

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
1	Bürger 1		Das Schreiben der Rechtsanwälte ist außerhalb des Beteiligungszeitraums bei der Stadt Bremerhaven eingegangen. Das Schreiben wird im Zuge der Beteiligung nach § 3 (2) BauGB abgewogen.	
2	Bürger 2	Aus den einzusehenden Unterlagen des Stadtplanungsamtes Bremerhaven (Internet) entnehme ich, dass die Entwidmung des Flughafen Luneort durchgeführt wird, ohne dass ein rechtskräftiger Beschluss zum Bau des OTB vorliegt. Dieses halte ich für rechtlich sehr bedenklich, und erwarte dass diese Verfügung umgehend gestoppt wird. Das Verfahren darf erst eingeleitet werden, wenn alle vorherigen Planungen beschlossen worden sind und der Bau erfolgen kann. Die vorhandenen Vollzeit Arbeitsplätze von hochqualifizierten Mitarbeitern am Luneort müssen unbedingt erhalten bleiben und dürfen nicht leichtfertig aus Spiel gesetzt werden. Denn die Durchführung der Baumaßnahmen ist noch längst nicht sicher!	Die Entwidmung (Genehmigungsänderung) des Flugplatzes Luneort ist ein eigenständiges Verfahren. Um eine zeitnahe Umsetzung der Planung zu ermöglichen, werden die Verfahren gestuft durchgeführt. 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. Zur Aufgabe des Regionalflughafens ist ein Genehmigungsänderungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz erforderlich. Der Antrag wurde separat gestellt. Der Antrag auf Schließung und luftrechtliche Entwidmung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven-Luneort erfolgte unter der Bedingung, dass der nördlich des Flugplatzes geplante „Offshore-Terminal Bremerhaven“ (OTB) planfestgestellt sowie realisiert wird. In ihrer Gesamtabwägung ist die Stadt Bremerhaven zu dem Ergebnis gekommen, der Realisierung des OTB und der Gewerbegebiete westlich des Fischereihafens den Vorrang vor einem Bestand des Flughafens einzuräumen. Mit dem OTB soll eine wichtige und kostensparende Verbindung der Produktion an Land mit der Installation auf See geschaffen werden.	Bitte um Kenntnisnahme. Die rechtlichen Bedenken werden nicht geteilt. Das Bebauungsverfahren wird fortgeführt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 2		Zudem wurde eine Arbeitsplatzprognose durch die Prognos AG vorgelegt, wonach zukünftig ein gesamtes Beschäftigungspotenzial im best-case-Szenario von bis zu 14.500 Arbeitsplätzen und zudem weitere positive regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten sind. Der Regionalflugplatz Bremerhaven steht dieser Entwicklung entgegen und hat regionalwirtschaftlich eine geringere Bedeutung.	
3	Bürger 3	Wieder einmal eine völlig unklare Beschreibung der Maßnahmen in der NZ. Kartenausschnitt in der NZ sehr schwer zu erkennen, nahezu unmöglich die genaue Zuordnung des betroffenen Gebietes der Planung für die Bürger, die nicht näher mit dieser Planung befasst sind. Auch die schriftliche Beschreibung der Maßnahme ist sehr verwirrend. Was denn nun „Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, bei der Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben wird“, oder muss hier bis zu dem 27. 07. 2012 um 12:00 eine Stellungnahme abgegeben werden um dieses Verfahren möglicherweise noch aufzuhalten? Im Internet: „Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B, OTB Bremerhaven in der NZ hingegen „Aufstellung von Bauleitplänen gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch und Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch“ Wegen der Wichtigkeit der geplanten Maßnahmen muss die Transparenz auch für Bürger, die nicht mit der Materie vertraut sind, gegeben sein, und in der ganzen Tragweite dieser Planung absolut klar erkennbar sein. In der Beschreibung dieses Verfahrens tun sich dann weitere Ungereimtheiten auf:	Aus dem Kartenausschnitt war der Geltungsbereich erkennbar. Für Nachfragen stehen die Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes zur Verfügung. Die Bürger hatten bis zum 27.07.2012 (Posteingang, Maileingang oder Abgabe zu den Öffnungszeiten) die Möglichkeit, ihre Stellungnahme abzugeben. Die Öffentlichkeit wurde darüber unterrichtet. Insofern war die schriftliche Beschreibung eindeutig. Die Bürger haben im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 (2) BauGB erneut die Möglichkeit, ihre Anregungen vorzutragen. Auf die öffentliche Auslegung wird zu gegebener Zeit in der örtlichen Presse und im Internet hingewiesen. Sowohl die Ausführungen im Internet als auch in der örtlichen Presse waren eindeutig und entsprachen den gesetzlichen Anforderungen des § 3 Abs. 1 BauGB. Die geplanten Maßnahmen waren in der Begründung ausführlich und für die Bürger verständlich beschrieben.