

STADT NORDEN

Niederschrift

über die Sondersitzung des Rates der Stadt Norden (33/Rat/2011)

am 07.03.2011

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. Hafentwicklungsplan für den Hafen Norddeich;
Vorstellung durch die Gutachter von Baltic Marine Consult GmbH und PGT Umwelt und Verkehr GmbH
1346/2011/3.1
7. Durchführung der Einwohnerfragestunde
8. Dringlichkeitsanträge
9. Anfragen
 - 9.1. Anfragen: Einrichtung eines Gebrauchtwagenhandels an der Bahnhofstraße/3.3
AN/0795/2011
 - 9.2. Anfragen: Zebrastreifen "Schulstraße 71"/3.3
AN/0796/2011
 - 9.3. Anfragen: Sachstandsbericht Altstadtentwicklung/3.1
AN/0797/2011
 - 9.4. Anfragen: Dammstraße - Anwohnerbeiträge /3.3
AN/0798/2011
 - 9.5. Anfragen: Brückstraße - Zeitpunkt der Wiederherstellung/3.3
AN/0799/2011
 - 9.6. Anfragen: Beleuchtung Umgehungsstraße Ecke Osterstraße und Ecke Ekeler Weg/3.3
AN/0801/2011
 - 9.7. Anfragen: Baugebiet 40-Diemat - Sachstand Verwaltungsrechtsstreit
10. Wünsche und Anregungen
11. Festlegung des nächsten Sitzungstermins
12. Schließung der Sitzung (öffentlicher Teil)

zu 1 Eröffnung der Sitzung (öffentlicher Teil)

Der Vorsitzende eröffnet um 18.03 Uhr die öffentliche Sondersitzung des Rates der Stadt Norden und begrüßt die Anwesenden.

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 03.03.2011 bekannt gegebene Tagesordnung wird einstimmig festgestellt.

zu 4 Bekanntgaben

Keine

zu 5 Bekanntgabe von Eilentscheidungen

Keine

**zu 6 Hafentwicklungsplan für den Hafen Norddeich;
Vorstellung durch die Gutachter von Baltic Marine Consult GmbH und PGT Umwelt und Verkehr GmbH
1346/2011/3.1**

Sach- und Rechtslage:

Nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung B 72_n sowie Teilen der geplanten Parkplatzflächen auf der Ostseite der Umgehungsstraße ist nunmehr eine Situation entstanden, die es erlaubt, unter Beachtung geänderter Rahmenbedingungen sowie einer präzisierten Verkehrsprognose die Zukunftsperspektive des gesamten Hafenbereichs stufenweise fortzuentwickeln.

Dieses gemeinsame Entwicklungskonzept, von Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG und der Stadt Norden beauftragt und vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr begleitet, „Der Hafentwicklungsplan für den Hafen Norddeich“ wird dem Rat der Stadt Norden in öffentlicher Sitzung von den Gutachtern vorgestellt.

Als Gutachter werden die Herren Borrmann und Dr. Lüscher von der Baltic Marine Consult GmbH aus Rostock und Herr Mazur von der PGT aus Hannover die Ergebnisse ihrer gemeinsamen Arbeit vorstellen. Der Geschäftsführer der Niedersachsen Ports, Herr Dr. Oettel, wird ebenfalls zur Beratung anwesend sein. Die Teilnahme des für Häfen zuständigen Referatsleiters im Wirtschaftsministerium, Herr Weber, ist angefragt.

Die Bürgermeisterin erklärt, dass es heute nichts zu beschließen gäbe. Heute gehe es um ein Gutachten zur Hafentwicklungsplanung, dass im letzten Jahr in Auftrag gegeben worden sei

und jetzt fertig gestellt worden ist. Auftraggeber sei neben der Stadt Norden die Niedersachsen Ports GmbH & Co KG, vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Dr. Oppel. Neben Herrn Dr. Oppel begrüßt die Bürgermeisterin Herrn Wolfgang Weber, Referatsleiter Häfen des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums, die Gutachter, Geschäftsführer Borrmann (Marine Baltic Consult) und Geschäftsführer Mazur (PGT) sowie den Bürgermeister-Kollegen, Herrn Patron (Gemeinde Juist) und seinen Stellvertreter, Herrn Endelmann. Aufgrund einer Aufsichtsratssitzung in Norderney sei leider kein Vertreter der Inselgemeinde da. Allerdings werde das Gutachten anschließend auf Norderney vorgestellt. Das Gutachten sei am 29.06. letzten Jahres beauftragt worden. Der Anforderungsdruck auf dem Molenkopf (West und Ost) sei enorm. Es bestehe eine hohe Erwartungshaltung von unterschiedlichen Nutzergruppen, die in diesem Hafen arbeiteten oder sich dort aufhalten. Betroffen sei der gesamte Inselverkehr (Personen und Frachten), die Gewerbetreibenden, die Bahn, das sich entwickelnde Arbeitsfeld Offshore, die Urlaubsgäste und die Einheimischen selbst. Um all den Anforderungen gerecht zu werden, habe der Rat die Echtbedarfe für die unterschiedlichen Nutzergruppen ermitteln lassen. Daraus seien von den Gutachtern Zukunftsszenarien (bis 2020) entwickelt worden, die es nun gelte, Schritt für Schritt zu verwirklichen. Das Land Niedersachsen stehe der Stadt dabei zur Seite.

