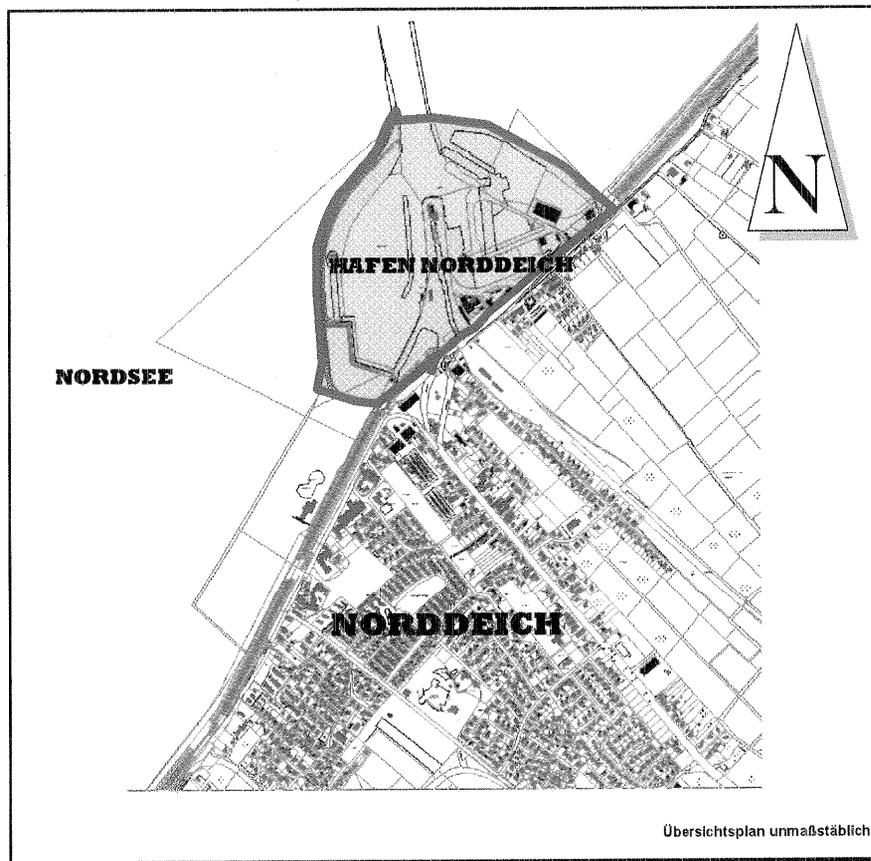


# Stadt Norden

## Bebauungsplan Nr. 92 „Hafen Norddeich“



### BEGRÜNDUNG - ENTWURF -

Stand : 17.06.2010

STADT NORDEN - DIE BÜRGERMEISTERIN -  
 FACHDIENST 3.1 - Stadtplanung und Bauaufsicht -  
 Am Markt 43  
 26506 Norden

### INHALTSVERZEICHNIS

#### Teil I der Begründung: Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen der Planung

1.	<b>RECHTSGRUNDLAGEN</b> .....	3
2.	<b>ANLASS UND ZIELE DER PLANUNG</b> .....	3/4
2.1	Planungsrechtliche Situation.....	4/5
2.2	Zeitplan.....	5
3.	<b>RAHMENBEDINGUNGEN</b> .....	5
3.1	Geltungsbereich.....	5/6
3.2	Einfügen in die Bauleitplanung der Stadt – Bestehende Rechtsverhältnisse.....	6
3.2.1	Ziele des Landes – Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008.....	6
3.2.2	Ziele des Regionalen Raumordnungsprogramm RROP 1992 und Entwurf 2004.....	6
3.2.3	Flächennutzungsplan.....	7/8
4.	<b>BESTANDSAUFNAHME</b> .....	9
4.1	Nutzungs- und Erschließungsstruktur.....	9
4.2	Ökologische Bestandsaufnahme.....	9
5.	<b>GRUNDLAGEN FÜR DIE ABWÄGUNG</b> .....	9
5.1	Ergebnisse der Beteiligungsverfahren.....	9
5.1.1	Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit.....	9/10
5.1.2	Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Behörden.....	10/12
5.1.3	Ergebnisse der öffentl. Auslegung u. der dazu parallel durchgeführten Beteiligung der Behörden.....	13
5.2	Relevante Abwägungsbelange.....	13
5.2.1	Grundsätze der Raumordnung.....	13
5.2.2	Ergebnisse der Umweltprüfung.....	13
5.2.3	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen.....	13
5.2.3.1	Maßnahmen zur Vermeidung und zur Verringerung nachteiliger Auswirkungen.....	13
5.2.3.2	Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen.....	13
5.2.3.3	Anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	14
5.2.4	Lärmschutz und Nachbarschaftsverträglichkeit.....	14/16
5.3	Weitere Belange.....	16
5.3.1	Straßenrechtliche Belange.....	16
5.3.2	Belange der Oberflächenentwässerung.....	16
5.3.3	Belange der Ver- und Entsorgung, Leitungen.....	17
5.3.4	Belange der archäologischen Denkmalpflege.....	17
5.3.5	Belange des Küstenschutzes.....	17
6.	<b>INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES</b> .....	17
6.1	Zeichnerische Festsetzungen.....	17
6.1.1	Art der baulichen Nutzung.....	17
6.1.2	Bahnanlagen.....	18
6.1.3	Grünflächen.....	18
6.1.4	Wasserflächen (Hafen).....	18
6.1.4.1	Flächen für den Hochwasserschutz (Deich).....	18
6.1.5	Maß der baulichen Nutzung.....	18
6.1.6	Bauweise, Baulinien, Baugrenzen.....	18
6.1.7	Sonstige Planzeichen.....	18
6.2	Textliche Festsetzungen.....	18/21
6.3	Örtliche Bauvorschriften.....	22
6.4	Hinweise.....	22/23
7.	<b>VER – UND ENTSORGUNG</b> .....	23
8.	<b>STÄDTEBAULICHE ÜBERSICHTSDATEN</b> .....	23
9.	<b>RECHTSGRUNDLAGEN UND BELANGE ZUR UMWELTPRÜFUNG</b> .....	23/24
10.	<b>DATEN ZUM VERFAHRENSABLAUF</b> .....	24

## 1. RECHTSGRUNDLAGEN

Rechtliche Grundlagen dieses Bebauungsplanes sind:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung – BauNVO 1990)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 – PlanzV 90)
- Niedersächsische Bauordnung (NBauO)
- Niedersächsische Gemeindeordnung
- Bundes-Immissionsschutzgesetz
- Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen – 4. BImSchV
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm
- Schallschutz im Städtebau
- Bundesnaturschutzgesetz
- Niedersächsisches Naturschutzgesetz
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Niedersächsische Deichgesetz (NDG) / Generalplan Küstenschutz Niedersachsen/ Bremen

Jeweils in der zur Zeit geltenden Fassung.

## 2. ANLASS UND ZIELE DER PLANUNG

Am 22.04.2005 hat der Niedersächsische Landtag in Hannover das Gesetz über Gebietsänderungen u. a. der Stadt Norden beschlossen. Mit dem Gesetz wurde allen neuen oder bislang nicht erledigten alten Inkommunalisierungsanträgen der betroffenen Gemeinden nachgekommen. Damit wurde neben der Eingliederung von Neulandflächen auch für den Bereich des bereits ausgebauten Hafens Norddeich Rechtssicherheit über die kommunale Zugehörigkeit der aus dem Küstengewässer ausgeschiedenen Hafensfläche geschaffen.

Mit dieser rechtlich eindeutigen Neuordnung eröffnete sich für die Stadt Norden die Möglichkeit, den bisher unbeplanten Bereich des Hafens städtebaulich zu ordnen.

Neben der Funktion als Fremdenverkehrsort und Nordseebad hat Norddeich als „Schwelle“ zu den ostfriesischen Inseln Juist und Norderney weitere Aufgaben zu erfüllen, die insbesondere durch Vorhaltung von Stellplätzen und die Abwicklung des Inselverkehrs gekennzeichnet sind.

Östlich des Bahnhofes Norddeich ist, unmittelbar durch die neue Umgehungsstraße (B72 neu) erschlossen, der Großparkplatz an der Tunnelstraße mit ca. 2000 Einstellplätzen entstanden. Langfristig sollen einschließlich mit dem geplanten Parkhaus 4700 Einstellplätze vorgehalten werden. Planungsrechtlich wird der Parkplatz bereits durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 77, 1. Änd. und Erweiterung abgedeckt.

Der vom Rat am 26.04.2005 in öffentlicher Sitzung aufgestellte Bebauungsplan Nr. 92 soll auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenplanes Norddeich u. a. Fehlentwicklungen bezüglich des ruhenden Verkehrs regeln, Grünanlagen mit unterschiedlichen Funktionen festsetzen, die für ein Hafengebiet typischen Nutzungen festsetzen und evtl. auftretende Nutzungskonflikte im Vorfeld ausschließen.

