

STADT NORDEN

Niederschrift

über die Sondersitzung des Rates der Stadt Norden (27/Rat/2010)
am 23.08.2010
im Saal des Hotel Stadt Norden, Neuer Weg 26,

- öffentliche Sitzung -

Sitzungsdauer und Anwesenheit siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Sitzung (öffentlicher Teil)
2. Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und der Beschlussfähigkeit
3. Feststellung der Tagesordnung mit Entscheidung über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen
4. Bekanntgaben
5. Bekanntgabe von Eilentscheidungen
6. Durchführung der Einwohnerfragestunde
7. 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes; Gebiet: Hafen Norddeich; Feststellungsbeschluss
1126/2010/3.1
8. Bebauungsplan Nr. 92 der Stadt Norden; Gebiet: Hafen Norddeich; Satzungsbeschluss
1127/2010/3.1
9. Dringlichkeitsanträge
10. Anfragen
11. Wünsche und Anregungen
12. Festlegung des nächsten Sitzungstermins
13. Schließung der Sitzung (öffentlicher Teil)

zu 1 Eröffnung der Sitzung (öffentlicher Teil)

Der Vorsitzende, 1. stellvertretender Bürgermeister Reinders, eröffnet um 18.06 Uhr die öffentliche Sitzung des Rates der Stadt Norden. Er begrüßt die Anwesenden, die Zuhörer und die Vertreter der Presse.

Er bittet alle Anwesenden sich von ihren Plätzen zu erheben, um dem Tod eines ehemaligen Ratsmitgliedes zu gedenken. Am vergangenen Mittwoch sei der Ratsherr Tido Kleen (SPD), der dem Rat der Stadt Norden vom 01.11.2001 bis 31.10.2006 angehört habe, nach schwerer Krankheit im Alter von 68 Jahren verstorben. Herr Kleen habe sich in der Zeit der Zugehörigkeit zum Rat mit großem Eifer für die berechtigten Belange seiner Mitbürger eingesetzt. In der Politik gäbe es Laute und Leise, beide würden benötigt. Herr Kleen habe eher zu den Leisen gehört, da er sich nicht zu jedem Thema öffentlich zu Wort gemeldet habe. Wenn er sprach, sowohl im Finanzausschuss als auch im Umweltausschuss, dann sei seine Meinung stets abgewogen und gut begründet gewesen. Aus diesem Grunde und wegen seiner ruhigen, besonnenen, verbindlichen und freundlichen Umgangsart sei Herr Kleen im ganzen Rat sehr beliebt gewesen und habe sich eine hohe Anerkennung erworben. Diese Anerkennung sei ihm über seinen Tod hinaus gewiss. Herr Kleen werde morgen im Anschluss an die um 15.00 Uhr beginnende Trauerfeier auf dem Norder Friedhof seine letzte Ruhestätte finden.

Nach einer Minute des stillen Gedenkens setzt der Vorsitzende die Sitzung fort.

zu 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung und der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende stellt die frist- und formgerechte Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

zu 3 Feststellung der Tagesordnung mit Entscheidung über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen

Die mit Schreiben vom 11.08.2010 bekannt gegebene Tagesordnung wird einstimmig vom Rat festgestellt.

zu 4 Bekanntgaben

Keine

zu 5 Bekanntgabe von Eilentscheidungen

Keine

zu 6 Durchführung der Einwohnerfragestunde

Herr Günther Krage, Norden-Neustadt, stellt folgende Fragen:

- Was passiert mit der reparaturbedürftigen Straße „Alte Riede“ in Leybucht polder?
- Wie werden die Gespräche bezüglich der Gaspreise entschieden?
- Wann wird der Süderschloot in Norden-Neustadt, der etwas rieche, aufgereinigt?
- Wie sehen die Planungen für die Weihnachtsbeleuchtung beim Ernst-Reuter-Platz aus?
- Was passiert mit der Nordseestraße?

Herr Peter Jansen fragt, weshalb es eine Bürgerfragestunde gäbe. Er meine, eine Bürgerfragestunde sei dazu da, dass – wenn möglich - Fragen sofort beantwortet werden.

Die von ihm gestellten Fragen vom 08.12.2009 seien erst am 18.04.2010 – und dann nur zum Teil beantwortet worden. Die von ihm in der Sitzung des Rates am 15.06. gestellten Fragen seien bis heute noch nicht beantwortet worden. Es habe sich nicht um Fragen gehandelt, die man nicht hätte direkt beantworten können, da sie seit Jahren zur Diskussion stehen.

Er habe noch die weitere Frage, warum der Burggraben noch nicht in beide Richtungen freigegeben sei, obgleich dies laut dem Verkehrsbüro Theine zeitgleich mit der Freigabe der Umgehungsstraße geschehen sollte.

