



Stadt Norden
Bebauungsplan Nr. 92 „Hafen Norddeich“ 1. Änderung

Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Fachbehörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
(parallel zur öffentlichen Auslegung vom 30.04.2012 bis zum 01.06.2012)

Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
1	Agentur für Arbeit	Fehlanzeige	
2	Arbeitskreis Umweltschutz Norden Ostfriesland	Fehlanzeige	
3	Bund für Umwelt- und Naturschutz	Fehlanzeige	
4	Chemisches Untersuchungsamt Emden	Fehlanzeige	
5	Deichacht Norden/Entwässerungs verband Norden 23.05.2012	Gemäß Planzeichnung wurde die überbaubare Fläche bis auf den äußeren Deichfuß reduziert. Damit wurde den u. a. von uns vorgetragenen Bedenken ausreichend Rechnung getragen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6	Deutsche Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	Fehlanzeige	
7	Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co KG Region Niedersachsen/Bremen 16.05.2012	Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 26.4.12. Zur o. a. Planung haben wir bereits am 28.03.2012 (S/7387) Stellung genommen. diese Stellungnahme gilt unverändert weiter.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

ANLAGE 1.2



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung Kabel Deutschland	Anlage: Schreiben vom 28.03.2012 Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 27.03.12. Wir teilen Ihnen mit, dass die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH gegen die von Ihnen geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant. Eigene Maßnahmen der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH zur Änderung bzw. Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind im genannten Planbereich nicht vorgesehen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
8	EWE Netz 09.05.2012	Von den uns zugesandten Unterlagen nahmen wir Kenntnis. Die EWE NETZ GmbH hat diesbezüglich keine Einwände. Wir nehmen jedoch Bezug auf unsere Stellungnahme vom 03.04.2012. Anlage: Schreiben vom 03.04.2012 Von den uns zugesandten Planunterlagen haben wir Kenntnis genommen. Die EWE NETZ GmbH betreibt im Bereich der Planungen zwei 20.000 Volt Kabel, die von großer Bedeutung für die Stromversorgung der Insel Norderney sind. Es ist daher wichtig, dass die Kabel möglichst in ihrer jetzigen Lage verbleiben können. Sollten Änderungen an den Versorgungsleitungen erforderlich werden, sind diese frühzeitig vor Baubeginn mit uns abzustimmen. Eine mündliche Stellungnahme wurde bereits am 2.04.2012, bei der Vorstellung der Planunterlagen durch das Planungsbüro NWP abgegeben. Als Anlagen erhalten Sie Bestandspläne Strom und Telekommunikation im Maßstab 1:2500 und 1:1000. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden beachtet. Die Kabeltrassen wurden nachrichtlich übernommen und durch ein Leitungsrecht zugunsten der EWE gesichert.
9	Exxon Mobil GmbH 26.04.2012	Anlagen der von EMPG vertretenen Unternehmen sind nicht betroffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
10	EON Netz GmbH 08.05.2012	Ihre Planung berührt keine von uns wahrzunehmenden Belange. Es ist keine Planung von uns eingeleitet oder beabsichtigt. Zur Vermeidung von Verwaltungsaufwand bitten wir Sie, uns an diesem Verfahren nicht weiter zu beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
11	LGLN Aurich Katasteramt Norden 11.05.2012	Gegen den Bebauungsplan bestehen keine Bedenken. Im Hinblick auf die erforderliche vermessungs- und katastertechnische Bescheinigung gem. RdErl. d. Nds. SozM vom 08.10.92 (Nds.MinBl. Nr. 38/1992 Seite 1470) Absatz 41.3 weise ich nachrichtlich auf Folgendes hin: Die Bescheinigung ist auch bei einer Änderung oder Ergänzung des Bebauungsplanes erforderlich, soweit hierfür Planunterlagen verwendet werden. Die Planunterlage für den Bebauungsplanentwurf ist nicht vom Katasteramt gefertigt worden. Zur Beurteilung, ob die Planunterlage den Anforderungen des oben genannten Erlasses entspricht, ist u. a. ein Feldvergleich erforderlich, die vermessungs- und katastertechnische Bescheinigung durch das Katasteramt kann daher nicht zugesagt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für den Bebauungsplan Nr. 92, 1. Änderung wurde die gleiche Plangrundlage wie beim B-Plan Nr. 92 verwendet. Diese wurde vom Katasteramt bescheinigt. Daher ist die Anregung nicht nachvollziehbar.
12	Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG Niederlassung Norden 30.05.2012	gegen die vorgelegte 1. Änderung des B-Planes 92 bestehen seitens NPorts keine Bedenken. - Im Pkt. 3.2.6, 1. Absatz gehen wir davon aus, dass die 6m sich auf NN beziehen und identisch mit den 6m im Pkt. 4, § 3 sind. - Im Pkt. 4, § 2 handelt es sich um die Kaikante (nicht Kielkante) - Pkt. 7.2, 2. Absatz meint u.E. die Stationen im Südosten (nicht Südwesten)	Die Hinweise werden berücksichtigt. Die 6 m beziehen sich auf die Höhe über NN. Die Begründung wird redaktionell ergänzt. Die Begründung wird redaktionell geändert.
13	Handwerkskammer f. Ostfriesland	Fehlzanzeige	
14	Industrie- und Handelskammer	Zum o. g. Bauvorhaben nehmen wir wie folgt Stellung: 1. Grundsätzlich bestehen unsererseits keine Einwände gegen das Vorhaben. Der Ausbau der Kapazitäten im Offshore-Windkraftbereich ist aus Kammersicht grundsätzlich zu unterstützen. Dazu gehören auch Steuerungsanlagen, um einen sicheren Betrieb von Offshore-Windparks zu gewährleisten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung IHK	2. Wir bitten die Interessen der von Veränderungen im Hafenbereich betroffenen Unternehmen zu berücksichtigen. Insbesondere bitten wir darum, die Pflege der Verkehrswege von und nach Norden und Juist sicherzustellen und im Vorfeld auszuschließen, dass der Wegfall des Spülfeldes mittel- bis langfristig negative Auswirkungen auf die Freihaltung des schiffbaren Wassers hat oder erhebliche Mehrkosten verursacht.	Die Hinweise werden beachtet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet wird; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung sowie die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Durch die Änderung des Bebauungsplanes ergeben sich somit keine relevanten Auswirkungen für die betroffenen Unternehmen im Hafenbereich (siehe hierzu auch die Abwägung zu den Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung).
15	Landesfischereiverband Weser-Ems 01.06.2012	aus fischerlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den geplanten Ausbau des Osthafens und die Errichtung einer Betriebsführungszentrale für die Offshore-Windenergienutzung. Es ist jedoch anzumerken, dass im Sondergebiet SO 1, im Westhafen (Freizeit-Tourismus- und Fischereihafen) unbedingt dafür Sorge getragen werden muss, dass ausreichend Liegeplätze für Fischereifahrzeuge (Muschelkutter und Krabbenkutter) und auch für Gastlieger, vorgehalten werden. Außerdem müssen für die Fischer und Zulieferer die Zufahrt zum Hafen und die Ausfahrt aus dem Hafen sowohl land- als auch seeseitig jederzeit ungehindert gewährleistet sein. Sollten sich während der Bauphase voraussichtliche Einschränkungen oder Behinderungen ergeben, so ist dies im Vorfeld mit den Fischereivertretern einvernehmlich abzustimmen. Bei der in diesem Zusammenhang ebenfalls geplanten Umstrukturierung des Westhafens gehen wir davon aus, dass eine rechtzeitige Einbindung der Betroffenen erfolgt.	Die Hinweise werden beachtet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet wird; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung sowie die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Durch die Änderung des Bebauungsplanes ergeben sich somit keine relevanten Auswirkungen für die betroffenen Unternehmen im Hafenbereich (siehe hierzu auch die Abwägung zu den Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung).
16	Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.	Fehlanzeige	
17	Landkreis Aurich 05.06.2012	Ich verweise auf meine Stellungnahme (Schreiben aus 4.1 Verfahren vom 26. April 2012) und bitte um Berücksichtigung der dort aufgeführten Punkte, falls noch nicht geschehen.	Die aufgeführten Punkte wurden berücksichtigt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Landkreis Aurich	Schreiben vom 24.04.2012 Zu dem o.a. Bebauungsplan nehme ich wie folgt Stellung: • Bezugnehmend zu dem Punkt Flächennutzungsplan (S. 4) der Begründung, ist dieser mit einer Darstellung (Ausschnitt Plandarstellung FNP 2. Ergänzung „Hafen“) zu ergänzen, um die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 aus dem Flächennutzungsplan nachvollziehbar zu machen. • Das unter dem Punkt Gewerbelärm (S. 8) erwähnte Lärmschutzgutachten ist Bestandteil der Begründung. Hinweise: • Seitens des Naturschutzes sind folgende Punkte zu dem Entwurf anzumerken: Die seitens der Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“ und der Naturschutzbehörde vorgebrachten Hinweise hinsichtlich der Gestaltung der Glasflächen an der Ostseite eines zukünftigen Gebäudes sowie zur Beleuchtung des Bauwerks (S. 8 der Begründung) sind als Teil der Verursacherpflichten gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG als integraler Bestandteil in die Planung zu integrieren. Sie sind auch im Umweltbericht entsprechend abzuarbeiten. Den Ausführungen im Umweltbericht auf S. 20 („Weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung nachteiliger Umweltauswirkungen sind nach den vorliegenden Kenntnissen nicht erforderlich“) sind insofern nicht nachvollziehbar, da ja -wie erwähnt- in der Begründung der Minimierungsaspekt in den beiden genannten Punkten dargestellt wurde. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind im B-Plan nachvollziehbar und konkret zu benennen. Der Verweis auf das „weitere Verfahren“ ist aus naturschutzrechtlicher Sicht nicht nachvollziehbar. • Die Aussagen zum Küstenschutz unter Punkt 3.2.6 der Begründung sind nicht ausreichend. Die Unterlagen sind diesbezüglich zu ergänzen.	Die Begründung wird um einen Ausschnitt der Flächennutzungsplanänderung ergänzt. Das Gutachten der Firma Zech mit der Bezeichnung LL5553.1/01 und Stand 25.03.2010 kann bei der Stadt Norden eingesehen werden. Das Gutachten wird als umweltrelevante Information im Rathaus der Stadt Norden den Auslegungunterlagen und der Urschrift beigelegt. Der Umweltbericht wurde entsprechend den Hinweisen überarbeitet. Maßnahmen zum Vogelschutz wurden in den Umweltbericht aufgenommen. Siehe unten Es werden Kompensationsmaßnahmen auf externen Flächen vorgesehen. Die Aussagen zum Küsten- und Hochwasserschutz wurden entsprechend den Hinweisen der Fachbehörden ergänzt.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Landkreis Aurich	Die Bemessungsstände für alle Hauptdeiche in Niedersachsen werden derzeit in einem Zeitraum von 5 Jahren überprüft. Das Vorsorgemaß, unter Berücksichtigung des Meeresspiegelanstieges, gemäß Erlass des MU sieht eine Überhöhung von 50 cm vor. D.h. es ist davon auszugehen, dass sich der Bemessungswasserstand und damit die Bestickhöhe für Norddeich erhöhen wird. Einige Deichabschnitte weisen jedoch noch ein Unterbestick aus. Ein höherer Deich hat zur Folge, dass der Deichkörper, in gleicher Bauweise und Beibehaltung der Böschungsneigung, verbreitert werden muss. In Plangebiet ist eine Verbreiterung wohl nur nach buten hin möglich. Um die Küste vor Schäden durch Sturmfluten und Landverlust zu schützen, ist der hierfür erforderliche Raumbedarf im Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Die für diesen Bereich geplanten Aktivitäten sollten unbedingt im Vorfeld mit dem NLWKN, der Deichacht Norden und der unteren Deichbehörde des Landkreises Aurich abgestimmt werden. Die Einwände der Deichacht Norden sind zu berücksichtigen. Das im Änderungsverfahren befindliche Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen enthält im Abschnitt 1.4 - Integrierte Entwicklung der Küste, der Inseln und des Meeres- Ziffer 03 Satz 9 folgende Fassung: <u>Bei allen Planungen und Maßnahmen sind die Möglichkeiten der Risikoversorge gegen Überflutungen in die Abwägung einzubeziehen. - Grundsatz -</u> In den künftigen Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz sollen durch angepasste Planung Nutzungen entsprechend ihrer Vulnerabilität gegenüber Überflutung räumlich gesteuert werden oder durch zusätzliche Schutzvorkehrungen Schäden verringert werden. Dies kann auch bedeuten, dass grundsätzlich andere Bauformen gefunden werden und Langfriststrategien für Nutzungsanpassungen entwickelt und fortgeschrieben werden. Festlegungen zur Risikoversorge sollen Planungen oder Entwicklungen nicht verhindern, sondern unter den gegebenen Umständen ermöglichen.	Siehe unten Die überbaubare Fläche im Südosten wurde zur Sicherung einer möglichen Deichverbreiterung zurückgenommen. Zudem wurde zum Hochwasserschutz eine Mindesthöhe für bauliche Anlagen festgesetzt. Die betreffenden Behörden wurden am Verfahren beteiligt; die Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Die Hinweise zur Raumordnung werden zur Kenntnis genommen. Siehe oben



