

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“
Abwägung der Anregungen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 (2) und der öffentlichen Auslegung nach § 3 (2) BauGB

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
1	Magistrat der Stadt Bremerhaven Amt 58 28.03.2014	<p>Die Grundlage für diesen Bebauungsplanentwurf stellt die Änderung Nr. 10 B des Flächennutzungsplanes dar. Durch die Flächennutzungsplanänderung wird die Nutzung eines Offshore-Terminals einschließlich der hafengewerblichen Strukturen im Nahbereich unter raumordnerischen Gesichtspunkten in das gesamtstädtische Nutzungsgefüge eingebunden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Änderung 10B lag uns bislang nicht zur Stellungnahme vor. <p>Hinweis:</p> <p>Wir sind als Untere Naturschutzbehörde in das Verfahren zum OTB eingebunden. Die Festlegung der sogenannten Suprastruktur (z.B. Errichtung von Kränen, Lagerplätzen etc.) soll über diesen Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden. Für den Bau der Zufahrtsrampe und die Aufsandung der Rampe sind gleichfalls Baugenehmigungen erforderlich. Nach Rücksprache mit den im Baugenehmigungsverfahren zu beteiligenden Ämtern besteht Übereinstimmung, dass weder eine Baugenehmigung noch eine Vorab- oder Teilbaugenehmigung im Vorgriff auf die Beschlussfassung/das Inkrafttreten des Flächennutzungsplanes und der Planreife des betreffenden Bebauungsplanes erteilt werden kann.</p> <p>Planreife ist erst gegeben nach entsprechender Beschlussfassung der STW.</p> <p>Stellungnahme 58</p>		<p>Eine Beteiligung zur Flächennutzungsplanänderung 10B erfolgte im separaten Verfahren im Rahmen der öffentlichen Auslegung dieser Planung vom 26.02.2013 bis einschließlich 25.03.2015.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Magistrat der Stadt Bremerhaven Amt 58</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sollten geplante Kompensationsflächen auf Bremerhavener Gebiet liegen, ist Amt 58 als Naturschutz-, Wasser- und Bodenschutzbehörde zu beteiligen. <p>Zur Bündelung der Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren für den OTB wurde mit Erlass des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vom 11.10.2010 die Zuständigkeit der unteren Naturschutzbehörde für den Erlass von Befreiungen nach § 67 BNatSchG sowie von Ausnahmen nach den §§ 30 und 45 BNatSchG der obersten Naturschutzbehörde Bremen übertragen. Die vorliegende naturschutzfachliche Stellungnahme der Obersten Naturschutzbehörde vom 03.12.2012 schließt neben der Eingriffsregelung gemäß § 15 ff BNatSchG i. V. m. § 8 f BremNatG auch eine artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 BNatSchG und eine Prüfung des gesetzlichen Biotopschutzes ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir schließen uns der vorliegenden naturschutzfachlichen Stellungnahme der Obersten Naturschutzbehörde an. • Der Umfang der erforderlichen Kompensation, das geplante Kompensationskonzept und die Umsetzung sind mit uns abzustimmen. 	<p>Die Kompensation für den Offshore-Terminal wird abschließend im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens geregelt. Dies ist deshalb möglich, weil im Rahmen des vorgelagerten wasserrechtlichen Verfahrens die Berücksichtigung der Umweltauswirkungen unter Einbezug eines späteren Betriebs erfolgt ist. Zuständige Naturschutzbehörde ist die Oberste Naturschutzbehörde des Landes Bremen.</p> <p>Von den noch nicht umgesetzten Kompensationsmaßnahmen liegt lediglich die Maßnahme am „Neuen Pfand“ auf Bremerhavener Gebiet. Die gebietsmäßige Zuständigkeit liegt hier beim Umweltschutzamt.</p>	<p>Die Kompensation und die im Rahmen der Umsetzung zu beachtenden Beteiligungsschritte werden abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung geregelt.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
2	Magistrat der Stadt Bremerhaven Amt 66 27.02.2014	Derzeit wird geprüft, inwiefern das Amt 66 für die von der Planung betroffenen Verkehrsflächen als Straßenbaubehörde zuständig ist. Unabhängig vom Ergebnis der Prüfung gibt Amt 66 folgende Stellungnahme ab: Die Planung und Baudurchführung aller Verkehrsanlagen muss gemäß den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik erfolgen.	Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 445 sind keine Verkehrsanlagen festgesetzt.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme
3	BEG Bremerhavener Entsorgungsgesellschaft Zur Hexenbrücke 16 27570 Bremerhaven 21.03.2014	Unter Berücksichtigung der in der Begründung aufgeführten Belange der Schmutzwasserentsorgung bestehen unsererseits keine Bedenken zu den o. g. Bebauungsplänen. Wir weisen jedoch nochmals auf eine Notentlastungsleitung DN 1000 mit Auslauf in die Weser hin. Die Leitung befindet sich in unmittelbarer Nähe zum B-Plan-Gebiet 445 auf Höhe der Straße „Am Düker“. Bezogen auf die im B-Plan bereits berücksichtigten Flächen der BEG teilen wir Ihnen mit, dass eine Übertragung der Flächen noch nicht erfolgt ist.	Die Leitung befindet sich am äußersten nördlichen Rand des Geltungsbereiches innerhalb der Grünfläche. Die Leitung ist innerhalb der Grünfläche zulässig. Eine Eintragung ist daher nicht erforderlich.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme. In die Begründung wird ein Hinweis auf die Leitung aufgenommen.
4	bremenports GmbH & Co. KG Am Strom 2 27568 Bremerhaven 21.03.2014 Fortsetzung bremenports GmbH & Co. KG	Seitens unserer Gesellschaft als Vertreterin der Freien Hansestadt Bremen bestehen gegen die obengenannten Bebauungspläne grundsätzlich keine Bedenken. Wir möchten Sie jedoch bitten, folgende Anmerkung in Ihrem Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 441 zu berücksichtigen:..... Anlage: BPR Beraten Planen Realisieren: Entwurfsplanung Terminalzufahrt OTB	Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 441 abgewogen.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
5	<p>Deutsche Telekom Technik GmbH Stresemannstraße 4 28207 Bremen 26.02.2014</p>	<p>Die Telekom Deutschland GmbH - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wertsicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Vielen Dank für die Ankündigung o. g. Baumaßnahme.</p> <p>Durch die o. a. Planung werden die Belange der Telekom Deutschland GmbH zurzeit nicht berührt.</p> <p>Im Planbereich befinden sich noch keine Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH.</p> <p>Falls Sie eine Verlegung von Telekommunikationseinrichtungen wünschen möchten wir Sie herzlich bitten im Baugebiet die erforderlichen Trassen bereit zu halten.</p> <p>Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf die Ausführungsebene. Auf Ausführungsebene wird überprüft, inwieweit die Verlegung von Telekommunikationseinrichtungen erforderlich ist und inwieweit entsprechende Trassen vorgehalten werden.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>
6	<p>Entwässerungsverband Butjadingen Franz-Schubert-Str. 31 26919 Brake 03.03.2014</p>	<p>Wir bestätigen den Erhalt des v. g. Schreibens. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Bebauungsplan Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ und Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB)“ geben wir als Träger öffentlicher Belange nachfolgende Stellungnahme ab:</p>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Entwässerungsverband Butjadingen	<p>Der Entwässerungsverband Butjadingen hat bereits mit Schreiben vom 18.03.2013 Stellungnahmen zum Bauleitplanverfahren 10 B. Änderung des Flächennutzungsplanes der Seestadt Bremerhaven „Offshore-Terminal Bremerhaven“ und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau eines Offshore-Terminals in Bremerhaven abgegeben. Die jetzigen Planverfahren zu den Bebauungsplänen Nr. 441 und Nr. 445 werden zwar aus verfahrenstechnischen Gründen separat durchgeführt, stehen jedoch funktionell im Zusammenhang und sind somit voneinander als abhängig zu betrachten.</p> <p>Der Entwässerungsverband Butjadingen hat zur Aufgabe, die schadlose Ableitung des Oberflächenwassers in seinem rd. 23.000 ha großen Verbandsgebiet zu gewährleisten. Hierfür sind zahlreiche Schöpfwerke und Siele zu betreiben und zu unterhalten. Zur weiteren Aufgabe gehört auch die Spülung des Grabensystems mit Weserwasser. Die hierfür erforderliche Zuwässerung erfolgt über das Sielbauwerk Beckumer Siel.</p> <p>Das geplante Offshore-Terminal Bremerhaven ragt in die Weser hinein und bewirkt somit eine Einengung des Abflussquerschnittes. Es wurde im Wesentlichen ein lokaler Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten sowie ein Anstieg der Wellenhöhen in Blexen durch die Seegangsreflektion als Auswirkung beschrieben.</p>	<p>Die genannten Sachverhalte werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven geprüft. Im Rahmen dieser Problemanalyse erfolgt daher lediglich eine zusammenfassende Darlegung.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Entwässerungsverband Butjadingen</p>	<p>Durch die Veränderung der v. g. Parameter wird auch eine vorhabensbedingte Verschiebung der Salz- und Schwebstoffkonzentration prognostiziert. Die Änderungen des maximalen Salzgehaltes sollen ufernah 2 ‰ betragen. Die Änderung des mittleren Salzgehaltes soll unter 0,4 ‰ liegen. Bei der Schwebstoffkonzentration wird eine Änderung von 10 % prognostiziert.</p> <p>Die Veränderung der morphologischen Verhältnisse, ein Abtrag der Unterwasserböschung im Übergang zum Blexer Watt wird nicht ausgeschlossen, führt zu weiteren negativen Effekten in Bezug auf die Seeangsparemeter sowie den Siel- und Schöpfbetrieb.</p>	<p>In den wasserbaulichen Systemanalysen aus 2013 und 2015, die als Antragsunterlagen für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren für den Bau des Offshore-Terminal Bremerhaven erarbeitet wurden, werden die Effekte des Vorhabens auf die Salzgehalte, die Schwebstoffkonzentrationen und die morphologischen Verhältnisse dargestellt. Das Gutachten aus 2013 wurde unter der Annahme erstellt, dass eine Fahrrinnenanpassung der Weser erfolgt. Das Gutachten aus 2015 berücksichtigt einen Verzicht auf eine Fahrrinnenanpassung.</p> <p>Hinsichtlich des Salzgehaltes sind die vorhabensbedingten Änderungen lokal auf den Nahbereich des OTB begrenzt, d. h. es ist keine vorhabensbedingte Stromaufverschiebung des „Salzkeils“ oder der Trübungszone zu erwarten (BAW 2013, 2015).</p> <p>Eine Zunahme der Salzkonzentration im Bereich des Beckumer Siels (Gemeinde Stadland) lässt sich insofern aus den Ergebnissen der BAW nicht ableiten.</p> <p>Ähnliche Wirkungen bzw. Wirkungsbereiche ergeben sich auch bei der Betrachtung der Schwebstoffkonzentration.</p> <p>Bezüglich der Be- bzw. Entwässerungseinrichtungen sind auf Grundlage der Untersuchungen der BAW (2013 und 2015) keine Beeinflussungen ableitbar.</p>	<p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p>

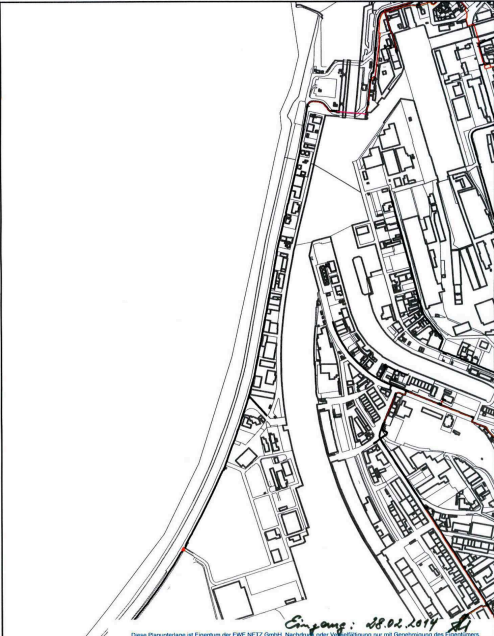
Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Entwässerungsverband Butjadingen</p>	<p>Insgesamt wird das Vorhaben als hochwasserneutral und in den Auswirkungen als lokal begrenzt dargestellt. Inwieweit sich jedoch tatsächlich die Auswirkungen einstellen, ist nicht absehbar.</p> <p>Der Entwässerungsverband Butjadingen befürchtet, dass durch die Auswirkungen des Vorhabens die Gesamtsituation und insbesondere die Versalzungsproblematik noch weiter verschlechtert werden.</p> <p>Die bereits vorgetragene Spülung des Grabensystems im Verbandsgebiet des Entwässerungsverbandes durch Zuwässerung über das Beckumer Siel mit Weserwasser, würde durch eine Zunahme der Salzkonzentration weiter verschlechtert werden.</p> <p>Der Entwässerungsverband Butjadingen fordert daher die Beweissicherung zur Entwicklung der Salzgehalte im Bereich des Zuwässerungsbauwerkes Beckumer Siel. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind im Hinblick auf die getroffenen Prognosen zu bewerten.</p> <p>Der Entwässerungsverband Butjadingen fordert vom Träger des Vorhabens eine Beweissicherung der Tide- und Strömungsverhältnisse sowie der Veränderung der Wellendynamik. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind im Hinblick auf die getroffenen Prognosen zu bewerten.</p>	<p>Die genannten Sachverhalte werden vollumfänglich im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven geprüft, da hydrologisch-morphologische Wirkungen allein durch die im wasserrechtlichen Verfahren zugelassenen Elemente ausgelöst werden.</p> <p>Es wird hinsichtlich der hydrologischen Wirkungen eine Beweissicherung erfolgen. Die konkrete Ausgestaltung der Beweissicherungsmaßnahmen wird erarbeitet. Sie ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum OTB.</p> <p>Hinsichtlich des Salzgehaltes sind die vorhabensbedingten Änderungen lokal auf den Nahbereich des OTB begrenzt, d. h. es sind keine vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Grabensysteme über das Beckumer Siel zu erwarten (BAW 2013, 2015). Auch dieser Sachverhalt wird im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens geprüft.</p> <p>Hinsichtlich der Beweissicherung wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.</p> <p>In der o. g. wasserbaulichen Systemanalysen der BAW wird gezeigt, dass die Tide- und Sturmflutwasserstände sich vorhabensbedingt nicht nennenswert ändern. Daraus ergibt sich, dass die Pump- und Sielzugzeiten nicht beeinträchtigt werden. Hinsichtlich der Verklappung von Baggergut ist nur auf der Klappstelle T1 und ihrem nächsten Umfeld (rd. 3 km) mit nennenswerten vorhabensbedingten Sedimentationshöhen zu rechnen (BAW 2013, 2015).</p>	<p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Entwässerungsverband Butjadingen</p>	<p>Im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der Pump- und Sielzugzeiten wurde keine Aussage im Verfahren getroffen. Hier wird eine Beweissicherung für die Entwässerungsbauwerke in der Hauptdeichlinie für das Blexer Siel, Flagbalger Siel und Großensiel, gefordert. Weiterhin ist die Verklappung von Baggergut im Nahbereich des Fedderwarder Prieles vorgesehen. Hier wird eine weitere Verlandung des Prieles und somit ein geringerer Wasserabfluss über das Sielbauwerk Fedderwardersiel, befürchtet. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind zu bewerten.</p> <p>Im Rahmen der geplanten Weseranpassung werden verschiedene Beweissicherungen durchgeführt. Es wäre daher sinnvoll, die geforderten Beweissicherungen mit denen der geplanten Weseranpassung abzustimmen um im Nachhinein die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auch entsprechend zuordnen zu können.</p> <p>Der Entwässerungsverband Butjadingen geht davon aus, dass die im Rahmen der Beweissicherung gewonnenen Erkenntnisse keine Diskussion über die Verursacheranteile zulassen und dem Vorhaben des Offshore-Terminals Bremerhaven zugerechnet werden.</p> <p>Der Entwässerungsverband Butjadingen erwartet, dass die Beweissicherungen und Kompensationen der Auswirkungen im Planfeststellungsbeschluss angeordnet bzw. festgeschrieben werden.</p> <p>Weiteren Vortrag im Rahmen des Verfahrens behalten wir uns vor.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die genannten Sachverhalte werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven geregelt. Die geforderte gesonderte Beweissicherung für das Blexer Siel, Flagbalger Siel und Großensiel wird aufgrund der nicht ableitbaren Folgewirkungen vom Träger des Verfahrens abgelehnt.</p> <p>Es wird eine Beweissicherung erfolgen. Die konkrete Ausgestaltung der Beweissicherungsmaßnahmen wird erarbeitet. Sie ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum OTB.</p> <p>Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens</p> <p>Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
7	<p>EWE NETZ GmbH Netzregion Cuxha- ven/Delmenhorst Humphry-Davy-Str. 41 27472 Cuxhaven 24.02.2014</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Anfrage. Unsererseits bestehen keine Anregungen und Be- denken zu dem oben genannten Vorhaben. Gerne können Sie zukünftige Anfragen auch direkt an unser Postfach NCD_Planung_Bau@ewe-netz.de senden. Haben Sie noch Fragen hierzu? Sie erreichen Frau Asta Henschke unter der Telefonnummer 04721 5906-432.</p>  <div data-bbox="712 1230 1099 1331" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="font-size: small;">Diese Planunterlagen sind Eigentum der EWE NETZ GmbH. Nachdruck, Verbreitung oder Weitergabe ist ohne Genehmigung des EWE NETZ GmbH ist ausdrücklich untersagt.</p> <p style="font-size: small;">Die in den Plänen enthaltenen Einze- lungen hinsichtlich der Leistungslage und Verlegeweise sind unverbindlich. Die genaue Lage der Leitungen ist durch Querschnitte in Handzeichnung festzulegen.</p> <p style="font-size: small;">In Leistungslage sind die Erdarbeiten unbedingt nach Hand mit Baubewehrung sicht nach vorheriger Abprache mit der zuständigen Baubehörde der EWE NETZ GmbH durchzuführen.</p> <p style="font-size: small;">User Name: astahenschke Maßstab: 1:10000 Datum: 20.02.2014</p> </div>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
8	<p>IHK Bremerhaven Geschäftsbereich II Friedrich-Ebert-str. 8 27570 Bremerhaven 21.03.2014</p>	<p>Zu den oben genannten Bauleitplanverfahren nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Wir begrüßen die geplante Errichtung des Offshore-Terminal-Bremerhaven und die Ausweisung des Gewerbegebiets auf dem bisherigen Gelände des Regionalflughafens. Durch die Umsetzung der geplanten Vorhaben, würden viele Arbeitsplätze geschaffen und damit der Wirtschaftsstandort Bremerhaven erheblich gestärkt werden.</p> <p>Außerdem stellt dies ein wichtiges Signal an die nationale und internationale Offshore-Branche dar, dass diese trotz der derzeitigen bundespolitischen Unsicherheiten regional unterstützt wird.</p> <p>Daher hoffen wir auf einen baldigen Abschluss der Planungsverfahren und eine schnellstmögliche Umsetzung der Vorhaben.</p>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>
9	<p>Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH Bavinkstraße 23 26789 Leer 12.03.2014</p>	<p>Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 12.02.2014</p> <p>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.</p>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
10	<p>Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Altkreis Wesermünde Schulstraße 1 27616 Beverstedt</p> <p>19.03.2014</p>	<p>Der Kreisverband gibt im Namen seiner Mitgliedsverbände Deichverband Land Wursten und Unterhaltungsverband Nr. 83 Land Wursten folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Die o. g. Vorhaben befinden sich außerhalb unserer Verbandsgebiete, womit eine unmittelbare Betroffenheit unserer Anlagen nicht gegeben ist.</p> <p>Es bestehen somit grundsätzlich keine Bedenken gegen die o. g. Vorhaben, folgendes bitten wir dennoch zu beachten:</p> <p>Das anfallende Oberflächenwasser im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 441 soll im Bereich der Rampe sowie der Straße „Am Seedeich“ in das Hafenbecken eingeleitet werden. Hierdurch werden keine Verbandsgewässer tangiert. Der Bereich im Industriegebiet soll an das bestehende Oberflächenentwässerungskonzept des Flughafengeländes angebunden werden.</p> <p>Sofern hieraus eine Einleitung in die alte Lune und damit letztlich in unser Gewässersystem resultiert, fordern wir eine gedrosselte Einleitung von maximal 1,0 l/(2*ha). Vorab ist ein Sandfang mit Abscheidemöglichkeit gegenüber Leichtstoffen vorzuschalten.</p> <p>Gegen die direkte Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers im Bereich OTB (Bebauungsplan Nr. 445) in die Weser, bestehen aus unserer Sicht grundsätzlich keine Einwände.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Kreisverband der Wasser- und Bodenver- bände	Weiter bitten wir um Beachtung unserer mittelbaren Betroffenheit bezüglich des Neubaus des Offshore- Terminals in Bremerhaven. Hierzu verweisen wir auf unsere Stellungnahme zum wasserrechtlichen Plan- feststellungsverfahren für den Neubau des OTB vom 16.04.2013. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfö- gung.	Die Stellungnahme zum wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren wird im Rahmen dieses Verfahrens entsprechend berücksich- tigt.	
11	Freie Hansestadt Bremen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Ref. 23 Abschnitt 230 – Abfallüberwachung Ref. 24 – Bodenschutz Bussestraße 27-29 27570 Bremerhaven 20.03.2014	In der Anlage übersende ich Ihnen meine Stellung- nahme zu den o.g. Bauleitplanverfahren vorab zur Information. Das Originalschreiben erhalten Sie in den nächsten Tagen per Post. Mit Wirkung vom 1. Mai 2013 sind die Aufgaben und das Personal der Umweltbehörden (Abfall-, Boden- schutz- und Wasserbehörde) vom Hansestadt Bremi- schen Hafenamts auf den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr übertragen worden. Bitte ändern Sie meine Kontaktdaten (s. unten) in Ihrem Verteiler für zukünftige schriftliche Anfragen. Vielen Dank!		Mit der Bitte um Kenntnisnahme; der Verteiler wird entsprechend angepasst.
11-1	Freie Hansestadt Bremen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen 20.03.2014	Stellungnahme der Bodenschutzbehörde Das Plangebiet des B-Plans 441	Diese Angaben beziehen sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und werden daher im Zuge dieses Verfahrens entsprechend berücksichtigt.	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Freie Hansestadt Bremen Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	<p>Das Plangebiet des B-Plans 445 liegt westlich Straße „Am Seedeich“ innerhalb des Blexer Bogens und umfasst im Wesentlichen Weservordeichflächen.</p> <p>Die Landflächen des Plangebietes wurden bisher ausschließlich als Deichflächen genutzt. Hinweise auf frühere Nutzungen des Gebietes, die geeignet sind, Verunreinigungen des Untergrunds hervorzurufen, liegen nicht vor.“</p>		Mit der Bitte um Kenntnisnahme. Die Begründung wird um die nebenstehenden Aussagen ergänzt.
11-2	Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen 03.03.2014	<p>Stellungnahme der Wasserbehörde</p> <p>Bezug nehmend auf die o.g. Pläne nimmt die Wasserbehörde des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (Referat 32) wie folgt Stellung:</p> <p>Bebauungsplan Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“</p> <p>...</p> <p>Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore Terminal Bremerhaven (OTB)“</p> <p>Für die Einleitung des Niederschlagswassers in die Weser ist eine Erlaubnis von der Wasserbehörde des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (Referat 33) erforderlich.</p> <p>Der OTB grenzt an den vorhandenen Seedeich, der gemäß wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss vom Februar 2012 ertüchtigt werden muss. Durch den geplanten Terminal wird die planfestgestellte Deichgeometrie bzw. der Deichverlauf geändert. Die Anforderungen der EAK 2002 sind einzuhalten und die Umsetzung im Vorwege mit der Wasserbehörde des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (Referat 32) abzustimmen.</p>		<p>Kennntnisnahme; ein entsprechender Antrag auf Erlaubnis wird gestellt.</p> <p>Es erfolgt eine rechtzeitige Abstimmung mit dem Referat 32.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	Wir bitten nach Beschluss der Bebauungspläne um eine Ausfertigung für den wasserbehördlichen Voll- zug.		Entsprechende Ausfertigungen werden nach Abschluss des Ver- fahrens übersandt.
11-3	Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen 16.04.2014	<p>FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG¹ in Verbindung mit § 24 Abs. 2 BremNatG²</p> <p>Im Bereich B-Planes Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“ oder seinem Umfeld, mithin also im Wirkraum der Planung, liegen folgende NATU- RA2000-Gebiete, die von der Freien Hansestadt Bremen gemeldet wurden: FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ (DE 2417-370) sowie Vogelschutzge- biet „Luneplate“ (DE 2417-401).</p> <p>Für diese beiden NATURA2000-Gebiete habe ich die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen der jeweiligen Gebiete geprüft. Grundlage dafür war das Gutachten „Offshore- Terminal Bremerhaven (OTB) FFH- Verträglichkeitsstudien für die FFH- und Vogelschutz- gebiete im Wirkraum des Vorhabens“ der KÜFOG vom Oktober 2012 (im Folgenden: Verträglichkeits- studie). Dieses Gutachten ist Planunterlage b445o_07_ffh-vertraeglichkeitsstudien.pdf.</p> <p>Im Wirkraum des B-Planes Nr. 445 liegen außerdem folgende niedersächsische FFH- und Vogelschutzge- biete:</p> <p>FFH-Gebiet „Unterweser“ (DE 2316-331)</p>	Die im Plangebiet befindlichen NATURA2000- Gebiete werden nachrichtlich in die Planzeich- nung übernommen und in der Begründung thematisiert.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme, die NATURA2000-Gebiete wer- den nachrichtlich in die Plan- zeichnung übernommen und in der Begründung thematisiert.

¹ Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148) geändert worden ist.

² Bremisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 7. Mai 2010 (BremGBl. S. 316)

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	<p>FFH-Gebiet „Niedersächsisches Wattenmeer (DE 2210-301)</p> <p>FFH-Gebiet „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen" (DE 2517-331) Vogelschutzgebiet „Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer" (DE 2306-401)</p> <p>sowie das</p> <p>Vogelschutzgebiet „Butjadingen" (DE 2416-413).</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Gebiete sind ebenfalls in der genannten Verträglichkeitsstudie behandelt und fachlich plausibel bewertet, die eigentliche Verträglichkeitsprüfung für diese Gebiete obliegt aber nach dem Niedersächsischen Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19. Februar 2010 der Plangenehmigungsbehörde im Benehmen mit den (niedersächsischen) Naturschutzbehörden.</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens sind in der Verträglichkeitsstudie fachlich korrekt und nachvollziehbar dargestellt und begründet. Die Verträglichkeitsprüfung kommt daher zu folgenden Ergebnissen:</p> <p>Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Weser bei Bremerhaven" wegen der erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 1130 „Ästuarien" durch direkte Überbauung (25 ha), anlagebedingte Funktionsverluste (11,5 ha) und betriebsbedingte Unterhaltungsabgeregungen (1 ha). In Bezug auf die übrigen Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Weser bei Bremerhaven" sind anlage- oder betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.</p>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr</p>	<p>Weiter führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Luneplate“ in Bezug auf die Funktion als wichtiges Rast- und Mauergebiet für Wasser-und Watvögel, vor allem des Säbelschnäblers. Auf die übrigen Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes hat die Planung anlage- oder betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen.</p> <p>Die Prüfung der Verträglichkeit für dieses Vogelschutzgebiet nach § 34 BNatSchG ist nach Artikel 7 der EU-Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) zulässig, sobald dieses per Verordnung zum Vogelschutzgebiet erklärt ist. Dieses ist durch den Abschluss des Verfahrens zur Erklärung der Luneplate zum Naturschutzgebiet bis zum Beschluss über den B-Plan Nr. 445 gewährleistet.</p> <p>Gemäß § 34 Absatz 3 BNatSchG darf der B-Plan Nr. 445 nur zugelassen werden, „soweit es</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und 2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“ <p>Gemäß § 34 Absatz 5 BNatSchG sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Die EU-Kommission ist über die getroffenen Maßnahmen zu unterrichten. Diese Unterrichtung erfolgt auf einem von der Kommission herausgegebenen Formblatt über die oberste Naturschutzbehörde und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.</p>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr</p>	<p>Die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen sind fachlich von Größe und Planung her geeignet, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes NATURA2000 zu gewährleisten. Ob sie die entsprechenden Funktionen erfüllen, ist durch ein entsprechendes Monitoring zu überprüfen.</p> <p>Die vorgesehenen kohärenzsichernden Maßnahmen entsprechen den Schutz- und Erhaltungszielen betroffener FFH- bzw. Vogelschutzgebiete.</p> <p>Wie in der Verträglichkeitsstudie fachlich korrekt und nachvollziehbar dargestellt wird, haben die dort aufgeführten weiteren Vorhaben keine zusätzliche Beeinträchtigung der FFH-oder Vogelschutzgebiete zur Folge.</p> <p>Die Fahrrinnenanpassung der Unterweser wird als zum Zeitpunkt der Realisierung des OTB bereits erfolgt angesehen und daher als Vorbelastung bewertet. Sollte dieses durch Verzögerungen nicht der Fall sein, wäre dieses Vorhaben ggf. als weiteres Vorhaben, das mit dem beantragten Bau des OTB zusammen wirken kann, erneut zu prüfen.</p> <p>Diese Verträglichkeitsprüfung erfolgt unter der Voraussetzung der Einhaltung folgender Parameter der oberirdischen Anlagen, wie sie in der Verträglichkeitsstudie und den übrigen Unterlagen der Bewertung zu Grunde gelegt wurden:</p> <p>1. Begrenzung der zulässigen Lärmimmissionen auf max. 60 (nachts) bzw. 70 (tagsüber) dB(A)/m2</p>	<p>Der Anregung zur Überprüfung durch ein adäquates Monitoring wird im Zuge der Umsetzung des Vorhabens durch den Vorhabenträger nachgekommen.</p> <p>Es ist eine aktualisierte Fassung der Verträglichkeitsstudien nach § 34 BNatSchG für die FFH- und Vogelschutzgebiete im Wirkraum des Vorhabens "Offshore-Terminal Bremerhaven" erstellt worden, die die Fahrrinnen der Außenweser und Unterweser entsprechend dem jetzigen (Ausbau-)Zustand zugrunde legt.</p> <p>Die Anregung wurde bereits berücksichtigt. Die Begrenzung der Lärmimmissionen (flächenbezogene Schalleistungspegel) wurde bereits im Bebauungsplan fixiert (vgl. Planzeichnung – Nutzungsschablone und textliche Festsetzung § 2).</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Dieser Hinweis ist durch gleichlautende Festsetzungen zum Immissionsschutz bereits berücksichtigt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	<p>2. Höhenbegrenzung der zulässigen Bauwerke auf max. 150 m über der Terminaloberfläche.</p> <p>3. Lichtkonzept gemäß OTB-Planunterlage 13.11</p>	<p>Zur Gewährleistung der FFH-Verträglichkeit wird auf Grundlage der erfolgten Prüfung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (Stellungnahme vom 16.04.2014) die zulässige Höhe baulicher Anlagen auf max. 150 m über der Terminaloberfläche (entsprechend 157,5 m ü. NHN) im Bebauungsplan redaktionell fixiert.</p> <p>Im Zuge der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B wurde eine übergeordnete lichttechnische Gesamtbetrachtung und Lichtimmissionsprognose bezüglich zukünftiger Gewerbegebiete und Sondergebiete erstellt. Ziel war die Ausarbeitung lichttechnischer Planungsvorschläge zur Bestimmung künftiger zu erwartender Lichtimmissionen und die größtmögliche Minimierung umweltbelastender Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier. Die Ergebnisse der Lichtimmissionsprognose sind in der Begründung bereits wiedergegeben, eine genaue Zuordnung der gutachterlichen Äußerungen zum Bebauungsplan Nr. 445 ist nicht möglich, da sie auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B erstellt wurden.</p> <p>An die Beleuchtung des Hafens ergeben sich aus Gründen der Arbeitssicherheit Anforderungen an die Beleuchtung. Zudem ist ein sicherer 24-Stunden-Betrieb zu gewährleisten. So wird die konkrete Aufstellung der Leuchtmittel erst nach Vorlage des Betreiberkonzepts für den OTB festgelegt werden können und die im Konzept dargelegte mögliche Aufstellung der Leuchtmittel an den konkreten Bedarf konfiguriert werden.</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt. Planzeichnung und Begründung werden ergänzt.</p> <p>Der Anregung wird im Zuge der Umsetzung der Planung gefolgt, d.h. auf Ebene der Baugenehmigung wird sichergestellt, dass keine unzulässigen Lichtimmissionen entstehen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	<p>4. Einhaltung der südlichen Grenze des Terminals durch den Schwenkbereich von Suprastruktureinrichtungen.</p> <p>Diese Rahmenbedingungen der Suprastruktur sind daher als bauliche Festsetzungen in den B-Plan 445 aufzunehmen.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die erforderliche Beleuchtung während des Betriebs des Terminals wird allerdings mit Sichtblenden versehen und es erfolgt eine waagerechte Ausleuchtung, so dass Wirkungen auf die Fauna minimiert werden.</p> <p>Detailliertere Aussagen sind auf Bebauungsplanebene weder erforderlich noch möglich. Auf Ebene der Baugenehmigung wird sichergestellt, dass keine unzulässigen Lichtimmissionen entstehen.</p> <p>Die Einhaltung der südlichen Grenze des Terminals durch den Schwenkbereich von Suprastruktureinrichtungen ist eine nachgeordnete, genehmigungsrechtliche Fragestellung. Der angesprochene Schwenkbereich tangiert hier eine Bundeswasserstraße. Die Regelungen ergeben sich durch die Fachplanung unmittelbar.</p> <p>s.o.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12	Gemeinde Butjadingen Butjadinger Straße 59 26969 Butjadingen 28.03.2014	<p>Bezugnehmend auf mein Schreiben vom 06.03.2014 nimmt die Gemeinde Butjadingen zum o.g. Bauleitplanverfahren wie folgt Stellung:</p> <p>Der Rat der Gemeinde Butjadingen hat in seiner Sitzung am 27.03.2014 folgenden, einstimmigen Beschluss zum Verfahren gefasst:</p> <p>Die Gemeinde Butjadingen lehnt die geplante Errichtung eines Offshore-Terminals in Bremerhaven ab.</p>	<p>Im Schreiben vom 06.03.2014 wurde seitens der Gemeinde Butjadingen um Fristverlängerung gebeten. Diese wurde gewährt.</p> <p>Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Gemeinde Butjadingen</p>	<p>Wie Ihnen bekannt ist, haben die verschiedenen, wasserbaurechtlichen Maßnahmen der vergangenen Jahre bereits zu einer massiven Verschlechterung der Situation des Fedderwarder Priels geführt. Die nunmehr im Zusammenhang mit dem Bau des Offshore-Terminals geplanten Maßnahmen würde diese ohnehin schon nicht hinnehmbare Situation weiter verschlechtern und wird deshalb von der Gemeinde Butjadingen grundsätzlich abgelehnt.</p> <p>Die Ablehnung bezieht sich dabei im Wesentlichen auf folgende Bestandteile des Vorhabens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verklappung von Baggergut <p>Das verklappte Baggergut wird sich großflächig auf die Butjadingen vorgelagerten Platen verteilen und deren Morphologie möglicherweise zu Ungunsten des Fedderwarder Priels verändern.</p> <p>Die Verklappung des Baggergutes zerstören die Fischgründe und somit den Fischereistandort Fedderwardersiel. Es droht die Gefahr, dass Butjadingen durch den Rückzug der Fischerei eine seiner touristischen Hauptattraktion verliert.</p>	<p>Die genannten Sachverhalte für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens geregelt. Im Rahmen dieser Problemanalyse erfolgt daher lediglich eine zusammenfassende Darlegung.</p> <p>Die Verklappung von Baggergut findet auf ausgewiesenen Klappstellen der WSV statt. Die zu verklappenden Mengen sind mit rd. 175.000 m³ vergleichsweise gering. Weiterhin sind zur Verklappung von Baggermaterial auf die Klappstellen T1 und T2 Untersuchungen der BAW durchgeführt worden. Die Untersuchungen der BAW zeigen, dass zwar theoretisch jedes verklappte Sedimentpartikel weiträumig transportiert wird und z.B. in den Fedderwarder Priel gelangen kann. Die Betrachtung der Transportmengen unter Berücksichtigung des natürlichen Sedimenttransportgeschehens ergibt aber, dass nur auf der Klappstelle T1 und ihrem nächsten Umfeld (rd. 3 km) mit nennenswerten vorhabensbedingten Sedimentationshöhen zu rechnen ist. Nach diesen Berechnungen ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer vermehrten Verschlickung im Bereich Butjadingen kommt (BAW 2013, 2015).</p>	<p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Gemeinde Butjadingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sandentnahme <p>Im Fedderwarder Fahrwasser zwischen den km 74 bis km 90 und im Wangerooger Fahrwasser der Jade soll Sand entnommen werden. Es ist zu befürchten, dass sich die Morphologie des Weserästuars dadurch weiter zugunsten der Fahrrinne und zu Lasten der Nebenräume verändern wird. Dies wird dazu führen, dass sich die Verlandung des Fedderwarder Priels weiter beschleunigen wird.</p> <p>Auch die geplante Sandentnahme zerstört die Fischgründe und somit den Fischereistandort Fedderwardersiel. Es droht die Gefahr, dass Butjadingen durch den Rückzug der Fischerei eine seiner touristischen Hauptattraktion verliert.</p>	<p>Negative Auswirkungen auf die Fischerei sind nicht zu erwarten. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass für das Vorhaben rd. 3 Mio. m³ sandiges Material aus der Unterhaltung verwendet wird, welches folglich nicht verklappt werden muss. In der Summe wird bei Realisierung des Vorhabens damit insgesamt weniger Material verklappt als für den Fall, dass das Vorhaben nicht realisiert wird.</p> <p>Die Sandentnahmen in der Weser zwischen Weser- km 74,5 und Weser-Km 90 werden im Rahmen bereits genehmigter Sandentnahmen (d. h. im Zuge von Unterhaltung oder Weseranpassung) erfolgen. Diese Entnahme wäre insofern auch unabhängig zu dem Vorhaben OTB erfolgt, so dass eine durch das Vorhaben verursachte Beeinträchtigung durch die Sandentnahme nicht erkennbar ist.</p> <p>Die genannten Sachverhalte werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven geprüft.</p>	<p>Die Bedenken, dass sich die Sandentnahme ungünstig auf den Fedderwarder Priel auswirkt und Fischgründe zerstört werden, werden nicht geteilt, auch wenn die genannten Sachverhalte im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven geprüft werden.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Gemeinde Butjadingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Betrachtung der Summenwirkung <p>Dem Verfahren fehlt es an der Betrachtung der Summenwirkung aus</p> <ul style="list-style-type: none"> o früheren Weservertiefungen o der anstehenden Weservertiefung und o der bereits vollzogenen Häfenausbauten. <p>Die Betrachtung der Summenwirkung der bislang jeweils für sich betrachteten Einzelmaßnahmen ist nicht nur erforderlich sondern aufgrund der daraus jeweils resultierenden Belastungen für die Gemeinde Butjadingen geboten</p>	<p>Im Rahmen der Umweltfolgeabschätzungen wurde entgegen der Darstellung der Gemeinde sehr wohl eine Betrachtung der Summenwirkungen vorgenommen. Sowohl im Rahmen der Anträge nach Fachrecht als auch im Rahmen der Bauleitplanung wird auf entsprechende Summenwirkungen eingegangen.</p> <p>Die nebenstehend aufgeführten „Vorhaben“ sind bis auf die Weservertiefung planungsrechtlich als Vorbelastung einzustufen, da die Maßnahmen bereits genehmigt und umgesetzt sind. In Bezug auf die geplante Weservertiefung wurden die Antragsunterlagen (Planfeststellungsverfahren) für den OTB in Hinblick auf den Verkündungstermin des Bundesverwaltungsgerichtes zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser vom 11.07.2013 ergänzt. Nach dem Verkündungstermin konnte nicht ausgeschlossen werden, dass es durch die durchzuführende Ergänzungsplanung der WSV oder einen Vergleich zwischen der WSV und dem BUND zu einem geänderten Ausbaumumfang oder auch letztlich zu keiner Fahrrinnenanpassung der Weser kommt. Um sich im Verfahren OTB von den Unsicherheiten des weiteren Verlaufs des Ausbauvorhabens der Weser unabhängig zu machen, wurden Unterlagen erstellt, die auch die Fahrrinnen der Außenweser und Unterweser entsprechend dem jetzigen (Ausbau-)Zustand berücksichtigen. Auch diese Unterlagen schließen eine Betrachtung der Summenwirkung ein.</p>	<p>Die Bedenken zur fehlenden Betrachtung der Summenwirkung werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Gemeinde Butjadingen	<ul style="list-style-type: none"> • Das Vorhaben insgesamt <p>An zahlreichen Stellen entlang der Nordseeküste werden derzeit Offshore-Terminals bzw. Offshore-Häfen für Windkraftanlagen geplant oder befinden sich teilweise bereits im Bau. Die insofern erforderliche Koordinierung bzw. Kooperation zwischen den einzelnen Standorten, den betroffenen Bundesländern oder gar auf europäischer Ebene zur Vermeidung von Überkapazitäten ist nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und scheint außer Acht gelassen worden zu sein.</p>	<p>Das Erfordernis der Planung wurde gutachterlich belegt. Die Gutachter der Prognos (Gutachten 2012; S. 111) kommen zu dem Schluss, dass die Realisierung des OTB und der sich daran anschließenden Gewerbe- und Industrieflächen zu hohen regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekten führt. Die Gutachter halten fest, dass die angestrebten regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte mittel- und langfristig nur erzielt werden können, wenn eine adäquate Umschlaginfrastruktur zur Verfügung steht. Das regionalwirtschaftliche Potenzial lässt sich nur mit der Umsetzung des OTB erzielen (Gutachten 2012, Seite 118). Potenziellen weiteren Herstellern der Windenergiebranche bieten sich somit ohne den OTB keine konkurrenzfähigen Umschlagsmöglichkeiten.</p> <p>Die Bedarfs-Untersuchungen für den OTB wurden im Zuge des Verfahrens fortlaufend aktualisiert. Auch die jüngsten Gutachten von prognos (Juni 2015) und Planco (Juni 2015) stützen die 2012 getätigten Aussagen, dass der Bau des Spezialhafens von zentraler Bedeutung für den Industrie- und Hafenstandort ist und zur Optimierung der Infrastrukturbedingungen in Bremerhaven unabdingbar sei. Gemäß Prognos kann nur mit einem OTB das bestehende Windenergiecluster in Bremerhaven gesichert werden.</p>	<p>Die Bedenken, dass andere Standorte an der Nord- und Ostseeküste bei den Bedarfs-Untersuchungen nicht berücksichtigt wurden, werden nicht geteilt.</p> <p>Die Begründung wird um die aktuellen gutachterlichen Ergebnisse (Prognos 2015 und Planco 2015) ergänzt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Gemeinde Butjadingen	<p>Dies ist aus Sicht der Gemeinde Butjadingen schon deshalb erforderlich, weil diese Anlagen zum Teil mit öffentlichen Mittel finanziert werden.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Gemäß Planco könnte der OTB als einziger deutscher Heimathafen von Turbinenherstellern langfristig eine große Rolle spielen. Der Markt der Offshore-Wirtschaft in Europa wird sich voraussichtlich bis 2020/2022 auf Länder beschränken, die bereit sind in Vorleistung zu treten.</p> <p>Hinsichtlich der Kosten geht Planco davon aus, dass der Offshore-Strom im Jahr 2023 mit der Stromerzeugung aus anderen Energieträgern konkurrieren kann. Ab 2022 bis 2025 und darüber hinaus wird eine hohe Wirtschaftlichkeit des Terminals/Hafenstandorts prognostiziert.</p> <p>Gemäß Prognos kristallisieren sich die Standorte für Offshore Basishäfen immer stärker heraus. In der Nordsee sind dies neben Esbjerg, Eemshaven zukünftig auch Hull und – mit einem OTB – Bremerhaven. Steigende Anlagenrößen werden dazu führen, dass die Anzahl zu errichtender Windenergieanlagen sinkt. Ein ausreichend großes Marktpotenzial in der EU5 (Deutschland, Niederlande, Belgien, England und Dänemark) zur Auslastung des OTB sei aber weiterhin gegeben.</p>	

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
13	Geologischer Dienst für Bremen MARUM Leobener Straße 28539 Bremen 21.03.2014	Zum o.g. Bebauungsplan nehmen wir aus geowissenschaftlicher Sicht wie folgt Stellung: Auf der angefragten Fläche haben wir 15 Bohrungen im Archiv des GDfB. Die Bohrpunktkarte liegt diesem Schreiben bei (Anlage). Die Bohrungen hierzu können bei uns zwecks Auswertung eingesehen werden. Im Bereich der Weser besitzen wir keine Auswertungen über die Geotechnische Planungskarte Bremerhaven. Bei Nachfragen rufen Sie uns gern an. Anlage: Bohrpunktkarte		Mit der Bitte um Kenntnisnahme
14	Gewerbeaufsichtsamt des Landes Bremen - Arbeits- und Immissions- schutzbehörde - Bremerhaven Lange Straße 119 27580 Bremerhaven 20.02.2014	Gegen die im o. g. Entwurf getroffenen Ausweisungen und Festsetzungen bestehen grundsätzlich keine immissionsschutzrechtlichen Bedenken.		Mit der Bitte um Kenntnisnahme
15	Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen Freie Hansestadt Bremen Martinistraße 28 28195 Bremen 17.03.2014	Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB nimmt die Behörde des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wie folgt Stellung: ...		