Die Bürgermeisterin antwortet, die Fragen zu überprüfen und Herrn Jansen im Laufe der nächsten Woche zu informieren. Um den Burggraben für den Zweirichtungsverkehr freigegeben zu können, seien Umbauten erforderlich, über die der Rat im Zusammenhang mit dem Haushalt 2011 beraten werde. Sofern Herr Jansen weitere Informationen haben wolle, könne er mit den Kollegen im Bauamt Kontakt aufnehmen. Dort werde man ihn gerne über den derzeitigen Sachstand informieren.

zu 7 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes; Gebiet: Hafen Norddeich; Feststellungsbeschluss 1126/2010/3.1

Sach- und Rechtslage:

Veranlassung der Planung:

Bis zum 22.04.2005 waren große Teile des Plangebietes noch nicht inkommunalisiert und planungsrechtlich für die Stadt Norden 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 Plangebiet 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 und parallel hierzu die Ergänzung des Flächennutzungsplanes 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.

Bisherige Beschlusslage und Verfahrensschritte:

Bisher wurden zur 2. Ergänzung des Flächennutzungsplans noch keine Beschlüsse gefasst, deshalb sind der Aufstellungsbeschluss und die Beschlüsse zu den Beteiligungsverfahren nachzuholen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Bürgerbeteiligung) fand vom 27.10.2008 bis zum 28.11.2008 in Form einer Auslegung statt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Beteiligung) mit Anschreiben vom 13.10.2008 und Frist bis zum 28.11.2008 an der Planung beteiligt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) fand vom 28.04.2010 bis zum 31.05.2010 statt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 4 Abs. 2 BauGB mit Anschreiben vom 15.04.2010 und Frist bis zum 31.05.2010 an der Planung beteiligt.

Ergebnisse der Beteiligungsverfahren:

Die aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB und gem. § 4 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen wurden einer Abwägung unterzogen und ggf. in die Planung aufgenommen. In der Begründung sind sie aufgeführt und bewertet worden.

Die aus dem Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) und gem. § 4 Abs. 2 BauGB (TÖB-Beteiligung) umfangreich eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Stellungnahme der Verwaltung werden als Anlage Bestandteil der Begründung und sind als Anlage 1 dieser Vorlage beigelegt.

Beschlussempfehlung und weiterer Verfahrensgang:

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

Der Vorsitzende erklärt, dass die Tagesordnungspunkte 7. und 8. gemeinsam beraten werden.

Erster Stadtrat Eilers erläutert, dass der Rat am 18.02.2010 und am 16.03.2010 nahezu einstimmig Beschlüsse gefasst habe, um eine übergangsweise Änderung der Verkehrsflächen auf der Westmole möglich zu machen.

Den Beschluss des Rates vom 16.03.2010 zitiert er wie folgt:

„Das Einvernehmen mit der von Niedersachsen Ports GmbH & Co KG mit Schreiben vom 01./03. März 2010 beantragten Straßenverkehrsbehördlichen Anordnung für eine übergangsweise Verkehrsflächennutzung auf der westlichen Molenseite im Hafen Norddeich wird übergangsweise bis zur Inbetriebnahme des Juist-Terminals auf der Ostmole – längstens bis zum 31.03.2011 – hergestellt.“

Als der Rat sich noch nicht für eine Übergangslösung entscheiden konnte, habe er am 18.02.2010 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat der Stadt Norden hält an seiner städtebaulichen Zielplanung für den Hafen Norddeich fest: Ziel ist es, den gesamten Fährverkehr auf der Ostmole abzuwickeln. Die neue Bundesstraße 72 (Ostumgehung Norden/Norddeich) ermöglicht die direkte Anbindung der Inselreise- und Frachtverkehre an die Ostseite der Mole und garantiert somit Gästen und Einheimischen einen reibungslosen Ablauf.“

Die Verwaltung wird beauftragt, den nach den Vorgaben der städtebaulichen Zielplanung für den Hafen Norddeich (s. Ziff. 1) und der gemeinsam mit N-Ports und der AGRNF gefassten Verkehrs- und Nutzungsplanung aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 92 – Hafen Norddeich – dem Rat am 28.09.2010 zur Beschlussfassung vorzulegen. Die Veränderungssperre bleibt in Kraft und wird vor dem Satzungsbeschluss verlängert.“

Dieser Arbeitsauftrag sei von der Verwaltung abgearbeitet worden. Anfang Juli sei der Stadt mitgeteilt worden, dass das Bundesverwaltungsgericht in dem Rechtsstreit Norddeicher Schiffswerft gegen die Stadt Norden am 16.09.2010 eine Entscheidung treffen wird. Die Norddeicher Schiffswerft habe die Stadt verklagt, ihr eine Baugenehmigung für einen Parkplatz mit rund 1.000 Fahrzeugen außendeichs im Osthafen auf dem Gelände der Norddeicher Schiffswerft zu erteilen. Die Rechtsauffassung der Stadt Norden sei bisher in zwei Instanzen (Verwaltungsgericht Oldenburg und Oberverwaltungsgericht Lüneburg) bestätigt worden. Das Bundesverwaltungsgericht habe die Revision zugelassen und werde sich jetzt rechtswissenschaftlich damit befassen, ob die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg mit der bisherigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kompatibel ist.