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Landkreis Aurich	- Neben einer Erhöhung des Gebäudes bitte ich zu dem Thema Hochwasserschutz noch um weitere vorsorgende Maßnahmen, welche ergriffen werden sollen. - Als Grundschutzmaßnahme ist eine Löschwassermenge entsprechend der DVGW W 405 von mind. 1600 l/Min, bzw. 96 m³/h für einen Zeitraum von mind. 2 Stunden durch die Stadt Norden vorzuhalten.	Die Aussagen zum Küsten- und Hochwasserschutz wurden entsprechend den Hinweisen der Fachbehörden ergänzt. Der Hinweis wurde in die Begründung aufgenommen.
18	Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Nds. e.V.	Fehlanzeige	
19	NABU Altkreis Norden	Fehlanzeige	
20	Naturschutzverband Niedersachsen e.V.	Fehlanzeige	
21	NLWKN Betriebsstelle Aurich 03.05.2012	Als Anlage sende ich Ihnen meine Stellungnahme vom 19.04.2012 mit der Bitte um Berücksichtigung. Anlage: Schreiben vom 19.04.2012 Im Plangebiet ist aufgrund der vorgesehenen Nutzung und der hohen geplanten Versiegelungen des Areals belastetes Niederschlagswasser zu erwarten. Aus gewässerkundlicher Sicht bestehen Bedenken zu den Planungen wegen möglicher Verschmutzungseinträge in das Hafenwasser/Küstengewässer. In diesem Zusammenhang empfehle ich, vor Einleitung ins Hafenbecken eine Regenwasserbehandlung vorzusehen (ATV-DVWK M153). Es ist zudem sicherzustellen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Überflutungsbereichen gelagert werden. Hier weise ich darauf hin, dass ein ausreichender Hochwasserschutz zu gewährleisten ist und die Höhe des Schutzdamms bzw. -deiches mindestens eine Höhe von +5,50 m NN erreichen muss. Des Weiteren ist sicherzustellen, das ggf. erforderliche Steg- und Slipanlagen so errichtet und betrieben werden, dass keine Gewässerbelastungen zu besorgen sind.	Die Hinweise sind in der Begründung bereits enthalten und sind bei der Planung von Bauvorhaben zu beachten. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet wird; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung und Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung NLWKN	Im Zuge der Bauleitplanung werden die Spülfelder aufgegeben und überplant. Es ist darauf zu achten, dass ausschließlich gewässerneutrale Baustoffe für die Verfüllung vorgesehen werden. Das vorhandene aber zukünftig überflüssige Durchlassbauwerk, das bisher für die Einleitung des Spülwassers in die Nordsee bzw. ins angrenzende Watt genutzt wurde, ist zurückzubauen. Hinweis als Träger öffentlicher Belange: Ich bitte bei der baulichen Entwicklung des Plangebietes zu berücksichtigen, dass zurzeit nicht ausgeschlossen werden kann, dass im Zuge von anstehenden Deichbaumaßnahmen (Hauptdeich) Flächen im Bereich des südöstlichen Bebauungsplangebietes benötigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Abstände zum Hauptdeich wurden vergrößert. Die Deichacht Norden hat mit Schreiben vom 23.05.2012 keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht.
22	Nds. Landesbetrieb f. Wasserwirtschaft, Küsten- u. Naturschutz Norden	Fehlanzeige	
23	Nds. Umweltministerium 03.05.2012	Abgabennachricht: Ich habe ihr Schreiben zuständigkeitshalber an die unten eingetragene Stelle abgegeben: NLWKN – Direktion, Am Sportplatz 23, 26506 Norden	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung zu Nr. 22 verwiesen.
24	Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Häfen und Schifffahrtsverwaltung Ref.45	Fehlanzeige	
25	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Außenstelle Aurich	Fehlanzeige	
26	Oldenburg.-Ostfriesischer Wasserverband 04.05.2012	Mit Schreiben vom 12.04.2012 Tlb-206/12/Die-Ca haben wir zu der o. g. Bauleitplanung Stellung genommen. Diese Stellungnahme wird in vollem Umfang weiterhin aufrechterhalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung OOVW	Anlage: Schreiben vom 12.04.2012 In der anliegenden Planunterlage sind die Versorgungsanlagen des OOVW nicht maßstäblich eingezeichnet. Die genaue Lage der Leitungen wollen Sie sich bitte von unserem Dienststellenleiter Herrn Ripken von der zuständigen Betriebsstelle in Marienhof, Telefon: 04942 910-211 in der Örtlichkeit angeben lassen.	Die Hinweise werden beachtet. Die Hauptversorgungsleitungen liegen nach den vorliegenden Leitungsplänen außerhalb der überbaubaren Flächen.
27	Ostfriesische Landschaft, Arch. Forschungsstelle	Fehlanzeige	
28	Polizeiabschnitt des Landkreises Aurich	Fehlanzeige	
29	Samtgemeinde Hage 03.05.2012	Gegen die beabsichtigte Aufstellung des o. a. Bebauungsplanes bestehen seitens der Samtgemeinde Hage keine Bedenken. Planungen oder sonstige Maßnahmen, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebietes bedeutsam sein können, sind nicht beabsichtigt oder bereits eingeleitet. Informationen, die für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlich sind, liegen mir nicht vor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
30	Inselgemeinde Juist 30.05.2012	In oben genannten Bebauungsplan werden Aussagen über den Wegfall der Norddeicher Spülfelder getätigt. Diese Streichung der Spülfelder und damit verbunden eine Verklappung der Sedimente könnte massive Auswirkungen auf die Versorgung der Insel Juist über den Norddeicher Hafen mit sich bringen. Für den Fall, dass zukünftig eine Verklappung des Baggergutes aus dem Norddeicher Hafen zwischen den Inseln Nordemey und Juist vorgesehen ist, ergeben sich für das schon jetzt äußerst sensible Juister Fahrwasser eventuell große Probleme. Es ist aus meiner Sicht nicht vorhersehbar, welche zusätzlichen Sedimente von diesem Punkt aus in das Fahrwasser südlich der Insel gelangen und so eine Erreichbarkeit der Insel gefährden. Ihnen ist bekannt, dass Juist tideabhängig und daher auf die schmale Fahrrinne vor der Insel angewiesen ist. Die bereits bestehenden enormen Probleme im gemeindeeigenen Hafen auf Juist, die sich aus einem fehlenden Spülfeld auf Juist ergeben sollten Hinweis genug sein, die Aufgabe des Norddeicher Spülfeldes zu überdenken. In den vergangenen Jahren kann eine stetige Verschlickung des Juister Hafens festgestellt werden. Das von der Gemeinde beauftragte Unternehmen N-Ports bekommt jährlich größere Probleme bei der Verklappung der Sedimente aus dem Juister Hafen und der Hafenzufahrt, da die Bodenerhöhungen ein Verbringen des Materials an die zugewiesene Klappstelle nicht mehr zulassen. Das wiederum hat zur Folge, dass der Fährverkehr von und nach Juist in einem immer enger werdenden Zeitfenster stattfinden muss. Ein weiteres Problem könnte sich im Falle einer Verklappung im Busetief für den Juister Strand ergeben. Wurden von Seiten der Stadt Norden Untersuchungen durchgeführt, die ein Verreiben der Sedimente in den nördlichen Bereich der Insel Juist ausschließen? Die Bewohner der Insel Juist leben nahezu ausschließlich vom Tourismus. Rund 100 000 Urlauber besuchen die Insel jährlich und der 17 Kilometer lange buhlenfreie Strand ist eine der entscheidenden Kriterien für den Juisturlaub auf die Insel zu kommen. Eine Verschmutzung des Juister Strandes hätte massive wirtschaftliche Folgen für die Einwohner dieser Insel.	Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes wird jedoch keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art und baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung und die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggern Mengen aus den Häfen Norddeich und Nordemey stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Die Spülfelder wurden nur noch gelegentlich für Sandspülungen genutzt, um den Sand für mittlerweile abgeschlossene Baumaßnahmen zu vermarkten. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggerguts erfolgt nach Aussage der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggerungen und der Baggergutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten. Durch den Wegfall der Spülfeldkapazitäten im Norddeicher Hafen können relevante Auswirkungen für die Inselversorgung und den Fährverkehr nach Nordemey und Juist nicht festgestellt werden. Siehe oben