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen</p>	<p>Zum Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven“:</p> <p>Erwägungen des Hochwasserschutzes und der Deichsicherheit</p> <p>Auf Seite 3 (Pkt. 2, letzter Absatz) der Begründung zum B-Plan wird die Lage der künftigen Treibselräumwege nicht eindeutig wiedergegeben. Der vorhandene bzw. planfestgestellte Treibselräumweg des Seedeichs wird über Rampen auf die Deichkrone geführt und verläuft auf dieser „hinter“ dem OTB. Abzweige des Weges führen jeweils auf die beiden Seitendämme. Es wird gebeten, die Lage des künftigen Treibselräumweges in der Begründung zum B-Plan räumlich zu präzisieren.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Es wird um Kenntnisnahme gebeten, dass SWAH im Rahmen des Anhörungsverfahrens gem. § 73 BremVwVfG für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren für den Neubau eines Offshoreterminals in Bremerhaven (OTB) bezogen auf die Hochwassersicherheit und die künftige Unterhaltung der Hochwasserschutzanlagen folgende Stellungnahme abgegeben hat:</p> <p>Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen ist aufgrund gesetzlicher Regelungen Unterhaltungspflichtiger für die Landes-Hochwasserschutzanlagen in Bremerhaven. Mit dem operativen Geschäft der Deichunterhaltung wurde die bremenports GmbH & Co. KG beauftragt.</p>	<p>Entsprechend der Anregung wird die Lage des künftigen Treibselräumweges in der Begründung gemäß der nebenstehenden Angaben räumlich präzisiert.</p>	<p>Der Anregung wird nachgekommen. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen</p>	<p>Der geplante Offshoreterminal liegt unmittelbar an der Hochwasserschutzanlage Seedeich. Durch den Bau und den Betrieb des Offshoreterminals darf die Hochwassersicherheit am Seedeich zu keiner Zeit beeinträchtigt werden. Die Zugänglichkeit zum Seedeich muss für die Deichunterhaltung und insbesondere im möglichen Deichverteidigungsfall jederzeit gewährleistet sein. Daher sind in den weiteren Planungsphasen (vor Bauausführung) folgende Maßnahmen mit dem Unterhaltungspflichtigen für den Seedeich abzustimmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Regelung der Baustelleneinrichtung und der Wegführung der Baustraße über den Seedeich, insbesondere während der Sturmflutzeit 2. die Darstellung der Hochwassersicherheit innerhalb der Baumaßnahme 3. die binnenseitige Gestaltung des Seedeichs insbesondere beidseitig der geplanten Rampe zum Offshoreterminal 4. die geplante Wegführung auf dem Seedeich, insbesondere die geplanten Rampen zur Straße „Am Seedeich“ und die Entwässerung der Rampen 5. die Regelung für die landseitige Zufahrt zum Zusatzliegeplatz 6. die Entwässerungsplanung des Offshoreterminals, insbesondere die Lage und Wirkung des Auslassbauwerks in Bezug auf den Seedeich 7. die Maßnahmen zur Vermeidung von Sandflug während der Bauphase 8. die Einzäunung des Offshoreterminals 	<p>Der Seedeich erfüllt als Landesschutzdeich weiterhin alleinig die gesetzliche Hochwasserschutzfunktion. Die Unterhaltung des Seedeiches und die Deichverteidigung werden durch die vorgesehene Wegführung weiterhin in vollem Umfang ermöglicht.</p> <p>Die genannten Punkte beziehen sich inhaltlich auf die Bauausführung. Die genannten Sachverhalte werden zudem vollumfänglich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt und sind somit nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen	<p>Darüber hinaus möchte ich auf Folgendes hinweisen:</p> <p>Bei einer möglichen Erhöhung des Seedeiches werden Flächen des Terminals/der Zuführung zum Terminal beansprucht. Die Verfügbarkeit dieser Flächen im Fall einer notwendigen Deicherhöhung muss gewährleistet sein.</p> <p>Der Deichkronenweg muss für den Unterhaltungspflichtigen durchgehend befahrbar sein. Im Bereich der Kreuzung mit der Terminal-Zufahrt ist eine Regelung mit dem Betreiber erforderlich.</p> <p>Eine Version dieser Stellungnahme wird parallel per E-Mail/Post an Sie versandt.</p>		Mit der Bitte um Kenntnisnahme
16	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Außenstelle Nordwest – Dezernat Regionales Management Schloßplatz 9 26603 Aurich 12.03.2014	<p>Ich bedanke mich für die Beteiligung an den o.g. Bauleitplanverfahren. Ich habe mich dem örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven dahingehend verständigt, dass Sie von dort eine gemeinsame Stellungnahme erhalten werden.</p> <p>Hinweis: Bitte ändern Sie in Ihrem Verteiler die Bezeichnung meiner Dienststelle (ehemals WSD Nordwest) in „Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Außenstelle Nordwest“.</p>		Kenntnisnahme; der Verteiler wird korrigiert
17	Stadt Nordenham Amt für Stadtentwicklung Walther-Rathenau-Str. 25 26954 Nordenham 20.03.2014	<p>Stellungnahme gem. § 4 (2) BauGB</p> <p>Seitens der Stadt Nordenham wird wie im Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B erneut wie folgt Stellung genommen:</p>		

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Stadt Nordenham	<p>1. Bei der naturschutzfachlichen Bewertung des Projektes wird die Fahrrinnenanpassung der Unterweser zum Zeitpunkt der Realisierung des OTB als bereits erfolgt angesehen und daher als Vorbelastung bewertet. Da dies tatsächlich nicht der Fall ist, ist der Bau des OTB mit dem Vorhaben Weservertiefung in der gemeinsamen Wirkung zu bewerten, da insbesondere die Auswirkungen nicht auseinanderhaltbar sind. Damit ist eine Untersuchung der Summenwirkung der vergangenen und geplanten Weservertiefungen sowie des beantragten OTB angezeigt.</p> <p>2. In der „wasserbaulichen Systemanalyse für das Offshore-Terminal Bremerhaven“ der Bundesanstalt für Wasserbau wird unter Punkt 11.3 ausgeführt, dass es zu einem vorhabenbedingten Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten kommt und tendenziell dadurch auch die Sedimenttransportmengen steigen. Wörtlich wird ausgeführt: „Da die Liegewanne eine Unstetigkeitsstelle für den Sedimenttransport bildet, bedeutet dies tendenziell eine Verstärkung der Sedimentationsmengen“. Diese Aussage bezieht sich auf den Titananleger.</p>	<p>Die Fahrrinnenanpassung der Unterweser ist als planfestgestellte Maßnahme als Vorbelastung dargestellt. Aufgrund des nicht abgeschlossenen Gerichtsverfahrens zur Fahrrinnenanpassung der Weser ist allerdings eine Neuurteilung des Vorhabens für den Fall, dass die Fahrrinnenanpassung nicht oder nur zum Teil umgesetzt werden sollte durch die Bereitstellung ergänzender Planunterlagen zum wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren erfolgt. Diese umfassen u. a. auch eine Neubetrachtung der hydrologisch-morphologischen Wirkungen sowie der Summenwirkungen.</p> <p>Die genannten Sachverhalte werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven behandelt. Im Rahmen dieses Verfahrens hat die Trägerin des Vorhabens zugesagt, die Kosten für die entstandenen Mehraufwendungen zu übernehmen. Es wird hierzu eine Beweissicherung erfolgen. Die konkrete Ausgestaltung der Beweissicherungsmaßnahmen wird erarbeitet. Sie ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum OTB.</p>	<p>Die Bedenken einer unzureichenden naturschutzfachlichen Bewertung des Vorhabens werden nicht geteilt. Die Gutachten sind im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den OTB ergänzt worden.</p> <p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Stadt Nordenham</p>	<p>Bei dem Titananleger handelt es sich um einen städtischen Anleger, es wird daher gefordert, in den Bebauungsplan Nr. 445 aufzunehmen, dass sich ergebende Mehrkosten, für die erforderlich werdenden Baggerarbeiten im Vergleich zu den bisher durchgeführten Baggerungen, durch den Vorhabenträger zu tragen sind. Gleiches gilt für den städtischen Anleger der Midgard-Pier Nord mit dem städtischen RoRo-Anleger und dem Fähranleger Blexen-Bremerhaven (Beteiligung der Stadt Nordenham an der Fährgesellschaft).</p> <p>Die Stadt bittet zudem um eine detaillierte Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die städtische Anlegestelle Union-Pier, auf den Nordenhamer Strand sowie auf den Sportboothafen Großensiel. Auswirkungen können sich aufgrund der Verengung der Weser sowie aufgrund der Verklappung von Baggergut ergeben.</p>	<p>In den wasserbaulichen Systemanalysen der BAW werden Betroffenheiten für den Bereich vom Anleger der Titan-Werke bis zum Anleger der Weserfähre hergeleitet: Tendenzielle (geringfügige) Zunahme der Baggermengen an Unstetigkeitsstellen (Liegewannen), Belastung durch Seegangsreflektion. Weiter ist dort ausgeführt: „Für die übrigen Anleger (Nordenhamer Ufer) sind keine nennenswerten Strömungsänderungen zu erwarten. Die Schwebstoffgehalte und Geschiebetransportmengen werden sich hier vorhabensbedingt nicht nennenswert verändern. Die Verstärkung des Seegangs durch vorhabensbedingte Reflektionswirkungen des OTB ist hier geringfügig. Mit einer nennenswerten Verschlechterung der Unterhaltungsbedingungen ist hier nicht zu rechnen.“</p> <p>Entsprechendes gilt für die in diesem Bereich oder weiter stromaufwärts gelegenen Strände, Häfen sowie die Union-Pier. Sofern ungeachtet der gutachterlichen Ergebnisse Regelungen zum Umgang mit Baggermengen als erforderlich angesehen werden, werden die Regelungen abschließend im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens behandelt.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Die Regelungen bezüglich Hydrodynamik und Transportprozesse erfolgen abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Stadt Nordenham	<p>3. Es werden keine Ausführungen zu einer möglichen Verschiebung der Brackwasserzone und damit zur Änderung des Salzgehaltes im Tränkewasser, wie bei der Weservertiefung vorausgesagt, gemacht. Es ist zu befürchten, dass es im Zusammenhang mit der Weservertiefung hier eine Verschärfung der Situation bei der Zuwässerung insbesondere auf der westlichen Weserseite geben wird. Die Auswirkungen sind zu ermitteln und in den Bebauungsplan Nr. 445 ist aufzunehmen, dass erst nach Umstellung der Zuwässerung mit dem Bau des OTB begonnen werden darf.</p>	<p>Entgegen der Darstellung der Stadt Nordenham werden in den wasserbaulichen Systemanalysen, die 2013 und 2015 für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren erstellt wurden, sehr wohl die Wirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Salzgehaltes und damit zu einer möglichen Verschiebung der Brackwasserzone dargelegt. Die lokale Zunahme des Salzgehalts liegt unter 0,6 ‰, die lokale Abnahme beträgt rund 1 ‰. Die vorhabensbedingten Änderungen des mittleren Salzgehaltes liegen überwiegend unter 0,4 ‰. Die größten Änderungen treten in den Flachwasser und Wattbereichen unmittelbar nördlich und südlich des Terminals, also auf der östlichen Seite der Weser, auf. Es handelt sich um Verlagerungen im Nahbereich des OTB, die sich aus den lokalen Strömungsänderungen ergeben. Eine vorhabensbedingte Stromaufverschiebung der Brackwasserzone ergibt sich nicht. Eine Zunahme der Salzkonzentration im Bereich von End- bzw. Zuwässerungseinrichtungen auf der westlichen Weserseite lässt sich aus den Ergebnissen der BAW nicht ableiten. Sofern ungeachtet der gutachterlichen Ergebnisse Regelungen zum Umgang mit der Zuwässerung als erforderlich angesehen werden, werden Regelungen hierzu abschließend im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens behandelt.</p>	<p>Eine Festsetzung, dass erst nach Umstellung der Zuwässerung mit dem Bau des OTB begonnen werden darf wird nicht getroffen. Ggf. erforderliche Regelungen werden abschließend im Rahmen des vorlaufenden wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Stadt Nordenham	<p>4. Der Inanspruchnahme von Flächen als Ausgleichsflächen im Stadtgebiet (hier: Kleinensiel Plate) wird widersprochen. Die Flächenressource an geeigneten Ausgleichsflächen für wasserbauliche Maßnahmen ist gering. Die Stadt Nordenham benötigt für zukünftige Projekte, z.B. für die Verfüllung der Fläche zwischen Midgard-Pier und Weserdeich, ebenfalls Ausgleichsflächen. Einer Zurverfügungstellung von Flächen im Stadtgebiet von Nordenham kann daher nicht zugestimmt werden.</p> <p>Die Stadt Nordenham unterstützt zudem auch im Interesse der Nordenhamer Bevölkerung die Bemühungen der Gemeinde Stadland, die Nutzung des Strandgeländes in Kleinensiel als einziges Naherholungsgebiet an der westlichen Unterweser durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen nicht in Frage zu stellen.</p>	<p>Flächen im Eigentum der Stadt Nordenham werden durch das Vorhaben nicht betroffen. Der Vorhabensbereich der Kleinensiel Plate ist ein bereits planfestgestelltes Kompensationsgebiet im Eigentum der Bundeswasserstraßenverwaltung, die der Maßnahmenumsetzung bereits zugestimmt hat. Vor dem Hintergrund der derzeitigen rechtlichen Situation und der Zielsetzung zur Entwicklung des FFH-Gebietes stehen der Nutzung des Gebietes für weitere Kompensationsmaßnahmen keine die Stadt Nordenham betreffenden städtebaulichen Aspekte entgegen. Hinzu kommt, dass in dem im Bereich der Stadt Nordenham gelegenen Abschnitt der Maßnahmenplanung lediglich geringfügige Modifikationen der bislang durchgeführten Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Der Großteil der geplanten Maßnahmen findet auf Flächen im Verwaltungsbereich der Gemeinde Stadland statt.</p> <p>Die Regelungen zur Kompensation erfolgen im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zum OTB.</p> <p>Die vorgesehenen Planungen im Bereich der Kleinensiel Plate haben keine Auswirkungen auf die Pläne der Gemeinde Stadland. Im Rahmen der Kompensationsplanung wurden die Planungsüberlegungen der Gemeinde sogar offensiv behandelt. Es ist insofern nicht erkennbar, dass die Pläne der Gemeinde Stadland infrage gestellt würden.</p>	<p>Die Kompensation wird abschließend auf der Ebene der vorlaufenden Planfeststellung geregelt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Stadt Nordenham	<p>5. Auch wenn die schalltechnischen Untersuchungen keine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte der TA Lärm ergeben haben, regt die Stadt Nordenham an, eine Verpflichtung zur Nachmessung nach erfolgter Inbetriebnahme des OTB in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Sollte es zu Blendungen infolge der Beleuchtung kommen, bittet die Stadt Nordenham vorsorglich darum, entsprechende Gegenmaßnahmen zu entwickeln.</p>	<p>Im Zuge der Planungen zum OTB wurden schalltechnische Gutachten für die Bau- und die Betriebsphase erstellt. Die entsprechende Untersuchung zur hier angesprochenen Betriebsphase kommt zu dem Ergebnis, dass die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Die vorliegenden schalltechnischen Gutachten waren auch Grundlage für die Festsetzung eines immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegels (IFSP) pro m² tags/nachts (FSP: Lwa= 70 dB (A) tags und 60 dB(A) nachts) im Sondergebiet „Hafen / Offshore Terminal“. Mit den Festsetzungen wird gesichert, dass die dem Gutachten zugrundeliegenden Emissionen eingehalten und damit eine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte ausgeschlossen wird.</p> <p>Die Ausleuchtung des Terminals wird nach arbeitstechnischen Vorgaben und explizit unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Wertigkeit und den Belangen der Schifffahrt erfolgen. Die Beleuchtung ist insoweit in Hinblick auf Raumaufhellung und Blendfreiheit so auszulegen, dass vermeidbare Auswirkungen im Umfeld des Terminals ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Entwicklung von weiteren Gegenmaßnahmen ist unter Einhaltung der arbeitsschutzrechtlichen Anforderungen gar nicht möglich.</p>	Den Anregungen wird nicht gefolgt; die Forderungen werden abgelehnt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Stadt Nordenham	<p>Ergänzend zu den o. a. Einwendungen und unabhängig von der Frage einer rechtlichen Betroffenheit in ihren eigenen Belangen bittet die Stadt Nordenham angesichts der mit dem Vorhaben unstreitig verbundenen Auswirkungen auf Landschaftsfunktionen sowie Flora und Fauna (Weltkulturerbe Wattenmeer) um eine Überprüfung, ob die mit dem Bau des OTB verfolgten Ziele nicht auch mit einer geringeren Kajenlänge als den geplanten 500 m erreicht werden können. Eine modifizierte Planung mit einer geringeren Kajenlänge würde eine weitergehende Schonung des Naturhaushalts ermöglichen und beispielsweise mit geringeren Verklappungsmengen sowie Ausgleichsflächen verbunden sein.</p> <p>Die bereits angesprochenen Folgewirkungen, u. a. auch für die touristischen Strukturen entlang der Unterweser, wären so geringer. Ein derartiger, modifizierter Planungsansatz des Vorhabenträgers ist bislang aber nicht erkennbar, sollte von diesem aber dringend geprüft werden Vor dem Hintergrund einer solchen Planung wären dann auch Lage und Anzahl der „Ersatzreedeliegeplätze“ sowie der Bedarf eines „OTB-Reserveliegeplatzes“, u. a. auch aufgrund von zusätzlichem Gefährdungs- sowie Behinderungspotential auf der Weser, erneut zu betrachten.</p>	<p>Im Rahmen der Antragsplanungen für den OTB wurden mehrere Berechnungen zum erforderlichen Flächenbedarf durchgeführt, die das Erfordernis hinsichtlich Größe und Ausdehnung belegen. Entsprechende Berechnungen sind in den Unterlagen „Bedarfsanalyse für eine Endmontage- und Verladeeinrichtung“ (2010) und „Aktualisierung und Vertiefung der Potentialanalyse“ (2012) dargelegt. Demnach ist das Vorhaben in der beantragten Größe erforderlich, sollen die regionalwirtschaftlichen Effekte ausgeschöpft werden. Im Zuge der evaluierten Bedarfsbetrachtung wurden 2014 „Ergänzende Anmerkungen zu denkbaren Maßnahmen, welche die Leistungsfähigkeit des geplanten OTB steigern könnten“ erstellt. Dieses Gutachten bestätigt gleichfalls die beantragte Flächengröße.</p> <p>Die Anlage des Terminals wird über das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren zum OTB geregelt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Prüfung des Flächenbedarfs als Grundlage für die erforderliche Alternativenprüfung bereits zu Beginn der Planungen zum OTB erfolgt ist. Zu den Berechnungen s. Anmerkung oben. Die Lage und Anzahl der Ersatzreedeliegeplätze wurde in enger Abstimmung mit der WSV festgelegt.</p>	Der Anregung einer Modifizierung der Planung in Bezug auf die Kajenlänge wird nicht gefolgt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Stadt Nordenham		Zur Abschätzung des Gefährdungs- und Behinderungspotentials sind außerordentlich umfangreiche Simulations-Studien für den Offshore-Terminal Bremerhaven erstellt worden. Des Weiteren wurden ein Vertäukonzept unter Berücksichtigung von Sunk- und Schwall, ein nautisches Gutachten zum Wasserstraßentransport liegender WKA-Sterne sowie ein Gutachten, welches sich mit den Auswirkungen des OTB auf die Sicherheit der Schifffahrt befasst, als Unterlagen für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren erstellt. Die Wirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion des Raumes sind gleichfalls umfangreich im landschaftspflegerischen Begleitplan sowie der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung“ dargestellt. Die Gutachten bilden die Wirkungen des OTB hinreichend ab. Eine erneute Betrachtung ist daher nicht erforderlich.	
18	Entsorgungsbetriebe Bremerhaven 17.03.2014	<p>Mit Schreiben vom 12.02.2014 baten Sie die Entsorgungsbetriebe Bremerhaven um Kenntnisnahme und Prüfung der Bebauungsplanentwürfe Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ und Nr. 445 „Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB)“.</p> <p>Unter Berücksichtigung der in der Begründung aufgeführten Belange der Schmutzwasserentsorgung bestehen keine Bedenken zu den genannten Bebauungsplänen.</p> <p>Wir weisen jedoch nochmals auf eine Notentlastungsleitung DN 1000 mit Auslauf in die Weser hin. Die Leitung befindet sich in unmittelbarer Nähe zum B-Plan-Gebiet Nr. 445 auf Höhe der Straße „Am Düker“.</p>	<p>Die Leitung befindet sich am äußersten nördlichen Rand des Geltungsbereiches innerhalb der öffentlichen Grünfläche. Eine Beeinträchtigung der Leitung durch den OTB ist nicht erkennbar.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>In die Begründung wird ein Hinweis auf die Leitung aufgenommen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
19	Magistrat Bremerhaven Amt 62 19.03.2014	<p>Zum o.g. Entwurf bestehen seitens des Amtes 62 folgende Bedenken und Hinweise.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Festlegung der Grenzen des Bebauungsplanes sowie der Baugrenzen ist aufgrund des Maßstabes (1:2.000) und der Definition des Mittleren Tidenhochwassers nicht genau genug und nicht eindeutig. - Die Kartengrundlage ist aus März 2002, somit 2 Jahre alt - Im Plankopf ist die Flur 2 aufgeführt, es handelt sich bei dem Plangebiet allerdings um die Fluren 10 und 15. - In der textlichen Beschreibung des Plangebietes fehlt eine Maßangabe (vermutlich m) - Der überwiegende Bereich befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen. - Der Stadt Bremerhaven entstehen voraussichtlich Grunderwerbskosten für die öffentliche Grünfläche 	<p>Die Vermaßung wird ergänzt, soweit auf vorhandene Flurstücke Bezug genommen werden kann.</p> <p>Dies ist nicht der Fall, da es um den Landes-schutzdeich, d.h. eine Landes-Hochwasser-schutzanlage, handelt, für die der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen unterhaltungspflichtig ist.</p>	<p>Der Planteil wird um eine Vermaßung ergänzt.</p> <p>Es wird eine aktuelle Kartengrundlage verwendet.</p> <p>Der Plankopf wird korrigiert.</p> <p>Die Maßangabe wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>
20	NaturFreunde Deutschlands Landesverband Niedersachsen e. V. Hildesheimer Str. 49 30880 Laatzen 23.02.2014	<p>Wir verzichten auf die Mitwirkung bei Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren in/im...</p> <p>Keine Teilnahme am Erörterungstermin.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich. Auf die Abgabe einer Stellungnahme wird verzichtet.</p>		<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
21	Landkreis Cuxhaven Amt für Bauaufsicht und Regionalplanung Bauleitplanung und Regio- nalplanung Vincent-Lübeck-Str. 2 27474 Cuxhaven 21.03.2014	Aus Sicht des Landkreises Cuxhaven bestehen keine Bedenken gegenüber den oben genannten Bauleitplanverfahren.		Mit der Bitte um Kenntnisnahme
22	LGLN Regionaldirektion Otterndorf Borriesstraße 46 27570 Bremerhaven 19.02.2014	Das Amt für Landentwicklung hat sowohl von Seiten der Flurbereinigung als auch der ländlichen Strukturförderung keine Bedenken bezüglich der Bauleitplanverfahren.		Mit der Bitte um Kenntnisnahme
23	NABU Bremen Vahrer Feldweg 185 28309 Bremen 21.03.2014	Ergänzende Stellungnahme Zunächst verweisen wir auf unsere Ihnen vorliegende Stellungnahme vom 8.4.13 zum Planfeststellungsverfahren OTB (in Kopie anbei), das bislang noch nicht abgeschlossen wurde. Wir halten alle dort geäußerten Bedenken und Einwendungen auch für dieses Verfahren vollumfänglich aufrecht.		Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Zum Bebauungsplan 445 Westlicher Fischereihafen laufen derzeit Verhandlungen über eventuelle Änderungen der privatrechtlichen Vereinbarungen der Stadt Bremerhaven mit den Umweltverbänden, hier dem NABU Landesverband Bremen, über die zu schützenden Flächen im Bereich des Flughafens Luneort. Ob diese Verhandlungen überhaupt zu einem Ergebnis kommen, ist fraglich. Der Versuch, diese nach derzeitiger Vertragslage zu schützenden Flächen mit einem B-Plan zu überplanen, ohne, dass diese Gespräche nennenswerte Ergebnisse gebracht hätten, werten wir als Affront.</p> <p>Wir behalten uns rechtliche Schritte gegen den B-Plan vor, sollte er vor einer erneuten privatrechtlichen Einigung beschlossen werden.</p> <p>Entsprechend lässt sich aus unserer nachfolgenden ergänzenden Stellungnahme auf keinen Fall eine irgendwie geartete Zustimmung zu den B-Plänen 441 oder 445 ableiten oder eine Bereitschaft, die privatrechtliche Vereinbarung zu ändern. Der NABU Landesverband Bremen lehnt die beiden oben genannten Vorhaben ab.</p>	Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und die Abwägung erfolgt somit im Zuge des Verfahrens für diesen B-Plan.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die geplante Gewerbefläche mit der zusätzlichen Kaje an der nordöstlichen Seite zum Fischereihafen ist völlig überdimensioniert. Es ist gerade weiter südlich eine große Gewerbefläche (Reithufer) für die Offshore-Industrie hergestellt worden, die noch längst nicht ausgelastet ist. Die jetzige Montage und Verschiffung der Offshore-Anlagen sind mit den vorhandenen Gegebenheiten gut zu bewältigen, die Ziele der Bundesregierung hinsichtlich Offshore-WKA's haben sich fast halbiert. Auch wenn die jetzige Krise in der Offshore-Industrie überstanden ist, sind die Kapazitäten in Bremerhaven völlig ausreichend. Falls das die Politik anders sieht, fordern wir aktuelle unabhängige Wirtschaftsgutachten, die einen neuen Offshore-Terminal und auch neue Gewerbeflächen rechtfertigen.</p>	<p>Die Gutachten zum Bedarf wurden regelmäßig fortgeschrieben. Mit den Ausarbeitungen von PLANCO und PROGNOSE (beide Juni 2015) liegen die letzten Überarbeitungen vor.</p> <p>PLANCO geht für Bremerhaven im Zeitraum 2021 bis 2025 von einem Marktpotenzial von jährlich 105 Offshore-Windenergieanlagen aus (Basisszenario). In einem optimistischen Szenario für 2021 und 2022 wird ein Marktpotenzial von 125 Anlagen im Jahr gesehen, für die Jahre 2023 bis 2025 sogar von 190 Anlagen im Jahr.</p> <p>Die jetzt ebenfalls vorliegende Aktualisierung der Potenzialanalyse durch die Prognos (Juni 2015) kommt zu dem Ergebnis, dass bezogen auf das Marktpotenzial, das von den Gutachtern in Umkreis von 200 bis 300 Seemeilen gesehen wird, am OTB ein Umschlag von 100 bis 140 Anlagen pro Jahr realistisch ist. Hinzu kommen laut Gutachtern die Zulieferungen von Einzelkomponenten zu weiter entfernten Standorten und der Umschlag von Onshore-Windturbinen.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Hier müssen die Standorte Cuxhaven, Nordenham, Emden und natürlich der Jade-Weser-Port mit berücksichtigt werden. Ein Kleinstaatendenken bei einem Projekt dieser Dimension darf es nicht geben. Es ist unverantwortlich, die Verfahren für die beiden Projekte jetzt so voran zu treiben, obwohl die Finanzierung, der Bedarf und die Wirtschaftlichkeit überhaupt noch nicht gesichert sind. Hier werden Millionen an Steuergeldern für die Planung ausgegeben, die aus unserer Sicht überflüssig sind. Es kann nicht sein, dass auch hier wieder ein Projekt in Bremerhaven völlig am Bedarf vorbei geplant wird (s. Hafentunnel).</p>	<p>Im Prognos-Gutachten 2015 wird ausgeführt, dass das im Jahr 2014 angepasste EEG der Offshore-Windbranche den seit langem benötigten sicheren regulatorischen Rahmen biete. Nachdem feststand, welche Ausprägungen das EEG haben wird, wurden sehr zeitnah weitere finale Investitionsentscheidungen für neue Offshore-Windparks getroffen. Dies ist ein Beleg des Vertrauens der Branche in die Neuausrichtung. Die Deckelung der Ausbauziele wird dabei seitens der Branche eher als Vorsichtsmaßnahme seitens der politischen Rahmensetzung wahrgenommen, um einem weiteren Anstieg des Strompreises entgegenzuwirken. Wenn die Industrie nachweist, dass die Stromgestehungskosten für Offshore-Windenergie sinken, dann besteht eine gute Chance, dass die Deckelung verändert bzw. angehoben wird.</p> <p>Gemäß Prognos 2015 kristallisieren sich die Standorte für Offshore Basishäfen immer stärker heraus. In der Nordsee sind dies neben Esbjerg, Eemshaven zukünftig auch Hull und – mit einem OTB – Bremerhaven.</p> <p>Das ausgeprägte Transfersystem, die sehr gute Ausstattung mit Forschungseinrichtungen und insbesondere die ansässigen Unternehmen, die fast alle Glieder der Wertschöpfungskette besetzen, verleihen dem Standort Bremerhaven ein Alleinstellungsmerkmal innerhalb der Branche.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Standorte wie Esbjerg, Cuxhaven oder zukünftig auch Hull verfügen ebenfalls über relevante Infrastrukturen, Transfersysteme oder Unternehmen aus dem Offshore-Bereich, ein Zusammenschluss der einzelnen Akteure aus den verschiedenen Bereichen des regionalen Innovationssystems findet sich in dieser charakteristischen Form eines Clusters allerdings nur in Bremerhaven. Neben diesen qualitativen Merkmalen verfügt der Standort bspw. mit seinen Erweiterungsflächen am seeschifftiefen Wasser zudem über eine sehr gute infrastrukturelle Ausstattung, für das der Offshore Terminal der entscheidende Baustein zur langfristigen Positionierung an der Spitze der europäischen Offshore Windenergie Standorte einerseits und zur Realisierung der umfassenden regionalwirtschaftlichen Effekte andererseits sein wird.</p> <p>Derzeit werden zahlreiche Windparkprojekte mit Eemshaven als Basishafen errichtet. Das Fehlen von Produzenten vor Ort kann sich aber als langfristiger Standortnachteil auswirken, wenn es zukünftig noch stärker darum geht, durch Optimierung der Logistikketten Kosteneinsparpotenziale zu heben. Letzteres gilt auch für Cuxhaven, wo zurzeit mit Ambau lediglich ein Turmhersteller als Produzent aktiv ist.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Es ist sehr deutlich, dass hier möglichst viel Geld im Voraus ausgegeben wird, um dann später das Argument zu haben, „man könne das Projekt nicht mehr stoppen, da man schon zu viel Geld investiert habe“. Als Stadtstaat hat Bremerhaven nur sehr begrenzte Flächen zur Verfügung, die deshalb behutsam „verbraucht“ werden müssen. Die für beide Vorhaben ca. 138 ha hochwertigste Biotopflächen dürfen nicht für so ein fragwürdiges Projekt für immer verloren gehen.</p> <p>Bei dem geplanten 105,4 ha großen Gewerbegebiet handelt es sich um einen hochwertigen Auwald mit Weidengehölzen, Röhrichflächen, Flachgewässern und Feuchtbrachen, die überwiegend die Wertigkeitsstufe 4 aufweisen. Die hierfür aufgeführten Kompensationsmaßnahmen sehen wir als völlig ungenügend an. Dieses wird bei der Kompensation für die Fledermäuse und für die Brutvögel deutlich.</p> <p>Bei den Fledermäusen wurden 7 verschiedene Arten kartiert, von denen 4 Arten sogar auf der Roten Liste stehen. Für die Fledermäuse sind die Weiden ein hochwertiger Nahrungssuchraum, da an Weiden eine sehr hohe Anzahl an Insekten leben. Deshalb muss die Fläche in ihrer ganzen Größe für die Fledermäuse erhalten bleiben. Es fehlt auch eine systematische Überprüfung von Höhlenbäumen, die den Fledermäusen als Tagesquartier dienen. Eine systematische Überprüfung muss sowohl im Sommer wie auch im Winter erfolgen.</p>	<p>Bremerhaven gehört weiterhin zu den führenden Standorten der Offshore-Windindustrie in Europa. Trotz der Diskussion über angepasste Ausbauziele und ein verändertes EEG konnte der Standort sich international behaupten. Nach Prognos 2015 sei zwar nicht mehr zu erwarten, dass die 2012 berechneten Effekte des best-case Szenarios vollumfänglich erreicht werden. Die im base-case Szenario ermittelten Effekte sind als minimale Untergrenze jedoch weiterhin realistisch.</p> <p>Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p> <p>Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Auch der Brutvogelbestand weist eine große Artenvielfalt auf. Allein 28 Arten sind artenschutzrechtlich zu betrachten und gehören der Nds/HB Rote Liste für gefährdete Arten an, so dass das Gebiet als Vogelbrutgebiet von landesweiter Bedeutung eingestuft werden muss. Die wertgebenden Arten sind Rohrweih, Wasserralle, Feldschwirl Schilfrohrsänger und Flussschwabe. Die aufgelisteten Vogelarten sind zum größten Teil genau an diese Jahrzehnte alte Landschaftsstruktur gebunden.</p> <p>Die Kompensationsflächen sind in verschiedene kleine Teilflächen gestückelt und liegen viel zu weit von Eingriffsort entfernt. Eine Teilfläche liegt z.B. in Reinkenheide. Hier soll ein Laub-Mischwald als Ersatz dienen. Diese Maßnahme entspricht in keinster Weise einem hochwertigen ca. 30-jährigen Auwald. Auch die Flächen nördlich der Geeste und an der Drepte entsprechen nicht dem Lebensraum im Eingriffsgebiet. Eine andere Teilfläche liegt an der Lüne, die aus unserer Sicht auf Grund ihrer Strukturarmut als Lebensraum auch nur sehr bedingt geeignet ist. Anhand dieser Aufzählung wird es deutlich, dass der Vorhabensträger keine zusammenhängende adäquate Kompensationsfläche zur Verfügung hat, wie es für diesen Eingriff nötig ist.</p> <p>Auch bei den Amphibien ist wieder eine Rote Liste Art, der Seefrosch, vorhanden. Und natürlich sind auch Kröten und Grasfrösche kartiert worden. Bei einer fast 100%igen Versiegelung der Fläche heißt das, dass man versuchen wird, die Tiere umzusiedeln. Dieses kann aber nicht funktionieren, da die Amphibien sehr stark an ihr Laichgewässer und auch ihrem Lebensraum gebunden sind. D.h., das man in Kauf nimmt, dass ganze Populationen zu Grunde gehen.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p> <p>s.o.</p> <p>s.o.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung		
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Im nördlichen Teil der Eingriffsfläche hat der NABU Bremerhaven Wesermünde sich jahrelang für den Erhalt von zwei Orchideenarten eingesetzt. (<i>Listera ovata</i>, <i>Epipactis helleborine</i>). Wir finden an keiner Stelle einen Kartierungshinweis und keine Berücksichtigung (z.B. Umsiedlung) für diese Arten.</p> <p>Da ganz deutlich zu erkennen ist, dass dieses hochwertige Biotop mit seinen verschiedenen Strukturen in Bremerhaven und „umzu“ nicht zu kompensieren oder zu ersetzen ist und keine Notwendigkeit für zusätzliche Gewerbeflächen vorhanden ist, lehnen wir den Bebauungsplan Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ ab.</p> <p>Zu dem Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal-Bremerhaven“ (OTB) verweisen wir nochmals auf unsere Stellungnahme vom 08.04.2013. Ganz aktuell zeigen die von unseren Experten ermittelten Zahlen von Rastvögeln, wie wertvoll die Weserwattflächen sind, trotz des schon vorhandenen Polders auf der Luneplate, der als Ersatz gebaut wurde und dessen Wirksamkeit wir anzweifeln:</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>8.9.2013</p> <p>190 Brandgänse</p> <p>1700 Krickenten</p> <p>33 Brachvögel</p> <p>900 Säbelschnäbler</p> <p>750 Lachmöwen</p> <p>1 Seeadler</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>14.3.2014</p> <p>130 Brandgänse</p> <p>500 Krickenten</p> <p>14 Brachvögel</p> <p>52 Säbelschnäbler</p> </td> </tr> </table>	<p>8.9.2013</p> <p>190 Brandgänse</p> <p>1700 Krickenten</p> <p>33 Brachvögel</p> <p>900 Säbelschnäbler</p> <p>750 Lachmöwen</p> <p>1 Seeadler</p>	<p>14.3.2014</p> <p>130 Brandgänse</p> <p>500 Krickenten</p> <p>14 Brachvögel</p> <p>52 Säbelschnäbler</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p> <p>s.o.</p> <p>Der Wert der Weserwattflächen für die Avifauna wird nicht angezweifelt. Die hohe Bedeutung schlägt sich auch in der Ausrichtung der Kompensationsmaßnahmen wieder, die in Hinblick auf die zu entwickelnden Funktionen, sehr stark auf die hier rastenden Vögel ausgerichtet wurde. Unter anderem wurde bereits eine vorlaufende, für bestimmte Vogelarten eine vorgezogene, Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) durchgeführt.</p> <p>Im Ergebnis ist festzustellen, dass bereits im ersten Jahr nach Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen dessen ökologische Funktion für die Avifauna nachgewiesen werden konnte. Der Nutzungsanteil des Tidepolders durch die betroffenen Populationen (Säbelschnäbler und Krickente) betrug für den Säbelschnäbler 45% und für die Krickente 69,4% und lag damit deutlich über den erforderlichen 10%, d.h. dem genutzten Flächenanteil, der durch den Bau des OTB verloren gehen wird.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Es wird über die Planfeststellung zum OTB sichergestellt, dass die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang dauerhaft erfüllen können.</p>
<p>8.9.2013</p> <p>190 Brandgänse</p> <p>1700 Krickenten</p> <p>33 Brachvögel</p> <p>900 Säbelschnäbler</p> <p>750 Lachmöwen</p> <p>1 Seeadler</p>	<p>14.3.2014</p> <p>130 Brandgänse</p> <p>500 Krickenten</p> <p>14 Brachvögel</p> <p>52 Säbelschnäbler</p>					

