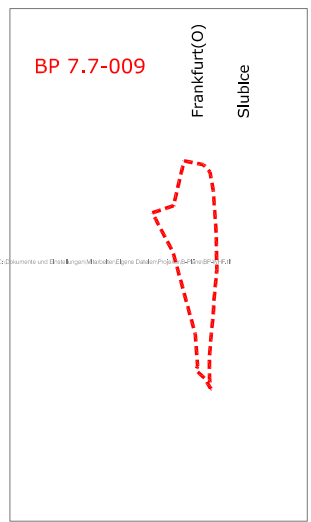


Übersichtsplan

Kartengrundlage
Topographische Karte, Ausg. 1996
3653 - NW Frankfurt(Oder) N
Massstab ca. 1:10.000



Teil A: Planzeichnung

Kartengrundlage
Digitale Vermesserkarte
Katasteramt Frankfurt(Oder), 1999



- Legend for symbols: Gebäudebestand, Flurstücksgrenzen, vorhandenes Straßennetz, vorhandene Topographie, Vegetation, etc.



Zeichenerklärung

Art der baulichen Nutzung

- SO H.1: Sondergebiet Hafen 1
SO H.2: Sondergebiet Hafen 2
SO H.3: Sondergebiet Hafen 3
SO H.4: Sondergebiet Hafen 4
GE: Gewerbegebiet

Maß der baulichen Nutzung

- GRZ 0,4: Grundflächenzahl
H 35,0: Maximale Gebäudehöhe

Überbaubare Grundstücksflächen

- Baugrenze: Symbol for building boundary

Wasserflächen

- H W.1: Hafen: Wasserfläche 1

Grünflächen, Natur und Landschaft

- Grünflächen: Symbol for green spaces
Umengnung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
Umengnung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
Anpflanzen von Bäumen
Umengnung von Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für den Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern
Zweckbestimmung der Grünflächen: Parkanlage

Nachrichtliche Übernahme

- Grenze der 'Planfestgestellten Fläche Bundeswasserstraße Oder'
Grenze der 'Planfestgestellten Fläche Hafen Frankfurt(Oder)'

Bemaßung

- Maße (gerundet, in Metern) und Bezugspunkte auf vorhandenen Flurstückslinien

Verkehrsflächen

- Strassenverkehrsflächen
Strassenbegrenzungslinie
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Verkehrsberuhigter Bereich
Bahnanlagen der Hafenbahn/Industriebahn

Sonstige Planzeichen

- GR: Mit einem Gehrecht zu belastende Fläche zugunsten der Allgemeinheit
GR/FR: Mit Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer zu belastende Fläche zugunsten der Allgemeinheit
LR: Mit einem Leitungsrecht zu belastende Fläche zugunsten des Entorgungsträgers
FR-HW: Mit einem Fahrrecht zu belastende Fläche zugunsten von Fahrzeugen für die Wartung und Pflege der Hochwasserschutzanlagen und zur Befahrung im Hochwasserfall
Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen
Umengnung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans

Teil B: Textliche Festsetzungen

- Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1 bis 11 BauNVO)
(1) Sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 2 BauNVO sind innerhalb der Grenzen des Bebauungsplans ausschließlich mit der allgemeinen Zweckbestimmung Hafen festgesetzt, andere in § 11 Abs. 2 BauNVO genannte Sondergebiete sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.
(2) Sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der allgemeinen Zweckbestimmung Hafen werden mit unterschiedlichen Nutzungsarten festgesetzt:
Sondergebiet Hafen 1 - Sport- und Freizeithafen (SO H.1):
Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen zum Zweck des Sport- und Freizeithafens.
Im Sondergebiet H 1 können ausnahmsweise zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Dienstwohnungen, die diesen Nutzungen zugeordnet und ihnen in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind.
Sondergebiet Hafen 2 - Wirtschaftshafen (SO H.2):
Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen, die dem Hafenbetrieb und der Hafenverwaltung dienen. Darüber hinaus sind bauliche Vorhaben und Nutzungen zum Zwecke des Umschlages und der Lagerung von Stückgütern sowie von Massen- und Schüttgütern zulässig.
Im Sondergebiet H 2 können ausnahmsweise zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Dienstwohnungen, die diesen Nutzungen zugeordnet und ihnen in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind.
Sondergebiet Hafen 3 - Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (SO H.3):
Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen, die der Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dienen.
Im Sondergebiet H 3 können ausnahmsweise zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Dienstwohnungen, die diesen Nutzungen zugeordnet und ihnen in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind.
Sondergebiet Hafen 4 - Anlegestelle Fahrgastschiffahrt (SO H.4):
Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen, die dem Betrieb der Fahrgastschiffahrt dienen. Bauliche Vorhaben und Nutzungen für gastronomische und touristische Dienstleistungen können zugelassen werden, wenn sie dieser Nutzung zugeordnet sind.
Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
(3) Die im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsflächen und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Verkehrsberuhigter Bereich - der Straßengruppe Gemeindefriedhofen gelten mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr als öffentlich gewidmet. Der Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Frankfurt (Oder).
(4) Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) wird eine Fahrbahnbreite von 6,5 m und ein kombinierter Rad-/Gehweg von 2,5 m festgesetzt.
(5) Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Planstraße B (Am Deich) wird eine Fahrbahnbreite von 5,5 m und ein einseitiger Gehweg von 2,5 m festgesetzt.
(6) Im Abschnitt A der Hafenbahn/Industriebahn ist die Überführung der Gleisanlagen von der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) aus für Zufahrten auf die westlich anschließenden, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegenden Grundstücke zugunsten der Eigentümer und Nutzer zu gewährleisten. Dabei ist für jedes Grundstück eine Überfahrt von jeweils maximal 6 m zu sichern.
(7) Im Abschnitt B der Hafenbahn/Industriebahn und der parallelen, westlich der Bahntrasse liegenden öffentlichen Grünfläche ist die Überführung der Gleis- und Grünanlagen von der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) aus für Zufahrten auf die westlich anschließenden, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegenden Grundstücke zu gewährleisten. Dabei ist für jedes Grundstück eine Überfahrt von jeweils maximal 6 m zu sichern.
Wasserflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)
(8) Die Wasserfläche HW 1 - Zweckbestimmung Sport- und Freizeithafen - dient dem Anlegen von Sport- und Freizeitbooten. Sie wird landseitig begrenzt durch eine Uferlinie, die sich zwischen den Punkten A bis F (Linie des mittleren Wasserstandes) erstreckt. Zwischen den Punkten D, E und F ist die Begrenzung des Wasserbeckens als naturnahe Uferbischung auszubilden.
Grünflächen, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 15, 20 und 25 BauGB)
(9) Die Flächen zum Anpflanzen auf den öffentlichen Grünflächen sind mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste A zu bepflanzen. Der Pflanzabstand darf maximal 1,50 m x 1,50 m betragen.
(10) Die Flächen zum Anpflanzen innerhalb der privaten Grünflächen sind:
a) entlang der Nordgrenze des Bebauungsgebietes als Gehpflanzungen als Immissions- und Sichtschutz mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste A, Pflanzabstand maximal 1,20 x 1,20 m und
b) sonst mit Baumarten der Pflanzliste B, Pflanzabstand 1 Baum je 60 m² Fläche, zu bepflanzen.
(11) Im Sondergebiet H 1 ist pro 250 qm nicht überbaubarer bzw. nicht als Pflanzfläche versehener Grundstücksfläche ein Baum der Pflanzliste B zu pflanzen. Vorhandener Baumabstand kann angerechnet werden.
(12) Innerhalb der Verkehrsfläche der Planstraße B sind in durchschnittlich 9 m Abstand (mindestens 7 m, maximal 11 m) einzellig Bäume in einem Pflanzstreifen von mindestens 3 m Breite zu pflanzen. Es sind hochstämmige Bäume der Arten der Pflanzliste B mit einem Stammumfang von mindestens 16/18 cm zu verwenden.
HINWEISE:
(H 1) Als Ersatzmaßnahme ist außerhalb des Bebauungsgebietes die Offenlegung und Renaturierung des versicherten Naturfließes im Abschnitt Ludwig-Feuerbach-Straße (Flur 14, Flurstück 113) mit naturnahen Uferstreifen herzustellen und als Initialpflanzung mit Arten der Pflanzliste C zu bepflanzen.
(H 2) Als Ersatzmaßnahme außerhalb des Bebauungsgebietes sind im Randbereich der Deponie (Flur 1, Flurstücke 267, 268 und 269) Baum- und Straucharten der Pflanzliste B als Gehpflanzung und -gruppen als Sichtschutz und Aufwertung des Landschaftsbildes zu pflanzen. Der Pflanzabstand soll 1,5 m x 1,5 m nicht überschreiten.
Pflanzlisten
Pflanzliste A
Baumarten Stülfang 12-14 cm Straucharten
Acer campestre Feld-Ahorn Cornus sanguinea Schlehdorn
Acer pseudoplatanus Berg-Ahorn Cotoneaster integerrimus Schlehdorn
Alnus glutinosa Schwarz-Eiche Evonymus alatus Wintergrün
Betula pendula Hainbuche Hedera helix Winterhede
Corylus avellana Hasel Lonicera xylosteum Winterheide
Fagus sylvatica Buche Prunella spinosa Schlehdorn
Malva sylvestris Mädehauhe Rosa canina Rosenhäutchen
Quercus petraea Traubeneiche Rubus idaeus Himbeere
Sambucus racemosa Schwarze Holde Rubus fruticosus Himbeere
Tilia cordata Zitronenbrotbaum Sambucus nigra Schwarze Holde
Ulmus glabra Feld-Ulm Salix viminalis Weidenröschen
Ulmus minor Feld-Ulm Salix viminalis Weidenröschen
Pflanzliste B
Baumarten Stülfang 12-14 cm
Acer campestre Feld-Ahorn Fraxinus excelsior Gemeine Esche
Acer pseudoplatanus Berg-Ahorn Quercus robur Stieleiche
Alnus glutinosa Schwarz-Eiche Salix viminalis Weidenröschen
Corylus avellana Hasel Tilia cordata Zitronenbrotbaum
Cornus sanguinea Schlehdorn Rubus fruticosus Himbeere
Pflanzliste C
Gehölzarten
Alnus glutinosa Schwarz-Eiche
Fraxinus excelsior Gemeine Esche
Populus nigra Schwarz-Pappel
Salix alba Weiden
Salix caprea Weiden
Salix elaeagnis Weiden
Salix phragmites Weiden
Salix purpurea Purpur-Weide
Salix viminalis Weidenröschen

Verfahrensvermerke

- 1. Aufgeteilt aufgrund des Aufstellungsbeschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 02.05.1996. Die ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses erfolgte am 21.05.1996.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
2. Die für Raumordnung und Landesplanung zuständige Stelle ist gemäß § 246 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Baugesetzbuch beteiligt worden.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
3. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Baugesetzbuch ist vom 30.05.1996 bis zum 01.07.1996 durchgeführt worden.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
4. Die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange und die benachbarten Gemeinden sind Schreiben vom 26.06.1996 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert worden.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
5. Die Stadtverordnetenversammlung hat am 25.09.1997 den Entwurf des Bebauungsplans und die Begründung gebilligt und zur öffentlichen Auslegung bestimmt.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
6. Der Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen (Teil B), die Begründung und der Entwurf des Grünordnungsplanes haben in der Zeit vom 06.11.1997 bis zum 08.12.1997 während der Bürger-sprechzeiten nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch öffentlich ausliegen. Die öffentliche Auslegung ist mit dem Hinweis, dass Anregungen und Bedenken während der Auslegungsfrist von jedermann vorgebracht werden können, am 25.10.1997 ortsüblich bekannt gemacht worden.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
6a. Der Entwurf des Bebauungsplanes ist nach der öffentlichen Auslegung durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23.11.2000 geändert bzw. ergänzt worden. Der geänderte / ergänzte Entwurf des Bebauungsplanes, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen (Teil B), die Begründung und der Entwurf des Grünordnungsplanes haben in der Zeit vom 04.01.2001 bis zum 05.02.2001 während der Bürger-sprechzeiten nach § 3 Abs. 3 Baugesetzbuch erneut öffentlich ausliegen. Dabei ist bestimmt worden, dass Anregungen und Bedenken nur geäußert werden können. Die öffentliche Auslegung ist mit dem Hinweis, dass Anregungen und Bedenken während der Auslegungsfrist von jedermann vorgebracht werden können, am 20.12.2000 im Amtsblatt für die Stadt Frankfurt (Oder) ortsüblich bekannt gemacht worden.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
7. Die verwendete Planunterlage enthält den Inhalt des Liegenschaftskatasters und weist die planungsrelevanten baulichen Anlagen sowie Straßen, Wege und Plätze vollständig nach. Sie ist hinsichtlich der planungsrelevanten Bestandteile geometrisch einwandfrei. Die Übertragbarkeit der neuzubildenden Grenzen in die Orthofotie ist einwandfrei möglich.
Frankfurt (Oder), den Siegel Leiter des Katasteramtes bzw. Vermessungsstelle
8. Die Stadtverordnetenversammlung hat die vorgebrachten Anregungen und Bedenken der Bürger sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am geprüft. Das Ergebnis ist mitgeteilt worden.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
9. Der Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen (Teil B), wurde am von der Stadtverordnetenversammlung gemäß § 233 Abs. 1 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB i.d.F. der Bekanntmachung vom 27.08.1997, BGBl. I S. 2253, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Ersetzung von Zinssätzen vom 05.04.2002, BGBl. I S. 1250) i.V.m. § 10 Baugesetzbuch (BauGB i.d.F. der Bekanntmachung vom 08.12.1986, BGBl. I S. 2253, zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 6 des Gesetzes vom 17.12.1997, BGBl. I S. 3108) i.V.m. § 5 Gemeindeordnung für das Land Brandenburg (Art. 1 der Kommunalverfassung vom 15.10.1993, BGBl. I S. 398, in der derzeit geltenden Fassung) und § 89 Brandenburgische Bauordnung (BbgBO in der Fassung vom 25. 03.1998, GVBl. I S. 82) als Satzung beschlossen. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde gebilligt.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
10. Die Genehmigung dieser Bebauungsplanung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen (Teil B), wurde mit Verfügung der höheren Verwaltungsbehörde vom mit Nebenbestimmungen und Hinweis erteilt.
Potsdam, den Siegel Genehmigungsbehörde
11. Die Nebenbestimmungen wurden durch den satzungsändernden Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom erfüllt. Die Hinweise sind beachtet. Das wurde mit Verfügung der höheren Verwaltungsbehörde vom bestätigt.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
12. Der textliche und zeichnerische Inhalt dieses Bebauungsplanes stimmt mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom ergänzt durch den Beitrittsbeschluss vom überein. Es wird bestätigt, dass das Verfahren nach den §§ 1-12, 246 a Baugesetzbuch ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Die Bebauungsplanung, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen (Teil B), wird hiermit ausgeteilt.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift
F. Ploß M. Patzelt
Der Vorsitzende der Siegel Der Oberbürgermeister
Stadtverordnetenversammlung
13. Die Erteilung der Genehmigung des Bebauungsplanes sowie die Stelle, bei der der Plan auf Dauer während der Bürgersprechzeiten von jedermann eingesehen werden kann und über den Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind am im Amtsblatt für die Stadt Frankfurt (Oder) ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 Baugesetzbuch) und weiter auf Fälligkeit und Erläschern von Entschädigungsansprüchen (§ 44, 246 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Baugesetzbuch) hingewiesen worden. Die Satzung ist am in Kraft getreten.
Frankfurt (Oder), den Siegel Unterschrift

Frankfurt ODER
Bebauungsplan
BP 7.7 - 009 Winterhafen
Juli 2002
BÜRO FÜR STADTPLANUNG, -FORSCHUNG UND -ENERGIERUNG
Rosa-Luxemburg-Str. 42, 15230 Frankfurt (Oder)
Oranienplatz 5, 10999 Berlin



Begründung
zum
Bebauungsplan BP-7.7-009
„Winterhafen“

Dezernat Wirtschaft, Stadtentwicklung und Bauen
Amt für Bauleitplanung, Bauaufsicht und Sanierung

BÜRO FÜR STADTPLANUNG, -FORSCHUNG UND -ERNEUERUNG

Hans-Jürgen Hempel & Jochen Korfmacher
Oranienplatz 5 10999 Berlin
Telefon (030) 614 10 71 Fax (030) 614 10 72
E-Mail: info@pfe-berlin.de

Rosa-Luxemburg-Straße 42 15230 Frankfurt (Oder)
Telefon (0335) 500 11 67 Fax (0335) 500 11 68

Juli 2002

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Veranlassung, Planungsvorlauf und -verfahren, Zielsetzung und Zweck	1
1.1	Aufstellungsbeschluss	1
1.2	Vorarbeiten	1
1.3	Vorabstimmung	2
1.4	Zweck des Bebauungsplans	4
1.5	Planfeststellungsverfahren zum Wirtschaftshafen	5
1.6	Planaufstellungsverfahren	5
2	Einordnung des Geltungsbereichs	8
2.1	Städtebauliche Lage und historische Entwicklung	8
2.2	Nutzungsstrukturelle Darstellungen im Flächennutzungsplan	11
2.3	Planungen und Planungsrecht angrenzender Teilgebiete	13
2.4	Fluren des Geltungsbereiches	13
3	Bestandsaufnahme	15
3.1	Eigentumsverhältnisse und Verfügungsrechte	15
3.2	Nutzungen	17
3.3	Verkehrliche Erschließung	17
3.4	Stadttechnische Infrastruktur	19
3.5	Vegetation und Naturraum	20
3.6	Bodenverhältnisse, Baugrund, Grundwasser	21
3.7	Überschwemmungsgebiete	21
3.8	Altlasten, Munitionsbelastung	21
3.9	Bodendenkmale	22
4	Planungs- und Verfahrensschritte	23
4.1	Variantenstudie und fortgeschriebene Vorzugsvariante	23
4.2	Vorgezogene Beteiligung der Trägern öffentlicher Belange sowie Information und Erörterung des Vorhabens bei Verwaltungsbehörden der Fachplanungen im Sinne der §§ 37 und 38 BauGB (1996-1997)	23
4.3	Frühzeitige Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen am städtebaulichen Konzept	25
4.4	Städtebauliches Konzept zum ersten Bebauungsplan-Entwurf (1997)	27
4.5	Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange zum ersten Entwurf des Bebauungsplans (1997)	28
4.6	Städtebauliches Konzept zum zweiten Bebauungsplan-Entwurf (Juli 2000)	29
4.7	Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange zum zweiten Entwurf des Bebauungsplans (2001)	29
5	Integration der umweltschützenden Belange	31
5.1	Zum Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 245c BauGB	31
5.2	Integration des Grünordnungsplans	33
6	Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplanes	41
6.1	Art der baulichen Nutzung	41
6.2	Maß der baulichen Nutzung	42
6.3	Überbaubare Grundstücksflächen	43
6.4	Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	45
6.5	Wasserflächen	47
6.6	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	48
6.7	Öffentliche und private Grünflächen	49
6.8	Übernahme von Festsetzungen aus dem Grünordnungsplan	50
6.9	Nachrichtliche Übernahmen	52
7	Auswirkungen des Bebauungsplanes	53
7.1	Flächenbilanz	53
7.2	Bodenordnung	55
7.3	Überschlägige Kostenermittlung	55
	Rechtsgrundlagen	56

1 Veranlassung, Planungsvorlauf und Verfahren, Zielsetzung und Zweck

1.1 Aufstellungsbeschluss

Die Stadtverordnetenversammlung Frankfurt (Oder) fasste am 2.5.1996 gemäß § 2 Abs. 1 BauGB den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes mit der Bezeichnung BP-7.7-009 für den Bereich des Winterhafens in Frankfurt (Oder). Zur Darlegung und Erörterung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung wurde gleichzeitig die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in Form einer öffentlichen Auslegung beschlossen und durchgeführt. Während der öffentlichen Auslegung wurde den Bürgern Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

Die Stadt Frankfurt (Oder) verfolgt mit der Aufstellung des Bebauungsplans das Ziel, „... an die historische Tradition des Hansebundes anzuknüpfen und einen neuen Hafen im Bereich des Winterhafens [zu] schaffen, der darüber hinaus alle relevanten Nutzungsmöglichkeiten in sich vereint. Der neue Hafen soll den Umschlag von Wirtschaftsgütern sichern, als Schutzhafen fungieren, für Behörden und Freizeitsportler Angebote aufzeigen und Möglichkeiten für die Fährschifffahrt bieten.