Der Hafenbereich soll in drei Nutzungszonen aufgeteilt werden.

- Sondergebiet Hafen – Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen (Westhafen)

- Sondergebiet Hafen – Gewerbe- und Industriefhafen (Osthafen)

- Sondergebiet Hafen – Fährhafen (Osthafen)

Für alle drei Zonen werden, entsprechend ihrer vorgesehenen Zuordnung, unterschiedliche Nutzungskataloge festgesetzt, aus denen eindeutig die zulässigen Nutzungen ersichtlich sind.

Der Hafenbereich, hier speziell die Mole, wird durch die dort endende Bahnlinie geteilt. Aus diesem Grund ist die Bahnlinie ein wichtiger Belang, der in der Bauleitplanung berücksichtigt werden muss. Die trennende Wirkung der Bahnlinie hat erhebliche Auswirkungen auf den im Hafenbereich ankommenden Kfz-Verkehr, den dort abzuwickelnden Fährverkehr und den ruhenden Verkehr mit sämtlichen anfallenden infrastrukturellen Einrichtungen.

Bedingt durch die neue B 72 mit ihren für die Inseln Norderney und Juist bestimmten Personenverkehre ist deren Abwicklung im Osthafen bzw. östlich der Bahnlinie bauleitplanerisch zu ordnen und zu konzentrieren. Hierzu tragen der ausreichende Platzbedarf und die an der Tunnelstraße entstandenen und geplanten Stellplätze bei.

Eine Lösung der Reederei Frisia, den Fährverkehr von und nach Juist im Sommer 2009 vom Westhafen aus zu regeln, führte dort zu chaotischen verkehrsbedingten Zuständen. Hinzu kommt, dass es im Westhafen, wie es die zurückliegende Erfahrung gezeigt hat, an ausreichendem Platzbedarf fehlt, um alle für die Juistabfertigung anfallenden funktionalen Abläufe zu regeln und zu gewährleisten.

Als dauerhafte Einrichtung ist diese Möglichkeit abzulehnen und bleibt in der Bauleitplanung unberücksichtigt.

Durch die Konzentrierung der Fährverkehre mit ihren Begleiterscheinungen im Osthafen über die neue B 72 kann der Westhafen dauerhaft entlastet werden und zusammen mit den Planungen der Ortsmitte Norddeichs touristisch aufgewertet werden.

Der dauerhafte Betrieb der Kutterflotte, der Yachthafen, touristische Veranstaltungen wie Fischmarkt, Ostermarkt, Drachenfest, Hafenfeste etc. tragen hierzu erheblich bei.

Fährverkehr soll ausnahmsweise nur bei Engpässen während der Hauptsaison vom Westhafen aus stattfinden. Behördenschiffahrt kann nach wie vor vom Westhafen aus durchgeführt werden.

Neben dem Freizeit-/Tourismus- und Fischereihafen und dem Fährhafen sind die Abläufe im Gewerbe- und Industriefhafen abschließend städtebaulich zu ordnen. Hier wurden u. a. die vorhandenen vom Hafenbetrieb ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen gegenüber der Wohnbebauung an der Tunnelstraße untersucht und geregelt.

### **2.1 Planungsrechtliche Situation**

Bis zum 22.04.2005 waren große Teile des Plangebietes noch nicht inkommunalisiert und planungsrechtlich tabu.

Durch das vom Niedersächsischen Landtag verabschiedete Gesetz über Gebietsänderungen wurde der Stadt Norden die Möglichkeit eröffnet, das jetzige Plangebiet städtebaulich über eine Bauleitplanung zu ordnen.

Das Bebauungsplangebiet liegt größtenteils noch im Außenbereich gem. § 35 BauGB. Lediglich im Osthafen ist der Bereich der vorhandenen Bebauung aufgrund einer gerichtlichen Entscheidung dem § 34 BauGB – Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile – zuzuordnen.

Um insgesamt für den Bereich des Hafens Norddeich eine städtebaulich und planungsrechtlich einwandfreie Ordnung zu schaffen, wurde die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 92 notwendig.

Der seit 1981 rechtsverbindliche Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet zwar schon als Sondergebiet Hafen dar, ist aber wegen der damals noch nicht inkommunalisierten Flächen rechtlich für diesen Bereich unwirksam.

Deshalb wird der Flächennutzungsplan entsprechend den zukünftigen Darstellungen geändert bzw. ergänzt, damit der parallel dazu aufzustellende Bebauungsplan Nr. 92 daraus entwickelt werden kann.

### 2.2 Zeitplan

Es wird angestrebt, für 2010 alle planerischen Voraussetzungen für eine städtebauliche Neuordnung in diesem Stadtbereich bereitzustellen.

## 3. RAHMENBEDINGUNGEN

### 3.1 Geltungsbereich

Das Plangebiet wird begrenzt:

Im Westen durch die äußere Deichlinie (gleichzeitig Gemeindegrenze),

Im Norden durch die Hafeneinfahrt und die äußere Deichlinie bis an die Tunnelstraße,

Im Osten durch die nordwestliche Grenze der Tunnelstraße,

Im Süden durch die nördlichen Grenzen der Flurstücke 1/12 und 1/15

Übersicht der Flurstücke und Eigentümer im Plangebiet:

Fl.St.	Fl., Gemarkung	Eigentümer	Größe
69/57	4, Lintelmarsch	Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG	621
69/58	"	"	35.678
69/75	"	"	30.078
69/43	"	"	3.494
69/88	"	"	37.905
69/89	"	Hs Betriebs-u. Beteiligungsges.mbH	90
69/66	"	Norddeicher Schiffswerft	3.051
69/64	"	Hs Betriebs-u. Beteiligungsges.mbH	2.958
69/87	"	"	14.077
69/90	"	"	2.980
69/92	"	Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG	3.422
69/29	"	"	1.380
69/30	"	"	1.371
69/49	"	"	552
69/91	"	"	986
69/50	"	Deichacht	150
69/98	"	Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG	36.395
69/99	"	"	15.060
69/40	"	"	20.225
69/41	4, Lintelmarsch	Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG	3.979
69/97	"	"	3.931
69/104	"	"	224
69/105	"	"	4.299
69/102	"	"	63
69/100	"	"	10.250
69/35	"	"	3.565
69/79	"	"	3.382
69/78	"	"	1.112
69/76	"	"	31
69/77	"	"	30
69/69	"	"	575
69/70	"	"	1343
69/67	"	"	86
69/14	"	"	412
69/72	"	"	361
69/73	"	"	491
69/85	"	"	55.467
69/33	"	"	1.685
69/56	"	"	804
69/55	"	"	125.863

69/80	"	"	599
69/81	"	"	84.110
69/54	"	"	37
69/82	"	"	55
69/84	"	"	205
69/83	"	Ld. Nieders./Domänenamt Norden	8.359
69/107 teilw	"	Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG	ca 500
gesamt			ca. 522.291

### 3.2 Einfügen in die Bauleitplanung der Stadt - Bestehende Rechtsverhältnisse -

#### 3.2.1 Ziele des Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008

Unter Punkt 4.1.4 Schifffahrt, Häfen wird u. a. erwähnt:

Die landesbedeutsamen See- und Binnenhäfen sowie die Inselversorgungshäfen sind bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln.

Eine Sonderstellung genießen die Inselversorgungshäfen, deren Funktionsfähigkeit für die Sicherung der Daseinsvorsorge der örtlichen Bevölkerung und für den Tourismus unerlässlich ist.

#### 3.2.2 Ziele des Regionalen Raumordnungsprogramm RROP 1992 und Entwurf 2004

Nach Auskunft des Landkreises Aurich ist das RROP des Landkreises Aurich nach dem 20.07.2006 nicht mehr gültig. Eine Neuaufstellung erfolgt erst, nachdem die Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) am 8. Mai 2008 in Kraft getreten ist.

Mit Wegfall des RROP gilt das LROP für den Landkreis Aurich und damit für die Stadt Norden.

Der Landkreis Aurich hat ein „Leitbild zum Regionalen Raumordnungsprogramm 2009“ entwickelt.