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		Die nahrungssuchenden Säbelschnäbler und Krickenten konzentrierten sich innerhalb des Polders auf den Bereich der CEF-Maßnahme und dessen unmittelbare Umgebung, so dass die Nutzung zu rd. 90% direkt der CEF-Maßnahme zugesprochen werden kann. Mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang erfüllt. Sofern erforderlich werden zur langfristigen Sicherung der Funktion des Tidepolders für die Populationen des Säbelschnäblers und der Krickente Maßnahmen zur Offenhaltung der Wattflächen getroffen. Die entsprechenden Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.	
	NABU Landesverband Bremen e. V. Contrescape 8 28203 Bremen	<p>Der NABU Landesverband Bremen e. V. lehnt die Errichtung eines Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) im Blexer Bogen aus naturschutzfachlichen Gründen und mangels Notwendigkeit ab. Wir begründen dies wie folgt:</p> <p>Zunächst einmal bezweifeln wir die Rechtmäßigkeit der Antragstellung und der Zuständigkeit. Das Vorhaben liegt in einer Bundeswasserstraße, entsprechend ist für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens die Bundeswasserstraßenverwaltung zuständig, nicht der Senat der freien Hansestadt Bremen. Auch ist bremenports ungeeignet das Verfahren für die Stadt durchzuführen, da das Unternehmen politisch gesteuert wird: Im Aufsichtsrat sitzen Bremerhavens Oberbürgermeister, der Bausenator und Staatsräte. Ein unabhängiges und objektiv nach der besten Lösung suchendes Verfahren kann so nicht gewährleistet werden. Allein aus diesem Grund ist das Planfeststellungsverfahren sofort einzustellen.</p>	<p>Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Bezug auf den OTB kollidiert die Planfeststellung nach dem WHG und den landesrechtlichen Bestimmungen nicht mit dem Planfeststellungsrecht des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Nach § 12 Abs. 1 WaStrG sind der Ausbau und der Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege Hoheitsaufgaben des Bundes. Unter Ausbau sind Maßnahmen – u.a. zur Umgestaltung einer Bundeswasserstraße oder ihrer Ufer – zu verstehen, die über die Unterhaltung hinausgehen und die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen.</p>	Die Bedenken bzgl. der Wahl des Verfahrens werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Dafür sieht § 14 WaStrG ein Planfeststellungsverfahren vor, das gem. § 45 WaStrG den Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes obliegt. Das Erfordernis der bundesbehördlichen Planfeststellung durch die Wasser- und Schifffahrtsbehörden des Bundes wird nicht schon dadurch ausgelöst, dass die Bundeswasserstraße durch ein Vorhaben berührt wird, selbst wenn der planerische Eingriff in die Bundeswasserstraße wie im hier vorliegenden Fall erheblich ist. Das Kriterium ist die Zweckbestimmung der Maßnahme: Nur wenn ein die Bundeswasserstraße berührendes Vorhaben bezweckt, deren Verkehrsfunktion als solche aus- oder umzugestalten, betrifft sie die Bundeswasserstraße „als Verkehrsweg“. Das Vorhaben OTB Bremerhaven hat den Zweck, eine Umschlagsanlage mit direktem Zugang zur Bundeswasserstraße Weser zu schaffen, zielt aber nicht darauf, den Verkehrsweg als solchen zu gestalten.</p> <p>Das Vorhaben ist auf die Nutzung Verkehrswegfunktion der Weser angelegt und darf diese nicht beeinträchtigen. Das bedingt einen planerischen Eingriff in die Bundeswasserstraße, hat aber nicht deren Verkehrsleistungspotential zum Ausgangspunkt und eigenständigen Zweck. Eine Planungszuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist hier nach nicht gegeben.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Ein klarer Verfahrensmangel des Planfeststellungsverfahrens ist die Aufteilung der Maßnahme in verschiedene eigenständige Verfahren. So wird der Flugplatz mit eigenständigem Verfahren für den OTB geschlossen, die darauf liegenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einzeln verhandelt. Eine Sicherungsspundwand am Kopf des Luneorthafens wird für den OTB beantragt und genehmigt. Der B-Plan 450 Luneplate wird für Offshore-Industrie aufgestellt, gleichwohl der OTB noch gar nicht genehmigt ist. Die Zufahrtsrampe zum OTB wird in gesondertem wasserrechtlichen Verfahren genehmigt und über B-Plan 441 Westlicher Fischereihafen vorbereitet. Auch die Kompensationsmaßnahmen an den Nebengewässern der Weser werden über gesonderte wasserrechtliche Verfahren geplant. Wir halten diese „Salamitaktik“ für unzulässig.</p>	<p>Dass die Erschließungsmaßnahme für den OTB nicht, wie von der Stellungnahme gefordert, im dortigen Planfeststellungsverfahren behandelt wird, steht im Einklang mit der neuerdings ergangenen höchstrichterlichen Rechtsprechung. In seiner Entscheidung zum Hafen Köln-Godorf hat das BVerwG klargestellt, dass die Planfeststellung eines Hafens als funktionale Gesamtheit von wasser- und landseitigen Betriebsanlagen nicht möglich ist, sondern es jeweils gesonderter Planfeststellungsverfahren bedarf.</p> <p>Die im südlichen Bremerhaven beabsichtigte Entwicklung ist basierend auf den Regelungen der Fachgesetze gleichfalls über verschiedene Planverfahren planungsrechtlich vorzubereiten und abzusichern. Eine über die planungsrechtlich zulässigen Möglichkeiten (v. a. §§ 75 und 78 VwVfG sowie die entsprechenden Vorschriften der Landes-VwVfG) hinausgehende Einkonzentrierung und die damit verbundene Kompetenzüberschreitung der jeweilig zuständigen Zulassungsbehörde würde zu einem Verfahrensfehler wegen Erlass eines Verwaltungsaktes durch eine unzuständige Behörde führen.</p> <p>Der Vorwurf, dass hier eine „Salamitaktik“ mittels Aufteilung in verschiedene eigenständige Verfahren betrieben wird, blendet zudem aus, dass die Gesamtwirkungen der Vorhaben auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung 10B zusammenfassend dargestellt und bewertet werden.</p>	<p>Die Bedenken bzgl. der Durchführung verschiedener Verfahren für die Entwicklung des südlichen Fischereihafengebietes werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung NABU Bremen</p>	<p>Es ist augenfällig, wie sehr die Umweltbelastungen des Offshore-Terminals in den Planungsunterlagen kleingeredet werden. Stattdessen werden z. B. die marginalen CO₂-Ersparnisse durch weniger Transportwege in grotesker Weise betont, gleichzeitig kein Wort über Dieselrußfilter bei Baumaschinen oder den Verladeschiffen verloren. Wir fordern für alle im Zusammenhang mit dem OTB stehenden Maschinen den Standard der Stufe HIB mit einem Wert für die Partikelmasse von 0025 g/kWh und zusätzlich Partikelfilter für alle Motoren.</p> <p>Für die Verklappung hunderttausender Kubikmeter Aushub sind angeblich keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten (S. 3 bremenports-Umweltauswirkungen). Die vorgesehen Klappstellen liegen im FFH-Gebiet „Unterweser“ geschädigt wird der Lebensraumtyp (LRT) „Vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt“. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sowohl bei der Bodenentnahme im FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ als auch beim Verklappen im FFH-Gebiet „Unterweser“ erhebliche Mengen Schlick aufgewühlt und benthische Organismen als auch wenig mobile Fischlarven u.a. der Finte durch absinkendes Sediment überdeckt und dadurch erheblich geschädigt werden können.</p>	<p>Ferner erfolgt in den FFH-Verträglichkeitsstudien auf Ebene der Bauleitplanung und des Fachplanverfahrens für den OTB eine Darstellung und Bewertung der im Zusammenwirken mit anderen Projekten auftretenden Wirkungen.</p> <p>Die nebenstehenden Ausführungen beziehen sich auf die Baumaßnahmen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht dieses Bebauungsplanverfahrens sind.</p> <p>Die neben- und nachstehenden Ausführungen beziehen sich auf die Baumaßnahmen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des Bebauungsplanverfahrens sind.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die Auffassung in den Antragsunterlagen, dass die Verklappung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets führt, ist falsch. Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt bereits dann vor, wenn ein Erhaltungsziel nur negativ berührt wird. Das ist hier der Fall durch Trübungen und Ablagerungen durch Baggerungen und Verklappung.</p> <p>Wir sehen auch keinen Nachweis der Notwendigkeit einer Sohlertüchtigung vor dem Hafenkai bzw. nicht in dieser Größe. Dadurch allein würden schon erhebliche Aushub- und Verklappungsmengen eingespart und Schadensminimierung betrieben.</p> <p>Die Argumentation, dass die Klappstellen T1 und T2 im FFH-Gebiet „Unterweser“ durch die Unterhaltungsbaggerei stark vorbelastet seien und man diese schädliche Maßnahme deshalb ruhig um 7,2% erhöhen dürfe, ist nicht nachvollziehbar (S. 116 bremenports-Umweltauswirkungen). Auch auf S. 77 bremenports-Umweltauswirkungen werden die erheblichen Baggerung und Trübungsfahnen immerhin im FFH-Schutzgebiet (!) schöngeredet. In diesem Bereich sind Eiderenten anzutreffen, die Klappstellen haben eine besondere Okotopfunktion für sie (S. 86 bremenports-Umweltauswirkungen). Wir sehen eine unzulässige Einschränkung der Jagdhabitats der Eiderenten durch die Verklappungen.</p> <p>Wir fordern eine Bewertung der Verklappung als wenn sie auf einer eigenständigen Klappstelle in einem FFH-Gebiet vorgenommen werden würde.</p>	<p>Die nebenstehende Ausführung bezieht sich auf einen späteren Wasserbereich und liegt damit außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Sohlertüchtigung nur partiell erfolgt und nicht den gesamten Liegeplatzbereich umfasst. Insofern ist dem hier eingeforderten Vermeidungsgebot durch die Planung bereits Rechnung getragen worden.</p> <p>Die nebenstehenden Ausführungen beziehen sich auf die Baumaßnahmen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens sind.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die Wasserinjektions-Baggerung lehnen wir aufgrund der Schädlichkeit und räumlichen Nähe zu wertvollen Brackwasserwatten ab. Auch die „nicht erhebliche Beeinträchtigung“ von Finte, Meer- und Flussneunauge (S.114/115 bremenports Umweltauswirkungen) in den FFH-Gebieten „Unterweser“ und „Weser bei Bremerhaven“ bezweifeln wir. Wir sehen eine erhebliche Beeinträchtigung von Finte, Meer- und Flussneunauge. Diese Transitstrecke und die erste Weserkurve, in die der OTB gebaut werden soll, ist ein wichtiger Rastplatz der Tiere während der osmotischen Anpassung vom Salzwasser ans Süßwasser der Laichgebiete.</p>	<p>Die Ablehnung der Wasserinjektions-Baggerung wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Unterhaltungsbereich außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans liegt. Der entsprechende Sachverhalt wird somit im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren behandelt.</p> <p>Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass die Unterhaltung mittels Wasserinjektions-Baggerung als Teil des Vorhabens in den Antragsunterlagen für das wasserrechtliche Verfahren beschrieben und hinsichtlich der Auswirkungen beurteilt wurde.</p> <p>Im Ergebnis wurden die Wirkungen der Wasserinjektion in Hinsicht auf die naturschutzfachlichen Eingriffsregelung für die Schutzgüter Biotoptypen, Makrozoobenthos und Fische als erheblich beurteilt. Des Weiteren wird die Unterhaltung für das FFH-Gebiet Weser bei Bremerhaven. sowohl für sich genommen als auch im Zusammenwirken als erheblich beurteilt.</p> <p>Die Kompensation der Beeinträchtigungen erfolgt unter Berücksichtigung der unterschiedlichen fachlichen und gesetzlichen Ansprüche im Rahmen der vorgesehenen Maßnahmen (Maßnahmen zur Eingriffsregelung und zum besonderen Biotopschutz sowie zur Kohärenzmaßnahmen).</p>	<p>Der Hinweis bezieht sich auf das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren und wird daher an dieser Stelle nur zur Kenntnis genommen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die Trübungsfahnen durch das Baggern, die Unterhaltungsbaggerung in der Liegewanne und das spätere betriebsbedingte Aufwühlen durch die nicht näher beschriebenen Errichterschiffe sind u. E. erhebliche Eingriffe ins FFH-Gebiet Weser bei Bremerhaven und müssen auch so bewertet werden. Durch Beunruhigung, Trübungen und Überdeckungen werden große Teile des sensiblen Ruhebereichs während der osmotischen Anpassung von Finte, Lachs, Meer- und Flussneunauge und anderen Wanderfischen gestört und sind nicht für die Tiere nutzbar.</p>	<p>Der Zufahrtbereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans. Die genannten Sachverhalte werden daher im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens „Offshore-Terminals Bremerhaven“ behandelt und sind somit nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die Wirkungen des Vorhabens auf FFH- und Vogelschutzgebiete sind in den Unterlagen zum Fachplanverfahren OTB untersucht, dargelegt und beurteilt worden. Gemäß § 34 Absatz 5 BNatSchG sind zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ Maßnahmen vorgesehen. Diese umfangreichen Maßnahmen werden in den Kompensationsbereichen Tegeler Plate, Neues Pfand, Kleinensiel Plate und Cappel-Süder-Neufeld-Süd durchgeführt.</p> <p>Hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Natura 2000-Gebiete wird in der Stellungnahme der Naturschutzbehörde Bremen dargelegt, dass die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen von Größe und Planung fachlich her geeignet sind, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes NATURA2000 zu gewährleisten. Die vorgesehenen kohärenzsichernden Maßnahmen entsprechen den Schutz- und Erhaltungszielen betroffener FFH- bzw. Vogelschutzgebiete.</p> <p>Die entsprechende Prüfung für diese Gebiete erfolgt im Rahmen der Planfeststellung im Benehmen mit den niedersächsischen Naturschutzbehörden.</p>	<p>Die Bedenken, dass die Wirkungen des Vorhabens im FFH-Gebiet Weser ungenügend berücksichtigt wurden, werden nicht geteilt, auch wenn über die Beachtung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden wird.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Der fehlende Respekt der Planer vor gesetzlichen Vorgaben und rechtlichen Rahmenbedingungen zeigt sich in Aussagen wie: „Im Rahmen der Antragsplanung zum OTB wurde die vorgesehene Anpassung der Unter- und Außenweser als planungsrechtlicher Ist-Zustand zugrunde gelegt“ (S. 10 bremenports-Umweltauswirkungen). Dies ist eine dreiste Verdrängung der Tatsache, dass derzeit ein Baustopp wegen der laufenden Klage vor dem Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig eingehalten wird. Auch die Umsetzung der Fahrrinnenanpassung bis Beginn der Bauarbeiten des OTB wird unterstellt - eine Vorwegnahme der Entscheidung bei laufender Klage! Andererseits geht man davon aus, dass wegen der Weseranpassung die Blexer Reede von max. 120m Schiffslänge auf 100 m reduziert werden würde (S. 12 bremenports-Umweltauswirkungen).</p>	<p>Als planfestgestelltes Vorhaben war die Fahrrinnenanpassung der Weser planungsrechtlich als Vorbelastung einzustufen, da die Maßnahmen bereits genehmigt und erwartungsgemäß vor Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses zum OTB umgesetzt werden sollte. Ein mangelnder Respekt vor gesetzlichen Grundlagen wird daher nicht gesehen. Im Hinblick auf den Verkündungstermin des Bundesverwaltungsgerichtes zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser vom 11.07.2013 wurden die Unterlagen ergänzt, da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass es durch die durchzuführende Ergänzungsplanung der WSV oder einen Vergleich zwischen der WSV und dem BUND zu einem geänderten Ausbaumumfang oder auch letztlich zu keiner Fahrrinnenanpassung der Weser kommt. Um sich im Verfahren OTB von den Unsicherheiten des weiteren Verlaufs des Ausbauvorhabens der Weser unabhängig zu machen, wurden daher Unterlagen erzeugt, die auch die Fahrrinnen der Außenweser und Unterweser entsprechend dem jetzigen (Ausbau-)Zustand berücksichtigen.</p>	<p>Die Bedenken, dass die gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen nicht berücksichtigt wurden, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung NABU Bremen</p>	<p>Und gleichwohl die Ankerlieger mit mehr als 100 m Schiffslänge von 123 Schiffen in 2002 auf 61 Schiffe in 2010 gesunken sind (S. 13 bremenports-Umweltauswirkungen), soll eine 300m lange Dalbenreihe als Ersatzreedepplätze stromaufwärts direkt an die wertvollen Schlickwatten ins FFH-Gebiet „Unterweser“ und ins Vogelschutzgebiet „Luneplate“ gebaut werden. Dieser LRT ist insbesondere für Säbelschnabler und Knäkente ein Nahrungs- und Ruhe-raum. Durch den Reedebetrieb werden die Tiere erheblich gestört, Wattbereiche in der Nähe der Dalbenreihe können von den Tieren nicht mehr genutzt werden. Wir sehen darin einen unzulässigen Eingriff ins FFH-Gebiet „Unterweser“ und Vogelschutzgebiet „Luneplate“.</p> <p>Ein Schlupfloch für eine höhere Lärmbelastung wird durch den möglichen Einsatz von Eimerkettenbaggern statt Hopperbaggern eröffnet (S. 42 bremenports-Umweltauswirkungen). Hierdurch können Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ durch verstärkte Scheuchwirkung und dadurch bedingten Nahrungshabitatsverlust oder zumindest Einschränkungen sich ergeben. Hier zeigt sich, dass die gesamte Planung ohne Rücksicht oder gar ernsthafte Einschränkungen durchgeführt wird. Wir fordern höchste technische Lärminderungsstandards für alle eingesetzten Baugeräte.</p>	<p>Die nebenstehenden Ausführungen beziehen sich auf Regelungen, die im Planfeststellungsverfahren getroffen werden und nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens sind. Der Zufahrtsbereich und auch die Ersatzreedeliegeplätze liegen außerhalb des Geltungs-bereichs des B-Plans. Das Vogeschutzgebiet Luneplate ist im übrigen von der Dalbenreihe nicht unmittelbar betroffen.</p> <p>Die genannten Sachverhalte werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven behandelt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass das angesprochene Schlupfloch durch den Einsatz eines Eimerkettenbaggers bereits bei genauerer Betrachtung der für die jeweiligen Baumaschinen angesetzten Schalleistungspegel nicht besteht. Bereits für den Hopperbagger wird ein Schalleistungspegel von 110 dB(A) angesetzt (vgl. Anlage A3 der Antragsunterlage 13.8), während der angesprochene Eimerkettenbagger auf 115 dB(A) beschränkt werden soll.</p>	<p>Die nebenstehenden Ausführungen beziehen sich auf Regelungen, die im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Sie werden daher hier nur zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anmerkungen beziehen sich auf das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren und werden daher an dieser Stelle nur zur Kenntnis genommen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Inakzeptabel ist die direkte Einleitung des Niederschlagswassers in die Weser (S. 45 / S. 105 bremenports-Umweltauswirkungen). Ohne Vorklärung, lediglich mit einem wie auch immer gearteten „Notsystem“ bei Stör- und Unfällen sollen die Niederschläge von 25 ha einfach in die Weser geleitet werden. Der OTB ist eine Industrieanlage bei der Hilfsmaschinen mit Hydraulik-und Getriebeölen sowie diverse Chemikalien, Rostschutzfarben etc. zur Anwendung kommen. Diffuse Emissionen sind da die Regel, nicht die Ausnahme.</p>	<p>Maßgeblich ist insoweit auch nicht, ob/welches eingesetzte Baugerät im Einzelnen welchen Schalleistungspegel aufweist, sondern, ob bei dem geplanten Bauablauf aus den voraussichtlich eingesetzten Baugeräten insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Schutzziele der umliegenden Schutzgebiete durch Lärm entstehen.</p> <p>Die Entwässerung des Terminals ist weder Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, in dem lediglich die Lage eines möglichen Auslaufbauwerks beantragt wurde, noch Gegenstand des B-Plans. Die Erlaubnis zur Einleitung von Wässern in die Weser wird separat auf Grundlage eines Betreiberkonzepts beantragt werden. Hintergrund für diese Vorgehensweise ist der Umstand, dass die planerische Konkretisierung des gesamten Entwässerungssystems im Detail erst dann sinnvoll ist, wenn die Planung der sog. Suprastruktur einschließlich der Art und des Umfangs der Oberflächenbefestigung durch den Betreiber des Terminals vorliegt.</p>	Die Bedenken werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	Wir sehen eine Gefährdung der in den FFH-Gebieten „Unterweser“ und „Weser bei Bremerhaven“ vorkommenden Finte, Meer- und Flussneunaugen, Lachse, allen anderen Fischen und benthischen Organismen durch chronische Einleitung von Betriebs- und Schmierstoffen und Chemikalien aus der Windkraftanlagenenerzeugung. Auch sehen wir einen Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie durch die Einleitung der diffusen Stoffeinträge. Wir fordern eine Vorklärung nach bestem technischen Standard aller anfallenden Niederschlagswasser des OTB.	<p>Hinsichtlich der Ausführungen zu den vermeintlich fehlerhaften Beurteilungen der Wirkungen auf Finte, Meer- und Flussneunaugen ist festzuhalten, dass die durch das Vorhaben ausgelösten Wirkungen auf die jeweiligen Arten (unter Berücksichtigung der Bedeutung dieses Raumes für die jeweiligen Arten) fachlich fundiert beschrieben und bewertet wurden (s. Antragsunterlagen 7.1 „Landschaftspflegerischer Begleitplan Offshore-Terminal Bremerhaven“ und 9 „Verträglichkeitsstudien nach § 34 BNatSchG für die FFH- und Vogelschutzgebiete im Wirkraum des Vorhabens“ für das Planfeststellungsverfahren Offshore-Terminal Bremerhaven). Reproduktionsgebiete und Vorkommensschwerpunkte der genannten Arten sind nicht betroffen; es entsteht keine vollständige Barrierewirkung (Ramm- und Baggertätigkeiten sind zeitlich begrenzt, die Rammarbeiten werden durch Vergrämnungsmaßnahmen begleitet und die Baggerung ist von geringerer Intensität).</p> <p>Dem ist hinzuzufügen, dass die Einleitung von Niederschlagswasser separat beantragt und die Erlaubnis an Qualitätsforderungen gebunden sein wird. Es wird sicherstellt werden, dass das abzuleitende Wasser den Qualitätsanforderungen der vorgesehenen Verbringungsart genügt.</p>	Die Bedenken werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
		<p>Ein großes Problem des Betriebes des OTB ist die enorme Scheuchwirkung der gesamten Hafenanlage, seiner in den Planunterlage nicht näher benannten Aufbauten und den möglicherweise senkrecht zu verladenden OWEA. Auf 500m Kajenlänge können vier Transport-und Installationsschiffe gleichzeitig beladen werden. Da die Ausgestaltung der Hafeninfrastuktur derzeit noch vollkommen ungeklärt ist, muss man vom worst-case-Szenario aus Naturschutzsicht ausgehen: Sechs bis acht OWEA werden gleichzeitig montiert, aufgerichtet und verladen.</p> <p>Danach wächst die nächste Reihe Windräder binnen weniger Tage in den Himmel: Komplette Anlagen mit Rotordurchmessern von 120 bis 150 m und mehr, dazu über 100m hohe Türme und 50 bis 60 m hohe Tripoden würden eine Gesamthöhe von über 200m erreichen. Angesichts der Entwicklung der letzten Jahre werden zukünftig auch weit höhere OWEAs entstehen. Entsprechend wird der Betrachtungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild (S. 50 bremenports-Umweltauswirkungen) wegen der hochaufgerichteten technischen Anlagen mit einem Radius von 4,5 km angenommen. Gleichwohl dies nicht die zukünftige Entwicklung berücksichtigt, zeigt diese Zahl jedoch eindrucksvoll die Reichweite der Auswirkungen.</p>	<p>Die zulässigen Nutzungen werden über den Bebauungsplan geregelt und sind dem Plan zu entnehmen. Die Wirkungen des OTB sind in den für das Fachplanverfahren erzeugten Unterlagen dargelegt. Auch auf mögliche Scheuchwirkungen wurde in den Unterlagen eingegangen. Die hier beschriebenen Scheuchwirkungen werden auch seitens der eingeschalteten Gutachter bestätigt und führen in letzter Konsequenz zu Kompensationsmaßnahmen, die im Rahmen des wasserrechtlichen Zulassungsverfahrens planfestgestellt werden.</p> <p>Im Rahmen der Auswirkungsprognosen wurde von einem Umschlagszenario ausgegangen, bei dem Anlagen auf dem Terminal montiert und umgeschlagen werden. Das hier beschriebene Szenario stellt aber eine Montagetechnik dar, die derzeit nicht praktiziert wird. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Anlagenteile zwar vormontiert aber nicht vollständig endmontiert und als vollständig montierte Anlage umgeschlagen werden. Insofern sind die im Rahmen der Wirkungsprognosen zu den Auswirkungen auf das Landschaftsbild angesetzten Höhen von 150 m konservativ angesetzt.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Für Gastvögel in diesem Gebiet wie Säbelschnäbler, Pfuhschnepfe, Weißwangengans, Goldregenpfeifer, Flussseseschwalbe, Bruchwasserläufer, Pfeifente, Krickente, Spießente, Knäkente, Sandregenpfeifer, Kiebitz, Alpenstrandläufer, Bekassine, Uferschnepfe, Löffelente, Gänsesäger, Großer Brachvogel, Rotschenkel, Flussuferläufer und weitere Arten wird die Scheuchwirkung des OTB immens sein. Durch den ständigen Wechsel von stehenden Anlagen und deren Abtransport wird die Gewöhnung unmöglich gemacht. Dazu drehen diese Anlagen sich nicht etwa gleichmäßig sondern werden montiert und verladen mit erheblicher Geräuschentwicklung, Knallereignissen durch herabfallende Teile oder unsanftes Absetzen, herumlaufenden Menschen und fahrenden Maschinen.</p> <p>Kurzum: Eine effektivere Vogelscheuche ist schwer vorstellbar. Dennoch nehmen die Planer nur eine Störwirkung des Betriebes des OTB bis gerade einmal 200m an (S. 87 bremenports-Umweltauswirkungen), was auch nur zu 8,7ha auszugleichender Fläche führt. In Tabelle 19 (S. 88 bremenports-Umweltauswirkungen) finden sich immerhin die Aussagen, dass die Lichtemissionen und die Störreize durch die Hafeninfrastuktur auf Gastvögel innerhalb 200m erheblich sind, dies sehen wir auch so, allerdings in einem erweiterten Radius von 500m.</p>	<p>Hinsichtlich der anlage- und betriebsbedingten Scheuchwirkung auf die im Umfeld des OTB bzw. der Dalben vorkommenden Gastvögel wurde eine Effektdistanz für erhebliche Beeinträchtigungen in einem Radius von 200 m um die Anlage angesetzt. Die Herleitung dieses Wertes erfolgte unter Berücksichtigung von Monitoringuntersuchungen im Bereich der Unterweser und von Literaturangaben. Insofern wird kein Anlass gesehen diese Herleitung infrage zu stellen und vorsorglich einen erweiterten Radius von 500 m anzusetzen.</p> <p>Auch ist die nebenstehende Darstellung, dass bis 200 m nur 8,7 ha Fläche auszugleichen wären, irreführend. Vielmehr wurde bei den genannten Planungen eine Kompensation von über 200 ha beantragt.</p>	Die Bedenken eines zu gering angesetzten Radius bzgl. der Scheuchwirkung während des Betriebs des Terminals werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Viele im Blexer Bogen rastende Vögel sind Nationalparkbewohner und Schwarmvögel und entsprechend scheu. Säbelschnäbler z. B. rasten und mausern an dieser Stelle. Dieser jährliche Federwechsel ist nicht nur physisch eine Belastung der Tiere. Durch die eingeschränkte Flugfähigkeit stehen die Vögel unter Stress. Dieser Stress wird durch Beunruhigung durch ständig wechselnde Störreize im Tag-und-Nacht-Betrieb des OTB deutlich verstärkt. Wir sehen hierdrin eine unzulässige und nicht ausgleichsfähige Handlung im Vogelschutzgebiet „Luneplate“ und FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“.</p>	<p>Der Hinweis, dass viele der im Blexer Bogen rastenden Vögel als Nationalparkbewohner und Schwarmvögel besonders scheu seien, ist in dieser allgemeinen Form nicht nachvollziehbar und im Übrigen unzutreffend. Es ist vielmehr zu berücksichtigen, dass der Betrachtungsraum durchaus vielfältigen Störungen unterliegt. So werden die an die Wattbereiche angrenzenden Wasserbereiche als Reede genutzt, der Deichbereich wird insbesondere im Sommerzeitraum (in dem die beispielhaft aufgeführten Säbelschnäbler den Raum zur Mauser aufsuchen) zur Erholung frequentiert, darüber hinaus befindet sich der Flugplatz Bremerhaven in unmittelbarer Nähe. Generell gilt der Säbelschnäbler als relativ unempfindlich gegenüber Siedlungen und Industrieanlagen, da er gerade in seinen Überwinterungsgebieten in Westafrika und Westeuropa Flussmündungen in unmittelbarer Stadt- und Hafennähe nutzt.</p>	<p>Die Bedenken, dass eine nicht ausgleichsfähige Handlung im Vogelschutzgebiet „Luneplate“ und FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ durchgeführt wird, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in den Unterlagen zum Fachplanverfahren das Thema der Störungen von Gast- und Brutvögeln sehr ausführlich diskutiert und die jeweiligen Störbereiche unter Berücksichtigung der artspezifischen Raumnutzung und der artspezifischen Empfindlichkeit berücksichtigt wurden. Richtigzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass sich die vom NABU angesprochenen 8,7 ha ausgleichender Fläche nur auf die Störbereiche, also die Bereiche, die durch das Vorhaben nicht direkt verändert werden, beschränkt. Weiterhin auszugleichen sind die Bereiche, die direkt vom Vorhaben in Anspruch genommen werden. Insgesamt trägt der NABU zum Thema Störung der Avifauna keinen neuen Sachverhalt vor, sondern beschränkt sich in der Stellungnahme darauf, die fachlich hergeleiteten Aussagen pauschal infrage zu stellen. Es besteht insofern kein Anlass, die entsprechenden Ergebnisse der Umweltfolgeabschätzung infrage zu stellen.</p> <p>Zudem wird in der Stellungnahme der Naturschutzbehörde Bremen vom 16.04.2014 hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Natura 2000-Gebiete festgestellt, dass die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen von Größe und Planung fachlich her geeignet sind, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes NATURA2000 zu gewährleisten. Die vorgesehenen kohärenzsichernden Maßnahmen entsprechen den Schutz- und Erhaltungszielen betroffener FFH- bzw. Vogelschutzgebiete.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Ob die vorgezogene CEF-Maßnahme im Tidepolder der Luneplate auch tatsächlich die gewünschten Erfolge bringt, bleibt zunächst abzuwarten. Wir hatten seinerzeit Zweifel u. a. wegen der wannenförmigen Gestaltung des Polders angemeldet. Auf keinen Fall kann die Vernichtung der für Säbelschnäbler und Krickente überlebenswichtigen Wattflächen als durch die CEF-Maßnahme ausgeglichen angesehen werden (S. 135 bremenports-Umweltauswirkungen). Die geplante CEF-Maßnahme ist habitatschutzrechtlich für das Vogelschutzgebiet ohne Belang.</p>	<p>Die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme wurde im Rahmen erster Monitoring-Ergebnisse gestützt. Für die CEF-Maßnahmen wurde von Juli 2013 bis August 2014 eine erste artenschutzrechtliche Erfolgskontrolle durchgeführt (KÜFOG 2014). Im Ergebnis ist festzustellen, dass bereits im ersten Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme der notwendige Ausgleich für den Verlust an Wattflächen durch den Bau des OTB erzielt werden konnte. Der Nutzungsanteil des Tidepolders durch die Populationen betrug für den Säbelschnäbler 45 % und für die Krickente 69,4 % und lag damit deutlich über den erforderlichen 10%, d.h. dem genutzten Flächenanteil, der durch den Bau des OTB verloren gehen wird. Die nahrungssuchenden Säbelschnäbler und Krickenten konzentrierten sich innerhalb des Polders auf den Bereich der CEF-Maßnahme und dessen unmittelbare Umgebung, so dass die Nutzung zu rd. 90% direkt der CEF-Maßnahme zugesprochen werden kann. Mit den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang erfüllt. Sofern erforderlich werden zur langfristigen Sicherung der Funktion des Tidepolders für die Populationen des Säbelschnäblers und der Krickente Maßnahmen zur Offenhaltung der Wattflächen getroffen.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Es wird durch den Träger des Verfahrens sichergestellt werden, dass die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang dauerhaft erfüllen können.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Sie würde nur dann eine Rolle spielen, wenn sie sicherstellen würde, dass es zu keinerlei Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets kommt. Das ist bei der Maßnahme schon deshalb nicht der Fall, weil damit die Beeinträchtigungen nicht verhindert werden, sondern lediglich an anderer Stelle eine Art artenschutzrechtlicher Ausgleich stattfinden soll. Der habitatschutzrechtliche Maßstab ist jedoch ein vollständig anderer als der im Artenschutzrecht.</p> <p>Für das weiter entfernt liegende Vogelschutzgebiet „Unterweser“ nehmen die Planer maximale Effektdistanzen von 500m und Fluchtdistanzen von 200 - 500 m an (S. 125 bremenports-Umweltauswirkungen). Es entsteht der Verdacht, dass hier Fluchtdistanzen angemessener und großzügiger bemessen werden, weil es nichts kostet. Während direkt am OTB die Tiere sich ab 200m Entfernung nicht mehr gestört fühlen dürfen, erhöht sich ihre Empfindlichkeit offensichtlich automatisch um mehr als das Doppelte, wenn sie die Grenze zum Vogelschutzgebiet Unterweser überfliegen haben. Wir fordern eine generelle Berücksichtigung der vollen Störwirkung auf 500m Radius um den OTB und eine entsprechende Versagung dieses dann realistischer eingeschätzten immensen und nicht ausgleichsfähigen Eingriffs.</p>	<p>s. vorhergehende Bewertung</p> <p>Hinsichtlich der angesprochenen Abweichungen bei den Entfernungangaben, bei denen Wirkungen auf die Avifauna zu erwarten sind, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass zwischen Effektdistanzen und Fluchtdistanzen zu unterscheiden ist. Als Effektdistanz wird die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet. Die Effektdistanzen, die bei GARNIEL & MIERWALD (2010) artspezifisch für alle Vogelarten angegeben werden, sind Ergebnisse aus einem F+E-Forschungsprojekt im Zusammenhang mit dem Straßenbau und Verkehr. Sie wurden auf der Grundlage empirisch erhobener Daten und der Auswertung einer Vielzahl von Untersuchungen als gut fundierte Anhaltspunkte für die Auswirkungen von Straßenverkehr auf Vögel ermittelt.</p> <p>Aus Mangel an entsprechenden Daten aus dem Kontext Hafenanlagen und Seeschiffahrtsstraßen wurde von den Gutachtern als Orientierungshilfe auf die Werte der Effektdistanzen zurückgegriffen.</p>	<p>Die Bedenken, dass Fluchtdistanzen nach Kostenaspekten unterschiedlich beurteilt wurden, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>In dieses Bild passt die Einschätzung, dass aufgrund der Vorbelastung durch Hafenanlagen am Vogelschutzgebiet Luneplate eine geringere Empfindlichkeit der Gastvögel gegenüber Störungen angenommen wird (S. 127 bremenports-Umweltauswirkungen). Immerhin zwickt die Planer dann doch wohl das Gewissen, so dass sie auch die mögliche Überschreitung der absoluten Toleranzgrenze immerhin als Möglichkeit in Betracht ziehen. Wir gehen von einer realen Gefahr aus, dass für Gastvogelarten „das Maß voll ist“ und sie das Gebiet meiden werden. Auch aus diesem Grund ist das Vorhaben abzulehnen.</p>	<p>Diese Werte sind mit großer Wahrscheinlichkeit für das aktuelle Vorhaben zu hoch angesetzt, wurden aber aus Vorsorgegründen in den Bereichen, wo keine Vergleichsmöglichkeiten und Erfahrungswerte aus ähnlichen Vorhaben (wie z.B. CT III, CT IIIa) existieren, angesetzt. Das trifft für den Bereich der EU-Vogelschutzgebiete „Unterweser“ und „Luneplate“ außerhalb der fahrwassernahen Wattflächen zu, die mit Sicherheit empfindlichere Bereiche aufweisen als das in unmittelbarer Fahrwassernähe befindliche Weserwatt südlich von Bremerhaven (KÜFOG 2013).</p> <p>Als Fluchtdistanz wird der Abstand bezeichnet, den ein Tier zu bedrohlich empfundenen Situationen wie natürlichen Feinden und Menschen einhält, ab der es die Flucht ergreift. Diese Werte sind zum einen artspezifisch aber auch situationsspezifisch sehr unterschiedlich. So sind beispielsweise die Fluchtdistanzen von Gänsen in Gebieten, in denen die Gänse bejagt werden, deutlich größer als in Gebieten, in denen Gänse nicht bejagt werden. Insofern sind diese Werte auf die jeweilige Situation abzustimmen.</p> <p>Fluchtdistanzen sind im Kontext des Vorhabens jedoch kaum relevant, da beim Bau und vor allem beim Betrieb des OTB routinemäßige Abläufe dominieren, die keine bedrohliche Situation für die Wasser- und Watvogelarten darstellen, die mit einer Flucht beantwortet werden müssten. Im Bereich des geplanten OTB geht es vielmehr um Meidungsdistanzen, die mit den Effektdistanzen zusammenhängen, die von Bau, Anlage und Betrieb des OTB ausgelöst werden.</p>	Die Bedenken werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Für den unmittelbar dem OTB benachbarten Bereich Bremerhavens liegen zahlreiche Untersuchungen vor, die auf den OTB übertragen werden können und die im LBP ausführlich dargestellt sind, z.B. Auswirkungen des Betriebs von CT III und Baumaßnahmen CT IIIa auf Gastvögel im Außendeich von Wedde-warden. Aus diesen Daten und Erfahrungen direkt vergleichbarer Vorhaben lassen sich Meidungsdistanzen wesentlich sicherer vorhersagen als anhand von Literaturwerten.</p> <p>Gleichwohl haben sich die mit dieser Frage beschäftigten Gutachter aber nicht nur auf die Daten aus Untersuchungen gestützt, sondern auch die Literatur ausgewertet (s.o.) und die veröffentlichten Daten in die Diskussion eingebracht, gerade in solchen Bereichen, für die keine vergleichbaren Daten aus der Umgebung vorliegen und/oder für besonders empfindliche Bereiche wie die EU-Vogelschutzgebiete außerhalb der Wattflächen und des direkten Fahrwassereinflusses. Ein solches Vorgehen zeigt, dass sich in diesem Fall sehr intensiv mit der Frage auseinandergesetzt wurde, bis zu welchen Entfernungen mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Ein schwerer Verfahrensmangel sind die unvollständigen Gutachten und die gerade einmal einjährige Zählung der Gastvögel (S. 131 bremenports-Umweltauswirkungen). Weder hier noch in der artenschutzrechtlichen Prüfung werden die Rohdaten gezeigt. Es ist uns nicht nachvollziehbar, ob z. B. vom Aussterben bedrohte und nach Anhang I EU-VSR geschützte Bruchwasserläufer selten in Einzelexemplaren oder knapp an der Grenze zur lokalen Bedeutung vorkommt. Auch können wir nicht nachvollziehen, wann und wie oft die Gastvögel erfasst wurden. Hier ist mindestens der Standard nach Südbeck et al 2005 einzuhalten.</p> <p>Auch die Untersuchung der Gastvögel in nur einer Saison (April 2009 bis März 2010) kann keine gesicherten Erkenntnisse über die Vorkommen von Gastvögeln geben. (S. 86 bremenports-Umweltauswirkungen, Tab. 2, S. 21 Anlage 8.1 Artenschutzrechtliche Prüfung) Eine saisonale Momentaufnahme wird z. B. durch Witterungseinflüsse stark beeinflusst. Hier müssen langjährige Bestandszahlen auch aus Hobby-Zählungen berücksichtigt oder weitere Untersuchungen angestellt werden. Eine einmalige Bestandsaufnahme ist für die Beurteilung eines FFH- und Vogelschutzgebietes weder fachgerecht noch zulässig.</p>	<p>Zum Vorwurf, dass die Unterlagen unvollständig seien und somit ein .schwerer Verfahrensmangel vorliege, ist anzumerken, dass die verwendeten Rohdaten im Rahmen der Beteiligung eingesehen werden konnten. Die Grundlagendaten liegen, entgegen der Darstellung des NABU für viele Jahre vor und sind in den Literaturverzeichnissen der jeweiligen Unterlagen dokumentiert.</p> <p>Im Rahmen des Antrags wurden entgegen der Darstellung des NABU auch Daten aus vorhergehenden Untersuchungen berücksichtigt (vgl. Ausführungen zum vorherigen Punkt). Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf den Umstand, dass der Planbereich hinsichtlich der Gastvögel zu den wohl bestuntersuchten Flächen in Bremerhaven gehört. In diesem Bereich wurden zahlreiche Kompensationsmaßnahmen umgesetzt und auch im Vorhabensbereich selber sind aufgrund vorlaufender Maßnahmen zahlreiche Untersuchungen durchgeführt. Die hierbei erhobenen Daten wurden im Rahmen der Umweltuntersuchen ebenfalls berücksichtigt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist der Vorwurf unzureichender Bestandserfassungen und zu kurzen Untersuchungszeiträumen nicht haltbar.</p>	Die Bedenken, dass die Gutachten unvollständig sind, werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Da Schweinswale v.a. im 2. Quartal (S. 70 bremenports-Umweltauswirkungen) gesichtet werden und das Weserästuar vermutlich auch als „Kinderstube“ nutzen, fordern wir einen Vergrämungs- und Rammstopp für die Monate Mai bis Juli. Da der Blexer Bogen trotz Schiffsbetrieb auch Jagdgebiet des Schweinswals ist, kommen die Planer zu der irrigen Annahme, der OTB würde die Tiere nicht einschränken (S. 72 bremenports-Umweltauswirkungen). Allerdings ist der Betrieb des OTB kein normaler Schiffsbetrieb: Bei der Verladung tonnenschwerer OWEA werden immer wieder starke Schallereignisse erzeugt, die durch die Schiffswände und Jack-up-Ständer in den Lebensraum der Tiere übertragen werden. Diese Gefährdung wurde in den Planunterlagen nirgends berücksichtigt.</p>	<p>Die nebenstehenden Ausführungen zu den Rammarbeiten beziehen sich auf Baumaßnahmen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des Bebauungsplanverfahrens sind. Ungeachtet dessen wird darauf verwiesen, dass die Bedeutung des Raumes als Teillebensraum für den Schweinswal bekannt ist. Allerdings ist bei der Beurteilung der vorhabensbedingten Wirkungen insbesondere während der Bauphase zu berücksichtigen, dass der Betrachtungsbereich nicht zum Hauptverbreitungsgebiet der Art gehört, sondern von dieser Art nicht gemieden wird. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist ein Vergrämungskonzept erstellt worden, um die Tiere vor dem Einfluss schädlicher Lärmeinwirkung während der Baumaßnahmen zu schützen.</p> <p>Hinsichtlich der betrieblichen Auswirkungen ist anzumerken, dass während des Beladevorgangs das Schiff im Regelfall ohne Betrieb der Hauptmaschine vor der Kaje liegt. Die Beladung erfolgt aufgrund der vergleichsweise empfindlichen Bauteile erwartungsgemäß mit sehr viel Fingerspitzengefühl, so dass starke Schallwirkungen nicht zu erwarten sind. Insofern ist davon auszugehen, dass die Verladung keine stärkeren Wirkungen entfaltet, als der bereits heute stattfindende Schiffsverkehr.</p>	<p>Die Bedenken, dass der Betrieb des Terminals zur Gefährdung von Schweinswalen führt, werden nicht geteilt. Über bauzeitlich zu ergreifende Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Schweinswals wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Für die Teichfledermäuse wird aufgrund einer mündlichen Auskunft eines Fledermausforschers erklärt, der Vorhabensbereich habe keine Bedeutung für Fledermäuse (S. 71 bremenports-Umweltauswirkungen S. 24 Anlage 8.1 Artenschutzrechtliche Prüfung). Da die Weser als großes Gewässer von Teichfledermäusen als Nahrungshabitat genutzt wird und das FFH-Gebiet „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen“ in 3km Abstand oder knapp 5 Fledermausflugminuten liegt (S. 120 bremenports-Umweltauswirkungen), gehen wir von Jagdflügen in dem recht naturnahen und insektenreichen Bereich entlang der Schilfflächen und Watten aus. Eine Bebauung durch den OTB würde Nahrungshabitate betreffen und damit die Tiere in ihrem Bestand einschränken. Wir fordern eine Standard-Untersuchung mittels Aufzeichnungs-Detektoren über eine Saison über die Fledermausvorkommen im weiteren Eingriffsgebiet.</p>	<p>In den Antragsunterlagen für das Fachplanverfahren OTB ist dargelegt, dass dem Bereich des Vorhabens keine Bedeutung für Fledermäuse zukommt. Es handelt sich bei dem Vorhabensbereich im Wesentlichen um Watt- und Wasserflächen in einem brackigen Flußabschnitt. Höhere Vegetation fehlt und die Besiedlung des Watts und des Wasserbereiches (Makrozoobenthos) lässt nicht darauf schließen, dass sich in dem Bereich zahlreiche Insekten, die als Nahrung für Fledermäuse dienen könnten, entwickeln. Insofern ist nachvollziehbar, dass ein derart unwirtlicher Bereich von Fledermäusen in erwähnenswertem Umfang nicht aufgesucht wird.</p> <p>Die mündliche Aussage von U. Rahmel beruht auf den Ergebnissen einer fledermauskundlichen Untersuchung, die im Bereich des Flughafens Luneort und der Luneplate, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vorhaben, durchgeführt wurden. Die Ergebnisse der Erfassungen bestätigen zudem die der Untersuchungen, die für den Integrierten Entwicklungsplan, IEP-Bericht 2007, von U. Rahmel durchgeführt wurden.</p> <p>Im Ergebnis kommt dem Vorhabensbereich keine Bedeutung als Nahrungsraum zu, auch Transferflüge finden hier nicht statt. Um eine Attraktion von Insekten und damit von Fledermäusen durch das Vorhaben zu vermeiden, wird – unter Berücksichtigung der arbeitstechnischen Anforderungen - die Beleuchtung des Terminals entsprechend gewählt.</p>	<p>Die Bedenken, dass das Nahrungshabitat der Teichfledermäuse eingeschränkt wird, werden nicht geteilt</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) gibt einen Europäischen Rahmen zum Schutz der Gewässer und ihrer ökologischen Leistungsfähigkeit. Durch das grobe Raster der Qualitätsstufen führt der Verlust und die Verschlechterung von 13 ha aquatischen Lebensraumes angeblich zu keiner Verschlechterung der Zustandsklasse der WRRL (S. 138 bremenports-Umweltauswirkungen) - so kann der Sinn dieser Richtlinie auch ausgehebelt werden. Wir bezweifeln die Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens.</p>	<p>Unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung wurde im Rahmen des Fachplanverfahrens die Unterlage zur WRRL auf eine neue Basis gestellt. Dieses neue Gutachten wurde einer erneuten Trägerbeteiligung zugeführt. Die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die zu beachtenden Qualitätskomponenten wurden umfassend beschrieben und bewertet. Die Teilkomponenten sind dabei vollumfänglich berücksichtigt worden, so dass hinsichtlich der Auswirkungsprognose kein Defizit erkennbar ist.</p> <p>Im Hinblick auf die chemischen und allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponenten kommt das Gutachten zum Ergebnis, dass diese lokal geringfügig negativ verändert werden; die Beeinträchtigung sich nicht auf den gesamten Wasserkörper auswirkt. Desgleichen gilt für die benthische Wirbellosenfauna und die hydromorphologischen Qualitätskomponenten in Bezug auf die Veränderung und wiederholte Störung des Sedimentes durch die Unterhaltung. Eine Verschlechterung für den gesamten Wasserkörper wird für die Qualitätskomponenten Fische und für die benthische Wirbellosenfauna und hydromorphologischen Qualitätskomponenten in Bezug auf die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben konstatiert.</p> <p>Die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen weiteren Maßnahmen sind allerdings in der Lage durch die Entwicklung ästuariner Strukturen die Beeinträchtigungen in erheblichen Umfang zu minimieren, so dass keine Verschlechterung des ökologischen Potentials verbleibt.</p>	<p>Die Bedenken zur Rechtmäßigkeit des Vorgehens werden nicht geteilt; über die Rechtmäßigkeit des Vorgehens wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Aus formalen Gründen möchten wir hier unsere Bewertung der erheblichen Wirkungen des geplanten OTB-Baus auf die Natur in tabellarischer Form ergänzen:</p>	<p>Diese Aussage wurde auch vor dem Hintergrund getroffen, dass dem Verlust von 17,942 ha Wattflächen (KBO) im Übergangsgewässer eine Entwicklung von Wattflächen bzw. Ufer-Röhrichten mit zusammen rd. 35 ha gegenüber steht. Diese Wattflächen werden im selben Wasserkörper (Übergangsgewässer) entwickelt und können die Funktionen der verlorenen Wattflächen übernehmen.</p> <p>Des Weiteren greift die Ausnahmeregelung nach § 31 WHG, da Gründe von übergeordnetem Interesse vorliegen und die Ziele nicht anders erreicht werden können und alle Maßnahmen ergriffen werden, um die negativen Auswirkungen auf das Gewässer zu verhindern.</p> <p>Auf die nebenstehenden Aussagen wird im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Bezug genommen. Sie sind nicht Gegenstand des dieses Bauleitplanverfahrens.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung																																			
	Fortsetzung NABU Bremen	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="593 331 689 384">Artname</th> <th data-bbox="696 331 792 384">Naturschutz- rechtliche Relevanz</th> <th data-bbox="799 331 896 384">Ort des Vorkommens</th> <th data-bbox="902 331 1048 384">Wirkfad der potentiellen Beeinträchtigung</th> <th data-bbox="1055 331 1173 384">Untersuchungs- mangel der UVU</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="593 389 689 544">Schweinswal</td> <td data-bbox="696 389 792 544">Art des FFH-Anhangs II und IV, bes. geschützte Art der BArtSchV</td> <td data-bbox="799 389 896 544">FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“</td> <td data-bbox="902 389 1048 544">baubedingt vertreiben und ggfls verletzen Rammarbeiten, das Gehör, Baggerungen und Verklappungen beeinträchtigen Jagdhabitate betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet</td> <td data-bbox="1055 389 1173 544">falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, kein Rammstopp in der Geburtsphase und Jungenaufzucht</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 549 689 651">Teichfledermaus</td> <td data-bbox="696 549 792 651">RL 2, Art des FFH-Anhangs II und IV</td> <td data-bbox="799 549 896 651">FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“</td> <td data-bbox="902 549 1048 651">baubedingt beeinträchtigen die Baumaschinen die Jagdhabitate betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen</td> <td data-bbox="1055 549 1173 651">mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 655 689 758">Wasserfledermaus</td> <td data-bbox="696 655 792 758">RL 5, Art des FFH-Anhangs IV</td> <td data-bbox="799 655 896 758">FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“</td> <td data-bbox="902 655 1048 758">baubedingt beeinträchtigen die Baumaschinen die Jagdhabitate betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen</td> <td data-bbox="1055 655 1173 758">mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 762 689 895">Großer Scheibenbauch</td> <td data-bbox="696 762 792 895">Rote Liste</td> <td data-bbox="799 762 896 895">FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“</td> <td data-bbox="902 762 1048 895">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet</td> <td data-bbox="1055 762 1173 895">falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 900 689 1034">Aal</td> <td data-bbox="696 900 792 1034">Rote Liste</td> <td data-bbox="799 900 896 1034">FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“</td> <td data-bbox="902 900 1048 1034">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet</td> <td data-bbox="1055 900 1173 1034">falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 1038 689 1136">Meerforelle</td> <td data-bbox="696 1038 792 1136">Rote Liste</td> <td data-bbox="799 1038 896 1136">FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“</td> <td data-bbox="902 1038 1048 1136">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen</td> <td data-bbox="1055 1038 1173 1136">falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien</td> </tr> </tbody> </table>	Artname	Naturschutz- rechtliche Relevanz	Ort des Vorkommens	Wirkfad der potentiellen Beeinträchtigung	Untersuchungs- mangel der UVU	Schweinswal	Art des FFH-Anhangs II und IV, bes. geschützte Art der BArtSchV	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt vertreiben und ggfls verletzen Rammarbeiten, das Gehör, Baggerungen und Verklappungen beeinträchtigen Jagdhabitate betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, kein Rammstopp in der Geburtsphase und Jungenaufzucht	Teichfledermaus	RL 2, Art des FFH-Anhangs II und IV	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen die Baumaschinen die Jagdhabitate betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen	mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,	Wasserfledermaus	RL 5, Art des FFH-Anhangs IV	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen die Baumaschinen die Jagdhabitate betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen	mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,	Großer Scheibenbauch	Rote Liste	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art	Aal	Rote Liste	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation	Meerforelle	Rote Liste	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien		
Artname	Naturschutz- rechtliche Relevanz	Ort des Vorkommens	Wirkfad der potentiellen Beeinträchtigung	Untersuchungs- mangel der UVU																																			
Schweinswal	Art des FFH-Anhangs II und IV, bes. geschützte Art der BArtSchV	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt vertreiben und ggfls verletzen Rammarbeiten, das Gehör, Baggerungen und Verklappungen beeinträchtigen Jagdhabitate betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, kein Rammstopp in der Geburtsphase und Jungenaufzucht																																			
Teichfledermaus	RL 2, Art des FFH-Anhangs II und IV	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen die Baumaschinen die Jagdhabitate betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen	mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,																																			
Wasserfledermaus	RL 5, Art des FFH-Anhangs IV	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen die Baumaschinen die Jagdhabitate betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen und Lichtemissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen	mangelnde Untersuchung der Artenzahlen, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art,																																			
Großer Scheibenbauch	Rote Liste	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art																																			
Aal	Rote Liste	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation																																			
Meerforelle	Rote Liste	FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien																																			