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung Inselgemeinde Juist	Ich erwarte, dass bei allen Planungen ihrerseits, die Folgen für die Insel Juist und ihre Bewohner nachhaltig bedacht werden. Gerne erwarte ich ihre Stellungnahme zu meinen Ausführungen.	Die Ausführungen werden zu Kenntnis genommen, sind aber nicht abwägungsrelevant, da nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 bereits eine Überplanung der Spülfelder als Gewerbe- und Industriehafen zulässig ist.
31	Gemeinde Krummhörn	Fehlanzeige	
32	Stadt Norderney 23.05.2012	mit Schreiben vom 26.04.2012 habe ich den o.g. Bauleitplan einschließlich Begründung und Umweltbericht mit der Bitte um Stellungnahme erhalten. Grundsätzlich begrüße ich das Bestreben der Stadt Norden, Unternehmen aus dem Bereich der erneuerbaren Energien anzusiedeln zu wollen. Die geplante Ausweitung der überbaubaren Flächen in den Bereich der vorhandenen Spülfelder hinein verfolge ich jedoch nicht ohne Sorge. Vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte über die Möglichkeiten zur Verklappung von Baggergut ist aus meiner Sicht die Ausweisung von Bauflächen auf dem Spülfeld nochmals kritisch zu hinterleuchten. Die wirtschaftliche Struktur der Insel Norderney ist auf eine tideunabhängige Erreichbarkeit ausgelegt. Für die Insel ist eine funktionierende Fährlinie existentiell. Um die Erreichbarkeit der Insel Norderney dauerhaft zu gewährleisten, sind regelmäßige Baggerungen unerlässlich. In diesem Zusammenhang sind nicht allein die Aktivitäten der NPorts GmbH zu beachten.	Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes wird jedoch keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung und die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggermengen aus den Häfen Norddeich und Norderney stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Durch die Optimierung des Baggerkonzeptes könnten die Unterhaltungsbaggermengen aus den Häfen Norddeich und Norderney deutlich reduziert werden, so dass beide Klappstellenkapazitäten in den vergangenen Jahren lediglich zu max. 50 % ausgeschöpft worden sind. Die Spülfelder sind nur noch gelegentlich für Sandeinspülungen genutzt worden, um den Sand für örtliche Baumaßnahmen zu vernakten.



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Stadt Norderney	Wie bekannt, führt die Reederei Norden-Frisia AG eigene Baggerungen in der Fahrrinne durch, die ebenfalls in die Überlegungen einfließen müssen. Die nachhaltige und jederzeit gesicherte Verbringung von Baggergut zu akzeptablen Bedingungen muss gewährleistet sein. Ich bitte daher, diesen Sachverhalt mit größerer Tiefenschärfe in Ihre Überlegungen einzubringen. Aus meiner Sicht wäre es im Zuge der Abwägung der Belange erforderlich, den Bedarf und die Optionen nicht nur vor dem Hintergrund der naturschutzfachlichen Belange zu beleuchten, sondern auch vor dem Hintergrund, dass der Hafen Norddeich seine Bedeutung als Versorgungshafen für die Inseln erhält. Eine verlässliche Prognose des künftigen Bedarfs an Spül- bzw. Verklappungsflächen ist mir heute nicht möglich. Es ist jedoch anzunehmen, dass durch die Ausweitung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer in Richtung Norden eine Verklappung dort weitgehend ausscheiden wird. Ich halte es für erforderlich, dass im Zusammenhang mit der Planung für den Hafen Norddeich auch zu diesem Thema ein verbindlicher, langfristiger und sachgerechter Lösungsweg aufgezeigt wird.	Im Zuge der letzten Baggerung (2008) im südlichen Busetief (Bundeswasserstraße) auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen WSV und Reederei Norden-Frisia wurde der Reederei Norden-Frisia entgegenkommend gestattet, die Spülfelder der NPorts zu nutzen, um ein langwieriges und kostenintensives wasser- und naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren zu vermeiden. Eine Verbringung auf den Klappstellen von NPorts war und ist grundsätzlich nicht möglich, da die Klappstellengenehmigung sich ausschließlich auf Baggemengen aus den eigenen Häfen bezieht. Im Übrigen war dies der einzige Fall, dass Baggemengen aus der Bundeswasserstraße in die Norddeicher Spülfelder verbracht worden sind. Sollten künftig Unterhaltungsbaggerungen in der Bundeswasserstraße notwendig werden, müssten die AG Reederei Norden-Frisia/WSV entweder ein separates Genehmigungsverfahren zur Verklappung auf gesonderten Klappstellen einleiten oder eine Erweiterung der Genehmigung für die Klappstellen Busetief bzw. Riffgat beantragen. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggerguts erfolgt nach Aussage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggerungen und der Baggergutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Durch den Wegfall der Spülfeldkapazitäten im Norddeicher Hafen können relevante Auswirkungen für die Inselversorgung und den Fährverkehr nach Norderney und Juist nicht festgestellt werden. Die Ausführungen werden zu Kenntnis genommen, sind aber nicht abwägungsrelevant, da nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 bereits eine Überplanung der Spülfelder als Gewerbe- und Industriehafen zulässig ist.
33	Samtgemeinde Brookmerland	Fehlanzeige	
34	Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Emden	Fehlanzeige	



Nr.	Träger öffentlicher Belange Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
35	Verwaltung des Nationalparks Nieders. Wattenmeer 14.05.2012	Im in Rede stehenden Bericht befinden sich derzeit Spülfelder, die in der Vergangenheit zur Unterbringung von Baggergut aus der Hafenunderhaltung des Norddeicher Hafens und darüber hinaus genutzt wurden. Im Zuge der Umwandlung in einen Gewerbestandort werden diese Deponieflächen ersatzlos entfallen. Die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer weist im Zuge dieses Verfahrens darauf hin, dass eine Erweiterung von Spülfeldern bzw. deren Neuanlage im Umfeld der vorhandenen Spülfelder aufgrund der Wertigkeit der Flächen innerhalb des Nationalparks ausgeschlossen sein dürfte. Dem steht in erster Linie der Schutz von Hochwasserrisikopunkten, naturnaher Röhricht- und Salzwiesenbestände sowie von Brutvögeln entgegen. Insofern ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Alternative für Baggergutverbringung sorgfältig abzuwägen. Für weitere Auskünfte in diesem Zusammenhang stehe ich gern zur Verfügung.	Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersächsischen Ports. Für die Unterhaltungsbaggern Mengen aus den Häfen Norddeich und Nordemey stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Die Spülfelder wurden nur noch gelegentlich für Sandspülungen genutzt, um den Sand für mittlerweile abgeschlossene Baumaßnahmen zu vernichten. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggerguts erfolgt nach Aussage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggerungen und der Baggergutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten.
36	Wirtschaftsbetriebe der Stadt Norden GmbH 07.05.2012	Vielen Dank für die Übersendung der Entwurfsunterlagen zur oben genannten Bauleitplanung. Das Plangebiet liegt in unserem Strom- und Gasversorgungsgebiet. Eine Versorgung des Plangebietes mit Strom erfolgt aus der vorhandenen Transformatorenstation "Osthafen", die die Gasversorgung kann aus dem vorhandenen Netz erfolgen. Gegebenenfalls muss das vorgelagerte Netz verstärkt werden. Im Übrigen bitten wir bei Tiefbaumaßnahmen um Berücksichtigung der vorliegenden Leitungsschutzanweisung der Wirtschaftsbetriebe der Stadt Norden GmbH – Stadtwerke Norden – inklusive der Anlage 1, welche mit Datum vom 15.06.2009 aktualisiert wurde und damit ihre allgemeine Gültigkeit für Arbeiten innerhalb des Versorgungsgebietes der Stadtwerke Norden hat. Weitere Anregungen können von hier aus nicht gegeben werden. Bedenken bestehen nicht.	Der Hinweis wird beachtet. Die Hinweise werden beachtet



Stadt Norden **Bebauungsplan Nr. 92 „Hafen Norddeich“ 1. Änderung**

Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 30.04.2012 bis 01.06.2012

Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
1	Entsorgungsreederei Beteiligungs- gesellschaft mbH 09.05.2012	Aus dem vorliegenden Übersichtsplan für die Ansiedlungsflächen der Firma DONG können wir leider nicht erkennen, ob uns als Entsorgungsreederei Flächen etwa verloren gehen, die wir für die Müllentsorgung der Inseln Baltrum, Juist und Norderney unbedingt brauchen. Wir benötigen für die Umschlags- und Anladungsaktivitäten ohne Abstriche die derzeit genutzten Flächen. Vorzuhalten sind im Einzelnen: 1. Zwei Schiffslegete 2. Aufstellflächen für zwei Lkw mit Anhängern 3. Umschlagplatz für die Müllcontainer 4. Aufstellfläche für die Müllcontainer Bitte bestätigen Sie uns möglichst bis zum 23. Mai 2012, dass durch die - von uns grundsätzlich begrüßte - Ansiedlung der Firma DONG die Betriebsflächen der Entsorgungsreederei nicht eingeschränkt und im bisherigen Umfang vorgehalten werden.	Die Hinweise werden berücksichtigt. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der vorliegenden 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 um einen Angebotsplan handelt. Das konkrete Vorhaben der Firma DONG ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanänderung, daher sind Vorhabenpläne für die Bauleitplanung nicht erforderlich. Das Planungsanforderung ergibt sich aus der Änderung des Landesraumordnungsprogrammes für Niedersachsen, wonach im Hafen Norddeich ausreichende Flächen für ergänzende logistische Funktionen und Dienstleistungen für die Offshore-Windenergienutzung zu sichern sind. Anlass der Planung ist in diesem Zusammenhang die geplante Ansiedlung einer Betriebsführungszentrale für die Offshore-Windenergienutzung der Firma DONG Energie. Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes wird jedoch keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung und die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Der Bereich für die Entsorgungsschiffe mit dem Containerzwischenlager bleibt bestehen. Auch die Emissionkontingente, die für den Bereich der Entsorgungsschiffe und das Containerzwischenlager entsprechend hoch sind - wurden aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 übernommen. Für den Bereich der Entsorgungsschiffahrt ergibt sich somit durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes keine Verschlechterung.