Einige Behörden, wie z. B. das Wasserstraßen- und Wirtschaftsamt, die Wasserschutzpolizei und der Bundesgrenzschutz sind im Bereich des Winterhafens bereits ansässig. Das [vorhandene] Bollwerk in der Nähe der Konzerthalle und die Gleisanlagen der Hafenbahn beeinträchtigen die jetzigen Nutzungen und Planungsabsichten zum Ausbau des Stadtzentrums.

Eine Verlagerung des Wirtschaftshafens ist also zweckmäßig und Voraussetzung für den Ausbau der Uferpromenade nördlich der Oderbrücke. [...] Die angestrebte Hafenplanung könnte gleichzeitig einen Impuls für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Umfeldes bewirken. [...] Der neue Hafen [...] wird verschiedene Nutzungen vereinen:

- Umschlagbollwerk mit beschränkter Lagerfläche,
- Sport-, Freizeit- und Behördenhafen,
- Schutz- und Havariehafen sowie
- Fähr- und Fahrgastanlegestelle.“

(Auszug aus der Begründung zum Aufstellungsbeschluss vom 2.5.1996)

Ebenfalls beschlossen wurde die Aufstellung des erforderlichen Grünordnungsplanes gemäß § 7 BbgNatSchG im Parallelverfahren.

1.2 Vorarbeiten

Die Notwendigkeit für die planungsrechtliche Vorbereitung einer nutzungsstrukturellen und städtebaulichen Neuordnung im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Winterhafen“ geht auf umfassende Überlegungen zur Beseitigung erheblicher städtebaulicher Missstände, Fehl- und Brachnutzungen im Gebiet zwischen der Herbert-Jensch-Straße und der Oder sowie der Hafenstraße im Süden und der Straße Am Schlachthof im Norden zurück. Die geordnete und angemessene Einbindung dieses viele Jahre vernachlässigten Quartiers der Lebuser Vorstadt in die gesamtstädtische Entwicklung war die Aufgabenstellung für eine städtebauliche Rahmenplanung, die im März 1995 vorgelegt und am 21.6.1995 von der Stadtverordnetenversammlung als Grundlage für die weitere Gebietsentwicklung beschlossen wurde.

Bereits am 15.12.1994 hatte die Stadtverordnetenversammlung den Beschluss über die Einleitung von Voruntersuchungen über die Zweckmäßigkeit und Erforderlichkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Abs. 4 BauGB für das

Gebiet Herbert-Jensch-Straße/Am Winterhafen in der Lebuser Vorstadt gefasst.

Nach einer umfassenden verwaltungsinternen Erörterung der ursprünglichen Rahmenplanung und einer Beteiligung ausgewählter Träger öffentlicher Belange sowie weiteren Gesprächen mit dem potenziellen Investor und Betreiber des neuen Wirtschaftsbollwerkes wurde die städtebauliche Konzeption in wesentlichen Teilen überarbeitet und fortgeschrieben. Insbesondere die Forderung des möglichen zukünftigen Betreibers des Wirtschaftshafens nach einer Mindestflächengröße für wirtschaftlich notwendige Lagerflächen in Verbindung mit dem Bollwerk führten im Teilgebiet des für den Bebauungsplan vorgesehenen Geltungsbereiches zu einer Modifizierung der Planung.

Die Fortschreibung der Rahmenplanung und der Bericht über die Voruntersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurden zusammen mit einem grünordnerischen Begleitplan am 12.2.1997 vorgelegt.

Als Ergebnis der durchgeführten Beratungen über diese Arbeiten, in deren Untersuchungsgebiet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet, wurde seitens der beteiligten städtischen Verwaltung ermittelt, dass eine förmliche Festlegung als städtebaulicher Entwicklungsbereich in absehbarer Zeit nicht in Frage kommt. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurde zwar grundsätzlich als ein geeignetes Instrument für die Neuordnung und Wiedernutzung dieser brachliegenden bzw. fehlgenutzten Fläche betrachtet. Ein entsprechender Satzungsbeschluss - auch für einen räumlich auf den Bereich des Winterhafens und südlich angrenzende Gewerbeflächen reduzierten Siedlungsbereich - scheiterte an der nicht zu gewährleistenden Zügigkeit der Durchführung. Dies lag vor allem an den fehlenden Eigenmitteln der Stadt, die für eine ausgeglichene Kosten- und Finanzierungsbilanz erforderlich sind.

Unabhängig von einem Verzicht auf das Planungs- und Durchführungsinstrumentarium des städtebaulichen Entwicklungsrechts gemäß §§ 165 bis 171 BauGB bestand jedoch bei allen verfahrensbeteiligten Ämtern der Stadtverwaltung die Auffassung, dass es dringend geboten sei, für den Kernbereich des Hafengeländes Planungssicherheit als Voraussetzung für eine unverzichtbare Investition zu schaffen, sollten nicht am Standort des jetzigen Stadthafens notwendige, planungsrechtlich zugestimmte und genehmigte Vorhaben blockiert werden.

1.3 Vorabstimmungen

Sowohl das umfassende Untersuchungsgebiet für die im Ergebnis der Abwägung abgelehnte städtebauliche Entwicklungsmaßnahme als auch der avisierte Geltungsbereich des B-Plans enthalten durch die stadträumliche Lage an der in der Mitte der Fahrinne in der Oder als Bundeswasserstraße verlaufenden Landes- und Bundesgrenze zur Republik Polen planungsrechtlich relevante Besonderheiten, die bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen sind.

Bereits während der Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung wurde ein zeitgleich im Jahre 1995 von der Europäischen Union gefördertes „Ouverture Projekt“ durchgeführt („Nutzungskonzeption für einen Hafenstandort Frankfurt (Oder) / Slubice unter Berücksichtigung der Nachnutzung des Industriegeländes Herbert-Jensch-Straße/Mittelweg, der GUS-Liegenschaft Winterhafen und der polnischen Interessen“). Zu diesen Veranstaltungen und Kolloquien sowie zu einem „Entwurfstag“ wurden alle verfahrensbeteiligten Behörden und Institutionen, Nutzer sowie interessierte Vorhabenträger für das neue Hafenkonzept aufgefordert, ihre Vorstellungen und Forderungen an Standorte, Nutzungsstrukturen, wasser- und landseitige Nutzungsverzahnungen, Dimensionen sowie wirtschaftliche und funktionale Mindeststandards zu formulieren. Die Ergebnisse wurden in die Rahmenplanung eingearbeitet.

In zwei weiteren Werkstattgesprächen am 8.12.1995 und 23.1.1996 wurde die Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Rahmenplanung erörtert. Unmittelbar nach dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurden auf der Grundlage vorangegangener Gespräche mit den zuständigen Behörden mehrere Abstimmungen zur besonderen planungsrechtlichen Situation im Geltungsbereich des Bebauungsplans geführt.

Am 23.5.1996 wurde mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, des Umweltamtes, des Natur- und Grünflächenamtes, des Wirtschaftsamtes, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (Berlin) sowie des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Eberswalde festgestellt, dass

- die Wasserfläche des Winterhafens ein bundeseigener Schutz- und Havariehafen ist und als „planfestgestellt“ im Sinne des § 14 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung vom 23. August 1990 gilt,
- das landseitige, jetzt als Außenbezirk Frankfurt (Oder) des WSA Eberswalde genutzte Grundstück mit Spundwand der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben dient und
- die Halbinsel sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindet.

Für diese Flächen gilt grundsätzlich die Privilegierung der Fachplanungen gemäß § 38 BauGB.

Das städtische Amt für Umwelt und Naturschutz machte in diesem Gespräch deutlich, dass zwar grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG vom 12. Februar 1990 notwendig ist, dass aber über den Umfang und die Bearbeitungintensität erst entschieden werden kann, wenn der Grünordnungsplan und entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan eine Bewertung über ggf. zu ergänzende Untersuchungs- bzw. Festsetzungserfordernisse zulassen.

Während weiterer Gespräche im Landesumweltamt Brandenburg - Abteilung Wasserwirtschaft - über die Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) am 3.7.1996 sowie am 4.9.1996 (vergleiche Kapitel 1.5), zu dem auch noch einmal das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde, das Referat R 5 (Planung und Vollzug Ost) des MUNR, das Landesumweltamt (obere Wasserbehörde) sowie das städtische Amt für Umwelt und Naturschutz neben dem Wirtschafts- und Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt (Oder) teilnahmen, wurde über das Erfordernis eines Raumordnungsverfahrens nach § 1 Nr. 7 Raumordnungsverordnung beraten.

Im Ergebnis der abschließenden Prüfung teilte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung am 10.10.1996 mit, „dass von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden kann, da das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung sachlich und räumlich zu vereinbaren ist.“

Diese Auskunft wurde ebenfalls erteilt, nachdem die Stadt am 20.6.1996 die Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung im Zuge der Mitteilung des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan erfragt hatte. Mit Datum vom 14.10.1996 wird die vorliegende Planungsabsicht von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung wie folgt beurteilt:

„Die vorliegende Planungsabsicht berücksichtigt diese Ziele der Raumordnung und Landesplanung, weil Konversionsflächen und teilweise brachgefallene Siedlungsflächen nachgenutzt werden und infrastrukturell der Standort Winterhafen teilweise, wie zum Beispiel durch Gleisanlagen der ehemaligen Hafenbahn, erschlossen ist.

Durch die Verlagerung des Bollwerkes aus dem Stadtzentrum zum Winterhafen entsteht ein Synergieeffekt auch zur Nachnutzung innerörtlicher zentrumsnaher Siedlungsflächen (ehemaliges Bollwerk). An diesem Standort ist die Entwicklung eines Umschlagplatzes über ein Bollwerk zum städtischen Hafen möglich. Die Wasserfläche ist im Bebauungsplan nicht als Baufläche, sondern als Wasserfläche mit der Zweckbindung Hafen und die Halbinsel als Freiraum darzustellen.“

1.4 Zweck des Bebauungsplans

Zusammenfassend ergaben sich als Ergebnis der Planungs- und Abwägungsprozesse über die städtebauliche Neuordnung des an die Oder angrenzenden Bereichs der Lebuser Vorstadt für den Bebauungsplan folgende Zwecke:

- *Neubau eines Wirtschaftshafens sowie daran nördlich anschließend eines Freizeit Hafens*

Für das Stadtgebiet insgesamt und die engere Umgebung bietet sich der Bereich Winterhafen als einziger verfügbarer Standort an, bei dem keine Eingriffe in schützenswerte, zusammenhängende Landschaftsräume und Naturschutzgebiete erforderlich sind. Die Verlagerung des Hafens vom bisherigen Standort geschieht aus zwei Gründen: Einerseits bestehen dort keine Entwicklungs- und Ausdehnungsmöglichkeiten, und andererseits blockiert der Hafen an der jetzigen Stelle eine adäquate innerstädtische Nutzung (Oderpromenade).

Im Hafenentwicklungskonzept des Landes Brandenburg rangiert der Hafen in Frankfurt (Oder) angesichts der eingeschränkten Navigationsperiode der Oder wegen des niedrigen Wasserstandes in der nachgeordneten Kategorie („Hafenstandorte ohne Planungssicherheit“). Der vorgesehene Freizeithafen ist im Wassersportentwicklungskonzept des Landes aufgeführt. Mit dem Bebauungsplan und der bekundeten Entwicklungsabsicht der Stadt ist eine Überprüfung der Bedeutung Frankfurts im Wasserstraßennetz und im Geflecht der Häfen im Land Brandenburg vorzunehmen.

- *Planungsrechtliche Sicherung der verkehrlichen Verknüpfung zwischen Schienen-, Straßen- und Wassertransporten.*

Der Hauptzweck des Bebauungsplans ist die städtebauliche und nutzungsstrukturelle Aufwertung dieses früher industriell und gewerblich genutzten Teilgebietes der Lebuser Vorstadt. Mit der neuen Nutzung und Gestaltung des Uferbereiches wird ein wirtschaftlicher und städtebaulicher Impuls gegeben, der die derzeitige Planungsunsicherheit auch für das Umfeld beseitigen und weitere Investitionen stimulieren kann.

In diesem Zusammenhang wird das in der städtebaulichen Rahmenplanung für das umfassendere Untersuchungsgebiet entwickelte Neuordnungskonzept für die unmittelbar angrenzenden Nutzungen an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes bei der Nutzungsabfolge im Geltungsbereich berücksichtigt.

Es handelt sich dabei um die nachbarschaftlichen Beeinflussungen durch Emissionen der Hafennutzungen. Der Bebauungsplan hat einen Ausgleich zwischen benachbarten Interessen frühzeitig sicherzustellen, um ggf. notwendige Mehraufwendungen bei Folgeinvestitionen im Umfeld gering zu halten.

Damit wird auch die Verträglichkeit der Nutzungen innerhalb Geltungsbereiches und dessen Umgebung zu einem Zweck des Bebauungsplanes, um ohne unangemessene Einschränkungen die logistischen und betrieblichen Abläufe im Hafen sicherzustellen.

1.5 Planfeststellungsverfahren zum Wirtschaftshafen

Die Stadt Frankfurt (Oder), vertreten durch das Amt für Wirtschaftsförderung, hatte am 07.07.1999 bei der Oberen Wasserbehörde im Landesumweltamt Brandenburg den Antrag auf Planfeststellung nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für den Neubau des Wirtschaftshafens gestellt.

Als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG durchgeführt. Grundlage hierfür ist eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), in der die Auswirkungen des Vorhabens untersucht und bewertet wurden.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden durch das Landesumweltamt als zuständige Behörde auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet. Diese umfasst die Entwurfsplanung zum Wirtschaftshafen einschließlich der UVS sowie die Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Verbände und die Einwendungen während der öffentlichen Auslegung (27.03. bis 28.04.2000). Im Beteiligungsverfahren sind keine ablehnenden Stellungnahmen abgegeben worden.

Durch den Planfeststellungsbeschluss vom 5.12.2000 (Reg.-Nr. OWB-4-PFB-1/00), veröffentlicht am 12.12.2000 im Amtsblatt für die Stadt Frankfurt (Oder), wird die Errichtung des Hafenbeckens einschließlich der hierfür erforderlichen wasserseitigen Bauwerke (Spundwand, Wendestelle) geregelt. Gleichzeitig setzt der Planfeststellungsbeschluss die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Bau des Hafenbeckens fest.

Die Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses sind in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen (§ 9 Abs. 6 BauGB).

Genehmigungsgrundlage für die Bebauung des Hafengeländes bildet der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf, sobald er die Planreife gemäß § 33 BauGB aufweist bzw. nach Inkrafttreten der Satzung gemäß § 10 BauGB.

1.6 Planaufstellungsverfahren

Auf der Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung für den Bereich „Östliche Herbert-Jensch-Straße / Am Winterhafen“ (1995) und der 1996 durchgeführten Vorabstimmungen mit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung, dem Landesumweltamt und der Oberen Wasserbehörde sowie der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (WSD) und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde (WSA) wurde am 2.5.1996 der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan BP-7.7-009 zur Errichtung eines Wirtschafts- sowie Sport-/Freizeit- und Behördenhafens in Frankfurt (Oder) im Bereich Winterhafen gefasst. Der Stand der vorbereitenden Abstimmungen sah vor, dass nicht erforderlich sind die Durchführung

- eines Raumordnungsverfahrens zur Planung des Hafens (siehe Mitteilung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 10.10.1996).
- eines Planfeststellungsverfahrens bzw. Genehmigungsverfahrens nach § 14 Bundeswasserstraßengesetz, soweit die Flächen für den Wirtschaftshafen und den Sport- und Freizeithafen als Erweiterungsfläche aus der Landfläche gewonnen werden können (Ergebnis der Beratung mit der WSD und dem WSA am 23.5.1996 in Frankfurt (Oder))

Dagegen waren die Voraussetzungen für die Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) gegeben, weil der Bau des Hafens (Wirtschafts- und Sport-/Freizeithafen) eine „wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufers (Ausbau)“ bedeutet. Dieses Planfeststellungsverfahren sollte zu einem „geeigneten Zeitpunkt“ eingeleitet werden, d.h. wenn eine entspre-

chende Entwurfsplanung einschließlich einer Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan vorliegt (vgl. 1.5).