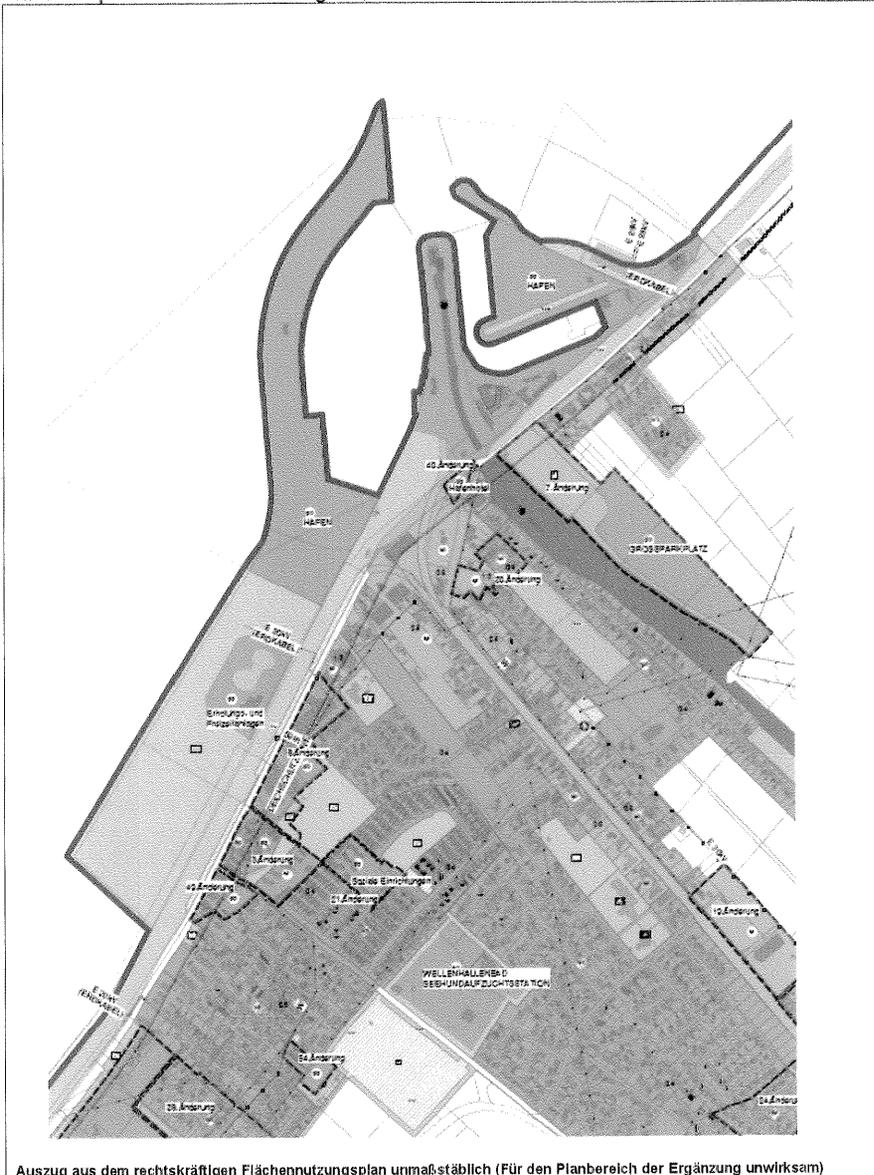
Dieses regionale Leitbild ist eine in die mittlere Zukunft führende Vorstellung über die gewünschte Entwicklung einer Region. Ein solches Leitbild hat vorwiegend Orientierungsfunktion. Es soll als Grundlage für das Planen und Entscheiden möglichst vieler regionaler Akteure in allen Bereichen dienen. Über seine Orientierungsfunktion hinaus steckt ein Leitbild den Rahmen für die regionale Entwicklung ab. Es setzt inhaltliche Akzente für konkrete Entwicklungsprojekte. Somit fassen Leitbilder einen regionalen Konsens, d. h. gemeinsam getragene Zielvorstellungen und Grundsätze, in wenigen konzentrierten Aussagen zusammen. Grundbedingung regionaler Leitbilder ist ein hoher Konsens in der Region. Dann können sie als Integrationsinstrument, als Plattform für die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure verstanden werden. Sie stellen ein zentrales Instrument einer kommunikativen und kooperativen Planung dar.

Der Landkreis Aurich richtet sich mit seinen Zielen zum Regionalen Raumordnungsprogramm an den Erfordernissen und Festlegungen des Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramms 2008.

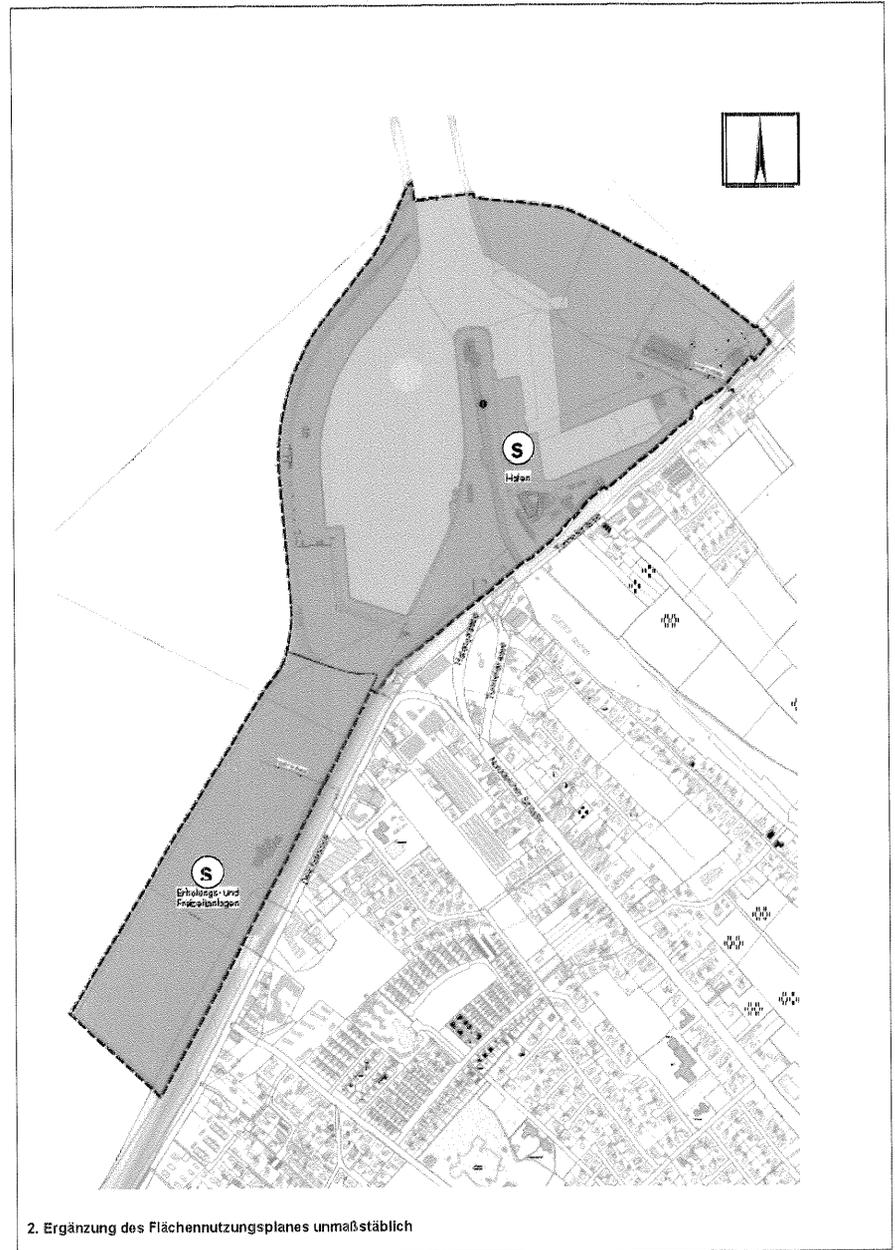
Das Leitbild für den Landkreis Aurich verfolgt daher eine nachhaltige Entwicklung. Dabei geht es darum, die Elemente Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, Tourismus sowie Landwirtschaft, Verminderung der Belastungen für Natur und Umwelt und Förderung der sozialen Entwicklung miteinander in Einklang zu bringen.

### 3.2.3 Flächennutzungsplan

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Norden ist das Plangebiet als Sondergebiet Hafen dargestellt. Da zum Zeitpunkt der Aufstellung des ursprünglichen Flächennutzungsplans die Flächen des Hafens noch nicht alle inkommunalisiert waren, ist davon auszugehen, dass dieser Bereich des Flächennutzungsplans unwirksam ist. Der Flächennutzungsplan ist entsprechend den inkommunalisierten Flächen zu ergänzen und diese sind entsprechend ihren Nutzungen darzustellen.



Auszug aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan unmaßstäblich (Für den Planbereich der Ergänzung unwirksam)



2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes unmaßstäblich

## 4. BESTANDSAUFNAHME

### 4.1 Nutzungs- und Erschließungsstruktur

Der Fahr-, Gewerbe- und Industriehafenbereich werden aus östlicher Richtung über die neue B 72 (Ostumgehung) und innere Erschließungswege erschlossen. Der Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafenbereich soll weitestgehend vom öffentlichen KFZ-Verkehr freigehalten werden und wird vorrangig ebenfalls über die neue B 72 erschlossen.

