

A Öffentlicher Teil

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgem. Einladung sowie der Beschlussfähigkeit
- 2 Genehmigung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom 13.01.2009
- 4 Vorlagen an den Rat
- 4.1 Bebauungsplan Nr.63/2.Änderung
-Freizone Freiligrathstrasse (Heppenser Deich)-
Entwurfsbeschluss
- 4.2 Bebauungsplan Nr. 92 E/1. Änderung
-Maadebogen Mitte-
Behandlung und Stellungnahmen und
Satzungsbeschluss
- 4.3 54. Änderung des Flächennutzungsplanes der
StadtWilhelmshaven
-Sonderbaufläche Nördlich Siebethburg-
Behandlung der Stellungnahmen und
Feststellungsbeschluss
- 4.4 Stadtumbaugebiet: Vorentwurf Jadeallee
- 5 Mitteilungen und Anfragen
- 5.1 Info: Neuerungen in der Rechtsprechung bezüglich Fahrradverkehr
- Fahrradbeauftragter Herr Heydinger
- 5.2 Modellvorhaben Marktstraße West
- 5.3 Flutstraße - Verkehrszählung - Geschwindigkeitsmessung
- 5.4 Wetterschutz Taxistand Nordseepassage
- 5.5 Flächennutzungsplan
- 6 Öffentliche Anhörungen

1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgem. Einladung sowie der Beschlussfähigkeit

Herr **Rech** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

2 Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde genehmigt.

3 Genehmigung über den öffentlichen Teil der Niederschrift vom 13.01.2009

Die Niederschrift des öffentlichen Teiles der Sitzung des APB vom 13.01.2009 wird einstimmig genehmigt.

4

Vorlagen an den Rat

4.1

Bebauungsplan Nr.63/2.Änderung -Freizone Freiligrathstrasse (Heppenser Deich)- Entwurfsbeschluss

Herr **Rech** gab den Vorsitz ab an Herrn Harms.

Herr **Kottek** führte kurz in das Thema ein.

Herr **Mosebach** (Planungsbüro Mosebach) stellte die Vorlage ausführlich vor.

Herr **Kottek** ergänzte, dass es sich hier nicht nur um die Nachverdichtung der Moorbaufäche handelt, sondern es geht darum, den gewerblichen Bereich hier insgesamt neu zu ordnen. Die alte Festsetzung hat nur Freilagerfläche geschaffen, mit der heute nach der BauNVO nichts mehr anzufangen ist. Ebenso sollte verhindert werden, dass im hinteren Bereich des Bebauungsplanes Werkswohnungen entstehen, welche im Rahmen einer späteren gewerblichen Bebauung entsprechende Schutzansprüche geltend machen. In diesem Zusammenhang ist es auch aufgefallen, dass es dort bereits Betriebe gibt, welche zum Teil nicht genehmigt wurden, die bereits jetzt einen Lärm entwickeln, dass dagegen eingeschritten werden muss.

Herr **Mosebach** erklärte, dass der derzeitige Bebauungsplan dort lediglich Lagerplätze vorsieht. Es können dort auch Gebäude entstehen, die aber einen direkten Bezug zur Lagerfläche haben müssen. Aufgrund der hier vorherrschenden Situation ist es erforderlich, den Bereich mit dem Bebauungsplan zu beordnen.

Herr **Harms** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven stimmt dem Entwurf des
- des Bebauungsplanes Nr. 63, 2. Änderung
Freizone Freiligrathstraße (Heppenser Deich)

Zu und beschließt, ihn einen Monat lang öffentlich auszulegen. Die Vorlage ist Bestandteil des Protokolls.

Herr **Harms** gab den Vorsitz an Herrn **Rech** zurück.

4.2

Bebauungsplan Nr. 92 E/1. Änderung -Maadebogen Mitte- Behandlung und Stellungnahmen und Satzungsbeschluss

Herr **Theunissen** stellte die Vorlage ausführlich vor.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund der §§ 2 Abs. 1 und 10 des Baugesetzbuches und der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung in den z.Zt. geltenden Fassungen den

Bebauungsplan Nr. 92 E / 2. Änderung

- Maadebogen Mitte -

Aufgestellt im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB als Satzung. Über die eingegangenen Stellungnahmen wird gem. Vorlage (Ergänzungsblatt 01) beschlossen. Sie ist Bestandteil des Protokolls. Die Begründung in der Fassung vom 04.03.2009 Mit den Angaben nach § 2 a BauGB wird beschlossen und ist dem Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches beigelegt.