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
Fortsetzung NABU Bremen	Große Schlangennadel	Rote Liste FFH-Gebiete „Unterweser“ „Weser Bremerhaven“	und bei baubedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	osmotischen Adaptation falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art
	Sechase	Rote Liste FFH-Gebiete „Unterweser“ „Weser Bremerhaven“	und bei baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art
	Meerneunaage	Art des FFH- Anhangs II, Rote Liste FFH-Gebiete „Unterweser“ „Weser Bremerhaven“	und bei baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nicht- berücksichtigung der Wichtigkeit einer störfreien osmotischen Adaptation
	Flussneunaage	Art des FFH- Anhangs II und V Rote Liste FFH-Gebiete „Unterweser“ „Weser Bremerhaven“	und bei baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen auch von Larvenstadien betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen auch von Larvenstadien anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertetfalsche Einschätzung	falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nicht- berücksichtigung der Wichtigkeit einer störfreien osmotischen Adaptation

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen		Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung	
Fortsetzung NABU Bremen			<p>all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation</p>			
		Finte	Art des FFH-Anhangs II und V Rote Liste FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet		falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation
		Atlantischer Lachs	Art des FFH-Anhangs II und V Rote Liste FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen betriebsbedingt stört Schall durch Umschlag, Schiffsbetrieb am OTB und Ersatzliegeplätzen; Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen stören die Jagdhabitate weithin insbesondere durch Trübungen und Schlickfahnen und Überdeckungen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet		Nichtberücksichtigung der Art, falsche Einschätzung all dieser Wirkungen als nicht erheblich auf die Art, Nichtberücksichtigung der Wichtigkeit einer störungsfreien osmotischen Adaptation
		Makrozoobenthos, insbes. Corophium lacustre Assiminea grayana Sertularia cupressina	alle Rote Liste 3 FFH-Gebiete „Unterweser“ und „Weser Bremerhaven“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen die Lebensräume weithin insbesondere durch Überdeckungen betriebsbedingt stören Unterhaltungsbaggerungen & Verklappungen weithin insbesondere durch Überdeckungen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen und 6,5ha Liegeplätze entwertet		falsche Einschätzung der Erheblichkeit bei Solltiefenerstellung, Verklappung und Änderung der Gewässer-morphologie
		Säbelschnäbler	Art des Vogelschutzrichtlinien-Anhangs I Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und international bedeutenden Mauserrastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der		Störadius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störadius

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung															
	Fortsetzung NABU Bremen	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="607 341 696 762">Pfuhschnepfe</td> <td data-bbox="703 341 792 762">Art des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I</td> <td data-bbox="799 341 889 762">Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“</td> <td data-bbox="896 341 1030 762">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlagebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel</td> <td data-bbox="1037 341 1149 762">falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangliegen nicht berücksichtigt</td> </tr> <tr> <td data-bbox="607 767 696 1013">Weißwangen- gans Goldregenpfeifer Flusseschwalbe Bruch- wasserläufer Blässgans</td> <td data-bbox="703 767 792 1013">Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I Rote Liste</td> <td data-bbox="799 767 889 1013">Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“</td> <td data-bbox="896 767 1030 1013">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlagebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel</td> <td data-bbox="1037 767 1149 1013">Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangliegen nicht berücksichtigt</td> </tr> <tr> <td data-bbox="607 1018 696 1152">Pfeifente Krickente Spießente Knäkente Sandregenpfeifer Kiebitz Alpen- strandläufer Bekassine Uferschnepfe</td> <td data-bbox="703 1018 792 1152">Rote Liste</td> <td data-bbox="799 1018 889 1152">Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“</td> <td data-bbox="896 1018 1030 1152">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb,</td> <td data-bbox="1037 1018 1149 1152">Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum</td> </tr> </table>	Pfuhschnepfe	Art des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I	Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlagebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangliegen nicht berücksichtigt	Weißwangen- gans Goldregenpfeifer Flusseschwalbe Bruch- wasserläufer Blässgans	Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I Rote Liste	Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlagebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangliegen nicht berücksichtigt	Pfeifente Krickente Spießente Knäkente Sandregenpfeifer Kiebitz Alpen- strandläufer Bekassine Uferschnepfe	Rote Liste	Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb,	Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum		
Pfuhschnepfe	Art des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I	Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlagebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangliegen nicht berücksichtigt															
Weißwangen- gans Goldregenpfeifer Flusseschwalbe Bruch- wasserläufer Blässgans	Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I Rote Liste	Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreedee am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlagebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangliegen nicht berücksichtigt															
Pfeifente Krickente Spießente Knäkente Sandregenpfeifer Kiebitz Alpen- strandläufer Bekassine Uferschnepfe	Rote Liste	Gastvogel im Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenebetrieb,	Störradius ist mit 200m falsch angesetzt, aufgrund der extremen Höhe der Hafenanlagen und OWEA min. 500m Störradius falsche Einschätzung der Störwirkung der Ersatzreedee auch zum															

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung																									
	Fortsetzung NABU Bremen	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="593 343 698 475">Löffelente Gänseäger Großer Brachvogel Rotschenkel Flussuferläufer</td> <td data-bbox="705 343 788 475"></td> <td data-bbox="795 343 900 475"></td> <td data-bbox="907 343 1057 475">Lichtemissionen 300m lange Ersatzreed am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel</td> <td data-bbox="1064 343 1176 475">Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 480 698 571">Eiderente</td> <td data-bbox="705 480 788 571">Art der BArtSchV</td> <td data-bbox="795 480 900 571">Gastvogel im Vogelschutzgebiet und „Unterweser“</td> <td data-bbox="907 480 1057 571">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum betriebsbedingt stören Unter- haltungsbaggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum</td> <td data-bbox="1064 480 1176 571">falsche Einschätzung der Erheblichkeit</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 576 698 831">Brandgänse</td> <td data-bbox="705 576 788 831">Art der BArtSchV</td> <td data-bbox="795 576 900 831">Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“</td> <td data-bbox="907 576 1057 831">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreed am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel</td> <td data-bbox="1064 576 1176 831">Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung des Mäuserplatzes im Watt</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 836 698 1018">Trauer- seeschwalbe Zwerg- seeschwalbe</td> <td data-bbox="705 836 788 1018">Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I</td> <td data-bbox="795 836 900 1018">Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“</td> <td data-bbox="907 836 1057 1018">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel</td> <td data-bbox="1064 836 1176 1018">Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung des Nahrungsgebietes</td> </tr> <tr> <td data-bbox="593 1023 698 1200">Wanderfalk Seeadler Rohrweihe</td> <td data-bbox="705 1023 788 1200">Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I</td> <td data-bbox="795 1023 900 1200">jüngere Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“</td> <td data-bbox="907 1023 1057 1200">baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen insbeson- dere auch auf die Beutevögel 300m lange Ersatzreed am</td> <td data-bbox="1064 1023 1176 1200">Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung Gerade diese Greife haben besonders hohe Fluchtdistanzen</td> </tr> </table>	Löffelente Gänseäger Großer Brachvogel Rotschenkel Flussuferläufer			Lichtemissionen 300m lange Ersatzreed am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt	Eiderente	Art der BArtSchV	Gastvogel im Vogelschutzgebiet und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum betriebsbedingt stören Unter- haltungsbaggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum	falsche Einschätzung der Erheblichkeit	Brandgänse	Art der BArtSchV	Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreed am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung des Mäuserplatzes im Watt	Trauer- seeschwalbe Zwerg- seeschwalbe	Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I	Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung des Nahrungsgebietes	Wanderfalk Seeadler Rohrweihe	Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I	jüngere Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen insbeson- dere auch auf die Beutevögel 300m lange Ersatzreed am	Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung Gerade diese Greife haben besonders hohe Fluchtdistanzen		
Löffelente Gänseäger Großer Brachvogel Rotschenkel Flussuferläufer			Lichtemissionen 300m lange Ersatzreed am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Hochwasserrastplatz Einflugstörung/Barriere wirkung für Zugvögel die die Weser von der Nordsee her entlangfliegen nicht berücksichtigt																									
Eiderente	Art der BArtSchV	Gastvogel im Vogelschutzgebiet und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum betriebsbedingt stören Unter- haltungsbaggerungen & Verklappungen den Nahrungssuchraum	falsche Einschätzung der Erheblichkeit																									
Brandgänse	Art der BArtSchV	Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen 300m lange Ersatzreed am Watt entwertet den Nahrungsraum durch akustische und optische Störreize, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung des Mäuserplatzes im Watt																									
Trauer- seeschwalbe Zwerg- seeschwalbe	Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I	Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen anlegebedingt werden 18ha Lebensraum entzogen, die Anlage wirkt als Flugbarriere für ziehende Vögel	Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung des Nahrungsgebietes																									
Wanderfalk Seeadler Rohrweihe	Arten des Vogel- schutzrichtlinien- Anhangs I	jüngere Gastvogel in Vogelschutzgebieten „Lüneplate“ und „Unterweser“	baubedingt beeinträchtigen Baggerungen & Rammungen den Nahrungssuchraum und Rastplatz betriebsbedingt stört die optische Scheuchwirkung der Hafenanlagen des OTB und der zu verladenden OWEA, akustische Scheuchwirkung durch den Hafenbetrieb, Lichtemissionen insbeson- dere auch auf die Beutevögel 300m lange Ersatzreed am	Nichterwähnung und Nichtberücksichtig- ung Gerade diese Greife haben besonders hohe Fluchtdistanzen																									

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung										
	<p>Fortsetzung NABU Bremen</p>	<table border="1" data-bbox="607 341 1160 544"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Wird entwertet den Nahrungsräum durch akustische und optische Störreize, Lichtmissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen, die</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Terrestrische Wirbellose</td> <td></td> <td>Eingriffsgebiet, Zufahrten</td> <td>hier ist v.a. die Lebensraumzerstörung und Lockwirkung von Licht anzuführen. Nicht alle im Hafen verwendeten Lichtquellen werden insektenfreundlich sein (z. B. Fahrzeuge) und zu erheblichen Verlusten führen</td> <td>Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung</td> </tr> </table> <p>Wir sehen die Effekte auf das Landschaftsbild baubedingt, betriebsbedingt und anlagebedingt als erheblich sowohl optisch als auch akustisch auf Eigenart und Schönheit und die Erholungsfunktion an.</p> <p>Wir sehen im OTB eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete „Weser bei Bremerhaven“ und Unterweser und dem Vogelschutzgebiet „Luneplate“. Die relevanten Arten nach Anhang II werden u.E. erheblich durch Bau und Betrieb, insbesondere durch Baggerarbeiten und Verknappungen aber auch die Scheuchwirkung der Hafenanlage, der Verladung von OWEA und die Ersatzreedepplätze beeinträchtigt.</p>				Wird entwertet den Nahrungsräum durch akustische und optische Störreize, Lichtmissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen, die		Terrestrische Wirbellose		Eingriffsgebiet, Zufahrten	hier ist v.a. die Lebensraumzerstörung und Lockwirkung von Licht anzuführen. Nicht alle im Hafen verwendeten Lichtquellen werden insektenfreundlich sein (z. B. Fahrzeuge) und zu erheblichen Verlusten führen	Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung	<p>Die Feststellung, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen sich erheblich auf das Landschaftsbild auswirken, wird geteilt und deckt sich mit den Aussagen in den Antragsunterlagen für das Verfahren nach Fachrecht, welche die Grundlagen für die Angaben im Umweltbericht bilden. Die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben in die Eingriffsfolgenbewältigung eingestellt.</p> <p>Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Weser bei Bremerhaven“ wegen der erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 1130 „Ästuarien“ durch direkte Überbauung, anlagebedingte Funktionsverluste und betriebsbedingte Unterhaltungsbaggerungen. In Bezug auf die übrigen Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind bei Durchführung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan für den OTB dargestellten sowie in der natur-schutzfachlichen Beurteilung gemäß § 8 Abs. 2 BremNatG genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.</p>	<p>Die Feststellung, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen sich erheblich auf das Landschaftsbild auswirken, wird geteilt. Die erheblichen Beeinträchtigungen werden im Zuge vorgesehener <u>AR</u> Kompensationsmaßnahmen kompensiert; über die Maßnahmen wird im Planfeststellungsverfahren entschieden.</p> <p>Die Bedenken, dass über die im Fachplanverfahren dargelegten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Weser bei Bremerhaven“ und Vogelschutzgebietes „Luneplate“ hinausgehenden Beeinträchtigungen bestehen, werden nicht geteilt.</p>
			Wird entwertet den Nahrungsräum durch akustische und optische Störreize, Lichtmissionen anlagebedingt werden 25ha Lebensraum entzogen, die											
Terrestrische Wirbellose		Eingriffsgebiet, Zufahrten	hier ist v.a. die Lebensraumzerstörung und Lockwirkung von Licht anzuführen. Nicht alle im Hafen verwendeten Lichtquellen werden insektenfreundlich sein (z. B. Fahrzeuge) und zu erheblichen Verlusten führen	Nichterwähnung und Nichtberücksichtigung										

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Gleichwohl wir weder eine ausreichende Planbegründung noch Wirtschaftlichkeit noch nautische Möglichkeit für den OTB an dieser Stelle sehen und die Einstellung des Verfahrens fordern, wollen und müssen wir uns zu den Kompensationsmaßnahmen äußern. Wir tun dies für den Fall dass wider Erwarten und gegen jeglichen gesunden Menschenverstand die Planungen weiterverfolgt werden und wir in einer gerichtlichen Auseinandersetzung für die Natur wenigstens einen angemessenen Ausgleich erreichen müssen.</p> <p>Da juristisch eine Nachreichung von Stellungnahmen nach Ende der Einwendefrist nicht möglich ist, sind wir zu diesem Schritt gezwungen. In keiner Weise ist dies Verhalten ein irgendwie geartetes Einverständnis mit dem Bau des OTB seitens des NABU!</p>	<p>Weiter führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Luneplate“ in Bezug auf die Funktion als wichtiges Rast- und Mauergebiet für Wasser- und Watvögel, vor allem des Säbelschnäblers. Auf die übrigen Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes hat das Vorhaben bei Durchführung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten sowie in der naturschutzfachlichen Beurteilung gemäß § 8 Abs. 2 BremNatG genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen.</p> <p>In der Stellungnahme der Naturschutzbehörde Bremen vom 16.04.2014 hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Natura 2000-Gebiete ist dargelegt, dass die Auswirkungen des Vorhabens in der Verträglichkeitsstudie 2014 fachlich korrekt, nachvollziehbar dargestellt und begründet sind.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die Kompensationsmaßnahmen für das Vorhaben sind grundsätzlich unzureichend. Dies soll anhand folgender Eingriffe gezeigt werden:</p> <p>Als Ersatzreedepplätze soll eine 300m lange Dalbenreihe stromaufwärts direkt an die wertvollen Schlickwatten ins FFH-Gebiet Unterweser" und ans Vogelschutzgebiet Luneplate gebaut werden Nach unserer Interpretation soll es dafür keinerlei Ausgleich geben. Wir halten diesen Eingriff erheblich und fordern einen angemessenen Ausgleich für die Natur.</p> <p>Der besondere Wert und die Schutzwürdigkeit des Naturraumes in den eingegriffen wird, ist eine Seltenheit. Nahezu alle Ästuare in Europa sind stark verbaut, weshalb sie gemäß Anhang 1 der FFH-Richtlinie als Lebensraumtyp 1130 besonderen Schutz genießen.</p> <p>Kennzeichnend ist hier der Übergang vom Süßwasser-Fluß in das Salzwasser-Meer. Schon wenige Meter flußauf- öder abwärts liegen andere chemische und physikalische Parameter und damit geänderte Artenzusammensetzungen vor. Für wandernde Fische ist es eine physische Herausforderung, sich vom Salz- ans Süßwasser anzupassen und umgekehrt. Diese osmotische Adaption bedeutet Stress für den Körper die Tiere brauchen Ruhe.</p>	<p>Die Ersatzreedee befindet sich nicht im Geltungsbereich des vorliegenden B-Plans 445. Über das Vorhaben wird im Rahmen der Planfeststellung entschieden. Gleichwohl ist anzumerken, dass die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen der Reede in den Unterlagen zum Fachplanverfahren dargestellt und bewertet werden. Soweit durch die Dalbenreihe erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht werden, sind hierfür entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.</p> <p>Die besondere Bedeutung des Raumes für den Naturschutz ist bekannt. Im Rahmen der Wirkungsanalysen, die für das Verfahren nach Fachrecht durchgeführt wurden, ist diese auch entsprechend gewürdigt worden.</p> <p>Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fische wurden in den Antragsunterlagen für den OTB detailliert betrachtet. Eine falsche Einschätzung hinsichtlich der Beurteilung der Erheblichkeit wird nicht gesehen.</p>	Die Bedenken werden nicht geteilt; über die Kompensationsmaßnahmen wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Einmal ans salzärmere Brackwasser angepasst, können sie nicht direkt ins Salz- oder Süßwasser fliehen oder sie drohen durch diesen abrupten Wechsel Schaden zu nehmen. Bildlich gesprochen ist das Ästuar für Wanderfische ein Flaschenhals. Eingriffe in diesem Lebensraum müssen auch in diesem Lebensraum ausgeglichen werden. Unter die er Betrachtung sind schon die Kompensationsplanungen auf der Kleinensiel Plate, Tegeler Hate und Neues Pfand streng genommen ungeeignet, den Eingriff des OTB auszugleichen.</p> <p>Für die Maßnahmen an Billerbeck, Frelsdorfer Mühlenbach und Oberer Drepte gilt das noch stärker. Lediglich die Maßnahme in Cappel Süder-Neufeld erfüllt immerhin geografisch die Anforderungen.</p>	<p>Bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen wurde ein besonderer Fokus auf die Entwicklung aquatischer Lebensräume gelegt. Durch das Vorhaben werden rd. 25,5 ha aquatische und semiaquatische Biotop dauerhaft beseitigt. Dem gegenüber werden rd. 46 ha aquatische und semiaquatische Lebensräume entwickelt.</p> <p>Innerhalb der Kompensationsbereiche Kleinensiel Plate, Tegeler Plate, Neues Pfand und Cappel-Süder-Neufeld-Süd sind auf die Kompensationsziele des OTB ausgerichtete Maßnahmen vorgesehen, die einen engen Funktionsbezug zum Eingriff in Hinsicht auf die Kohärenzsicherung des Natura 2000-Netzes, zum Artenschutz und zum gesetzlichen Biotopschutz aufweisen. Die Maßnahmen berücksichtigen die rechtlich geforderten hohen naturschutzfachlichen Anforderungen. Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann daher durchaus die erforderliche Kompensationsleistung erbracht werden.</p> <p>Die Maßnahmen an den Fließgewässern dienen insbesondere dazu, Verbesserungen defizitärere Lebensraumbedingungen für Wanderfische in den Nebengewässern der Weser zu erzielen. Die Maßnahmenbereiche sind dem Funktionsraum der Weser zuzuordnen und bewirken einen positiven Rückbezug auf den Fluss. Sie genügen somit den naturschutzfachlichen Anforderungen.</p>	Die Ablehnung der Kompensationsmaßnahmen durch den NABU wird zur Kenntnis genommen; die Bedenken werden, auch wenn über die Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung entschieden wird, nicht geteilt