### 4.2 Ökologische Bestandsaufnahme

Im beigefügten Umweltbericht wird ausführlich auf diesen Punkt eingegangen.

## 5. GRUNDLAGEN FÜR DIE ABWÄGUNG

Die Stadt Norden führte im Zuge der Aufstellung der Bauleitpläne die Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB und § 3 Abs. 2 BauGB (Beteiligung der Öffentlichkeit), gem. § 4 Abs. 1 BauGB und gem. § 4 Abs. 2 BauGB (Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange) durch, bei denen den Trägern öffentlicher Belange und den Bürgern die Möglichkeit gegeben wurde, Anregungen oder Hinweise zu den Planinhalten vorzubringen.

Die vorgebrachten Argumente wurden in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gem. § 1 Abs. 6 BauGB aufgenommen. Die Aufarbeitung erfolgt in dieser Begründung.

### 5.1 Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

#### 5.1.1 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

In der Zeit vom 27.10.2008 bis zum 28.11.2008 wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB in Form einer öffentlichen Auslegung durchgeführt.

1.) Seitens der **Frisia AG** wird angeregt, dass nach Aufhebung und Änderung der B72 ein Anliegerverkehr bis zum jetzigen Fähranleger im Westen und im weiteren Molenbereich bis zum Verwaltungsgebäude der Reederei erhalten bleibt.

zu 1.) Dieser Anregung kann entsprochen werden, wenn es sich um einen durch die zulässige Nutzung verursachten Anliegerverkehr handelt.

1a.) Dem außerdem geäußerten Wunsch der verkehrlichen Erreichbarkeit der Parkplätze gem. Bebauungsplan Nr. 77, 1. Änd. über die Norddeicher Straße und die Hafenstraße bzw. der umgekehrte Weg werden nicht befürwortet.

zu 1a.) Vorrangiges Ziel der Planungen zur Umgehungsstraße und zum Hafen ist es, jegliche überflüssigen örtlichen Verkehre aus dem Ortskern und Westhafenbereich fernzuhalten, um u. a. den Anforderungen zur Anerkennung eines Nordseeheilbades gerecht zu werden. Hier werden insbesondere erhöhte Ansprüche hinsichtlich eines gesunden Klimas im Kurbereich und im Ortskern angefordert. Erhöhte Schadstoffausstöße durch zusätzlichen nicht erforderlichen Kraftfahrzeugverkehr sind dieser Sache nicht dienlich.

1b.) Die für den Fährverkehr erforderlichen Fährbrücken brauchen nicht, wie angeregt extra ausgewiesen werden, sondern sind als zulässige Nutzung Bestandteil des Zulässigkeitskataloges der einzelnen Sondergebiete. Entsprechend der Zuordnung der erforderlichen Flächen für die Fährbrücken zum jeweiligen Sondergebiet werden die Nutzungsgrenzen entsprechend angelegt.

2.) Die **Betreiber der Norddeicher Schiffswerft** wenden sich gegen das vorliegende Plankonzept, da eine bauliche Nutzung des Areals nur im Rahmen des jetzigen Bestands möglich ist und jegliche baulichen Erweiterungen ausgeschlossen sind. Auch hinsichtlich der Nutzungsarten ist eine Ausweitung der wichtigen touristischen Tätigkeiten ausgeschlossen. Sie wird daher im Wesentlichen auf den passiven Bestandsschutz gesetzt.

Darüber hinaus haben sie mit empfindlichen Beeinträchtigungen ihrer Kundenfrequenz zu rechnen, wenn sich in Umsetzung der planungsrechtlichen Vorgaben der Teil des Osthafens, zunehmend industriell entwickelt und somit für Kunden und Touristen mehr und mehr unattraktiv wird. Dies stellt eine unangemessene Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Geschäftsbetriebs 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 Konfliktlage, 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.

Zu 2.) Den Anregungen wird aus nachfolgenden Gründen nicht entsprochen:

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 Hafenbereichen (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 störfähiger Nutzungen wie z. B. Restaurationsbetriebe geschützt werden. Es ist zu befürchten, dass später die Einschränkung der emittierenden Anlagen eines gewerblich/ industriell ausgelegten Hafenbereichs 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 aktuellen Bauleitplanung entgegenstehende Nutzungen wie die Restaurationsbetriebe im Gewerbe- und Industriehafen können im Rahmen des Bestandsschutzes weiterbetrieben werden.

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

Eine Konfliktlage ist bereits jetzt schon durch die Werftanlage und die baurechtlich durch Gerichtsentscheid zugelassenen 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 Nutzungen geregelt hat. Es sind lediglich Hafenspezifische Nutzungen zulässig. Nutzungen, die einer gewerblichen Nutzung und Weiterentwicklung des Hafens entgegenstehen, sind ausgeschlossen.

#### 5.1.2 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Behörden

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Anschreiben vom 13. Oktober 2008 gem. § 4 Abs. 1 BauGB an dem Verfahren beteiligt. Bis zum 28.11.2008 bestand die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme.

1.) Die **Deichacht Norden** vermisste in der Bauleitplanung Aussagen über den Küstenschutz.

Zu 1.) Auf der Grundlage des Generalplan Küstenschutz vom NLWKN wurde dieses unter Punkt 5.3.5 ergänzt.

2.) **Niedersachsen Ports** weist u. a. darauf hin, dass der Hafen Norddeich als Basishafen vorrangig der Versorgung der Inseln Nordemey und Juist dient und damit ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist. Der primäre Augenmerk liegt darauf, die Funktionalität des Fährverkehrs und der Inselversorgung zu sichern und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.

Zu 2.) Diese Aussage wird städteplanerisch geteilt und im Interesse der Öffentlichkeit und der im Hafen ansässigen Betriebe objektiv umgesetzt.

Dabei können nicht alle Planabsichten, wie z. B. den Fährbetrieb nach Juist in den Westhafen zu verlagern oder die öffentliche Erschließung des Hafengeländes neben der neuen B 72 weiterhin über die alte B 72 (Norddeicher Straße) zuzulassen, berücksichtigt werden. Hier hat bereits die Praxis im Sommer 2009 gezeigt, dass die Abwicklung des Personenfährverkehrs von und nach Juist im Westhafen mit seinen verkehrsbedingten Begleitscheinungen zu chaotischen Verhältnissen führte und somit keinen dauerhaften Zustand bilden darf. Die vorhandenen Flächen des ehemaligen Norderneyanlegers sollten weiterhin als Ausweichflächen für Engpässe während der Hauptsaison genutzt werden können. Auf Dauer ist jedoch jeglicher Fährverkehr in dem Osthafen zu integrieren und entsprechend im Bauleitplan festzusetzen. Hiermit einher geht eine unmissverständliche Verkehrsregelung ausschließlich über die neue B 72.

Als Teilergebnis aus der Dienstbesprechung am 25.09.2007 im Nds. Wirtschaftsministerium ist das von N-Ports in Auftrag gegebene Entwicklungskonzept Hafen Norddeich vom 08.10.2007 zu werten. Aus dem Konzept geht u. a. eindeutig hervor, dass der gesamte Fährverkehr im Osthafen abgewickelt werden soll.

In der Sitzung des Verwaltungsausschusses der Stadt Norden am 08.10.2007 zum Bebauungsplan Nr. 77, 1. Änderung – Großparkplatz Ost – wird u. a. beschlossen, dass die Inhalte des Entwicklungskonzeptes Hafen Norddeich vom 08.10.2007 und die Planzeichnung der AGRNF (Reederei) vom 27.09.2007 Bestandteil des städtebaulichen Vertrages zum Parkhaus werden, der zwischen der Stadt Norden und der AGRNF am 23.10.2007 abgeschlossen wurde.

3.) Die Stellungnahme der **Industrie- und Handelskammer Emden** deckt sich inhaltlich mit der Stellungnahme der Reederei Frisia AG (siehe unter Punkt 5.1.1 Nr. 1).

4.) Das **Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Häfen- und Schifffahrtsverwaltung Ref. 45** als zuständige Hafenbehörde akzeptiert nicht die Ausweisung des Westhafens als Freizeit- und Fischereihafen, da Sportschifffahrt außerhalb der verpachteten Hafengebiete – im Westen an den Yachtclub, im Osten an die Werft – keine Rolle spielen. Die Ausweisung des nicht verpachtete Westhafenbereichs ist vor dem Hintergrund des Offshore Geschäftes und der offenbar ungeklärten Frage der Norddeicher Kutterflotte daher als Freizeit- und Fischereihafen unverständlich.