Am 25. September 1997 hat die Stadtverordnetenversammlung den Entwurf zum Bebauungsplan BP-7.7-009 beschlossen und zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB bestimmt. Die Auslegung fand vom 6.11. - 8.12.1997 statt. Die Träger öffentlicher Belange und die Nachbargemeinden wurden mit Schreiben vom 28.11.1997 zur Abgabe ihrer Stellungnahmen aufgefordert.

Für das weitere Aufstellungsverfahren waren neben der Auswertung der Ergebnisse der Beteiligungsverfahren (s. w. u.) zunächst zwei Vorgänge von Bedeutung:

- Ausgelöst durch das Hochwasser der Oder im Sommer 1997 wurde für die Stadt eine neue Hochwasserschutzkonzeption erarbeitet und
- 1999 wurden detaillierte Planungsunterlagen für den Wirtschaftshafen erarbeitet und das Planfeststellungsverfahren gemäß § 31 WHG eingeleitet (s.o.).

Im weiteren Aufstellungsverfahren musste zunächst der Abschluss dieser beiden Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren abgewartet werden, weil deren Ergebnisse im Bebauungsplan zu berücksichtigen waren. Die Umsetzung der Hochwasserschutzkonzeption und der Bestimmungen des Planfeststellungsverfahrens zum Wirtschaftshafen haben neben den Ergebnissen der oben genannten Beteiligungsverfahren zu folgenden Änderungen und Ergänzungen des Bebauungsplans geführt:

- Der Wirtschaftshafen wurde nach Norden „verschoben“ und seine land- und wasserseitigen Flächenzuschnitte geändert (Übernahme der planfestgestellten Wasserfläche einschließlich der Wendestelle und der Spundwände sowie der Fläche für die landseitigen Hafennutzungen), daran angepasst musste auch die Lage des Sport- und Freizeithafens und dessen land- und wasserseitigen Flächenzuschnitte geändert werden; auf die Ausweisung eines Hafens bzw. anteiliger Hafenflächen für die Behörden (Zoll, Bundesgrenzschutz, Wasserschutzpolizei) wurde verzichtet.
- Verschiebung der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) nach Westen bis an die Gleisstraße der Hafen- und Industriebahn, Führung der Straße und des Bahngleises auf einem Damm in hochwassersicherer Hochlage; Wegfall des Grünstreifens zwischen Straße und Bahn und dessen Verlagerung auf die westliche Böschungseite des Damms; der Damm bildet gleichzeitig den Hochwasserschutz in diesem Bereich.
- Entsprechend der Lage des Straßen- und Bahndammes Verschiebung der Geltungsbereichsgrenze um 4 - 5 m nach Westen im gesamten Abschnitt der Planstraße A, um die Lage des Straßen- und Gleisdammes innerhalb des Geltungsbereichs zu sichern.
- Wegfall der Brücke für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Einfahrt zum Winterhafen infolge der Verschiebung des Wirtschaftsbollwerkes nach Norden; damit Aufgabe der Führung des Rad- und Wanderweges über die Halbinsel, nunmehr Führung dieses Weges parallel zu den Fahrbahnen der Planstraßen A (verlängerte Hafenstraße) und B (Straße am Deich)
- Ausweisung eines Gewerbegebietes nördlich anschließend an das Grundstück des Wasser- und Schifffahrtsamtes anstelle des im früheren Entwurf vorgesehenen Sondergebietes SO H 2.2 (Umschlagbollwerk)
- in Anpassung an die geänderte Nutzungsabfolge der einzelnen Sondergebiete bzw. des Gewerbegebietes wurden gleichzeitig auch Teile der Verkehrserschließung und die Planung der Grün- und Freiflächen verändert (Wegfall des öffentlichen Platzes am Sport- und Freizeithafen, teilweise Neuplanung bei gleichzeitig geringfügiger Reduzierung der Grünflächen und Grünzüge).

- Ergänzung einer öffentlichen Grünfläche zwischen dem Wirtschaftshafen und dem neu dargestellten Gewerbegebiet.
- Ergänzung eines Leitungsrechts zugunsten der Sicherung der Trasse des Abwasserkanals der FWA zur Kläranlage.

Neben diesen Änderungen wurden Teile des Bebauungsplans und Inhalte der Begründung auf Grund der Hinweise und Anregungen aus den Stellungnahmen der TÖB und der Bürger und in Anpassung an die veränderten Flächenausweisungen überarbeitet bzw. ergänzt. Diese Überarbeitungen betreffen in der Hauptsache die

- überbaubaren Grundstücksflächen (Wegfall von Baulinien, Veränderung der Baugrenzen),
- Festsetzung von maximal zulässigen Gebäudehöhen,
- Anpassung der Geltungsbereichsgrenze im Bereich Planstraße B (Am Deich) / Kleingartenanlage "Mittelweg" und im südlichen Bereich (Anlegestelle Fahrgastschiffahrt / Hafen-/Industriebahn) an die aus technischen Erfordernissen geänderte Gleisführung,
- Neufassung einzelner grünordnerischer Festsetzungen auf Grund der überarbeiteten Eingriffsbilanz und der daraus abgeleiteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen)

Auf Grund des Umfangs und der Art der ergänzten und geänderten Teile des Planentwurfs wurden die Grundzüge der Planung berührt und somit eine erneute öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB und eine Beteiligung der berührten Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 4 i.V. mit § 13 BauGB) erforderlich. Die Beteiligung der TÖB fand in der Zeit von Dezember 2000 bis Februar 2001, die öffentliche Auslegung des Planentwurfs vom 4.1.-5.2.2001 statt. Im Ergebnis dieser Beteiligungsverfahren haben sich keine Änderungen der Festsetzungen des Bebauungsplans ergeben. Die Berücksichtigung von Hinweisen der Stellungnahmen hat lediglich zu einigen redaktionellen Korrekturen bzw. Ergänzungen des Textes geführt (vgl. auch 4.7).

2 Einordnung des Geltungsbereiches

2.1 Städtebauliche Lage und historische Entwicklung

Abriss der Stadtgeschichte

Nach einer früheren Besiedlung in der Bronzezeit erhielt Frankfurt im Jahre 1253 die Stadtrechte und das Recht, eine Brücke über die Oder zu errichten. Die an der Oderfurt am Handelsweg nach Polen gelegene Handels- und Messestadt wurde zwischen 1368 und 1518 Mitglied der Hanse, mit der 1506 gegründeten Universität Viadrina wurde die Bedeutung der Stadt unterstrichen. Durch die Verlagerung des Ostseehandels nach Stettin (1571), den Dreißigjährigen Krieg (1618-1648), den allmählichen Niedergang des Messewesens und schließlich mit der Umsiedlung der Universität nach Breslau (1811) setzte ein Bedeutungsrückgang ein, der mit der Übernahme der Verwaltung der Neumark und der Niederlausitz (1815) gebremst wurde. Frankfurt entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einer Garnisons- und Beamtenstadt.

Die mit der Eisenbahnverbindung nach Berlin (1847) einsetzende Industrialisierung blieb vergleichsweise bescheiden, Schwerpunkte waren zunächst der Landmaschinenbau, kleinere Eisengießereien und Chemiemanufakturen, Lebensmittelverarbeitung, Textilproduktion und Töpfereien. Immerhin stiegen die Einwohnerzahlen, und es kommt zu einem Aufschwung der Bautätigkeit. Die Lebuser Vorstadt wurde außerhalb der mittelalterlichen Stadt errichtet, es folgten die Gubener Vorstadt im Süden und die Dammvorstadt östlich der Oder. Später folgten die westlichen Stadterweiterungen.

Der Zweite Weltkrieg verursachte eine Zerstörung, der schätzungsweise 70 % der Stadt zum Opfer fallen, die Dammvorstadt wird an die damalige Volksrepublik Polen abgetreten. Wenn auch der historische Stadtgrundriss als Orientierung des Wiederaufbaus galt, so wurde das Stadtbild in seiner seit Jahrhunderten gewachsenen Gestalt nur vereinzelt in kleinräumigen Quartieren wieder hergerichtet.

Die regionale Strukturpolitik der DDR legte 1952 Frankfurt als Bezirkshauptstadt eines neuen Bezirkes fest und begann seit Mitte der fünfziger Jahre mit einer vergleichsweise komplexen Industrialisierungs- und Gewerbeansiedlungspolitik, deren zukunftsorientierter Kern das Halbleiterwerk mit zeitweilig 9.000 Arbeitsplätzen war. Das Institut für Halbleiterphysik kam 1983 hinzu, wurde jedoch nicht mehr vollständig ausgebaut. Eine zugeordnete Bevölkerungsansiedlung führte im größeren Umfang zur Errichtung von Wohnungen in industrieller Bauweise.

Nach der Wende wurde die Bezirksstadtfunktion durch die Festsetzung als Oderzentrum im Rahmen des Raumordnungsleitbildes der dezentralen Konzentration des neuen Bundeslandes Brandenburg ersetzt, die mikroelektronische Industrie konnte sich bisher nicht konsolidieren. Aus der Geschichte heraus wird eher an ältere Traditionen der Universitäts- und Handelsstadt angeknüpft.

Als viertgrößte Stadt im Land Brandenburg besitzt Frankfurt (Oder) als Grenzstadt Brandenburgs, Deutschlands und der Europäischen Union eine herausgehobene Lage an der Ost-West-Achse von Berlin nach Warschau. Entwicklungsimpulse können auch von der Bildung der Euroregion Viadrina ausgehen, die zusammen mit polnischen Gemeinden die Entwicklung einer gemeinsamen Wirtschaftsregion zwischen Küstrin-Kietz und Guben auf deutscher Seite fördern kann.

Zur Industriegeschichte des Gebietes

Die Lebuser Vorstadt gehörte mit dem Standort Kliestower Straße (heute Herbert-Jensch-Straße) nördlich des historischen Stadtgebietes zu einem der drei Entwicklungsschwerpunkte der Industrie in Frankfurt (Oder) seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Neben der Dammvorstadt jenseits der Oder und dem Gebiet um den Bahnhof (Bahnhofsberg) entstand besonders im „Industrieviertel“ Lebuser Vorstadt eine Reihe größerer Industriebetriebe auf bislang kaum besiedelten Arealen.

Auf dem Gelände um die alte Mineralquelle (Herbert-Jensch-Straße 1-3, nach 1802/03 mit Kur- und Badehaus, wurde zunächst eine Steingutfabrik (Firma Paetsch). „Es folgten [...] mehrere Sirupfabriken.“ (Targiel 1994, S. 65). Dazu kommen in den Folgejahren eine Fabrik für Malzkaffeeherstellung (Kathreiner GmbH) und für die Seifenproduktion (Firma Heilborn), des Weiteren „die aus einer Chemischen Fabrik von 1898 hervorgegangene Zweigniederlassung der Holzverkohlungs-Industrie AG ...“ (ebd.). 1896 ließ sich die Fa. Patzenhofer mit einer Brauerei nieder. Bereits auf das Jahr 1865 geht die Gründung einer Stärkezucker- und Sirupfabrik durch den Kaufmann Carl August Koehlmann zurück.

Die für etliche Betriebe notwendige Verbindung zur Oderschifffahrt und Eisenbahn einerseits und zu den erschlossenen Kohlegruben andererseits wurde 1881 durch die Gütereisenbahn hergestellt. Der Güterbahnhof im Bereich des Alten Hafens konnte noch ausgebaut werden, nachdem 1906 mit dem Bau des Winterhafens das dortige Bollwerk verlängert worden war.

1891 wurde im nördlichen Bereich der Küstriner Straße der städtische Schlachthof eingeweiht. „Einen Gleisanschluss besaß der Schlachthof anfangs nicht. Erst 1921 wurde er in Verlängerung des Güterbahnanschlusses vom Gaswerk hergestellt.“ (Ebd., S. 79).

Eine weitere Verdichtung erfuhr das Industrieviertel mit der notwendig gewordenen Verlagerung der Gasanstalt aus dem Bereich Am Graben. „Zwischen der Küstriner Straße und dem Winterhafen bot sich der dringend benötigte Bauplatz für die neue Gasanstalt an. Die im Frühjahr 1907 begonnenen Bauarbeiten wurden 1910 abgeschlossen.[...] Die Kohle erhielt das Werk über die städtische Gütereisenbahn.“ (Ebd.). Neben den Anlagen des Gaswerkes wurden auch Wohnungen für Beschäftigte errichtet (Herbert-Jensch-Straße 22-29).

In dieser Zeit entstand die heutige Grundstruktur des Industrieviertels: Die intensive Nutzung der Flächen im südlichen Teil bis zum Gaswerk und im nördlichen Teil die teilweise nicht industriell genutzten Flächen mit dem Schlachthof.

Nachdem um das Jahr 1906 der Winterhafen dem Industrieviertel vorgelagert worden war, bestanden in folgenden Jahren Planungsabsichten zur Erweiterung von Industrie- und Hafenanlagen. Diese Vorstellungen kulminierten in faschistischer Zeit in der baulichen Überdimensionierung, die einen Hafenkomplex mit mehreren Stichkanälen nördlich des bestehenden Beckens vorsahen.

In den folgenden Jahrzehnten wurden in Teilbereichen Umnutzungen und bauliche Veränderungen durchgeführt. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde durch den Bau des Betonwerkes und des Maschinenbaubetriebes im Bereich des Viehhofes die industrielle und gewerbliche Nutzung des Gebietes fortgeführt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Oder zum Grenzfluss zwischen Deutschland (DDR) und der Volksrepublik Polen. Nach anfänglichen Freizügigkeiten im Grenzverkehr geriet dieser Bereich seit den 70er-Jahren immer mehr zu einer Sicherheitszone, deren bauliche Auswirkungen sich neben dem neuen militärischen Bereich für die sowjetische Armee auch in Einrichtungen der Grenzorgane der DDR niederschlugen. Generell wandte sich die Stadt in diesem Bereich vom Fluss ab, die öffentliche Nutzung der Uferbereiche und der Halbinsel erfuhr zahlreiche Einschränkungen. Erst mit der Wiedervereinigung geriet dieser stadträumlich und landschaftlich reizvolle Bereich wieder stärker in das Blickfeld der Stadtplanung. Die Grenze mit Polen stellt jedoch als östliche Außengrenze der Europäischen Union erneut Sicherungsanforderungen, die nun vom Bundesgrenzschutz, der Wasserschutzpolizei und dem Zoll wahrgenommen werden. Als zuständige Wasserbehörde fungiert das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde, das für die Bundeswasserstraße Oder die entsprechenden Aufsichts- und Unterhaltungspflichten wahrnimmt.

Seit den 70er-Jahren wurde die bisher freie Fläche zwischen Gaswerk und Schlachthof in zunehmenden Maße durch die Bauwirtschaft besetzt, nachdem die Nutzung des Geländes als Gärtnerei ihr Ende gefunden hatte. An der Hafensstraße entstand die Großwäscherei, dabei wurde ein gewaltiger Erdaushub erforderlich.

Ende der 80er-Jahre wurde auf dem Gelände des Betonwerkes eine Produktionshalle für die Deckenfertigung errichtet.

Der Wohnungsbau im Stadtzentrum und in Neubereshinchen brachte es mit sich, dass Stadthafen und Hafensbahn für den Transport und Umschlag vorgefertigter Bauelemente besondere Bedeutung erlangten, teilweise dienten verschiedene Flächen im Gebiet als Zwischenlager.

Mit dem wirtschaftlichen Umbau als Folge der politischen Veränderungen seit 1989 verloren die meisten Betriebe im Gebiet ihre Bedeutung, weil sie den veränderten Produktions- und Marktverhältnissen nicht gewachsen waren. Das wirtschaftliche Aus der Großbetriebe verwandelte große Teile des Gebietes in eine Industriebrache.

Die Oder und das Oderhochwasser 1997

Die Oder übernimmt zwischen Mittellauf (Mündung der Neiße) und wenige Kilometer bis zur Mündung ins Haff die Funktion eines Grenzflusses und wird von Polen und Deutschland als Vorfluter und Wasserweg genutzt.

Die Oderniederung ist natürlicherweise flach. Zur Sicherung vor Hochwasser wurde entlang der Oder und bei der Ausbaggerung des Winterhafens ein ca. 5 m hoher Deich angelegt. Dieser wurde im Bereich der Herbert-Jensch-Straße hinterfüllt, um Areale für die Industrie zu gewinnen.

Die Verschmutzung der Oder hat in den letzten Jahren mit dem Wegfall industrieller und gewerblicher Produktion und den damit verbundenen Abwässern abgenommen. Wegen des naturnahen Zustandes von Sohle und Ufer hat die Oder einen relativ hohen Selbstreinigungsgrad. Deshalb treten Belastungen und Schadstoffkonzentrationen in der Regel nur im unmittelbaren Bereich der Einleitung auf und eine Vielzahl der Belastungen nehmen in Fließrichtung ab.

Der Oderstrom fließt mit 1 m/s (Schrittgeschwindigkeit) in Richtung Norden. Bei Mittelwasserstand ist das Bett der Oder in Höhe Frankfurt (Oder) um die 170 m breit und durchschnittlich höchstens 4 m tief. Sie führt hauptsächlich im Frühjahr (3 bis 5 Monate) viel und im Sommer/Herbst/Winter (7 bis 9 Monate) wenig Wasser.