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	Es ist schon ein unverfrorener Ansatz, bei weit über 35 ha direktem Lebensraumverlust und bei über 80 Hektar von enormer Scheuchwirkung betroffenen Flächen keinerlei nennenswert neue Flächen für die Natur zu entwickeln, stattdessen wird auf alte Ausgleichsmaßnahmen draufgesattelt.	Die Ablehnung des NABU auf bestehende Kompensationsmaßnahmen draufzusatteln wird zur Kenntnis genommen. Ungeachtet dieses Einwandes ist aber festzuhalten, dass aus fachlichen und rechtlicher Sicht gegen eine solche Nutzung nichts spricht, solange diese Flächen im Sinne übergeordneter (naturschutzfachlicher) Ziele noch ein Aufwertungspotenzial aufweisen. Dies ist bei den angesprochenen Kompensationsmaßnahmen zweifelsohne der Fall. Auch hier ist wiederum zu berücksichtigen, dass die zu suchenden Kompensationsbereiche den naturschutzrechtlichen und -fachlichen Anforderungen genügen müssen und daher (räumlich und funktional) nicht immer auf eine bisher nicht für Kompensationsmaßnahmen genutzte Fläche zugegriffen werden kann. Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass die Nutzung bestehender Kompensationsmaßnahmen im Grundsatz auch nicht im Sinne eines Vorhabenträgers liegt. Entsprechende Flächen weisen im Regelfall eine geringere Aufwertungsmöglichkeit auf als bislang intensiv genutzte Flächen. Insofern müssen bei der Nutzung von bisherigen Kompensationsflächen größere Flächenanteile entwickelt werden als es bei der Verwendung von bisher nicht für Kompensationsmaßnahmen genutzten Flächen der Fall wäre. Zudem ist die Verfügbarkeit von Flächen zu berücksichtigen. In der Summe werden über 200 ha Kompensationsfläche entwickelt.	Die Bedenken werden nicht geteilt, auch wenn die vorgesehene Kompensation im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt wird.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Schon bei der CEF-Maßnahme im „Tidepolder Große Luneplate“ wurden ohnehin für den Naturschutz reservierte Flächen lediglich etwas tiefer ausgeschoben. Dieser „Planierraupenausgleich“ zieht sich auch durch die Kompensationsplanungen der Kleinensiel Plate, der Tegeler Plate und des Neues Pfands. Es werden bestehende Ausgleichsmaßnahmen z. T. überplant und schlicht tiefer gelegt. Dabei geht es i.d.R. um das Abbagern alter Spülfelder, also der Beseitigung der Sünden der Vergangenheit. Hierzu besteht eigentlich eine Verpflichtung aus der WRRL, nämlich der Herstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit und eines guten ökologischen Zustands.</p> <p>Zudem werden hier Ausgleichsmaßnahmen miteinander vermischt. Eine Beurteilung, ob eine frühere Maßnahme auch tatsächlich gewirkt hat oder ob der alte Eingriff noch weiter ausgeglichen werden muss ist dadurch nicht mehr möglich.</p>	<p>s.o.</p> <p>Bei der Bilanzierung der Aufwertungseffekte wurden die Ziele der Kompensationsmaßnahmen, sofern die Entwicklung der Flächen noch nicht abgeschlossen war, zugrunde gelegt. Vor diesem Hintergrund tritt auch keine Vermischung der Maßnahmen ein; die ggf. notwendige Einforderung weiterer Maßnahmen aufgrund einer nicht genügenden bisherigen Entwicklung der schon bestehenden Kompensationsmaßnahmen bleibt damit weiterhin möglich. Die ursprünglichen Kompensationsziele auf den bestehenden Kompensationsflächen werden durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht konterkariert. In Ansatz gebracht werden lediglich die zusätzlichen ökologischen Funktionsgewinne.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt, auch wenn die vorgesehene Kompensation im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt wird.</p> <p>Die Bedenken, dass eine Vermischung von Ausgleichsmaßnahmen stattfindet, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Sinngemäß gilt dies auch für die Maßnahme Cappel Süder-Neufeld: Auf 31 ha „alten“ Flächen, die schon durch Sommerdeichöffnung an die Nordsee angeschlossen wurden, soll nun lediglich ein Prielsystem neu ausgehoben werden - fertig ist der Ausgleich. Und das auf praktischerweise ohnehin dem Naturschutz gehörenden Flächen.</p> <p>Nur mit viel Phantasie können die Kompensationsmaßnahmen an Billerbeck, Frelsdorfer Mühlenbach und Oberer Drepte mit dem OTB in Verbindung gebracht werden. Die Maßnahmen an sich mögen sinnvoll sein und auch den Wanderfischen zugute kommen. Allerdings besteht auch hier eine Verpflichtung aus der WRRL zur Herstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit und eines guten ökologischen Zustands. Auch werden diese Maßnahmen nur sehr begrenzt Flächenwirksam.</p>	<p>Die Darstellung des NABU ist zum einen nicht korrekt und zum anderen sehr vereinfacht. Im Maßnahmenbereich .Cappel-Süder-Neufeld-Süd war bislang keine Sommerdeichöffnung, über die ein regelmäßiger Tideeinfluss in dem Bereich geschaffen hätte werden können, vorgesehen. Geplant war stattdessen die Umgestaltung des vorhandenen Sommerdeichs, um die Dauer und Häufigkeit der Überschwemmungen auf den einzelnen Höhenstufen zu erhöhen. Die Herstellung eines regelmäßigen Tideeinflusses war dagegen nicht Ziel der Maßnahme. Das umfassend überarbeitete Maßnahmenkonzept für den Bereich beinhaltet wesentlich weitreichendere Maßnahmen zur Stärkung des Tideeinflusses und zur Reduktion der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung mit aus naturschutzfachlicher Sicht zu erwartenden positiven Wirkungen auf den gesamten überplanten Bereich.</p> <p>Die Maßnahmenbereiche sind dem Funktionsraum der Weser zuzuordnen. Insofern besteht eine Verbindung zwischen den Maßnahmenbereichen und den geplanten Vorhaben. Anzumerken ist, dass der Maßnahmenbereich Frelsdorfer Mühlenbach nicht mehr in Anspruch genommen wird. Anstelle werden Maßnahmen an der Unteren Lune durchgeführt, die gleichfalls dem Einzugsgebiet der Unterweser zuzuordnen ist.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt; über die Maßnahmen wird im Zuge des Planfeststellungsverfahrens entschieden.</p> <p>Die Maßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren zum OTB zugeordnet; die Bedenken des NABU werden gleichwohl nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Wir sehen bei den Maßnahmen erhebliche Defizite hinsichtlich Größe und Kohärenz angesichts der Schwere des Eingriffs. Es fehlt der Ausgleich an Ort und Stelle. Auch wurde die Verschandelung des Landschaftsbildes und Minderung der Erholungsfunktion nicht berücksichtigt. Hier müssten Maßnahmen ergriffen werden, die den erholungssuchenden Menschen der Stadt Bremerhaven zugute kommen. Großzügige Rückbauten an der Geeste wären da z. B. eine gute Möglichkeit. Wir fordern auch weitere Maßnahmen zur Lebensraumverbesserung im Ästuar, z. B. Rückbau von Uferverbauungen.</p>	<p>Die Maßnahmen sind sehr wohl flächenwirksam. Mit der punktuellen Maßnahme an der Drepte wird der Oberlauf des Gewässers erschlossen und eine generelle Durchgängigkeit für Gewässerorganismen geschaffen, die somit in ihren Auswirkungen weit über die lokale Maßnahme hinausreicht, d.h. rd. 11,8 km Gewässer II. und III. Ordnung sowie die Nebengewässer Radengraben und Hooper Graben werden wieder an den Abschnitt „Oberste Drepte“ angeschlossen. Die Maßnahme an der Billerbeck umfasst rd. 51,0 ha und der gesamte Maßnahmenbereich an der Lune umfasst rd. 22 ha.</p> <p>Die Maßnahmen stützen generell die Ziele der WRRL.</p> <p>Alle vorgesehenen Maßnahmen wurden gemäß der einschlägigen „Bilanzierungsmodelle“ hinsichtlich ihres Aufwertungseffektes beurteilt, wobei entgegen der Darstellung des NABU auch das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion berücksichtigt werden.</p> <p>Die Kompensationsmaßnahmen berücksichtigen weiterhin funktional die Kohärenzsicherung. Aufgrund der spezifischen und unterschiedlichen Anforderungen wird zudem zwischen Kohärenzmaßnahmen für das Vogelschutzgebiet "Luneplate" und für das FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“ unterschieden.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich der Defizite in Bezug auf Größe und Kohärenz der Kompensationsmaßnahmen werden nicht geteilt, auch wenn die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Die ausreichende Kompensation im Sinne der Schaffung von Kohärenzmaßnahmen ist Zulässigkeitsvoraussetzung für einen erheblich beeinträchtigenden Eingriff im Sinne des Habitatschutzrechtes. Solange die diesbezügliche Kohärenzsicherung nicht nachgewiesen wird, sind die Beeinträchtigungen daher unabhängig von der Frage positiver Abweichungsentcheidung unzulässig.</p>	<p>Eine unter fachlichen und rechtlichen Bedingungen ausreichende Kompensation kann demnach vorausgesetzt werden. Dies wird im Rahmen der Antragsunterlagen dargelegt und durch die Naturschutzfachliche Beurteilung gemäß § 8 Abs. 2 BremNatG bzw. die Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatG, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben wurden, bestätigt.</p> <p>Innerhalb der Kompensationsbereiche Kleinsiedler Plate, Tegeler Plate, Neues Pfand und Cappel-Süder-Neufeld-Süd sind auf die Kompensationsziele des OTB ausgerichtete Maßnahmen vorgesehen, die einen engen Funktionsbezug zum Eingriff in Hinsicht auf die Kohärenzsicherung des Natura 2000-Netzes aufweisen. Die Maßnahmen berücksichtigen die rechtlich geforderten hohen naturschutzfachlichen Anforderungen. In der Stellungnahme der Naturschutzbehörde Bremen vom 16.04.2014 hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Natura 2000-Gebiete wird ausgesagt, dass die Auswirkungen des Vorhabens in der Verträglichkeitsstudie 2014 fachlich korrekt und nachvollziehbar dargestellt und begründet sind. Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann daher durchaus die erforderliche Kompensationsleistung erbracht werden.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich der Kohärenzsicherung werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Schon die Ansiedelung der Windkraftindustrie im Süden Bremerhavens war hinsichtlich der Offshore-Industrie wenig vorausschauend, nun soll diese Fehler mit erheblicher Naturzerstörung und ungewissen Investitionen aus Steuermitteln eines Haushaltsnotgelandes „geheilt“ werden. Dabei ist derzeit überhaupt nicht abzusehen, ob die Offshore-Windpark-Pläne jemals umgesetzt werden oder ob sie nicht an den hohen Kosten für die Errichtung und den massiven Problemen der Stromverteilung scheitern. Aktuell warnen Verbraucherschützer vor der Offshore-Windkraft als „Irrläufer“, auch aus (Hafen-) Wirtschaftskreisen wird die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des OTB bezweifelt.</p>	<p>Die Standortvorteile des Hafestandortes Bremerhaven lassen sich durch verschiedene maritime Wertschöpfungszone definieren, die über das Stadtgebiet verteilt sind und über eine besondere räumliche Spezialisierung verfügen. Das südliche Stadtgebiet definiert sich vor allem durch die Industriezone des Fischereihafens mit seinen Schwerpunkten der Fischverarbeitung und Lebensmittelindustrie sowie den räumlich prägenden Strukturen der Offshore-Industrie. Dank der Lage am seeschifftiefen Wasser, hervorragender Infrastrukturen und gezielter Entwicklung von Clusterstrukturen (Windenergieagentur Bremen/Bremerhaven, Fraunhofer Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik, FK Wind u.a.) haben sich in Bremerhaven bereits heute führende Unternehmen der Branche für den Standort entschieden. Im Hinblick auf die dargestellte hohe und noch steigende Nachfrage der Offshore-Windenergiewirtschaft nach Flächen sowie einer bedarfsgerechten Hafeninfrastruktur erhält die Schaffung weiterer Hafeninfrastruktur in Verbindung mit der Erschließung der standortnahen Gewerbeflächen im Bereich des Flugplatzes Luneort und der Luneplate eine immer höher werdende Priorität.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich der fehlenden Notwendigkeit des OTB werden nicht geteilt. Der synergetische Zusammenhang zwischen dem OTB und den noch freien Gewerbeflächen im südlichen Fischereihafen und der Luneplate hat besondere regionalwirtschaftliche Effekte.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Hinsichtlich des vom NABU angezweifelten weiteren Ausbaus der Windenergie wird auf die Regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse für ein Offshore Terminal Bremerhaven und Aktualisierung und Vertiefung der Potenzialanalyse für ein Offshore Terminal Bremerhaven verwiesen. Hier werden die Prognosen der künftigen Struktur der Energiebereitstellung aus erneuerbaren Energien in Deutschland, wie sie beispielsweise vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit veröffentlicht werden, zugrunde gelegt.</p> <p>Mit den Ausarbeitungen von PLANCO und PROGNO (beide Juni 2015) liegen die letzten Überarbeitungen vor.</p> <p>PLANCO geht für Bremerhaven im Zeitraum 2021 bis 2025 von einem Marktpotenzial von jährlich 105 Offshore-Windenergieanlagen aus (Basisszenario). In einem optimistischen Szenario für 2021 und 2022 wird ein Marktpotenzial von 125 Anlagen im Jahr gesehen, für die Jahre 2023 bis 2025 sogar von 190 Anlagen im Jahr.</p> <p>Die jetzt ebenfalls vorliegende Aktualisierung der Potenzialanalyse durch die Prognos kommt zu dem Ergebnis, dass bezogen auf das Marktpotenzial, das von den Gutachtern in Umkreis von 200 bis 300 Seemeilen gesehen wird, am OTB einen Umschlag von 100 bis 140 Anlagen pro Jahr realistisch ist. Hinzu kommen laut Gutachtern die Zulieferungen von Einzelkomponenten zu weiter entfernten Standorten und der Umschlag von Onshore-Windturbinen.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Auch in den vorgelegten Planungsunterlagen finden sich Hinweise auf eine fehlende Wirtschaftlichkeit der Offshore-Windparks: „Trotz der Anpassungen des Vergütungsmodells durch die Novelle des EEG ist derzeit nicht garantiert, dass die Stromgestehungskosten für eine Kilowattstunde Strom zukünftig auch gedeckt werden können.“ (S. 15, Potenzialanalyse Prognos).</p> <p>Statt hieraus die notwendigen Schlüsse zu ziehen und z. B. verstärkte Bemühungen in der Onshore-Windkraft zu fordern, wird munter weitergeplant.</p> <p>Andere Länder sind da realistischer, gleichwohl oder vielleicht gerade weil sie in Sachen Wasserbau bestimmt zu den führenden Nationen weltweit gehören: „Laut Koalitionsvertrag verpflichtet sich die niederländische Regierung zwar nach einer Möglichkeit zur Kostensenkung für den Offshore-Strom zu forschen, gleichzeitig stellt sie aber fest, dass aufgrund der Kosten die Offshore-Windenergie gegenwärtig keine signifikante Rolle bei der Energieversorgung spielen wird.“ (S.33 Potenzialanalyse Prognos).</p> <p>Trotz aller ehemaliger Goldgräberstimmung an deutschen Küsten bleibt festzustellen, dass die Probleme der neuen Technik enorm und derzeit unübersehbar sind.</p>	<p>Hinsichtlich des vom NABU angezweifelten weiteren Ausbaus der Windenergie wird auf die dem Antrag beigefügten Unterlagen Regionalwirtschaftliche Potenzialanalyse für ein Offshore Terminal Bremerhaven und Aktualisierung und Vertiefung der Potenzialanalyse für ein Offshore Terminal Bremerhaven verwiesen. Hier werden die Prognosen der künftigen Struktur der Energiebereitstellung aus erneuerbaren Energien in Deutschland, wie sie beispielsweise vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit veröffentlicht werden, zugrunde gelegt.</p> <p>Die o. g. Prognoseinstitute haben ihre Prognosen unter Berücksichtigung der politischen Ziele, der wirtschaftlichen Entwicklung und der Konkurrenzsituation erarbeitet. Die prognostizierten Werte sind somit belastbar und berücksichtigen bereits die Relativierungen.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich der fehlenden Wirtschaftlichkeit werden nicht geteilt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Ein OTB mag logistische Probleme der gigantischen Anlagen reduzieren helfen. Logistische Kosten machen jedoch nur einen winzigen Bruchteil der Gesamtkosten der Offshore-Windparks aus. Eine signifikante Senkung der Stromkosten aus Offshore-Windparks wird der OTB nicht erbringen.</p> <p>Insgesamt gibt es eine große „Volatilität“ des Gesamtkomplexes Offshore-Industrie, um einen gerne gebrauchten Begriff der Potenzialanalyse zu verwenden. Oder norddeutsch ausgedrückt handelt es sich bei der Potenzialanalyse schlicht um „Spökenkiekerelei“. Weder die Mengen noch die Größen noch die tatsächlich verwendete Technik zur Errichtung der künftigen Offshore-Windparke ist realistisch absehbar.</p>	<p>Die Umfuhrkosten, die immer dann entstehen, wenn in räumlicher Nähe zu den Fertigungsstätten keine als Warenausgangszone konzipierte Infrastruktur vorhanden ist, wurden im Prognosgutachten 2012 ermittelt. Die Kosten sind dafür in den letzten Jahren erheblich gestiegen.</p> <p>Aufwändige Umfuhren von Einzelkomponenten, problematische Umschlags- und Verlademöglichkeiten und nicht optimal bemessene Installationsgeräte führen zu hohen Kosten und Risiken im Ablauf, die, übertragen auf die gesamte Branche, die Wettbewerbsfähigkeit der Offshore-Windenergie gegenüber fossilen Energieträgern und damit deren Akzeptanz dauerhaft behindern können.</p> <p>Die Gutachter der Prognos (Gutachten 2012; S. 111) kommen zu dem Schluss, dass die Realisierung des OTB und der sich daran anschließenden Gewerbe- und Industrieflächen zu hohen regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekten führt. Die Gutachter halten fest, dass die angestrebten regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte mittel- und langfristig nur erzielt werden können, wenn eine adäquate Umschlaginfrastruktur zur Verfügung steht. Das regionalwirtschaftliche Potenzial lässt sich nur mit der Umsetzung des OTB erzielen (Gutachten 2012, Seite 118). Potenziellen weiteren Herstellern der Windenergiebranche bieten sich somit ohne den OTB keine konkurrenzfähigen Umschlagsmöglichkeiten.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Die Bedarfs-Untersuchungen für den OTB wurden im Zuge des Verfahrens fortlaufend aktualisiert. Auch die jüngsten Gutachten von prognos (Juni_2015) stützen die 2012 getätigten Aussagen, dass der Bau des Spezialhafens von zentraler Bedeutung für den Industrie- und Hafenstandort ist und zur Optimierung der Infrastrukturbedingungen in Bremerhaven unabdingbar sei.</p> <p>Im Prognos-Gutachten 2015 wird ausgeführt, dass die technische Entwicklung in der Offshore-Windindustrie in den zurückliegenden Jahren weiter vorangeschritten ist. Dies zeige sich insbesondere bei der Anlagengröße. Mit 6 bzw. 6,15 MW sind die heute für die in den kommenden zwei bis vier Jahren zu errichtenden Windparks eingesetzten WEA heute deutlich größer als noch drei Jahre zuvor.</p> <p>Langfristig werde die Installationsleistung an neuerschlossenen Baufeldern zwar sinken, das Repowering kompensiert jedoch einen großen Teil der Installationen. Auch wenn diese Entwicklungen etwas schneller verlaufen, als ursprünglich erwartet, sind sie nicht neu. Der Markt der EU5 (Deutschland, Niederlande, Belgien, England und Dänemark) bietet weiterhin großes Potenzial für eine prosperierende Offshore-Windindustrie in Bremerhaven und die Auslastung des OTB.</p> <p>Die Planco GmbH wurde beauftragt, eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse der Prognos AG zu den Marktpotenzialen für den geplanten Offshore Terminal Bremerhaven vorzunehmen (Gutachten Planco Juni 2015).</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Da ist die Prognos-Potenzialanalyse auf S. 61 immerhin in einem Punkt ehrlich: „Unter der Voraussetzung, dass sich die Offshore-Industrie weiterhin etabliert, wird auch die oben beschriebene Volatilität des Marktes den Bedarf für ein OTB mittelfristig nicht in Frage stellen.“ Hier werden in einem planbegründenden Gutachten fromme Wünsche statt harter Fakten geboten. Ob die Offshore-Industrie sich jemals durchsetzen wird, hängt eben an vielen Faktoren. Erst wenn es hier absehbare Planungssicherheit gibt, darf ein so schwerer Eingriff in ein FFH-Gebiet überhaupt erst geprüft werden.</p> <p>Aktuell melden überall in Deutschland Windkraftanlagenbauer Kurzarbeit an oder ziehen sich aus geplanten Investitionen zurück (z. B. in 2013 SIAG Nordseewerke Emden, Sietas-Werft Hamburg, Powerblades Bremerhaven entlässt Leiharbeiter). Die Erkenntnis, dass noch erheblicher Forschungsbedarf und ganz essentiell „Handlungsbedarf beim Netzanchluss“ (S.16 Potenzialanalyse Prognos) besteht, schreckt Investoren für die notwendigen Milliarden ab. Die hohen Risiken, Windkraftanlagen auf hoher See zu installieren sind bei aller Technikgläubigkeit auch bei den Ingenieuren bekannt.</p>	<p>Die Gutachter der Planco sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich in einem optimistischen Szenario zwischen 2020 und 2025 für die Turbinenproduzenten der Markt entfalten wird, so dass sich gegenüber der Anfangsphase neue Perspektiven eröffnen und nachhaltige Ansiedlungseffekte wahrscheinlich werden. Die Gutachter halten eine hohe Wirtschaftlichkeit ab 2022 bis 2025 und darüber hinaus für erreichbar. Die Größenordnung des ermittelten Marktpotenzials der Prognos AG mit Wachstumsoptionen wird bestätigt.</p> <p>Die Modalitäten und der Gesamtumfang der Fortdauer der gesetzlichen Förderung sind in den letzten Jahren auf bundespolitischer Ebene strittig gewesen. Wirtschaftliche Probleme der Anbindung von Offshore-Windparks an das Stromnetz waren ungelöst geblieben. Das alles hat zum Aufschub von Investitionsentscheidungen und in deren Folge zu Einschränkungen in der Auftragslage der Produzenten von Windkraftanlagen geführt. Bremerhaven konnte sich gleichwohl behaupten, während an anderen deutschen Standorten (Cuxhaven/Emden) der Bau von Komponenten für Offshore-Windenergieanlagen eingestellt worden ist.</p> <p>Die Phase dieser Unsicherheiten konnte aber inzwischen überwunden werden. Das im Jahr 2014 angepasste EEG bietet der Offshore-Windbranche den seit langem benötigten sicheren regulatorischen Rahmen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Auch ohne all die o.a. Risiken, die eine tatsächliche Auslastung des OTB fraglich erscheinen lassen, ist die Wirtschaftlichkeit des Hafens nicht gegeben. Zunächst wurde strikt auf rein private Investitionen für den OTB verwiesen, nachdem diese ausblieben, steigt das Haushaltsnotlageland Bremen mit 180 Millionen € ein. Es muss die Frage gestellt werden, weshalb große Firmen und Konsortien sich aus einer Privatfinanzierung zurückziehen, wenn doch die Offshore-Zukunft derart rosig und der OTB derart notwendig sein soll?!</p> <p>Auch muss die Frage nach der Zulässigkeit des öffentlich finanzierten OTB's vor dem Hintergrund des Wettbewerbsrechtes gestellt werden. Unserer Einschätzung nach ist die derzeitige OTB-Finanzierung eine unzulässige Subvention für die Offshore-Windkraft-Industrie und verstößt gegen EU-Recht.</p> <p>Aufgrund der enormen Unwägbarkeiten steigen die Zinsen für das Risikokapital. Der Staat mag als Darlehensnehmer günstigere Konditionen bekommen, die Risiken bleiben jedoch dieselben. Wird später der OTB nicht oder nur marginal benötigt, zahlt der Steuerzahler für die Fehlinvestition.</p>	<p>Hier werden in unzulässiger Weise betriebswirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Aspekte vermischt. Auch wenn eine Infrastruktur wie der OTB sich betriebswirtschaftlich nicht rechnen sollte, können die zu erwartenden regionalwirtschaftlichen Effekte durchaus eine solche Investition sinnvoll erscheinen lassen. Im Rahmen der vorgenannten Studien wurde herausgearbeitet, dass der OTB als Warenausgangszone für bereits angesiedelte und sich weiterhin ansiedelnde Firmen der Windkraftindustrie positive regionalwirtschaftliche Effekte bewirkt. Diese Effekte sind ohne die Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten.</p> <p>Die Zulässigkeit der Investition wird seitens der EU im Rahmen einer europarechtlichen Beihilfeprüfung überprüft.</p> <p>Das Vorhaben OTB und die parallel dazu angeschobene Entwicklung im Bereich des Fischereihafens und der Luneplate auf eine rein fiskalische Betrachtung zu reduzieren erscheint nicht ausreichend. Das Land Bremen verfolgt mit der Realisierung des OTB das zentrale Ziel, Bremerhaven zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft weiter auszubauen. So können langfristig und nachhaltig wirkende wirtschaftsstrukturelle Effekte erreicht werden.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Eine rein fiskalische Betrachtung wird dem Vorhaben OTB in keiner Weise gerecht. Vielmehr verfolgt das Land Bremen mit der Realisierung des OTB das Ziel, Bremerhaven als Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft weiter auszubauen. Die Bedenken werden daher nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Es bedarf nicht einer besonders negativen Lebenseinstellung, die realistischen Kosten für den OTB deutlich höher als derzeit prognostiziert einzuschätzen. Ob Flughäfen, Opernhäuser oder Bahnhöfe - jedesmal haben sich die Kosten für große Bauvorhaben der öffentlichen Hand „unvorhersehbar“ vergrößert. Selbst wenn die 180 Mio € für den OTB ausreichen sollten, steht damit zunächst nur eine „Suprastruktur“-Plattform im FFH-Gebiet „Weser bei Bremerhaven“. In den Planunterlagen finden sich keine Aussagen über Verpflichtungen der Privatwirtschaft zur Finanzierung der Infrastruktur und zum Betrieb. Auch hier ist zu befürchten, dass die so geschaffenen Sachzwänge wieder die öffentliche Hand oder halbstaatliche Betriebe wie bremenports zwingen, in erhebliche Vorleistungen zu gehen.</p> <p>Selbst die Potenzialanalyse kann den OTB nicht schön genug rechnen, dass er es in den Bundesverkehrswegeplan schaffen würde: „Bei angenommenen Umfuhrkosten von 20-30 Millionen € pro Windpark liegen die anteiligen Umschlagkosten zwischen 6 und 12 Millionen €. Hochgerechnet auf den Bezugszeitraum von 20 Jahren und auf die Zielgröße zwei Windparks pro Jahr zu verschiffen ergeben sich Umschlagkosten in Höhe von 240 bis 480 Millionen €.“ (S. 63 Prognos-Potenzialanalyse)</p>	Derzeit werden von Bremenports die Ausführungsplanungen und die Ausschreibung der Bauleistungen vorbereitet. Obgleich hiermit eine Verfeinerung der Planung einhergeht, wurde der Kostenrahmen bislang nicht verändert.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Das bedeutet, dass die Privatwirtschaft ohne den OTB etwa so viel Geld für zusätzliche Umschlagkosten ausgeben muss, wie die Plattform kosten wird. Hier subventioniert ein Haushaltsnotlageland einen Wirtschaftszweig der, wenn die Offshore-Industrie denn eine wirkliche Zukunft hat, sich locker selbstfinanzieren könnte. Sollte jedoch der erhoffte Boom der Offshore-Windparks nicht eintreten, hätte der Steuerzahler die Kosten zu tragen. Selbst mit den geringeren Zinskosten für den Staat rechnet sich der OTB nicht: Die fiskalischen Effekte (kumuliert) liegen zwischen 428,3 und 805,8 Mio € (S.106 Prognose-Potenzialanalyse), wohlgemerkt unter den äußerst optimistischen Annahmen von 160 WKA-Verladungen pro Jahr. Auf Seite 108 muss die Prognose-Potenzialanalyse dann kleinlaut zugeben: „Im base-case-Szenario wird mit -6,4 Mio. € im Betrachtungszeitraum keine positive fiskalische Rentabilität erreicht.“</p> <p>In den Planunterlagen wird mehrfach sinngemäß behauptet, dass das Überleben der Windkraftindustrie am Standort Bremerhaven von der Errichtung des OTB abhängig sei (z. B. S 6 bremenports-Umweltauswirkungen). So würden keine weiteren Investitionen getätigt und Firmen abwandern, wenn der OTB nicht käme, bremenports versteigt sich sogar zu der Aussage, dass Firmeninvestitionen „im Vertrauen darauf durchgeführt wurden“, dass der OTB käme (Planrechtfertigung bremenports S. 15). Mit der Alternativenprüfung ist es entsprechend nicht weit her, so sei der Standort durch die F-Plan-Änderung 10 B „durch die Gemeinde vorentschieden“ (Planrechtfertigung bremenports S. 17).</p>	Die Auffassung, dass die Windkraftindustrie am Standort Bremerhaven Bestand hat und die sich aus der Energiewende ergebenden Chancen nur mit dem Bau eines OTB genutzt werden können, sind in den bedarfsbegründenden Unterlagen hinreichend dargelegt.	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Eine echte Prüfung von Nullvariante, Alternativen und schadensbegrenzende Maßnahmen fand offensichtlich nicht statt. Komischerweise hat sich ganz ohne den OTB ein einmaliger „ausgeprägter Cluster der Offshore-Windenergie mit Produzenten und Dienstleistern auf allen Ebenen der Wertschöpfungskette“ gebildet. Derzeit sind rund 3.000 Beschäftigte in der Windkraftbranche in Bremerhaven beschäftigt. Die Behauptung, allein der OTB würde die Windkraftindustrie in Bremerhaven halten, ist somit hinfällig.</p>	<p>Über das Vorhaben zum OTB wird sowohl durch die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplanänderung 10B) als auch über die wasserrechtliche Planfeststellung und den Bebauungsplan Nr. 445 entschieden. Die standörtliche Alternativenprüfung wird auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung 10B abschließend geführt und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es sei jedoch auf folgendes Vorgehen hingewiesen:</p> <p>Im Rahmen der Alternativenprüfung wurde davon ausgegangen, dass ein OTB grundsätzlich an 3 Standorten realisiert werden könnte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In der Verlängerung des Luneorthafens 2. Im Bereich des Kaiserhafens bzw. des Containerterminals und 3. Im Bereich des Blexer Bogens <p>Im Rahmen einer Detailplanung ergaben sich 11 mögliche Standorte, die im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit geprüft wurden. Ergänzend wurde der potentielle Standort „Erdmannsziel“ betrachtet. Letzterer wurde letztlich aus Naturschutzgründen verworfen. Die Entscheidung für den Standort wurde unter Einbezug technischer und logistischer Werte, möglicher Umweltauswirkungen, Kompensationserfordernisse, raumordnerischer und städtebaulicher Belange, des möglichen Realisierungszeitraumes sowie der Kosten getroffen</p> <p>Im Ergebnis hat sich herausgestellt, dass bestehende/andere mögliche Standorte in Bremerhaven nicht die erforderlichen Modalitäten für die Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie bieten.</p>	<p>Die Bedenken, dass Nullvariante, Alternativen und Minderungsmaßnahmen unzureichend geprüft wurden, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Interessant sind auch die Aussagen, dass Produktionssteigerungen im Labradorhafen „kaum zu realisieren“ und neue Ansiedelung „nahezu“ ausgeschlossen seien (Planrechtfertigung bremenports S. 18/19). Diese unbestimmte Begriffswahl lässt noch Hintertüren für weitere Entwicklungen an den bestehenden Standorten auch ohne den OTB zu. Wir stellen fest, dass Alternativen zusätzlich zum Labradorhafen z. B. in den gesamten Hafengebieten östlich des Flughafens Luneort nur ungenügend geprüft wurden und es eine unzulässige Vorfestlegung auf den Standort im Blexer Bogen gab.</p>	<p>Die bisherigen Ansiedlungen der Windkraftindustrie waren bzw. sind auf das Vorliegen spezieller Infrastrukturen, welche in enger Verbindung zu den jeweiligen Anlagenteilen stehen, angewiesen. In diesem Zusammenhang wurden bereits für die heute angesiedelten Firmen entsprechende Strukturen für den Umschlag von Anlagenteilen geschaffen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Maßnahmen ABC-Halbinsel, Containerterminal Süd und Labradorhafen. Die Nutzung dieser bereits angepassten Hafeninfrastrukturen ist allerdings schwerpunktmäßig auf den Umschlag von Einzelteilen ausgelegt. Eine Endmontage, der künftig eine größere Rolle zukommt, ist hier nicht möglich. Zudem sind die Kapazitäten auf den vorgenannten Hafenschnitten bereits heute weitgehend ausgeschöpft, so dass hier keine oder allenfalls eine geringe Steigerung überhaupt möglich ist.</p> <p>Die Festlegung auf den Standort ist entgegen der Darstellung des NABU das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung, die seitens der Stadt Bremerhaven im Rahmen der Flächennutzungsplanung durchgeführt wird. Im Rahmen dieser standörtlichen Alternativenprüfung wurden auch die Standorte östlich des heutigen Flugplatzes über die Varianten 3 (Umbau der Fischereihafenschleuse Bremerhaven/Terminalneubau Fischereihafen II), Variante 4 (Umbau der Fischereihafenschleuse Bremerhaven/Errichtung eines Terminals im Luneorthafen), Variante 5 (Terminalneubau im Fischereihafen II), Variante 6 (Neubau einer</p>	<p>Die Bedenken, dass Alternativen ungenügend geprüft wurden, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Derzeit werden an der Containerkaje I („CT Süd“) und der ABC-Halbinsel Windkraftanlagen montiert und verschifft. Die Begründung, dass diese Zwischenlösung nicht weiter betrieben oder alternativ zum OTB sogar ausgebaut werden kann, sind die erwartet steigenden Containerzahlen, für die ja der CT IV gebaut wurde. Dass sich Bremen am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven beteiligt hat und dieser Hafen reichliche Kapazitäten für den Containerumschlag vorhält, wird mit keiner Silbe in den Planungsunterlagen erwähnt. Es wird kein Szenario betrachtet, die Containerkajen mittelfristig zu nutzen, wenn sich ein tatsächlicher Offshore-Boom je einstellen sollte. Diese kaufmännisch kluge Lösung würde flexible Reaktionen ohne große Investitionen ermöglichen, scheitert jedoch am Kirchturmdenken der Politik, schließlich liegt der Nutznießer der Containerkapazitäten, der JWP-Wilhelmshaven in einem anderen Bundesland. Wir fordern eine Wirtschaftlichkeitsberechnung unter Einbeziehung der Existenz und Potenziale des JWP.</p>	<p>zweiten Schleuse zum Fischereihafen/Terminalneubau im Luneorthafen), Variante 7 (Neubau einer Dockschleuse zum Fischereihafen/Terminalneubau im Fischereihafen II) und Variante 8 (Neubau einer Dockschleuse zum Fischereihafen/Errichtung eines Terminals im Luneorthafen) betrachtet und aus den in der Unterlage „Bedarfsanalyse für eine Endmontage- und Verladeeinrichtung an der Außenweser für den Hersteller- und Lieferantenpark der Offshore- Windenergiebranche in Bremerhaven“ näher ausgeführten Gründen⁴ verworfen. Eine Vorfestlegung auf den Standort im Blexer Bogen liegt somit nicht vor.</p> <p>Hinsichtlich des Hinweises, dass auch Standorte außerhalb des Landes Bremen in die Betrachtung einbezogen werden sollen, wird darauf verwiesen, dass nur Standortalternativen möglich sind, auf die das Bundesland Bremen hoheitlich/planerisch auch Einfluss nehmen kann und dass der OTB einen wesentlichen Baustein darstellt, um Bremerhaven zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft weiter zu entwickeln.</p> <p>Eine entsprechende Entwicklung kann nicht erreicht werden, wenn die Montage und Verladung beispielsweise in Wilhelmshaven stattfindet. Warenausgangszone und Fertigungsstätten sollten zudem in einer unmittelbaren Nähe zueinander liegen. Insofern ist auch eine Nutzung der Hafenareale im Norden Bremerhavens problematisch, sofern – wie beim OTB – die Montage und das Verladen montierter Anlagen erfolgen soll.</p>	<p>Der Anregung₂ eine Wirtschaftlichkeitsberechnung unter Einbezug der Existenz und Potentiale des Jade-Weser-Port zu erstellen₂ wird aus den nebenstehenden, umfassend dargelegten Gründen nicht gefolgt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Eine Verlagerung des Containerumschlags von Bremerhaven nach Wilhelmshaven ist bereits unter Aspekten der Arbeitsplatzsicherung am Standort Bremerhaven nicht zu vertreten, wäre unter den gegebenen Umständen aber auch in Hinblick auf die Planungsziele nicht von Nutzen, da es ja darum geht den Standort Bremerhaven zu einem Zentrum der Windkrafttechnologie zu entwickeln. Entsprechend den jüngsten Gutachten von Progons und Planco (beide Juni 2015) ist der Bau des OTB zur Optimierung der infrastrukturellen Standortbedingungen in Bremerhaven unabdingbar und kann als derzeit einziger deutscher Heimathafen von Turbinenherstellern langfristig eine wichtige Rolle im Bereich der Offshore-Häfen spielen und die sich aus der Energiewende ergebenden Chancen nutzen.</p> <p>Die (teilweise) Nutzung der Containerterminals als Dauerlösung ist bereits aufgrund der großen Entfernung zu den Fertigungsstätten und den damit verbundenen komplexen und zeitintensiven Transportwegen keine Lösung.</p> <p>Als Warenausgangszone ist vielmehr eine räumliche Nähe und vor allen eine enge Transportanbindung von herausragender Bedeutung.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Ein Argument gegen die Verladung der OWEA's im derzeitigen Containerhafen sind die vorgeblich höheren Risiken des logistischen Prinzips des gebrochenen Verkehrs. Hierbei ist zu bedenken, dass bei Übergrößen (für 10 MW-Anlagen wird eine Rotorblattlänge von 75 m kalkuliert) eine Stück-Verladung auch eine Reduzierung der Gefahren z. B. durch plötzliche Sturmereignisse und bessere Händelbarkeit mit sich bringt. Die Offshore-Industrie ist noch jung, logistische Prinzipien werden derzeit angedacht und bestenfalls just ausgetestet. Wer vermag zu prognostizieren, ob nicht zukünftig die Windparks z. B. auf großen schwimmenden Plattformen mit Feederschiffen bedient und komplett vor Ort montiert werden und gebrochene Verkehre an Land kein Problem mehr darstellen?</p>	<p>Auch würde eine teilweise Aufgabe des Containerhafens zugunsten der Wind-kraftindustrie bedeuten, dass letztendlich Arbeitsplätze entfallen. Anders als im klassischen Hafen entstehen die Arbeitskräfte bei der Windkraft nämlich nicht im Umschlag, sondern in der Fertigung selber. Die durchschnittliche Arbeitsplatzdichte auf einem Offshore-Terminal ist deutlich geringer als bei einem auf massenhaften Umschlag von Gütern ausgerichteten Hafen.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist zudem nochmals auf das Projektziel hinzuweisen, wonach es gerade darum geht in Bremerhaven zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen und nicht bestehende Arbeitsplätze an andere Standorte zu verlagern. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass in Bremerhaven nach wie vor eine der höchsten Arbeitslosenquoten im Bundesgebiet besteht.</p> <p>Entgegen der Darstellung des NABU zeichnet sich nach den Erfahrungen aus der Umsetzung der ersten Offshore-Projekte ab, dass die Montage möglichst weitgehend an Land erfolgen muss. Gründe hierfür sind neben Kostenargumenten, die Transportrisiken selber und die permanente Wetterabhängigkeit.</p> <p>Zudem wird nochmals auf die Ergebnisse der Gutachten von Prognos und Planco (Juni 2015) hingewiesen, die den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des OTB darlegen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist das vom NABU unterstellte Szenario nicht darstellbar.</p>	<p>Die Bedenken, dass der OTB nicht den Bedürfnissen der Offshore-Wirtschaft entspricht, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Immerhin ist der recht großzügig geplante OTB noch nicht einmal ideal für die Bedürfnisse der Offshore-Industrie geeignet. Aufgrund der reduzierten Tiefe des Hafens im Nordbereich gibt es Einschränkungen: "Die Effizienz des nördlichen Teils des Terminals wird so für bestimmte Installationsmethoden auf See eingeschränkt." (S. 11, Prognos).</p> <p>Ein weiteres großes Problem ist die Lage in einer der meistbefahrenen Bundeswasserstraßen. Die Schiffsverkehrsdichte und die Nähe zur Fahrrinne wird die Zeitfenster für die übergroßen Transporte eng und unkalkulierbar machen. Nach Seeschiffsstraßenordnung hat der durchgehende Verkehr stets Vorrang. Jedes vorbeifahrende Binnenschiff bremst die Errichterschiffe für die Windparks vor dem OTB aus. Wenn also alle zwei Tage ein Schiff mit drei liegenden Rotorsternen hinausfahren will, braucht es ein stundenlanges Zeitfenster ohne Schiffsverkehr, dazu geeignetes Wetter und keine außergewöhnlichen Ereignisse. Wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, die flott und effektiv zusammengeschweißten OWEA's auch tatsächlich ohne tage-, wochen oder gar monatelange Wartezeiten aus der Weser in die Nordsee zu bekommen, beschreiben wohlweislich weder Prognos noch bremenports.</p>	<p>Im Rahmen der Antragsplanungen für den OTB wurden mehrere Berechnungen zum erforderlichen Flächenbedarf durchgeführt, die das Erfordernis hinsichtlich Größe und Ausdehnung belegen. Entsprechende Berechnungen sind in den Unterlagen „Bedarfsanalyse für eine Endmontage- und Verladeeinrichtung“ (2010) und „Aktualisierung und Vertiefung der Potentialanalyse“ (2012) dargelegt. Demnach ist das Vorhaben in der beantragten Größe erforderlich, sollen die regionalwirtschaftlichen Effekte ausgeschöpft werden. Im Zuge der evaluierten Bedarfsbetrachtung wurden 2014 „Ergänzende Anmerkungen zu denkbaren Maßnahmen, welche die Leistungsfähigkeit des geplanten OTB steigern könnten“ erstellt. Dieses Gutachten bestätigt gleichfalls die beantragte Flächengröße.</p> <p>Die vom NABU angesprochenen Einschränkungen der Transportabwicklung auf der Bundeswasserstraße Weser waren Anlass dafür die Potenzialanalyse anzupassen. Im Ergebnis der Analysen ist künftig mit höheren Transportkapazitäten und Installationen in den Wintermonaten zu rechnen. In der Folge können die Transporte bei gleicher Installationszahl gesenkt und zeitlich entzerrt werden. Hinsichtlich der angewendeten Installationsmethoden ist davon auszugehen, dass die Rotorsterntontage eine von mehreren Varianten sein wird. Die abgesprochenen Restriktionen betreffen somit bei weitem nicht jeden Transport; es werden jedoch immer wieder auch Rotorsterntransporte durchgeführt werden müssen.</p>	Der Darstellung, dass der OTB nicht den Bedürfnissen der Offshore-Wirtschaft entspricht, wird nicht gefolgt.

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>In Hinblick auf die möglichen Abfahrtszeiten überbreiter Transporte hat das Nautische Büro Bremen erweiterte Simulationen durchgeführt, und hierzu in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Centrum für maritime Logistik (CML) ein umfassendes Gutachten vorgelegt (Nautisches Büro Bremen/Meyer u. Borsbach). Durch serielle Simulationen sind auf der Grundlage realer Verkehrsdaten des Jahres 2008, das wegen seiner besonders hohen Verkehrsbelastung als Referenzjahr ausgewählt worden ist, die für den Transport „liegender Sterne“ offenen Zeitfenster differenziert ermittelt worden. Gezählt wurden sogenannte „Nullfenster“, darunter verstehen die Gutachter die Zeitfenster für solche (simulierten) Revierpassagen, bei denen es nicht oder nur zu sehr geringen und nautisch beherrschbaren Kontakten der simulierten Windkraftanlagen-Transporte (WKA-Transporte) mit dem tatsächlichen Schiffsverkehr des Referenzjahres gekommen wäre:</p> <p>Solche „Nullfenster“ sind in sehr großer Zahl ermittelt worden: Für die über 35000 simulierten Fahrten von Errichterschiffen mit 12 kn Geschwindigkeit wurden (nach Abzug von 10 % für Ausfälle wegen schlechter Sicht, insb. Nebel) zwischen 5411 im Minimum und 7938 Fahrten im Maximum ermittelt. Für die Errichterschiffe mit 8 kn Geschwindigkeit, deren Revierpassage länger dauert, haben sich zwischen 2759 und 4784 Fahrten ohne bzw. mit geringfügigen Kontakten ergeben.</p>	

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Die Wartezeiten bis zur Möglichkeit einer Passage im „Nullfenster“ betragen 19 bis 32 Minuten. Auf Fahrten, die die zu erwartenden Auflagen erfüllen, dass nur bei Tageslicht und nur bei Hochwasser und ablaufendem Wasser gefahren werden darf, entfielen davon 1816 bis 2881 „Nullfenster“-Passagen bei 12 kn Geschwindigkeit und 893 bis 1535 „Nullfenster“-Passagen bei 8 kn Geschwindigkeit.</p> <p>Wird nur der Verkehr mit fahrinnenabhängigen Schiffen berücksichtigt, erhöht sich die Zahl der möglichen kontaktfreien Passagen auf 10365 bei 12 kn und 8646 bei 8 kn Geschwindigkeit. Für die WKA-Transporte haben sich dabei unabhängig von ihrer Geschwindigkeit durchschnittliche Wartezeiten von 14 bis 30 Minuten ergeben. Die Simulationsergebnisse sind wegen der sehr hohen Datenzahl nicht mehr stichprobenhaft auf Plausibilität prüfbar. Deshalb ist die Plausibilitätsprüfung vom Fraunhofer CML mit neuem Ansatz auf mathematischem Wege umfassend durchgeführt worden im Wege einer analytischen Untersuchung der Verkehrsdatensätze aus 2008. Die Berechnung des Fraunhoferinstituts ergibt eine etwas höhere Zahl von „Nullfenstern“.</p> <p>Die Gutachter des Nautischen Büros sehen ihre Simulationsergebnisse dementsprechend als auf der sicheren Seite liegend zusätzlich bestätigt (s. S. 53). Die Gutachter legen ferner plausibel dar, dass die WKA-Transporte nautisch und insbesondere unter Einbeziehung des hohen Standards der Kommunikation in der Revierschiffahrt störungsfrei durchgeführt werden können.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Prognos stellt lediglich lapidar fest: "Genehmigungspflichtig sind Transporte von den Fertigungsstätten über die Flussläufe Ems, Jade, Weser und Elbe mit einer Breite von mehr als 46 Meter" (S. 56 Prognos) Diese Größe überschreiten die aktuellen Rotorsterne um fast das Dreifache.</p> <p>bremenports ist immerhin etwas klarer und stellt fest: „Aufgrund der faktischen Auswirkungen reviersperrender Sondertransporte auf den Gesamtverkehr, werden weder kurz- noch mittelfristig regelmäßige oder berechenbare (planbare) Abfahrten möglich sein.“ (S. 141 bremenports-Umweltauswirkungen). Damit werden alle angestrebten logistischen Vorteile der ungebrochenen Verkehre und der Vollmontage auf einer 25ha-Plattform ad absurdum geführt! Nicht nur, dass der OTB in einem FFH-Schutzgebiet liegt, er liegt auch als "Warenausgangszone" verkehrstechnisch an einer vollkommen ungeeigneten Stelle.</p> <p>Wir fordern die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens, da die Leistungsfähigkeit des OTB durch die Einschränkungen des Schiffsverkehrs auf der Weser nicht gegeben ist. Zumindest müssen belastbare Gutachten die Menge und Qualität der Ab- und Anlegemöglichkeiten am OTB nachweisen.</p>	<p>Die grundsätzlich für alle Reviere geltenden Transportrestriktionen können auch nicht als Hinweis darauf interpretiert werden, dass der Standort falsch gewählt ist. Entsprechende Restriktionen würden einen Standort im nördlichen Teil Bremerhavens, an der Jade und an der Elbe in gleicher Weise treffen.</p> <p>s.o.</p> <p>s.o.</p> <p>Der NABU bezieht sich mit der nebenstehenden Aussage auf das Planfeststellungsverfahren. Die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens würde allerdings gleichfalls mit Wirkungen auf die Bauleitplanung verbunden sein.</p> <p>Aufgrund der vorherigen Ausführungen liegt zudem kein Grund vor, die Zulassungsverfahren aufgrund fehlender Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraße in Hinblick auf die Bewältigung überbreiter Transporte einzustellen.</p>	<p>Die Bedenken, dass der OTB die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs einschränken wird, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	<p>Insgesamt ist auffällig, dass die gesamte Planung der Offshore-Industrie gegenüber äußerst großzügig ist. Gleichwohl die notwendigen Aufbauten und abnehmenden Errichterschiffe und die notwendige Menge an Liegeplätzen noch vollkommen unbekannt sind, wird der OTB auf Maximalgröße geplant: "Die geplante Kajenlänge von 500 Meter resultiert aus der Länge der Transport- und Installationsschiffe sowie dem sog. „Leinenabstand“. Die Länge der Schiffe wird mit 100-150m angenommen.</p> <p>Hinzu addiert sich ein Leinenabstand zwischen den Schiffen von je 10 -15m. Daraus ergeben sich dementsprechend drei bis vier Liegeplätze." (S. 57 Prognos). Auch soll der OTB derart geplant werden, dass er die „weitere Entwicklungen der Branche in angemessener Weise berücksichtigt" (Planrechtfertigung bremenports S. 17). Neben der ungeklärten Ausgestaltung der Hafeninfrastruktur zeigen solche Aussagen, dass hier den Hafenbetreibern ein Blankoscheck ausgestellt wird. Es gibt keinerlei Ansätze, die Baumaßnahme zu minimieren, Kosten zu sparen und Naturzerstörung zu verhindern.</p>	<p>Es sei in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass die absehbaren Restriktionen hinsichtlich der Transporte im Rahmen der Bedarfsbegründung zum Planfeststellungsverfahren vollumfänglich berücksichtigt wurden.</p> <p>Eine „äußert großzügige“ Bemessung des Vorhabens ist nicht ersichtlich. Es wurden im Rahmen der Antragsplanungen für den OTB mehrere Berechnungen zum erforderlichen Flächenbedarf durchgeführt, die das Erfordernis hinsichtlich Größe und Ausdehnung belegen. Entsprechend sei auf die Berechnungen verwiesen, die in den Antragsunterlagen „Aktualisierung Bedarfs- und Potenzialanalyse OTB“ und „Bedarfsanalyse für eine Endmontage- und Verladeeinrichtung an der Außenweser für den Hersteller- und Lieferantenpark der Offshore- Windenergiebranche in Bremerhaven“ zum Planfeststellungsverfahren dargelegt sind. Die Unterlagen liegen dem NABU vor.</p> <p>Maßnahmen zur Vermeidung negativer Umweltauswirkungen wurden während des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Entsprechende Betrachtungen erfolgten bereits im Rahmen der Standortsuche (vgl. hierzu Antragsunterlagen für den OTB „Standörtliche Alternativenprüfung“ (2010) und „Standörtliche Alternativenprüfung Teil II Variantenvergleich Blexer Bogen / Erdamnsziel“ (2010), Kapitel 3. zur Variante „Blexer Bogen“ für das wasserrechtliche Verfahren) in der Planung am nunmehr beantragten Standort.</p>	Die Bedenken, dass die Bedarfe nicht korrekt ermittelt wurden, werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen	Laut Planrechtfertigung bremenports (S. 24) wurde der ursprüngliche Standort des OTB weiter nördlich geprüft aber wegen möglicher Schadensersatzforderungen der anliegenden Firmen wieder verworfen. Stattdessen "rutschte" der OTB nach Süden und damit näher an die Säbelschnäbler-Rastplätze und ins FFH-Gebiet "Weser bei Bremerhaven" hinein.	<p>Entsprechende Ausführungen zu den Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer Umweltauswirkungen finden sich in der allgemein verständlichen Zusammenfassung, die für das wasserrechtliche Verfahren angefertigt wurde (Kapitel 9).</p> <p>Die Festlegung auf den Standort ist entgegen der Darstellung des NABU das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung, die seitens der Stadt Bremerhaven im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser standörtlichen Alternativenprüfung wurden nachdem die Prüfung einer Nichtrealisierung zum Ergebnis führte, dass diese der bisherigen Entwicklung des gesamten Sektors in Bremerhaven entgegenstehen würde, 12 grundsätzliche Alternativen einer Prüfung unterzogen und im Hinblick auf den Grad der Zielerreichung für einen geplanten Offshore-Terminal überprüft.</p>	Die Bedenken, dass die Wahl des Standortes auf Grundlage möglicher Schadensersatzforderungen ansässiger Firmen basiert, werden nicht geteilt.

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung NABU Bremen</p>	<p>Hier wird offensichtlich der Wert EU-geschützter Natur als geringer erachtet als der ansässiger Firmen. Die ursprüngliche Planung wurde sicher auch unter logistischen Gesichtspunkten näher an die bestehenden Hafenstruktturen Bremerhavens herangerückt. Wir fordern eine Verlegung des OTB auf einen weniger naturschädlichen Standort.</p> <p>In der verkehrstechnischen Prognose (S. 8 bremensports-Umweltauswirkungen) wurden die Zulieferverkehre ohne die aktuelle Planung für einen IKEA-Markt an der Kreuzung Frederikshavner Straße / B 6 berechnet. Wir sehen hier eine erhebliche Zusatzbelastung der Kreuzung durch den Möbelmarkt und Einschränkungen für den Lieferverkehr zum OTB und den ansässigen Firmen. Auch aus diesem Grund ist der Blexer Bogen der falsche Standort für den OTB.</p>	<p>In der zitierten Planrechtfertigung ist ausgeführt, dass die Lage in einem für die Schifffahrt sensiblen Gebiet liegt. Ausschlaggebend ist dabei, dass eine unter logistischen Gesichtspunkten erforderliche Mindestflächentiefe des Terminals aufgrund der einzuhaltenden Sicherheitsabstände zum Fahrwasser in diesem Bereich nicht einzuhalten ist. Die entsprechenden Prüfschritte sind in den Unterlagen „Standörtliche Alternativenprüfung (2010) und „Standörtliche Alternativenprüfung Teil II Variantenvergleich Blexer Bogen / Erdamnsstiel“ (2010) dargelegt. Diese wurden für die Flächennutzungsplanänderung 10B angefertigt und sowohl im Bauleitplanverfahren als auch im Planfeststellungsverfahren OTB offen gelegt.</p> <p>s.o.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan wird verdeutlicht, dass eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt wurde. Hier wird unter Berücksichtigung der verkehrlichen Vorbelastung des umgebenden Straßennetzes, das zusätzliche Verkehrsaufkommen abgeschätzt, auf das Verkehrsnetz umgelegt und die Auswirkungen der möglichen Nutzungen auf die relevanten Knotenpunkte („Seeborg“ / „B 6 – Weserstraße“ / „B 71 – Fredrikshavner Straße“ und „Seeborg“ / „Am Lunedeich“ / „Erschließungsstraße“) durch eine Leistungsfähigkeitsbeurteilung bewertet.</p>	<p>Die Bedenken, dass der Blexer Bogen aufgrund mangelnder Verkehrsanbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz der falsche Standort für den OTB sei, werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NABU Bremen		<p>Es werden zwei Szenarien³ für den Prognosehorizont für das Jahr 2025 untersucht. Folgende Gebiete bzw. unbebaute Bereiche werden mit nachstehenden Nutzungen berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OTB: Montage / Vorstau • Fischereihafen West: Montage / Vorstau / Offshore / Produktion • Luneort / Reithufer: Offshore / Produktion • Westlich der Lune: Offshore / Produktion • Bohmsiel: Offshore / Produktion / Gewerbe / Dienstleitung <p>Anhand der Abschätzung des vorhabenbedingten Verkehrsaufkommens, der Ermittlung des werktäglichen Verkehrsaufkommens sowie der Spitzenstunde wurden für beide Szenarien Leistungsfähigkeitsberechnung für die o.g. Knotenpunkte durchgeführt.</p> <p>Im Ergebnis zeigt sich, dass mit baulichen Maßnahmen eine gesicherte Erschließung für den Offshore-Terminal und die zu entwickelnden Gewerbegebiete gewährleistet werden kann.</p>	
24	NLWKN Betriebsstelle Stade Harsefelder Str. 2 21680 Stade 21.03.2014	Als Träger Öffentlicher Belange nimmt der NLWKN grundsätzlich nur zu den von ihm unterhaltenen Anlagen, Gebäuden, Grundeigentum, landeseigenen Gewässern und Meßstellen Stellung.		Mit der Bitte um Kenntnisnahme

³ Wichtigster Unterscheidungsfaktor ist hierbei die Anzahl der Beschäftigten für die Gebiete. Im Szenario 1 wird von ca. 4.800 Beschäftigten, im Szenario 2 von ca. 7.100 Beschäftigten ausgegangen.