Zu 4.) Die Festsetzung des Sondergebietes im Westhafenbereich als Freizeit-Tourismus- und Fischereihafen ist als Oberbegriff zu werten, in dem gem. Nutzungskatalog auch weitere nicht Tourismus- und Freizeitgebundene Nutzungen zugelassen werden sollen wie z. B. Behördenschifffahrt, Rettungsdienst etc..

5.) Der **Landkreis Aurich** bittet um eine Aussage zum Küstenschutz. Desweiteren wird darauf hingewiesen, dass die im FNP dargestellte Sonderbaufläche „Erholung- und Freizeitanlagen“ nicht dazu führen darf, dass das Plangebiet durch evtl. Freizeitaktivitäten Schaden nimmt und damit der Küstenschutz nicht mehr im vollen Umfang gewährleistet ist.

Zu 5.) Unter Punkt 5.3.6 wurde die Aussage zum Küstenschutz ergänzt. Im Zuge der Realisierung von weiteren Maßnahmen im Bereich des Sandstrandes und den östlich angrenzenden Flächen des Freibades werden mit den zuständigen für den Küstenschutz verantwortlichen Behörden diesbezüglich Abstimmungen getroffen, die dann in den Planungen und den Genehmigungsverfahren Berücksichtigung finden.

6.) Die **Stadt Norderney** gibt zum **FNP** folgende Stellungnahme ab:  
„Im Hinblick auf eine künftig angestrebte, dem neu strukturierten Fährhafen entsprechend optimierte Verkehrsführung, insbesondere die fußläufige unmittelbare sichere Anbindung der Fahrgäste der Deutschen Bahn an den Fähranleger, sollte die Verlegung der Bahngleise nach Osten planerisch berücksichtigt werden.“

Zulässige Nutzungen im Sondergebiet Hafen sind in der Begründung nicht näher ausgeführt. Die planungsrechtlichen Festsetzungen sollten auf die originären Nutzungen im Inselversorgungshafen konzentrieren.

Unerwünschte Nutzungen im Hafenbereich sollten beschrieben bzw. ausgegrenzt werden. Der Inselverkehr muss dabei oberste Priorität eingeräumt werden. Nutzungsräume z. B. für die Offshore- Versorgung oder das Parken sollte als besondere Aufgabe dann auch detailliert zugewiesen werden.

Die nach § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO festgeschriebene Sonderbaufläche „Hafen“ ist sehr weit gefasst und sollte ggf. entsprechend der künftigen Nutzungsabsichten näher beschrieben werden.“

Zu 6.) Alle angesprochenen Punkte sind nicht Bestandteil eines/des FNP, sondern werden in der weiterführenden Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 92) berücksichtigt. Die im FNP getroffenen Darstellungen sind ausreichend genug, um daraus den Bebauungsplan zu entwickeln.

6 a.) Zum **Bebauungsplan** wird seitens der **Stadt Norderney** folgende Stellungnahme abgegeben:

„Für den Bereich des SO 1- Gebietes im Westhafen ist anzumerken, dass sich dort z. Zt. noch der Nordemeyer Fähranleger befindet. Nach unserer Erkenntnis ist hier bis auf weiteres der Fähranleger für die Abwicklung des Frachtverkehrs für den Juistverkehr geplant. Diese Nutzung entspricht nicht der unter SO 1 beschriebenen Zweckbestimmung als Freizeit-, Tourismus-, Fischereihafen.“

Die Nutzungsabgrenzung zwischen Fährhafen und Gewerbe- und Industriehafen sollte im Hinblick auf künftige Bedarfsanpassungen für die Inselversorgung nicht zu eng gefasst werden, insbesondere im Bereich der Spundwand (Westseite des Osthafens). Hier wäre ein geradliniger Nord-Süd-Verlauf über die Wasserfläche bis zur südlichen Spundwand zu empfehlen, um sich Optionsflächen für die Zukunft zu erhalten.

Gleiches gilt für die Nutzungsbegrenzung im Bereich des Molenkopfes. Hier sollte die Trennung der Sondergebiete I und II weiter westlich erfolgen, um den möglichen Betrieb eines weiteren Fähranlegers zu gewährleisten.

Für die Fähranleger sind insgesamt keine Bauflächen ausgewiesen. Insbesondere im SO 2 – Gebiet sind Fährbrücken und technische Anlagen nicht berücksichtigt.

Die Festlegung der Grund- und Geschossflächenzahl ist nicht zwingend erforderlich und sollte im Hinblick auf die Ausschöpfung von Entwicklungspotentialen und die im Einzelfall nicht

festgeschriebenen Grundstücks- und Bauflächen unterbleiben.

Im SO 3 – Gebiet sind keine Spülflächen festgesetzt. Hier ist der künftige Bedarf abzuklären.“

Zu 6 a.) Der vorgesehene Frachtverkehr für den Juistverkehr im Westhafenbereich ist vorübergehender Natur und wird nicht im Nutzungskatalog des SO 1 - Gebietes aufgenommen.

Die Nutzungsgrenzen der unterschiedlichen Hafengebiete wurden neu definiert.

Fährbrücken werden als zulässige Nutzungen im Zulässigkeitskatalog des Sondergebietes aufgenommen und nicht gesondert als Baufläche festgesetzt.

Die festgesetzte GRZ von 0,8 ist für sonstige Sondergebiete lt. BauNVO der höchstzulässige Wert und bei einer max. zweigeschossigen Bebauung ist eine GFZ von 2,0 angemessen. Beide Werte sind somit kein Hemmnis bei der Ausschöpfung von Entwicklungspotentialen.

Die für das SO 3 – Gebiet zulässigen Nutzungen sind, wie bei den übrigen Sondergebieten des Hafens, im Nutzungskatalog als textliche Festsetzung aufgenommen worden. Spülflächen bzw. Spülfelder sind Einrichtungen zur Unterhaltung und Instandsetzung des Hafens und somit im Katalog für das SO 3 – Gebiet enthalten.

### 5.1.3 Ergebnisse der öffentlichen Auslegung und der parallel dazu durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Die Stellungnahmen einschl. Abwägung sind im Anhang als Anlage 1 der Begründung beigefügt.

## 5.2 Relevante Abwägungsbelange

### 5.2.1 Grundsätze der Raumordnung

Nach Auskunft des Landkreises Aurich ist das RROP des Landkreises Aurich nach dem 20.07.2006 nicht mehr gültig. Eine Neuaufstellung erfolgt erst, nachdem die Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) am 8. Mai 2008 in Kraft getreten ist.

Mit Wegfall des RROP gilt das LROP für den Landkreis Aurich und damit für die Stadt Norden.

Das 2009 herausgegebene Leitbild zum Regionalen Raumordnungsprogramm richtet sich mit seinen Zielen an den Erfordernissen und Festlegungen des Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramms 2008.

### 5.2.2 Ergebnisse der Umweltprüfung

Im Rahmen der Umweltprüfung wurden die relevanten Umweltbelange geprüft. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht (Teil II dieser Begründung) im Detail aufbereitet.

### 5.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen. Sind erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten, sind diese auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 21 Abs. 1 BNatSchG zu beurteilen, Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu entwickeln und in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen fließen entsprechend dem Abwägungsergebnis durch geeignete Darstellung und Festsetzungen nach § 9 BauGB in den B-Plan ein.

Bei dem Umgang mit Eingriffen steht an erster Stelle der Vermeidungsgrundsatz, nach dem alle vermeidbaren Beeinträchtigungen vermieden werden müssen. Dazu gehören die Vermeidung eines Vorhabens an sich als auch die Unterlassung einzelner von ihm ausgehender Beeinträchtigungen.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), d.h. es darf nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben. Ein Ausgleich ist hergestellt, wenn die betroffenen Funktionen und Werte wieder hergestellt sind, in gleichwertiger Weise ersetzt sind und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Wenn die zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder zu kompensieren sind, so ist zu entscheiden, ob der Eingriff zulässig ist. Überwiegen nach fehlerfreier Abwägung die Belange von Natur und Landschaft, ist ein Eingriff unzulässig.

#### 5.2.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung u. zur Verringerung nachteiliger Auswirkungen

Wird im Teil II der Begründung, dem Umweltbericht erläutert.

#### 5.2.3.2 Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Wird im Teil II der Begründung, dem Umweltbericht erläutert.

### 5.2.3.3 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Umweltbericht müssen die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten dargestellt werden, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Bauleitplans zu berücksichtigen sind. Die sich hieraus ableitende Verpflichtung korrespondiert mit der sich aus dem Abwägungsgebot ergebenden Verpflichtung, nach den Planungszielen realistischerweise in Betracht kommende Planungsalternativen in die Abwägung einzustellen.