Diese Rechtsunsicherheit könnte bedeuten, dass im schlechtesten Fall ein Großparkplatz mit 1.000 Stellplätzen im Osthafen möglich wird. Die Verwaltung halte eine solche Möglichkeit für eine klare Fehlentwicklung, die mit der städtebaulichen Zielplanung der Stadt Norden nicht überein stimme. Wenn der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan heute durch den Rat herbeigeführt werde und bis zum 10.09.2010 rechtskräftig sei, dann habe der Rat die Angelegenheit vor der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt, denn dann gehe es um eine Entscheidung in einem geplanten Bereich und nicht um eine Angelegenheit nach § 34 Baugesetzbuch (unbeplanter Innenbereich) bzw. § 35 Baugesetzbuch (Außenbereich).

Die Verwaltung habe bei den unterschiedlichen Interessenslagen, eine Bebauungsplanung, eine Begründung und eine Abwägung vorgelegt. Beteiligt habe die Verwaltung das Planungsbüro NWP und Rechtsanwalt David, der die Stadt im Gerichtsprozess vertrete. Es sei damit zu rechnen, dass es zu einer Normenkontrolle komme.

Fachdienstleiter Wolkenhauer erklärt, dass der Hafen Norddeich und der Bereich des Freibades mit seinen Anlagen im Jahre 2005 inkommunalisiert wurde. Die Planungshoheit für diese Bereiche liege seither bei Stadt Norden. Nachdem auch die Umgehungsstraße mit ihrer Anbindung an den Hafen fertig gestellt sei, habe die Verwaltung, einen Bebauungsplan aufstellen können. Viele Interessenslagen seien zu berücksichtigen gewesen. Im Jahre 2007 habe man die Planungen mit der Reederei Norden Frisia, N-Ports und dem Wirtschaftsministerium abgestimmt. Diese abgestimmte Planung sei die Basis für die Aufstellung des Bebauungsplanes gewesen. Der Bebauungsplan sei in drei Einheiten aufgeteilt worden, in den Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen, den Fährhafen und den Gewerbe- und Industriehafen. Auf Wunsch von N-Ports sei auch die 3. Fährbrücke in den textlichen Festsetzungen wieder aufgenommen worden, die in Ausnahmefällen (z.B. Anreisetage) mit genutzt werden könne. Stellplätze für die Anlieger und Hafenbenutzer, Pächter, Beschäftigte der Kutterflotte usw. seien zugelassen. Auch für Wohnmobilisten gäbe es Stellplätze. Parkplätze für Hafenbesucher seien von 6-22 Uhr vorgesehen. Im Gewerbe- und Industriehafen sei alles, was Hafennutzung sein könnte, festgesetzt worden, selbst Fährbrücken seien in diesem Bereich noch zulässig. In diesem Bereich wolle man kein Dauerparken zulassen.

Beigeordneter Fuchs dankt Fachdienstleiter Wolkenhauer für seine detaillierten Ausführungen an dieser Stelle und beim Gespräch in Hannover bei Herrn Minister Bode, als er die Interessenslage der Stadt Norden sehr gut begründet und nachvollziehbar dargestellt habe.

Die Umgehungsstraße münde im Osthafen, wo auch die Inselverkehre abgewickelt werden sollen. Der Ortskern in Norddeich solle entwickelt werden.

Beim Fährhafen wolle man es zulassen, dass in Spitzenzeiten/Extremsituationen (6 Wochenenden im Sommer, Pfingsten und Ostern) die 3. Fährbrücke im Westhafen genutzt werden dürfe.

Beim gewerblichen Hafen möchte er sich nicht vorstellen, dass der Rat – wenn er heute nicht entscheide - es möglich mache, dass dort 1.000 bis 1.500 Parkplätze entstehen mit all den Problemen des Hin- und Herfahrens dieser Autos zur Mole bzw. zu den Stellplätzen der Schiffswerft, den Emissionen und Immissionen.

Neue Erkenntnisse gäbe es nicht. Die Verwaltung habe den Bebauungsplan in den Sommerferien schnell und sauber aufgearbeitet.

Erstaunlich sei die Flut von Schreiben gewesen, mit der die Ratsmitglieder in den letzten Tagen überhäuft wurden. Von allen Seiten, N-Ports, Frisia, Schiffswerft u.a. sei geschossen worden. Dieses zum Schluss aufgebaute Drohszenario habe ihn darin bestätigt, dass die Stadt Recht habe. Die gewählten Ratsmitglieder hätten die Interessen der Stadt Norden zu vertreten. Die Zeit sei reif, den Plan zu beschließen.

Zum gemeinsamen Gespräch in Hannover führt er aus, dass dort sehr gut vorgetragen wurde

und die Diskussion sehr ausführlich gewesen sei. Minister Bode sei nachdenklich geworden, als ihm die Argumente sehr deutlich und gut formuliert vorgetragen worden seien. Er habe aus diesem Gespräch mitgenommen, dass Minister Bode durchaus Verständnis dafür habe, dass der Rat heute entscheide.

Beigeordneter Wilffang betritt um 18.40 Uhr den Sitzungssaal.