Im Bereich des Winterhafens, bei km 586.0, wurden folgende Wasserstände gemessen (Angabe Wasser und Schifffahrtsamt Eberswalde):

Höchster Hochwasserstand (1930)	HHW	23,31 m ü. NN
Mittlerer Hochwasserstand (1981 bis 1990)	MHW	21,23 m ü. NN
Mittelwasserstand (1981 bis 1990)	MW	19,43 m ü. NN
Mittlerer Niederwasserstand (1981 bis 1990)	MNW	18,47 m ü. NN
Niedrigster Niederwasserstand (1950)	NNW	17,85 m ü. NN

Damit wurden Wasserstandsschwankungen bis zu 5,5 m beobachtet. Für das hundertjährige Hochwasser werden im Bereich Winterhafen Überflutungen bis auf die Höhe von 23,60 m ü. NN (HHW 100) berechnet. Dies bedeutet die Überflutung etwa der Hälfte der Fläche des Bereiches der Altindustrie (östliche Herbert-Jensch-Straße) sowie der Halbinsel mit Ausnahme der Deichkrone.

Das Hochwasser im Juli / August 1997 hat erneut auf die nach wie vor technisch kaum beherrschbaren Probleme für die Anrainer und die Oderschifffahrt in solchen Ausnahmesituationen hingewiesen.

Inzwischen liegt der Stadt eine Hochwasserschutzkonzeption vor, die mit den betreffenden Stellen und Behörden abgestimmt ist.

2.2 Nutzungsstrukturelle Darstellungen im Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (FNP) wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Sondergebiet „Hafen“ ausgewiesen. Damit ist im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB gewährleistet, dass der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden kann. Ebenfalls wird die Hafen-/Industriebahn mit ihren Gleisverzweigungen am vorgesehenen Wirtschaftsbollwerk im Plangebiet dauerhaft festgelegt.

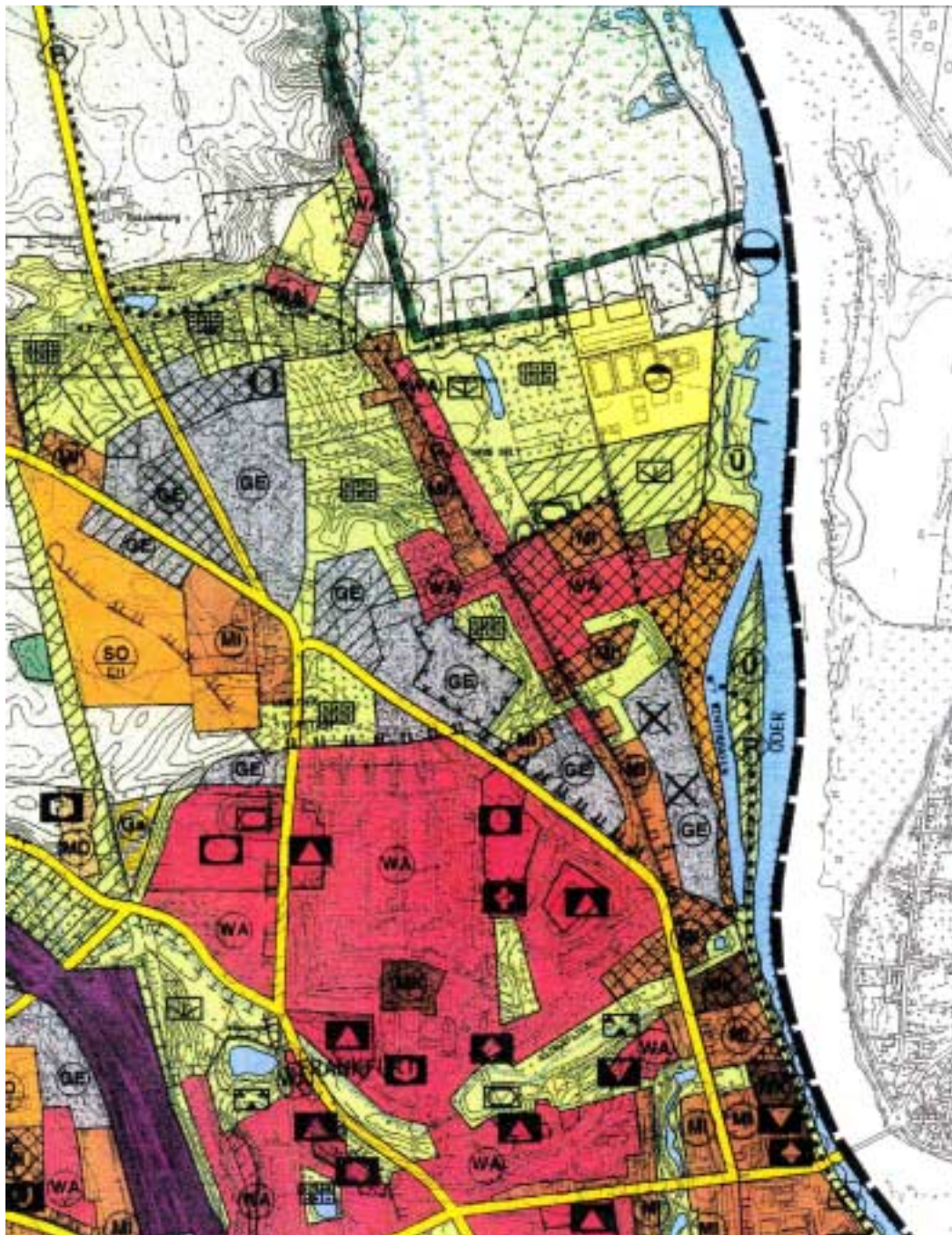
Der im FNP gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 5 BauGB dargestellten Grünfläche auf der Halbinsel wird mit der Ausweisung als private Grünfläche sowie als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB entsprochen.

Die im FNP am Standort der Fahrgastanlegestelle dargestellte Grünfläche als Endbereich des Grünzuges entlang des Klingetals über die Noackschen Teiche bis zum Oderufer wird im Bebauungsplan allerdings teilweise als bebaubare Fläche vorgesehen, auf der bauliche Vorhaben und Nutzungen zulässig sind, die den Betrieb der Fahrgastschifffahrt dienen und gastronomische und touristische Nutzungen enthalten. Das zulässige, geringe Maß der Bebauung auf dieser Fläche und die ohnehin saisonal begrenzte Nutzungsperiode durch die Fahrgastschifffahrt widersprechen nicht der Darstellung als Grünfläche im FNP.

Die im Flächennutzungsplan enthaltene Wegeverbindung über die Halbinsel, wird im Bebauungsplan nicht übernommen, da die geänderten Planungen im Bereich Wirtschaftshafen und der damit verbundene Wegfall der Fußgängerbrücke über den Winterhafen diese Verbindung nicht mehr gestatten. Alternativ wird diese Verbindung, die einen Teil des Oder-Neiße-Radweges darstellt, über die verlängerte Hafenstraße geführt.

(Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan zum nördlichen Stadtgebiet mit Winterhafen siehe folgende Seite)

*Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan, nordöstliches Stadtgebiet mit Winterhafen
Stand Dezember 1999, Maßstab 1:20 000*



2.3 Planungen und Planungsrecht angrenzender Teilgebiete

Vorhaben- und Erschließungsplan - Noacksche Teiche -

Neben dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 21.6.1995, der die städtebauliche Rahmenplanung für das Gebiet Herbert-Jensch-Straße/Am Winterhafen in der Lebuser Vorstadt als Grundlage für die weitere Gebietsentwicklung festlegte, ist für das südlich an den Geltungsbereich angrenzende Gebiet ebenfalls ein Rahmenplan erarbeitet worden. Er enthält eine Neuordnungskonzeption für das Areal um „Noacks Teich“, das sich auf der Teilfläche der Hafenbahntrasse geringfügig mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes überschneidet. Auf der Grundlage dieser informellen Planung ist ein Vorhaben- und Erschließungsplan ohne Überschneidung mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Winterhafen“ erarbeitet worden, der die Grundlage für die teilweise bereits erfolgte Bebauung bildet. Zwischen dem Rahmenplan und dem städtebaulichen Konzept des Bebauungsplanes bestehen keine gegensätzlichen Festlegungen; es sind sowohl städtebaulich-gestalterische Verknüpfungen als auch die Anpassung der Nutzungsprofile in beiden Plangebieten hergestellt.

Bebauungsplan Östliche Herbert-Jensch-Straße

Der Bebauungsplan BP-8-003 Östliche Herbert-Jensch-Straße wurde parallel zu diesem Bebauungsplan aufgestellt. Die Abgrenzung zwischen beiden benachbarten Bebauungsplänen erfolgt über die Nutzungsgrenze zwischen öffentlichem Grün bzw. Hafenbahntrasse und westlich anschließenden Gewerbeflächen. Verflechtungen ergeben sich vor allem durch die gemeinsame Erschließung angrenzender Flächen über die verlängerte Hafenstraße. Überfahrrechte über die Gleisanlagen und die öffentlichen Grünflächen sichern die Anbindung der Gewerbeflächen im BP-8-003. Die Festsetzungen des BP-7.7-009 sind so gehalten, dass keine planungsrechtliche Voraussetzungen für das benachbarte Bebauungsplangebiet entstehen und dessen Entwicklungsspielräume nicht unvertretbar eingeengt werden, die Erschließung aber gewährleistet wird.

2.4 Fluren und Flurstücke des Geltungsbereiches

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes enthält insgesamt 52 Flurstücke- sowohl vollständig erfasste Flurstücke als auch Teile von Flurstücken (siehe Tabelle 1).

Die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans hat sich gegenüber dem Entwurf (1997) geringfügig um Teilflächen von Flurstücken geändert (vgl. auch 1.6):

1. Im Bereich der Gleiskrümme wurde die Bebauungsplangrenze an die aktuelle Gleistrassierung angepasst.
2. Im südlichen Abschnitt der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) ist die westliche Grenze des räumlichen Geltungsbereichs für die aktuelle Straßen- und Gleistrassierung (Höhenlage, Grün- und Böschungsflächen) durchschnittlich um 4,5 bis 5m nach Westen gerückt.
3. Im Nordabschnitt der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) wurde auf die Neustrassierung der Straße (leichtes Abknicken nach Westen zum Schutz der Vegetationsinsel) reagiert.
4. Im Bereich des Wendeplatzes erfolgte eine geringfügige Anpassung an die vorhandenen Flurstücksgrenzen, besonders an der Grenze zur Kleingartenanlage.

Tabelle 1: Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende Flurstücke

vollständig im BP-7.7-009				teilweise im BP- 7.7-009			
Flur	Flurstück	Flur	Flurstück	Flur	Flurstück	Flur	Flurstück
2	5/1	3	17/1	1	270	4	2/2
2	7	3	17/2	1	271	4	4
2	8	4	1/3	2	6	4	5/2
2	9	4	1/1	2	10	4	6/5
3	13/1	4	1/2	2	23/1	4	8/1
3	13/4	27	1/1	2	23/2	4	8/7
3	13/6	27	1/2	2	28	27	4/1
3	13/7	27	1/3	2	44	27	15
3	13/8	27	10/3	3	2	40	8/2
3	13/9	40	9	3	3/6	40	10/10
3	15	40	10/5	3	3/7		
3	16/1	40	10/6	3	10		
3	16/2	40	10/7	3	11		
3	16/4	40	10/9				
3	16/5						

3 Bestandsaufnahme

3.1 Eigentumsverhältnisse und Verfügungsrechte

Auf Grund der militärischen Vornutzung der größten Grundstücke im Geltungsbereich sowie der Eigentumstitel an der Bundeswasserstraße einschließlich der Halbinsel befinden sich 95,1 % im Eigentum bzw. in der Verfügung der Gebietskörperschaften Bund und Land (80,5%) sowie Stadt (14,6%). Ohne die planfestgestellte Wasserfläche (ca. 7,1 ha) sind es noch 69,6 %.

Damit sind die Voraussetzungen für den Grunderwerb durch die Stadt günstig, zumal bundeseigene Liegenschaften nur für unverzichtbare hoheitliche Aufgaben im Eigentum des Bundes verbleiben müssen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird durch vollständige und durch Teil-Flurstücke gebildet, die in den Geltungsbereich „hineinragen“. Insgesamt gehören die Flurstücke acht verschiedenen Eigentümern. Die durch die Oberfinanzdirektion Cottbus treuhänderisch für die Bundesregierung übernommenen, ehemals militärischen Liegenschaften werden bis auf Teile, die für hoheitliche Aufgaben des Bundes benötigt werden (Zoll, Bundesgrenzschutz), an die Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH (BBG) übertragen. Mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde befindet sich eine weitere Behörde im Geltungsbereich, die hoheitliche Aufgaben auf bundeseigenen Flurstücken wahrzunehmen hat. Die planfestgestellte Fläche der Bundeswasserstraße Oder befindet sich im Eigentum des Bundes – das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde (WSA) ist verfügungsberechtigt.

Im Eigentum der Stadt befinden sich hauptsächlich Flurstücke für Verkehrsflächen. Darüber hinaus sind Teilflächen von bisherigen Flurstücken der brandenburgischen Boden-Gesellschaft an die Stadt übertragen worden oder befinden sich in einem solchen Verfahren.

Private Eigentümer einzelner Flurstücke bzw. Flurstücksteile im Geltungsbereich sind das Betonwerk SBF - Spaencom und daran angrenzend die Firma Thomas Beton. Die Hafengesellschaft OSB hat ebenfalls im Zuge der Liquidierung der alten Hafenbahngesellschaft Flurstücke und Nutzungsrechte an Bahntrassen erworben. Zum größeren Teil verläuft die Trasse der Hafenbahn jedoch im öffentlichen Straßenland und ist nicht ausparzelliert.

Für kleinere Flurstücksteile im Geltungsbereich liegen derzeit die Nutzungsrechte bei der Treuhand-Liegenschaftsgesellschaft mbH (TLG). Weitere (kleine) Flurstücksteile, die in den Geltungsbereich hineinragen, sind privates Eigentum.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand ergeben sich die Eigentumskategorien und Zuordnungen für Flurstücke, wie sie in der Tabelle 2 (Eigentümerliste) zusammengetragen sind.

Tabelle 2: Eigentümer im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans

	Flur	Flurst.	Fläche des Flurstücks		Summe relativ in %	Bemerkungen	Planung im B-Plan	Planstraße A Erwerb Zuordnung in m ²
			im B-Plan in m ²	Gesamtfläche in m ²				
Bund/Land	2	8	2.134	2.134		BBG		
	3	13-7	2.942	2.942		WSA-Außenstelle	SO H 3	
	3	13-8	608	608		WSA-Außenstelle	SO H 3	
	4	1-1	2.340	2.340		WSA-Außenstelle	SO H 3	
	27	1-2	450	450		WSA	privates Grün	
	40	8-2	15.660	größer		WSA	Oder	
			62.800	größer			Halbinsel-Rest	
	40	9	22.770	34.420		BBG/Stadt	SO H 1	
			11.650			FF Kauf beschlossen	SO H 2	
	40	10-5	1.116	1.116		WSA	Halbinsel	
	40	10-6	1.240	1.240		WSA	Halbinsel	
	40	10-7	2.186	2.186		WSA	Halbinsel	
	40	10-9	5.970	5.970		WSA	Halbinsel	
	40	10-10	70.870	größer		WSA	Wasserfläche Whf	
	3	16-2	514	514		Bundesvermögensamt	öff. Grünfläche	
	2	7	6.972	14.688		BBG/Stadt FF	öff. Grünfläche / H1	
			3.550			FF Kauf beschlossen	öff. Grünfläche / H2	
2	9	9.571	9.571		BBG	SO H 2		
		223.343		80,50%				
Stadt Frankfurt (Oder)	1	270	830	830		Straßenland	Straße	
	1	271	90	größer		GUS	öff. Grünfläche	
	2	5-1	4.885	8.850		Stadt FF gekauft/zugeordnet	SO H 2	
			3.965			Stadt FF gekauft/zugeordnet	Straße/öff. Grünfläche	
	2	6	3.570	7.282		Stadt FF gekauft/zugeordnet	Straße	
			3.712			Stadt FF gekauft/zugeordnet	SO H 2	
	2	10	2.085	größer		Straßenland	Straße/Gleis	
	2	23-1	106	565		Garagenhof	Straße/Gleis	106
	2	23-2	283	802		Garagenhof	Straße/Gleis	283
	2	28	254	3403		Garagenhof	Straße/Gleis	254
	2	44	1.818	8.079		Altes Gaswerk	Straße/Gleis	1818
	3	2	2.150	18.031		Altes Gaswerk	Straße/Gleis	2150
	3	11	292	330		Straßenland	Straße/Gleis	
	3	13-1	1.595	1.595		FF beantragt	Straße/Gleis	
	3	13-4	328	328		Stadt FF gekauft/zugeordnet.	öff. Grünfläche	
	3	16-1	471	471			öff. Grünfläche	
	3	17-2	4.317	4.317		Straßenland	SO H2	
	4	1-2	9.619	9.619		Stadt FF beantragt	Straße/Böschung	
	4	1-3	92	92		Straßenland	VbB, Gleis	
	27	1-1	88	88		Straßenland	Böschung	
		40.550		14,60%				
Privat A	3	13-6	98	98		Schüttboxen	GE	
	3	15	2.211	2.211		Schüttboxen	GE	
	3	16-4	337	337		Schüttboxen	GE	
	3	3-6	397	1.167		Mischanlage	Straße	Tausch mögl.
		3.043		1,10%				
Privat B	3	13-9	497	497		Schüttboxen	GE	
	3	16-5	1.164	1.164		Schüttboxen	GE	
	3	3-7	1.464	24.840		Betonwerk	Straße	Tausch mögl.
	3	17-1	181	181		Stadt FF beantragt	Straße	Tausch mögl.
		3.306		1,25%				
Privat C	27	1-3	1.300	1.300		Hafenbahn	VbB, Gleis	
	27	4-1	156	rund 6.000		Hafenbahn	Gleis	
	27	15	3.020	größer		Hafenbahn	SO H 4	
	27	10-3	350	350		Hafenbahn	öff. Grünfläche	
		4.826		1,80%				
Privat D	4	2-2	244	6.259		Altgewerbe	Straße/Gleis	244
	4	4	140	5.892		Altgewerbe	Straße/Gleis	140
	4	5-2	270	13.425		Altgewerbe	Straße/Gleis	270
		654		0,25%				
Privat E	3	10	364	6.426		Altgewerbe	Straße/Gleis	364
Privat F	4	8-1	434	516		Altgewerbe	Straße/Gleis	434
	4	8-7	227	16.637		Altgewerbe	Straße/Gleis	227
Privat G	4	6-5	471	5.918		Altgewerbe	Straße/Gleis	471
		gesamt	1.496		0,50%			
	Summen		277.218	~27,7 ha	100%		Erwerb	2150
							Zuordnung	4611

3.2 Nutzungen

Der künstlich angelegte Winterhafen mit der Halbinsel stellt einen städtebaulich besonders charakteristischen Raum in Frankfurt (Oder) dar. Vor dem ca. 1 km langen und zwischen 35 m und 50 m breiten Hafenbecken liegt als schützende Barriere die 1906 aufgeschüttete, teilweise mit Sträuchern und Bäumen bewachsene Halbinsel zur Oder. Zur Flussseite sind Bühnen als technische Bauwerke zur Fahrrinnenregulierung errichtet. Teilflächen werden vom Bundesgrenzschutz und vom Zoll genutzt, es befinden sich darauf eine einfache Slipanlage und Betriebsgebäude sowie Anlagen zum Festmachen von Motorbooten (erneuerte Dalben 1999). Zudem befindet sich auf der Halbinsel eine Messstation des Landesumweltamtes.