Herr Dr. Oppel (Geschäftsführer N-Ports in Oldenburg) stellt sich kurz persönlich vor. In verschiedenen Gesprächen habe es ihn erstaunt, dass es so unterschiedliche Sichtweisen über den Hafen gebe. Festgestellt aus einer Vielzahl von Gesprächen habe er, dass jeder wusste, was das Beste für den Hafen sei. Nach zahlreichen Fragen konnte er feststellen, dass den Überlegungen keinerlei Prognosen, Daten, Fakten, Angaben über Flächenproduktivitäten, Auslastungsszenarien usw. zugrunde liegen. Eine solide Informationsbasis (die Anforderungen der Reederei, von N-Ports, den Gästen und der Stadt) habe er nicht vorgefunden. Darauf hin habe er der Bürgermeisterin vorgeschlagen, die Datenlagen durch unabhängige Gutachter erheben zu lassen und durch die Gutachter ein Lösungsszenario entwickeln zu lassen. Die Diskussion, auch zwischen den Gutachtern, sei damit versachlicht worden. Nun sei man mit diesem Lösungsansatz der Gutachter ein großes Stück weiter voran gekommen, wovon er die Hoffnung ziehe, dass damit ein Grundstein für eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Stadt und N-Ports gelegt sei.

Herr Borrmann (Baltic Marine Consult) erklärt, dass seine Firma seit 1992 in der Hafenplanung involviert sei. Sodann informiert er über die Methodik und die Ziele der Hafenentwicklungsplanung in Norddeich. Er berichtet, dass die Hafenentwicklungsplanung effektiv und attraktiv zugleich sein sollte, sie die Interessen der Hafenwirtschaft ebenso berücksichtige wie die touristischen Ziele der Stadt Norden. Der Flächenverbrauch sollte möglichst klein sein und der Verkehr sollte reibungslos fließen. Derzeit seien die Verkehrsabläufe sehr ungeordnet. An den Anlegern kämen sich ankommende und wartende Passagiere in die Quere und in Spitzenzeiten komme es zu Rückstaus auf der Bundesstraße. Es werde wild geparkt, Durchfahrten würden blockiert.

Herr Mazur (PGT) erläutert, dass es Aufgabe ist, das Verkehrskonzept dahingehend weiter zu entwickeln, dass die einzelnen Bereiche des Hafens sowohl in Verkehrsspitzenzeiten als auch in verkehrsarmen Zeiten ohne Probleme bedient werden können. Besucher- und Durchgangsverkehr im Fährterminal prägten in den Spitzenzeiten insbesondere die Verkehre. Sie seien viel höher als alle LKW- und Frachtverkehre. Die saisonalen Spitzen (Kurzurlauber) würden sich in Zukunft häufen. Ziel in der Verkehrsplanung sei es, für den Bereich der Mole, wo wenig Platz vorhanden sei, eine Pufferzone zu schaffen. Die Entwicklung des Großparkplatzes sei in diesem Zusammenhang ein sehr wichtiger Schritt, der in der Hafenentwicklung ausgebaut werden müsse. Ein wesentlicher Teil des Ankommens müsse abseits der Straße auf diesen Großparkplatz projiziert werden. Ein Shuttle-Bus-System müsse funktionieren. Der Passagierverkehr zu den Inseln Norderney und Juist müsse auf der Mole konzentriert werden. Der Platz vor dem Gebäude der Frisia müsse großzügiger gestaltet werden. Der Juist Anleger solle in nördliche Richtung verlegt und das vorhandene Bahngleis um 30 Meter gekürzt werden. Die Aufenthaltszone zwischen dem bestehenden Frisia-Gebäude und der Bahn solle verbreitert, der Komfort verbessert werden, z.B. durch Überdachungen. Dieser Querungsbereich könne dadurch entzerrt werden.

Ratsherr Bent (SPD) fragt, ob der Fischereihafen da bleibe, wo er jetzt ist.

Herr Mazur (PGT) bejaht.

Ratsherr Bent (SPD) fragt, ob der Juist-Anleger im Westen bleibt?