Ratsherr vor der Brüggen erklärt, dass Minister Bode einen Tag nach dem Gespräch reagiert und Einspruch eingelegt habe. Die Planungen seien nicht korrekt. Die Verwaltung sei kein Spezialist für Hafenplanung. Das katastrophal schlechte Planungsergebnis liege an der Arroganz der Verwaltungsspitze, speziell der Bürgermeisterin sowie an der Überforderung der Fachabteilungen. Dadurch werde verhindert, dass N-Ports im Hafen Norddeich investiere. Danach zitiert er die Ausführungen des Wirtschaftsministeriums zu ihrem Einspruch und führt aus, dass N-Ports regeln könne, dass im Hafen nicht geparkt werden dürfe. Dies sei ein einfacher Weg und die Verwaltung müsse dazu das Gespräch mit N-Ports suchen. Er bittet, die Angelegenheit heute zu verschieben und die Pläne heute nicht zu beschließen. Aufgrund des Bestandsschutzes werde weder die Fährbrücke noch der Juist-Terminal verlegt.

Ratsherr Dr. Hagena erklärt, dass ihn der Wortbeitrag des Ratsherrn vor der Brüggen verwundere. Wie hier mit der Verwaltung umgegangen werde, sei eine Art, die er nicht nachvollziehen könne. Es fehle an vielen Stellen die notwendige Sachkenntnis. Einen Gedanken zu äußern, sei ein großes Stück zu einem Ziel. Was allerdings von der FDP-Norden, seiner ehemaligen Partei, zu verschiedenen Vorgängen im Rathaus gesagt und geschrieben worden sei, sei kein Stück des Weges zu einem gemeinsamen Beschluss.

Er finde die Formulierungen und die Fundamentalkritik von Herrn vor der Brüggen gegenüber der Verwaltung bedenklich. Er vermisse die positiven Signale, die konstruktiven Hinweise für zukünftiges Handeln, um eine Verbesserung zu erreichen.

Heute beschließe man den Bebauungsplan Nr. 92. Dieser richte sich gegen niemanden. Er basiere auf die im Jahre 2007 mit allen Beteiligten ausgehandelten Planungen, die auch die im Planfeststellungsverfahren zur Umgehungsstraße genannten Ziele beinhalteten, dass außendeichs kein Verkehr und keine Parkplätze zugelassen werden sollen.

Da Hafenplanung dynamisch sei, könnten auch zukünftig Anpassungsprozesse durchgeführt werden. Für die heutige Vorlage danke er der Verwaltung ausdrücklich. Zum Wohle der Stadt auf der Grundlage der heutigen Erkenntnisse plädiere er für einen Beschluss zu beiden Vorlagen.

Ratsfrau van Gerpen erklärt, dass die SPD-Fraktion am 20.08.2010 den Änderungsantrag gestellt habe, den Beschluss über die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 92 zu vertagen.

Ihre Fraktion denke, dass die Informationen, die vorliegen, nicht ausreichend sind. Seit 25 Jahren gebe es die Ortskernplanung in Norddeich. Seit der Inkommunalisierung 2005 gebe es die Hafenplanung. Diese sei nicht gleichzusetzen mit Planungen über eine landwirtschaftliche Fläche. Wichtig seien einvernehmliche Lösungen. Die SPD-Fraktion sei nicht gegen eine Bauleitplanung im Hafen von Norddeich. Der Bestandsschutz sei gegeben. Auch wenn ein Bebauungsplan beschlossen werde, seien die jetzigen Genehmigungen weiterhin gültig. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 92 habe sich entwickelt, dass die Frisia die Offshore-Möglichkeiten übernehmen konnte.

Sie frage, inwiefern die städtebaulichen Ziele gefährdet seien, wenn der Bebauungsplan heute nicht beschlossen werde, sondern das in Auftrag gegebene Hafenentwicklungskonzept abgewartet wird.

Die Angelegenheit Schmidt bedeute 1.000 beabsichtigte zusätzliche Parkplätze. Die Fahrzeu-

ge würden dieses Gelände über die Tunnelstraße anfahren. Der Juist-Verkehr würde genauso über die neue Bundesstraße abgewickelt.

In Anbetracht zweier negativer Urteile gehe sie davon aus, dass es wieder eine Ablehnung geben wird.

Die städtebaulichen Ziele würden nicht beeinträchtigt, man bekomme keine weiteren zusätzlichen Verkehre in den Osten. Für die Juist-Abfertigung könnten vom Großparkplatz aus Shuttle-Busse eingesetzt werden, um so die Verkehre aus dem Westhafen zu entfernen. Das Landesraumordnungsprogramm habe eine Zielformulierung für die Inselversorgungshäfen, wonach diese bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln seien.

Nach alledem bittet Sie, die Angelegenheit zu vertagen.

Ratsfrau Albers fragt, ob die Darstellung von Rechtsanwalt Kaldewei richtig sei, dass die Stadt Norden den Bauantrag gänzlich nicht entschieden und damit gegen die Pflicht der zügigen Bearbeitung verstoßen habe. Erster Stadtrat Eilers habe gesagt, dass die Stadt den Antrag abgelehnt habe. Dies könnte ein Widerspruch sein, der in Bezug auf mögliche Schadensersatzansprüche zu klären sei.

Vom Ministerium sei ein anderer Weg aufgezeigt worden, Parken im Hafengelände anderweitig zu unterbinden. Sie fragt, inwieweit diese Möglichkeit überprüft wurde.