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Entsorgungsreederei	Zur aufgetretenen Spülfeldproblematik wird bemerkt, dass wir eine tendenziell stärkere Verschlickung der Fahrwasser nach Baltrum, Juist und Norderney feststellen. Es wird zunehmend gebaggert werden müssen. Dafür sind günstig gelegene Spülfelder unerlässlich, am besten an der bisherigen Stelle des Norddeicher Osthafens. Eine Durchschrift dieses Schreibens erhält Niedersachsen Ports Norden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggermengen aus den Häfen Norddeich und Norderney stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Die Spülfelder wurden nur noch gelegentlich für Sandspülungen genutzt, um den Sand für mittlerweile abgeschlossene Baumaßnahmen zu vermarkten. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die betroffenen Hafennutzer zu erwarten (siehe auch Abwägung zur Stellungnahme der Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt)
2	Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt im Auftrag der AG Reederei Norden Frisia 24.05.2012	Fristgerecht nehmen wir im Auftrage der AG Reederei Norden Frisia zu dem obigen Bebauungsplanentwurf Stellung: In der Begründung zu obigem Plan ist unter 3.1.2 ausgeführt: "Die Bedenken bezüglich einer Verklappung im Wattenmeer mit Auswirkungen auf die Benthogemeinschaft werden nicht geteilt." Unter 3.2.4 ist dazu ausgeführt: "Durch die Umsetzung des geplanten Vorhabens wird ein Spülfeld überplant. Das bisherige Spülfeld ist jedoch nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggermengen aus den Häfen Norddeich und Norderney stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Die Spülfelder wurden nur noch gelegentlich für Sandspülungen genutzt, um den Sand für mittlerweile abgeschlossene Baumaßnahmen zu vermarkten. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine negativen Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter wie z.B. die Benthogemeinschaft zu erwarten." Diese Aussagen und Begründungen kann die AG Reederei Norden-Frisia nicht teilen. Die Frisia möchte auf die folgenden Auswirkungen durch oben genannten Bebauungsplan für ihr Kerngeschäft, die Inselfversorgung, hinweisen:	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stadt verbleibt aus den genannten Gründen bei der Aussage, dass Auswirkungen auf die Benthogemeinschaft nicht zu erwarten sind. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet wird; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung sowie die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Durch die Änderung des Bebauungsplanes ergibt sich somit keine Verschlechterung für die Schutzgüter (siehe auch u.g. Ausführungen). Die Hinweise zu den Auswirkungen werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht abwägungsrelevant im Rahmen dieser 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92. Es wird jedoch auf folgendes hingewiesen:



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt	Auswirkungen auf das Fahrwasser zu den Inseln Norderney und Juist (Busetief) Gemäß Anlage 1 können Sie aus den Stellungnahmen der langjährigen Frisia-Kapitäne nachvollziehen, dass sich das Fahrwasser nach Norderney (und Juist) in den letzten Jahren stetig verschlechtert hat. Zudem liegt die Verklappungsstelle „Busetief“ direkt im Hauptfahrwasser. Nach Auffassung der Reederei führt eine weitere Auffüllung der Stelle unausweichlich dazu, dass sich die Fließgeschwindigkeit weiter verringert und es somit zu einer zunehmenden Verschlechterung des Fahrwassers kommen muss. Entgegen anders lautenden Aussagen von N-Ports werden die Spülfelder in Norddeich nach wie vor für die Abgabe von Baggergut genutzt (siehe Fotos Anlage 2). Wenn diese jedoch aufgrund der neuen Verwendung in Zukunft alternativlos gestrichen werden, weisen wir auf folgende Bedenken hin: Das Verbringen des Baggerguts ist nicht geklärt. Bei einer Umlagerung statt Entsorgung müssen eventuelle negative Auswirkungen auf das Fahrwasser geklärt werden. Die Nautiker der Reederei stellen bereits über viele Jahre hinweg eine stetige Verflachung im Bereich des gesamten Busetief-Fahrwassers fest. Die von N-Ports dargestellte (einzige) alternative Klappstelle im Fahrwasser wird von der Reederei deshalb kritisch gesehen. Es bedarf der Klärung, wo wirtschaftlich nutzbare Spülfelder in der Nähe zur Verfügung stehen. Es besteht eine vertragliche Vereinbarung mit der WSD und der Stadt Norderney vom 30.11.1990 über die Kostenregelungen zu den Baggermaßnahmen. Es würde eine erhebliche Kostenmehrbelastung für die Frisia und die Stadt Norderney entstehen, wenn keine Spülfelder in der Nähe zur Verfügung stehen.	Die Nutzung des Plangebiets als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung sowie die Überplanung der Spülfelder ist bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Im Übrigen handelt es sich seewärts des Norddeicher Hafenschlauchs um eine Bundeswasserstraße, für die ausschließlich die Bundeswasserstraßenverwaltung zuständig ist. Nach Aussagen des WSA Emden ist die Bundeswasserstraße zwischen Norddeich und Norderney derzeit in einem guten Zustand und kann mit dem Bemessungsschiff (Tiefgang 1,80 m) mit einem Tidefenster von 10 Stunden (ca. 80 %) befahren werden. Grundsätzlich reichen die vorhandenen Wassertiefen daher für die tideunabhängige Inselversorgung aus, da das Bemessungsschiff nicht zwingend mit maximalem Tiefgang direkt zum MTNW den flachsten Fahrwasserbereich (ca. 500 m) passieren muss. Die Zusammenarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit der Reederei Norden-Frisia in Fragen der Bagger- und Baggergutunterbringung im Wattfahrwasser Norddeich - Norderney findet seit langem auf der Grundlage der gemeinsamen Vereinbarung statt und soll nach Aussage der WSV entsprechend fortgesetzt werden. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggerguts erfolgt in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggerungen und der Baggergutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Eine Beeinträchtigung der Baggergutunterbringung kann daher nicht festgestellt werden. Durch die geplante Firmenansiedlung im Norddeicher Osthafen werden die bisherigen Spülfelder der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG verpachtet. Die Spülfelder waren in der Vergangenheit jedoch nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggereinsatzes. Für die Unterbringung der Unterhaltungsbaggereinsatzes aus den Häfen Norddeich und Norderney standen und stehen weiterhin die Klappstellen Busetief und Riffgat mit ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung.



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt	Die Tideunabhängigkeit des Fährbetriebs muss gleichermaßen gewährleistet sein wie für künftige Offshore-Versorger. Eine Klärung dieser Fragen ist für die AG Reederei Norden-Frisia von existenzieller Bedeutung. Mit den beteiligten Behörden, WSV und N-Ports, muss diesbezüglich eine klare und verbindliche Aussage getroffen werden. Es muss geklärt sein, dass die Aufgabe der Spülfelder nicht zu höheren Belastungen führt. In den Anlagen legen wir bei Stellungnahmen der Kapitäne Bohlen, Itzenga und Jacobs. Diese sind Bestandteil der Gedanken der AG Reederei Norden-Frisia im obigen BPlan Verfahren. Die langjährigen Erfahrungen der Kapitäne bestätigen nicht die Auffassungen von WSV und N-Ports.	Durch die Optimierung des Baggerkonzeptes konnten die Unterhaltungsbaggernengen aus den Häfen Norddeich und Norderney deutlich reduziert werden, so dass beide Klappstelleneinrichtungen in den vergangenen Jahren lediglich zu max. 50 % ausgeschöpft worden sind. Die Spülfelder sind nur noch gelegentlich für Sandeinspülungen genutzt worden, um den Sand für örtliche Baumaßnahmen zu vermarkten. Im Zuge der letzten Baggerung (2008) im südlichen Busetief (Bundeswasserstraße) auf der Grundlage der Vereinbarung zwischen WSV und Reederei Norden-Frisia wurde der Reederei Norden-Frisia entgegenkommend gestattet, die Spülfelder der NPorts zu nutzen, um ein langwieriges und kostenintensives wasser- und naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren zu vermeiden. Eine Verbringung auf den Klappstellen von NPorts war und ist grundsätzlich nicht möglich, da die Klappstelleneinrichtung sich ausschließlich auf Baggernengen aus den eigenen Häfen bezieht. Im Übrigen war dies der einzige Fall, dass Baggernengen aus der Bundeswasserstraße in die Norddeicher Spülfelder verbracht worden sind. Insofern trifft die Aussage der Reederei Norden-Frisia nicht zu, dass die Norddeicher Spülfelder (außer 2008) in der Vergangenheit für die Verbringung dieser Baggernengen genutzt worden seien. Sollten künftig Unterhaltungsbaggerungen in der Bundeswasserstraße notwendig werden, müssten die AG Reederei Norden-Frisia/WSV entweder ein separates Genehmigungsverfahren zur Verklappung auf gesonderten Klappstellen einleiten oder eine Erweiterung der Genehmigung für die Klappstellen Busetief bzw. Riffgat beantragen. Durch den Wegfall der Spülfeldkapazitäten im Norddeicher Hafen können relevante Auswirkungen für die Inselversorgung und den Fährverkehr nach Norderney und Juist nicht festgestellt werden. Die Schreiben der Kapitäne werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch für die 1. Änderung des Bebauungsplanes nicht abwägungsrelevant (siehe o.g. Ausführungen).