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 3	Ziel der Planung: „Widerruf der luftrechtlichen Betriebsgenehmigung und die Stilllegung des Flugplatzes Luneort nach Verkehrsrecht.“ Dies hört sich noch relativ harmlos an, schlimmer wird es dann auf Seite 4 des Bebauungsplans. „Das für die Aufgabe des Flugplatzes erforderliche Entwidmungsverfahren wird parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren durchgeführt und <u>vor</u> Beschluss über diesen Bebauungsplan abgeschlossen.“ Um auf Seite 7 des Bebauungsplans zu lesen: "Geschlossen wird der Flughafen lt. Beschlusslage <u>nur</u>, wenn der OTB bestandskräftig plan festgestellt und realisiert wird." Daher ist dieses Verfahren sofort abubrechen und gegebenenfalls neu zu starten. Der gesamte Fischereihafen liegt voll von halbfertigen WEA-Komponenten, die auf eine Fertigstellung warten. Dass dies nicht geschieht, hat nichts damit zu tun, dass diese Komponenten nicht über Bremerhaven verschifft werden können. Die Verschiffung der WEA-Komponenten über Bremerhaven ließe sich mühelos über die ABC-Halbinsel bewerkstelligen, wenn die anderen Probleme, die einer Errichtung der WEA im Wege stehen und nicht in Bremerhaven gelöst werden können, behoben wären.	In den Planunterlagen wird verdeutlicht, dass unterschiedliche Planverfahren ineinander greifen und dass diese auf den verschiedenen Rechtsebenen weitgehend parallel abgewickelt werden müssen. 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. Zur Aufgabe des Regionalflughafens ist ein Genehmigungsänderungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz erforderlich. Der Antrag wurde separat gestellt. Der Antrag auf Schließung und luftrechtliche Entwidmung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven-Luneort erfolgte unter der Bedingung, dass der nördlich des Flugplatzes geplante „Offshore-Terminal Bremerhaven“ (OTB) planfestgestellt sowie realisiert wird. Die betriebswirtschaftlichen Erwägungen der Unternehmen und die Logistik einzelner Betriebe sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Die Unternehmen am Standort benötigen eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verschiffung ihrer Anlagen und Komponenten (Offshore-Terminal) als „Warenausgangszone“. Die Alternativenprüfung wurde auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung abschließend geführt und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme Die Begründung wird um die nebenstehenden Äußerungen präzisiert. Der Anregung wird nicht gefolgt. Das Bebauungsplanverfahren wird fortgeführt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 3	Auch die Verschiffung von Tripods mittels Ponton aus dem Fischereihafen läuft zur Zeit, dank der Weitsicht der zuständigen Firmen, ohne große Probleme. Die Schaffung von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen hängt also mehr von der Lösung der Probleme ab, die bei der Offshore-Technologie noch entstehen werden. Die Verbesserung der finanz- und wirtschaftspolitischen Leistungsfähigkeit der Stadt Bremerhaven ist also eher zu erreichen wenn der OTB nicht gebaut wird und stattdessen eine Zusammenarbeit der Region angestrebt wird.	Als Grundlage für eine Standortempfehlung wurden zwei umfangreiche Standortanalysen durchgeführt, in deren Rahmen insgesamt 12 Standorte in Bremerhaven auf ihre Eignung als Standort für die Errichtung eines Offshore-Terminals geprüft wurden. Bestehende/andere mögliche Standorte in Bremerhaven bieten jedoch, wie die Variantenuntersuchungen gezeigt haben, nicht die erforderlichen Modalitäten für die Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie. Es wurde eine Arbeitsplatzprognose durch die Prognos AG vorgelegt (Prognos 2012, S. 96), wonach zukünftig ein gesamtes Beschäftigungspotenzial im best-case-Szenario von bis zu 14.500 Arbeitsplätze und zudem weitere positive regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten sind. Aus den Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie wird erkennbar, dass • die rasch wachsende Offshore-Windenergieindustrie heute und zukünftig große Hafen- und Logistikflächen benötigt. • die Nachfrage nach spezieller Hafeninfrastruktur absehbar stark ansteigen wird. • derzeit ein hoher Anteil der Kosten für die Erstellung eines Offshore-Windparks auf die Logistik (ca. 25%) entfällt. • die Branche kostengünstige, industrielle Logistikprozesse braucht. Die Unternehmen am Standort benötigen eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verschiffung ihrer Anlagen und Komponenten (Offshore-Terminal) als „Warenausgangszone“. Bestehende/andere mögliche Standorte in Bremerhaven bieten, wie die Variantenuntersuchungen gezeigt haben, nicht die erforderlichen Modalitäten für die Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie.	