Nach jahrzehntelanger Nutzung des Bereiches nordwestlich des Hafenbeckens durch die Westgruppe der sowjetischen Streitkräfte in der DDR (WGT) ging das mit einer ca. 3 m hohen Umfassungsmauer abgeschlossene Gelände in die Verfügungsberechtigung der Oberfinanzdirektion des Bundes in Cottbus über. Auf dem Areal befanden sich ohne erkennbare städtebauliche Ordnung seit 1945 schrittweise errichtete Werkstattgebäude, Schuppen und Lagerhallen sowie Unterkunftsgebäude für Mannschaften. Im Eingangsbereich befanden sich zweigeschossige Verwaltungs- und Wohngebäude aus Betonsteinmauerwerk, die die einzigen Massivbauten auf dem Gelände ausmachten. Inzwischen wurden alle Gebäude abgerissen und das Areal beräumt.

Auf den an die WGT-Fläche angrenzenden Flurstücken sind Kies- und Sandboxen des Betonwerkes errichtet, für den Schüttgüterumschlag stehen eine Gleiswaage, eine Krananlage und Förderbänder zur Verfügung, die aber trotz der günstigen Lage am Hafenbecken für eine Zulieferung auf dem Wasserweg nicht genutzt werden.

An diese Fläche schließt sich die Außenstelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde an. Sie verfügt über ein etwa 150 m langes Anlegebollwerk, an der die Arbeitsschiffe für die Wartung und Reparatur der Bauten und Anlagen an der Bundeswasserstraße Oder im mittleren Abschnitt festmachen können. Die Gebäude auf dem Grundstück dienen als Werkstätten und Lagerplatz sowie einer kleineren Verwaltungsstelle. Die Gebäudesubstanz ist als erneuerungsbedürftig einzustufen.

Die südlich an das Grundstück anschließenden schmalen Flächen entlang des Hafenbeckens sind bewachsen und werden derzeit nicht genutzt.

3.3 Verkehrliche Erschließung

Straßenverkehr

Das Straßen- und Wegenetz im Geltungsbereich befindet sich auch für die gegenwärtigen Anforderungen in einem ungenügenden Zustand. Sowohl die von der Herbert-Jensch-Straße abgehenden Erschließungsstraßen Am Winterhafen und Hafenstraße (Großsteinpflaster) sowie die nördlich gelegene Straße Am Schlachthof und die Verbindungsstraße zwischen der Straße Am Schlachthof und der Straße Am Winterhafen (Asphaltdecke) werden derzeit für die verkehrliche Erschließung genutzt. Die Strecke zwischen der Straße Am Winterhafen und Hafenstraße wird zwar auch als Fahrweg genutzt, ist aber weder befestigt noch vom Querschnitt geeignet, als Zuwegung genutzt zu werden. Der Weg auf der Halbinsel ist ebenfalls nicht befestigt, dient jedoch auch der Befahrung mit Fahrzeugen des Bundesgrenzschutzes, des Zolls und des Wasser- und Schifffahrtsamtes; letztere zur Wartung der Bühnen.

Für die zukünftig geplanten Vorhaben sowohl was die verschiedenen Hafennutzungen angeht, als auch was die Erschließung der westlich an den Geltungsbereich angren-

zenden Gewerbeflächen betrifft, ist das vorhandene Straßen- und Wegenetz nicht ausreichend.

Vor dem Hintergrund dieser Bewertung hat die Stadt bereits die Projektierung einer neuen schwerlastfähigen Straße von der Hafenstraße im Süden bis auf die Höhe des geplanten Hafens im Norden in Auftrag gegeben.

Trotz akuter Missstände hinsichtlich des Querschnittes und der baulichen Qualität des Straßennetzes ist der Geltungsbereich generell gut in das Hauptstraßennetz der Stadt über die Straßenzüge Berliner Chaussee (B 5) - Goepelstraße und die Berliner Straße / Karl-Marx-Straße eingebunden und durch die Nähe zum Stadtzentrum auch schnell erreichbar.

Schiene

Der Geltungsbereich verfügt mit den vorhandenen Gleisanlagen der Hafen-/ Industriebahn potentiell über einen Gleisanschluss. Auf Grund der in den letzten Jahren zunehmenden Verlagerung der gewerblichen Transporte von der Schiene auf die Straße hat sich auch die Bedeutung der Bahn verringert.

In der prosperierenden Vergangenheit des Industriequartiers gehörte die Schienenerschließung nahezu aller größeren Betriebe in der unmittelbaren Nachbarschaft des Geltungsbereiches zum zentralen Standortvorteil des Gebietes. Dabei spielte die Relation Wasser - Schiene eine eher untergeordnete Rolle, wichtiger war die Anbindung an den Rangierbahnhof Frankfurt (Oder).

Aus verkehrspolitischen und stadtplanerischen Gründen soll das Grundnetz der Gleisanbindung beibehalten werden, zumal es sich störungsfrei in das Neuordnungskonzept integrieren lässt. Auch wenn gegenwärtig durch die technischen Einschränkungen der Wassertiefe und die kurzen Navigationsperioden eine angemessene Nutzung des Wasserweges noch nicht erwartet werden kann, ergeben sich hinsichtlich der potentiellen Verknüpfungen der Verkehrsträger Schiene und Wasser besondere Standortqualitäten, die mit der Errichtung des Wirtschaftsbollwerks und der vorgesehenen Gleisverlängerung besondere Standortqualitäten für transportaffine Branchen anbieten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist nicht direkt an den ÖPNV angebunden. Allerdings verläuft in der benachbarten Herbert-Jensch-Straße eine Straßenbahntrasse, auf der Züge der Tramlinie 1 (von / nach Neuberesinchen werktags in der Hauptverkehrszeit in einem 20-Minuten-Takt) fahren. Abstände und Lage der Haltestellen sind auch für Nutzer aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes zufriedenstellend.

Binnenschifffahrt auf der Oder

Frankfurt und Slubice liegen an der Oder, der historischen Wasserstraße und Lebensader zwischen Oberschlesien, der Lausitz, Brandenburg und Pommern. Beide Städte sind sowohl mit den polnischen Wirtschaftszentren als auch über Kanäle mit Westdeutschland und dem Norden (Szczecin/Ostsee) verbunden. Warthe und Mittellauf der Oder binden den Frankfurt-Slubicer-Bereich aus Richtung Osten, der Oder-Havel-Kanal / Oder-Spree-Kanal aus Richtung Berlin (bzw. über Mittellandkanal aus Richtung Westen) sowie die Oder und Friedrichthaler Wasserstraße aus dem Ostseeraum an. Einschränkungen für den Schiffsverkehr ergeben sich jedoch aus der

Qualität des Wasserweges. Die Oder führt über einen Großteil des Jahres Niedrigwasser - geringe Tauchtiefen ermöglichen nur sehr flachen Schiffen Einsatzfähigkeit.

Aus wirtschaftlichen Überlegungen, insbesondere aus der Sicht der EU-Binnenschifffahrt mit ihren Schiffstypenstandards wird abgeleitet, dass ein technisch ausgereiftes Schiff eine Tauchtiefe von 2,4 bis 2,5 m erfordert, um wirtschaftlich eingesetzt werden zu können - Forderungen, die der Fluss Oder maximal drei bis fünf Monate im Jahr erfüllt. Solche Einschränkungen können auf die polnische Schifffahrt nicht übertragen werden, da in Polen der Wirtschaftlichkeit andere Maßstäbe gesetzt sind. Auch bei Niedrigwasser könnte aus polnischer Sicht die Nutzung der Wasserstraße wirtschaftlich interessant sein. Die Oder als Wasserstraße auszubauen, wird von zuständigen Stellen weiterverfolgt. Welche Auswirkungen das Hochwasser von 1997 auf diese Pläne haben wird, bleibt ebenso weiter abzuwarten wie eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit von neuen Bootstypen (z. B. flachgängige Boote, Solarboote u. ä.).

Weniger problematisch ist die Nutzung der Oder für die Freizeitschifffahrt mit ihren unterschiedlichen Bootstypen vom Paddelboot bis zum Kajütkreuzer. Im Wassersport-Entwicklungsplan Brandenburgs wird eine mögliche Intensivierung des Wassersports angestrebt. Für Frankfurt (Oder) ist die Einrichtung eines Wasserwander-Rastplatzes vorgesehen.

In der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Entwicklung der Binnenschifffahrt streben sowohl der Bund als auch das Land Brandenburg zukünftig einen freien Marktzugang und freien Spielraum bei der Tarifgestaltung an. Das bisherige System der Transport-Quoten (Ladungsaufteilung), soll nach einer Stabilisierung der Marktwirtschaft im Nachbarland Polen aufgegeben werden.

3.4 Stadttechnische Infrastruktur

Wasser

Die Trinkwasserhauptleitung in der Herbert-Jensch-Straße wurde erneuert und auf höhere Kapazitäten ausgelegt. Die Stichleitungen in den Geltungsbereichen des Bebauungsplanes, in der Hafenstraße und der Straße Am Winterhafen sind demgegenüber überaltert und weisen kaum Querschnittskapazitäten für zusätzliche Bedarfe auf. Im Zuge der schrittweisen Umsetzung der Planung sind entsprechende Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen erforderlich.

Abwasser

Die Abwasserentsorgung erfolgt über ein Mischsystem von Regenwasser- und Schmutzwasserentwässerung. Innerhalb des Plangebietes liegt ein Hauptsammler (Profil DN 1300 / Sonderprofil 1700/2030) der Abwasserkanalisation, der zur nördlich des Plangebietes liegenden Kläranlage führt. Der Hauptsammler kreuzt das Gebiet des geplanten Wirtschaftshafens (SO H2). Der bauliche Zustand und die Tiefanlage dieses Kanals können besondere Maßnahmen zu dessen Sicherung erfordern, die vor der Einleitung von Baumaßnahmen mit der Frankfurter Wasser- und Abwassergesellschaft mbH abzustimmen sind.

Auf einzelnen Flächen befinden sich Oberflächenentwässerungen, die in den Winterhafen als Vorfluter führen. Die genaue Lage dieser Leitungen ist nicht bekannt. Bei starken Regenfällen erreicht das Mischsystem seine Kapazitätsgrenze. Die Frankfurter Wasser- und Abwassergesellschaft strebt bei neuen Vorhaben an, ein Trennsystem auszubilden und neue Leitungen unter öffentliche Verkehrsflächen zu legen. Regenwasser muss entweder direkt in die Oder eingeleitet oder nach Möglichkeit auf dem Grundstück versickert werden. Letzteres ist im Geltungsbereich problematisch. Die

wechselnden Grundwasserstände im Gebiet schränken die hydraulischen Möglichkeiten ein und die Altlasten stellen eine Versickerung aus Umweltschutzgründen in Frage.

Fernwärme

Entlang des Winterhafens befand sich bis Mitte der 90er-Jahre eine oberirdische Fernwärmeleitung im Eigentum der Stadt, die jedoch entfernt wurde. Der Geltungsbereich gehört zum Fernwärmeversorgungsgebiet der Stadt Frankfurt(Oder).

Fernwärmeerschließung ist für folgende Bereiche von den Stadtwerken vorgesehen: südlich der Hafenstraße – Noacksche Teiche – (im Rahmen der Neubebauung) und nördlich der Hafenstraße das Gelände der Frankfurter Dienstleistungsgesellschaft mbH (ehemals Rewatex).

Elektrizität

Der Geltungsbereich ist über ein 1-kV-Kabel mit Elektrizität versorgt. Leistungsreserven sind differenziert vorhanden, das Leitungsnetz ist jedoch im Bedarfsfalle zu erweitern. Dazu müssen jedoch weitere Transformatorenstationen errichtet werden. Von der Hafenstraße kommend parallel zu den südlich verlaufenden Hafenbahngleisen verläuft ein 20-KV-Kabel in Richtung Oderpromenade / Stadtzentrum. Eine Transformatorenstation befindet sich unmittelbar westlich der Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans an der Hafenstraße.

Gas

Entlang der gesamten Geltungsbereichsgrenze im Westen verläuft eine Hochdruckgasleitung der EWE AG, die ausschließlich der Versorgung von Slubice dient und in den kommenden Jahren auf Grund von Versorgungsalternativen stillgelegt werden soll.

Nachrichtenkabel / Leitungen der Wasser- und Schifffahrtsbehörden

Nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde verlaufen parallel zur Bundeswasserstraße Nachrichtenkabel. Die genaue Lage der Kabel kann beim WSA Berlin, Poststraße 21/22, 10178 Berlin, erfragt werden; Kabel des WSA Eberswalde können beim dortigen WSA, Schneidemühlenweg 21, 16225 Eberswalde, auf der Grundlage des vorhandenen Kartenmaterials erkundet werden.

3.5 Vegetation und Naturraum

Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan ist eine ausführliche Bestandsanalyse zu den Aspekten

- naturräumliche Situation
- Flächennutzung (Versiegelungsgrad)
- Siedlungsgeschichte
- Geologie/Böden (Altlasten)
- Wasser
- Klima
- Biotop- und Artenpotential
- Orts- und Landschaftsbild
- Schutzgebiete und Bodendenkmale

dokumentiert, auf deren Ergebnisse an dieser Stelle verwiesen wird (Büro für Landschaftsarchitektur Birgit Hammer: Grünordnungsplan zum Bebauungsplan 7.7-009 in Frankfurt (Oder), Kapitel 2, Bestandsanalyse, Juni 2001).

3.6 Bodenverhältnisse, Baugrund, Grundwasser

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in der Niederung des Frankfurter Oderdurchbruchtales. Das gesamte Gebiet ist durch Aufschüttungen und Abgrabungen anthropogen überformt. Die aufgeschütteten Bereiche des Geltungsbereiches weisen Geländehöhen von 23-25 m über HN auf und liegen damit über dem ursprünglichen Höhenniveau von 19-21 m, wie es noch heute im Bereich des nördlich angrenzenden Naturschutzgebietes (20-21 m) und in den Oderuferwiesen (19-20 m) vorhanden ist. Die Wasserfläche liegt je nach Pegelstand niedriger und ist durch Böschungen vom Land separiert. Böschungen bzw. Böschungsreste befinden sich an mehreren Stellen im Geltungsbereich.

Grundwasser ist je nach Pegelstand der Oder unter dem Gelände in 1-5 m Tiefe mit Hauptfließrichtung Ost anzutreffen. Die aufgeschütteten Flächen ruhen auf einer Sedimentschicht, die Hauptgrundwasserleiter ist. Bei Baumaßnahmen ist eine mögliche Betonaggressivität zu berücksichtigen, die durch Huminstoffe und ihre Einspülung durch das Grundwasser zur Wirkung kommen kann.

Zu den hydrologischen Verhältnissen ist anzumerken, dass wegen der ungünstigen Versickerungsverhältnissen das anfallende Regenwasser in die Oder zu leiten ist.

Die zwischen 1-4 m mächtigen Aufschüttungen mit abgegrabenen Verfüllböden, aber auch Bauschutt und Hausmüll erschweren die Gründungsverhältnisse.

Im Zusammenhang mit dem Wirtschaftshafen-Projekt wurde für diesen Teilbereich ein Bodenverwertungskonzept (Mai 1999) erarbeitet. Es belegt die Notwendigkeit eines nahezu flächendeckenden Bodenaustausches im ehemaligen WGT/GUS-Gelände.

3.7 Überschwemmungsgebiete

Für den entsprechenden Stromkilometer 584,9 bis 585,9 gilt bisher die hundertjährige Hochwassergrenze (HHW 100) von 23,6 m über NN. Sie ist im Plan „Hundertjähriges Hochwasser“ eingezeichnet. Danach wurde lediglich die ehemals militärisch genutzte Liegenschaft der WGT, die nach der Planung für den Behörden- und Freizeithafen sowie teilweise für das Umschlagbollwerk in Anspruch genommen werden soll, bisher weitgehend nicht als hochwassergefährdet eingeschätzt.

Ausgelöst durch die Hochwasserkatastrophe im Juli/August 1997, die den bisherigen Pegelhöchststand 6,30 m im Jahre 1930 deutlich überschritt, wurde für Frankfurt(Oder) eine Hochwasserschutzkonzeption erarbeitet, die bereits im Bereich Stadtzentrum / Oderpromenade durch die Errichtung einer Hochwasserschutzanlage umgesetzt wurde. Diese Anlage reicht bis zum Winterhafen. Im Rahmen des geplanten Neubaus der verlängerten Hafenstraße wird durch deren Dammlage auf Bemessungswasserhöhe von 24,22 m NN entspr. 24,07 m HN wird der Hochwasserschutz für die Lebuser Vorstadt verwirklicht.