Bevor man sich für die Aufteilung des Hafens in drei Sondergebiete festlegte, stand als Alternative die Aufteilung in zwei Sondergebiete, nämlich Sondergebiet Hafen – „Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen“ (Westhafen) und Sondergebiet Hafen – „Fähr-, Gewerbe- und Industriehafen“ (Osthafen) im Raum. Die Zusammenlegung der unterschiedlichen Nutzungen im Osthafen zu einem Sondergebiet sollte eine großzügigere planerische Handhabung sicherstellen.

Die Teilung des Osthafens in zwei unterschiedliche Hafengebiete wurde dennoch planerisch erforderlich, um die Nutzungen, insbesondere die der Restaurationsbetriebe, dem jeweiligen Charakter einem der beiden Hafengebiete eindeutig zuordnen zu können. Desweiteren ist vorgesehen, die bisher im Gewerbehafen untergebrachte Kutterflotte im Tourismushafen anzusiedeln, da sie dort als eine der Sehenswürdigkeiten für den Fremdenverkehr mehr zur Geltung kommt.

Der Versuch, den Fährverkehr 2009 nach Juist über den Westhafen abzuwickeln, hat sich in der Praxis nicht bewährt.

Die vorliegende Planung setzt den Grundgedanken zur Erschließung über die Ortsumgehung und zum Parkhauskonzept um und stellt damit die aus Sicht der Stadt optimale Planungsvariante dar.

Weitere Alternativen sind und waren wegen der bestehenden örtlichen Verhältnisse nicht vorgesehen.

### 5.2.4 Lärmschutz und Nachbarschaftsverträglichkeit

Die räumliche Zuordnung von schutzwürdigen Bau- und Bodennutzungen im gebotenen Abstand von emittierenden Gewerbeflächen ist idealtypisch nur bei Neuplanungen zu erreichen. In älteren Häfen wie z.B. Norddeich haben sich an den Gebietsrändern über längere Zeiträume hinweg Wohnstrukturen entwickelt, die dem Planungsideal nicht entsprechen. Es stehen sich hier die Interessen des ungestörten Wohnens und der Betriebsentfaltung gegenüber. Beide Interessen haben gleichen Rang und genießen Bestandsschutz.

Im Rahmen dieser Bauleitplanung werden in der anliegenden schalltechnischen Untersuchung Nutzungskonfliktsituationen zwischen Gewerbe und Wohnen aufgezeigt.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 92 sollen im Bereich des Hafens Norddeich folgende organisatorischen Änderungen erfolgen:

- Verlegung des gesamten Fährverkehrs der Frisia AG nach Norderney und Juist in den Osthafen;
- Sperrung der südlich verlaufenden Hafenstraße westlich des Hotels Fährhaus für öffentlichen KFZ-Verkehr;
- Zufahrt zum Westhafen nur noch über den Bereich der Hafenstraße zwischen dem Bahnübergang und dem Hotel Fährhaus;
- Nutzung der Parkplätze im Bereich des Westhafens nur noch in der Zeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr;

Die Verkehrslärmuntersuchung basiert auf Daten, die durch die PGT Umwelt und Verkehr GmbH - Straßenverkehrszahlen - und der Deutschen Bahn AG - Schienenverkehrsdaten - zur Verfügung gestellt wurden.

Die Darstellung der Lärmpegelbereiche im Bereich des Bahnkörpers und die ergänzenden textl. Festsetzungen sind im Bebauungsplanentwurf aufgenommen worden.

Um eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte durch die Gesamtgewerbelärmbelastung zu vermeiden, wird aus der vorhandenen Gewerbelärmvorbelastung durch die Parkflächen der Frisia AG ein Immissionswert ermittelt, bei dessen Einhaltung durch die Kontingentierung die Einhaltung des Immissionsrichtwertes garantiert wird.

Die Vorgehensweise bei der vorliegenden Kontingentierung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- das Plangebiet wird in Teilflächen gegliedert, die zum einen durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und zum anderen durch betriebliche Belange vorgegeben sind.
- Auf die Teilflächen werden Lärmkontingente gelegt, die zwei Bedingungen erfüllen müssen:
  - eine Teilfläche sollte an keinem Immissionspunkt den Beurteilungspegel überschreiten, den der Betrieb an diesem Immissionspunkt verursacht, dem diese Teilfläche zugewiesen wurde. Würden Überschreitungen auftreten, so müsste der betroffene Betrieb soweit eingeschränkt werden, bis die Bedingung wieder erfüllt ist.
  - in Summe dürfen die Teilflächen in Addition mit der Gewerbelärmvorbelastung den Immissionswert nicht überschreiten.

Entsprechend den Vorgaben der schalltechnischen Untersuchung wurde im Bebauungsplan das Plangebiet in unterschiedliche Teilflächen gegliedert und diesen tabellarisch Lärmkontingente zugeordnet (**siehe hierzu die textl. Festsetzungen §§ 6 und 7**).

Gegenstand einer Stellungnahme zur Lärmkontingentierung war 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.

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 Emissionskontingente 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 der Formulierungsvorschlag für die zugehörigen textlichen Festsetzungen §§ 6 und 7 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.

Diese Festsetzungen lassen sich dann wie folgt bei der Umsetzung anwenden:

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 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 WANVS (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 durch-zuführen. 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 Gebiets-typen 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 Immissions-werte - 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 eindeutigem Bezug zu den betroffenen Gebieten eine eindeutige Ermittlung der jeweils einzuhaltenden Immissionszielwerte als Grundlage für die Genehmigung sichergestellt.

## 5.3 Weitere Belange

### 5.3.1 Straßenrechtliche Belange

Die im Plangebiet vorhandenen und geplanten Verkehrswege und Verkehrsanlagen sind verkehrsmäßig in die öffentliche Hafenanlage eingebunden

### 5.3.2 Belange der Oberflächenentwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser kann über Leitungssysteme direkt in die Nordsee geleitet werden. Es ist dabei darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in das Oberflächenwasser gelangen.

### 5.3.3 Belange der Ver- und Entsorgung, Leitungen

- Die Wasserversorgung erfolgt durch den OOWV
- Die Energieversorgung mit Strom und Gas erfolgt durch die Stadtwerke Norden.
- Die Versorgung mit Telekommunikation erfolgt durch die Deutsche Telekom AG, Niederlassung Oldenburg sowie durch private Anbieter.
- Die Müllentsorgung erfolgt durch den Landkreis Aurich
- Die Abwasserbeseitigung erfolgt durch Anschluss an die städtische Kanalisation.

### 5.3.4 Belange der archäologischen Denkmalpflege

Aus archäologischer Sicht werden seitens der Ostfriesischen Landschaft keine Bedenken erhoben.

### 5.3.5 Belange des Küstenschutzes

In Niedersachsen obliegt nach dem Niedersächsischen Deichgesetz die Erhaltung der Hauptdeiche am Festland grundsätzlich den 22 Deichverbänden (auch Deichachten oder Deichverbände genannt). Für den Bereich des Hafens Norddeich ist das die Deichacht Norden. Der Landkreis Aurich ist die untere Deichbehörde. Oberste Deichbehörde ist das niedersächsische Umweltministerium.

Von der Erhaltungspflicht durch die Deichacht sind diejenigen Deichstrecken ausgenommen, zu deren Erhaltung die Bundesrepublik Deutschland oder das Land Niedersachsen verpflichtet sind.

Die landeseigenen Deiche in Niedersachsen werden vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) oder durch Niedersachsen Ports (N-Ports) erhalten.

Die Verbesserung des Küstenschutzes ist von nationaler Bedeutung und deshalb als eine Gemeinschaftsaufgabe des Bundes und der Länder im Grundgesetz verankert.

Lt. Aussage im Generalplan Küstenschutz Niedersachsen/Bremen -Festland- aus dem Jahre 2007 sind folgende Maßnahmen im Bereich der Deichacht Norden erforderlich:

- Beseitigung des Unterbesticks im Hauptdeich östlich Norddeichs
- Bau von rund 3,7 km Treibselabfuhrwegen
- Anpassung von Deichzuwegungen
- Bereichsweise Grundinstandsetzung des Lahnungssystems
- Abschnittsweise Sicherung des schmalen Vorlandes durch Lahnungen

Für den Bereich des Norddeicher Hafens wurden Küstenschutzerhaltende Maßnahmen nicht erforderlich.

Im Bauleitplan ist daher der Belang des Küstenschutzes auf die Festsetzung des vorhandenen Deichbestandes beschränkt.