1. Private Einwender

32

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	Vor ca. 25 Jahren ließ der MSC auf dem Grundstück im begründeten Vertrauen auf eine weitere langjährige Nutzung des Flughafens eine neue Flugzeughalle (25x25m) errichten. Die Halle steht im Eigentum des MSC. In ihr werden vereinseigene Flugzeuge untergestellt und gewartet. In die Halle integriert sind zwei Werkstätten, Toiletten, zwei Büroräume und ein Lager- raum. Zusätzlich befindet sich auf dem Grundstück ein Vereinsheim. Für die Errichtung der Flugzeughalle tätigte der MSC Investitionen in erheblichem Umfang. II. Einwendungen Die Entwürfe der Bebauungspläne Nr. 441 und Nr. 445 werden den Anforderungen an eine gerechte, angemessene Abwägung öffentlicher und privater Belange nicht gerecht. Sie setzen sich - unter Missachtung der Interessen der Flughafenutzer - nicht hinreichend mit Planungsalternativen auseinander (hierzu 1.) und blenden aus, dass die Realisierung des Offshore-Terminals (nachfolgend <i>OTB</i>) gegenwärtig keineswegs gesichert ist (hierzu 2.). In der bisherigen Fassung lassen die Entwürfe zudem Fehler bei der Ermittlung und Bewertung des abwägungsrelevanten Materials erkennen (hierzu 3.). Entgegen politischer Beteuerungen werden die Interessen der am Flughafen ansässigen Vereine in den Planungsverfahren völlig vernachlässigt. Die Entwürfe lassen nicht erkennen, dass Interesse an einer einvernehmlichen Lösung der durch die Planungen zum OTB verursachten Konflikte besteht. Im Einzelnen:	Die Stadt Bremerhaven hat alle bekannten privaten und öffentlichen Belange in den Abwägungsprozess eingestellt. Es sind keine Belange erkennbar, die einer Realisierung grundsätzlich entgegenstehen würden. Zu den einzelnen Punkten siehe unten. Die Interessen der am Flughafen ansässigen Vereine wurden in die Abwägung eingestellt. Zu den einzelnen Punkten siehe unten.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme Die Bedenken werden nicht geteilt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	1. Die Planentwürfe lassen eine gebotene Alternativenprüfung vermissen. Es ist nicht ersichtlich, dass eine Schließung des Flughafens, die durch die Aufstellung der Bebauungspläne faktisch vorweggenommen wird, zur Realisierung des OTB erforderlich ist. Nach den Planentwürfen soll der OTB selbst nicht auf dem Gelände des Flughafens realisiert werden. Das Gelände des bisherigen Flugplatzes soll vielmehr zur Erschließung des OTB mit Schwerlastverkehr sowie zur Ansiedlung von Unternehmen der Offshore-Windindustrie in Anspruch genommen werden. Alternativen zur vollständigen Überplanung des bisherigen Flughafens werden in den Entwürfen der Bebauungspläne nicht angesprochen, insoweit stellt sich die Frage, ob nicht andere, die bisherigen Flughafenutzer weniger beeinträchtigende Möglichkeiten zur Erschließung mit Schwerlastverkehr bestehen (etwa neben der geplanten Erschließungsrouten westlich des Flughafens) und ob nicht für die Ansiedlung von Unternehmen auch außerhalb des Flughafengeländes ein ausreichendes Flächenangebot besteht.	Die Standortdiskussion wurde auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung abschließend geführt. Die Schließung des Flughafens wird nicht durch den Bebauungsplan vorweggenommen. 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. Zur Aufgabe des Regionalflughafens ist ein Genehmigungsänderungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz erforderlich. Der Antrag wurde separat gestellt. Der Antrag auf Schließung und luftrechtliche Entwidmung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven-Luneort erfolgte unter der Bedingung, dass der nördlich des Flugplatzes geplante „Offshore-Terminal Bremerhaven“ (OTB) planfestgestellt sowie realisiert wird. Kenntnisnahme Es wurden alle Möglichkeiten für einen Weiterbetrieb des Flughafens sorgfältig geprüft. In insgesamt sieben Szenarien wurde untersucht, ob eine Koexistenz von Hafen und Flugplatz möglich wäre. Kriterien für die Szenarienbewertung waren unter anderem der technische Wert des Flughafen Luneort und der Infrastruktur, verschiedene Nutzungsmöglichkeiten und Umweltkriterien sowie Unterhaltungskosten und Folgekosten durch nötige Baumaßnahmen bei einer Weiternutzung. Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verlegung des Flugbetriebes die einzige realistische Alternative ist.	Bitte um Kenntnisnahme Die Begründung wird zur öffentlichen Auslegung um die nebenstehenden Aussagen ergänzt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	Aus den ausgelegten Unterlagen ergibt sich indes nicht, dass solche Alternativen in der gebotenen Intensität ins Auge gefasst, geschweige denn näher geprüft wurden. So setzt sich der Entwurf beispielsweise nicht damit auseinander, dass in bestehenden Gewerbegebieten in der Nähe des Plangebietes noch freie Flächen verfügbar sind. Auch die Potentiale, die ein Weiterbetrieb des Flughafens bietet, sind überhaupt nicht untersucht worden.	Die Erschließungsstraßen werden wegen der Konzentration der Anlagenbauer im Bereich Luneort/Luneplate stark frequentiert sein. Eine Trennung der öffentlichen Verkehre von den betriebsbedingten Sondertransporten ist unbedingt erforderlich. Nur so werden gegenseitig Behinderungen und Gefährdungen ausgeschlossen. Daher soll die Straße „Am Luneort“ nach wie vor als öffentliche Hauptverkehrsstrasse dienen. Die derzeitige Start- und Landebahn wird als Schwerlaststrasse (Betriebsstraße) vorgesehen. Die Gutachter (Zusammenfassende Darstellung der Aspekte und der Analysen der im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Offshore-Zentrums 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. Dadurch würde der Regionalflugplatz Luneort seine Bedeutung als kommerziell genutzter Flughafen 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. Die Gutachter sind deshalb zu dem Ergebnis gekommen, dass die Verlegung des Flugbetriebes die einzige realistische Alternative ist.	

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4		Die Alternativenprüfung für das OTB wurde auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung abschließend geführt und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass als Grundlage für eine Standortempfehlung zwei umfangreiche Standortanalysen durchgeführt wurden, in deren Rahmen insgesamt 12 Standorte in Bremerhaven auf ihre Eignung als Standort für die Errichtung eines Offshore-Terminals geprüft wurden. Bestehende/andere mögliche Standorte in Bremerhaven bieten jedoch, wie die Variantenuntersuchungen gezeigt haben, nicht die erforderlichen Modalitäten für die Anforderungen der Offshore-Windenergieindustrie. Nur durch die Verlegung des Flugbetriebs können die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Offshore-Terminals in vollem Umfang ausgeschöpft werden. Unter anderem gehen die Gutachter bis zum Jahr 2040 von bis zu 14.000 neuen Arbeitsplätzen sowie bis zu 4.900 neuen Einwohnern für die Seestadt aus. 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“.	Die Begründung wird zur öffentlichen Auslegung um die nebenstehenden Aussagen ergänzt. Die Begründung wird zur öffentlichen Auslegung um die nebenstehenden Aussagen ergänzt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	Nach anfänglichen Beteuerungen, dass man die Vereine am Luneort nicht im Regen stehen lassen wolle, ist nunmehr bei Verwaltung und Politik kein ernsthaftes Bemühen mehr erkennbar, eine einvernehmliche Lösung für die Fortsetzung des Sportflugbetriebes zu finden. Es ist bekannt, dass die Verweisung an den Flughafen Nordholz-Spieka für den MSC keine tragfähige Alternative darstellt. Gleichwohl zeigen die Verantwortlichen keinerlei Anstrengungen, für die Vereine Ausweichmöglichkeiten zu akzeptablen Konditionen zu ermitteln. Eine Planung zugunsten des OTB, die die Existenz eines Sportvereins vernichtet, auf dessen Belange aber in keiner Weise ausgleichend Rücksicht nimmt, ist rechtswidrig und kann keinen Bestand haben. 2. Es bestehen zudem erhebliche Zweifel an einer tatsächlichen Realisierung des OTB und damit an der Grundlage für die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 441 und Nr. 445. Diese Unsicherheiten wurden im Rahmen der bisherigen Planungen offensichtlich nicht berücksichtigt. Vielmehr suggeriert die jetzige Planung, dass eine Schließung des Flughafens entgegen der Beteuerungen der Politik auch dann erfolgt, wenn der OTB nicht tatsächlich realisiert wird. In einem solchen Fall besteht jedoch kein Erfordernis zur Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 441 und Nr. 445. Diesem Umstand tragen die Planungsentwürfe nicht ausreichend Rechnung. Es besteht die Gefahr, dass vollendete Tatsachen geschaffen werden, bevor endgültig feststeht, dass der OTB genehmigt und am Ende auch tatsächlich gebaut und betrieben wird.	