3.8 Altlasten, Munitionsbelastung

Für den Geltungsbereich des B-Plans besteht mit Ausnahme der Halbinsel der begründete Verdacht, dass Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Von Nord nach Süd sind zum Zweck der Erkundung und Erfassung von Altlastenverdachtsflächen drei Flurstückskomplexe gebildet worden, die sich aus der historischen Nutzung ergeben: im nördlichen Bereich die Fläche an der ehemaligen GUS-Liegenschaft, die GUS-Liegenschaft selbst und daran angrenzend bis zur südlichen Flurstücksgrenze des Wasser- und Schifffahrtsamtes der Winterhafen. Das vorhandene Hafenbecken wurde bisher nicht erkundet, obwohl auch hier mit dem Eintrag umweltgefährdender Stoffe zu rechnen ist.

Insgesamt war der Geltungsbereich mit Ausnahme der Wasserfläche und der Halbinsel flächendeckend Gegenstand mehrerer gutachterlichen Untersuchungen:

- Umweltanalytik Brandenburg GmbH, 10.12.1992, Gutachten zur Ersterkundung und Erfassung von möglichen Altlastenverdachtsflächen im Bereich der Lebuser Vorstadt in Frankfurt (Oder)
- Enviplan, Umwelt-Beratungs-Service-GmbH, 15.12.1994, Handlungskonzeption für weiterführende Maßnahmen zu Altstandorten und Altlasten, Gewerbekomplex Lebuser Vorstadt, Frankfurt (Oder)
- Ingenieurbüro W. Rindler, Umwelt-Beratung-Gutachten-Management, 30.5.1996, Sanierungsplanung zu den Altlasten und Altlastenverdachtsflächen, Gebiet der Lebuser Vorstadt, Stadt Frankfurt (Oder)
- Intergeo; Bodenverwertungskonzept – Neubau Wirtschaftshafen Frankfurt(Oder), Mai 1999

Im Ergebnis der Studien werden unter Verweis auf die industrielle und militärische Vornutzung der vergangenen Jahrzehnte stichhaltige Argumente zusammengetragen, die den Verdacht auf erhebliche Bodenbelastungen begründen bzw. diese auf der Grundlage der vorgeschlagenen weiteren Erkundungen (Rammkernsondierungen sowie Anlage von Schichtenverzeichnissen und -profilen) und durchgeführten Schürfen und Rasterbohrungen nachweisen.

Im Bebauungsplan werden entsprechend den Ergebnissen der bisherigen Untersuchungen die Flächen gekennzeichnet, die erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Auf Grundlage des Bodenverwertungskonzepts der Fa. Intergeo werden dabei zur Beurteilung die LAGA-Bodenklassifikationen zu Rate gezogen. Alle Flächen, die einen Zuordnungswert $Z > 2$ aufweisen, sind als belastete Flächen in den Bebauungsplan übernommen worden.

Es muss davon ausgegangen werden, dass das Plangebiet insgesamt oder teilweise mit Kampfmitteln belastet ist. Vor der Durchführung konkreter Bauvorhaben sind entsprechende Einzelanträge auf Munitionsfreigabe zu stellen.

3.9 Bodendenkmale

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit kann davon ausgegangen werden, dass bei Erdarbeiten im Plangebiet auf Bodendenkmale gestoßen wird. Im weiteren Verfahren ist sicherzustellen, dass die Anzeigepflicht beim Auftreten von Bodendenkmalen und deren Sicherung gewährleistet wird.

4 Planungs- und Verfahrensschritte

4.1 Variantenstudie und fortgeschriebene Vorzugsvariante

Bereits vor der Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs entstanden im Zuge der Rahmenplanung „Herbert-Jensch-Straße/Winterhafen in der Lebuser Vorstadt“ (1995) zahlreiche städtebauliche Konzepte, die unterschiedliche Lösungen für die Entwicklung des Gebiets aufzeigen. Diese Planung wurde sowohl mit den beteiligten Ämtern und ausgewählten Trägern öffentlicher Belange als auch mit investitionsinteressierten Grundstückseigentümern und Unternehmen erörtert.

Dabei wurde unter anderem die Abfolge der verschiedenen Hafennutzungen von Nord nach Süd geprüft: entweder die Behörden-/Freizeithafennutzung im südlichen Teil des Winterhafens und das Wirtschaftsbollwerk mit zugeordneten Umschlagflächen und logistischen Anknüpfungen im nördlichen Bereich oder eine umgekehrte Abfolge.

Nach entsprechenden Beratungen wurde die Nutzungsabfolge Wirtschaftsbollwerk im Norden, Freizeit- und Behördenhafen im Süden verworfen. Ebenfalls wurden Überlegungen, die Halbinsel für Hafennutzungen umzugestalten, nicht weiter verfolgt, weil insbesondere aus landschafts- und naturräumlichen Aspekten eine Freihaltung von Bebauung den Vorzug gegeben wurde. (siehe Skizze folgende Seite).

Eine ausführliche Diskussion über die insgesamt fünf Varianten einer städtebaulichen Konzeption ist im Ergebnisbericht zur Rahmenplanung „Herbert-Jensch-Straße / Am Winterhafen in der Lebuser Vorstadt“ vom März 1995 enthalten.

Die „Vorzugsvariante“ stellte dabei das Ergebnis der Abstimmungen mit städtischen Ämtern und weiteren Trägern öffentlicher Belange dar. Sie wurde während eines „Entwurfstages“ mit ihnen gemeinsam entwickelt.

Bei der nachfolgenden Untersuchung über die Zweckmäßigkeit und Erforderlichkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wurde die „Vorzugsvariante“ aus der städtebaulichen Rahmenplanung erneut modifiziert. Es war insbesondere die Forderung des möglichen zukünftigen Eigentümers und / oder Betreibers des Wirtschaftsbollwerks nach einer deutlich größeren Lager- und Betriebsfläche von ca. 3 ha, die zu einer weiteren Änderung führte.

Dieser ebenfalls erneut mit den städtischen Ämtern abgestimmte städtebauliche Entwurf stellte die Grundlage für den ersten Bebauungsplan-Entwurf (1997) dar.

4.2 Vorgezogene Beteiligung der Trägern öffentlicher Belange sowie Information und Erörterung des Vorhabens bei Verwaltungsbehörden der Fachplanungen im Sinne der §§ 37 und 38 BauGB (1996-1997)

Der fortgeschriebene städtebauliche Entwurf (12/1996) aus den Voruntersuchungen wurde in mehreren Beratungen vorgestellt.

Belange der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und des Wasser- und Schifffahrtsamtes

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost ist für die in ihrem Bereich gelegene Bundeswasserstraße Oder entsprechend dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vom 23. August 1990 zuständig. Die Wasserfläche des Winterhafens ist ein bundeseigener Schutz- und Sicherheitshafen und gilt als planfestgestellt im Sinne dieses Gesetzes. Für den betroffenen Stromkilometer 586 auf der Grundlage der Messungen 1981 bis 1990 gilt die Linie des mittleren Wasserstandes der Oder als Abgrenzung der Bereiche für hoheitliche Aufgaben der Bundeswasserbehörde. Diese Mittelwasserlinie als entsprechende Grenze liegt bei 19,43 m über NN, mit einer Sicherheitsdifferenz von

+ 0,5 m, wegen windbedingter Wasseraufhöhung. Damit ist von 19,93 m über Normalnull auszugehen. Da eine exakt eingemessene Grenze nicht existiert, sind - auf Vorschlag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde - die Bühnenoberflächen und die Böschungsoberkanten der Mittelwasserlinie gleichgesetzt worden.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans gilt für diese ausgegrenzte Fläche grundsätzlich die Privilegierung der Fachplanung gemäß § 38 BauGB. Wenn die Wasserfläche des planfestgestellten Bereiches nicht verringert wird und hoheitliche (strom- und schifffahrtspolizeiliche) Belange nicht beeinträchtigt werden, ist kein erneutes Planfeststellungsverfahren nach dem Bundeswasserstraßengesetz erforderlich.

Wie aus dem Plan ersichtlich ist, enthält der Geltungsbereich des Bebauungsplans außer der planfestgestellten Wasserfläche der Bundeswasserstraße Oder auch landseitige Flurstücke im Eigentum des Bundes. Soweit diese Flächen nicht zur Ausübung hoheitlicher Aufgaben des Bundes erforderlich sind - wie das Flurstück, auf dem sich die Außenstelle des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde befindet -, besteht auf diesen Flächen grundsätzlich die Planungszuständigkeit der Stadt. Allerdings sind Vorhaben und neue Nutzungen auf diesen Grundstücken mit der zuständigen Behörde (WSA Eberswalde) abzustimmen. Voraussetzungen dafür sind, dass im Falle einer öffentlichen Zugänglichkeit der Halbinsel vertraglich geregelt wird, dem Bund keine Kosten entstehen und dingliche Rechte oder Sicherungspflichten nicht zu Lasten des Wasser- und Schifffahrtsamtes gehen.

Belange des Landesumweltamtes - Abteilung Wasserwirtschaft - sowie der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg - Referat GL 6 (Anpassung der Bauleitplanung und Raumordnungsverfahren im östlichen Brandenburg)

Auch wenn die Wasser- und Schifffahrtsdirektion auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bzw. eines Genehmigungsverfahrens gemäß § 14 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) verzichtet, verblieb weiterhin die Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Das geplante Vorhaben im Winterhafen in Verbindung mit der damit verknüpften Verlagerung des Hafens vom derzeitigen Standort stellt eine „wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seines Ufers (Anbau)“ im Sinne des § 31 Abs. 1 WHG dar. Damit war die Zuständigkeit des Landesumweltamtes als obere Wasserbehörde des Landes und die generelle Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens bzw. einer Plangenehmigung mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12. Februar 1990 gegeben. Aus Sicht des LUA standen beide Wege offen; das einfachere Verfahren (Plangenehmigung) kann durchgeführt werden, wenn „mit Einwendungen nicht zu rechnen ist“ (§ 31 Abs. 1 Satz 3 WHG).

Ebenfalls wurde in diesem Zusammenhang mit den zuständigen Behörden - LUA (obere Wasserbehörde), MUNR (Referat R 5, jetzt Referat GL 6 der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung), dem Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde sowie der Stadt Frankfurt (Oder) (untere Wasserbehörde im Amt für Umwelt- und Naturschutz sowie Wirtschafts- und Stadtplanungsamt) - über das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens nach § 6a Raumordnungsgesetz (ROG) beraten. Gemäß § 1 Nr. 7 Raumordnungsverordnung soll ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, wenn Vorhaben, die gemäß § 31 WHG einer Planfeststellung bedürfen, raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.

Nach entsprechender Prüfung durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin wurde dem Vorhaben keine Raumbedeutsamkeit beigemessen, da - wegen der eingeschränkten Schiffbarkeit und der vorgesehenen Flächengröße - seitens der Landesplanung dem Hafen Eisenhüttenstadt der Vorzug gegeben wird und der geplante Hafen- und Logistikverbund Frankfurt (Oder)–Gorzow–Küstrin in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht zum Tragen kommen wird. (Im Entwurf zum Regionalplan der Region Oderland-Spree wird in der Festlegungskarte 1 „Siedlungsstruktur und Raumnutzung“ im Bereich des Winterhafens eine gewerbliche Siedlungsfläche mit der Zweckbindung „Regional bedeutsamer Hafen“ dargestellt, da der Standort Frankfurt (Oder) auch im „Ausbauprogramm der öffentlichen Binnenhäfen im Land Brandenburg“ enthalten ist (Stand 2000).)

Mit Schreiben vom 10. Oktober 1996 teilte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung mit, dass von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden kann.

Somit wurde nach dem Stand der Vorabstimmungen zunächst das B-Planverfahren durchgeführt, an dem auch die zuständigen Landes- und Bundesbehörden als Träger öffentlicher Belange beteiligt sind.

Im Rahmen des zu einem geeigneten Zeitpunkt einzuleitenden wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemäß § 31 WHG war die Gemeinsame Landesplanungsabteilung wieder zu beteiligen.

Belange des Zolls, des Bundesgrenzschutzes (BGS) und der Wasserschutzpolizei

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans befinden sich ehemals militärisch genutzte Flächen (Liegenschaften der früheren sowjetischen Armee, WGT). Diese Grundstücke befanden sich 1997 im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und wurden von der Oberfinanzdirektion Cottbus verwaltet. Die OFD hatte festzustellen, ob hoheitliche Aufgaben des Bundes erfordern, dass diese Grundstücke oder Teilflächen im Eigentum des Bundes verbleiben müssen. Andernfalls sind die Flächen bzw. nicht benötigte Teilflächen an die Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH (BBG) abzutreten, die ihrerseits eine freihändige Vermarktung vornehmen kann, wenn nicht dringliche städtische Interessen und Vorhaben die Übergabe bzw. den Verkauf an die Stadt erfordern.

Ca. 6,1 ha der ehemaligen WGT/GUS-Liegenschaft konnten an die BBG abgetreten werden, von der die Stadt die Flächen inzwischen (in Teilen) erworben hat.

Werden diese künftigen Hafenflächen im Zuge des Bebauungsplanverfahrens gesichert, sind weitere Fachplanungen im Sinne des § 37 BauGB verzichtbar. Erste vorgezogene Abstimmungen mit der OFD Cottbus (Zweigstelle Potsdam) über das städtebauliche Konzept wie auch über den Entwurf des Rechtsplanes hatten zu weitgehender Übereinstimmung hinsichtlich des Standorts, der Größenordnung und der landseitigen Erschließung der Fläche des Wirtschaftshafens geführt.

4.3 Frühzeitige Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen am städtebaulichen Konzept

Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan wurde auch die frühzeitige Bürgerbeteiligung beschlossen, die in Form einer Ausstellung des Vorentwurfs gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt wurde.

Mit der Bestandsaufnahme für die bereits 1994 begonnene Rahmenplanung für das umfassende Untersuchungsgebiet Herbert-Jensch-Straße / Am Winterhafen wurden kontinuierlich auch die Interessen von Eigentümern und Nutzern der Grundstücke ermittelt. Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen wurden durch einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur öffentlichen Auslegung der informellen Rahmenplanung herbeigeführt. Zusammen mit den Anregungen und Bedenken der ebenfalls zeitgleich durchgeführten Beteiligung einzelner Träger öffentlicher Belange wurde eine Auswertung durchgeführt, die in einem ersten Abwägungsvorschlag ihren Niederschlag fand.

Im Kontext der Voruntersuchung für die Zweckmäßigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wurde das im Sinne dieser Abwägung fortgeschriebene städtebauliche Neuordnungskonzept für das Untersuchungsgebiet Herbert-Jensch-Straße / Am Winterhafen gemäß § 165 Abs. 4 Satz 6 BauGB ebenfalls einer Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen und Träger öffentlicher Belange unterzogen. Für den vollständig im Untersuchungsgebiet liegenden Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde demnach bereits gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 BauGB eine Unterrichtung und Erörterung auf anderer planerischer Grundlage durchgeführt, die jedoch nicht die im Aufstellungsbeschluss geforderte frühzeitige Bürgerbeteiligung ersetzen soll.

Die besonderen Eigentumsverhältnisse und Verfügungsrechte im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bringen es mit sich, dass sich mehr als 95 % der Fläche im Eigentum von Gebietskörperschaften und Verwaltungsbehörden der privilegierten Fachplanungen gemäß §§ 37 und 38 BauGB befinden. Somit sind diese Stellen gleichzeitig Betroffene im Sinne der Einbeziehung ihrer Flächen in die verbindliche Bauleitplanung. Ihre Mitwirkung bzw. ihre Entscheidungen über von ihnen vorzugebende Rahmenbedingungen der verbindlichen Bauleitplanung sind insofern im Abschnitt 1.3 dargestellt.

Private Grundstückseigentümer (SBF-Spaencom-Betonfertigteile GmbH sowie Thomas-Beton) die innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches ihre Flurstücke nutzen, äußerten sich ebenfalls im Rahmen von Informationsveranstaltungen grundsätzlich zustimmend zum Neuordnungskonzept einschließlich der Hafengestaltung mit seinen Nutzungsabfolgen und Erschließungssystemen.

Zusammenfassend wurden folgende Schritte unternommen, um das städtebauliche Neuordnungskonzept für das gesamte Untersuchungsgebiet Herbert-Jensch-Straße / Am Winterhafen einschließlich des Geltungsbereiches des B-Plans unter Beteiligung der Bürger, der Träger öffentlicher Belange und der Träger der privilegierten Fachplanungen zu erarbeiten:

1. Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 21.6.1995 wurde die Rahmenplanung vom März 1995 als Grundlage für die weitere Gebietsentwicklung einem ausgewählten Kreis von berührten Trägern öffentlicher Belange und den verfahrensbeteiligten Ämtern der Stadtverwaltung vorgelegt. Außerdem wurde sie im Juli 1995 für die Dauer von vier Wochen öffentlich im Rathaus ausgestellt. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt in einem zusammenfassenden Abwägungsvorschlag berücksichtigt.
2. Im Februar 1996 wurde über die lokale Presse vom Oberbürgermeister zu einer öffentlichen Informations- und Erörterungsveranstaltung eingeladen, die am 20.2.1996 im Stadtverordnetensitzungssaal des Rathauses stattfand und an der ca. 110 Personen (Bürger, Bewohner, Grundstückseigentümer und Gewerbetreibende) des Gebietes teilnahmen.
3. Am 26.3.1996 wurden an die Grundstückseigentümer im Untersuchungsgebiet Fragebögen gesandt, die sie um schriftliche Stellungnahmen, weitere Vorschläge

und zur Mitteilung eigener Entwicklungsvorhaben aufforderten. Die Auswertung des Rücklaufs der Fragebögen sowie weiterer telefonischer Auskünfte war bis August 1996 möglich.