4.3

54. Änderung des Flächennutzungsplanes der

Stadt Wilhelmshaven

-Sonderbaufläche Nördlich Siebethburg-

Behandlung der Stellungnahmen und

Feststellungsbeschluss

Frau **Junker** stellte die Vorlage ausführlich vor.

Herr **Schmidt** wies darauf hin, dass man eine besondere Fürsorgepflicht für den Neuengroder Weg habe und dieser daher auch nicht zu einer Hauptverkehrsachse werden darf.

Frau **Junker** warf ein, dass das Verkehrsgutachten zu dem Schluss gekommen ist, dass die zusätzlichen Verkehre durchaus vertretbar seien.

Herr **Barkowsky** erklärte, dass es keine Öffnung des Neuengroder Weges geben werde, auch nicht für den Busverkehr, um möglicherweise das Nautimo hier anzubinden. Von den Stadtwerken wurde zwar eine Verlegung der Haltestelle beschlossen, allerdings wird es keine Durchfahrt des ÖPNV durch den Neuengroder Weg geben.

Herr **Witt** führte aus, dass es im Rahmen der Planung für den SB-Markt nie beabsichtigt war, den Neuengroder Weg zu öffnen. Die Kernfrage des Verkehrsgutachtens war lediglich, inwieweit der Abschnitt zwischen Frieden- und Freiligrathstraße durch den An- und Abfahrverkehr aus der Richtung Neuengroden zu dem SB-Markt belastet würde. Hierbei muss darauf geachtet werden, dass bei der prognostizierten Steigerung des Verkehrs um 20-30% dieser Teil der Straße eine öffentliche Straße ist, die von jedermann benutzt werden darf, aber auch dass es sich hier um eine Tempo-30-Zone handelt und die Straße sich zudem in einem schlechten Zustand befindet.

Herr **Radmer** fragte, ob es sich hier nun um eine abschließende Verkehrsuntersuchung handelt oder ob diese noch weiter vertieft wird.

Herr **Witt** antwortete, dass eine weitere vertiefende Untersuchung nicht erforderlich sei, da bereits alle zu erwartenden und möglichen Verkehre in dem vorliegenden Gutachten berücksichtigt wurden.

Herr **Radmer** erwiderte, dass nach seiner Ansicht hier durchaus noch weitere Überlegungen anzustellen sind, da die Angelegenheit noch nicht zufriedenstellend und abschließend gelöst und geregelt ist. Auch vermisse er eine Vorstellung der Planungen im Detail.

Herr **Kottek** erklärte, dass man davon ausgehen muss, dass viele, welche aus dem östlichen Bereich kommen und zum Nautimo, zum SB-Markt, den Schule oder zum Sportforum wollen, über den Neuengrodener Weg fahren, es handelt sich hier somit nicht um Einzelzielverkehre. Zurzeit ist es jedoch aufgrund der sehr langen 30er-Zone so, dass eher die Hauptverkehrsstraßen genutzt werden, da es hier einfach schneller geht. Es bleibt zu beobachten, wie sich die Verkehre letztendlich entwickeln werden, um dann, falls erforderlich, nach Möglichkeiten zu suchen um die Verkehre entsprechend zu lenken.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt mit 6 JA-Stimmen bei 2 NEIN-Stimmen:

Der Rat der Stadt Wilhelmshaven beschließt aufgrund des § 2 Abs. 1 des Baugesetzbuches und der §§ 6 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung in den z.Zt. geltenden Fassungen die

54. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Wilhelmshaven

- Sonderbaufläche nördlich Siebethsburg -

Zur Feststellung.