## 6. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES

### 6.1 Zeichnerische Festsetzungen

#### 6.1.1 Art der baulichen Nutzung

- 6.1.1.1 Sonstiges Sondergebiet 1 Hafen – Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen
- 6.1.1.2 Sonstiges Sondergebiet 2 Hafen – Fährhafen
- 6.1.1.3 Sonstiges Sondergebiet 3 Hafen – Gewerbe- und Industriehafen

### 6.1.2 Bahnanlagen

### 6.1.3 Grünflächen

### 6.1.4 Wasserflächen (Hafen)

6.1.4.1 Flächen für den Hochwasserschutz mit der Zweckbestimmung „Deich/Damm“

### 6.1.5 Maß der baulichen Nutzung

6.1.5.1 Geschossflächenzahl = 2,0

6.1.5.2 Grundflächenzahl = 0,8

6.1.5.3 Zahl der Vollgeschosse = II

### 6.1.6 Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

6.1.6.1 abw. Bauweise, wie offene Bauweise, jedoch ohne Längenbeschränkung

6.1.6.2 Baugrenze

### 6.1.7 Sonstige Planzeichen

6.1.7.1 Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

6.1.7.2 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans

## 6.2 Textliche Festsetzungen

### § 1 Im SO 1- Gebiet „Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen“ sind folgende Anlagen und Nutzungen zulässig:

- Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb des Freizeit- und Tourismushafens wie z. B. Restaurationsbetriebe, Sanitäranlagen, Vereinsheim der Freizeitschiffer, Büro- und Verwaltungsgebäude, Verkaufsstände, Steganlagen für die Freizeitschiffahrt, Fahrradständer;
- Fährbrücken für die Ausflugschiffahrt und den Inselverkehr in Ausnahmefällen, z. B. bei Notfällen oder bei Verkehrsspitzen.
- Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb des Fischereihafens (Kutterflotte);
- Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb der Behördenschiffahrt u. d. Rettungsdienstes (z. B. Zoll, Wasserschutzpolizei, WSA, NLWKN, DGzRS);
- Bauliche Anlagen und Betriebseinrichtungen zur Unterhaltung und Instandsetzung des Hafens;
- Stellplätze für den Anliegerverkehr, insbesondere für Hafenbedienstete, Arbeitnehmer im Hafenbereich, Pächter der Bootsliegeplätze und Beschäftigte der Kutterflotte;
- Stellplätze für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf gem. § 47 NBauO (z. B. für Restaurationsbetriebe);
- Wohnmobilstellplätze;
- Parkplätze für Hafenbesucher. Nutzung nur in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr.
- Bauliche Anlagen für Bushaltepunkte, Aussichtspunkte;
- Touristische Veranstaltungen wie Hafenfest, Fischmarkt, Ostermarkt, Drachenfest etc.;

- § 2 Im SO 2 – Gebiet „Fährhafen“ sind folgende Anlagen u. Nutzungen zulässig:**  
 Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb des Fährhafens wie z. B. Verwaltungs- und Betriebsgebäude der Reederei, Abfertigungsschalter, Fährbrücken;
- Restaurationsbetriebe, Sanitäranlagen;
  - Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind;
  - Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb des Norddeicher Bahnhofes;
  - durch den Fährhafen betriebsbedingte Verkehrsanlagen, Aufstellplätze für den Fährverkehr, Stellplätze für den Güter-, Bus- und Taxiverkehr, Frachturnschlagflächen;
  - Stellplätze mit Zuordnung ausschließlich für Hafenbedienstete und Arbeitnehmer im Hafengebiet (Anliegerparken) etc.;
  - Stellplätze für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf gem. § 47 NBauO (z. B. für Restaurationsbetriebe);
  - Bauliche Anlagen für Bushaltestellen, Fahrradständer, Aussichtspunkte;
- § 3 Im SO 3 - Gebiet „Gewerbe- und Industriehafen“ sind folgende Anlagen und Nutzungen zulässig:**
- Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Betrieb des „Gewerbe- und Industriehafens wie z. B.: Werften mit den betriebszugehörigen Anlagen und Einrichtungen, Hafenspezifische Gewerbebetriebe aller Art, Fisch verarbeitendes Gewerbe, Lagerhäuser, Lagerplätze, Bauhöfe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Sanitäranlagen;
  - Steg- und Slipanlagen, Fährbrücken;
  - Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind;
  - Bauliche Anlagen und Betriebseinrichtungen zur Unterhaltung und Instandsetzung des Hafens;
  - Stellplätze für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf;
  - Stellplätze ausschließlich für Hafenbedienstete, Bedienstete der Betriebe, Fischer u. Kunden, Anliegerparken; kein Dauerparken für z.B. Inselbesucher;
  - Parkplätze für Hafenbesucher. Nutzung nur in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr.
- Begründung zu §§ 1 - 3:  
 Wegen der in Häfen vorzugsweise anzusiedelnden und anzutreffenden Gewerbe- und Industriebetriebe und von den weitläufigen Anlagen für den Schiffs-, Eisenbahn- und Straßengüterverkehr her unterscheidet sich ein Hafengebiet wesentlich von dem in der BauNVO definierten „Gewerbegebiet“ bzw. vom Industriegebiet. Hafengebiete sind deshalb in Bauleitplänen als („sonstiges“) Sondergebiet (§ 11 BauNVO) mit der Zweckbestimmung Hafen darzustellen bzw. festzusetzen. Im Bebauungsplan ist daneben auch die Art der Nutzung verbindlich festzulegen. Nicht alle Arten von Gewerbebetrieben, die in Gewerbe- und Industriegebieten allgemein zur Ansiedlung zugelassen werden, sind für den Hafen und die Hafengewirtschaft tragbar oder vorteilhaft. Die Festsetzungen im Bebauungsplan beschreiben daher abschließend, welche Arten von Betriebe, Anlagen und Einrichtungen zulässig sind.  
 Des Weiteren wird im Hafengebiet der ruhende Verkehr dahingehend geregelt, dass ausschließlich das Abstellen von Kfz für die im Hafen zugelassenen Nutzungen erlaubt sein soll. Das Dauerparken bzw. Tagesparken für Inselbesucher soll

- ausnahmslos auf dem eigens hierfür hergerichteten Großparkplatz in unmittelbarer Nähe zum Hafengebiet stattfinden.
- § 4 In den festgesetzten Grünflächen und Deichanlagen sind unter Berücksichtigung der deich- und hafengebundenen Rechtsvorschriften Wegeanlagen, die der touristischen und gewerblichen Erschließung des Hafengeländes dienen, und bauliche Nebenanlagen und Einrichtungen wie z. B. Unterstellmöglichkeiten, Fahrradständer, Spielgeräte, Skulpturen, Aussichtspunkte, Anzeigetafeln etc., zulässig.**  
Begründung zu § 4:  
 Die Freiflächen, hier insbesondere die festgesetzten Grün- und Deichflächen, sollen entsprechend den vorhandenen und geplanten Nutzungen in die Gestaltung des Hafengebietes einbezogen werden. Anlagen und Einrichtungen, die der touristischen und gewerblichen Nutzung dienen, sollen im Rahmen der deichbehördlichen und hafengebundenen Vorschriften zugelassen werden.
- § 5 Abweichende Bauweise**  
 In der abweichenden Bauweise sind Gebäude zulässig wie in der offenen Bauweise, jedoch ohne Längensbeschränkung.  
Begründung zu § 5:  
 Gem. § 22 Abs. 2 BauNVO dürfen in der offenen Bauweise Gebäude mit einer Gesamtlänge von 50,00 m errichtet werden. Im Hafengebiet befinden sich bereits Gebäude, die dieses Maß überschreiten. In Anpassung an die vorhandene Bebauung wird die abweichende Bauweise festgesetzt.
- § 6 Schallschutz von Büros sowie Wohn- u. Aufenthaltsräumen u. Schlafräumen**  
 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.) schalldämmte Lüftungssysteme vorzusehen, die die Gesamtschalldämmung der Außenfassaden nicht verschlechtern.
- Begründung zu § 6  
 Im Bereich des Plangebietes sind durch Verkehrslärmwirkungen Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte - sowohl im Tageszeitraum als auch im Nachtzeitraum - zu erwarten. Daher sind passive Schallschutzmaßnahmen durch Festsetzungen im Plangebiet erforderlich.  
 Bei Aufnahme der vorstehenden Festsetzungen in den Bebauungsplan sind im Sinne der geltenden Regelwerke keine unzulässigen Verkehrsimmissionen im Bereich des Plangebietes zu erwarten (siehe auch hierzu anliegende schalltechnische Untersuchung).
- § 7 Lärmkontingente**  
Gewerbelärmkontingentierung  
 Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die nachfolgend angegebenen Emissionskontingente  $L_{EK}$  nach DIN 45691 bezogen auf die Schutzansprüche der unterschiedlichen Gebietsnutzungen weder tags (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreiten:

Für Gebiet K:	WAWS, Südost		MI, Südost		SO, Südost	
	LEK in dB(A) pro m <sup>2</sup>		LEK in dB(A) pro m <sup>2</sup>		LEK in dB(A) pro m <sup>2</sup>	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
TF 01	60,0	45,0	60,0	40,0	60,0	45,0
TF 02	55,0	40,0	55,0	35,0	55,0	40,0
TF 03	55,0	40,0	55,0	35,0	60,0	45,0
TF 04	55,0	40,0	55,0	35,0	55,0	40,0
TF 05	59,0	54,5	60,0	60,0	65,0	62,0
TF 06	47,5	32,5	49,5	29,5	49,5	34,5
TF 07	57,0	42,0	70,0	47,5	70,0	55,0
TF 08	57,5	42,5	69,0	49,0	69,0	54,0
TF 09	55,0	40,0	61,5	41,5	61,5	46,5
TF 10	62,5	47,5	62,5	42,5	62,5	47,5
TF 11	56,0	41,0	61,0	41,0	61,0	46,0
TF 12	65,0	50,0	65,0	45,0	65,0	50,0
TF 13	68,0	53,0	71,0	51,0	71,0	56,0
TF 14	62,5	47,5	62,5	42,5	62,5	47,5

Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691: 2006 –12.