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Anlage 1: Schreiben der Kapitäne <u>Kpt. F. Bohlén vom 28.04.2012</u> Betrifft: Veränderungen der Fahrwasserverhältnisse im Verkehr zu den Inseln Juist und Norderney Zunächst einmal möchte ich auf die sich aktuell darstellende Fahrwassersituation im Juist-Verkehr eingehen. Seit ungefähr eineinhalb Jahrzehnten beobachten wir teilweise großräumige Veränderungen im westlichen / südwestlichen Bereich der Insel Juist. Die vormals eher unbedeutende Sandbank Kachelot, die sich südwestlich des Billriffes befindet, ist stark angewachsen, dies nicht nur in der Höhe, sondern auch vornehmlich in der Ausdehnung, und seit etlichen Jahren befindet sich diese Sandbank im Stadium der Primärdünenbildung. So lässt sich durchaus vermuten, wenn diese Entwicklung so fortschreitet, dass sich irgendwann einmal - vielleicht nicht einmal in so ferner Zeit - die Insel Juist mit der Kachelot-Plate und der Vogelschutzinsel Memmert verbinden wird und genauso, wie besonders die Inseln Langeoog und Spiekeroog, eine nach Südwesten gerichtete Nase erlangen wird. Diese Nasen oder Haken werden in der Fachliteratur auch manchmal als Fluthaken bezeichnet. Welche Veränderungen - speziell für das Juister Watt und seine Fahrinnen - hat nun die oben erläuterte Entwicklung mit sich gebracht: Feststellbar ist auf jeden Fall, dass das unmittelbar am Billriff befindliche Seegat, das sogenannte Haaks Gat, dadurch, dass sich die Kachelot-Plate dichter an das Billriff geschoben hat, quantitativ weniger Wasser bei Flut bzw. Ebbe durchlässt. Dies hat zu einer Verschlechterung der Wassertiefen der sich anschließenden Juister Balje, die unmittelbar südlich der Insel in West-Ost- Richtung verläuft, geführt. Eine weitere Folge war, dass sich das alte Juister Wattfahrwasser, welches sich wiederum an die Juister Balje anschloss mit seiner markanten Wilhelmshöher Bucht, dem damaligen Wattenhoch, so verschlechterte, dass es als bezeichnetes Fahrwasser aufgegeben werden musste.	



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Zeitgleich kam es zu interessanten Ausbildungen von Priel, die sich neu entwickelten, und von der Memmerts Balje aus in Richtung Norden führten, sodass ein Großteil des Juister Wattes nicht mehr von der Juister Balje aus be- bzw. bei Ebbe entwässert wird, sondern dies nun von der Memmerts Balje aus geschieht. Dies ist auch durchaus verständlich und logisch, da die Wassermengen, die ehemals vermehrt durch das Haaks Gat einfließen, nun über die Osterems und die Memmerts Balje in den Bereich des Juister Wattes gelangen und über die angeführten nordwärts führenden Priele zur Bewässerung dieses Bereiches beitragen. So stellten wir bereits vor Jahren fest, dass das Nordland Wattfahrwasser, welches über die Sandbank selbigen Namens von der Memmerts Balje zur Juister Balje führt und früher nur geringe Wassertiefen aufwies, auf einmal tiefer wurde und gerade in den Zeiten, wo sich das alte Juister Wattfahrwasser immer weiter verschlechterte, bei starken Ostwinden, welche das Hochwasser geringer auflaufen ließen, zu einer sinnvollen Alternative wurde, um den Juist-Verkehr überhaupt aufrecht halten zu können. Zudem bildete sich ein neuer Priel ca. eine halbe Seemeile östlich der Zufahrt zum Juister Hafen, der von der Memmerts Balje in das Juister Wattfahrwasser verlief. Als das alte Juister Wattfahrwasser aufgegeben werden musste, wurde dieser neugebildete Priel ausgeprickt und somit hat nun das Juister Wattfahrwasser einen neuen Verlauf - es mündet in die Memmerts Balje und nicht mehr wie früher unterhalb des Ostendes von Juist, dem sogenannten Kalfamer, in das Kalfamer Gat. Dieses „neue“ Juister Wattfahrwasser, so möchte ich es einmal bezeichnen, ist gut zu befahren und erweist sich in all den Jahren als stabil. Es gibt natürlich Veränderungen im Trassenverlauf zu verzeichnen, diese gehen jedoch nicht zu Lasten der guten Befahrbarkeit dieses Fahrwassers.	



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wenage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Einzig die Verschlickung im Juister Hafen sowie in der Zufahrt zum Juister Hafen bereitet zunehmend Sorge und unterliegt einer stetigen Verschlechterung im Laufe der Jahre. Der Bau eines Hafens im Bereich eines Wattenhochs, also einer Wattwasserscheide, ist stets problematisch. Die Menge der sich absetzenden Sedimente ist natürlich sehr groß, dadurch das sich im Bereich einer Wattwasserscheide nur geringe Tidesrömungen nachweisen lassen, also sich somit beste Bedingungen für die Sedimentation ergeben. Die Mitglieder des Juister Yachtclubs werden das, bezüglich ihres neu erbauten Hafens, leidlich zu bestätigen wissen. Solche Häfen, wie den Juister Hafen, kann man nur durch beständige Unterhaltsbaggerungen einigermaßen befahrbar halten. Die Verklappung des Baggergutes ist in unserem Nationalpark Niedersächsisches Wattengebiet keine einfache Angelegenheit und unterliegt strengen Vorschriften. Eine Verbringung des Baggergutes in an Land eingerichtete Spülfelder wäre sicherlich, von der Sache gesehen, die effektivste und sinnvollste Lösung, ist jedoch, wie wir alle wissen, politisch nicht durchsetzbar. Daher wurde ca. eine Seemeile westlich von der Hafenzufahrt eine Klappstelle für den für den Juister Hafen zuständigen Hopperbagger „Seekrabbe“ eingerichtet. Die Juister Balje ist durch die natürlichen Vorgänge, die ich weiter oben beschrieben habe, schon sehr viel schmaler und vor allen Dingen sehr viel flacher geworden. Die Unterhaltsbaggerungen im Juister Hafen und in der Zufahrt des Hafens - dieser Hafen wird seit dem Jahr 1982 angelaufen - hat mittlerweile zu einer dramatischen Verschlechterung der Fahrwassertiefen im Bereich der Klappstelle geführt. Das Juister Ausflugsschiff, die MS "Wappen von Juist", kann ihre Fahrten zu den Seehundsbänken mittlerweile nur noch bei Hochwasser durchführen und die „Seekrabbe“ konnte in diesem Frühjahr 2012 die Klappstelle aufgrund ihres Tiefgangs selbst bei Hochwasser nicht mehr erreichen, sodass im Juister Hafen sowie in der Zufahrt nur noch indiziert werden konnte, d.h., die Seekrabbe hat am Heck ein Spülrohr, welches den Schlick wohl auführt, aber letztendlich nur verteilt und da bekanntlich keine nennenswerte Tidesrömung existiert, wird der Schlick nicht beseitigt.	



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Im Verkehr zur bzw. von der Insel Juist stellen die Wassertiefen im Juister Hafen sowie in der Hafenzufahrt z. Zt. das größte Problem dar, zudem ist die Juister Hafenzufahrt sehr schmal geworden und während man früher nur einen Kurs in der Einfahrt steuern musste, ist die Einfahrt nun sehr kurvig geworden. Ein gegenseitiges Passieren unserer Fährschiffe wird immer schwieriger und lässt sich eigentlich nur noch bei Hochwasser bei vergleichsweise geringen Windstärken sicher durchführen. Gerade die Verlässlichkeit, was das Erreichen von Zuganschlüssen in Norddeich angeht, wird zunehmend schwieriger und geht natürlich zu Lasten unserer Fahrgäste. Hier sehe ich einen dringenden Handlungsbedarf seitens der zuständigen Stellen. Die Fahrwasserverhältnisse im Norderney-Verkehr haben sich ebenfalls im Verlaufe der vergangenen Jahre stetig verschlechtert. Neben den lange neutralgischen Bereichen, einmal vor der Hafeneinfahrt Norddeich in Höhe der Fahrwassertonnen B 22 und gegenüber liegender B 22, sowie kurz vor Erreichung des Nordermeyer Riffgats zwischen den Fahrwassertonnen B4 und B 2/D7, sind etliche Fahrwasserbereiche hinzugekommen, wo wir mittlerweile geringe Fahrwassertiefen vorfinden bzw. die Fahrwasserbreite so eng ist, dass bei bestimmten Wetterbedingungen ein sicheres Passieren nicht mehr möglich ist. Geringe Wassertiefen finden wir ebenfalls zwischen den Tonnen B 18 und B16, wobei dieser Bereich geringere Tiefen aufweist als der Bereich zwischen den Tonnen B 22 und B 20, und zwischen den Tonnen B 16 und B 14. In früheren Jahren hatten wir zur Niedrigwasserzeit von Norderney aus kommend Wassertiefen von bis zu 4 m bis ungefähr zur Tonne B11 und erst direkt vor der Hafeneinfahrt, also zwischen den Tonnen B 22 und B 20, wurden die Wassertiefen geringer.	