Über die eingegangenen Stellungnahmen wird gem. Vorlage (Ergänzungsblatt 01) beschlossen. Sie ist Bestandteil des Protokolls. Die Begründung mit den Angaben nach § 2 a BauGB in der Fassung vom 04.03.2009 wird beschlossen und ist der 54. Änderung des Flächennutzungsplanes von 1973 gem. § 5 Abs. 5 des BauGB beigelegt.

4.4

Stadtumbaugebiet: Vorentwurf Jadeallee

(Anm. des Protokollführers: Aufgrund der starken Geräuschentwicklung des verwendeten Beamers waren die meisten Wortmeldungen kaum zu verstehen.)

Herr **Kottek** führte in das Thema ein.

Herr **Pfeiffer** erläuterte ausführlich die Planungen für die Jadeallee.

Frau **Lach** fragte, ob es Ersatz für die im Rahmen der Planung wegfallenden Parkplätze im Bereich des Pumpwerks geben werde, evtl. in der Banter Kaserne, insbesondere im Hinblick auf die im Pumpwerk stattfindenden Großveranstaltungen.

Herr **Kottek** erklärte, dass es zurzeit zwei bereits asphaltierte Plätze im Bereich der Banter Kaserne gebe, die man im Rahmen einer provisorischen Lösung mit einer Zufahrt von der Emsstraße aus versehen will. Provisorisch daher, da bisher über das Weitere Schicksal der Banter Kaserne noch nicht entschieden wurde. In jedem Falle müssen zusätzliche Parkmöglichkeiten vorgehalten werden. So wäre es auch denkbar, die Stellflächen der Banter Kaserne im Rahmen einer späteren Nutzung des Bereiches tagsüber als Parkplätze für die möglicherweise dort befindlichen Büros und Betriebe zu nutzen und abends dann als Parkmöglichkeit für die Besucher des Pumpwerks. Die derzeit an der Jadeallee vorhandenen Parkmöglichkeiten sind in keinem Falle ausreichend, so dass auch die geplante Reduzierung hier nicht mehr ins Gewicht fällt.

Herr **Barkowsky** fragte, ob es nicht sinnvoller wäre, die Parkmöglichkeiten in den geplanten Baumalleen komplett wegfallen zu lassen, um so auch den Alleecharakter zu verstärken und hier eine weitere Beruhigung des Verkehrs zu erreichen, dies auch

vor dem Hintergrund der vorgesehenen Nutzung als Promenade für Fahrradfahrer und Fußgänger.

Herr **Pfeiffer** erklärte, dass man diesen Punkt auch im Arbeitskreis diskutiert habe und zu dem Ergebnis gelangt sei, dass man hier Parkmöglichkeiten herstellen kann, aber nicht muss. Es wird in keinem Falle eine besondere farbliche oder bauliche Kennzeichnung o.ä. als Parkfläche erfolgen, allenfalls durch eine entsprechende Beschilderung. Die Straße wie auch die Promenade werden komplett mit einheitlichen Steinen gepflastert, so dass man später immer noch entscheiden kann, ob man dort das Parken, möglicherweise auch nur befristet, zulässt oder gänzlich ablehnt.

Herr **Schmidt** lobte die Planungen, äußerte sich jedoch kritisch bezüglich des geplanten Kreisverkehrs im Bereich der Emsstraße.

Herr **Kottek** erwiderte, dass dieser Kreisverkehr bezüglich der künftigen Verkehre durchaus sinnvoll sei, auch um zu verhindern, dass Personen im Bereich dieser Kreuzung einfach weiter geradeaus laufen können und so sich selbst und den dort stattfindenden Verkehr gefährden.