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung NLWKN	<p>In diesem Falle ist der NLWKN durch die geplante Maßnahme nicht betroffen.</p> <p>Sofern Sie eine Beratung des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD) wünschen, verweise ich auf den RdErlaß des MU v. 13.10. 2009, Nds. Mbl. 2009, S. 936 ff.</p>		
25	<p>Niedersächsisches Landvolk Kreisverband Wesermünde e. V.</p> <p>Bismarckstraße 61 27570 Bremerhaven</p> <p>19.03.2014</p>	<p>Mit Schreiben vom 12.02.2014 haben Sie uns an den o. g. Planungen beteiligt. In beiden Vorhaben werden landwirtschaftliche Nutzflächen mit Kompensationsmaßnahmen überplant. Zu einigen dieser Planungen nehmen wir nachfolgend Stellung.</p> <p>Zu B-Plan 441 Drepteniederung</p> <p>.....</p> <p>Zu B-Plan 445 Capel-Süder-Neufeld</p> <p>Zu den weiteren Extensivierungsmaßnahmen in diesem Gebiet haben wir bereits im April 2013 Stellung bezogen. Die dort gemachten Ausführungen zur Art der Beweidung, zur Frischwasserversorgung des Viehs sowie zur Abstimmung der Maßnahmen mit den langjährigen Flächenbewirtschaftern und den Deichverbänden, halten wir aufrecht. Ergänzend fügen hinzu, dass zur Durchführung künftiger Kompensationsmaßnahmen vorrangig Vereinbarungen mit den bisherigen Bewirtschaftern getroffen werden sollten.</p>	<p>Zur Erreichung der Kompensationsziele werden Regelungen zur Art- und Intensität, sowie zur zeitlichen Nutzung ausgesprochen werden. Die Belange der hier tätigen Landwirte werden dabei weitest_möglich berücksichtigt.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich der geplanten Kompensationsleistungen werden nicht geteilt, auch wenn diese Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht dieses Bauleitplanverfahrens sind.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Niedersächsi- sches Landvolk Kreisverband Wesermünde	<p>Die geplanten Maßnahmen werden zu erhöhtem Treibselaufkommen führen, welches über den Vorhaben- träger zu seinen Lasten zu entfernen ist. Wie bereits im angrenzenden Deichabschnitt, empfiehlt sich auch für den Maßnahmenbereich bis hin zum Dorumer Tief ein festes Deckwerk zur Verhinderung einer Deichfußvernässung.</p> <p>Auch zu diesen geplanten Maßnahmen haben wir bereits im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Stellung genommen und halten diese Aussagen aufrecht. Insbesondere gilt dies für den Schutz benachbarter Nutzflächen vor den Auswirkungen der Kompensationsmaßnahmen.</p> <p>Auf Anmerkungen zu den weiteren in den beiden B-Plänen vorgesehenen Maßnahmen wird verzichtet, da diese zum Großteil in bereits bestehenden Kompensationsräumen durchgeführt werden sollen oder sich in separaten Genehmigungsverfahren bzw. außerhalb unseres Verbandsgebietes befinden.</p>	<p>Im Außengroden ist bereits heute Salzwiesenvegetation vorhanden. Diese Nutzung soll fortgeführt werden. Auch die Sommergroden werden nach Öffnung weiterhin landwirtschaftlich genutzt. Es wird davon ausgegangen, dass sich in den Sommergroden Salzwiesen und mesophile Grünlander entwickeln, die der bisherigen Vegetation entsprechen; da die Prielränder beweidet werden, entsteht auch an den Prielrändern kaum Schilf, nur die Prielwurzeln wachsen kleinflächig zu. Fazit: Insgesamt ist nicht davon auszugehen, dass die Biomasseproduktion aus diesen Flächen gegenüber dem heutigen Zustand zunimmt und es somit zu einer signifikanten Erhöhung des Treibselaufkommens durch die Maßnahmen kommt.</p>	<p>Die Bedenken hinsichtlich eines erhöhten Treibselaufkommens werden nicht geteilt, auch wenn die Beurteilung der Kompensationsmaßnahmen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht dieses Bauleitplanverfahrens ist.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>
26	II. Oldenburgischer Deich- band Franz-Schubert-Str. 31 26919 Brake 25.02.2014	Wir bestätigen den Erhalt des v. g. Schreibens. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Bebauungsplan Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ und Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB)“ geben wir als Träger öffentlicher Belange nachfolgende Stellungnahme ab:		

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung II. Oldenburgischer Deich- band</p>	<p>Der II. Oldenburgische Deichband hat bereits mit Schreiben vom 18.03.2013 Stellungnahmen zum Bauleitplanverfahren 10 B. Änderung des Flächennutzungsplanes der Seestadt Bremerhaven „Offshore-Terminal Bremerhaven“ und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau eines Offshore-Terminals in Bremerhaven abgegeben. Die jetzigen Planverfahren zu den Bebauungsplänen Nr. 441 und Nr. 445 werden zwar aus verfahrenstechnischen Gründen separat durchgeführt, stehen jedoch funktionell im Zusammenhang und sind somit voneinander als abhängig zu betrachten.</p> <p>Das geplante Terminal ragt in die Weser hinein und bewirkt somit eine Einengung des Abflussquerschnittes. Es werden im Wesentlichen ein lokaler Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten sowie ein Anstieg der Wellenhöhe in Blexen durch die Seegangsreflexion als Auswirkungen beschrieben.</p>	<p>Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch bei Berücksichtigung der durch den OTB hervorgerufenen Reflexionswirkungen ist das planfestgestellte Deichbestick von +8,10 m über NHN am rechten Weserufer (Bremerhaven) ausreichend, so dass die Deichsicherheit durch die Anlage des OTB nicht gefährdet wird. Für das rechte Weserufer (Blexen) führt der Einfluss des OTB auf rd. 600 m zu einem Unterbestick. Durch den Einfluss des OTB wird somit unabhängig von den vorhandenen Bestickhöhen eine Deichverstärkung erforderlich. Die entsprechenden Regelungen werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p>	<p>Die Bedenken bezüglich der Wirkungen der OTB auf die Strömungsgeschwindigkeiten und die Wellenhöhe in Blexen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung II. Oldenburgischer Deich- band</p>	<p>Der II. Oldenburgische Deichband ist u. a. für die Unterhaltung der Deiche und Küstenschutzbauwerke am linken Weserufer zuständig. Durch die Veränderung der Strömungsverhältnisse und der Tidekennwerte verändert sich auch die Belastung denen der Deich einschließlich seiner Sicherungswerke (Deckwerke) ausgesetzt ist.</p> <p>Die prognostizierten Änderungen der morphologischen Verhältnisse, ein Abtrag der Unterwasserböschung im Übergang zum Blexer Watt wird nicht ausgeschlossen, führt zu weiteren negativen Auswirkungen auf die Küstenschutzbauwerke.</p> <p>Insgesamt wird das Vorhaben zwar als hochwasserneutral beschrieben und in den Auswirkungen als lokal begrenzt dargestellt, inwieweit sich jedoch tatsächlich die Auswirkungen einstellen werden ist nicht absehbar.</p>	<p>Entsprechend den wasserbaulichen Systemanalysen ist nicht mit nennenswerten Änderungen der Sturmflut-Scheitelwasserständen oder der Laufzeiten der Sturmflut-Scheitelwasserstände zu rechnen. Für das rechte Weserufer (Blexen) führt der Einfluss des OTB auf rd. 600 m zu einem Unterbestick. Durch den Einfluss des OTB wird somit unabhängig von den vorhandenen Bestickhöhen eine Deichverstärkung erforderlich. Die entsprechenden Regelungen werden im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens getroffen.</p> <p>Die angesprochene Veränderung der Böschung, die im Rahmen der Ergebnisse der wasserbaulichen Systemanalysen nicht ausgeschlossen werden kann, liegt weit außerhalb des Bereiches, der für den Deichschutz eine Relevanz hat. Gleichwohl wurde bereits in den Gutachten darauf hingewiesen, dass die Entwicklung dieses Bereiches untersucht werden sollte. Die entsprechenden Regelungen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>s.o.</p>	

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung II. Oldenburgischer Deich- band</p>	<p>Der II. Oldenburgische Deichband befürchtet, dass die Auswirkungen des Vorhabens Einfluss auf die Belastungen und die Standsicherheit der Deiche und Sicherungsbauwerke haben wird. Bereits eine geringe Veränderung der Sturmflutwasserstände insbesondere des Wellenauflaufes führt zu einer Abnahme der Deichsicherheit.</p> <p>Der II. Oldenburgische Deichband fordert daher vom Träger des Vorhabens eine Beweissicherung der Tide- und Strömungsverhältnisse sowie der Veränderung der Wellendynamik. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind im Hinblick auf die getroffenen Prognosen zu bewerten.</p> <p>Für die prognostizierte Erosion der Unterwasserböschungen wird ebenfalls eine Beweissicherung für die Unterwassersohle und den Übergang zum Blexer Watt gefordert. Hier eintretende Veränderungen insbesondere der Lage der Wattkante wirken sich auf den Seegang und somit auf die Belastung des Deiches und seiner Sicherungswerke aus. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind im Hinblick auf die getroffenen Prognosen zu bewerten.</p>	<p>Entsprechend den wasserbaulichen Systemanalysen ist nicht mit nennenswerten Änderungen der Sturmflut-Scheitelwasserständen oder der Laufzeiten der Sturmflut-Scheitelwasserstände zu rechnen. Gleichwohl werden Untersuchungen zu den Wirkungen durch die Wellenreflexionen durchgeführt werden. Die entsprechenden Regelungen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Es wird eine Beweissicherung erfolgen. Die konkrete Ausgestaltung der Beweissicherungsmaßnahmen wird erarbeitet. Sie ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum OTB.</p> <p>s. o.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung II. Oldenburgischer Deich- band</p>	<p>Der II. Oldenburgische Deichband befürchtet durch die Kompensationsmaßnahme Kleinensiel Plate, hier ist eine Erweiterung der tidebeeinflussten Flachwasserzone vorgesehen, nachteilige Auswirkungen im Falle einer Überflutung dieser Flächen. Es wird ein erhöhtes Treibselaufkommen und im Sturmflutfalle mit Beschädigungen des Deichkörpers durch entwurzelte Bäume etc. befürchtet.</p> <p>Es wird hier vom Träger des Vorhabens eine Beweissicherung der Kompensationsmaßnahme sowie eine Aussage zur Einschätzung des Unterhaltungsaufwandes einschließlich dessen Kompensation erwartet.</p> <p>Im Rahmen der geplanten Weseranpassung werden verschiedene Beweissicherungen durchgeführt. Es wäre daher sinnvoll, die geforderten Beweissicherungen mit denen der geplanten Weseranpassung abzustimmen, um im nach hinein die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auch entsprechend zuordnen zu können.</p>	<p>Im Kern der angesprochene Kompensationsmaßnahme „Kleinensiel Plate“ geht es darum, den Anteil von Flachwasserzonen und Wattbereichen zu vergrößern und damit ästuarine Lebensräume zu schaffen und die Lebensraumfunktion insbesondere für Rastvögel zu verbessern. Die Entwicklung von Röhricht steht entgegen der Darstellung dabei nicht im Focus der Maßnahme. Der Anteil von Gewässerbiotopen im weiteren Sinne nimmt um rd. 9,5 ha zu, Röhricht-Gesellschaften nehmen lediglich um rd. 2,2 ha zu, Ruderalfluren um 0,1 ha. Deutlich kleiner wird der Flächenanteil von Grünland, Flutrasen und Binsenrieder, die in der Summe um rd. 11,7 ha abnehmen und der Gehölzbestände, die um rd. 0,33 ha abnehmen werden. Der Anteil der Biotope, auf denen Treibsel heranwächst oder auf denen Bäume wachsen nimmt gegenüber den heutigen Zustand somit ab. Ein erhöhtes Treibselaufkommen ist damit nicht zu erwarten.</p> <p>s. o.</p> <p>Die Kompensationsmaßnahme wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt.</p> <p>Es werden Beweissicherungen erfolgen. Die konkrete Ausgestaltung der Beweissicherungsmaßnahmen wird erarbeitet. Sie ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum OTB.</p>	<p>Die Bedenken, dass der Treibselanfall durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen erhöht wird, werden nicht geteilt, auch wenn über die Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden wird.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dieser Hinweis bezieht sich auf das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren und wird daher in diesem Verfahren entsprechend berücksichtigt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung II. Oldenburgischer Deich- band	<p>Der II. Oldenburgische Deichband geht davon aus, dass die im Rahmen der Beweissicherungen dokumentierten Änderungen und Auswirkungen keine Diskussion über die Verursacheranteile zulassen und dem Vorhaben des Offshore-Terminals Bremerhaven zugerechnet werden.</p> <p>Der II. Oldenburgische Deichband erwartet, dass die Beweissicherungen und Kompensationen der Auswirkungen im Planfeststellungsbeschluss angeordnet bzw. festgeschrieben werden.</p> <p>Weiteren Vortrag im Rahmen des Verfahrens behalten wir uns vor.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>s.o.</p> <p>s.o.</p>	
27	<p>Polizei Bremen Niedersachsendamm 78-80 28201 Bremen</p> <p>04.03.2014</p>	<p>Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB)</p> <p>hier: Angaben über Kampfmittel</p> <p>Das Vorhandensein von Kampfmitteln ist nicht auszuschließen.</p> <p>Vor der Erschließung von Flächen / vor Beginn von Baumaßnahmen muss daher eine Kampfmittelsuche durchgeführt werden. Es wird um Aufnahme folgenden Textes in den Bebauungsplan gebeten:</p> <p>Im Planbereich ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Vor Aufnahme der planmäßigen Nutzung ist in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen.</p>	<p>Aufgrund dieser Angaben wird die Hinweis Nr. 2 folgendermaßen geändert: „Im Plangebiet ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Vor der Erschließung der Flächen / vor Beginn der Baumaßnahmen ist in Zusammenhang mit den zuständigen Stellen – Polizei Bremen – ZTD 14 – Kampfmittelräumdienst – bzw. dem zuständigen Polizeidienstrevier – eine Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen.“</p>	<p>Der Hinweis Nr. 2 wird entsprechend überarbeitet und die Begründung adäquat ergänzt.</p>

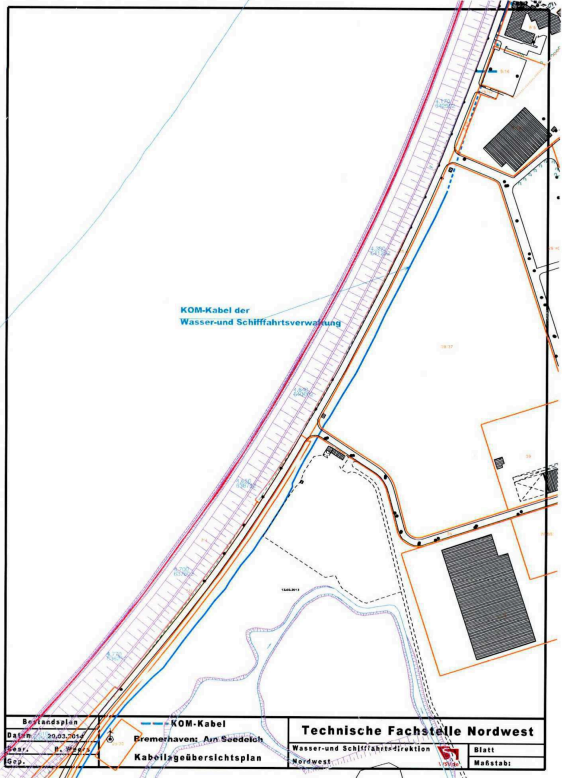
Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
28	Wasser- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven 21.03.2014	<p>Einleitend möchte ich auf die Einwendungen und Stellungnahmen zum OTB der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest zum wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren mit Schreiben vom 08.04 2013 an den SUBVE und zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit Schreiben vom 08.04.2013 an Sie hinweisen. Diese werden aufrechterhalten. Die GDWS-Ast. Nordwest (früher: WSD Nordwest) hat Ihnen des Weiteren mit E-Mail vom 12.03.2014 mitgeteilt, dass das WSA die gemeinsame Stellungnahme zu den o.g. B-Plänen abgibt.</p> <p>Durch den B-Plan 441 sind WSV-Grundstücke nicht betroffen, durch den B-Plan 445 hingegen schon. Der B-Plan 445 kann erst erlassen bzw. wirksam werden, wenn die betroffenen WSV- Flächen aus der Bundeswasserstraße herausgelöst, also landfest gemacht sind und das Eigentum übergegangen ist. Dazu wiederum ist ein Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung und den Betrieb des OTB erforderlich.</p> <p>Die bekannte Bauhöhenbeschränkung für den WSV-Richtfunk ist nicht nur bei Gebäuden, sondern auch bei Förderzeugen und beim Transport von Gütern einzuhalten.</p>	<p>Die angesprochenen Stellungnahmen werden in den jeweiligen Verfahren abgewogen.</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes durchgeführt.</p> <p>Das westliche Plangebiet wird durch die Richtfunkverbindung über „Richtfunkturm BHV-Radarturm Dedesdorf“ (Freihaltebereich 50 m über NHN, Schutzstreifen 100 m Breite) tangiert. Im Nahbereich des OTB, ebenfalls westlich angrenzend, existieren 2 weitere Richtfunktrassen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Freihaltebereich 50 m über NHN).</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Die das Plangebiet tangierende Richtfunktrasse einschließlich Schutzstreifen wird in die Planzeichnung eingetragen. Der folgende Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen: Aufgrund der Bauhöhenbeschränkung bestehen möglicherweise Einschränkungen der zulässigen Höhenentwicklung von baulichen Anlagen und Förderfahrzeugen. Eine Abstimmung zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und dem Betreiber ist erforderlich.</p>

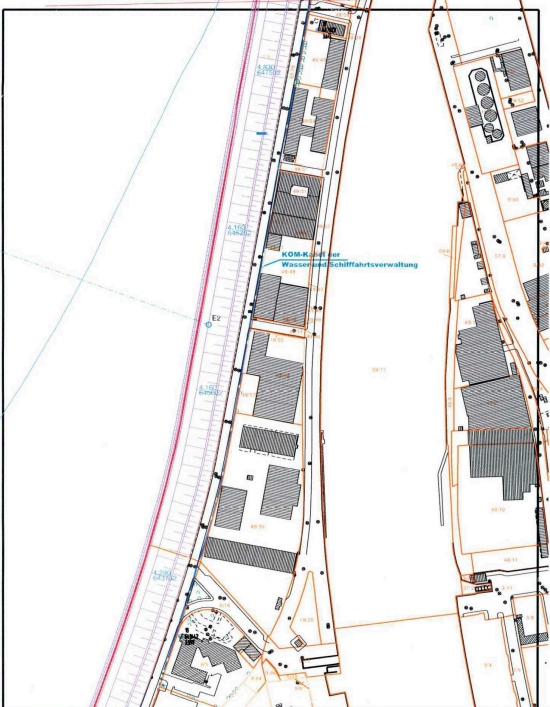
Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	<p>Beleuchtungsanlagen aller Art sind gem. § 34 (4) Bundeswasserstraßengesetz zur Weser hin abzuschirmen bzw. abzublenden. Dies gilt auch für Leuchten an Förderzeugen. Hier werde ich mir ggf. eine Abnahme von Beleuchtungsanlagen nach erfolgter Inbetriebnahme und durchgeführter WSA - Nachtbe- reisung der Weser vorbehalten.</p> <p>In der nächsten Woche erhalten Sie mit der Post einige Hinweise und Lagepläne zum Schutz von WSV-Kabeln.</p>		Die Begründung wird um den vorgebrachten Hinweis ergänzt.
	Wasser- und Schifffahrtsamt des Bundes WSV Bremerhaven Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven 01.04.2014	<p>Als Anlagen übersende ich einen Lageplan (2 Blatt) eines neben der Straße „Am Seedeich“ verlegten KOM-Kabels der WSV sowie einen Lageplan (3 Blatt) mit Übersichtskarte eines Seezeichen-Steuerkabels des WSA.</p> <p>Die Kabel dürfen nicht überbaut werden und sind vor dem Überfahren mit schweren Fahrzeugen zu schützen. Ggf. müssen die Kabel verlegt werden.</p> <p>Anlagen: 6 Blatt</p>	<p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 445 befinden sich keine KOM-Kabel.</p> <p>Im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen, direkt angrenzenden B-Planes Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ hat in Hinsicht auf den Bau der Unterführung durch bremenports eine vorlaufende Beteiligung aller Leitungsträger stattgefunden. Es wurden zudem bereits Suchschachtungen durchgeführt. Die Sicherstellung der Leitungen wird gewährleistet.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

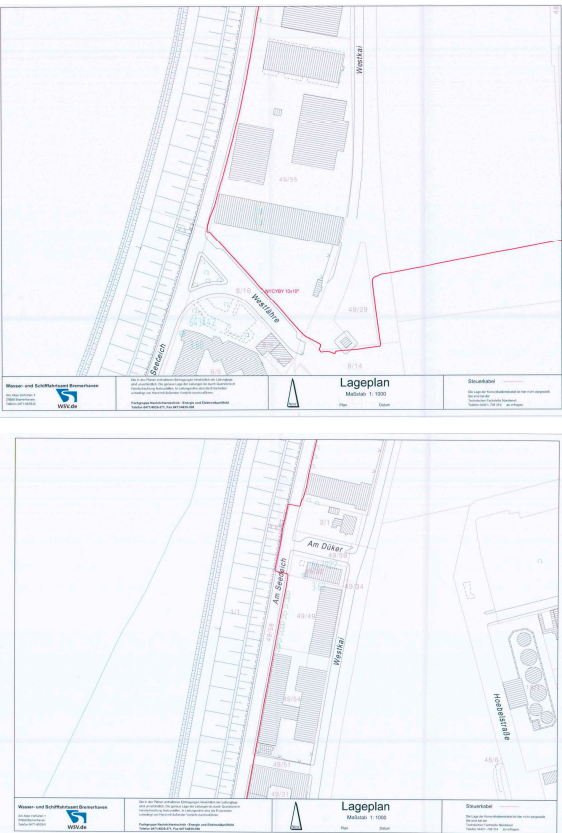
Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Wasser- und Schiffahrtsamt des Bundes WSV Bremerhaven</p>			

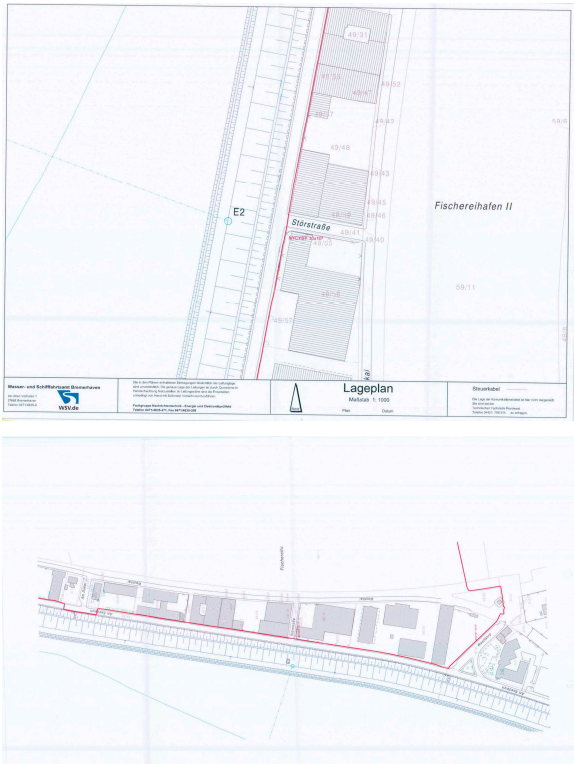
Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Wasser- und Schiffahrtsamt des Bundes WSV Bremerhaven</p>	 <p style="font-size: small;">Bestandsplan Datum 20.03.2011 Bear. S. Wenz Cap. 1:500</p> <p style="font-size: small;">KOM-Kabel Bremerhaven: Am Seedeich Kabeltrasseübersichtapl.</p> <p style="font-size: small;">Technische Fachstelle Nordwest Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest</p> <p style="font-size: small;">Blatt 1000 Maßstab</p>		

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Wasser- und Schiffahrtsamt des Bundes WSV Bremerhaven</p>			

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Wasser- und Schiffahrtsamt des Bundes WSV Bremerhaven</p>			

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
29	Wesernetz Bremerhaven GmbH & Co. KG Rickmersstraße 90 27568 Bremerhaven 19.03.2014	In Beantwortung Ihrer Anfrage vom 12. Februar 2014 teilen wir mit, dass gegen die von Ihnen geplante Maßnahme seitens wesernetz Bremerhaven GmbH & Co. KG grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Unsere Belange wurden in den Begründungen zu den Bebauungsplänen ausreichend berücksichtigt. Weiter verweisen wir noch einmal auf unsere Stellungnahme vom 31. Juli 2012. Für etwaige Fragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.		Mit der Bitte um Kenntnisnahme
30	ZVBN Zweckverband Verkehrsver- bund Bremen/Niedersachsen Willy-Brandt-Platz 7 28215 Bremen 19.02.2014	Stellungnahme ZVBN - B-Pläne Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen" und Nr. 445 "Offshore-Terminal-Bremerhaven (OTB)" Als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) möchten wir folgenden Hinweis geben. Im aktuellen Nahverkehrsplan 201 3 - 201 7 wurde durch und für die Stadt Bremerhaven die Prüfung verbesserter ÖPNV-Anbindungen im Hinblick auf die Hafengebiete und auf den Offshore-Terminal Bremerhaven verankert (vgl. NVP 2013-201 7, Kap. C 2.5.2, S. C-19). Um die frühzeitige Berücksichtigung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung für das überplante Gebiet sicherzustellen, bitten wir um eine schriftliche Ergänzung die diesem Ziel Rechnung trägt.		Der Anregung wird gefolgt. Die Begründung wird um Aussagen zum Nahverkehr/ Berücksichtigung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung ergänzt.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
31	<p>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Regionalverband Unterweser e.V.</p> <p>Borriesstraße 19 27570 Bremerhaven 18.03.2014</p>	<p>Als Mitglied des GNUU nehmen wir zum Bebauungsplan OTB auch im Namen des GNUU sowie für den BUND Landesverband Bremen e.V. Stellung.</p> <p>Mit der Vielzahl der Bauleitplanverfahren wird nicht, wie als Begründung von den Planem ausgeführt, die Komplexität der Verfahren im Gesamtbereich der geplanten Eingriffe reduziert, sondern in einer Art Salami taktik die Verfahrensbeteiligung erschwert. Durch eine willkürliche Teilung des gesamten OTB-Verfahrens in diverse Bauabschnitte werden darüber hinaus die negativen Gesamtauswirkungen für Natur und Umwelt verschleiert.</p> <p>Eine umfassende, vollständige OTB-Gesamtplanung würde deutlich machen, dass die Alternativen-Betrachtungen von den planenden Behörden unzureichend angestellt wurden und im Ergebnis ermes-sensfehlerhaft abgewogen und entschieden wurden.</p>	<p>Die Aufteilung der Planung in mehrere Bebauungspläne (Nr. 441, Nr. 445 und Nr. 450) ergibt sich aus der Notwendigkeit, die Komplexität der Planverfahren zu reduzieren und die Verständlichkeit zu erhöhen. Auf die Bewertung der Auswirkungen der Planungen hat die Aufteilung in mehrere Bebauungspläne keine unmittelbaren Folgewirkungen.</p> <p>Der Vorwurf, dass hier eine „Salami taktik“ mittels Aufteilung in verschiedene eigenständige Verfahren betrieben wird, blendet zudem aus, dass die Gesamtwirkungen der Vorhaben auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung 10B zusammenfassend dargestellt und bewertet werden. Ferner erfolgt in den FFH-Verträglichkeitsstudien auf Ebene der Bauleitplanung und des Fachplanverfahrens für den OTB eine Darstellung und Bewertung der im Zusammenwirken mit anderen Projekten auftretenden Wirkungen.</p>	<p>Die Entscheidung für den Standort „Blexer-Bogen“ ist in einem abgestuften Bewertungsverfahren zu den möglichen Standortalternativen in den Planunterlagen nachvollziehbar ermittelt worden. Der vorgesehene Standort erweist sich als deutlich vorzugswürdig.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Gesamtwirkungen der Vorhaben wurden auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung 10B „OTB“ zusammenfassend dargestellt und bewertet.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Alle weiteren Ausführungen zu der Begründung sind eine rein verbale Beschreibung des jetzigen Geschehens auf den jetzt genutzten Flächen im südlichen Fischereihafen. Der OTB ist schon aus Gründen der zu verschiffenden Anlagenmengen nicht erforderlich.</p> <p>Hinzuweisen ist auf die jetzt bereits umfassende Nutzung der Bremerhavener Flächen im ausreichenden Umfang (vgl. die in den Jahren 2011 bis 2013 im südlichen Fischereihafen produzierte Anzahl der Anlagen und die über den Fischereihafen und anderen Kajenflächen in Bremerhaven verschifften Anzahl der Anlagen). Aufgrund dieser Tatsachen sind die Planungen für den OTB entbehrlich.</p>	<p>Die Seestadt Bremerhaven erwartet von der Realisierung des OTB positive Auswirkungen hinsichtlich des Beschäftigungspotenzials, der Einwohnereffekte und der damit verbundenen fiskalischen Effekte. Diese Effekte sind in den Gutachten der Prognos 2011 und Prognos/LSA 2012 sowie Prognos 2015 dargestellt. Zudem wurde die Planco GmbH beauftragt, eine Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse der Prognos AG zu den Marktpotenzialen für den geplanten Offshore Terminal Bremerhaven vorzunehmen (Gutachten Planco Juni 2015).</p> <p>Die Gutachter der Prognos (Gutachten 2012; S. 111) kommen zu dem Schluss, dass die Realisierung des OTB und der sich daran anschließenden Gewerbe- und Industrieflächen zu hohen regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekten führt.</p> <p>Die Gutachter halten fest, dass die angestrebten regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekte mittel- und langfristig nur erzielt werden können, wenn eine adäquate Umschlaginfrastruktur zur Verfügung steht. Das regionalwirtschaftliche Potenzial lässt sich nur mit der Umsetzung des OTB erzielen (Gutachten 2012, Seite 118). Potenziellen weiteren Herstellern der Windenergiebranche bieten sich somit ohne den OTB keine konkurrenzfähigen Umschlagsmöglichkeiten.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die positiven Auswirkungen des OTB sind in der vorliegenden Bedarfsanalyse hinreichend dargelegt.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Gutachten belegen, dass der OTB zu hohen regionalwirtschaftlichen und fiskalischen Effekten führt. Nur mit dem OTB kann die Position des Standorts Bremerhaven als einer der führenden Windenergieclusters Europas langfristig gesichert werden.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND		<p>Die Bedarfs-Untersuchungen für den OTB wurden im Zuge des Verfahrens fortlaufend aktualisiert. Auch die jüngsten Gutachten von prognos (Juni 2015) und Planco (Juni 2015) stützen die 2012 getätigten Aussagen, dass der Bau des Spezialhafens von zentraler Bedeutung für den Industrie- und Hafenstandort ist und zur Optimierung der Infrastrukturbedingungen in Bremerhaven unabdingbar ist. Nur mit OTB könne die Position des Standortes als einer der führenden Windenergiecluster Europas gesichert werden.</p> <p>Bremerhaven hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der führenden Standorte der Offshore-Industrie in Deutschland und Europa entwickelt. Es ist der einzige Standort, an dem Gondeln (Turbinen) in Serie gebaut werden. Dazu kommen Dienstleistungsunternehmen für die Offshore-Industrie. Bremerhaven ist auch ein Zentrum für Forschung und Entwicklung im Bereich der Offshore-Windenergie. Die Hochschule Bremerhaven bietet einen speziellen Masterstudiengang an, das Fraunhofer-Institut ist in der technischen Entwicklung namenhaft vertreten. Hochqualifizierte Nachwuchskräfte werden in Bremerhaven für den Bereich der Offshore-Windenergie aus- und weitergebildet. Die Vernetzung aller Bereiche ist ausgeprägt und mit keinem anderen Standort vergleichbar vorhanden. Für das fast vollständige Cluster für die Offshore-Windindustrie wird noch als „Schlussstein“ ein „Spezialterminal“ als Warenausgangszone benötigt.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND		<p>Die Offshore-Industrie Bremerhavens stößt bereits heute und zunehmend auf einschneidende Begrenzungen, weil ihr adäquate Umschlags- und Verschiffungsmöglichkeiten für die produzierten Großanlagen fehlen. Zudem besteht für die angestrebten Ansiedlungen erheblicher Bedarf an Industrie- und Gewerbeflächen. Die Restriktionen haben sich in den letzten beiden Jahren zwar weniger scharf ausgewirkt. Dies wird jedoch auf die Unsicherheiten bezüglich der künftigen öffentlichen Förderung der erneuerbaren Energien und daraus resultierend Investitionsverzögerungen bei den Anbindungen an das Stromnetz zurückgeführt. Dies ist aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten politischen Positionierung zu Gunsten der Offshore-Windenergie als vorübergehend anzusehen.</p> <p>Die Planungsmaßnahmen sind in ihrer Gesamtheit auf die Überwindung der Defizite bei den Industrie- und Gewerbeflächen sowie Umschlags- und Verschiffungsmöglichkeiten gerichtet. Die Planung des OTB dient dabei der Überwindung des zuletzt genannten Defizits. Mit den Planungen soll der vorhandene Bestand der Offshore-Wirtschaft gesichert werden, um Abwanderungstendenzen zu günstigeren Standorten vorzubeugen. Dazu sollen die Bedingungen für Erweiterungen aber auch für Neuansiedlungen den zukünftigen Erfordernissen angepasst werden.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND		<p>Der gewählte Standort ist ausweislich der den Stadtverordneten vorliegenden umfangreichen Alternativenprüfung allein schon aus städtebaulichen Sachgründen gegenüber allen anderen Alternativen vorzuziehen. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, dass im südlichen Bremerhaven bereits eine Offshoreindustrie vorhanden ist und nur dort die Gewerbeflächen für den regionalwirtschaftlich sehr wichtigen Ausbau dieser Industrie erschlossen werden können. Die Entwicklung dieser Industrie kann in Bremerhaven nur mit einer den künftigen Erfordernissen entsprechenden Infrastruktur zukunftsfähig entwickelt werden.</p> <p>Die Offshoreindustrie kann nur im Süden Bremerhavens fortentwickelt werden. Eine zukunftsfähige und langfristig international wettbewerbsfähige Infrastruktur (Vormontage am Seeschiffszugang und Verschiffung vormontierter Großstrukturen) setzt voraus, dass die Umfuhren von Teilkomponenten durch den Fischereihafen reduziert und logistisch optimiert werden. Die Standortfestlegung wird im Übrigen durch eine neue verfeinerte logistische Untersuchung von September 2013 durch das Fraunhofer Institut bestätigt, wonach sich der vorgesehene Standort als deutlich vorzugswürdig erweist.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Eine wichtige und Kosten sparende Verbindung von Produktion, Installation an Land und auf See durch Bau einer weiteren Produktions- und Verschiffungsanlage mit öffentlichen Mitteln für die private Wirtschaft stellt zudem eine unzulässige Subvention dar. Der ursprünglich aus privaten Mitteln geplante OTB-Hafenbau wurde wegen Unwirtschaftlichkeit und Desinteresse der Wirtschaft an die öffentliche Hand zurück verlagert. Eine Subvention von Produktionsfirmen ist mit EU-Recht nicht vereinbar.</p>	<p>In Kenntnis der zu erwartenden finanziellen Aufwendungen und der skizzierten Effekte haben sich die zuständigen politischen Gremien zu diesem Projekt bekannt. Die Frage der Bereitstellung der Investitionsmittel sind Inhalt dieser politischen Entscheidung und nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.</p> <p>In den Prognos-Gutachten 2011 und 2012 sind jeweils Kapitel zu den regionalwirtschaftlichen Nutzen-Kosten Effekten dargestellt. Demnach sind sowohl für das best-case Szenario als auch für das base-case Szenario positive regionalwirtschaftliche und fiskalische Effekte bei Umsetzung der Gesamtplanung im südlichen Bremerhaven zu erwarten. Dies hat sich im Übrigen auch in den aktualisierten Gutachten Prognos 2015 und Planco 2015 weiter bestätigt.</p> <p>Das Vorhaben OTB und die parallel dazu angeschobene Entwicklung im Bereich des Fischereihafens und der Luneplate auf eine rein fiskalische Betrachtung zu reduzieren wird dem Vorhaben in keiner Weise gerecht. Das Land Bremen verfolgt mit der Realisierung einer Schwerlast- Montage- und Umschlagsanlage in Bremerhaven das zentrale Ziel, Bremerhaven zu einem Zentrum der Offshore-Windenergiewirtschaft weiter auszubauen. So können langfristig und nachhaltig wirkende wirtschaftsstrukturelle Effekte erreicht werden. Zugleich leistet das Land Bremen hiermit einen substantiellen Beitrag, um den Ausbau der regenerativen Energie voranzutreiben und so die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Nach den neuesten Beschlüssen der Bundesregierung ist darüber hinaus anzuzweifeln, dass die in der Begründung und in den weiteren Planunterlagen genannten Daten über die zu erwartenden Anlagenzahlen zutreffen. Die jetzt genutzten Kajeinflächen im Überseehafenbereich und auch im Fischereihafen reichen bei weitem aus, das Transportgeschehen auch in Zukunft abwickeln zu können. Anderslautende Gutachten können wegen fehlender Aktualität nicht Berücksichtigung finden. Die Beschreibung „Hintergrund“ (Seite 3) ist überholt und kann nicht für die Verfahrensbegründungen herangezogen werden.</p>	<p>Aufwändige Umfuhren von Einzelkomponenten, problematische Umschlags- und Verlademöglichkeiten und nicht optimal bemessene Installationsgeräte führen zu hohen Kosten und Risiken im Ablauf, die, übertragen auf die gesamte Branche, die Wettbewerbsfähigkeit der Offshore-Windenergie gegenüber fossilen Energieträgern und damit deren Akzeptanz dauerhaft behindern können. Der Bau einer auf die Bedarfe der Offshore- Windenergiebranche abgestimmte Umschlagsanlage in Bremerhaven wird dabei einen wesentlichen Beitrag leisten, die Wirtschaftlichkeit der Offshore-Windenergie zu verbessern und stellt somit einen wichtigen Beitrag dar, um die von der Bundesregierung formulierten Klimaschutzziele zu erreichen.</p> <p>Die Bedarfs-Untersuchungen für den OTB wurden im Zuge des Verfahrens fortlaufend aktualisiert. Auch die jüngsten Gutachten von prognos (Juni 2015) und Planco (Juni 2015) stützen die 2012 getätigten Aussagen, dass der Bau des Spezialhafens von zentraler Bedeutung für den Industrie- und Hafenstandort ist und zur Optimierung der Infrastrukturbedingungen in Bremerhaven unabdingbar ist. Nur mit OTB könne die Position des Standortes als einer der führenden Windenergiecluster Europas gesichert werden. Die Begründung wird entsprechend aktualisiert.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Fehlerhaft ist weiterhin die Darlegung, dass Alternativenprüfungen nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens sind. Trotz der vorhandenen Alternativen mit ausreichender Kapazität wird eine qualifizierte Bewertung dieser Alternativen negiert und die Bauleitplanung weiterhin ermessensfehlerhaft vorangetrieben.</p> <p>Die Beschreibung „Hafenanlage“ und „wasserseitige Erschließung“ unterstellt bereits jetzt, dass der EUGH und das BVerwG Leipzig die Weservertiefung und damit die Fahrwasserverlegung gestatten. Die planenden Behörden greifen dem Ausgang des gerichtlichen Verfahrens in unzulässiger Weise vor. Es gibt keinen planfestgestellten wasserseitigen Zugang, wie er in diesem B-Plan-Verfahren unterstellt wird.</p> <p>Der gültige Flächennutzungsplan für diesen Bereich sieht bislang Wattflächen im Weserästuar vor. Der gesamte Bereich der Weser bis zur Geestemündung ist FFH-Gebiet. Im Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren und in diesem Bebauungsplanverfahren sind andere FFH-Grenzen aufgezeigt. Die Hintergründe für die veränderten Grenzen des FFH-Gebietes sind zu erklären. Wir fordern die aktuelle Darstellung der richtigen FFH-Grenzen auch in diesem jetzigen Verfahren.</p>	<p>Die Standortbegründung und die Alternativenbetrachtung sind Fragen der Flächennutzungsplanänderung. Die Festlegung auf den Standort ist entgegen der Darstellung des Einwenders das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung, die seitens der Stadt Bremerhaven im Rahmen der Flächennutzungsplanung durchgeführt wird.</p> <p>Im Rahmen der Planfeststellung wird das Problem so gelöst, dass eine ergänzende Betrachtung der Wirkungen für den Fall vorgenommen wurde, dass die Weseranpassung nicht kommt. Damit ist das angesprochene Problem grundsätzlich lösbar. Die Ergebnisse dieser Betrachtung werden einer erneuten Trägerbeteiligung zugeführt. Für den Bebauungsplan ergeben sich hierdurch keine relevanten Änderungen. Der Sachverhalt wird im Detail im Planfeststellungsverfahren geprüft. Die Anpassung der Weser ist keine Voraussetzung für die Erschließung des OTB. Die Erreichbarkeit für seegängige Schiffe ist bereits gewährleistet.</p> <p>In den Bebauungsplan Nr. 445 werden nachrichtlich die Grenzen des das Plangebiet erfassenden FFH-Gebietes, EU-Vogelschutzgebietes und des Naturschutzgebietes übernommen.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Festlegung auf den Standort ist das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung - Flächennutzungsplanänderung 10B „OTB“.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	Für die Lärmbeurteilung reichen keine allgemeinen „Feststellungen der Stadt Bremerhaven“ (Seite 11) aus. Vielmehr ist eine unabhängige qualifizierte neue gutachterliche Beurteilung erforderlich.	<p>Es liegt ein Lärmgutachten vor, das im Rahmen der Aufstellung der Flächennutzungsplanänderungen Nr. 10A (s. auch Kap. 7.1.6) und Nr. 10B erstellt wurde.⁴ Darin wurden sämtliche bestehenden und geplanten Industrie- und Gewerbegebiete in der Umgebung der Flächennutzungsplanänderungen berücksichtigt.</p> <p>Die Stadt Bremerhaven hat die gutachterlichen Aussagen auf Plausibilität überprüft und festgestellt, dass die Überschreitungen im Wesentlichen aus der Vorbelastung resultieren. Die Überschreitungen sind daher auch ohne die Realisierung des OTB vorhanden. Unter Berücksichtigung industrietypischer Emissionsansätze werden die Orientierungswerte bei alleiniger Betrachtung des OTB (Zusatzbelastung) zum Teil deutlich unterschritten.</p>	Die Bedenken werden nicht geteilt. Es liegt ein Lärmgutachten vor, das im Rahmen der Aufstellung der Flächennutzungsplanänderungen 10A und 10B erstellt wurde und sämtliche bestehenden und geplanten Industrie- und Gewerbegebiete in der Umgebung dieser Planung berücksichtigt. Zudem liegt ein konkretisierendes Schallgutachten vor, das im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum OTB erstellt wurde. Darin wurde der Nachweis erbracht, dass von dem geplanten OTB unter Zugrundelegung flächenbezogener Schalleistungspegel in der umgebenden Wohnnutzung keine unzulässigen Geräuschmissionen zu erwarten sind.