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Im nördlichen Buisetief haben sich die Verhältnisse ebenso zum Schlechteren gewendet. Von der Tonne B 6 bis zum Norderneyer Riffgat haben wir zur Niedrigwasserzeit auch nur noch geringe Wassertiefen, was natürlich bedeutet, dass die Schiffe mit reduzierter Leistung fahren müssen. Inzwischen können die Schiffe eigentlich nur noch zwischen den Tonnenpaaren B 10 / B 7 und B 14 / B 9 unabhängig vom Stand der Tide voll fahren, sowie unterhalb von Norderney. Diese Fahrwasserproblematik führt zu längeren Fahrzeiten und in vielen Fällen müssen sich die Fährschiffskapitäne untereinander verständigen, um ein sicheres Passieren ihrer Schiffe zu gewährleisten. Die Ursachen dieser stetigen Fahrwasserverschlechterung sind sicherlich vielschichtig. Ein Faktor sind die z.Zt. geringen Höhen der Sandbänke, die sich entlang unseres Fahrwassers befinden, auffällig ist ebenso, dass die Sandbänke, die sich im Riffgürtel befinden, der die Inseln Juist und Norderney verbindet, auch sehr flach sind. Die Tideströmung, die zwischen beiden Inseln in das hiesige Watt ein- bzw. ausströmt, fließt in großer Breite ein und wird nicht in enge, aber dafür tiefe Priele gezwängt. Der Priel, der in Richtung Osterriede führt und teilweise unser Leegde Fahrwasser darstellt, hat im südlichen Bereich teilweise einen anderen Verlauf eingeschlagen - die Wassermassen werden nicht nur in Richtung Osterriede geführt, ein weiterer Arm führt vor die Nordeicheer Hafeneinfahrt, sodass die Bewässerung nicht nur über das Buisetief, welches unser Fahrwasser darstellt, sondern auch über den oben beschriebenen Priel erfolgt. Da die Wassermassen, die in Richtung Nordeicheer Watt geführt werden, natürlich in ihrer Quantität nicht zugenommen haben, sondern sich jetzt auf zwei Priele verteilen, hat dies zur Folge, dass sich die Tiefenverhältnisse im Buisetief verschlechtert haben und diese Entwicklung scheint sich tendenziell weiter fortzusetzen. Gut zu beobachten ist, dass ein Großteil der Wassermassen über den Riffgürtel über das sogenannte Spaniergat und die Robbenplate einfließen und zwischen den Tonnen B 6 und B 8 quer zum Buisetief in den Priel Richtung Leegde Fahrwasser fließen.	



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Diese Entwicklung ist mit Sicherheit nicht neu, sondern hat in früheren Zeiten so auch stattgefunden. Es lassen sich hierbei bestimmt zyklische Gesetzmäßigkeiten bei der Veränderung der Fahrwasserverhältnisse feststellen, wenn man ältere Peilpläne betrachtet. Inwieweit allerdings Eingriffe des Menschen in diesen Prozess, wie beispielsweise die Sandentnahme im Bereich der Robbenplate für die Strandaufspülung von Norderney, hier Einfluss nehmen oder sogar die obig beschriebene Entwicklung forcieren, lässt sich schlecht beurteilen, wobei auch die Fachleute, wie z.B. die Wasserbauingenieure der Forschungsstelle auf Norderney, sich in ihren Äußerungen bedeckt halten. Eines kann man nun aber mit Sicherheit ausführen, dass, sollten die Spülfelder von N' Ports für andere Zwecke verplant werden und fortan die Verklappung des Baggergutes aus dem Norddeicher Hafen und der Hafenzufahrt entlang der Seehundsbank beim Tonnenpaar B 10 / B 7a erfolgen, werden sich die Fahrwasserverhältnisse mit Sicherheit in den für uns sensiblen Bereichen weiter verschlechtern, da entlang der Seehundsbank z. T. eine starke Tideströmung feststellbar ist und diese das Baggergut in die flacheren Bereiche des Fahrwassers verteilen würde. Als Fazit kann man daher ziehen, dass ein Verklappen des Baggergutes in die Fahrrinne äußerst kontraproduktiv wäre. Das Baggergut muss auf jeden Fall weiterhin an Land in ein Spülfeld an Land eingebracht werden, ob nun in das existierende Feld oder in ein neu einzurichtendes Spülfeld, dies ist dann sicherlich der Politik zu überlassen.	
		<u>Kpt. Itzenga, 30.04.2012</u> Betrifft: Einbringen von Baggergut in Fahrwasser Im Zeitraum der letzten zehn Jahre ist eine stetige Verschlickung des Hafens von Juist festzustellen. Das betrifft sowohl das Hafenbecken als auch die Zufahrt entlang des Steindammes zum Hafenbecken.	



Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	Die Verklappung von Baggergut aus dem Hafenbereich in die Juister Balje stößt mittlerweile an seine Grenzen, weil der Bagger auf Grund von Bodenerhöhung selbst nicht mehr zur Verklappungsstelle gelangt! Aus diesem Grund ist die Qualität der Hafenbaggerungen im Vergleich zu den Standards der vergangenen Jahre nicht mehr gegeben! Dies bedeutet, dass sich die Fähren nur noch bei hohen Wasserständen im Hafenschlauch passieren können und sich das Manövrieren im Hafenbecken als schwierig gestaltet, weil nur noch eine begrenzte Wasserfläche mit ausreichender Tiefe zur Verfügung steht. Nur die Ausweisung eines Spülfeldes auf der Insel gibt eine Lösung dieses Problems vor! Auf dem Busetief ist ebenfalls eine erhebliche Versandung des Fahrwassers festzustellen! Auf dem südlichen Teil dieses Fahrwassers muß die Schifffahrt schon über einen großen Streckenbereich Behinderungen in Kauf nehmen, die gerade zu Niedrigwasserzeiten die Fahrtzeit der Schiffe enorm verlängern und somit die Anbindung an die Abfahrtszeiten der Bahn gefährden kann! Ich meine, die weitere Verklappung des Baggergutes aus dem Norddeicher Hafen in das Busetief ist nicht mehr zu verantworten! Das Baggergut muss an Land verbracht werden! <u>Kpt. Jacobs, 04.05.2012</u> Betrifft: Fahrwasser zwischen Norddeich und Norderney sowie Verklappungen von Baggergut im „Busetief“	

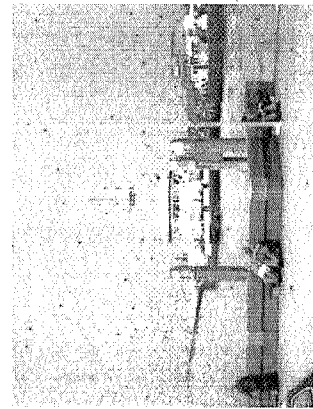
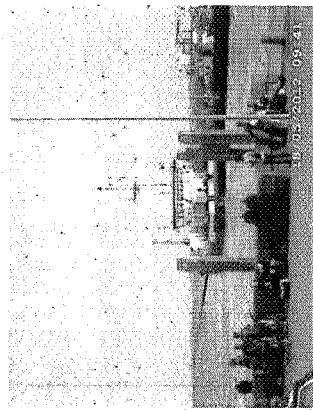
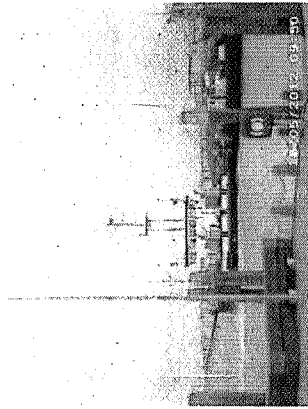
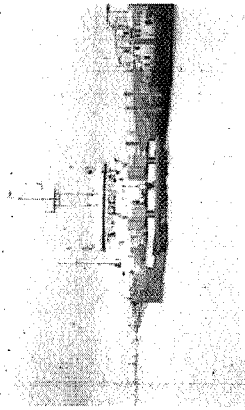
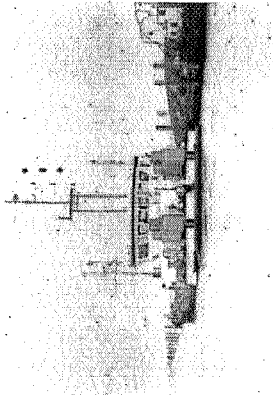
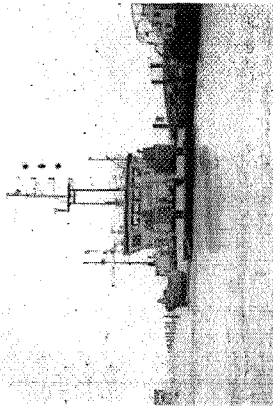


Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussesempfehlung
	Fortsetzung Rae Wehage, Dr. Schweer, Drab, Kraudelt (Anlage 1)	In der letzten Zeit haben wir von der „Frisia I“ aus beobachtet, dass eine Verklappung von Baggergut im „Busetief“ im Bereich zwischen den Tonnen B7a, B12, B7 und B10 stattfindet. Da sich das Fahrwasser vordem Norddeicher Hafenschlauch innerhalb einer relativ kurzen Zeit schleichend vom Hafenschlauchausgang bis hin zu den Tonnen B9 und B14 stark verengt hat und mit den Nordermeyer Autofähren bei niedrigen Wasserständen größtenteils nur noch einschiffig zu befahren ist, wird die Verklappung auf Dauer weitere Behinderungen im Fährverkehr zwischen dem Festland und den Inseln Norderney und Juist nach sich ziehen. Durch vermehrte Wartezeiten vor den nun längeren engen Fahrwasserbereichen kommt es mit der „Frisia I“ des Öfteren um Niedrigwasser zu Fahrzeiten von 1 Stunde und 10 Minuten und mehr im Norderney-verkehr. Dies hat unter anderem auch eine Gefährdung von garantierten Zuganschlüssen für die Fahrgäste zur Folge. Auch mit einer erhöhten Anzahl von unliebsamen Situationen mit Freizeitsportschiffen dürfte in der nächsten Zukunft durchaus in diesen Bereichen zu rechnen sein.	