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. Der Flugplatz Nordholz-Spieka bietet sich als Alternativstandort für den Sportflugverkehr an. Die Belange des Sportvereins werden ausreichend berücksichtigt. Eine Rechtswidrigkeit der Planung ist nicht erkennbar. Im Konzessionsvergabeverfahren wird derzeit der Betreiber bzw. die Betreibergruppe ermittelt, die für die Realisierung des OTB zuständig sein wird. Es ist nicht absehbar, dass sich kein privater Realisierungspartner für den Terminal finden lassen wird. Zu den Voraussetzungen für die Schließung des Regionalflughafens s.o.. Auf der Grundlage von § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dieses Erfordernis hat die Stadt Bremerhaven vor dem Hintergrund der mit dem OTB prognostizierten regionalwirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Effekte gesehen. Der Regionalflugplatz Bremerhaven steht dieser Entwicklung entgegen und hat regionalwirtschaftlich eine geringere Bedeutung.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	Die Gemeinde hat rechtlich und tatsächlich Vorkehrungen zur Sicherung der Belange der Flughafennutzer zu treffen, dass die Schließung des Flughafens und die Überplanung als Gewerbegebiet und Verkehrsfläche für diesen Fall rückgängig gemacht werden. 3. Die bisherigen Entwürfe der Bebauungspläne Nr. 441 und Nr. 445 lassen zudem eine unzureichende Ermittlung und Bewertung des abwägungsrelevanten Materials erkennen, da die Belange der bisherigen Nutzer des Flughafens (hierzu a), die Belange von Sport und Freizeit (hierzu b) und die Belange der Mobilität der Bevölkerung (hierzu c) nicht berücksichtigt worden sind. Schließlich bestehen erhebliche naturschutzrechtliche Bedenken (hierzu d). a) In den Begründungsentwürfen werden die Belange der bisherigen Flughafennutzer und die Erwägungen, die mit dem Flugbetrieb und dessen Aufgabe verbunden sind, überhaupt nicht erwähnt. Es wird lediglich auf ein nach Luftverkehrsrecht durchzuführendes Entwidmungsverfahren verwiesen. Die flughafenbezogenen Belange sind jedoch auch im Rahmen der Bauleitplanung als abwägungsrelevant zu berücksichtigen, da hierdurch die Schließung des Flughafens vorweggenommen wird. Da schon die drohenden Nutzungskonflikte bezüglich der Start- und Landebahn einen Flugbetrieb unmöglich machen würden, dürfen die Belange der gegenwärtigen Flughafennutzer nicht ausgeblendet werden.	Der Antrag auf Schließung und luftrechtliche Entwidmung des Verkehrslandeplatzes Bremerhaven-Luneort erfolgt nur unter der Bedingung, dass der nördlich des Flugplatzes geplante „Offshore-Terminal Bremerhaven“ (OTB) planfestgestellt sowie realisiert wird. Weitere Vorkehrungen sind daher nicht erforderlich. Die nebenstehende Auffassung wird nicht geteilt. Auf die einzelnen Punkte zu a – d wird verwiesen. Bislang wurde zum Bebauungsplan Nr. 441 lediglich ein Vorentwurf erstellt. Im Laufe des weiteren Planverfahrens wird die Begründung zur öffentlichen Auslegung weiter ausgearbeitet und um die flughafenbezogenen Belange erweitert (s. weiter unten).	Die Begründung wird zur öffentlichen Auslegung um die flughafenbezogenen Belange ergänzt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	Die mit der umfassenden Überplanung des Flughafens als Gewerbegebiet verbundenen Vermögens- und existenzvernichtenden Auswirkungen auf den MSC und die sonstigen Nutzer des Flughafens wurden im Rahmen der bisherigen Planung offensichtlich nicht hinreichend gewürdigt. Würde die Bauleitplanung realisiert, könnte der MSC seine luftsportlichen Aktivitäten nicht mehr fortsetzen und seine satzungsmäßigen Aufgaben nicht mehr wahrnehmen; die Planung bedroht daher seine Existenz. Auch die von dem MSC getätigten erheblichen Investitionen in die Flughalle wurden bisher nicht berücksichtigt. Die