Herr **Tjaden** erklärte, dass man sich doch erst einmal auf den ersten Teil der Jadeallee konzentrieren sollte. Bezüglich des Kreisverkehrs oder der abknickenden Vorfahrt könne man derzeit ja noch keine Entscheidung treffen, da zum einen die zu erwartenden Verkehre nicht bekannt seien, zum anderen andere Vorhaben wie die Hafentorbrücke etc. aufgrund fehlender Planung und fehlender Finanzmittel noch nicht realisiert sind. Solange dies nicht erfolgt ist und die Planungen für die Gewerbeansiedlungen auf der Schleuseninsel weiterbetrieben werden, muss man auch in diesem Bereich mit massivem Schwerlastverkehr rechnen. Derzeit sollte lediglich darauf geachtet werden, dass der für einen Kreisverkehr erforderliche Platz erhalten bleibt und nicht anderweitige Verwendung findet. Allein der vordere Bereich der Jadeallee wird noch ausreichend Planungen, Zeit und Finanzen verschlingen, so dass man sich auf diesen konzentrieren sollte. Weiterführende Planungen machen s.E. aufgrund der zu erwartenden Verkehre wenig Sinn.

Herr **Heydinger** warf die Frage auf, wie die Fahrradfahrer bei der vorliegenden Planung ungefährdet von der Weserstraße zum Gotthilf-Hagen-Platz kommen sollen. Hier müsste ab der Einmündung der Emsstraße ein vernünftiger Fahrradweg geplant werden.

Herr **Kempcke** wies darauf hin, dass man doch erst einmal eine fertige komplette Planung bis hin zum Anton-Dorn-Weg haben sollte und nicht nur einzelne Teilbereiche, da dies dann auch Auswirkungen auf die weitergehenden Planungen bzgl. der Hafentorbrücke etc. haben wird.

Herr **Rech** fasste nach ausgiebiger Diskussion den Beschlussvorschlag an den Rat wie folgt zusammen: Es werde eine Planung von der Weserstraße über die Jadeallee bis hin zum Anton-Dorn-Weg benötigt unter Berücksichtigung der entsprechenden Überfahrten (für Fahrradfahrer) der Weserstraße und des Kreisverkehrs an der Einmündung zur Emsstraße.

Herr **Witt** wies darauf hin, dass vor der Brücke ein Übergang vom und zum Bontekai geschaffen werden soll. So sollte es auch möglich sein, ein Hinweisschild aufzustellen und die Fahrradfahrer auf die andere Straßenseite umzuleiten.

Herr **Heydinger** schlug die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrradspur zwischen den Abbiegerspuren in Richtung Gotthilf-Hagen-Platz vor. Dies biete sich geradezu an, da die Radfahrer sich hier sowieso auf der Fahrbahn befänden und es sich um eine 30er-Zone handelt. Hierfür wäre dann selbstverständlich auch noch der Bordstein zum Gotthilf-Hagen-Platz entsprechend abzusenken.

Herr **Rech** bat den APB um Abstimmung:

Der Ausschuss für Planen und Bauen beschließt einstimmig:

Den Hauptmerkmalen des Vorentwurfs für die Jadeallee des Büros Thalen wird zugestimmt.

5

Mitteilungen und Anfragen

5.1

Info: Neuerungen in der Rechtsprechung bezüglich Fahrradverkehr

- Fahrradbeauftragter Herr Heydinger

Herr **Heydinger** führte aus, dass im Sinne des Straßenverkehrsrechtes Fahrräder als Fahrzeuge angesehen werden. Der Radverkehr muss daher ebenso wie der KFZ-Verkehr auf der Fahrbahn stattfinden. Parallel dazu müssen als benutzungspflichtig ausgewiesene Fahrradwege auch genutzt werden. Hierfür gibt es die entsprechenden Verkehrszeichen (Nr. 237, 240 und 241).

Herr **Kempcke** fragte, welche Höchstgeschwindigkeit für die Fahrradfahrer auf derartigen Fahrradwegen gelte.

Herr **Heydinger** antwortete, dass es hier entsprechende Gerichtsurteile gibt, wonach eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h als angemessen betrachtet wird. Er führte weiter aus, dass es durch Anbringung eines Zusatzschildes der Gemeinde freigestellt sei, auch die Gehwege zur Nutzung durch den Radfahrer freizugeben, dieser muss ihn dann aber nicht benutzen. Wenn er es tut, muss er sich nach den Fußgängern richten und entsprechende Rücksicht wahren.