Anlage 2: Fotodokumentation

Fortsetzung Rae Wehage, Dr.
Schweer, Drab, Kraudelt
(Anlage 2)





Nr.	Private Stellungnahmen, Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlussempfehlung
3	Erzeugergemeinschaft der Kutter- und Küstenfischerei Norddeich e. V. Carsten Noormann In der Wirde 37 26506 Norden 25.05.2012	Zum obigen Entwurf des Bebauungsplanes möchten wir aus der Sicht der Krabbenfischerei Stellung beziehen. Wir sind absolut nicht Ihrer Meinung, dass durch den Wegfall der Spülfelder keine negativen Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten sind. Da das Busetief zu unserem Hauptfangplatz gehört und wir schon jetzt durch geringe Schüttungen an einigen Stellen kaum noch Fischerei ausüben können, wird in Zukunft dort keine Fischerei mehr möglich sein. Die kleineren Kutter, die nur im Wattengebiet fischen, sind hierdurch besonders beeinträchtigt, da das Busetief für sie das Hauptfanggebiet ist.	Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes wird jedoch keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung und die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggernengen aus den Häfen Norddeich und Norderney stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Durch die Optimierung des Baggerkonzeptes könnten die Unterhaltungsbaggernengen aus den Häfen Norddeich und Norderney deutlich reduziert werden, so dass beide Klappstellenkapazitäten in den vergangenen Jahren lediglich zu max. 50 % ausgeschöpft worden sind. Die Spülfelder sind nur noch gelegentlich für Sandeinspülungen genutzt worden, um den Sand für örtliche Baumaßnahmen zu vermarkten. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggerguts erfolgt nach Aussage der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggerungen und der Baggergutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten.



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlußempfehlung
	Fortsetzung Erzeugergemeinschaft	Wir, die Fischereikapitäne aus Norddeich, beobachten seit Jahren, dass sich die Fahrwasserhältnisse, besonders im Bereich Stüdliches Busetief, stetig verschlechtert haben. Hierfür mag es verschiedene Gründe geben. Für uns ist es jedoch wichtig, gute Fahrwasserhältnisse zu haben. Wir sind darauf angewiesen, unsere Kutter pünktlich in Norddeich anlanden zu können, um eine optimale Weiterverarbeitung beziehungsweise Vermarktung der empfindlichen Krabben zu gewährleisten. Eine Aufgabe des Spülfeldes in Norddeich und eine daraus resultierende Verklappung des anfallenden Baggergutes in das Wattengebiet würde unserer Ansicht nach zwangsläufig zu einer weiteren Verschlechterung der Fahrwassertiefe führen. Davon sind besonders die seegängigen Kutter, die Ihre Fanggebiete nördlich der Ostfriesischen Inseln haben und Tiefgänge von bis zu 2,30 Meter aufweisen, betroffen. Die Muschelfischerei hat darunter ebenfalls zu leiden, da bei einer Verklappung des Baggergutes die Muschelkulturen überschlickt werden und dieses zu massiven wirtschaftlichen Einbußen führen wird. Aus den oben genannten Gründen sprechen wir uns daher energisch für die Beibehaltung eines Spülfeldes in Norddeich aus. Die Verklappung ins Wattengebiet wird unabsehbare Folgen mit sich bringen und ist für uns aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht nicht zu akzeptieren.	Die Nutzung des Plangebiets als Gewerbe- und Industriefahen mit großflächiger Versiegelung sowie die Überplanung der Spülfelder ist bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Insofern sind die Auswirkungen durch die Aufgabe der Spülfelder nicht Gegenstand dieser Bebauungsplanänderung. Im Übrigen handelt es sich seawärts des Norddeicher Hafenschlauchs um eine Bundeswasserstraße, für die ausschließlich die Bundeswasserstraßenverwaltung zuständig ist. Nach Aussagen des WSA Emden ist die Bundeswasserstraße zwischen Norddeich und Nordemey derzeit in einem guten Zustand. Die Ausführungen werden zu Kenntnis genommen, sind aber nicht abwägungsrelevant, da nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 bereits eine Überplanung der Spülfelder als Gewerbe- und Industriefahen zulässig ist. Durch die Bebauungsplanänderung sind relevante Auswirkungen nicht zu erwarten (siehe oben).
4	FGMS "Wappen von Juist" Gerhard Eilers Siedlung 9 26571 Juist 20.05.2012	Mit großer Sorge betrachte ich seit Jahren die Entwicklung, gerade im Bereich des Juister Fahrwassers, durch die Verklappung von Baggergut in verschiedenen Klappstellen durch N-Ports. Vor vielen Jahren musste ich schon bemerken, dass durch das Anwachsen der südwestlich vom Billriff gelegenen Sandbank "Kachelotplate", sich die Tiefenverhältnisse in der Juister Balje stark verschlechtern und dass die Wasserzufuhr über das Haags Gat, welches die Juister speist, stark abgenommen hat.	Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes wird jedoch keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriefahen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriefahen mit großflächiger Versiegelung und die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig.



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlußempfehlung
	Fortsetzung FGMS "Wappen von Juist"	Nachdem nun über Jahre hinweg der Hopperbagger MS "Seekrabbe" sein Baggergut aus dem Juister Hafen und aus der Zufahrt des Hafens in die Juister Balje verklappt hat, haben sich die Tiefenverhältnisse nochmals dramatisch verschlechtert. Die Wassertiefen in der Juister Balje sind mittlerweile so gering, dass die "Seekrabbe", als sie im Frühjahr dieses Jahres zweimal Unterhaltsbaggerungen im Hafen durchführte, selbst aufgrund ihres Schiffstiefenganges ihre seit Jahren ausgewiesene Klappstelle (südlich des Loogs) nicht mehr anlaufen konnte. Stattdessen wurden nur noch Spülungen im Injektionsverfahren vorgenommen, die jedoch keine Wirkung zeigten, da der aufgewühlte Schlick durch die geringe Tidenströmung in der Juister Hafenzufahrt nicht außerhalb dieses Bereiches gelangen kann und sich lediglich einige Meter weiter absetzt. Dies führt auch dazu, dass das Fahrwasser in der Juister Hafenzufahrt immer schmaler wird und ab der Saison 2012 hier nun keine Schiffsbegegnungen mehr möglich sind. Nicht nur die Berufsschifffahrt ist hier massiv von betroffen, sondern auch der Wassertourismus. Auch entstehen hier Gefahrensituationen für Leib und Leben. Die vorhandenen Wassertiefen in der Juister Balje und in der Hafenzufahrt sind für mich z. Zt. so schlecht, dass ich zu Niedrigwasserzeiten keine Ausflugsfahrten zu den Seehundsbänken, die sich westlich der Inseln befinden, mehr anbieten kann. Für die Fahrten zu den Nachbarinseln Borkum und Norderney benötige ich ebenfalls bessere Fahrwasserbedingungen, um so früh wie möglich den Juister Hafen verlassen zu können, damit ich meinen Fahrgästen einen möglichst langen Aufenthalt auf den genannten Nachbarinseln anbieten kann. Sollte dies nicht der Fall sein, würden sich meine Fahrgastzahlen unweigerlich verschlechtern.	Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggermengen aus den Häfen Norddeich und Norderney stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Durch die Optimierung des Baggerkonzeptes konnten die Unterhaltungsbaggermengen aus den Häfen Norddeich und Norderney deutlich reduziert werden, so dass beide Klappstellenkapazitäten in den vergangenen Jahren lediglich zu max. 50 % ausgeschöpft worden sind. Die Spülfelder sind nur noch gelegentlich für Sandeinspülungen genutzt worden, um den Sand für örtliche Baumaßnahmen zu vermarkten. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggerguts erfolgt nach Aussage der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggerungen und der Baggergutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten. Im Übrigen handelt es sich seewärts des Norddeicher Hafenschlauchs um eine Bundeswasserstraße, für die ausschließlich die Bundeswasserstraßenverwaltung zuständig ist. Nach Aussagen des WSA Emden ist die Bundeswasserstraße zwischen Norddeich und Norderney derzeit in einem guten Zustand und kann mit dem Bemessungsschiff (Tiefgang 1,80 m) mit einem Tidefenster von 10 Stunden (ca. 80 %) befahren werden. Grundsätzlich reichen die vorhandenen Wassertiefen daher für die tideunabhängige Inselversorgung aus, da das Bemessungsschiff nicht zwingend mit maximalem Tiefgang direkt zum MTNW den flachsten Fahrwasserbereich (ca. 500 m) passieren muss. Durch den Wegfall der Spülfeldkapazitäten im Norddeicher Hafen können relevante Auswirkungen für die Inselversorgung und den Fahrverkehr nach Norderney und Juist nicht festgestellt werden.



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlußempfehlung
	Fortsetzung FGMS "Wappen von Juist"	Da sich der anfallende Schlick nicht mit den Injektionsverfahren beseitigen lässt, plädiere ich – genauso wie meine Kollegen v der AG Reederei Norden-Frisia – dafür, dass unter diesen Umständen unbedingt ein Spülfeld an Land einzurichten wäre. Der Schlick muss an Land verbracht werden, nur so lassen sich die Fahrwasserverhältnisse wieder auf Dauer wirkungsvoll verbessern. Leider geht, nach Aussage der Inselgemeinde Juist und vieler Landesbehörden, die Schaffung neuer Spülfelder gegen Null. Und gerade vor diesem Hintergrund ist es mir völlig unverständlich, dass das Land Niedersachsen, vertreten durch N-Ports, in Norddeich freiwillig ein Spülfeld an Land aufgibt. Dies u. a. mit der Begründung, dass ausreichend Klappstellen zwischen den Inseln Juist und Nordemey vorhanden wären. Meine Ausführungen sollen Ihnen aufzeigen, dass genau diese Argumentation nicht zutreffend ist und unweigerlich zu einer Verschlechterung der Fahrwasser nach Juist und Nordemey führen wird. Weiterhin trägt die Verklappung unweigerlich zur nachhaltigen Zerstörung des Nationalpark Wattenmeeres und des Weltkulturerbes bei. Wie wollen Sie dies ihren nachfolgenden Generationen erklären? Ich bitte darum, ihren Bebauungsplan noch einmal auf genau diesen Umstand zu überprüfen und freue mich auf eine Rückantwort ihrerseits.	Die Nutzung des Plangebiets als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung sowie die Überplanung der Spülfelder ist bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig. Die Ausführungen werden zu Kenntnis genommen, sind aber nicht abwägungsrelevant, da nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 bereits eine Überplanung der Spülfelder als Gewerbe- und Industriehafen zulässig ist. Siehe oben Siehe oben
5	Heino Behring (staatl. geprüfter Wattführer) Rosengang 1 26571 Juist 26.05.2012	Zu dem obigen Entwurf des Bebauungsplans möchte ich gerne aus der Sicht eines Wattführers Stellung beziehen.	Durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes wird jedoch keine grundlegend neue Nutzung vorbereitet; das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Gewerbe- und Industriehafen“ bleibt bestehen. Gegenstand der Änderung ist eine Ergänzung der Art der baulichen Nutzung um Büro – und Verwaltungsgebäude für Off-Shore-Windparks und die Vergrößerung der überbaubaren Flächen. Hierbei wurde ein flächendeckender Bauteppich vorgesehen, um auch für die anderen zulässigen Hafennutzungen eine größere Flexibilität einzuräumen. Die Nutzung des Areals als Gewerbe- und Industriehafen mit großflächiger Versiegelung und die Überplanung der Spülfelder ist jedoch bereits nach dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 zulässig.