4. Gleichzeitig mit weiteren bilateralen Gesprächen von investitionsinteressierten Eigentümern und Unternehmen wurde die städtebauliche Rahmenplanung soweit fortgeschrieben, dass sie die Grundlage des Entwicklungskonzeptes abgeben konnte, aus dem für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes der im folgenden Abschnitt erläuterte städtebauliche Entwurf abgeleitet wurde.

Die durchgeführten Beteiligungsschritte sind außer im Abwägungsvorschlag zur Rahmenplanung vom März 1995 auch im Ergebnisbericht zur Voruntersuchung für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vom Februar 1997 sowie in einem separaten Bericht über den chronologischen Verlauf der Untersuchung einschließlich des Beteiligungs- und Abstimmungsverfahrens dokumentiert worden.

4.4 Städtebauliches Konzept zum ersten Bebauungsplanentwurf (1997)

Das städtebauliche Konzept für den Bebauungsplanentwurf zielte darauf ab, mit der Errichtung eines Hafens mit wirtschaftlicher, behördlicher und freizeitorientierter Nutzung einen Impuls für die Stadtentwicklung in der Lebuser Vorstadt zu geben. Die Ansprüche an die städtebauliche Gestalt leiteten sich daher außer aus logistisch-funktionalen auch aus den Erfordernissen ab, die für eine angemessene Wiederbelebung der an den Geltungsbereich angrenzenden Flächen erarbeitet wurden.

Die Verzahnung zwischen wasserseitigen und hafenbereichsbezogenen Nutzungen sollten dazu beitragen, dass die westlich angrenzenden Potenzialflächen für gewerbliche und - im nördlichen Bereich des Behörden- und Freizeithafen - wohnungsorientierte Nutzungen einen Aufwertungseffekt erhalten. Vor diesem Hintergrund entstand die im Konzept dargestellte städtebauliche Figur. Beim Entwurf wurden auch die Ergebnisse der geschilderten Beteiligung und Erörterungen berücksichtigt.

Einen prägnanten Knoten bildete der trapezförmige Hafenplatz, der die Bündelung zwischen wasserseitigen Nutzungen und dem Hinterland der Herbert-Jensch-Straße markiert. Mit einer Fußgängerbrücke sollte der Zugang zur Halbinsel auf diesen Platz gerichtet werden, der so zum nördlichen Zielpunkt der Oderpromenade wird. Die westlich des Hafenplatzes vorgesehene dreieckige Grünfläche war als Puffer zwischen diesem verkehrsberuhigten Platz und dem Verkehrsrondell vorgesehen. Dieser Verkehrskreis sollte Endpunkt für den gewerblichen Verkehr, der über die neu gestaltete verlängerte Hafenstraße die Erschließung des Wirtschaftshafens ebenso gewährleistet wie die schwerlastfähige Anbindung der westlich angrenzenden Gewerbegrundstücke außerhalb des Geltungsbereiches sein.

Die teilweise bestehende Gleistrasse der Hafenbahn sollte - soweit erforderlich - erneuert und auf die Fläche des Wirtschaftsbollwerkes geführt. Die landseitige Fläche des Wirtschaftshafens sollte gegenüber früheren Entwürfen auf etwa 3 ha deutlich erweitert werden, um wirtschaftlichen Anforderungen an die zeitlich begrenzte Zwischenlagerung und Lagerhaltung schiffbarer Güter nachzukommen. Der durch eine Spundwand gebildete Anlegekai war insgesamt 230 m lang. Das neue Hafenbecken des Wirtschaftsbollwerkes war ca. 4.000 m² groß.

Der vom Wirtschaftsbollwerk separierte Behörden- und Sportboothafen bestand aus einem Hafenbecken von insgesamt ca. 11.000 m² Größe. Der westliche Anlegekai mit ca. 180 m² Länge sollte den Behördenbooten (BGS, Zoll, Wasserschutzpolizei) zur Verfügung stehen, entsprechende bauliche Anlagen für behördliche Zwecke sollten auf einem neu zu bildenden Grundstück mit einer Flächengröße von ca. 6.000 m² nördlich

an den Hafenplatz angrenzend untergebracht werden. Die daran anschließenden Flächen sollten dem Betrieb des Freizeit- und Sportboothafens vorbehalten bleiben.

Südlich an das Wirtschaftsbollwerk grenzte das Flurstück des Wasser- und Schiffsamtes mit eigener Spundwand; die vorgelagerte Wasserfläche bis zum südlichen Ende blieb als Schutz- und Havariehafen unverändert.

Oderseitig war und ist im südlichsten Zipfel des Geltungsbereiches eine Anlegestelle für die Fahrgastschiffahrt geplant. Der vorgelagerte Platz soll die städtebauliche Verbindungen und fußläufige Verknüpfung zum angrenzenden Wohnungsbauprojekt „Noacks Teich“ aufnehmen, ist über die Hafenstraßen verkehrlich angebunden und leitet die Oderpromenade auf die Halbinsel.

4.5 Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange zum ersten Entwurf des Bebauungsplanes (1997)

Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 25. Sept. 1997 den Entwurf des Bebauungsplans und bestimmte diesen zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Diese fand vom 6.11. - 8.12.1997 statt. Die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange und die benachbarten Gemeinden wurden mit Schreiben von 28.11.1997 zur Abgabe ihrer Stellungnahmen aufgefordert.

Die Auswertung der Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange erbrachte folgende Ergebnisse: Lediglich zwei Eingaben wurden schriftlich zu Protokoll bzw. durch ein Schreiben abgegeben. In beiden Eingaben wurden Bedenken gegen einzelne Festsetzungen des Bebauungsplan-Entwurfs geäußert. Im Rahmen der nach der Offenlage erfolgten Überarbeitung des Entwurfs wurden die betreffenden Festsetzungen geändert:

- Der Verlauf der Geltungsbereichsgrenze im Bereich der Planstraße B zur benachbarten Kleingartenanlage "Mittelweg" wurde den örtlichen Verhältnissen in der Weise angepasst, dass die Kleingartenanlage komplett außerhalb des Geltungsbereichs liegt. Im ersten Entwurf war ein schmaler Streifen der im südlichen Bereich der Anlage liegenden Parzellen als öffentliche Verkehrsfläche überplant worden.
- Ein im Gebiet ansässiges Unternehmen äußerte Bedenken gegen die Art und das zu geringe Maß der geplanten baulichen Nutzung ihrer Betriebsflächen ("Sondergebiet Hafen"). Die betreffende Fläche ist im Rahmen der Änderungen des ersten Entwurfs inzwischen als Gewerbegebiet. Das Maß der Nutzung bestimmt sich nunmehr nach den Obergrenzen des § 17 BauNVO.

Ergebnis der Trägerbeteiligung: 34 Behörden und Stellen sowie 6 benachbarte Landkreise bzw. Ämter wurden zur Abgabe ihrer Stellungnahme aufgefordert. 27 Behörden und Stellen bzw. benachbarte Gebietskörperschaften gaben ihre Stellungnahme ab. Keine der Stellungnahmen enthielt Bedenken gegen die Ziele und Festsetzungen des Bebauungsplan-Entwurfs, die eine Veränderung der Grundzüge des B-Plan-Entwurfs zur Folge gehabt hätten. 19 Stellungnahmen enthielten Hinweise und Anregungen, die zu verschiedenen Änderungen und Ergänzungen des Planentwurfs oder der Begründung in der Überarbeitungsphase geführt hätten. Diese Stellungnahmen haben aber ihren Aktualitätsbezug auf Grund der zwischenzeitlich veränderten Planungskonzeptionen zum Bau des Wirtschaftshafens, zum Bau der neuen Erschließungsstraßen (Planstraßen A und B) und der Hafenbahn sowie der zwischenzeitlich für das Stadtgebiet erarbeiteten Hochwasserschutzkonzeption und weiterer Planungsänderungen und -ergänzungen zum größten Teil verloren bzw. sind in diese Überarbeitung mit eingeflossen.

4.6 Städtebauliches Konzept zum zweiten Bebauungsplanentwurf (Juli 2000)

Das Städtebauliche Konzept wurde im Vorlauf zum aktuellen Bebauungsplanentwurf erarbeitet. Das Grundgerüst der Planung mit den wasserbezogenen Bauflächen am Winterhafen und ihrer Grobgliederung, die Grünvernetzung und wesentliche straßenbegleitende Raumbildungen bleiben erhalten.

Abweichungen zum Städtebaulichen Konzept 1997

- **Priorität des Wirtschaftshafens, Änderung in Dimensionierung und Lage:**
Angepasst an das Projekt Wirtschaftshafen haben sich die Größenordnung (des Endausbaus) und die Lage gegenüber der alten Planfassung verändert. Dies hat unmittelbar auch Auswirkung auf die Anschlüsse zu den benachbarten Baufeldern und Nutzungen
- **Ersatzloser Wegfall des Behördenhafens**
Auf den Behördenhafen wird nach Auskunft der betreffenden Behörden verzichtet.
- **Trassierung der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße)**
Durch die Hochwasserschutzkonzeption ergaben sich bezüglich Höhenlage und Führung Veränderungen. Dazu gehört die veränderte Lage im südlichen Abschnitt (Böschungsabflachung) und das Abknicken der Planstraße (Umfahrung des "Wäldchens").
- **Anpassung des Freizeithafens an geänderte Bedingungen**
Zuschnitt und Lage des Freizeithafens, und damit der landseitigen Baufelder als auch der Wasserfläche des Hafenbeckens wurden auf Grund der geänderten Anschlussbedingungen an den Wirtschaftshafen und des "fehlenden Partners Behördenhafen" überarbeitet.
- **Durch die geänderte Lage des Wirtschaftshafens und Wegfall des Behördenhafens und nicht zuletzt aus finanziellen Erwägungen entfällt die Fußgängerbrücke über den Winterhafen.**
- **Die Konzentration der Wirtschaftshafen-Nutzung auf dem Gelände der ehem. WGT/GUS-Liegenschaft und die derzeitige Nutzung der Thomas-Beton und SBF-Flächen haben dazu geführt, die im alten B-Plan-Entwurf vorgesehene Sondergebietsfläche zugunsten eines Gewerbestandortes (GE-Ausweisung) aufzugeben.**

Neben diesen inhaltlichen Änderungen gibt es leichte Korrekturen in der Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes (siehe dazu Kapitel 2.4 Flurstücke im Geltungsbereich)
(Plan „Städtebauliches Konzept“ zum zweiten Bebauungsplan-Entwurf - siehe folgende Seite)

4.7 Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange zum zweiten Entwurf des Bebauungsplans (2001)

Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 23.11.2000 den überarbeiteten Entwurf des Bebauungsplans und bestimmte diesen zur erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 Baugesetzbuch. Diese fand in der Zeit vom 4.1.-5.2.2001 statt. Die von der überarbeiteten Planung berührten Träger öffentlicher Belange und sonstige Aufgabenträger wurden mit Schreiben vom 21.12.2000 aufgefordert, bis zum 29.1.2001 eine Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zu den Änderungen abzugeben. Die Auswertung der beiden Beteiligungsverfahren erbrachte folgendes Ergebnis:

Ergebnis der Bürgerbeteiligung

Zwei Betriebe haben schriftliche Äußerungen vorgelegt, die Hanse Verkehrs AG und ein Fischereibetrieb aus Frankfurt (Oder). Beide Betriebe äußern keine Bedenken oder planungsrechtliche Hinweise.

Ergebnis der Trägerbeteiligung

20 Träger öffentlicher Belange und sonstige Aufgabenträger wurden angeschrieben, 17 haben geantwortet. Es wurden keine Bedenken gegen die Planung vorgebracht, lediglich 12 Stellen haben einzelne Hinweise oder Anregungen gebracht, die aber keine erneute Änderung von Festsetzungsinhalten des Bebauungsplan-Entwurfes zur Folge haben (vgl. auch 1.6, letzter Absatz).

5 Integration der umweltschützenden Belange

5.1 Zum Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 245 c BauGB

In Hinblick auf das eigenständige Planfeststellungsverfahren nach § 31 WHG für den Bau des Wirtschaftshafens ist auf die in diesem Verfahren erstellte Umweltverträglichkeitsstudie gemäß Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hinzuweisen, in der die Umweltauswirkungen des Hafenausbaus untersucht wurden. Der Planfeststellungsbeschluss (vgl. 1.5) enthält in seinen Nebenbestimmungen allgemeine und spezielle Auflagen sowie Hinweise, mit denen die Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit minimiert bzw. die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen werden. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind in den Grünordnungsplan nachrichtlich übernommen worden (vgl. 5.2). Die nachstehende Bewertung des Erfordernisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung beziehen sich deshalb nur auf das Planungsverfahren und die Auswirkungen der Festsetzungsinhalte des Bebauungsplans, die nicht den Bau des Wirtschaftshafens berühren.

Da der Bebauungsplan BP-7.7-009 „Winterhafen“ durch Aufstellungsbeschluss vom 02.05.1996 eingeleitet wurde, findet die Regelung des § 245 c Abs. 2 BauGB in Bezug auf die Pflicht zur Durchführung einer UVP Anwendung: „Abweichend von Absatz 1 finden die Vorschriften des Baugesetzbuchs in der vor dem 3. August 2001 geltenden Fassung weiterhin Anwendung, wenn das Bebauungsplanverfahren vor dem 14. März 1999 förmlich eingeleitet worden ist.“

Unabhängig davon besteht die herrschende Rechtsmeinung, dass die Bundesrepublik Deutschland bereits mit dem Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten aus dem Jahre 1990 weitere Vorhaben der UVP-Pflicht hätte unterwerfen müssen. Diese Meinung wird auch im Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Oktober 1998 vertreten, nach dem für Vorhaben, für die Deutschland eine UVP-Pflicht hätte regeln müssen, eine unmittelbare Wirkung der UVP-RL 85/337/EWG anzunehmen ist.

Für bestimmte Vorhaben des Anhangs II der UVP-RL 1985, die Deutschland nicht in das UVPG oder in landesgesetzliche Regelungen aufgenommen hatte, ist aufgrund der EuGH-Entscheidung vom 22. Oktober 1998 nunmehr eine UVP einzuführen. Diese Vorhaben sind in der Regel auch in der UVP-ÄndRL 1997 enthalten.

Gemäß Artikel 3 Abs. 2 UVP-ÄndRL ist die UVP-RL 1985 in Anlehnung an die bundes- und landesrechtlichen UVP-Regelungen anzuwenden. Für diese Vorhaben ist über die UVP-Pflicht im Einzelfall zu entscheiden. Für den Bereich der Bauleitplanung trifft diese Regelung auf die Infrastrukturprojekte der Nummern 10 a) Anlage von Industriezonen und 10 b) Städtebauprojekte des Anhangs II der UVP-RL 1985 zu. Nähere Angaben trifft die UVP-RL 1985 nicht, da sie diese der Umsetzung durch die Mitgliedsstaaten überlassen hat. Auch die UVP-ÄndRL 1997, deren Umsetzung im BauGB und UVPG sowie der vorliegende Mustereinführungserlass zur Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bebauungsplanung treffen dazu keine Aussagen, da es hier vordergründig um die Umsetzung der UVP-ÄndRL 1997 und nicht um die nachträgliche Heilung der fehlerhaften Umsetzung der UVP-RL 1985 geht. Generell ausgeschlossen werden kann die UVP-Pflicht demzufolge nur für Bebauungsplanverfahren, die vor dem 03.07.1988 begonnen wurden.

Liegen für das Vorhaben im geltenden Recht, z.B. in Spalten 1 oder 2 der 4. BImSchV, bereits Schwellenwerte oder Kriterien vor, so können diese als Orientierungswerte für die Entscheidung über die UVP-Pflicht genutzt werden. Bei Vorhaben, die ihrer Art nach als Anlagen in der 4. BImSchV genannt sind, ist davon auszugehen, dass keine UVP durchzuführen ist, wenn der dort genannte Wert nicht erreicht wird.

Über die UVP-Pflicht von Vorhaben, bei denen es keinen gesetzlichen Schwellenwert im geltenden Recht gibt, ist nur in unmittelbarer Anwendung der UVP-RL 1985 und in Anlehnung an das UVPG oder entsprechende landesrechtliche Vorschriften zu entscheiden. Für die Entscheidung kommt es in diesen Fällen darauf an, ob unter Berücksichtigung von Art, Größe oder Standort des Vorhabens (vgl. Artikel 2 Abs. 1 UVP-RL 1985) erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Auch die Durchführung der UVP erfolgt lediglich in unmittelbarer Anwendung der UVP-RL 1985 und in Anlehnung an das UVPG oder entsprechende landesrechtliche Vorschriften.

Für die Beurteilung des Bebauungsplanes BP-7.7-009 - außerhalb der Festsetzung für den Wirtschaftshafen - bieten sich entsprechend dem Rechtsstand vor dem 14. März 1999 keinerlei Richtwerte an, um die Wahrscheinlichkeit einer UVP-Notwendigkeit nach EU-Recht einzugrenzen. Mit dem Bebauungsplan wird ein Gebiet überplant, das fast ausschließlich dem Innenbereich zuzurechnen ist und das im Bestand überwiegend durch Gewerbe- bzw. Industrienutzungen geprägt ist oder war, die bereits vor dem 03.07.1988 bestanden.

Anhand der festgesetzten Bebauungsplanflächen sowie der festgesetzten Nutzungen ist davon auszugehen, dass es sich bei dem Bebauungsplangebiet sowohl um ein Städtebauprojekt wie auch (anteilig) um ein Gewerbegebiet gem. UVP-ÄndRL und UVPG-Novelle 2001 handelt.

Nach neuem Recht (14.03.1999) wäre dieser Bebauungsplan somit nicht nur vorprüfungs- sondern eindeutig UVP-pflichtig. In Anbetracht des Verfahrensstandes, dem Schutz durch die Überleitungsregelungen des § 245 BauGB 2001 und der daraus folgenden Annahme, dass der Bebauungsplan höchstens an den Kriterien der UVP-RL 1985 zu messen ist, erscheint die Prüfung der von der UVP-RL 1985 gestellten Anforderungen als angemessen und ausreichend ohne eine nachträgliche UVP nach neuem Recht durchzuführen.