Herr Mazur (PGT) erklärt, dass es vormalig die Diskussion gegeben habe, den Juist-Anleger in den Osten zu verlegen. Aufgrund der Massen- und Stromüberlegungen, insbesondere der Kollision mit dem Frachtbereich, habe sich heraus gestellt, den westlichen Juist-Anleger weiter in den Norden zu verlegen. Geprüft worden sei auch, die Verlegung des Bahnsteigs auf die Ostmole. Tendenziell sei dies zwar möglich, jedoch nur sehr schwierig und aufwendig.

Beigeordneter Wilffang (SPD) fragt nach dem Zeitrahmen, was an der Spitze des Molenkopfes (Verbreiterung der Flächen durch die Einkürzung des Bahngleises und Verlegung der Fährbrücke an den Molenkopf in der Westmole) passiert. Von N-Ports hätte er gerne die Auskunft zum Zeitrahmen für die Verlegung der Fährbrücke für den Juist-Verkehr. Im Übrigen wolle er konkret wissen, welche Verkehre im Bezug auf die B 72 alt gemeint seien.

Herr Dr. Oppel (Geschäftsführer N-Ports in Oldenburg) teilt mit, dass die Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn deutlich gemacht haben, dass man sich einigen müsse. Die Bahn erwarte ein abgestimmtes Konzept. Dann werde die Bahn den Haltepunkt Norddeich auch baulich aufwerten. Der Anleger habe noch eine Lebensdauer von zirka 6 bis 7 Jahre. Solange werde er auch genutzt.

Herr Mazur (PGT) ergänzt, dass auch die Landesnahverkehrsgesellschaft am Haltepunkt Norddeich interessiert sei. Über eine mögliche Mittelbeteiligung sei mit der Bahn schon gesprochen worden. Genau könne er nicht sagen, wie viel Verkehr im nördlichen Molenkopf West noch ankomme. Bei dem Konzept sei es so, dass der Fähr-Ziel-Verkehr, der die Masse des störenden Verkehrs darstelle, dort nicht mehr hinkomme. Der öffentliche Busverkehr verlaufe weiterhin durch Norddeich. Den Verkehr der Molengaffer wird es künftig nicht mehr geben.

Auf Nachfrage des Ratsherrn Räth (Bündnis 90/Die Grünen) erklärt Herr Mazur (PGT), dass die Zuglänge etwa 300 Meter betrage. Eine Gleiskürzung habe keine Beeinträchtigungen für den Bahnfernverkehr, da die Bahn beabsichtige, künftig Doppelstockzüge einzusetzen. Der Fahrradverkehr sei im Detail massiv berücksichtigt worden mit Zwischenstellplätze. Fahrradgäste, die mit dem Zug kommen, würden ebenfalls berücksichtigt. Die Anbindung für bestimmungsgemäße Verkehre, wie Paketdienste, könnten entsprechend der Logistik die dafür geschaffene Schleife nutzen.

Ratsherr Köther (Bündnis 90/Die Grünen) bemängelt, dass der Platz für die Gäste deshalb eingeschränkt sei, weil das Verwaltungsgebäude mit Gastrobereich erst kürzlich ausgebaut wurde. Er habe große Zweifel bezüglich der Verkürzung des Bahngleises, da er denke, dass der Bahnverkehr zunehmen werde.

Der vorgesehene Kiss und Ride-Platz sei mit rund 500 Meter zu weit weg von den Fähren, da dieser insbesondere von Handwerkern genutzt werde. Ihm fehle die Bedarfsgerechtigkeit und die Flexibilität zu Zeiten des Stoßverkehrs und in der Zeit, wenn der Hafen nur von Einheimischen genutzt werde.

Aufgrund enormer ökologischer Konsequenzen bzgl. des Offshoreverkehrs auf der Ostseite bittet er um weitere Informationen, welche Sorte Offshore-Verkehr unter welchen Bedingungen gemeint sei.

Herr Mazur (PGT) erklärt, dass dieses Konzept hochflexibel sei. Wenn es die Spitzenverkehre gebe, dann werde der Frisia-Parkplatz für die Abfertigung genutzt, andernfalls sei es ein normaler Parkplatz. Die Zuwegung für die Handwerker im Kiss and Ride Bereich liege in zumutbarer Entfernung zu den Fähren. Das Konzept orientiere sich am üblichen Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Herr Borrmann (Baltic Marine Consult) erklärt, dass zwei Offshore-Systeme dieser Planung unterliegen. Kleinfahrzeuge mit Monteuren nutzten den bereits geschaffenen Frisia-Anleger. Die großen Offshore-Schiffe mit einem Tiefgang von 2,50 Meter dienen lediglich der Reparatur. Der Hafen sei tideabhängig. Der Shuttle-Verkehr könnte ebenfalls genutzt werden.