Begründung zu § 7

Um eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte durch die Gesamtgewerbelärmbelastung zu vermeiden, wird aus der vorhandenen Gewerbelärmvorbelastung durch die Parkflächen der Frisia AG ein Immissionswert ermittelt, bei dessen Einhaltung durch die Kontingentierung die Einhaltung des Immissionsrichtwertes garantiert wird.

Die Vorgehensweise bei der vorliegenden Kontingentierung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- das Plangebiet wird in Teilflächen gegliedert, die zum einen durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und zum anderen durch betriebliche Belange vorgegeben sind.
- Auf die Teilflächen werden Lärmkontingente gelegt, die zwei Bedingungen erfüllen müssen:
  1. eine Teilfläche sollte an keinem Immissionspunkt den Beurteilungsspiegel überschreiten, den der Betrieb an diesem Immissionspunkt verursacht, dem diese Teilfläche zugewiesen wurde. Würden Überschreitungen auftreten, so müsste der betroffene Betrieb soweit eingeschränkt werden, bis die Bedingung wieder erfüllt ist.
  2. in Summe dürfen die Teilflächen in Addition mit der Gewerbelärmvorbelastung den Immissionswert nicht überschreiten.

Entsprechend den Vorgaben der anliegenden schalltechnischen Untersuchung wurde im Bebauungsplan das Plangebiet in unterschiedliche Teilflächen gegliedert und diesen tabellarisch o. a. Lärmkontingente zugeordnet.

### 6.3 Örtliche Bauvorschriften

#### § 1 Werbeanlagen in den SO - Gebieten

Um einen einheitlichen Standard für die Außenwerbung im Bereich des Norddeicher Hafens zu erzielen, wird folgende Festsetzung für Werbeanlagen getroffen:

1. Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig.

2. Je Betriebsstätte sind maximal folgende 5 Werbeanlagen zulässig:

- A) Eine Flächenwerbung an Fassaden, vor Fassaden und an Schaufenstern ist zulässig, wenn die Gesamtgröße der Werbeanlage bzw. die Summe der aus mehreren Teilen bestehenden Werbeanlage 10 qm nicht überschreitet. Diese Werbeanlage muss sich in die Fassadenstruktur einfügen und gestalterisch untergeordnet sein. Sie darf nicht Öffnungen sowie gliedernde Fassadenelemente überdecken.
- B) Eine rechtwinkelig zur Fassade der Betriebsstätte angeordnete Werbeanlage mit einer maximalen Breite von 2,50m, einer maximalen Höhe von 5,00 m und einer Tiefe von maximal 0,5 m. Diese Anlage ist auch als selbständige Werbeanlage (Pfeiler, Pylone o.a.) auf dem zur Betriebsstätte gehörendem Baugrundstück zulässig.
- C) Drei Fahnenmasten mit einer Masthöhe von 8 m und einem Fahnen Tuch als Träger der Werbung von max. 1,25 m mal 4,00 m.

3. Hinweisschilder für Betriebsstätten im Plangebiet sind nur auf Sammeltafeln zulässig.

### 6.4 Hinweise

#### 6.4.1 Versorgungsleitungen

Die genaue Lage der Versorgungsleitungen ist den Bestandsplänen der zuständigen Versorgungsunternehmen zu entnehmen.

#### 6.4.2 Denkmalschutz

Sollten bei Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, sind diese gem. § 14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Norden unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

#### 6.4.3 Altablagerungen

Sollten bei Bau- und Erdarbeiten Hinweise auf Altablagerungen oder Altstandorte zutage treten, so ist unverzüglich die untere Abfallbehörde (Landkreis Aurich) zu benachrichtigen.

#### 6.4.4 Erschließungsbeiträge

Die Erhebung der Erschließungsbeiträge durch die Stadt Norden ist geregelt durch die „Satzung der Stadt Norden über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen“ v. 24.06.1987.

**6.4.5 Sichtfelder**

Gem. § 31 Abs. 2 NStrG dürfen Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht verbundene Einrichtungen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. In den Einmündungsbereichen sind daher Sichtfelder freizuhalten.

**6.4.6 Wassergefährdende Stoffe**

Es ist sicherzustellen, dass wassergefährdende Stoffe nicht im überflutungsgefährdeten Bereich gelagert werden.

**7. VER- UND ENTSORGUNG**

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung erfolgt durch den OOWV.

Energieversorgung

Die Versorgung mit Strom und Gas erfolgt durch die Stadtwerke Norden.

Telekommunikation

Die Versorgung erfolgt durch die Deutsche Telekom AG, Niederlassung Oldenburg, sowie durch andere private Anbieter.

Oberflächenentwässerung

Das Oberflächenwasser wird durch Leitungssysteme direkt in die Nordsee geleitet.

Müllentsorgung

Die Entsorgung erfolgt durch den Landkreis Aurich.

Abwasserbeseitigung

Die Beseitigung erfolgt durch den Anschluss an die städtische Kanalisation.

**8. STÄDTEBAULICHE ÜBERSICHTSDATEN**

<b>Gesamtfläche des Bebauungsplangebietes:</b>	<b>ca. 522.500 qm</b>
SO - Gebietsflächen	ca. 188.000 qm
Wasserflächen	ca. 201.000 qm
Flächen für den Hochwasserschutz (Deich)	ca. 82.500 qm
Grünflächen	ca. 45.000 qm
Bahnflächen	ca. 5.500 qm
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	ca. 500 qm

**9. Rechtsgrundlagen und Belange zur Umweltprüfung**

Gem. § 2 Abs. 4 BauGB muss für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a eine Umweltprüfung durchgeführt werden, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Die dort aufgelisteten Belange bezeichnen Aspekte wie biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren.

Der aufgeführte Katalog der Belange des Umweltschutzes enthält daneben noch andere Aspekte. Auch diese sind im Rahmen der Umweltprüfung in den Blick zu nehmen. Es handelt sich dabei allerdings in der Regel um spezielle Teilaspekte, die auch den vor genannten Schutzgütern zugeordnet werden können. Dies gilt auch für Darstellungen von Landschaftsplänen sowie sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts. Diese Pläne beziehen sich auf bestimmte Schutzgüter, bieten Grundlagendaten für die Ermittlung der Auswirkungen des Bauleitplans auf die Umwelt und enthalten fachliche Ziele, die für die Bewertung der Umweltauswirkung im Rahmen der Umweltprüfung von Bedeutung sein können.

Gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt wurde, unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert.

Die Gemeinde soll mit Hilfe der beteiligten sachkundigen Behörden einen Untersuchungsrahmen erarbeiten, um die voraussichtliche Umwelterheblichkeit besser bestimmen zu können. Zweck dieses „Scoping“ ist die Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts.

**10. DATEN ZUM VERFAHRENSABLAUF**

- Aufstellungsbeschluss durch den Rat gem. § 2 Abs. 1 BauGB am 26.04.2005
- Beschluss Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB durch den Rat am 26.06.2007
- Frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vom 27.10.2008 bis zum 28.11.2008
- Frühzeitige Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte durch Anschreiben vom 13.10.2008 mit Frist bis zum 28.11.2008
- Beteiligung der Öffentlichkeit vom 28.04.2010 bis zum 31.05.2010
- Beteiligung der Behörden und sonstigen TÖB durch Anschreiben vom 19.04.2010 mit Frist bis zum 31.05.2010
- Satzungsbeschluss durch den Rat am .....

Anhang: Teil II der Begründung „Umweltbericht“, Brutvogelerfassung, Schalltechnische Untersuchung

Norden, den

Siegel

Die Bürgermeisterin