⁴ Ted technologie entwicklungen & dienstleistungen GmbH: Schalltechnisches Gutachten im Rahmen der 10. Änderung des Flächennutzungsplanes der Seestadt Bremerhaven von 2006 mit den Bestandteilen Neuaufstellungsbereich 10A „Luneplate“ und 10 B „Offshore-Terminal Bremerhaven“, Bremerhaven, 12. Oktober 2012

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Auch bei der Gesamtabwägung (dritter Absatz Seite 19) fehlt die Berücksichtigung der Alternativen-Betrachtung. Sowohl beim Erholungsnutzen, bei den gesamtwirtschaftlichen Grundannahmen, bei der Verkehrsbetrachtung und bei den regionalwirtschaftlichen Aspekten einschließlich der Arbeitsplätze schneiden die Alternativen-Betrachtungen (u.a. jetzt genutzter Fischereihafen, neu möglicherweise Westseite Fischereihafen, jetzt genutzter Überseehafen sowie dort jeweils möglich Ertüchtigungen) besser ab. Auch hier ist eine ermessensfehlerhafte Bevorzugung des OTB zu erkennen.</p>	<p>In der gewerblichen Gesamtbelastung werden gegenüber der Vorbelastung nur geringfügig höhere Pegel ermittelt. Die Stadt Bremerhaven geht daher davon aus, dass der geplante Terminal grundsätzlich entwickelbar ist, zumal ein konkretisierendes Schallgutachten vorliegt, das im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum OTB erstellt wurde⁵</p> <p>Darin wurde der Nachweis erbracht, dass von dem geplanten OTB unter Zugrundelegung flächenbezogener Schallleistungspegel in der umgebenden Wohnnachbarschaft keine unzulässigen Geräuschemissionen zu erwarten sind.</p> <p>Die Alternativenbetrachtung und Standortbewertung sind Fragen der Flächennutzungsplanänderung. Die Festlegung auf den Standort ist das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung, die seitens der Stadt Bremerhaven im Rahmen der Flächennutzungsplanung durchgeführt wird.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Festlegung auf den Standort ist das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung - Flächennutzungsplanänderung 10B „OTB“.</p>

⁵ Ted technologie entwicklungen & dienstleistungen GmbH: Schalltechnische Untersuchungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahren für den geplanten Offshore-Terminal Bremerhaven -betriebsbedingte Auswirkungen, Bremerhaven, 14. September 2012

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Angezweifelt wird von uns die Zulässigkeit der Erstellung des Umweltberichtes für den Bebauungsplan der Stadt Bremerhaven durch die landeseigene Hafengesellschaft bremenports. Hier sind Interessenkollisionen als Antragsteller für das Planfeststellungsverfahren OTB, verschiedene wasserrechtliche Verfahren im Zusammenhang mit dem OTB, als Hafенbetreiber, abhängiger Landesbetrieb und Autor des Umweltberichtes mehr als deutlich. Der Umweltbericht ist insofern fehlerhaft und von nicht unabhängiger Stelle verfasst. Das Verfahren ist schon aus diesem Grunde grundlegend fehlerhaft und einzustellen.</p> <p>Die auf den Seiten 8 bis 10 des Umweltberichtes in kaum überschaubarer Vielzahl aufgeführten einzelnen Genehmigungsverfahren machen deutlich, dass das demokratische und gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren durch dieses gewollte „Planungswirrwarr“ unzulässig erschwert, wenn nicht sogar eingeschränkt wird.</p>	<p>Der beigefügte Umweltbericht fußt auf diversen Gutachten, die im Zuge des Antragsverfahrens zum OTB angefertigt wurden. Diese Gutachten waren Grundlage für die Zulassungsverfahren und sind sowohl seitens der Fachbehörden geprüft worden als auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens inhaltlich erörtert worden. Vor dem Hintergrund, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine ganzheitliche Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt ist, um die grundsätzliche Zulassungsfähigkeit bereits auf dieser Ebene beurteilen zu können, erfolgte im Rahmen des nunmehr vorgelegten Umweltberichtes schwerpunktmäßig eine Beurteilung der betriebsbedingten Wirkungen.</p> <p>Die in diesem Zusammenhang gemachten Aussagen sind unmittelbar aus den zugrunde liegenden Gutachten abgeleitet worden und lassen insofern keinen Spielraum für eine einseitige und interessengeleitete Interpretation der Ergebnisse.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass für die Entwicklung des Flugplatzgeländes neben der Bauleitplanung auch Verfahren nach unterschiedlichen fachgesetzlichen Vorgaben durchzuführen sind, ergibt sich eine größere Anzahl an erforderlichen Zulassungsverfahren. Die Wirkungen des Gesamtvorhabens werden aber im Rahmen von F- und B-Plan dargestellt und bewertet, so dass nicht erkennbar ist, dass die Beteiligung erschwert ist.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Hinzuweisen ist, dass unsere Ausführungen zum Flächennutzungsplan, zum Planfeststellungsverfahren sowie zu den einzelnen Bebauungsplänen auch für dieses Verfahren Bestandskraft haben und herangezogen werden müssen. Ein aufgrund der Planungsvielfalt evtl. von uns nicht erwähnter Zusammenhang einer von uns abgegebenen Stellungnahme kann insofern nicht zu unseren Lasten als nicht von uns erwähnt gedeutet werden.</p> <p>Bei den Beschreibungen über die naturschutzfachlichen Belange fehlen Hinweise auf die qualifizierten Untersuchungen der letzten Brackwasserwattflächen im Bereich der Weser im Land Bremen. Dies stellt einen groben Mangel dar.</p>	<p>Die Abwägung der Einwände erfolgt in den jeweiligen Verfahren.</p> <p>Es wird nicht deutlich, welche Untersuchungen hier gemeint sind. Die Wattbereiche im Wirkungsbereich des Vorhabens sind im Rahmen der Voruntersuchungen hinreichend untersucht worden und bei der Bewertung der Wirkungen wurden auch die Besonderheiten der Brackwasserwatten und deren Seltenheit berücksichtigt.</p> <p>Dies führte in letzter Konsequenz zu einem Kompensationskonzept, bei der die Entwicklung von Brackwasserwatten im direkten Umfeld des Vorhabens im Vordergrund stand. Ein Mangel ist insoweit nicht erkennbar.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Ein Mangel ist nicht erkennbar.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Bei den Schutzgütern „Tiere“, „Biotop und Pflanzen, besonderer Biotopschutz“ fehlen mit Bezug auf das BVerwG-Urteil zur A20 bei Bad Segeberg (BVerwG 9 A 9.12; BVerwG 9 A 11.12; BVerwG 9 A 13.12; BVerwG 9 A 14.12.) die neuesten für dieses Verfahren erstellten qualifizierten Gutachten über die tatsächlichen Vorkommen, einschließlich der Betrachtung von Alternativen-Bewertungen bei Verzicht auf den OTB. Der Umweltbericht ist soweit und solange unzureichend. Wenn schon von den planenden Behörden festgestellt wird, dass hier das letzte natürlich entstandene bremische Brackwasserwatt als FFH-Lebensraumtyp und nach Nationaler Roter Liste als stark gefährdeter Biotoptyp eingestuft wird, erübrigt sich jedwede weitere Planung zur unwiderruflichen Vernichtung dieser Flächen.</p> <p>Die Ausführungen unter Ziffer 3.3 sind reine Fiktion und „politisch beauftragte Schwarzmalerei“. Schon jetzt können alle produzierten Anlagen auf den vorhandenen Kajenflächen im Fischereihafen und im Überseehafen verschifft werden. Die erwähnten Abwanderungen und Produktionsverlagerungen sind Folgen anderer politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und haben rein gar nichts mit fehlenden Hafengebieten des OTB zu tun. Verschiffungskapazitäten sind ausreichend vorhanden; das bremische Brackwasserwatt an der Weser nicht.</p>	<p>Die genannten Schutzgüter wurden in einem weit gefassten Untersuchungsraum aktuell erfasst. Aufgrund zahlreicher Voruntersuchungen konnten auch die Ergebnisse dieser älteren Untersuchungen berücksichtigt werden und damit eine ansonsten kritisierten „Momentaufnahmen“ bei der Erfassung vermieden werden. Auch im Rahmen der Alternativenbetrachtung und im Rahmen der Kompensationsplanung wurde die hohe Bedeutung der Wattbereiche berücksichtigt. In gleicher Weise wurde eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung erstellt (vgl. S. 32 Umweltbericht). Insoweit ist an dieser Stelle kein Defizit erkennbar.</p> <p>Der Standort Bremerhaven ist ohne qualitative Verbesserung der Möglichkeiten für die Vormontage sehr großer Anlagenteile, möglicherweise auch einmal ganzer Anlagen, und ohne die Möglichkeit, solche Großkomponenten restriktionsfrei auf – ebenfalls immer größere – Errichterschiffe direkt am Seeschiffahrtsweg umzuschlagen, nicht mehr wettbewerbsfähig. Die derzeit gegebenen Verschiffungsmöglichkeiten erlauben schon keine Vollausslastung der derzeit vorhandenen Produzenten. Sie schließen weitere Ansiedlung vollständig aus. Sie sind nicht zukunftsfähig.</p> <p>In der Anfangsphase der Offshore-Energie-Wirtschaft lagen noch keine den heutigen Bedarfen vergleichbaren Marktverhältnisse vor. Auch ist ein guter Teil der bisherigen Investitionen nach den von den Gutachtern geführten Befragungen im Vertrauen auf den Bau eines OTB getätigt worden.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Der Darstellung wird nicht gefolgt. Der Standort Bremerhaven ist ohne qualitative Verbesserung für die Vormontage sehr großer Anlagenteile, und ohne die Möglichkeit, solche Großkomponenten restriktionsfrei auf immer größere Errichterschiffe direkt an der Bundeswasserstraße umzuschlagen, als nicht mehr wettbewerbsfähig einzustufen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Die erwartete Verschlechterung des Zustandes von Natur und Umwelt bei Durchführung der Planung lässt sich, anders als im Umweltbericht dargestellt, nicht kompensieren. Das Brackwasserwatt ist beim Bau des OTB unwiderruflich verloren. Die Verschlechterungen für die Finte (Art nach Anhang II der FFH RL geschützt) sind nicht kompensierbar.</p>	<p>Die gesetzliche Förderung verläuft degressiv und wird schließlich enden. Der Wettbewerb wird schärfer, die Kosten müssen minimiert werden. So werden die Abläufe immer stärker durchrationalisiert, das gilt namentlich für die sehr aufwändige Logistik. Die Gutachter sehen die derzeitige Anlagenverschiffung in Bremerhaven als nur noch kurzfristig haltbare Zwischenlösung an. Sie weisen darauf hin, dass es für einen ansiedlungswilligen Hersteller wirtschaftlich keinen Sinn macht, seine Produkte mit Zwischentransporten zu einem Montagehafen zu transportieren, dort an Land zu setzen, zu montieren und dann wieder die montierten Komponenten erneut auf das Errichterschiff umzuschlagen, wenn er die Möglichkeit hat, direkt an dem leistungsfähigen Verschiffungsort zu produzieren.</p> <p>Abwanderungen oder auch ein schrittweises Einschrumpfen von Produktionsstätten am Standort Bremerhaven können als Folge des Fehlens einer nachhaltig und langfristig wettbewerbsfähigen Ausstattung mit restriktionsfrei erreichbaren Vormontageflächen und Umschlagseinrichtungen kaum ausgeschlossen werden.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtbilanzierung wurde der Nachweis erbracht, dass eine fachlich geeignete Kompensation für alle zu berücksichtigenden Belange (Eingriffsregelung, FFH, Vogelschutz, Besonderer Artenschutz, Biotopschutz) erreichbar ist. Die Eignung der vorgesehenen Maßnahmen sind durch die Fachbehörden bestätigt worden.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Die Ausführungen zu Brut- und Gastvögeln, hier insbesondere zum Säbelschnäbler, sind nicht erneut gutachterlich beschrieben. Die Einstufung ist von den planenden Behörden willkürlich gewählt. Wenn von den planenden Behörden eine willkürliche Trennung der Bauleitplanbereiche vollzogen wird, ist es unzulässig, dass für die Auswirkungen der jeweiligen Einzelplanungen immer wieder die identischen früheren allgemeinen Gutachten und Untersuchungen herangezogen werden. Wir fordern hier für jeden einzelnen Bebauungsplan-Bereich eine gesonderte gutachterliche Betrachtung der Einzelauswirkungen des jeweiligen Planungsbereiches mit einer tatsächlich unabhängigen Alternativen-Betrachtung.</p> <p>Das „Aufsatteln“ von Kompensationsmaßnahmen auf schon begonnene/ umgesetzte Maßnahmen lehnen wir in der Regel ab. Auch hierzu verweisen wir auf das BVerwG-Urteil zur A20 Bad Segeberg (BVerwG 9 A 9.12; BVerwG 9 A 11.12; BVerwG 9 A 13.12; BVerwG 9 A 14.12). Insbesondere die gewollte Vernichtung des letzten bremischen Brackwasserwattes ist nicht kompensierbar</p>	<p>Eine erneute Ausführung zu Brut- und Gastvögeln ist nicht zielführend. Die Wirkungen auf die Watt- und Vorlandbereiche gehen von dem Offshore-Terminal aus und sind insoweit im Rahmen des Unterlagen, die für das Planfeststellungsverfahren angefertigt wurden vollständig enthalten. In Rahmen dieser Untersuchungen wurde auch auf die Summenwirkungen eingegangen, so dass eine vollständige Berücksichtigung aller Wirkungen gewährleistet ist.</p> <p>Ein Teil der Kompensationsmaßnahmen findet in Bereichen statt, die bereits im Rahmen vorheriger Maßnahmen aufgewertet wurden. Entscheidend ist aber, dass die vorgesehenen Flächen weitere Aufwertungspotenziale aufweisen. Es handelt sich hierbei überwiegend um ehemalige Sandspülfelder, die aktuell nicht dem Tideeinfluss unterliegen.</p> <p>Durch eine Abgrabung des aufgebrauchten Sandes wird der Tideeinfluss wieder hergestellt und es können sich wieder Watt- oder Tideröhrichte entwickeln. Die Nutzung der im Vordeichsbereich gelegenen Flächen ist insofern gerade vor dem Hintergrund, dass bei der Kompensation die Schaffung von Brackwasserwatt und sonstigen tidebeeinflussten Flächen im Vordergrund stehen erfolgt.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Die Darlegungen im Fazit, dass ein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen erzielt wird, sind unzutreffend (vgl. hierzu ebenfalls das BVerwG-Urteil). Hinzuweisen ist auch darauf, dass keine Nachhaltigkeit bei den auf der Luneplate geschaffenen Flächen gesichert werden kann, Die dortigen offenen Flächen werden anderes als das Brackwasserwatt nicht ohne Röhrichtaulwuchs bleiben und sind dann nicht mehr vollständig als Lebensraum des Säbelschnäblers mit den als Nährtieren erforderlichen Makrozoobenthosbeständen verfügbar.</p> <p>Bei den Alternativen-Prüfungen fehlt das unabhängige Herangehen an die vorhandenen Verschiffungskapazitäten mit evtl. Ertüchtigungen im bestehenden Hafengebiet und die zusätzlichen Möglichkeiten im westlichen Fischereihafen. Die Alternativen-Prüfungen sind unzureichend und ermessensfehlerhaft.</p> <p>Auffällig ist, dass die Fortsetzung der Planungen für den OTB die besonderen Fragestellungen des BVerwG im Verfahren BUND gegen Bundesrepublik Deutschland zur Weservertiefung bezüglich Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) gänzlich unberücksichtigt lässt.</p> <p>Wir fordern die explizite Berücksichtigung dieser Ihnen bekannten Fragestellungen mit Blick auf die Erreichbarkeit des guten ökologischen Zustands/Potenzials des Weserästuars und explizit des Brackwasserwattes.</p>	<p>Im Rahmen des Kompensationskonzeptes wurde insbesondere auf die Bedürfnisse des Säbelschnäblers abgehoben. Die Art steht aufgrund ihrer Ansprüche stellvertretend für weitere Arten der Brackwasserwatten im Vorhabensbereich. Die Kompensation zieht insbesondere auf die Schaffung von Watt- und Flachwasserbereichen ab.</p> <p>Das auf Teilbereichen der neu geschaffenen Wattbereichen auch eine Röhrichtentwicklung eintritt wurde bereits berücksichtigt. Sofern diese Entwicklung dazu führt, dass die Lebensraumeignung für Arten des Watts insgesamt abnimmt sind Gegenmaßnahmen wie die Mahd aufkommender Röhrichte oder Abgrabungen möglich.</p> <p>Die Alternativenbetrachtung und Standortbewertung sind Fragen der Flächennutzungsplanänderung. Die Festlegung auf den Standort ist das Ergebnis einer standörtlichen Alternativenprüfung, die seitens der Stadt Bremerhaven im Rahmen der Flächennutzungsplanung durchgeführt wird.</p> <p>Für den Bebauungsplan ergeben sich hierdurch keine relevanten Änderungen. Der Sachverhalt wird im Detail im Planfeststellungsverfahren geprüft. Die Anpassung der Weser ist keine Voraussetzung für die Erschließung des OTB. Die Erreichbarkeit für seegängige Schiffe ist bereits gewährleistet.</p> <p>s.o.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Die Hinweise sind angemessen berücksichtigt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung BUND	<p>Die bisher im Planungs-Gebiet mögliche Erholungsnutzung für die Bremerhavener Bevölkerung wird durch diesen Bebauungsplan unmöglich gemacht. Wir fordern Kompensationen auf dem Gebiet der Stadt Bremerhaven. Die sich südwestlich anschließende Luneplate kann nicht als Kompensationsfläche „Erholungsnutzen“ herangezogen werden. Die Erreichbarkeit dieser Flächen ist mit dem OTB, der Industrie- und Gewerbegebiete im direkten Umfeld und durch die geplante Schwerlast-Zuwegung mit Rampe nicht mehr ausreichend gegeben.</p> <p>Der BUND Unterweser und der GNUU lehnen den Bebauungsplan OTB in der vorliegenden Form ab und verweisen auf unsere im Planfeststellungsverfahren OTB verfasste Stellungnahme. Die Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren OTB ist in Art, Umfang und Inhalt Teil dieser ablehnenden Stellungnahme. Wegen der Aktualität weisen wir darauf hin, dass diese vorgelegte Stellungnahme auch als eine Ergänzung der Stellungnahmen zur FNP-Änderung und zum Planfeststellungsverfahren OTB gilt.</p>	<p>Eine Erholungsnutzung wird durch den B-Plan nicht unmöglich gemacht. Zwar wird sich die Art der Erholungsnutzung ändern, da aber der Deichkronenweg – abgesehen von dem Querschnittsbereich der Zufahrtsrampe – und die Randdämme des Terminals weiterhin genutzt werden können, ist von dort zum einen eine Erlebbarkeit des Hafens und der den Terminal umgebenden Watt- und Wasserbereichen weiterhin möglich. Auch wenn dies außerhalb des hier betrachteten B-Planes liegt, sei darauf verwiesen, dass im Bereich der Querung der Zufahrtsrampe die Möglichkeit geschaffen wird den Seedeich weiterhin auf ganzer Länge zu begehen. Die Erreichbarkeit der südlich gelegenen Luneplate ist insofern weiterhin gegeben.</p> <p>Die Abwägung der Stellungnahmen erfolgt in den jeweiligen Verfahren.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>
32	Der Grüner Kreis Bremerhaven e. V. Muskauer Straße 13 27576 Bremerhaven 24.02.2014	<p>Unsere Schreiben vom 5.3.2013 an den Magistrat bzw. Senat sind trotz Bestätigung vom 25.3.2013 (s. Anlage) nicht in der Übersicht zu den Stellungnahmen über die öffentliche Auslegung vom 7.2.2014 aufgenommen worden.</p> <p>Wir wiederholen unsere Anregungen.</p>		

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Der Grüner Kreis Bremerhaven e. V. Muskauer Straße 13 27576 Bremerhaven 05.03.2013</p>	<p>Der „Grüne Kreis“ schlägt vor, dass für den Bau des ca. 25 ha großen Offshore-Terminals wegen der erheblichen Verluste an Naturflächen zwischen dem Flughafen und der Straße „Am Seedeich“ sowie wegen der enormen Überbauung von Watt- und Weserwasserflächen ein Großteil der Kompensation auch auf Bremerhavener Gebiet und nicht fast ausschließlich alles im niedersächsischen Umland erfolgt.</p>	<p>Aufgrund der Lage des Eingriffsgebiets auf naturnahen Teilflächen in der Brackwasserzone des Weserästuars sind der Wasserhaushalt (Oberflächengewässer) und das Landschaftsbild (Landschaftserlebnisfunktion) als abiotische Funktionsausprägungen besonders zu berücksichtigen. Ferner sind bei der Kompensationsplanung auch die fachrechtlichen Anforderungen insbesondere aufgrund der europäischen Regelungen (FFH-Richtlinie, Vogelschutz, Artenschutz) zu berücksichtigen. Das Kompensationskonzept für den OTB konzentriert sich daher auf die betroffenen Biotopfunktionen unter besonderer Berücksichtigung des Wasserhaushalts (Fließgewässer / Überschwemmungsgebiete) sowie der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbilds. Art und Umfang der unvermeidbaren Beeinträchtigungen im Weserästuar und der Schutzstatus des Eingriffsgebiets (FFH- und Vogelschutz-Gebiet) erfordern umfangreiche Kompensationsflächen mit verschiedenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsfunktionen gemäß - der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie des besonderen Biotopschutzes (Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG), - des besonderen Artenschutzes und - der Anforderungen an die Kohärenzsicherung des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung Der Grüne Kreis</p>	<p>Wir regen an, bei den vorn Bremen Ports angedachten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen auch den Bereich der Bremerhavener Geesteniederung und der Spadener Marktfleet mit aufzunehmen. Es müssen für Großbauvorhaben an der Weser im Stadtgebiet von Bremerhaven nicht nur niedersächsische Flächen zur Kompensation genommen werden!</p> <p>So stellen wir uns vor, dass für verlorengegangene Wasserflächen neue, durch die Verlängerung des Geeste-Nebenarmes „Ackmann“ mit einer östlichen Wiederanbindung an die Geeste – so wie das früher einmal der Fall war – und eines weiteren neuen Geestearmes im Gebiet zwischen Buschkämpen und der Autobahn geschaffen werden können. Außerdem treten wir für eine naturnahe Umgestaltung der Spadener Marktfleet ein.</p> <p>Die von uns vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen stehen auch in keinem bisherigen bzw. zukünftigen Nutzungskonflikt. Die Flächen werden derzeit nur gering landwirtschaftlich genutzt. Wegen ihrer Naturbeschaffenheit sind sie auch nicht als Gewerbe- oder Wohngebiete geeignet.</p> <p>Von daher bitten wir also, unsere Vorschläge in das Verfahren mit einzubeziehen.</p>	<p>Die genannten Anforderungen bedingen Kompensationsflächen, die hinsichtlich ihrer Größe und Beschaffenheit geeignet sind, auch die Beeinträchtigungen abiotischer Schutzgüter (hier maßgeblich des Wasserhaushalts) und des Landschaftsbilds im Sinne einer multifunktionalen Überlagerung mit zu kompensieren. Unter Beachtung dieser Anforderungen und der tatsächlichen Zugriffsmöglichkeiten erscheinen die vorgesehenen Maßnahmen am besten geeignet zu sein, den hohen fachlichen und rechtlichen Anforderungen zu genügen. Ein Ausweichen auf die vorgeschlagenen Maßnahmen wäre allenfalls für den ehemaligen Geestearm denkbar, allerdings stehen die Flächen derzeit nicht zur Verfügung.</p> <p>Anzumerken ist, dass für den B-Plan Nr. 441 Westlicher Fischereihafen Kompensationsflächen in Bereich der Geesteniederung in Anspruch genommen werden, die zur Wiederherstellung der betroffenen Funktionen geeignet und verfügbar sind.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	TÖBs Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
	Fortsetzung Der Grüne Kreis	<p>Mit dem Bau des ca. 25 ha großen Offshore-Terminals im südlichen Stadtbereich von Bremerhaven gehen erhebliche Natur-, Wasser- und Wattflächen verloren, die ausgeglichen werden müssen.</p> <p>Der „Grüne Kreis Bremerhaven“ spricht sich nicht gegen das geplante Vorhaben aus, weil es sich aus gesamtwirtschaftlicher und energiepolitischer Sicht um ein sehr wichtiges Vorhaben für Bremerhaven und das Land Bremen handelt.</p> <p>Wir regen aber an, bei den angedachten Kompensationsflächen auch den Bereich der Bremerhavener Geesteniederung und der Spadener Marktfleet mit aufzunehmen.</p> <p>So stellen wir uns vor, dass für verlorengegangene Wasserflächen neue durch die Verlängerung des Geeste-Nebenarmes „Ackmann“ mit einer östlichen Wiederanbindung an die Geeste – so wie das früher einmal der Fall war – und eines weiteren neuen Geeste-Armes im Gebiet zwischen Buschkämpen und der Autobahn geschaffen werden können. Außerdem treten wir für eine naturnahe Umgestaltung der Spadener Marktfleet ein.</p> <p>Es müssen für Großbauvorhaben an der Weser im Stadtgebiet von Bremerhaven nicht nur niedersächsische Flächen zur Kompensation genommen werden!</p> <p>Die von uns vorgeschlagenen Ausgleichsflächen bitten wir in das Prüfverfahren mit einzubeziehen.</p>		