Beigeordneter Wimberg (SPD) erklärt, von der Planung her Optimierungsansätze zu erkennen. Er fragt, welche Möglichkeiten die Politik habe, auf diese Planung Einfluss zu nehmen. Bezüglich der Realisierungschancen interessiert ihn, bei dem erheblichen Investitionsvolumen, welcher Zeitrahmen angedacht ist. Im Übrigen wolle er wissen, ob die Planungen mit der Frisia, abgestimmt seien. Er denke, wenn der Offshore-Bereich ausgebaut werde, dass die Flächen nicht ausreichen. Er fragt, ob der Bereich der Spülflächen baulich ausgeweitet wird und der Fähranleger im Westen bleibt?

Herr Dr. Oppel (Geschäftsführer N-Ports in Oldenburg) erklärt, dass Ziel und Kurs gemeinsam abgesteckt werden müssten. Man sei zur Einigung und zum Erfolg verdammt, ansonsten werde kein Geld in die Hand genommen. Natürlich sei die Angelegenheit mit dem Kunden, der Reederei Norden-Frisia abgestimmt. Die Daten zur Entwicklung des Passagierverkehrs und des Frachtverkehrs seien vollständig von der Frisia geliefert worden. Diese Planung sei der Frisia vorgestellt worden. Jeder müsse für sich prüfen, ob die Investitionen zu rechtfertigen seien. Der von den Gutachtern entwickelte Vorschlag sei ein Lösungsszenario.

Die Bürgermeisterin erklärt, dass die Reederei von Anfang an mit eingebunden war. Sie habe die Daten geliefert, wie alle anderen Nutzer des Hafens auch. Die Reederei sei nicht mit bei den Auftraggebern gewesen, weil man unabhängig von allen Nutzern die Abläufe im Hinblick auf das, was an Nutzungen im Hafen da sei, objektivieren wollte. Sie denke, dass dies auch gelungen ist. In der letzten Woche sei das Ergebnis der Frisia (Herrn Stegmann) vorgestellt worden. Auch die Insellogistik in den Osten (Parkflächen) zu verlegen, sei für die Reederei kein zu großes Problem unter der Voraussetzung, dass ausreichend Flächen im Osten zur Verfügung stehen.

Ratsherr Look (Gruppe FDP/Look) erklärt, dass ein Logistikkonzept für den Hafen dann gut sei, wenn es auch Rücksicht nehme auf das schwächste Glied, z.B. den Pendler und den gehandicapten Besucher. Besucher müssten zügig die Schiffe erreichen können. Er fahre einmal täglich zum Hafen und es sei ihm aufgefallen, dass die Nadelöhre noch zu wenig angesprochen worden seien. Er wolle wissen, was mit den Booten, Baggern usw. im touristischen Westhafen passiere. Auch weil dort der Fischmarkt nicht mehr stattfindet, meine er, dass der touristische Nutzen dort eingeschränkt sei. Auch wolle er wissen, was mit den nicht geringen Tagesparkplätzen im Westen an der Mole geschehe. Bezüglich des Juist-Anlegers im Westkopf der Mole fragt er, wie man verhindern wolle, dass Querverkehr von der B 72 neu über den Bahnkörper erfolge. Dies sei das Nadelöhr schlechthin. Er wolle wissen, wie man sicherstellen könne, dass nicht über die B 72 neu der touristische Bereich angefahren wird.

Herr Mazur (PGT) erläutert, dass die Pendler im Westen bis zum nördlichen Anleger fahren könnten. Die Fahrzeuge könnten nicht mehr ohne weiteres stehen gelassen werden. Allerdings fahre auch der Pendelbus. Es bedürfe eines Lernprozesses, damit die Nutzer ihr Verhalten umstellen. Im touristischen Hafen wolle man die Schiffsbelegung an die touristischen Attraktivität anpassen.

Herr Borrmann (Baltic Marine Consult) ergänzt, dass konkret abgestimmt worden sei, welche Schiffe im Westen liegen. Die einheimischen neun Kutter hätten ihre Liegeplätze wie bisher im Osten, weil dort der Anlandeplatz sei, die Kühlfahrzeuge dort vernünftig parken und beladen werden könnten. Die Gästekutter würden im Westen liegen.

Ratsherr Bent (SPD) fragt, ob es richtig ist, dass die B 72 alt in Höhe des Bäckers Grünhoff nicht geschlossen wird.

Herr Mazur (PGT) bejaht.

Ratsherr Bent (SPD) erklärt, dass der Großparkplatz Ost erweitert werden müsse. Dies sei im Herbst an der damaligen Allianz-Mehrheit gescheitert. Jetzt müsse man an diese Erweiterung heran gehen.