Erster Stadtrat Eilers antwortet, dass das Verwaltungsgericht und das Oberverwaltungsgericht die Rechtsauffassung der Stadt Norden, keine Baugenehmigung zu erteilen, bestätigt habe. Wenn es da eine Differenz gäbe, zu dem was Herr Kaldewei vortrage, dann habe das folgende Ursache. Die Schiffswerft habe im Januar 2005 einen Bauantrag gestellt. Zu dieser Zeit sei die Stadt Norden noch nicht die zuständige Baugenehmigungsbehörde gewesen, weil die Inkommunalisierung des Hafens erst im April 2005 erfolgte. Die 3-monatige Bearbeitungszeit habe die Stadt genutzt und die Anträge, die Rechtsanwalt Kaldewei vor dem Verwaltungsgericht gestellt habe, abgelehnt. Von daher gebe es keine entschädigungserheblichen Gesichtspunkte.

Zur Frage 2 könne er sagen, dass die Möglichkeiten, im Rahmen einer Gefahrenabwehr zahlreiche Dauerparker auf dem Hafengelände zu verhindern, sehr vage seien. Mit der Geschäftsführung von N-Ports sei dieses Thema besprochen worden. Das Ergebnis hierzu sei offen. Es sei sehr fraglich, ob unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenabwehr Dauerparken im Hafengelände generell ausgeschlossen werden könne, weil andere Inselhäfen das Dauerparken im Hafenbereich zu bestimmten Zeiten ermöglichten. Dies sei eine Option, die unterstützen könne, nicht jedoch weiter helfe im Bezug auf den Gerichtstermin vor dem Bundesverwaltungsgericht, um die Fehlentwicklung mit 1.000 Parkplätzen im Osthafen mit entsprechenden Spannungen im Zubringer- und Abfahrtsverkehr ausschließen zu können.

Ratsherr Bent greift eine Frage des Ratsherrn Look im letzten Bau- und Umweltausschuss auf und fragt, ob eine Verschiebung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts möglich ist, so wie N-Ports es in Aussicht stelle.

Er kritisiere, dass mit den Fischern, die im Osthafen Bestandsschutz hätten und dort bleiben wollten, noch fast keiner von der Stadt gesprochen habe. Auch der Fähranleger habe Bestandsschutz.

Ratsherr Köther erklärt, dass seine Grünen-Fraktion große Probleme mit der Form und dem Zeitpunkt der Beschlussfassung habe. Die Fraktionen hätten keine eigenen Vorstellungen in die Planungen einbringen können. Der Entwurf fuße auf den Planungen, als der Hafen noch nicht inkommunalisiert gewesen sei.

Arrogant sei die Planung der Verwaltung, da sie die Sperrung der Hafenstraße entgegen dem Beschluss des Rates wieder beinhalte.

Zynisch sei die Planung der Verwaltung, weil die Fischerei zum Tourismus gezählt werde, obwohl sie natürlich zum Gewerbe gehöre.

Der Einwand der Fischer, die Liegenschaften im Westhafen seien nicht tideabhängig und nicht

vor Sturm geschützt, sei von der Verwaltung lapidar mit der Begründung abgetan worden, dass die Fischer auf hoher See ja auch dem Sturm ausgesetzt seien. Das sei unverschämte und dies müsse sich keine Fischermann sagen lassen.

Rechtsanwalt David, der die Stadt Norden vor dem Bundesverwaltungsgericht vertritt, erklärt zu seiner Person, viele Jahre als Regierungsrat bei der Bezirksregierung in Hannover tätig gewesen zu sein. Seit 9 Jahren arbeite er als Rechtsanwalt. Er berate viele Gemeinden in kommunalrechtlichen Angelegenheiten. Sein Credo sei, den Gemeinden zur Durchsetzung ihrer Planungshoheit zu verhelfen.

Die Planung der Stadt Norden sei das Ergebnis einer gerechten Abwägung. Gerecht sei nicht immer, dass das, was der Grundstückseigentümer wünsche, auch umgesetzt wird. Eine gerechte Abwägung sei ein Konfliktlösungsprogramm zwischen verschiedenen Positionen und Interessen. Das ursprüngliche Verhältnis zwischen der Stadt und dem Grundstückseigentümer betrachte er als weitgehend unproblematisch. In einem Schreiben von 2008 erkläre N-Ports, mit der Planung grundsätzlich einverstanden zu sein. Wenn allerdings die gesamten Fährverkehre in den östlichen Bereich des Hafens verlegt werden, dann werde es in diesem Hafenbereich etwas knapp, weshalb N-Ports vorschlage, zur Entlastung des östlichen Hafenbereichs die Fischerei in den westlichen Hafen zu verlegen. Die Stadt übernehme diesen Vorschlag von N-Ports 1:1 in ihre Planungen und stelle N-Ports damit völlig zufrieden.

Wenn man sich die Frage stellt, warum die Stadt kurz vor Toresschluss mit rechtlichen Drohszenarien und Schadensersatzansprüchen bombardiert wird, dann läge das möglicherweise daran, dass es darum gehe, wer hier das Sagen habe.

Jeder gewerbliche Nutzer – damit auch N-Ports – habe sich der gemeindlichen Planungshoheit unterzuordnen.