errichtete Halle ließe sich nicht mehr für die Zwecke des Vereins und Zwecke des Flugsports nutzen, die getätigten Investitionen wären insoweit vergebliche Aufwendungen, die in schutzwürdigem Vertrauen auf den Fortbestand des Flughafens getätigt worden sind. Die Planung würde demnach zu erheblichen Vermögenseinbußen für den MSC führen, sofern der MSC für die in seinem Eigentum stehende Halle nicht angemessen entschädigt würde. Zudem wäre der MSC, wenn er auf eine Ersatzanlage verwiesen würde, gezwungen, eine Ersatzhalle zu errichten. Hierfür würden Kosten in einer Größenordnung von voraussichtlich ca. 426.000 EUR entstehen. Diese negativen Auswirkungen auf das Vermögen des MSC müssen ebenfalls bei der Abwägung berücksichtigt werden Sollte die Planung realisiert werden, wäre zu prüfen, ob dem MSC Entschädigungsansprüche, etwa nach Planungsschadensrecht, zustehen.	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“. 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. Die Rechtsanwaltssozietät Ganten, Hünecke, Bieniek & Partner aus Bremen kommen 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 MSC genutzte Halle nicht dem eigentlichen Sportbetrieb dient, besteht weder ein Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzsportanlage noch auf Entschädigung (Flughafen, Halle).“ Das Rechtsamt wird gebeten, eine Prüfung vorzunehmen.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	b) Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 441 nimmt entgegen der gesetzlichen Verpflichtung des § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB auch auf die Belange von Sport und Freizeit keine Rücksicht. Die Verdrängung des MSC vernachlässigt dessen durch die langjährige Sportförderung auch von Seiten der Stadt Bremerhaven anerkannte besondere Bedeutung für das Sport- und Freizeitangebot in Bremerhaven. Dieser öffentliche Belang wurde in der bisherigen Planung vollständig missachtet. Der MSC nimmt - neben dem Aero Club Bremerhaven e.V. als weiterem auf dem Flughafen aktivem Verein - als eingetragener Sportverein eine wichtige Aufgabe im Stadtgebiet Bremerhaven wahr. So steht der Verein nicht nur allen Luftsportinteressenten offen, sondern bildet mit seinen sieben Fluglehrern auch regelmäßig Flugschüler aus und unternimmt regelmäßig die Durchführung von Lehr- und Informationsveranstaltungen sowie von Rundflügen über das Stadtgebiet Bremerhaven. Der Verein unterstützt auch die Kinder- und Jugendarbeit, indem er beispielsweise in den Sommerferien im Rahmen des Ferienpass-Programms vielen Bremerhavener Kindern und Jugendlichen die Gelegenheit zu einem Rundflug bietet. Das Angebot des Flugsportvereins stellt eine wichtige Ergänzung im Spektrum der unterschiedlichen Sport- und Freizeitmöglichkeiten in Bremerhaven dar. Der MSC leistet seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag zur Diversifizierung des Sport- und Freizeitangebots der Stadt Bremerhaven. Diese Vielfältigkeit ginge verloren, wenn der Flughafen ersatzlos wegfiel.	Nach Prüfung durch das Rechtsamt und externer juristischer Unterstützung (im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung Nr. 10B) wird festgestellt, dass es sich bei dem Regionalflughafen Bremerhaven nicht um eine „öffentliche Sportanlage“ oder „Sondersportanlage“ im Sinne des Sportförderungsgesetzes (SportFG) handelt, weil der Regionalflughafen einer besonderen Zweckbestimmung gewidmet worden ist, nämlich der Realisierung von Bedarfsflugverkehr, unabhängig davon, welchen Charakter dieser Flugverkehr hat (s.o.). Die Stadt hat durch die Förderung des Vereins kundgetan, dass sie an der Tätigkeit des Vereins ein öffentliches Interesse hat (dies ist Voraussetzung für eine Förderung nach Zuwendungsrecht). Weder besteht jedoch ein Anspruch des Zuwendungsempfängers auf dauerhafte Förderung, noch auf Beibehaltung einer bestimmten Plansituation. 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.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	Diese Aspekte wurden in der Abwägung ausweislich der ausgelegten Planunterlagen bislang völlig missachtet. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass das Großprojekt OTB „um jeden Preis“ und ohne Berücksichtigung der von dem Projekt Betroffenen und der Bürger der Stadt Bremerhaven insgesamt durchgesetzt werden soll. Die Verwirklichung der Planung hätte zur Folge, dass der MSC sowie der Aero Club Bremerhaven e.V. ihren Sportflugbetrieb vollständig einstellen müssten. Am Standort Bremerhaven gäbe es dann überhaupt kein Angebot mehr, diese spezielle Sportart auszuüben. Hiermit setzt sich die Entwürfe der Bebauungspläne Nr. 441 und Nr. 445 nicht auseinander, obwohl § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB hierzu verpflichtet. c) Bei der Oberplanung des bisherigen Flughafens wird zudem außer Acht gelassen, dass die Stadt Bremerhaven mit ihrem Flughafen auch erhebliche Einbußen bei der Verkehrsanbindung erleidet. Die Planung stellt allein darauf ab, den OTB als Schwerlastterminal zu realisieren, nimmt aber die Folgen der Flughafenschließung für die Mobilität der Bevölkerung in Bremerhaven nicht in den Blick. Die Planungsbehörde ist jedoch gesetzlich verpflichtet, den Belang der Mobilität der Bevölkerung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB bei ihrer Planungsentscheidung in die Abwägung einzustellen.	Die nebenstehende Auffassung wird von der Stadt Bremerhaven nicht geteilt. Es bestehen sowohl für den Geschäftsreiseverkehr als auch für Privatmaschinen 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 würde. 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 ist grundsätzlich bereit, die Mitglieder der Vereine aus Bremerhaven aufzunehmen.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme. Die Begründung wird um die nebenstehenden Aussagen ergänzt.

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 4	d) Es bestehen erhebliche naturschutzrechtliche Bedenken gegen die geplanten Bebauungspläne. Dies gilt zum einen für die nachteiligen Auswirkungen auf FFH- und Vogelschutzgebiete, zum anderen für die Auswirkungen auf unmittelbar im Plangebiet liegende gesetzlich geschützte Biotope und naturnahe Flächen. Die Überplanung als Gewerbegebiet sowie nachfolgend die Verfüllung von Gewässerflächen und die Bodenversiegelung werden unumkehrbare negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft haben. Im Übrigen erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass der Umweltbericht als Teil II der Begründung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 441 zahlreiche unzutreffende Verweise enthält (z.B. auf Vorschriften des außer Kraft getretenen BremNatSchG sowie auf im Umweltbericht nicht enthaltene Gliederungspunkte). Weiterer Vortrag bleibt vorbehalten. Die Einwendungen sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Im Lichte des Abwägungsgebotes nach § 1 Abs. 7 BauGB verbietet es sich, die Belange des MSC als Nutzer des Flughafens schlechthin auszublenden. Dies widerspricht zudem auch den zuvor gegebenen Zusagen von Verwaltung und Politik. An die Planungsträger ist daher eindringlich zu appellieren, mit den Betroffenen, insbesondere dem MSC, in einen Dialog zu treten, um eine interessengerechte Lösung zu entwickeln.	Im Zuge der Aufstellung des B-Plans 441 werden bzw. wurden ein Umweltbericht mit Grünordnungsplan, eine FFH-verträglichkeitsuntersuchung, ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und Sondergutachten wie Lichtgutachten oder Freiraumgutachten erstellt, in denen die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, den Naturhaushalt und das Landschaftsbild ermittelt und bewertet werden. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch fachlich geeignete Naturschutzmaßnahmen ordnungsgemäß kompensiert. Sofern der Umweltbericht unzutreffende Verweise enthält, sind diese versehentlich eingefügt worden. Im Zuge der Erstellung des Umweltberichts für die 2. Auslegung erfolgt eine Richtigstellung von möglicherweise unzutreffenden Verweisen.. Die Belange des MSC wurden ausführlich behandelt und haben Eingang in den Abwägungs- und Entscheidungsprozess gefunden.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme

1. Private Einwender

43

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