Ratsfrau van Gerpen (SPD) spricht die Interessen der 9 Kutterfischer im Osten an. Sie fragt, ob aufgrund der expandierenden Offshore-Versorgung geplant ist, diese Liegeplätze in den Westen zu verlegen. Eine weitere Frage sei, ob die Wohnmobile und Busstellplätze in den Westen verlegt werden sollen.

Herr Borrmann (Baltic Marine Consult) antwortet, dass der Status Quo für die Fischer gehalten werde. Das Equipment der Fischer befinde sich im Osten. Deshalb würden die Fischer auch dort bleiben. Die Wohnmobile sollten aus dem Osthafen verschwinden, weil dort die Offshore-Versorgung ausgebaut werden müsse. Die Wohnmobile könnten dann im westlichen Tourismushafen stehen.

Herr Mazur (PGT) ergänzt, dass die Reisebusse nicht im Tourismushafen stehen, sondern auf dem Großparkplatz. Es gehe nur darum, dass die Linienbusse des ÖPNV dort verkehrten.

Ratsherr Blaffert (ZoB) fragt, wo Einheimische noch im Hafen spazieren gehen könnten. Er möge sich nicht vorstellen, dass der Hafen im Osten teilweise eingezäunt wird. Er bittet Herrn Mazur, dies noch einmal gezielt aufzuzeigen.

Herr Mazur (PGT) antwortet, dass er glaube, dass die Entwicklungsplanung es eher schöner mache, als es jetzt ist. Im gesamten Bereich könne man problemlos spazieren gehen. Natürlich seien in Zeiten der Abfertigung aus Sicherheitsgründen bestimmte Einschränkungen da. Dies sei auch nicht zu vermeiden.

Die Wohnmobile im Westen zu platzieren sei eine Idee, es sei kein Teil der Konzeption. Diese Thematik müsse noch abschließend entwickelt werden.

Herr Borrmann (Baltic Marine Consult) ergänzt, dass die Idee, die Wohnmobile aus dem Osthafen zu entfernen, darin begründet liege, dass die dortige Kaikante zu wertvoll sei. Deshalb dürfe sie nicht ungenutzt bleiben, weshalb er dazu rate, die dort ungeordnet parkenden Wohnmobile geordnet in den Westen zu verlegen. Ein Grundanliegen von Herrn Dr. Oppel sei es gewesen, eine Einzäunung zu verhindern.

Herr Dr. Oppel (Geschäftsführer N-Ports in Oldenburg) erklärt, dass es 15 Hafenstandorte gebe. Norddeich sei der einzige Hafen mit Frachtverkehr, der nicht eingezäunt sei. Dies wolle er gerne so belassen.

Ratsherr Köther (Bündnis 90/Die Grünen) erklärt, dass jetzt erstmals belastbare Daten vorliegen. Darüber sei er erfreut. Bedenken habe er wegen der Verwendung der Spülflächen, die seine Fraktion so nicht mittragen werde.

Beigeordneter Wiltfang (SPD) fragt, inwieweit der Prozess der Norddeicher Schiffswerft gegen die Stadt Norden eine Rolle bei den Planungen gespielt habe. Wenn die Norddeicher Schiffswerft den Prozess gewinne, würden sich die Verkehrsströme im Hafen verändern.

Herr Mazur (PGT) antwortet, dass die Planungen auch die mit einem Klageerfolg der Norddeicher Schiffswerft einhergehenden Verkehre ermögliche, dies jedoch nicht das vordringliche Ziel der Planung gewesen sei.

Ratsfrau Albers (Bündnis 90/Die Grünen) fragt nach dem zeitlichen Ablauf der Realisierung der Planung und nach dem ersten Schritt.

Herr Mazur (PGT) antwortet, dass es für die Umstellung Juist, die ganze Gepäcklogistik geändert werden müsse, möglichst kurz-/mittelfristig. Voraussetzung sei die Erweiterung des Großparkplatzes. Wenn es gelinge, die Bauten der Frisia mit einer modernisierten Bahnanlage zu verknüpfen, dann werde man plötzlich eine ganz andere Qualität vorfinden.

Ratsherr Look (Gruppe FDP/Look) bedauert, dass heute kein Vertreter der Frisia und der Bahn da sei. Problematisch seien die Busverkehre der Tagesgäste im Westteil der Mole. Er fragt, wo diese Busse verbleiben. Alle auf den Großparkplatz fahren zu lassen, halte er für logistisch schwierig. Das Nadelöhr „Bahnübergang“ mit dem Ost-West-Verkehr und im Bereich der Kreuzung mit dem Nord-Süd-Verkehr finde er problematisch. Die Annahme der Juist-Urlauber im Westhafen sei auch durch die neue Konzeption nach wie vor problematisch. Vor dem Fährhaus stau sich dieser Verkehr bereits in diesen Tagen erheblich. Auch wolle er wissen, wo die Tagesparkplätze und 24-Stunden-Parkplätze, die jetzt im westlichen Hafen vorhanden seien, bleiben sollen.