Wenn die Ratsmitglieder als gewählte Vertreter der Stadt Norden deutlich machen wollten, wer hier die Grenze setze, unter Beachtung aller Belange, aller Interessen, der Arbeitsplätze und des Wirtschaftlichkeitspotentials, und der Rat das Ziel habe, andere benachbarte Nutzungen in den Blick zu nehmen und künftige gewerbliche Entwicklungen zu steuern, dann müsse der Rat die Vorrangigkeit der gemeindlichen Planungshoheit deutlich machen.

Beim Bundesverwaltungsgerichtsprozess gehe es zunächst um 1.000 Einstellplätze auf dem Gelände der Schiffswerft. Wenn diese Einstellplätze genehmigt werden müssten, dann wären diese Einstellplätze gebietsprägend und es wäre schwierig, als Ergebnis einer gerechten Abwägung, weitere Einstellplätze abzulehnen, da ja genügend Flächen zur Verfügung stehen.

Den Ausgang des Prozesses vorauszusagen, sei schwierig. Die Stadt habe beim Verwaltungsgericht und beim Oberverwaltungsgericht gewonnen. Er halte die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts nach wie vor für richtig, da er sich nicht vorstellen könne, wie man ohne eine Bauleitplanung eine so große Anzahl an Einstellplätzen über § 34 oder § 35 Baugesetzbuch genehmigen könne.

Aber es sei Vorsicht geboten, weshalb er für eine zweite Verteidigungslinie plädiere. Das sei kein Contakartieren eines Verwaltungsprozesses oder einer Gerichtsentscheidung. Solche Vorhaben stünden immer unter dem Vorbehalt gemeindlicher Planung. Ob sich die Gemeinde beeile, um ihre Planung zum Sieg zu verhelfen oder ob sie es geschehen lasse, dass ihre Planung dadurch hinfällig wird, dass planabweichende konkrete Genehmigungen vorher erteilt werden müssen, sei keine Frage von richtig oder falsch, sondern eine Frage, wie ernst man es mit der Durchsetzung seiner gemeindlichen Planung meine.

Es sei sinnvoll, dem Bebauungsplan durch einen Satzungsbeschluss den Vorrang einzuräumen. Damit nehme der Rat seine ureigenen und legitimen Rechte wahr. Man könne nicht ernsthaft behaupten, innerhalb eines fünfjährigen Planungsprozesses, dass

das Vorziehen der Entscheidung des Rates um einen Monat etwas mit „übers Knie brechen“ zu tun habe.

Die Stadt habe immer unter dem Druck der Gegenseite gestanden, die das Bundesverwaltungsgericht gebeten habe, das Urteil doch bitte vorzuziehen und damit die Stadt keine Möglichkeit mehr gehabt hätte, ihre gemeindliche Planung auf die Überholspur zu bringen.

Das Bundesverwaltungsgericht mache das einzig richtige, indem es sage, dass es einen feststehenden Termin (16.09.) habe, ob es dem einen oder anderen passe oder nicht. Deshalb sei es völlig aussichtslos, ein Verschieben des Termins zu erreichen.

Zu zwei Punkten wolle er noch folgendes sagen:

1. Schadensersatz: Es sei das Schicksal einer jeden Planung eines Einzelnen, dass die Gemeinde einen Bebauungsplan aufstellt.
2. Schadensersatzansprüche verneine er. Solange eine Verwaltung eine rechtliche Position vertrete, die ihrerseits von mehreren Berufsrichtern als richtig gehandelt werde, so lange handle diese Verwaltung nicht rechtswidrig und schuldhaft zu Lasten des Grundstückseigentümers, was Voraussetzung für einen Schadensersatzanspruch sei.

Ungewöhnlich sei der Widerspruch von N-Ports/dem Wirtschaftsministerium. Völlig eindeutig sei, dass dieser Widerspruch unzulässig und unbegründet ist. Dieser Widerspruch diene nur dazu, den Rat unter Druck zu setzen, um möglichst die Planung nicht zu beschließen. Es werde lediglich eine taktische, rechtlich nicht begründete Position bezogen, um den zeitlichen Ablauf zu stören.

Ein solches Widerspruchsrecht könne sich nur gegen den Flächennutzungsplan richten und der sei wertneutral, weil er nur die Sonderbaufläche Hafen beinhalte, wo weder N-Ports noch das Wirtschaftsministerium etwas gegen haben könne.

Ratsherr Köther fragt, ob es richtig ist, dass eine Veränderungssperre (außer beim Gebiet Schmidt) gelte, die der Rat ohne weiteres um 1 Jahr verlängern könne.

Rechtsanwalt David antwortet, dass die Möglichkeit, weitere Bauanträge mit einer Veränderungssperre abzulehnen, von hohen rechtlichen Hürden abhängen. Im Bezug auf Schmidt selbst sei die zusätzliche Dauer der Veränderungssperre abgelaufen.

In Bezug auf weitere Flächen, die möglicherweise noch nicht von der Veränderungssperre umfasst sind, sei auf jeden Fall die 2-Jahres-Frist abgelaufen. Jetzt müssten besondere städtebauliche Gründe der Planung nachgewiesen werden.

Ratsherr Bent erklärt, dass er die Meinung von N-Ports vertrete, dass eine Verschiebung des Gerichtstermins (16.09) sehr wohl möglich gewesen sei.

