mit den entsprechenden Emissionskontingenten durchzuführen. Die dann ermittelten Immissionszielwerte an den relevanten Immissionspunkten wären dann durch den jeweiligen Betrieb einzuhalten.

Dies gilt für die Anordnung von Betrieben in allen Teilflächen, bei denen dann jeweils unterschiedliche Ausbreitungsberechnungsmodelle mit den entsprechenden Emissionskontingenten in Hinblick auf relevante Immissionspunkte in den unterschiedlichen Gebietstypen ermittelt werden müssten.

Somit ist die Festsetzung gemäß Anhang A.4 mit den im Kapitel 9 des Berichtes Nr. LL5553.1/01 erläuterten unterschiedlichen Emissionskontingenten umzusetzen.

Im Rahmen von z. B. Nebenbestimmungen zu Genehmigungen sollte dann entsprechend darauf verwiesen werden, dass die im Bebauungsplan Nr. 92 der Stadt Norden festgesetzten Emissionskontingente gelten und dass die Prüfung der Einhaltung nach DIN 45691:2006-12 zu erfolgen hat. Dies erscheint als ausreichend, da im Kapitel 5 der DIN 45691 die Anwendung im Genehmigungsverfahren geregelt ist. In diesem Kapitel 5 ist geregelt, dass sich die Zulässigkeit von Vorhaben (Betriebe oder Anlagen) auf die Einhaltung der aus den Emissionskontingenten ermittelten Immissionswerte - und nicht auf den Nachweis der Einhaltung der Emissionskontingente innerhalb einer Teilfläche - bezieht. Somit ist auch bei Festsetzung von verschiedenen Emissionskontingenten in einer Teilfläche mit eindeutigen Bezug zu den betroffenen Gebieten eine eindeutige Ermittlung der jeweils einzuhaltenden Immissionszielwerte als Grundlage für die Genehmigung sichergestellt.

Verwaltung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer
 Wirtschaftsbetriebe der Stadt Norden GmbH

Keine Stellungnahme
 Keine Stellungnahme