Herr Mazur (PGT) antwortet, dass ein Entzerren der Reisebusse der Juist-Urlauber über den Großparkplatz gelöst werde. Die Reisegepäcklogistik spiele sich ebenfalls auf dem Großparkplatz ab, so dass die Gäste dann ohne Gepäck mit dem Shuttle-Bus zum Anleger fahren. Der Verkehr von Tagesgästen über den Bahnübergang, die im Westen auf den vorhandenen Flächen parkten, sehe er nach dem vorhandenen Konzept kurz-/mittelfristig auf dem Großparkplatz Ost. Bereit gehalten würden im Westen nur noch Parkplätze für Bahnbringer mit einer Haltdauer von etwa 10/15 Minuten. Die Hafenstraße vor dem Fährhaus stelle er sich als Straße vor, auf der ein verlangsamter Verkehr (20 km/h) Richtung Touristikhafen fließe.

Beigeordneter Lütkehus (ZoB) erklärt, dass die Pläne ein wichtiger Schritt für die Weiterentwicklung des Norddeicher Hafens seien. Einige Positionen hätten Klarheit gebracht. Für ihn sei wichtig, dass der West-Anleger nicht komplett aufgehoben werden könne und für ihn sei auch immer klar gewesen, dass die B 72 alt zur Mole nicht geschlossen werden könne. Vor Augen halte müsse man sich, dass der Versorgungsgedanke für einen Hafen immer noch Vorrang habe vor den Wünschen des Tourismus. Von N-Ports wolle er wissen, ob die Pläne der letzten Jahre im Westen zur Veränderung der B 72 fortbestehen. Des Weiteren wolle er wissen, wie das wettbewerbsrechtliche Risiko zu bewerten ist, wenn durch die Pläne ein Parkplatz- und Shuttle-Monopol für die Frisia zementiert werde.

Herr Mazur (PGT) erläutert, dass das Konzept, die Straße an die Bahn näher heran zu bringen, ein Bestandteil des Hafenentwicklungsplanes ist. Weiterhin Bestandteil der Planung sei es, den nord-westlichen Hafenbereich hochwassersicher anzuheben.

Herr Dr. Oppel (Geschäftsführer N-Ports in Oldenburg) erläutert, dass der Zugang Dritter zum Hafenbetrieb problematisch ist. Alle Verkehre zu den Inseln sähen stets so aus, dass immer nur eine Reederei den Betrieb unterhalte. Das liege daran, dass es unterschiedliche Eintrittsbarrieren für Reedereien gäbe. Der notwendige Platz müsse auch vorhanden sein. Die Hafenplanung sei langfristig ausgelegt. Man sei sich der vorhandenen Strukturen bewusst. Erste Ansätze zur Änderung dieser Strukturen gebe es.

Ratsherr Blaffert (ZoB) fragt, ob er richtig informiert sei, dass die Flächen über 25 Jahre an den Monopolisten verpachtet seien und ob ein anderes Unternehmen überhaupt die Möglichkeit habe, in diesem Bereich unternehmerisch einzusteigen.

Herr Dr. Oppel (Geschäftsführer N-Ports in Oldenburg) antwortet, dass dem so sei. Zum großen Teil würden feste Verträge bestehen.

Herr Wolfgang Weber (Referatsleiter im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium für Häfen und Schifffahrt und zugleich Leiter der Hafenbehörde) erklärt, dass in seiner Funktion auch die Aufgabe der Gefahrenabwehr und die Wahrnehmung der hoheitlichen Belange liege. Die gut