Bei Zebrastreifen ist es so, dass der Autofahrer verpflichtet ist, für den Fußgängerverkehr anzuhalten, nicht aber für Fahrradfahrer. Wenn ein Fahrradfahrer einen Zebrastreifen überqueren will, so muss er die Vorfahrt der anderen Verkehrsteilnehmer beachten. Hierüber sind viele Fahrradfahrer wie auch Autofahrer nicht informiert, so dass es hier immer wieder zu Irritationen kommt.

In einer 30er-Zone gibt es keine Fahrradwege, so dass der Radfahrer grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren muss. Sofern Fahrradwege vorhanden sind, können diese benutzt werden, sie dürfen jedoch in einer 30er-Zone nicht explizit ausgeschildert werden. Sollten entsprechende Beschilderungen vorhanden sein, so müssten diese entfernt werden, bis dahin wären die Radfahrer verpflichtet, die ausgewiesenen Radwege zu benutzen.

Bei Einbahnstraßen verhält es sich so, dass diese teilweise zur Nutzung für Radfahrer in entgegengesetzter Fahrtrichtung freigegeben werden können. Auch dies erfolgt durch eine entsprechende Beschilderung, die auch dem Autofahrer signalisiert, dass er mit entgegenkommenden Radfahrern zu rechnen hat. Dies ist in Wilhelmshaven schon bei einigen Einbahnstraßen der Fall, es wäre wünschenswert, dies auch bei anderen Straßen, z.B. im Bereich Heppens, wo es eine große Anzahl von Einbahnstraßen gibt, einzuführen. Er hoffe, dass diese Anregung auch im zu erwartenden Radwegekonzept mit berücksichtigt worden ist.

Beim Abbiegen ist es so, dass der Radfahrer deutlich Handzeichen geben muss (Blinkanlagen sind an Fahrrädern nicht erlaubt), es ist jedoch nicht so, dass während des Abbiegevorganges weiterhin Handzeichen gegeben werden muss.

Unabhängig von der Diskussion über den Sinn oder Unsinn von Helmen für Fahrradfahrer gibt es im deutschen Verkehrsrecht keine Helmpflicht für Radfahrer und es lässt sich aus den vorhandenen Vorschriften auch keine solche herleiten. Bei Unfällen darf daher die gegnerische Versicherung die Leistungen nicht kürzen, wenn der Radfahrer keinen Helm trug.

Dem Radfahrer ist es grundsätzlich erlaubt, mit Kopfhörern zu fahren, es muss allerdings sichergestellt sein, dass die Teilnahme am Verkehr hierdurch nicht beeinträchtigt wird (Stichwort Lautstärke). Die Verwendung eines Handys auf dem Rad ist verboten.

5.2

Modellvorhaben Marktstraße West

Herr **Kottek** führte aus, dass mit Beginn der Osterferien das Modellvorhaben in der Marktstraße West gestartet wird. Hierbei wird die Parkregelung ebenso wie die Einbahnstraßenregelung aufgehoben und es sollen sämtliche Schilder verhängt werden. Das Ziel der Werbegemeinschaft West hierbei ist, die Zufahrt zur Marktstraße wieder von allen Seiten zu ermöglichen und so für eine weitere Belebung dieses Bereiches zu sorgen. Das Ganze soll in etwa 6 Monate dauern und wird durch die Stadt begleitet, um hieraus dann auch Schlussfolgerungen für andere Bereiche der Stadt Wilhelmshaven ziehen zu können. Sollte der Versuch misslingen, so wird ein wechselseitiges Parken eingerichtet werden (durch entsprechende Straßenmarkierungen), die Zufahrt von beiden Seiten der Marktstraße bleibt erhalten. Hierdurch wird auch eine Reduzierung der Durchfahrgeschwindigkeit erreicht. Die derzeit vorhandenen Parkmarkierungen werden natürlich entfernt werden. Start der Aktion wird der 30.03.2009 sein. Im Rahmen der im Januar hier veranstalteten Bürgerversammlung gab es zu diesem Versuch keine Gegenstimmen. Weiterhin besteht immer noch eine Bitte der Werbegemeinschaft West wie auch der Politik, die Überwegung der Mitscherlichstraße optisch besser und sicherer zu gestalten. Es bringt allerdings nicht viel, jetzt schon zu versuchen, die Marktstraße West an die Fußgängerzone anzubinden, allerdings wäre zu überlegen, ob man den Teil bis zum Parkplatz auf dem Kämmerling-Grundstück optisch an die Fußgängerzone anpasst, eventuell auch mit einer Mittelinsel oder Ähnlichem. Dieser Bereich könnte dann für den Verkehr blockiert werden, und dieser würde über die Zufahrt des Parkplatzes auf die Bahnhofstraße geleitet. Dies sind jedoch noch keine spruchreifen Planungen.