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlußempfehlung
	Fortsetzung Heino Behring	Ich bin absolut nicht Ihrer Meinung, dass durch den Wegfall der Spülfelder keine negativen Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten sind. Bei Ihrer Maßnahme ist zu erwarten, dass in den Folgejahren eine wesentlich höhere Verbringung von Baggertgut - selbst wenn es verflüssigt wird ist es Masse! - verbracht wird und dieses zu einer weiteren Verflachung des Wattenmeeres führt und als träge Masse durch die Gezeiten hin und her geschoben wird. Diese Entwicklung hätte massive Auswirkungen auf die Strömungsabläufe im Wattenmeer und würde somit zu einer Verschiebung und Verflachung des Fahrwassers führen. Hierzu könnte man auch die erfahrenen Juist-Kapitäne der Reederei Norden-Frisia oder Herrn Kpt. Gerd Eilers von Juist befragen, die seit Jahren diese Problematik beobachten. Es ist jetzt schon feststellbar und nachweisbar, dass die Seekrabbe (NP-Ports, Baggerfahrzeug) nicht mehr in abgeladenem Zustand die Schlick- und Sedimentverbringung von Juist aus vollziehen kann, weil der Tiefgang nicht mehr ausreichend ist um die vorherigen Klappstellen zu erreichen. Das bisher verbrachte Material wurde im Laufe der nachfolgenden Jahre größtenteils durch die Gezeiten und Strömung wieder zu ihrem Ursprung zurückgebracht. Es wird aus meiner Sicht für die Zukunft nicht möglich sein, ohne Schädigung der Natur (Weltnaturerbe Wattenmeer) große Mengen von Baggertgut im Wattenmeer zu verklappen, zumal damit zu rechnen ist, dass die Baggermengen aufgrund des weiterhin zunehmenden Tourismus stetig zunehmen werden. Die Vergangenheit hat bereits gezeigt, dass durch die nicht ausreichende Freigabe von Spülfeldern zur Deponierung dieser Massen das Wattenmeer nachweisbar nachhaltig geschädigt wurde und wird. Man kann grundsätzlich nicht Baggertgutmassen gegen Meeresströmungen verbringen bzw. verklappen. Das ist der Effekt des Gegenwindes der auf einer Haustür steht. Man öffnet die Tür und schmelzt einen Eimer Sand gegen den Wind. (Naturgesetz).	Das bisherige Spülfeld ist nicht notwendiger Bestandteil des Unterhaltungsbaggerkonzeptes des Niedersachsen Ports. Für die Unterhaltungsbaggern Mengen aus den Häfen Norddeich und Nordemey stehen alternative Klappstellen zur Verfügung, die noch Kapazitäten aufweisen. Durch die Optimierung des Baggerkonzeptes könnten die Unterhaltungsbaggern Mengen aus den Häfen Norddeich und Nordemey deutlich reduziert werden, so dass beide Klappstellenkapazitäten in den vergangenen Jahren lediglich zu max. 50 % ausgeschöpft worden sind. Die Spülfelder sind nur noch gelegentlich für Sandeinspülungen genutzt worden, um den Sand für örtliche Baumaßnahmen zu vermarkten. Die Unterbringung des ausschließlich sandigen Baggertguts erfolgt nach Aussage der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung in wirtschaftlicher Nähe zum Baggerort innerhalb des Wattgebietes. Dies wird auch den Anforderungen des NLWKN und der Nationalparkverwaltung gerecht, die vor der Durchführung von Baggern und der Baggertgutunterbringung fachlich zu beteiligen sind. Des Weiteren wird damit auch einer grundsätzlichen Zielsetzung aus geomorphologischer und naturschutzfachlicher Sicht Rechnung getragen, das gebaggerte Material im System zu belassen. Durch den Wegfall der Spülfelder sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter zu erwarten. Im Übrigen handelt es sich seewärts des Norddeicher Hafenschlauchs um eine Bundeswasserstraße, für die ausschließlich die Bundeswasserstraßenverwaltung zuständig ist. Nach Aussagen des WSA Emden ist die Bundeswasserstraße zwischen Norddeich und Nordemey derzeit in einem guten Zustand und kann mit dem Bemessungsschiff (Tiefgang 1,80 m) mit einem Tidefenster von 10 Stunden (ca. 80 %) befahren werden. Grundsätzlich reichen die vorhandenen Wassertiefen daher für die tideunabhängige Inselversorgung aus, da das Bemessungsschiff nicht zwingend mit maximalem Tiefgang direkt zum MTNW den flachsten Fahrwasserbereich (ca. 500 m) passieren muss. Durch den Wegfall der Spülfeldkapazitäten im Norddeicher Hafen können relevante Auswirkungen für die Inselversorgung und den Fährverkehr nach Nordemey und Juist nicht festgestellt werden.



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlußempfehlung
	Fortsetzung Heino Behring	Dieses zeigt sich auch in der Zufahrt des Juister Hafens. Im Norddeicher Hafen wurden in der Vergangenheit die Durchströmungen der Gezeiten abgeschnitten und somit ist die Durchströmung des Wassers verhindert worden. Auch dies ist bildlich gesehen vergleichbar mit einem Schornsteineffekt. Wenn er nicht zieht gibt es kein Flammensodern der Rauch verteilt sich im Raum (die Flamme erstickt). Somit können sich alle Sedimente im Form von Schlack im Hafen absetzen. Der Hafen wird zur Sackgasse. Dieses macht sich doch zurzeit auch im Norddeicher Watt vor der Badeanstalt bemerkbar. Dieses sind mit die Auswirkungen der Verfüssigung und Verklappung des Hafenschlicks. Das Watt wird so weich dass es beim Begehen zum Einsinken führt. Touristen haben das bereits zu spüren bekommen. Eine dauerhafte Verklappung im Busetief ist meines Erachtens nicht möglich, da gleiche Problematik und entsprechende Entwicklungen an der Juister Klappstelle Domäne Loog bereits vorliegen. Hier hat die Verklappung im Fahrwasser dazu geführt, dass es heute nicht mehr möglich ist, von der Juister Hafeneinfahrt in westliche Richtung bei Niedrigwasser diese Stellen zu erreichen, die vorher noch über 1,50 m Wasserstand hatten. Die Juister Fahrinne ist vollständig verschlickt und versandet. Das gleiche können wir auch jetzt von der östlichen Seite am Busetief bis in die Memmerts Balje erwarten, die die Fähranbindung an Juist erschwert. Daher plädiere ich für die dringend notwendige Schaffung von Spülfeldern an Land, die auch für den Naturschutz relevant sind, und zwar in der Größenordnung, dass die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten zu erwartenden Baggermengen sicher und umweltfreundlich verbracht werden können. Es ist mir unverständlich, dass vorhandene Spülfelder, ohne Schaffung neuer Spülfelder, aufgegeben werden. Dies ist auf keinen Fall zukunftsweisend. Ferner wäre Punkt 2., dass die Verklappung im Riffgat Norderney dazu führt, dass schwere Partikel absinken und die leichten Partikel, der sog. schwebende Schlack, mit dem Ebbstrom nordwestlich ins Meer gezogen werden. Dieses hat zur Folge, dass sich durch auflaufende Flut diese Feinstoffe auf unseren Stränden als dünner schwarzer Film ablegen und somit unsere Inselstrände verunreinigen.	Siehe oben Siehe oben Siehe oben Siehe oben



Nr.	Private Einwender/in Schreiben vom ...	Stellungnahme	Planungsrechtliche Vorgaben Abwägung/Beschlußempfehlung
	Fortsetzung Heino Behring	Das Prädikat „Weltkulturerbe“ ist ein sehr empfindlicher Bereich, der doch nicht als Auslaufmodell gelten sollte. An dem Beispiel „Blaues Wunder“ konnte man feststellen wie ernst es der UNESCO mit ihrer Auszeichnungvergabe ist. Die Welt blickt auf unser Wattenmeer und Schädigungen an diesem Weiterbe der Menschheit werden international an den Pranger gestellt. Ich hoffe, dass Sie meine Ausführungen ernst nehmen und bitte um entsprechende Stellungnahme. Des Weiteren bin ich gerne bereit, meine Ausführungen durch eine entsprechende Präsentation zu untermauern. Es würde mich freuen, wenn Sie hiervon Gebrauch machen würden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen werden zu Kenntnis genommen, sind aber nicht abwägungsrelevant, da nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 92 bereits eine Überplanung der Spülfelder als Gewerbe- und Industriezonen zulässig ist.
6	Kaldedweil Rechtsanwälte 31.05.2012	in oben bezeichneter Angelegenheit vertrete ich bekanntlich die Interessen der Herren Heinz und Jens Schmidt. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird erneut anwaltlich versichert. Sodann teile ich Ihnen zu den in die öffentliche Auslegung gegebenen Planunterlagen lediglich informationshalber mit, dass meine Mandatschaft die bereits bundesimmissions-schutzrechtlich genehmigte weitere Werfthalle nunmehr kurzfristig realisieren will. Nach den derzeitigen Planungen meiner Mandatschaft will diese überdies eine weitere Betriebshalle mit einer Grundfläche von ca. 3200 qm zur Unterbringung von Büros, Sanitäreinrichtungen, und Betriebsleiterwohnungen auf ihren Grundstücken errichten. Ein entsprechendes Vorhaben steht ersichtlich mit den Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs im Einklang, so dass eine Änderung der Entwürfe aus Sicht meiner Mandatschaft nicht erforderlich ist.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.