zweistündige Diskussion heute im Rat der Stadt Norden habe er genau verfolgt. Auch die Entwicklung des Gutachtens habe er aus Landessicht sehr genau begleitet. Bei manchen Gesprächen mit der Frisia sei er dabei gewesen. Die Aspekte aus Landessicht wolle er darstellen, um dem Rat der Stadt Norden für die weitere Diskussion einen Rahmen an die Hand zu geben. Der Hafen in Norddeich sei fürs Land von sehr hoher Bedeutung. Die Inselversorgung von Norderney und Juist sei von großem Landesinteresse. Der Tourismus an der niedersächsischen Nordseeküste sei nach der Automobilindustrie der wichtigste Industriezweig. Deshalb tue das Land alles, um die Inselversorgung in einen guten Zustand zu versetzen. Es gäbe einen regelrechten Run auf die Inseln. In Norddeich konzentrierten sich die überregionalen Verkehrsströme, weshalb sich das Land Niedersachsen gemeinsam mit dem Bund dazu entschlossen habe, durch den Bau der B 72 neu, die Verkehrsprobleme innerhalb des Ortsteils zu entschärfen. Insofern liege ein Großteil des Problems nicht im örtlichen Verkehr, sondern im überregionalen Verkehr und in der Bahnanbindung. Seines Wissens sehe die Deutsche Bahn den Standort Norden-Norddeich als besonders interessant an. Ab 2013 wolle die Bahn, und das betreffe auch die Bahnverbindung nach Norddeich, das Doppelstockfernverkehrssystem einführen. Das führe dazu, dass die Bahnanlage in Norddeich vollkommen ausreiche. Die zukünftige Energiegewinnung für das Land Niedersachsen sei sehr wichtig. Alle konventionellen Energieformen müssten in letzter Konsequenz abgelöst werden durch regenerative Energien. Die Offshore-Windenergieerzeugung sei eine der Schlüsselenergien in Niedersachsen. In diesem Zusammenhang sei Niedersachsen deutschlandweit das Energieland Nr. 1 weit vor Schleswig Holstein und Mecklenburg Vorpommern. Das Land wolle die Offshore-Industrie weiter ausbauen. Der Hafen Norddeich sei dabei von großer geostrategischer Bedeutung. Allerdings gäbe es bei der Unterhaltung der Offshore-Windenergiefelder neben dem Konzept der Schiffslogistik auch das Konzept der Fluglogistik. Das Land sehe den Tourismus an der Küste nach wie vor als Kerngeschäft, gleichwohl müsse versucht werden, dieses Interesse sinnvoll mit dem Interesse an einer regenerativen Energiegewinnung sowohl verkehrlich als auch gewerblich zu kombinieren. Nach vielen Jahren der Diskussion sei von der Stadt Norden und von N-Ports ein Gutachten gemeinsam in Auftrag gegeben worden, so dass jetzt erstmals belastbare Daten vorlägen. Dieses Rahmenkonzept müsse noch verfeinert werden, indem einzelnen Hafenteilen Funktionen zugeordnet werden. Jetzt könne man daran gehen, diese Funktionen vernünftig zu ordnen, um die verschiedenen Nutzungsansprüche konfliktarm miteinander verknüpfen zu können. Die allgemeine Hafenfunktion mit der Inselversorgung liege im Zentrum des Landesinteresses. Dies müsse gut und reibungslos funktionieren. Der Terminalbetrieb sei nach seiner Wahrnehmung schon relativ gut, allerdings noch nicht im Detail ausreichend untersucht. Die Detailplanungen seien noch vorzunehmen. Die Ausarbeitungen der beiden Gutachter seien auch Teil der Landesraumordnung. Sie seien so zu abstrahieren, dass sie im Raumordnungsgesetz fixiert werden können und für alle Handelnde ein klarer Handlungsspielraum erkennbar werde. In diesem Rahmen könnten sich dann der Bebauungsplan und der Flächennutzungsplan bewegen. Im Ergebnis der heute geführten Diskussion sehe er eine sehr gute Grundlage für ein zukunftsfähiges Hafendesign. Dieses müsse im Zeitplan bis 2025 „Step by Step“ umgesetzt werden. Hierfür sei Voraussetzung, dass alle Beteiligten begriffen haben, dass sie alle in einem Boot sitzen und in die gleiche Richtung rudern müssen. Die Landesregierung beobachte die hier stattfindende Diskussion. Das Land investiere nur in die Dinge, die von einer gewissen Nachhaltigkeit geprägt seien. Dies setze voraus, dass nach fachlichen Gesichtspunkten ein belastbares Konzept entwickelt werde. Es gehe auch um Hafensicherheit und Gefahrenabwehr. Für alle Beteiligten müsse eine Verlässlichkeit der Planungen erzeugt werden, die einen verkehrlichen und touristischen Mehrwert bilde. Die kontroverse, zum Teil emotionale Diskussion habe er als sehr fruchtbar empfunden und so verstanden, dass alle Beteiligten sich bewusst seien, es selbst in der Hand zu haben, eine WIN-WIN-Situation mit einem vernünftigen Ergebnis erzeugen zu können. Das gemeinsame Vorgehen könne für die Fortschreibung des Hafenkonzeptes und die Einbringung in die Landesraumordnung fruchtbar sein. Dies setze voraus, dass die Kommune ihre Planungshoheit dahingehend ausschöpfe, dass nach den gemeinsamen Zielen in den F- und B-Plänen die richtigen Entscheidungen getroffen werden. Dann werde das Land die Stadt aktiv unterstützen. Er stelle sich vor, die vorgelegten Gutachten in eine Rahmenvereinbarung zu gießen, um dann für alle eine vernünftige Grundlage mit den groben Zielen zum gemeinsamen Handeln zu haben. Trotzdem müsse jedem klar sein, dass im Detail noch viel Arbeit auf alle

gemeinsam zukomme. Wenn der Wille da sei, diesen Weg gemeinsam zu gehen, werde für die Region, für die Stadt Norden und für das Land Niedersachsen etwas vernünftiges dabei heraus kommen.