5.3

Flutstraße - Verkehrszählung - Geschwindigkeitsmessung

Herr **Harms** bedankte sich bei Herrn Anke für die Lösung der Probleme in der Flutstraße. Mit den eingeführten Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie den durchgeführten Zählungen und Messungen waren die Anlieger sehr zufrieden. Auch im Bereich des Kindergartens lässt sich sagen, dass aufgrund der dort stattfindenden Geschwindigkeitsmessungen sich ein deutlicher Rückgang der gefahrenen Geschwindigkeiten beobachten lässt.

5.4

Wetterschutz Taxistand Nordseepassage

Herr **Witt** führte aus, dass dem Bau der Nordseepassage der Bebauungsplan Nr. 73b mit den entsprechenden Festsetzungen (überbaubare Fläche etc.) zugrunde liegt. Für die Verkehrsflächen wurden keine expliziten Festsetzungen getroffen. Dem Ganzen aber liegt ein Gestaltungskonzept zugrunde, welches auch vom Rat beschlossen wurde und festlegt, dass der Bereich der Bahnhofstraße besonders hervorzuheben ist und dass die Virchowstraße im dem Bereich zwischen Hauptzugang zur Nordseepassage (ZOB) und Friedrich-Wilhelm-Platz von 4 auf 2 Spuren verengt wurde. Die Ebertstraße in diesem Bereich sollte auch eine Anlieferungszone für die Nordseepassage beinhalten.

Es wurde bereits im Ausschuss über die Möglichkeiten eines Wetterschutzes für den Bereich des Taxistandes diskutiert. Hierbei gab es zwei Möglichkeiten, zum einen eine am Gebäude der Nordseepassage verankerte Überdachung sowie ein freistehender Wetterschutz. Gespräche mit dem Centermanagement zeigten, dass ein am Gebäude angebrachter Wetterschutz abgelehnt wird, auch weil es dadurch zu einer Einschränkung der Fahrradabstellplätze beiderseits des Einganges zum Bahngelände käme. Dem Aufbau eines freistehenden Wetterschutzes indes steht nichts entgegen. Die Preise hierfür liegen bei einem Maß von 1,00 m Tiefe mal 2,50 m Breite bei etwa 7.000 Euro, bei einer Breite von 3.60 m bei 8.500 Euro jeweils zzgl. des Fundamentes. Der einzige Vorschlag aus dem Bereich der Taxiunternehmen, nämlich die Verlegung des Taxistandes in den Bereich der Ladezone an der Nordseepassage sowie gegenüber ist nicht umsetzbar, da diese Bereiche in der jetzigen Form erhalten werden müssen. Herr Witt fragte, ob die Angelegenheit seitens der Verwaltung nun weiter verfolgt werden solle.

Herr **Kottek** erklärte, dass man diesbezüglich an die Taxi-Innung herantreten solle. Sollte diese ein Interesse daran haben und bereit sein, die entstehenden Kosten zu übernehmen, könne man einen derartigen Wetterschutz einrichten.

Herr **Winde** wies darauf hin, dass man während der Planungsphase die betroffenen Taxiunternehmen beteiligt habe. Von diesen wurde jedoch kein Interesse an einem solchen Unterstand bekundet sondern vermutet, dass ein solcher Wetterschutz eher von den Taxifahrern als Unterstand zum Rauchen genutzt werde.