	Fortsetzung Bürger 5	Nicht anders ist auch der Planungsvorschlag zur Bebauungsplannummer 441 zu verstehen. Danach ist das Vereinsgelände des WVV von der Bauplanung, ebenso wie die übrigen Wassersportvereine an der Ostseite des Plangebietes 2 (Nordsee-Yachting-Marina GmbH, Albatros-Yacht-Club und Jollenstation des Weser-Yacht-Club) sowie die zentrale Kläranlage ausgenommen. Genauer gesagt, darf das vom WVV gemietete Vereinsgelände nicht in die Bauleitplanung aufgenommen bzw. einbezogen werden, so dass das Plangebiet 2 entlang der gemieteten Grundstücksgrenze des WVV verlaufen muss. Das jetzige Plangebiet 2 überplant das gemietete Vereinsgelände des WVV (s. o.)! Mithin widerspricht die Bauleitplanung den getroffenen Vereinbarungen und der künftigen Möglichkeit, durch Planungssicherheit zweckbestimmte gemeinnützige, dem Gemeinwohl dienende Vereinsinteressen durchführen zu können. Ich bitte in diesem Zusammenhang nochmals zu überprüfen, das Vereinsgelände des WVV als Sportstätte im Sinne der baurechtlichen Vorschriften auszuweisen.	Das gemietete Vereinsgelände soll nicht in den Geltungsbereich aufgenommen werden. Die Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH hat mit Schreiben vom 26.04.2013 die Abgrenzung der an die Vereine vermieteten Flächen mitgeteilt. Sollte es hier zu geringfügigen Überschneidungen gekommen sein, erfolgt eine entsprechende Korrektur zur öffentlichen Auslegung. Die Stadt Bremerhaven erkennt für die Vereinsflächen kein Planungserfordernis. Eine Aufnahme der betreffenden Flächen in den Geltungsbereich ist nicht erforderlich und nicht sinnvoll.	Bitte um Kenntnisnahme Bitte um Kenntnisnahme. Die Planunterlagen werden nicht geändert.
6	Bürger 6	Ich beziehe mich auf die Veröffentlichung der Aufstellung der Bebauungspläne Offshore-Terminal Bremerhaven (Plangebiet 1 und 2)“ in der Nordsee-Zeitung vom 07.07.2012. Die Beteiligungsfrist der Öffentlichkeit beträgt genau 12 Tage(16. bis 27.07). Gemäß Baugesetzbuch § 3, Absatz 2, sind jedoch die Entwürfe der Bauleitpläne für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ich bitte daher um entsprechende Verlängerung.	Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 16.07.2012 bis zum 27.07.2012 durchgeführt. Dieser Verfahrensschritt wurde am 07.07.2012 in der NZ unter amtliche Bekanntmachungen veröffentlicht. Die Dauer dieses Verfahrensschrittes wird nicht durch das BauGB vorgeschrieben, sondern liegt im Ermessen der Gemeinde.	Bitte um Kenntnisnahme

Bebauungsplan Nr. 441 "Westlicher Fischereihafen"

1. Private Einwender

Nr.	Private Einwender Schreiben vom ...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Be- schlussvorschlag der Ver- waltung
7	Bürger 7	Bezugnehmend auf die Veröffentlichung der Aufstellung der Bebauungspläne Offshore-Terminal Bremerhaven (Plangebiet 1 und 2)“ in der Nordsee-Zeitung vom 07.07.2012, erhebe ich hiermit Einspruch gegen die kurze Auslegungsfrist. Ihre genannte Beteiligungsfrist der Öffentlichkeit beträgt genau 12 Tage(16. bis 27.07). Gemäß Baugesetzbuch § 3, Absatz 2, sind jedoch die Entwürfe der Bauleitpläne für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ich bitte daher um entsprechende Verlängerung.	Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 16.07.2012 bis zum 27.07.2012 durchgeführt. Dieser Verfahrensschritt wurde am 07.07.2012 in der NZ unter amtliche Bekanntmachungen veröffentlicht. Die Dauer dieses Verfahrensschrittes wird nicht durch das BauGB vorgeschrieben, sondern liegt im Ermessen der Gemeinde.	Bitte um Kenntnisnahme
8	Bürger 8	Auf Grundlage der Veröffentlichung der Aufstellung der Bebauungspläne Offshore-Terminal Bremerhaven (Plangebiet 1 und 2)“ in der Nordsee-Zeitung vom 07.07.2012 bitte ich sie die Beteiligungsfrist der Öffentlichkeit zu verlängern. Die Beteiligungsfrist beträgt 12 Tage (16. Bis 27.07). Laut Baugesetzbuch § 3, Absatz 2, sind jedoch die Entwürfe der Bauleitpläne für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.	Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 16.07.2012 bis zum 27.07.2012 durchgeführt. Dieser Verfahrensschritt wurde am 07.07.2012 in der NZ unter amtliche Bekanntmachungen veröffentlicht. Die Dauer dieses Verfahrensschrittes wird nicht durch das BauGB vorgeschrieben, sondern liegt im Ermessen der Gemeinde.	Bitte um Kenntnisnahme