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvor- schlag der Verwaltung
P 1-1	15.08.2012	<p>Wir zeigen an, dass uns der ..., ausweislich der beigefügten Vollmacht mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt hat.</p> <p>Namens und im Auftrage der Mandantin nehmen wir zu den beabsichtigten Aufstellungen der neuen Bebauungspläne 441 und 445 nachfolgend Stellung.</p> <p>Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es für die Bauleitplanung an einem zugrundezulegenden Flächennutzungsplan fehlt. Über die Änderung des Flächennutzungsplans, zu der wir bereits mit Schreiben vom 26.04.2012 Stellung genommen hatten, ist bisher nicht entschieden. In Anbetracht dieser Tatsache verwundert es umso mehr, dass die Auslegung der Bauleitpläne nur für eine erheblich kürzere als die in § 3 Abs. 2 BauGB vorgeschriebene Frist erfolgte.</p> <p>Es besteht, auch in Anbetracht der in weiten Teilen fehlenden Abwägungen in der Begründung zu den Bauleitplänen, der Eindruck, dass hier ohne sachliche Abwägung und Berücksichtigung aller betroffenen Interessen vorschnelle Entscheidungen getroffen werden sollen.</p> <p>Im Einzelnen gilt:</p> <p>I. Zunächst ist zu rügen, dass in der Begründung zu der geänderten Bauleitplanung jegliche neutrale Abwägung zwischen den Belangen des Luftverkehrs einschließlich des privaten Luftverkehrs einerseits und den Belangen der Entwicklung der Offshore-Industrie andererseits fehlt.</p>	<p>Die nebenstehende Stellungnahme wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 3 (1) BauGB abgegeben. Sie war jedoch verspätet eingegangen und konnte daher nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) wegen der Nichteinhaltung der Beteiligungsfrist im frühzeitigen Beteiligungsverfahren nicht mehr berücksichtigt werden. Die Stellungnahme wird daher im Rahmen dieses Verfahrens nach § 3 (2) BauGB abgewogen.</p> <p>Der Flächennutzungsplan wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes geändert. Dies ist nach § 8 Abs. 3 BauGB zulässig.</p> <p>Für das Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB ist vom Gesetzgeber keine Beteiligungsdauer oder -frist vorgegeben. Im Gegensatz dazu schreibt der Gesetzgeber für die öffentliche Auslegung einen Beteiligungszeitraum von 1 Monat verbindlich vor. Diesen Zeitraum hat die Stadt Bremerhaven mit einer Beteiligungsfrist vom 03.02.2014 bis 06.03.2014 mehr als eingehalten.</p> <p>Der Einwand ist nicht nachvollziehbar, die Stadt Bremerhaven erkennt kein Abwägungsdefizit. Die Stadt Bremerhaven hat alle bekannten privaten und öffentlichen Belange in ihrer Abwägung berücksichtigt. Vorschnelle Entscheidungen wurden nicht getroffen. Dazu im Einzelnen weiter unten.</p>	<p>Die nebenstehende Auffassung wird nicht geteilt. Die Stadt hat alle ihr bekannten privaten und öffentlichen Belange in ihrer Abwägung angemessen berücksichtigt.</p> <p>Diese Auffassung wird nicht geteilt. Die Stadt hat eine sachgerechte Abwägung zwischen privaten und öffentlichen Belangen vorgenommen.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>1. Die Erwägungen, welche in der Vergangenheit sowohl zur Einrichtung des Regionalflughafens Luneort als auch zu der dortigen Ansiedlung u. a. des Aero Clubs Bremerhaven e.V. geführt haben einschließlich der damit in der Vergangenheit verbunden gewesen Bauarbeiten zur Errichtung des Flughafens einschließlich Landebahnen und Gebäuden finden in der jetzigen Begründung keinerlei Erwähnung. Es werden lediglich die für die Errichtung eines Offshore-Terminals sprechenden Umstände und die für dieses Offshore-Terminal gewünschten Nutzungs- und Betriebszeiten als feststehend berücksichtigt. Das Flughafengelände wird, ohne das hierfür konkretere Planungen z. B. für die Feinerschließung vorliegen würden, komplett als Gewerbegebiet überplant.</p>	<p>Der Einwand ist nicht korrekt. Die Stadt Bremerhaven hat sich sehr ausführlich mit den Belangen des Regionalflughafens auseinandergesetzt. Es wurden alle Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb des Flughafens sorgfältig geprüft. In insgesamt sieben Szenarien wurde gutachterlich untersucht, ob eine Koexistenz von OTB und Flughafen möglich wäre. Kriterien für die Szenarienbewertung waren unter anderem der technische Wert des Flughafens Luneort und der Infrastruktur, verschiedene Nutzungsmöglichkeiten und Umweltkriterien sowie Unterhaltungs- und Folgekosten durch nötige Baumaßnahmen bei einer Weiternutzung.</p> <p>Für das Flughafengelände bzw. das geplante Industriegebiet wurde eine Erschließungskonzeption ausgearbeitet und im Bebauungsplan Nr. 441 festgesetzt.</p> <p>Die Gutachter (Zusammenfassende Darstellung der Aspekte und der Analysen der im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Offshore-Zentraums diskutierten Flugplatzvarianten; Projekt Airport, Juni 2011) haben festgestellt, dass ein Parallelbetrieb des Regionalflugplatzes gemeinsam mit dem Offshore-Terminal nicht realisierbar ist, da der Hafen als 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen zu konzipieren ist und bedingt durch die Auslastung des Terminals sowie wechselnde Wetterverhältnisse nur in geringem Ausmaß planbare Zeitfenster für einen ungestörten Flugbetrieb vorgegeben werden könnten.</p>	<p>Die nebenstehende Auffassung wird nicht geteilt. Die Stadt Bremerhaven hat sich im Rahmen des parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ sehr ausführlich mit den Belangen des Regionalflughafens auseinandergesetzt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1		<p>Dadurch würde der Regionalflugplatz Luneort seine Bedeutung als kommerziell genutzter Flugplatz fast vollständig verlieren. Der jährliche Zuschuss von Stadt und Land von 350.000 Euro zu den Betriebskosten – der perspektivisch dann noch steigen müsste – wäre nicht mehr vermittelbar.</p> <p>Die Verlegung des Flugbetriebes ist daher die einzige realistische Alternative. Nur durch die Verlegung des Flugbetriebs können die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Offshore-Terminals in vollem Umfang ausgeschöpft werden. Außerdem führen die Gutachter an, dass diese Variante hinsichtlich der aufzuwendenden Mittel und der Folgekosten am kostengünstigsten ist. Durch die Schließung des Flugplatzes kann nicht nur die Hauptlandebahn als Schwerlast-Trasse zum geplanten Offshore-Terminal genutzt werden, sondern es entfällt auch der Neubau einer schwerlastfähigen Trasse zur Anbindung des Offshore-Terminals über die jetzige Strasse „Am Luneort“.</p> <p>Diese Sachzusammenhänge wurden auch bereits in der Begründung zum Bebauungsplan wiedergegeben. Weitere Ausführungen sind auf Ebene des Bebauungsplanes nicht erforderlich. Die grundsätzliche Standortentscheidung wird auf Flächennutzungsplanebene getroffen. Auf die Abwägung zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B wird in der Begründung des Bebauungsplanes bereits verwiesen.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1		<p>Die Schließung des Regionalflughafens wurde durch den Magistrat der Stadt Bremerhaven am 28.09.2011 beschlossen und durch die Stadtverordnetenversammlung am 13.10.2011 bestätigt. Geschlossen wird der Flughafen lt. Beschlusslage nur, wenn der Offshore-Terminal Bremerhaven planfestgestellt und realisiert wird.</p> <p>Die Genehmigungsänderung wurde durch die Luftfahrtbehörde Bremen am 07.02.2014 erlassen und ist rechtskräftig. Die Schließung des Flugplatzes ist ausdrücklich an folgende Bedingungen geknüpft:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Flughafen Nordholz muss unter bestimmten Voraussetzungen zur Verfügung stehen. 2. Das Terminalbauwerk des OTB muss planfestgestellt sind und 3. Mit der Realisierung, d.h. mit dem Bau des südlichen Randdammes, des OTB muss begonnen worden sein. <p>Die standörtliche Alternativenprüfung wird auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung 10B abschließend geführt und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es sei jedoch auf folgendes Vorgehen hingewiesen:</p> <p>Im Rahmen der Alternativenprüfung wurde davon ausgegangen, dass ein OTB grundsätzlich an 3 Standorten realisiert werden könnte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In der Verlängerung des Luneorthafens 2. Im Bereich des Kaiserhafens bzw. des Containerterminals und 3. Im Bereich des Blexer Bogens 	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>2. Es wird auch hinsichtlich der Nutzbarkeit des Regionalflyhafens Luneort für die in Bremerhaven angesiedelte und noch anzusiedelnde Offshore-Industrie nicht berücksichtigt, dass eine direkte Zugänglichkeit des Luftverkehrs in Bremerhaven auch für die Industrie erhebliche Vorteile gegenüber Helikopterstützpunkten nur in Emden und auf Helgoland darstellt. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass es von Bremerhaven nur möglich wäre, sowohl nach Emden als auch nach Helgoland mittels Kraftfahrzeug bzw. Schiff zu gelangen. Eine schnelle Reaktionszeit für die in Bremerhaven ansässige Industrie, welche derzeit z. B. durch den Regionalflyhafen Luneort gewährleistet ist, ist bei einer Schließung dieses Flughafens nicht mehr gewährleistet.</p>	<p>Im Rahmen einer Detailplanung ergaben sich 11 mögliche Standorte, die im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit geprüft wurden. Ergänzend wurde der potentielle Standort „Erdmannssiel“ betrachtet. Letzterer wurde letztlich aus Naturschutzgründen verworfen. Die Entscheidung für den Standort wurde unter Einbezug technischer und logistischer Werte, möglicher Umweltauswirkungen, Kompensationserfordernisse, raumordnerischer und städtebaulicher Belange, des möglichen Realisierungszeitraumes sowie der Kosten getroffen.</p> <p>Im Ergebnis hat sich herausgestellt, dass bestehende/andere mögliche Standorte in Bremerhaven nicht die erforderlichen Modalitäten für die Anforderungen der Offshore-Windenergie-Industrie bieten.</p> <p>Die nebenstehende Auffassung wird von der Stadt Bremerhaven nicht geteilt. Es bestehen sowohl für den Geschäftsreiseverkehr als auch für Privatmaschinen nachstehende weitere Alternativen, die in der Summe geeignet sind, die Schließung des Flughafens Luneort zu kompensieren, ohne dass die verkehrliche Anbindung der Stadt Bremerhaven nennenswert beeinträchtigt würde.</p> <p>Für den Geschäftsreiseverkehr und Privatmaschinen gibt es innerhalb einer Fahrzeit von 60 Minuten zahlreiche Verlagerungsmöglichkeiten. Neben dem Sea Airport Cuxhaven/Nordholz können die Flugplätze in Wilhelmshaven, Ganderkesee und insbesondere in Bremen den Geschäftsreiseverkehr aufnehmen.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>3. Auch die im Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans in den Raum gestellte Alternative für den Regionalflughafen Luneort in Form des Flugplatzes Nordholz und des dortigen Landeplatzes Nordholz-Spieka der Sportfliegergruppe Nordholz stellt keine ausreichenden Ersatz für den Regionalflughafen Bremerhaven-Luneort dar. Gerade für die Privatflieger und damit die Mitglieder unserer Mandantin kommt eine Nutzung des militärischen Flugplatzes Nordholz nicht in Betracht, weil diese seitens der Bundeswehr nicht geduldet wird.</p> <p>4. Der Landeplatz Nordholz-Spieka verfügt nicht über die am Regionalflughafen Bremerhaven Luneort für auch für die Privatflieger vorhandene Infrastruktur. Es sind dort weder Hangars vorhanden, noch eine gepflasterte und auch für den Nachtflugbetrieb geeignete Landebahn. Die Infrastrukturen, welche in Bremerhaven mit öffentlichen, aber auch privaten Mitteln geschaffen wurden, sind in Nordholz nicht vorhanden. Es ist auch nicht bei der Abwägung berücksichtigt worden, dass derartige Infrastrukturen an einem anderen Ort erst geschaffen und finanziert werden müssten.</p>	<p>Für Privatmaschinen/Sportflieger stehen zudem die Plätze in Blexen, Nordholz/Spieka, Kührstedt, Hüttenbusch und Karlshöfen zur Verfügung. Zudem ist z.B. der in Nordholz-Spieka ansässige Verein grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.</p> <p>Für Privatmaschinen/Sportflieger steht insbesondere der Platz Nordholz/Spieka zur Verfügung. Der in Nordholz-Spieka ansässige Verein ist grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>Hinsichtlich des Landeplatzes Nordholz-Spieka ergibt sich das weitere Problem, dass der dort ansässige Verein Sportfliegergruppe Nordholz/Cuxhaven e.V. in Gesprächen auch mit unserer Mandantin bereits zu erkennen gegeben hat, dass eine gemeinsame Nutzung des dortigen Platzes mit anderen Vereinen nicht beabsichtigt sei. Es bestehe für andere Vereine allenfalls die Möglichkeit, dass deren Mitglieder in den Nordholzer Verein eintreten. Dies würde zwangsläufig für den Aero Club Bremerhaven e.V. dazu führen, dass dessen Mitglieder in einen anderen Verein eintreten müssten, der Aero Club Bremerhaven e.V. als Bremerhavener Verein verlöre jede Existenzgrundlage.</p> <p>Dieser erhebliche Einschnitt in den Bestand des Aero Club Bremerhaven e.V. wird ebenfalls nicht berücksichtigt.</p> <p>5. Eine umfassende Abwägung bezüglich der Möglichkeiten eines Parallelbetriebes von Offshore-Terminal und Flughafen hat tatsächlich nicht stattgefunden. Insbesondere gibt es keine Gegenüberstellung etwa sich aus einem Parallelbetrieb ergebender Einschränkungen für den Offshore-Terminal einschließlich ihrer Auswirkungen gegenüber den Vorteilen, welche sich aus einem Parallelbetrieb des Flughafens in Bremerhaven ergeben können. Die insoweit erforderliche Abwägung ist nicht erfolgt, da bezüglich jeder Einschränkung der Planung für das Offshore-Terminal augenscheinlich nur die Variante geprüft wurde, dass der Offshore-Terminal gar nicht betrieben werden kann.</p>	<p>Der in Nordholz-Spieka ansässige Verein ist grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.</p> <p>Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird nicht in den Bestand des Vereins eingegriffen. Die Schließung des Flugplatzes und die damit einhergehende Aufgabe der Nutzung durch die Sportflieger ist Gegenstand eines luftverkehrsrechtlichen Verfahrens.</p> <p>Der Einwand ist nicht korrekt. Es wurden alle Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb des Flughafens sorgfältig geprüft. In insgesamt sieben Szenarien wurde gutachterlich untersucht, ob eine Koexistenz von OTB und Flughafen möglich wäre. Die Gutachter sind deshalb zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verlegung des Flugbetriebes die einzige realistische Alternative ist (s.o.). Die grundsätzliche Standortentscheidung wird jedoch auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B getroffen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>Es ist nicht ersichtlich, weshalb z. B. bei einer flexiblen zeitlichen Einschränkung des Flugbetriebes es nicht möglich sein soll, auf die jeweiligen Betriebs- und Beladungszeiten am Offshore-Terminal Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei einem Betrieb der Start- und Landebahn 07/25 oder einer verkürzten Start- und Landebahn 16/34, ggf. nur in einer Richtung, es nicht möglich sein soll, den Bereich des Offshore-Terminals in der für erforderlich gehaltenen Höhe von 180 Metern zu überfliegen bzw. nicht zu überfliegen, sondern zu umfliegen.</p> <p>6. Völlig unberücksichtigt bleibt bei den angestellten Abwägungen der Standortvorteil Bremerhavens als Großstadt mit der bisher auch durch den Flughafen gewerblichen, Geschäfts- und Privatflugverkehr geprägten Verkehrsinfrastruktur und sich darüber hinaus hieraus ergebender Freizeit- und Lebensqualität.</p> <p>7. Aus der Begründung wird deutlich, dass die Frage, ob überhaupt z. B. wasserrechtlich im Zusammenhang mit der angestrebten Verlegung des Flughafens Luneort der in Betracht gezogene Betrieb des Offshore-Terminals zulässig wäre und ob es aus Sicht der wasserrechtlichen Genehmigungsbehörden hierfür auf die Stilllegung des Flughafens ankäme oder nicht, überhaupt nicht abschließend geklärt ist.</p>	<p>Die Gutachter (Zusammenfassende Darstellung der Aspekte und der Analysen der im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Offshore-Zentraums diskutierten Flugplatzvarianten; Projekt Airport, Juni 2011) haben festgestellt, dass ein Parallelbetrieb des Regionalflugplatzes gemeinsam mit dem Offshore-Terminal nicht realisierbar ist, da der Hafen als 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen zu konzipieren ist und bedingt durch die Auslastung des Terminals sowie wechselnde Wetterverhältnisse nur in geringem Ausmaß planbare Zeitfenster für einen ungestörten Flugbetrieb vorgegeben werden könnten (s.o.).</p> <p>Es bestehen sowohl für den Geschäftsreiseverkehr als auch für Privatmaschinen und Sportmaschinen ausreichende Möglichkeiten (s. Punkt 2 dieser Stellungnahme), die in der Summe geeignet sind, den Entfall des Flughafens Luneort zu kompensieren, ohne dass die Freizeit- und Lebensqualität in Bremerhaven signifikant sinken würde.</p> <p>Die Fragestellung ist für das Bebauungsplanverfahren nicht von Relevanz. Parallel zu dieser Bebauungsplanaufstellung werden mehrere Planverfahren durchgeführt, deren Ergebnisse kann nicht vorgegriffen werden.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>8. Die hinsichtlich der Nachnutzung des Flugplatzgeländes als Gewerbegebiet ist zu berücksichtigen, dass dort bisher keine Infrastruktur für ein Gewerbegebiet vorhanden ist, sondern derzeit die Infrastruktur für einen Regionalflughafen. Die Infrastruktur müsste komplett neu geschaffen werden, selbst die als Haupterschließungsstraße deklarierte Landebahn müsste erst für größere Lasten "ertüchtigt" werden. Wie die flughafenspezifischen Gebäude anschließend einer sinnvollen Gewerbenutzung zugeführt werden sollen und weshalb teilweise die flughafengebundenen derzeitigen Nutzer auch ohne Flughafen zu einer Weiternutzung in der Lage sein sollen, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Tatsächlich gibt es eine derartige sinnvolle Nachnutzung nicht. Ein etwaiges Gewerbegebiet müsste auf der "grünen Wiese" auf dem ehemaligen Flughafen-gelände neu errichtet werden. Insoweit fehlt jegliche Abwägung, ob nicht andere Standorte für ggf. benötigte Gewerbeflächen besser und insbesondere konfliktfreier nutzbar gemacht werden können.</p> <p>9. Ebenfalls in der Abwägung nicht berücksichtigt sind die Vorschriften der Sportförderung. Hierbei kann hinsichtlich der Frage, ob es sich bei dem Flughafen Bremerhaven Luneort um eine Sportanlage handelt, nicht unterschieden werden zwischen den von Vereinen genutzten Hangars und dem im Eigentum des Landes befindlichen und insoweit öffentlich genutzten sonstigen Flughafengelände.</p>	<p>Der Einwand bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p> <p>Die Rechtsanwaltssozietät Ganten, Hünecke, Bieniek & Partner aus Bremen kommt zu dem Ergebnis: "Der Flughafen Luneort ist keine Sportanlage. Zu den Einrichtungen des Sports zählen Anlagen, die von Trägern des Sports für die Durchführung der sportlichen Aufgaben bereitgestellt werden (§ 4 Abs. 1 Gesetz zur Förderung des Sports im Lande Bremen [SportFG]). Hierzu zählt der Flughafen nicht.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>Die Hangars der Vereine, welche für sich als vereins-eigene Sportanlagen anzusehen sind, sind nur an dieser Stelle errichtet und sind nur nutzbar, solange sie sich auf einem Flughafengelände befinden. Sie können, insbesondere was den Schutzbereich der Sportförderung und den Schutz des Sports an sich angeht, nicht losgelöst von dem übrigen Flugplatz mit einer entsprechenden Lande- und Startbahn betrachtet werden.</p> <p>Dem Umstand, dass es sich bei der Gesamtheit von Flughafen und den Anlagen des dort ansässigen Sportvereins Aero Club Bremerhaven e. V. um eine Sportanlage handelt, steht auch nicht entgegen, dass die Landebahn auch für den geschäftlichen und den Bedarfsluftverkehr genutzt wird.</p> <p>Die Verfolgung mehrerer sich untereinander nicht ausschließender Zwecke mit der Errichtung eines Flughafens ist durchaus möglich. Dieser kann sowohl dem Geschäftsverkehr dienen als auch der Sportfliegerei/Privatfliegerei.</p>	<p>Die Halle selbst dient nicht dem eigentlichen Sportbetrieb, sondern dem Unterstellen und Warten der Flugsportgeräte. Dieser Zweck ist durch das SportFG nicht geschützt. Da der Flughafen Luneort keine Sportanlage ist und die vom Verein genutzte Halle nicht dem eigentlichen Sportbetrieb dient, besteht weder ein Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzsportanlage noch auf Entschädigung (Flughafen, Halle).“</p> <p>Vielmehr ist das öffentliche Interesse an der Tätigkeit des Vereins mit dem öffentlichen Interesse an der Errichtung des Offshore-Terminals abzuwägen. Im Vergleich hierzu ist das Interesse an der Vereinstätigkeit geringer zu bewerten, so dass eine Abwägung hier nicht zugunsten der Tätigkeit des Vereins ausfallen kann.</p> <p>Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die Verlegung des Flugbetriebes stellt die einzige realistische Alternative dar (s.o.). Die grundsätzliche Standortentscheidung wird jedoch auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B getroffen.</p>	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-1	<p>Hieraus ergibt sich, dass eine Umnutzung der Flughafenanlagen nur zulässig ist, wenn Ersatz hierfür bereit gestellt wird. Diesem Gebot in § 5 Abs. 4 Sportförderungsgesetz würde allenfalls entsprochen, wenn statt der vorhandenen Landebahn an anderer Stelle in Bremerhaven eine Landebahn errichtet würde. Die ersatzlose Schließung des Flugplatzes und die Nutzung des Geländes für andere Zwecke (Gewerbegebiet) verstößt dagegen gegen das Sportförderungsgesetz.</p> <p>II. Nachdem die vorstehend aufgeführten Erwägungen und Abwägungen bei der Aufstellung der Entwürfe für die neuen Bauleitpläne nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurden, stellt sich diese Abwägung als rechtlich fehlerhaft dar. Mangels ausreichender und ernsthafter Abwägung darf die Bauleitplanung in der entworfenen Form nicht beschlossen werden.</p>	<p>Nach Prüfung durch das Rechtsamt (im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B) wird festgestellt, dass es sich bei dem Regionalflughafen Bremerhaven nicht um eine „öffentliche Sportanlage“ im Sinne des Sportförderungsgesetzes handelt, weil der Regionalflughafen einer besonderen Zweckbestimmung gewidmet worden ist, nämlich der Realisierung von Bedarfsflugverkehr, unabhängig davon, welchen Charakter dieser Flugverkehr hat. In der Genehmigung heißt es: „Der Verkehrsflugplatz Luneort dient dem allgemeinen Flugverkehr“.</p> <p>Die Nutzung der Einrichtung für sportliche Zwecke steht den Vereinen offen. Diese unterliegen jedoch denselben Regularien wie private oder gewerbliche Nutzer. Diese allgemeine Zweckbestimmung der Flughafenanlage überwiegt gegenüber der auf rein sportliche Nutzung ausgerichteten Inanspruchnahme der Anlage.</p> <p>Da der Flughafen Luneort keine Sportanlage ist und die vom Verein genutzte Halle nicht dem eigentlichen Sportbetrieb dient, besteht weder ein Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzsportanlage noch auf Entschädigung (Flughafen, Halle).“</p> <p>Die nebenstehende Auffassung wird nicht geteilt. Fehler in der Abwägung sind der Stadt Bremerhaven aus den o.g. Gründen nicht ersichtlich. Abwägungsdefizite sind nicht erkennbar.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Abwägungsdefizite sind nicht ersichtlich.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
P 1-2	21.03.2014	<p>Wir zeigen an, dass uns..., ausweislich der beigefügten Vollmacht in Kopie mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt hat.</p> <p>Namens und im Auftrage der Mandantin nehmen wir zu den ausgelegten Entwürfen der neuen Bebauungspläne 441 und 445 nachfolgend Stellung.</p> <p>Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es für die Bauleitplanung an einem zugrundezulegenden Flächennutzungsplan fehlt. Über die Änderung des Flächennutzungsplans, zu der wir bereits mit Schreiben vom 26.04.2012 Stellung genommen hatten, ist bisher nach unserer Kenntnis nicht wirksam entschieden.</p> <p>Es besteht in Anbetracht der in weiten Teilen fehlenden Abwägungen in der Begründung zu den Bauleitplänen, der Eindruck, dass hier ohne sachliche Abwägung und Berücksichtigung aller betroffenen Interessen vorschnelle Entscheidungen getroffen werden sollen. Insbesondere unberücksichtigt bleiben die gerade unseren Mandanten betreffenden Belange der Mobilität der Bevölkerung und des Sports.</p> <p>Im Einzelnen gilt:</p> <p>I. Zunächst ist zu rügen, dass in der Begründung zu der geänderten Bauleitplanung jegliche neutrale Abwägung zwischen den Belangen des Luftverkehrs einschließlich des privaten Luftverkehrs einerseits und den Belangen der Entwicklung der Offshore-Industrie andererseits fehlt.</p>	<p>Der Flächennutzungsplan wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes geändert. Dies ist nach § 8 Abs. 3 BauGB möglich.</p> <p>Der Einwand ist nicht nachvollziehbar, die Stadt Bremerhaven erkennt kein Abwägungsdefizit. Die Stadt Bremerhaven hat alle bekannten privaten und öffentlichen Belange in ihrer Abwägung berücksichtigt. Vorschnelle Entscheidungen wurden nicht getroffen. Dazu im Einzelnen weiter unten.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>1. Die Erwägungen, welche in der Vergangenheit sowohl zur Einrichtung des Regionalflughafens Luneort als auch zu der dortigen Ansiedlung u. a. des Aero Clubs Bremerhaven e.V. geführt haben einschließlich der damit in der Vergangenheit verbunden gewesenen Bauarbeiten zur Errichtung des Flughafens einschließlich Landebahnen und Gebäuden finden in der jetzigen Begründung keinerlei Erwähnung. Es werden lediglich die für die Errichtung eines Offshore-Terminals sprechenden Umstände und die für dieses Offshore-Terminal gewünschten Nutzungs- und Betriebszeiten als feststehend berücksichtigt. Das Flughafengelände wird, ohne das hierfür konkretere Planungen z. B. für die Feinerschließung vorliegen würden, komplett als Gewerbegebiet überplant.</p>	<p>Der Einwand ist nicht korrekt. Die Stadt Bremerhaven hat sich sehr ausführlich mit den Belangen des Regionalflughafens auseinandergesetzt. Es wurden alle Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb des Flughafens sorgfältig geprüft. In insgesamt sieben Szenarien wurde gutachterlich untersucht, ob eine Koexistenz von OTB und Flughafen möglich wäre. Kriterien für die Szenarienbewertung waren unter anderem der technische Wert des Flughafens Luneort und der Infrastruktur, verschiedene Nutzungsmöglichkeiten und Umweltkriterien sowie Unterhaltungs- und Folgekosten durch nötige Baumaßnahmen bei einer Weiternutzung.</p> <p>Für das Flughafengelände bzw. das geplante Industriegebiet wurde eine Erschließungskonzeption ausgearbeitet und im Bebauungsplan Nr. 441 festgesetzt.</p> <p>Die Gutachter (Zusammenfassende Darstellung der Aspekte und der Analysen der im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Offshore-Zentraums diskutierten Flugplatzvarianten; Projekt Airport, Juni 2011) haben festgestellt, dass ein Parallelbetrieb des Regionalflugplatzes gemeinsam mit dem Offshore-Terminal nicht realisierbar ist, da der Hafen als 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen zu konzipieren ist und bedingt durch die Auslastung des Terminals sowie wechselnde Wetterverhältnisse nur in geringem Ausmaß planbare Zeitfenster für einen ungestörten Flugbetrieb vorgegeben werden könnten.</p>	<p>Die nebenstehende Auffassung wird nicht geteilt. Die Stadt hat sich im Rahmen des parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 441 „Westlicher Fischereihafen“ sehr ausführlich mit den Belangen des Regionalflughafens auseinandergesetzt.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2		<p>Dadurch würde der Regionalflugplatz Luneort seine Bedeutung als kommerziell genutzter Flugplatz fast vollständig verlieren. Der jährliche Zuschuss von Stadt und Land von 350.000 Euro zu den Betriebskosten – der perspektivisch dann noch steigen müsste – wäre nicht mehr vermittelbar.</p> <p>Die Verlegung des Flugbetriebes ist daher die einzige realistische Alternative. Nur durch die Verlegung des Flugbetriebs können die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Offshore-Terminals in vollem Umfang ausgeschöpft werden. Außerdem führen die Gutachter an, dass diese Variante hinsichtlich der aufzuwendenden Mittel und der Folgekosten am kostengünstigsten ist. Durch die Schließung des Flugplatzes kann nicht nur die Hauptlandebahn als Schwerlast-Trasse zum geplanten Offshore-Terminal genutzt werden, sondern es entfällt auch der Neubau einer schwerlastfähigen Trasse zur Anbindung des Offshore-Terminals über die jetzige Strasse „Am Luneort“.</p> <p>Diese Sachzusammenhänge wurden auch bereits zum großen Teil in der Begründung zum Bebauungsplan wiedergegeben. Einzelne der vorherigen Aspekte werden redaktionell ergänzt. Weitere Ausführungen sind auf Ebene des Bebauungsplanes nicht erforderlich. Die grundsätzliche Standortentscheidung wird auf Flächennutzungsplanebene getroffen. Auf die Abwägung zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B wird in der Begründung des Bebauungsplanes bereits verwiesen.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2		<p>Die Schließung des Regionalflughafens wurde durch den Magistrat der Stadt Bremerhaven am 28.09.2011 beschlossen und durch die Stadtverordnetenversammlung am 13.10.2011 bestätigt. Geschlossen wird der Flughafen lt. Beschlusslage nur, wenn der Offshore-Terminal Bremerhaven planfestgestellt und realisiert wird.</p> <p>Die Genehmigungsänderung wurde durch die Luftfahrtbehörde Bremen am 07.02.2014 erlassen und ist rechtskräftig. Die Schließung des Flugplatzes ist ausdrücklich an folgende Bedingungen geknüpft:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Flughafen Nordholz muss unter bestimmten Voraussetzungen zur Verfügung stehen. 2. Das Terminalbauwerk des OTB muss planfestgestellt sind und 3. Mit der Realisierung, d.h. mit dem Bau des südlichen Randdammes, des OTB muss begonnen worden sein. <p>Die standörtliche Alternativenprüfung wird auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung 10B abschließend geführt und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es sei jedoch auf folgendes Vorgehen hingewiesen:</p> <p>Im Rahmen der Alternativenprüfung wurde davon ausgegangen, dass ein OTB grundsätzlich an 3 Standorten realisiert werden könnte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In der Verlängerung des Luneorthafens 2. Im Bereich des Kaiserhafens bzw. des Containerterminals und 3. Im Bereich des Blexer Bogens 	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>2. Unberücksichtigt bleibt in den seitens der Stadt vorgenommenen Planungen das Bedürfnis der Bevölkerung und der Öffentlichkeit an der bisher durch den Regionalflughafen gewährleisteten Mobilität. Eine Abwägung diesbezüglich wird anders als bezüglich diverser umweltschutzfachlicher Gesichtspunkte nicht vorgenommen.</p>	<p>Im Rahmen einer Detailplanung ergaben sich 11 mögliche Standorte, die im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit geprüft wurden. Ergänzend wurde der potentielle Standort „Erdmannssiel“ betrachtet. Letzterer wurde letztlich aus Naturschutzgründen verworfen. Die Entscheidung für den Standort wurde unter Einbezug technischer und logistischer Werte, möglicher Umweltauswirkungen, Kompensationserfordernisse, raumordnerischer und städtebaulicher Belange, des möglichen Realisierungszeitraumes sowie der Kosten getroffen.</p> <p>Im Ergebnis hat sich herausgestellt, dass bestehende/andere mögliche Standorte in Bremerhaven nicht die erforderlichen Modalitäten für die Anforderungen der Offshore-Windenergie-Industrie bieten.</p> <p>Sowohl für den Geschäftsreiseverkehr als auch für Privatmaschinen betehen nachstehende Alternativen, die in der Summe geeignet sind, die Schließung des Flughafens Luneort zu kompensieren, ohne dass die verkehrliche Anbindung der Stadt Bremerhaven nennenswert beeinträchtigt wird.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>Es wird auch hinsichtlich der Nutzbarkeit des Regionalflughafens Luneort für die in Bremerhaven angesiedelte und noch anzusiedelnde Offshore-Industrie weiterhin nicht berücksichtigt, dass eine direkte Zugänglichkeit des Luftverkehrs in Bremerhaven auch für die Industrie erhebliche Vorteile gegenüber Helikopterstützpunkten nur in Emden und auf Helgoland darstellt. Insoweit ist zu berücksichtigen, dass es von Bremerhaven nur möglich wäre, sowohl nach Emden als auch nach Helgoland mittels Kraftfahrzeug bzw. Schiff zu gelangen. Eine schnelle Reaktionszeit für die in Bremerhaven ansässige Industrie, welche derzeit z. B. durch den Regionalflughafen Luneort gewährleistet ist, ist bei einer Schließung dieses Flughafens nicht mehr gewährleistet.</p> <p>3. Auch die im Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans in den Raum gestellte Alternative für den Regionalflughafen Luneort in Form des Flugplatzes Nordholz und des dortigen Landeplatzes Nordholz-Spieka der Sportfliegergruppe Nordholz stellt keinen ausreichenden Ersatz für den Regionalflughafen Bremerhaven-Luneort dar. Gerade für die Privatflieger und damit die Mitglieder unserer Mandantin kommt eine Nutzung des militärischen Flugplatzes Nordholz nicht in Betracht, weil diese seitens der Bundeswehr nicht geduldet wird.</p> <p>4. Der Landeplatz Nordholz-Spieka verfügt nicht über die am Regionalflughafen Bremerhaven Luneort auch für die Privatflieger vorhandene Infrastruktur. Es sind dort weder Hangars vorhanden, noch eine gepflasterte und auch für den Nachtflugbetrieb geeignete Landebahn. Die Infrastrukturen, welche in Bremerhaven mit öffentlichen, aber auch privaten Mitteln geschaffen wurden, sind in Nordholz nicht vorhanden. Es ist auch nicht bei der Abwägung berücksichtigt worden, dass derartige Infrastrukturen an einem anderen Ort erst geschaffen und finanziert werden müssten.</p>	<p>Für den Geschäftsreiseverkehr und Privatmaschinen gibt es innerhalb einer Fahrzeit von 60 Minuten zahlreiche Verlagerungsmöglichkeiten. Neben dem Sea Airport Cuxhaven/Nordholz können die Flugplätze in Wilhelmshaven, Ganderkesee und insbesondere in Bremen den Geschäftsreiseverkehr aufnehmen. Für Privatmaschinen/Sportflieger stehen zudem die Plätze in Blexen, Nordholz/Spieka, Kührstedt, Hüttenbusch und Karlshöfen zur Verfügung. Zudem ist z.B. der in Nordholz-Spieka ansässige Verein grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.</p> <p>Für Privatmaschinen/Sportflieger steht insbesondere der Platz Nordholz/Spieka zur Verfügung. Der in Nordholz-Spieka ansässige Verein ist grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>Hinsichtlich des Landeplatzes Nordholz-Spieka ergibt sich das weitere Problem, dass der dort ansässige Verein Sportfliegergruppe Nordholz/Cuxhaven e.V. in Gesprächen auch mit unserer Mandantin bereits zu erkennen gegeben hat, dass eine gemeinsame Nutzung des dortigen Platzes mit anderen Vereinen nicht beabsichtigt sei. Es bestehe für andere Vereine allenfalls die Möglichkeit, dass deren Mitglieder in den Nordholzer Verein eintreten. Dies würde zwangsläufig für den Aero Club Bremerhaven e.V. dazu führen, dass dessen Mitglieder in einen anderen Verein eintreten müssten, der Aero Club Bremerhaven e.V. als Bremerhavener Verein verlöre jede Existenzgrundlage.</p> <p>Dieser erhebliche Einschnitt in den Bestand des Aero Club Bremerhaven e.V. wird ebenfalls nicht berücksichtigt.</p> <p>5. Eine umfassende Abwägung bezüglich der Möglichkeiten eines Parallelbetriebes von Offshore-Terminal und Flughafen hat tatsächlich nicht stattgefunden. Insbesondere gibt es keine Gegenüberstellung etwa sich aus einem Parallelbetrieb ergebender Einschränkungen für den Offshore-Terminal einschließlich ihrer Auswirkungen gegenüber den Vorteilen, welche sich aus einem Parallelbetrieb des Flughafens in Bremerhaven ergeben können. Die insoweit erforderliche Abwägung ist nicht erfolgt, da bezüglich jeder Einschränkung der Planung für das Offshore-Terminal augenscheinlich nur die Variante geprüft wurde, dass der Offshore-Terminal gar nicht betrieben werden kann.</p>	<p>Der in Nordholz-Spieka ansässige Verein ist grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.</p> <p>Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird nicht in den Bestand des Vereins eingegriffen. Die Schließung des Flugplatzes und die damit einhergehende Aufgabe der Nutzung durch die Sportflieger ist Gegenstand eines luftverkehrsrechtlichen Verfahrens.</p> <p>Der Einwand ist nicht korrekt. Es wurden alle Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb des Flughafens sorgfältig geprüft. In insgesamt sieben Szenarien wurde gutachterlich untersucht, ob eine Koexistenz von OTB und Flughafen möglich wäre. Die Gutachter sind deshalb zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verlegung des Flugbetriebes die einzige realistische Alternative ist (s.o.). Die grundsätzliche Standortentscheidung wird jedoch auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B getroffen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>Es ist nicht ersichtlich, weshalb z. B. bei einer flexiblen zeitlichen Einschränkung des Flugbetriebes es nicht möglich sein soll, auf die jeweiligen Betriebs- und Beladungszeiten am Offshore-Terminal Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei einem Betrieb der Start- und Landebahn 07/25 oder einer verkürzten Start- und Landebahn 16/34, ggf. nur in einer Richtung, es nicht möglich sein soll, den Bereich des Offshore-Terminals in der für erforderlich gehaltenen Höhe von 180 Metern zu überfliegen bzw. nicht zu überfliegen, sondern zu umfliegen.</p> <p>6. Völlig unberücksichtigt bleibt bei den angestellten Abwägungen der Standortvorteil Bremerhavens als Großstadt mit der bisher auch durch den Flughafen gewerblichen, Geschäfts- und Privatflugverkehr geprägten Verkehrsinfrastruktur und sich darüber hinaus hieraus ergebender Freizeit- und Lebensqualität.</p> <p>7. Aus der Begründung wird deutlich, dass die Frage, ob überhaupt z. B. wasserrechtlich im Zusammenhang mit der angestrebten Verlegung des Flughafens Luneort der in Betracht gezogene Betrieb des Offshore-Terminals zulässig wäre und ob es aus Sicht der wasserrechtlichen Genehmigungsbehörden hierfür auf die Stilllegung des Flughafens ankäme oder nicht, überhaupt nicht abschließend geklärt ist.</p>	<p>Die Gutachter (Zusammenfassende Darstellung der Aspekte und der Analysen der im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Offshore-Zentraums diskutierten Flugplatzvarianten; Projekt Airport, Juni 2011) haben festgestellt, dass ein Parallelbetrieb des Regionalflugplatzes gemeinsam mit dem Offshore-Terminal nicht realisierbar ist, da der Hafen als 24-Stunden-Betrieb an 365 Tagen zu konzipieren ist und bedingt durch die Auslastung des Terminals sowie wechselnde Wetterverhältnisse nur in geringem Ausmaß planbare Zeitfenster für einen ungestörten Flugbetrieb vorgegeben werden könnten (s.o.).</p> <p>Es bestehen sowohl für den Geschäftsreiseverkehr als auch für Privatmaschinen und Sportmaschinen ausreichende Möglichkeiten (s. Punkt 2 dieser Stellungnahme), die in der Summe geeignet sind, den Entfall des Flughafens Luneort zu kompensieren, ohne dass die Freizeit- und Lebensqualität in Bremerhaven signifikant sinken würde.</p> <p>Die Fragestellung ist für das Bebauungsplanverfahren nicht von Relevanz. Parallel zu dieser Bebauungsplanaufstellung werden mehrere Planverfahren durchgeführt, deren Ergebnisse nicht vorgegriffen werden.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>Der Bebauungsplanentwurf 445 geht von einer neuen Fahrrinne in der Weser aus, an die anschließend der Zufahrtsbereich für das Offshore-Terminal erstellt werden soll. Eine Schaffung einer neuen Fahrrinne im Rahmen einer Vertiefung der Weser ist jedoch nicht zu erwarten, nachdem entsprechende Planungen aufgehoben und damit obsolet geworden sind. Ob infolgedessen der Offshore-Terminal an der vorgesehenen Stelle überhaupt für Schiffe erreichbar wäre, ist im Rahmen der Bauleitplanung offensichtlich bisher nicht hinterfragt worden. Insbesondere erfolgte keine Prüfung alternativer Standorte z. B. weiter weserabwärts außerhalb der Einflugschneise der bisherigen Landebahn, welche sich infolge der weggefallenen Planungen zur Weservertiefung aufdrängen würden.</p>	<p>Um die Leistungsfähigkeit der Weser zu verbessern ist ein Ausbau vorgesehen. Es wird eine Verbesserung der tideunabhängigen Erreichbarkeit der südlich von Bremerhaven gelegenen Weserhäfen angestrebt. Ein Planfeststellungsbeschluss wurde erlassen, er ist noch nicht bestandskräftig. Auf die Klage des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Weser hat das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof der Europäischen Union Fragen zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt (Entscheidung des BVerwG 7 A 20.11 vom 11.07.2013).</p> <p>Der Europäische Gerichtshof hat mit Urteil vom 01.07.2015 entschieden, dass die Vertiefung eines schiffbaren Flusses nicht genehmigt werden darf, wenn sich dadurch der Zustand des Gewässers verschlechtern kann, es sei denn, es greift eine Ausnahme ein. Die in der Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG vorgesehenen Verpflichtungen zur Verbesserung und zur Verhinderung der Verschlechterung seien nicht nur programmatische Verpflichtungen, sondern würden auch für konkrete Vorhaben gelten.</p> <p>Die Anpassung der Weser ist keine Voraussetzung für die Erschließung des OTB. Die Erreichbarkeit für seegängige Schiffe ist bereits gewährleistet.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Anpassung der Weser ist keine Voraussetzung für die Erschließung des OTB. Die Erreichbarkeit für seegängige Schiffe ist bereits gewährleistet.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>Die dem Entwurf 445 zugrundeliegenden hydrologischen Berechnungen weisen den Stand September 2012 auf. Zu diesem Zeitpunkt war die Weservertiefung noch geplant, welche inzwischen durch das Bundesverwaltungsgericht für - wie damals geplant - unzulässig erklärt wurde.</p> <p>Dies berücksichtigende Berechnungen - gerade auch im Hinblick auf konfliktfreiere Alternativstandorte für das Offshore-Terminal - sind bei den ausgelegten Planungsunterlagen nicht zu finden.</p> <p>8. Hinsichtlich der Nachnutzung des Flugplatzgeländes als Gewerbegebiet ist zu berücksichtigen, dass dort bisher keine Infrastruktur für ein Gewerbegebiet vorhanden ist, sondern derzeit die Infrastruktur für einen Regionalflughafen. Die Infrastruktur müsste komplett neu geschaffen werden, selbst die als Haupteinfahrtsstraße deklarierte Landebahn müsste erst für größere Lasten "ertüchtigt" werden. Wie die flughafenspezifischen Gebäude anschließend einer sinnvollen Gewerbenutzung zugeführt werden sollen und weshalb teilweise die flughafengebundenen derzeitigen Nutzer auch ohne Flughafen zu einer Weiternutzung in der Lage sein sollen, ist nicht nachvollziehbar. Tatsächlich gibt es eine derartige sinnvolle Nachnutzung nicht. Ein etwaiges Gewerbegebiet müsste auf der "grünen Wiese" auf dem ehemaligen Flughafengelände neu errichtet werden. Insoweit fehlt jegliche Abwägung, ob nicht andere Standorte für ggf. benötigte Gewerbeflächen besser und insbesondere konfliktfreier nutzbar gemacht werden können.</p>	<p>Eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes ist noch nicht getroffen worden.</p> <p>Der Einwand bezieht sich inhaltlich auf den Bebauungsplan Nr. 441 und wird in diesem Zuge abgewogen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>9. Ebenfalls in der Abwägung nicht berücksichtigt sind die Vorschriften der Sportförderung. Hierbei kann hinsichtlich der Frage, ob es sich bei dem Flughafen Bremerhaven Luneort um eine Sportanlage handelt, nicht unterschieden werden zwischen den von Vereinen genutzten Hangars und dem im Eigentum des Landes befindlichen und insoweit öffentlich genutzten sonstigen Flughafengelände.</p> <p>Die Hangars der Vereine, welche für sich als vereins-eigene Sportanlagen anzusehen sind, sind nur an dieser Stelle errichtet und sind nur nutzbar, solange sie sich auf einem Flughafengelände befinden. Sie können, insbesondere was den Schutzbereich der Sportförderung und den Schutz des Sports an sich angeht, nicht losgelöst von dem übrigen Flugplatz mit einer entsprechenden Lande- und Startbahn betrachtet werden.</p> <p>Dem Umstand, dass es sich bei der Gesamtheit von Flughafen und den Anlagen des dort ansässigen Sportvereins Aero Club Bremerhaven e. V. um eine Sportanlage handelt, steht auch nicht entgegen, dass die Landebahn auch für den geschäftlichen und den Bedarfsluftverkehr genutzt wird.</p> <p>Die Verfolgung mehrerer sich untereinander nicht ausschließender Zwecke mit der Errichtung eines Flughafens ist durchaus möglich. Dieser kann sowohl dem Geschäftsverkehr dienen als auch der Sportfliegerei/Privatfliegerei.</p>	<p>Die Rechtsanwaltssozietät Ganten, Hünecke, Bieniek & Partner aus Bremen kommt zu dem Ergebnis: "Der Flughafen Luneort ist keine Sportanlage. Zu den Einrichtungen des Sports zählen Anlagen, die von Trägern des Sports für die Durchführung der sportlichen Aufgaben bereitgestellt werden (§ 4 Abs. 1 Gesetz zur Förderung des Sports im Lande Bremen [SportFG]). Hierzu zählt der Flughafen nicht. Die Halle selbst dient nicht dem eigentlichen Sportbetrieb, sondern dem Unterstellen und Warten der Flugsportgeräte. Dieser Zweck ist durch das SportFG nicht geschützt. Da der Flughafen Luneort keine Sportanlage ist und die vom Verein genutzte Halle nicht dem eigentlichen Sportbetrieb dient, besteht weder ein Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzsportanlage noch auf Entschädigung (Flughafen, Halle)."</p> <p>Vielmehr ist das öffentliche Interesse an der Tätigkeit des Vereins mit dem öffentlichen Interesse an der Errichtung des Offshore-Terminals abzuwägen. Im Vergleich hierzu ist das Interesse an der Vereinstätigkeit geringer zu bewerten, so dass eine Abwägung hier nicht zugunsten der Tätigkeit des Vereins ausfallen kann.</p> <p>Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die Verlegung des Flugbetriebes stellt die einzige realistische Alternative dar (s.o.). Die grundsätzliche Standortentscheidung wird jedoch auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B getroffen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 1-2	<p>Hieraus ergibt sich, dass eine Umnutzung der Flughafenanlagen nur zulässig ist, wenn Ersatz hierfür bereit gestellt wird. Diesem Gebot in § 5 Abs. 4 Sportförderungsgesetz würde allenfalls entsprochen, wenn statt der vorhandenen Landebahn an anderer Stelle in Bremerhaven eine Landebahn errichtet würde. Die ersatzlose Schließung des Flugplatzes und die Nutzung des Geländes für andere Zwecke (Gewerbegebiet) verstößt dagegen gegen das Sportförderungsgesetz.</p> <p>II. Nachdem die vorstehend aufgeführten Erwägungen und Abwägungen bei der Aufstellung der Entwürfe für die neuen Bauleitpläne nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurden, stellt sich diese Abwägung als rechtlich fehlerhaft dar. Mangels ausreichender und ernsthafter Abwägung darf die Bauleitplanung in der entworfenen Form nicht beschlossen werden.</p>	<p>Nach Prüfung durch das Rechtsamt (im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B) wird festgestellt, dass es sich bei dem Regionalflughafen Bremerhaven nicht um eine „öffentliche Sportanlage“ im Sinne des Sportförderungsgesetzes handelt, weil der Regionalflughafen einer besonderen Zweckbestimmung gewidmet worden ist, nämlich der Realisierung von Bedarfsflugverkehr, unabhängig davon, welchen Charakter dieser Flugverkehr hat. In der Genehmigung heißt es: „Der Verkehrsflugplatz Luneort dient dem allgemeinen Flugverkehr“.</p> <p>Die Nutzung der Einrichtung für sportliche Zwecke steht den Vereinen offen. Diese unterliegen jedoch denselben Regularien wie private oder gewerbliche Nutzer. Diese allgemeine Zweckbestimmung der Flughafenanlage überwiegt gegenüber der auf rein sportliche Nutzung ausgerichteten Inanspruchnahme der Anlage.</p> <p>Da der Flughafen Luneort keine Sportanlage ist und die vom Verein genutzte Halle nicht dem eigentlichen Sportbetrieb dient, besteht weder ein Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzsportanlage noch auf Entschädigung (Flughafen, Halle).“</p> <p>Die nebenstehende Auffassung wird nicht geteilt. Fehler in der Abwägung sind der Stadt Bremerhaven aus den o.g. Gründen nicht ersichtlich. Abwägungsdefizite sind nicht erkennbar.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme.</p> <p>Die Bedenken werden nicht geteilt. Abwägungsdefizite sind nicht ersichtlich.</p>

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
P 2	20.02.2014	Etwa 1000 m (1 km) südwestlich der Straßenecke Am Seedeich / Am Luneort ein Mehrzweckgebäude am Deich errichten (gewissermaßen als „Ausgleich“) für Vogelbeobachtung, Volkshochschule, Ortspolizeibehörde, Wasserschutzpolizei, Umweltschutzamt, Männer vom Morgenstern etc. Mit Gastronomie für Wanderer. Im Voraus dankend.	Die Errichtung eines Mehrzweckgebäudes ist keine im Sinne des Naturschutzgesetzes angemessene Kompensationsleistung. Die Errichtung des Mehrzweckgebäudes ist daher kein Aspekt dieser Bebauungsplanung.	Bitte um Kenntnisnahme. Der Anregung wird nicht gefolgt.
P 3	17.03.2014	<p>Mit der Bitte um eine Eingangsbestätigung meines Schreibens auch per e-mail</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Hiermit reiche ich meine Stellungnahme zum Bebauungsplan 445 (OTB) ein. Das Bauvorhaben ist zurückzunehmen, weil die Finanzlage des Landes Bremen ein solches Projekt nicht zulässt. (Schuldenlast 2012 -23.26 Milliarden Euro - pro Köpfen. 35.661.00 €)</p> <p>Die Entwicklung von Offshore-Windparks hat inzwischen eine Wendung genommen die mehr Zeit zulässt und somit auch eine neue Ausrichtung der Installationslogistik benötigt.</p> <p>In Bremerhaven stehen schon heute mehrere Terminalflächen zur Verfügung die intelligent genutzt für die Zukunft sicherlich ausreichend sind. Alle Beteiligten arbeiten an der Optimierung der Projekte und haben öffentlich betont mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das schaffen zu können. (Es ist genug geübt worden).</p>	<p>Der Eingang der Stellungnahme wurde per E-Mail am 18.03.2014 bestätigt.</p> <p>In den Planunterlagen 13.1 und 13.2 zur Planfeststellung sind jeweils Kapitel zu den regionalwirtschaftlichen Nutzen-Kosten Effekten dargestellt. Demnach sind sowohl für das best-case Szenario als auch für das base-case Szenario positive regionalwirtschaftliche und fiskalische Effekte bei Umsetzung der Gesamtplanung im südlichen Bremerhaven zu erwarten.</p> <p>Dass der Bau mit öffentlichen Geldern finanziert werden soll, ist in diesem Zusammenhang nicht entscheidend. Ausschlaggebend ist vielmehr, dass sich nur bei Realisierung des OTB die angestrebten regionalwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Potenziale Bremerhavens in der Offshore Windenergiebranche verwirklichen lassen.</p> <p>Diese für die Bedarfsbegründung relevanten Unterlagen wurden regelmäßig überarbeitet und an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst. In diesem Zusammenhang wurde auch die Konkurrenzsituation eingehend betrachtet.</p>	<p>Die Kosten-Nutzen-Effekte und Bedarfe wurden regelmäßig untersucht und aktualisiert. Sie zeigen auf, dass sich nur bei Realisierung des OTB die angestrebten regionalwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Potenziale Bremerhavens in der Offshore-Windenenergiebranche verwirklichen lassen.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 3		<p>Aktuelle Untersuchungen aus Juni 2015 der Institute PROGNOSE und PLANCO bestätigen die vorherigen Ergebnisse. So geht PLANCO für Bremerhaven im Zeitraum 2021 bis 2025 von einem Marktpotenzial von jährlich 105 Offshore-Windenergieanlagen aus (Basisszenario). In einem optimistischen Szenario für 2021 und 2022 wird ein Marktpotenzial von 125 Anlagen im Jahr gesehen, für die Jahre 2023 bis 2025 sogar von 190 Anlagen im Jahr.</p> <p>Wie PLANCO in seiner Ausarbeitung herausstellt, handelt es sich beim Standort des OTB um den einzigen Heimathafen von Turbinenherstellern in Deutschland: Zwei von insgesamt fünf Turbinenherstellern produzieren derzeit in Bremerhaven.</p> <p>PLANCO geht davon aus, dass der Offshore-Strom im Jahr 2023 bei den Kosten mit der Stromerzeugung aus anderen Energieträgern konkurrieren kann. Bis zu diesem Zeitpunkt geht das Institut von einer Phase begrenzten Wachstums aus. Die Entwicklung sei gleichzeitig mit dem Druck verbunden, die Kosten um 30 bis 40 Prozent senken zu müssen. Dies habe zur Konsequenz, die Heimathäfen der Turbinenhersteller – die das Herz der Offshore-Industrie bilden – an die Bedürfnisse des Marktes anpassen zu müssen.</p>	

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 3		<p>PLANCO verweist, ergänzend zu dem Offshore-Markt im Bereich der Nordsee, vor allem auf das Marktpotenzial östlich der Linie Dänemark-Deutschland. Dort habe sich bisher kein Turbinenhersteller angesiedelt. Unter Berücksichtigung dieses attraktiven Zielgebiets wird die Lage Bremerhavens zwischen den westlichen und östlichen Markträumen als optimal bezeichnet.</p> <p>Die jetzt ebenfalls vorliegende Aktualisierung der Potenzialanalyse durch die PROGNOSE AG (Juni 2015) beschäftigt sich zunächst ausführlich mit der Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und technischen Rahmenbedingungen im deutschen Offshore-Windenergiemarkt. Das angepasste Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) bietet nach Einschätzung der Gutachter sichere Rahmenbedingungen für die Branche. Nachdem feststand, welche Ausprägungen das EEG haben wird, seien zeitnah weitere Investitionsentscheidungen für neue Offshore-Windparks getroffen worden. Dies sei ein Beleg des Vertrauens der Branche in die Neuausrichtung.</p>	

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	<p>Fortsetzung P 3</p>	<p>Um die Kostenbelastung für den Bau der Offshore-Windparks nicht unsinnig hoch zu treiben sollte der Bau eines zusätzlichen Terminals unbedingt unterbleiben.</p> <p>Dieses auch im Hinblick auf die Menschen die am Verkehrslandeplatz Bremerhaven und im Umfeld der Fliegerei einen Arbeitsplatz haben. Diese Arbeitsplätze müssen unbedingt erhalten bleiben! Jeder weitere Arbeitsplatz in Bremerhaven wird dringend benötigt, aber nicht auf Kosten von vorhandenen Arbeitsplätzen.</p>	<p>PROGNOS hält weitere Kosteneinsparungen in der Branche für nötig und möglich. Die Gutachter sehen gute Chancen dafür, dass die jetzige Deckelung verändert wird, wenn die Einsparpotenziale ausgeschöpft sind und die Stromgestehungskosten für Offshore-Windenergie sinken. Für den OTB wird auch unter Berücksichtigung der Konkurrenzstandorte weiterhin ein großes Marktpotenzial gesehen. Grund dafür sei die einzigartige Clusterstruktur in Bremerhaven mit zahlreichen Firmen, die fast alle Glieder der Wertschöpfungskette besetzen, sowie die gute Ausstattung des Standorts mit Forschungseinrichtungen.</p> <p>Bezogen auf das Marktpotenzial für montierte Anlagen, das von den Gutachtern in Umkreis von 200 bis 300 Seemeilen gesehen wird, hält PROGNOS am OTB einen Umschlag von 100 bis 140 Anlagen pro Jahr für weiterhin realistisch. Hinzu kommen laut Gutachtern die Zulieferungen von Einzelkomponenten zu weiter entfernten Standorten und der Umschlag von Onshore-Windturbinen.</p> <p>Die Arbeitplatzeffekte sind in den Untersuchungen von Prognos dargestellt und bewertet worden. Selbst unter Berücksichtigung der Arbeitsplätze, die durch die Schließung des Flugplatzes entfallen, ergeben sich je nach Szenario mehrere Tausend zusätzliche Arbeitsplätze durch die beabsichtigte Entwicklung im südlichen Bremerhaven.</p>	<p>Der Anregung wird aus den nebenstehenden Gründen nicht nachgekommen.</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnissnahme.</p>

Stadt Bremerhaven
 Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 3	Betr. Bebauungsplan Nr.: 441 "Westlicher Fischerei- hafen"	Die Abwägung erfolgt im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 441.	
P 4	20.03.2014		Mit Schreiben vom 29.08.2014 haben truon Rechtsanwälte mitgeteilt, dass sie namens und in Vollmacht des Motorsegler- und Segelflug-Clubs (MSC) Bremerhaven e.V. unwiderruflich sämtliche Einwendungen zurücknehmen. 2. Absatz des Schreibens ergänzen!	Mit der Bitte um Kenntnisnahme.
P 5	13.03.2014	Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven, in der der Magistrat aufgefordert wird, einen Bebauungsplan für einen Offshore – Terminal in Bremerhaven aufzustellen, wurde von den Stadtverordneten seinerzeit unter folgenden Voraussetzungen gefasst: „Die Realisierung des Offshore-Terminals und notwendiger Nebenanlagen, wie Lagerflächen und Montageplätze, wird von privaten Investoren finanziert. Planungs- und andere für diese Projekt unerlässliche Vorlauf- oder Nebenkosten gelten als Bestandteil von Investitionen. Soweit Kosten schon vor der Verpflichtung privater Investoren unabweisbar entstehen, werden diese entsprechend zwischenfinanziert und später von privaten Investoren übernommen.“		

Stadt Bremerhaven
Bebauungsplan Nr. 445 „Offshore-Terminal Bremerhaven (OTB)“

Nr.	Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschluss- vorschlag der Verwaltung
	Fortsetzung P 5	<p>Diese Voraussetzungen wurden in der Realität nicht eingehalten.</p> <p>Somit hätte ein erneuter Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für einen Offshore-Terminal-Bremerhaven in der Stadtverordnetenversammlung gefasst werden müssen.</p> <p>Bei dem die Verantwortlichen, die völlig veränderten Realitäten in ihrer Entscheidung hätten berücksichtigen können.</p> <p>Ich fordere Sie damit auf die laufenden Aktivitäten zur Aufstellung eines Bebauungsplanes sofort zu beenden.</p>	<p>Die Finanzierung des OTB war nicht Gegenstand des Aufstellungsbeschlusses über den Bebauungsplan. Insofern bedingt eine geänderte Finanzierung auch nicht die Neufassung des Aufstellungsbeschlusses.</p> <p>Dass für den Bau des OTB kein privater Investor gefunden wurde, stellt den Bedarf an einem OTB nicht infrage. Entscheidend ist vielmehr, dass sich nur bei Realisierung des OTB die angestrebten regionalwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Potenziale Bremerhavens in der Offshore Windenergiebranche verwirklichen lassen. In den Gutachten der Prognosen sind die regionalwirtschaftlichen Nutzen-Kosten Effekten dargestellt. Demnach sind sowohl für das best-case Szenario als auch für das base-case Szenario positive regionalwirtschaftliche und fiskalische Effekte bei Umsetzung der Gesamtplanung im südlichen Bremerhaven zu erwarten. Auf die Ausführungen in der Begründung wird verwiesen.</p> <p>Das Projekt zum OTB wurde von den zuständigen politischen Gremien in Kenntnis der zu erwartenden finanziellen Aufwendungen und der skizzierten Effekte getroffen.</p>	<p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Bitte um Kenntnisnahme</p> <p>Der Anregung zur Einstellung des Bebauungsplanverfahrens wird aus den o. g. Gründen nicht nachgekommen.</p>