5.5

Flächennutzungsplan

Herr **Radmer** wies darauf hin, dass er bereits in der Sitzung am 13.01.2009 darauf hingewiesen habe, dass der FNP nicht mehr den Erfordernissen entspricht, man derzeit bei der 68. Änderung angelangt sei und hier die Erstellung eines neuen und aktuellen FNP erforderlich sei. Aufgrund der Änderung des Raumordnungsgesetzes zum 01.01.2009 sei man nun gehalten, einen neuen FNP zu erstellen und ebenso das regionale Raumordnungsprogramm aufzudatieren. Er fragte, ob nun endlich die erforderlichen Mittel in den Haushalt 2009/2010 eingestellt wurden, um hiermit beginnen zu können und wie den die Planungen seien, ob hiermit überhaupt begonnen werde.

Herr **Witt** bestätigte, dass das Bundesraumordnungsprogramm zum 01.01.2009 geändert wurde. Hier gibt es nun einen Passus, der die bisher in Niedersachsen gültige Regelung (FNP = regionales ROP) ersetzt. Die Bundesländer mit Ausnahme der Kleinstaaten (Hamburg, Berlin, Bremen) haben bis zum 30.06.2009 die Möglichkeit, eine der alten entsprechende Regelung neu zu fassen. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es Bestrebungen, im Ministerium für Landwirtschaft eine solche Regelung wieder fassen zu lassen, welches die kreisfreien Städte wie

bisher in die Lage versetzt, das regionale ROP durch den FNP zu ersetzen. Definitive Aussagen hierüber können jedoch noch nicht getroffen werden. Hinsichtlich der Neuerstellung des FNP sind keine zusätzlichen Mittel in den Haushalt eingestellt worden.

Herr **Schmidt** ergänzte, dass dieses Thema nun schon eine ganze Weile durch den Ausschuss kursiere und es auf Dauer auch nicht sein kann, dass nicht die erforderlichen personellen wie finanziellen Mittel hierfür zur Verfügung gestellt werden. Hier müsse man gerade als Fachausschuss Nägel mit Köpfen machen, unabhängig von der Haushaltslage.

Herr **Gabriels** wies darauf hin, dass bereits vor mehreren Jahren eine Kostenanalyse hierfür vom Ausschuss angefordert wurde, woraufhin Herr Witt eine solche in einer späteren Sitzung vorstellte. Damals ging es um Kosten in Höhe von 800.000 DM verteilt auf einen Zeitraum von zwei Jahren.

Herr **Radmer** fragte, wie denn konzeptionell eine Neuaufstellung des FNP unter Berücksichtigung der demographischen Situation etc. angegangen werden könnte.

Herr **Kottek** erklärte, dass es in einem neuen FNP keine gravierenden Änderungen geben werde. Die bisher durchgeführten Änderungen ergeben eigentlich ein sehr genaues Bild der Situation. Es wäre z.B. möglich, nach Einarbeitung der Änderungen einen neuen Plan zu drucken. Einige Änderungen wären auch noch im Textteil erforderlich. Er sei der Ansicht, dass nach planerischem Abschluss der restlichen Großprojekte man spätestens daran gehen müsste. Ein weiterer Anlass für die Erstellung eines derartigen Planes ergibt sich aus dem geänderten § 8 des BROG, der sich auf die Landesebene bezieht und besagt, dass Regionalpläne aufzustellen sind und in Niedersachsen war es bisher die Regel bei den kreisfreien Städten, dass diese Regionalpläne gleichzeitig der FNP sind. Dies wird zukünftig wohl nicht mehr ausreichend sein, so dass sich nur noch die Frage stellt, wer diesen Plan macht. Man wird also ohnehin in eine Planung gehen müssen, welche das Umland sehr viel stärker als bisher einbezieht.

Herr **Radmer** unterstütze den Vorschlag, nach Abschluss der derzeitigen Planungen diese zu einem aktuellen FNP zusammenzufassen und hinsichtlich der Auslegung und der Auswirkungen des § 8 BROG abzuwarten.

6

Öffentliche Anhörungen

Eine öffentliche Anhörung fand nicht statt.

Es folgte der nichtöffentliche Teil der Sitzung.

Ende der Sitzung 18:05 Uhr

Unterschrift
Dezernent

Unterschrift
Vorsitzende/r

Unterschrift
Protokollführer/in