Der Rat nimmt Kenntnis.

zu 7 Durchführung der Einwohnerfragestunde

Keine

zu 8 Dringlichkeitsanträge

Keine

zu 9 Anfragen

**zu 9.1 Anfragen: Einrichtung eines Gebrauchtwagenhandels an der Bahnhofstraße/3.3
AN/0795/2011**

Beigeordnete Kleen fragt, ob es der Verwaltung bekannt ist, dass beim „alten“ Bahnhofskiosk an der Bahnhofstraße ein Gebrauchtwagenhandel eingerichtet worden ist.

**zu 9.2 Anfragen: Zebrastreifen "Schulstraße 71"/3.3
AN/0796/2011**

Ratsherr Räth erklärt, dass es bezüglich „Schulstraße 71“ zwei Zebrastreifen gäbe, die allerdings keine Beschilderung hätten. Er fragt, ob dies Zebra-Streifen seien.

Die Bürgermeisterin sagt eine schriftliche Beantwortung zu.

**zu 9.3 Anfragen: Sachstandsbericht Altstadtentwicklung/3.1
AN/0797/2011**

Ratsherr Räth fragt nach dem Stand der Altstadtentwicklung. Bei der Vorstellung habe es geheißen, es gelte das INPUT-Prinzip. Er fragt, ob schon ein Antrag vorliegt und schon Geld bewilligt wurde.

Die Bürgermeisterin sagt eine schriftliche Beantwortung zu.

**zu 9.4 Anfragen: Dammstraße - Anwohnerbeiträge /3.3
AN/0798/2011**

Ratsherr Räth fragt, ob es möglich ist, dass die Anwohner der Dammstraße bei einer möglichen Straßenumgestaltung wieder zu Anwohnerbeiträgen heran gezogen werden.

**zu 9.5 Anfragen: Brückstraße - Zeitpunkt der Wiederherstellung/3.3
AN/0799/2011**

Ratsherr Julius spricht den desolaten Zustand der Brückstraße an und fragt, wann sie wieder

hergestellt werde.

Die Bürgermeisterin antwortet, dass es Probleme beim Neubau des Regenwasserkanals gegeben haben soll. Dies werde im Moment überprüft. Die Verwaltung stehe im engen Kontakt mit den Anwohnern.

zu 9.6 Anfragen: Beleuchtung Umgehungsstraße Ecke Osterstraße und Ecke Ekeler Weg/3.3 AN/0801/2011

Ratsherr Remmers fragt, wie der Sachstand ist bezüglich einer Beleuchtung an der Umgehungsstraße/Ecke Osterstraße und der Umgehungsstraße/Ecke Ekeler Weg.

Die Bürgermeisterin antwortet, dass ein Gespräch mit der Gemeinde Hage geführt worden sei. Dabei sei eine vernünftige Lösung entwickelt worden, die die Gemeinde Hage und die Stadt Norden angesichts der Schulwegsicherheit in einem verträglichen Maße belaste. Sie gehe davon aus, dass die Angelegenheit im nächsten Ausschuss in der Gemeinde Lütetsburg behandelt werde.

zu 9.7 Anfragen: Baugebiet 40-Diemat - Sachstand Verwaltungsrechtsstreit

Beigeordneter Wilfang fragt, ob es richtig ist, dass die Stadt Norden gegen den Investor des Baugebietes „40-Diemat“ in zweiter Instanz verloren habe.

Erster Stadtrat Eilers erklärt, dass dies richtig sei. Die Stadt befinde sich in Gesprächen mit dem Investor, wie man damit umgehe. Die Verwaltung werde darüber berichten.

zu 10 Wünsche und Anregungen

Ratsherr Räth hat den Wunsch, dass eine im Blumenbeet auf dem Marktplatz liegende Stahlplatte entfernt wird.

zu 11 Festlegung des nächsten Sitzungstermins

Die nächste Sitzung des Rates der Stadt Norden findet statt am 08.03.2010 um 18.00 Uhr.

zu 12 Schließung der Sitzung (öffentlicher Teil)

Der Vorsitzende schließt um 20.41 Uhr die Sitzung.

Der Vorsitzende

Die Bürgermeisterin

Der Protokollführer

-Reinders-

-Schlag-

-Wilberts-