Beigeordneter Wimberg erklärt, dass durch die Darstellung von Rechtsanwalt David einige Dinge deutlich geworden seien. Es gebe einen Konsens in zweierlei Hinsicht. Die Stadt benötige für den Hafen in Norddeich eine Bauleitplanung und sie müsse in dem Verfahren die Oberhand behalten. Auch in der Sache habe man einen Konsens, unabhängig von der Angelegenheit mit den Fischern, die nach seiner Ansicht eine Kleinigkeit und regelbar sei. Es liege eine Hafenplanung vor, mit der man städtebaulich weiter komme, im Interesse des Fremdenverkehrs und der Norddeicher Bürger. Der Dissens liege in Teilen der Strategie. Das Gutachten und der Zeitpunkt sei entscheidend, weshalb er noch einmal für den SPD-Antrag auf Vertagung werbe. Er glaube, dass eine fachlich qualifiziertere Ebene erreicht werde, wenn das Gutachten vorliege, um dann mit allen Beteiligten eine konsensfähige Lösung besprechen zu können.

Die Bürgermeisterin erklärt, dass man sich heute Mittag im Gespräch mit N-Ports darüber einig gewesen sei, nach Vorliegen der Unterlagen, die Planung im Norddeicher Hafen auf Augenhöhe mit den drei Partnern, N-Ports, Reederei und Stadt Norden eingehen zu wollen.

Es könnte sein, dass sich die drei Partner von einigen ihrer Standpunkte verabschieden müssten. Sie bittet den Rat eindringlich um den heutigen Beschluss zum Bebauungsplan zum Hafen Norddeich, durch den sich an den Nutzungsmöglichkeiten des Hafens de facto nichts ändere. Am 07.09.2010 treffe sie sich mit N-Ports in Oldenburg, um erste Ergebnisse der Untersuchungen zu erfahren und die weitere Verfahrensweise abzustimmen. Zur Klarheit habe die Verwaltung eine Protokollnotiz zum Beschlussvorschlag für den Bebauungsplan verteilen lassen, die sie so- dann zitiert.

Jetzt müsse das Notwendige getan werden, um die Interessen der Stadt Norden gegenüber der Norddeicher Schiffswerft wahrzunehmen.

Zweimal habe die Stadt im Gerichtsprozess die Oberhand behalten. Die heutige Beschlussfas- sung mache deutlich, dass die Stadt ihre Planungshoheit ernst nehme und ihre städtebauli- chen Ziele konsequent weiter verfolge. Deshalb bittet Sie den Rat, dem Bebauungsplan zuzu- stimmen.

Ratsfrau van Gerpen entgegnet auf den Wortbeitrag der Bürgermeisterin, dass sich die Stadt Norden nicht auf Augenhöhe mit den drei Partnern befinde, weil damit eine Satzung beschlos- sen werde, an die sich alle anderen zu halten hätten.

Der Rat beschließt:

- 1. Nachträglich wird die Aufstellung gem. § 2 Abs. 1 BauGB des Entwurfs der 2. Ergänzung des Flächennutzungsplanes der Stadt Norden, die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB und gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.**
- 2. Die listenmäßige Aufstellung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belan- ge gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Stellungnahme der Verwaltung (Abwägung) wird als Anlage 1 zum Beschluss erhoben.**
- 3. Der Rat der Stadt Norden beschließt nach Beratung der gem. § 3 Abs. 2 BauGB und gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen die 2. Ergänzung des Flächennutzungs- planes nach der Plandarstellung vom August 2010 sowie die Begründung einschließlich Umweltbericht und Schallschutzgutachten.**

Stimmergebnis:	Ja-Stimmen:	32
	Nein-Stimmen:	1
	Enthaltungen:	2

**zu 8 Bebauungsplan Nr. 92 der Stadt Norden: Gebiet: Hafen Norddeich; Satzungsbeschluss
1127/2010/3.1**

Sach- und Rechtslage:

Anlass und Ziele der Planung:

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

Der Hafenbereich soll in drei Nutzungszonen aufgeteilt werden.

- Sondergebiet Hafen – Freizeit-, Tourismus- und Fischereihafen (Westhafen)
- Sondergebiet Hafen – Gewerbe- und Industriehafen (Osthafen)
- Sondergebiet Hafen – Fährhafen (Osthafen)

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

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

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

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

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

Die Stadt Norden geht davon aus, dass die Konzentration des Fährverkehrs auf dem Molenkopf und dem Ostteil des Hafens nicht auf Kapazitätsgrenzen stößt. Der Juist - Kfz-Verkehr kann mit Fertigstellung des Parkhauses weitgehend aus dem Hafenbereich entfernt werden. Dadurch werden die Nutzungsansprüche an Flächen im Ostbereich teilweise reduziert (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 den Parkplatz bzw. das Parkhaus reduziert. Dadurch wird auch der Fährverkehr begünstigt. Das Parkhaus soll entweder privat finanziert oder in kommunaler Trägerschaft und gebaut werden. Die Stadt Norden hat auf die Investitionsentscheidung des Investors nur begrenzten Einfluss. Sie geht jedoch davon aus, dass die offenkundigen Vorteile des Parkraumkonzeptes für den Inselbesucher die Reederei gerade angesichts zunehmender Konkurrenz im Tourismus überzeugen werden, der Abwanderung von Touristen in

andere Feriengebiete durch ein verbessertes Angebot entgegenzuwirken. Die Entwicklungspotentiale des Hafens sind durch die Rahmenbedingungen begrenzt. Die Logistik für Offshore-Technik lässt sich innerhalb des gesetzten Rahmens realisieren. Dies gilt insbesondere für die flächenbezogenen Schallleistungspegel. Sollten weitergehende Nutzungsansprüche an den Festsetzungen des Bebauungsplanes scheitern, dies gilt insbesondere für Nutzungsansprüche die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar sind, wäre ggf. über ein späteres Planänderungsverfahren zu prüfen, ob hierfür planerisch eine Möglichkeit geschaffen werden kann.

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

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

Bisherige Beschlusslage und Verfahrensschritte:

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

Ergebnisse der Beteiligungsverfahren:

Die aus den frühzeitigen Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB und gem. § 4 Abs. 1 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen wurden einer Abwägung unterzogen und ggf. in die Planung aufgenommen. In der Begründung sind sie aufgeführt und bewertet worden.

Die aus dem Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) und gem. § 4 Abs. 2 BauGB (TÖB-Beteiligung) umfangreich eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Stellungnahme der Verwaltung werden als Anlage Bestandteil der Begründung und sind als

Anlage 1 dieser Vorlage beigelegt.

Beschlussempfehlung und weiterer Verfahrensgang:

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

(Der Tagesordnungspunkt wurde gemeinsam mit Tagesordnungspunkt 7. beraten. Die Wortbeiträge der Ratsmitglieder sind unter Tagesordnungspunkt 7. protokolliert.)

Der Vorsitzende lässt über den Antrag der SPD-Fraktion abstimmen, den Beschluss über die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 92 zu vertragen.

Stimmergebnis:	Ja-Stimmen:	17
	Nein-Stimmen:	18
	Enthaltungen:	0

Der Vorsitzende stellt fest, dass der Antrag auf Vertagung abgelehnt ist. Danach unterbricht er um 20.00 Uhr auf Antrag des Beigeordneten Wimberg die Sitzung.

Nachdem der Vorsitzende um 20.06. Uhr die Sitzung fortsetzt, bittet Beigeordneter Fuchs, die Protokollnotiz, die unstrittig sei, ins Protokoll aufzunehmen und den Rat darüber beschließen zu lassen.

Der Vorsitzende lässt wie beantragt abstimmen.

Der Rat beschließt:

- 1. Nachträglich wird der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 92, die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung) und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.**
- 2. Die listenmäßige Aufstellung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Stellungnahme der Verwaltung (Abwägung) wird als Anlage 1 zum Beschluss erhoben.**
- 3. Der Rat der Stadt Norden beschließt nach Beratung der gem. § 3 Abs. 2 BauGB und gem. § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen den Bebauungsplan Nr. 92 „Hafen Norddeich“ nach der Plandarstellung vom August 2010 als Satzung sowie die Begründung einschließlich Umweltbericht und Schallschutzgutachten.**

Stimmergebnis:	Ja-Stimmen:	18
	Nein-Stimmen:	17
	Enthaltungen:	0

Protokollnotiz:

Die Bauleitplanung der Stadt Norden richtet sich nicht gegen die Interessen des Hafens und der dort erfüllten öffentlichen Aufgaben. Ihre Zielsetzung entspricht der 2007 mit dem Wirtschaftsministerium, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG entwickelten und mit der AG Reederei Norden-Frisia abgestimmten Verkehrs- und Nutzungsplanung für den Hafen Norddeich. Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Erreichbarkeit des Hafens und die verkehrlichen Abwicklungen innerhalb des Hafens zu optimieren und damit u.a. die Attraktivität des Inselverkehrs zu stärken.

Die Stadt Norden und Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG haben gemeinsam (mit hälftiger Kostenteilung) am 29.06.2010 (vor Beginn der NRW-Ferien) die Erarbeitung eines Hafenentwicklungsplans mit einer Perspektive bis zum Jahr 2025 beauftragt. Diese soll Aufschluss und Erkenntnisse für weitere Verbesserungen der Prozesse im Hafen Norddeich liefern.

Erweist sich aufgrund dieser Untersuchungen der Bebauungsplan Nr. 92 als Änderungsbedürftig, so wird die Stadt Norden in Ausübung ihrer Planungshoheit auch Planänderungen vornehmen.

Stimmergebnis:	Ja-Stimmen:	29
	Nein-Stimmen:	0
	Enthaltungen:	6

zu 9 Dringlichkeitsanträge

keine

zu 10 Anfragen

keine

zu 11 Wünsche und Anregungen

keine

zu 12 Festlegung des nächsten Sitzungstermins

Die nächste Sitzung des Rates der Stadt Norden findet statt am Dienstag, 28.09.2010, um 17.00 Uhr.

zu 13 Schließung der Sitzung (öffentlicher Teil)

Der Vorsitzende schließt um 20.10 Uhr die Sitzung.

Der Vorsitzende

Die Bürgermeisterin

Der Protokollführer

-Reinders-

-Schlag-

-Wilberts-