„Die UVP wäre in Anlehnung an die bundes- und landesrechtlichen UVP-Regelungen (vor dem 14.03.1999) unter Berücksichtigung der folgenden zusätzlichen Punkte in den jeweils bestehenden Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Die Art der Öffentlichkeitsbeteiligung entspricht derjenigen des Trägerverfahrens. Sieht das Trägerverfahren keine den Anforderungen der UVP-RL genügende Öffentlichkeitsbeteiligung vor, ist eine schriftliche Öffentlichkeitsbeteiligung auf Grundlage von Art. 6 Abs. 2 und 3 der UVP-RL in der Fassung der UVP-ÄndRL durchzuführen. Eine schriftliche Öffentlichkeitsbeteiligung genügt den Anforderungen der Richtlinie.“ (Empfehlungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit für Vollzugshinweise der Länder zur Anwendung der UVP-Änderungsrichtlinie und der ihr zugrunde liegenden UVP-Richtlinie)

Entsprechend der UVP-RL 1985 sind bei Projekten, die einer Prüfung unterzogen werden, bestimmte Mindestangaben über das Projekt und seine Umweltauswirkungen zu machen.

Nach Artikel 5 Abs. 2 UVP-RL 1985 umfassen die vom Projektträger gemäß Absatz 1 vorzulegenden Angaben mindestens folgendes:

- eine Beschreibung des Projekts nach Standort, Art und Umfang;
- eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen bedeutende nachteilige Auswirkungen vermieden, eingeschränkt und soweit möglich ausgeglichen werden sollen;
- die notwendigen Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Hauptwirkungen, die das Projekt voraussichtlich für die Umwelt haben wird;
- eine nichttechnische Zusammenfassung der unter dem ersten, zweiten und dritten Gedankenstrich genannten Angaben.

Es ist davon auszugehen, dass die Unterlagen zum Bebauungsplan einschließlich des Grünordnungsplanes und der zum Bebauungsplan geleisteten Fachbeiträge und Untersuchungen die Qualitätsanforderungen der UVP-RL entsprechend dem Planungsstadium erreichen und weit übertreffen.

Weiterhin verlangt die UVP-RL 1985, dass die Behörden, die in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich von dem Projekt berührt sein könnten, die Möglichkeit haben, ihre Stellungnahme zu dem Antrag auf Genehmigung abzugeben (Art. 6 Abs. 1 UVP-RL).

Dieser Anforderung wurde durch mehrfache Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB Rechnung getragen.

Weiterhin verlangt die UVP-RL 1985, dass der Öffentlichkeit jeder Genehmigungsantrag sowie die nach Artikel 5 eingeholten Informationen zugänglich gemacht werden und dass der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben wird, sich vor Durchführung des Projekts dazu zu äußern (Art. 6 Abs. 2 UVP-RL).

Dieser Anforderung wurde durch mehrfache Beteiligungen der Bürger gem. § 3 BauGB Rechnung getragen.

Abgesehen vom Grundsatz der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit sind Auswirkungen auf einen Nachbarstaat vorliegend nicht zu besorgen (Art. 7 UVP-RL).

Gemäß Artikel 8 der UVP-RL 1985 sind die gemäß den Artikeln 5, 6 und 7 eingeholten Angaben im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen. Hier sei auf die Abwägungsentscheidung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und die damit verbundenen Mitteilungspflichten sowie die abschließende Veröffentlichung des Bebauungsplanes verwiesen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer UVP nach der Rechtslage vor dem 14.03.1999 nicht eindeutig festgestellt werden kann. Aufgrund der insbesondere im Rahmen der Grünordnungsplanung ermittelten Auswirkungen des Vorhabens sowie der festgesetzten Maßnahmen zu ihrer Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich der Eingriffe und der im Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan vorgenommenen Verfahrensschritte ist davon auszugehen, dass den Kriterien, die in der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten aufgestellten Kriterien erfüllt wurden.

5.2 Integration des Grünordnungsplans

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplan ist parallel ein Grünordnungsplan (GOP) erarbeitet worden. Dieser besteht aus einem gesonderten Planwerk (M. 1 : 1.000) und einem textlichen Teil. Der Grünordnungsplan, dessen erste Fassung 1997 erarbeitet wurde, erfuhr auf Grund der Veränderungen der Planung und der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 31 WHG zum Wirtschaftshafen, das auch eine Umweltverträglichkeitsstudie einschloß, eine Überarbeitung.

Der überarbeitete Grünordnungsplan berücksichtigt

- die Stellungnahmen aus den beiden TÖB-Beteiligungsverfahren 1997 und 2000/2001
- die Änderungen durch die detaillierte Planung für den Wirtschaftshafen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens
- die gestiegenen Anforderungen an den Hochwasserschutz durch das „zweihundert-jährige“ Hochwasser des Sommers 1997.

Die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie mit integrierten Landschaftspflegerischen Begleitplan erarbeiteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Wirtschaftshafen sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens nach § 31 WHG. Die Ergebnisse sind seitens der Oberen Wasserbehörde im Planfeststellungsbeschluss zusammengefasst und nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden (vgl. 1.5).

Der Grünordnungsplan beschränkt sich deshalb in seinen Festsetzungen auf die Kompensation der Eingriffe, die durch den Bau des Freizeit- und Sportboothafens, der Planstraßen A (verlängerte Hafestraße) und B (Am Deich) sowie die Planung der Sondergebiete (Sondergebiete H 1 – H 4) und des Gewerbegebietes (GE) hervorgerufen werden. Die Festsetzungen des Grünordnungsplans wurden mit Ausnahme der Ersatzmaßnahmen und der "Empfehlungen ohne Festsetzungscharakter" (Empfehlungen zur Gestaltung und Pflege von Grünflächen, Dachbegrünungen, Gestaltung der Verkehrsflächen, Nisthilfen für Vögel) in den Bebauungsplan übernommen. Die Durchführung der Ersatzmaßnahmen (Renaturierungsmaßnahmen im Nuhnefließ, Pflanzungen im Randbereich der Deponie) ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durch die Stadt Frankfurt (Oder) - vgl. auch Hinweise zu 6.8, Abschnitt b - zu sichern.

Art und Umfang des Eingriffs, der Vermeidungs- und Minderungs- sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in der nachfolgenden Eingriffsübersicht schutzgutbezogen zusammenfassend dargestellt. Nach Umsetzung der vorgeschlagenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Eingriff kompensiert. Die Eingriffssynopse beschränkt sich auf die Eingriffe, die durch den Bau des Freizeit- und Sporthafens, den Ausbau der verlängerten Hafestraße und den Bau der Fahrgastanlegestelle hervorgerufen wird. Die Eingriffe durch den Wirtschaftshafen sind schon in der zugehörigen Umweltverträglichkeitsstudie mit integrierten landschaftspflegerischen Begleitplan beurteilt und ausgeglichen worden.

Grundsätzlich ist der Eingriff, der durch den Bau und Betrieb des Wirtschaftshafen hervorgerufen wird, deutlich schwerwiegender als der Eingriff durch Bau und Betrieb des Freizeit- und Sporthafens, zumal für den Wirtschaftshafen die höherwertigen Flächen (geringer versiegelt und gehölzbestanden) im Süden der GUS-Liegenschaft in Anspruch genommen werden und großflächig Steiluferbereiche durch Spundwände ersetzt werden. Für den Freizeit- und Sporthafen werden die hoch versiegelten, tw. kontaminierten Bereiche im Norden der GUS-Liegenschaft in Anspruch genommen, deren Wertigkeit eher gering ist. Der Verlust an Steilufer ist minimal.

Schwerwiegend sind die Eingriffe im Zusammenhang mit den Ausbau der Verlängerten Hafestraße zum hochwassersicheren Straßendamm mit Zubringerfunktion zu den Hafenanlagen.

Übersicht Eingriffssynopse

Konflikt	Eingriffswirkung / -intensität		Vermeidung / Minderung der Eingriffswirkung	Verbleibende, unvermeidbare Beeinträchtigung	Kompensation des Eingriffs		
	Wirkung	Intensität	Vermeidungsmaßnahme		Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme	Ziel / Begründung	Bilanz
K 1 Bau- und rückbaubedingte Lärm- und Schadstoffemissionen durch Baumaschinen und Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> - Schadstoffbelastung von Boden und Grundwasser - Schadstoffbelastung der Oder und des Winterhafens - Beeinträchtigung der Luftqualität - Störung wildlebender Tiere - Beeinträchtigung der Erholungsnutzung 	mittel	<p>M 1 Ausrichtung der Baustelleneinrichtung, Baustraßen, Baugerätschaften und Bauweisen nach dem Stand der Technik</p> <p>M 2 Regelmäßige Kontrolle von Bodenverunreinigungen und Austausch verunreinigten Bodens</p> <p>M 3 Berücksichtigung der Schutzvorkehrungen für den Naturhaushalt gemäß DIN 18920</p>	Nach Durchführung der Maßnahmen verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen.			
K 2 Bau- und rückbaubedingter Einsatz schwerer Baumaschinen und -fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung und Gefügezerstörung der Böden 	gering - mittel	<p>M 4 Beschränkung der Größe und Schwere der Baumaschinen und -fahrzeuge auf das notwendige Maß</p> <p>M 7 Beschränkung lärmintensiver Baumaßnahmen auf den Zeitraum außerhalb der Brutperiode empfindlicher Brutvögel</p>	Nach Durchführung der Maßnahme verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen.			
K 3 Bau- und rückbaubedingte Gefährdung von Gehölzen und sonstigen Vegetationsbeständen	<ul style="list-style-type: none"> - Verlust landschaftsbildprägender Bäume und sonstiger Vegetationsbestände 	mittel - hoch	<p>M 5 Errichtung von Bauzäunen</p> <p>M 6 Vor, während und nach der Baumaßnahmen müssen Baumschutz- und Pflegemaßnahmen nach DIN 18920 und RAS-LG 4 erfolgen</p>	Nach Durchführung der Maßnahmen verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen.			

K 4 Anlagebedingte Versiegelung und Teilversiegelung mit Erschließungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> - Verlust naturhaushalts-wirksamer Flächen: - Verlust und Einschränkung der ökologischen Bodenfunktionen - Veränderung des Mikro- und Mesoklimas - Beeinträchtigung der Durchlüftungsfunktion 	gering	M 8 Beschränkung des Ausmaß der Verkehrs- und Erschließungsflächen auf das unbedingt notwendige Maß	Nach Durchführung der Maßnahmen verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen.			
K 5 Neuanlage von Hafenbecken	<ul style="list-style-type: none"> - Verlust von Austauschvorgängen - Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes 	hoch	M 9 Naturnahe, üppigen Pflanzenbewuchs ermöglichende Ufergestaltung des Nord- und Ostufers des Hafenbeckens ohne Spundwand	Es verbleiben nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen.	E 1 Renaturierung eines 300 m langen verrohrten Abschnittes des Nuhnenfließes	Ökologische Aufwertung eines beeinträchtigten Fließgewässers	Nach Durchführung der Maßnahme ist der Eingriff kompensiert.
K 6 Anlagebedingter Verlust von Vegetationsbeständen hoher und mittlerer Wertigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes 	hoch	<p>M 9 Naturnahe, üppigen Pflanzenbewuchs ermöglichende Ufergestaltung des Nord- und Ostufers des Hafenbeckens ohne Spundwand</p> <p>M 10 Naturnahe und qualitativ hochwertige Gestaltung der Grünflächen</p>	Nach Durchführung der Maßnahmen verbleiben nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen	<p>E 2 Pflanzung 3.500 qm Feldgehölzen im Randbereich der Deponie</p> <p>A 1 Pflanzung von 13.740 qm Feldgehölzen innerhalb des Bebauungsplangebiet.</p> <p>E 1 Renaturierung eines 300 m langen verrohrten Abschnittes des Nuhnenfließes</p>	Ökologische und optische Aufwertung des weiteren Gebietes.	Nach Durchführung der Maßnahmen ist der Eingriff kompensiert.
K 7 Anlagebedingter Verlust von unter Baumschutz stehenden Gehölzen	<ul style="list-style-type: none"> - Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes 	hoch	-	Es verbleiben nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen	<p>A 1 Pflanzung von 13.740 qm Feldgehölzen innerhalb des Bebauungsplangebiet.</p> <p>A 2 Pflanzung von 138 einheimischen Bäumen mit einem Stammumfang von 18 bis 20 cm</p>	Ökologische und optische Aufwertung des Gebietes durch die Neupflanzung von Gehölzen.	Nach Durchführung der Maßnahmen ist der Eingriff kompensiert.

K 8 Anlagebedingte Veränderung des Landschaftsbildes	- Nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	hoch	M 8 Beschränkung des Ausmaß der Verkehrs- und Erschließungsflächen auf das unbedingt notwendige Maß M 9 Naturnahe, üppigen Pflanzenbewuchs ermöglichende Ufergestaltung des Nord- und Ostufers des Hafenbeckens ohne Spundwand M 10 Naturnahe und qualitativ hochwertige Gestaltung der Grünflächen	Nach Durchführung der Maßnahmen verbleiben nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen	A 1 Pflanzung von 13.740 qm Feldgehölzen innerhalb des Bebauungsplangebiet. A 2 Pflanzung von 138 einheimischen Bäumen mit einem Stammumfang von 18 bis 20 cm E 2 Pflanzung 3.500 qm Feldgehölzen im Randbereich der Deponie	Ökologische und optische Aufwertung des Gebietes	Nach Durchführung der Maßnahmen ist das Landschaftsbild neugestaltet.
K 9 Betriebsbedingte Erhöhung des Pulkverkehrs im Bereich des Winterhafens	- Intensivierung der Nutzung - Störung der Tierwelt	gering		Es verbleiben nachhaltige Beeinträchtigungen	A 1 Pflanzung von 13.740 qm Feldgehölzen innerhalb des Bebauungsplangebiet. E 2 Pflanzung 3.500 qm Feldgehölzen im Randbereich der Deponie	Schaffung eines Puffers zwischen Natur- und Kulturraum	Nach Durchführung der Maßnahme ist der Eingriff kompensiert.
K 10 Betriebsbedingte Gefährdung der Luft, des Bodens und des Grund- und Oberflächenwassers durch luft-, boden- und wassergefährdende Stoffe im Bereich der Hafenanlagen sowie Anstieg der Lärm- und Schadstoffemissionen	- Schadstoffbelastung von Boden, Oberflächen- und Grundwasser - Beeinträchtigung der Luftqualität	mittel	M 11 Ausrichtung der Hafenanlagen und des Hafenbetriebes nach dem Stand der Technik	Nach Durchführung der Maßnahme verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen			
K 11 Betriebsbedingt geht von der Beleuchtung des Planungsgebietes eine Gefährdung nachtaktiver Insekten aus	Anlockung von Insekten - Verbrennen und Aufprall - Verhungern, Erschöpfung, leichte Beute	mittel	M 12 Verwendung von Natriumdampflampen zur Beleuchtung des Hafens und der Erschließungsstraße (Verlängerte Hafenstraße). Installation möglichst niedriger Lampen und Vermeidung des Anleuchtens von hellen Gebäudeflächen und Vegetationsstrukturen	Nach Durchführung der Maßnahme verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen			

Bezüglich des Schutzgutes Klima und Lufthygiene sind keine erheblichen und nachhaltigen Konflikte zu erwarten.

Darüber hinaus enthält der Grünordnungsplan Empfehlungen ohne Festsetzungskarakter, die an dieser Stelle als ergänzende Hinweise aufgeführt werden:

- Die privaten Grünflächen sollen qualitativ hochwertig angelegt werden, indem man heimischen Gehölzarten den Vorzug gibt und auf eine intensive Pflege verzichtet. Eine extensive Pflege diese Grünanlagen sollte beinhalten:
 - Verzicht auf den Einsatz von Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln aller Art.
 - Verzicht auf eine künstliche Offenhaltung des Bodens unter Gehölzbeständen aller Art durch Harken und Jäten.
 - Verzicht auf die (großflächige) Anlage von Scherrasen. Anstelle dessen Anlage von zweischürigen Wiesen.
 - Belassen geeigneter Teilbereiche als Sukzessionsflächen, die keiner Pflege bedürfen.
- Dachbegrünungen dienen der Wasserspeicherung, Staubfilterung und Klima-verbesserung. Auf Grund dessen sollten Flachdächer und flach geneigte Dächer begrünt werden. Hierbei sollte eine Substratschicht von mindestens 10 cm für eine extensive Dachbegrünung aufgebracht werden.
- Die Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ und die Gehwege sollten, soweit mit dem Hochwasserschutz vereinbar, in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen sind unzulässig.
- An den Gebäuden sind Nisthilfen für Turmfalke, Dohle und Mauersegler vorzusehen, Schlitze in den Belüftungsziegeln als Einflugsmöglichkeit für Fledermäuse einzubauen und fledermausverträgliche Holzschutzmittel zu verwenden.
- Für die Beleuchtung des Hafens und der Erschließungsstraße (Verlängerte Hafenstraße) sind ausschließlich Natriumdampflampen zu verwenden. Die Verwendung der Lampen ist vertraglich zu sichern. Die Lampen sind so niedrig wie möglich zu installieren. Direktes Anstrahlen von hellen Gebäudeflächen und Vegetationsstrukturen ist zu vermeiden.
- Als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sind die Biotope der Halbinsel zu sichern und aufzuwerten. Dazu ist nicht autochthoner Gehölzaufwuchs wie Robinie (*Robinia pseudoacacia*), Spätblühende Traubenkirsche (*Prunus serotina*), Spiersträucher (*Spirea spec.*), Eschen-Ahorn (*Acer negundo*), Hybrid-Pappel (*Populus x hybrida*) und Silberpappel (*Populus alba*) zu entfernen.

Die besondere Schutzwürdigkeit der Halbinsel ergibt sich nicht nur aus ihrer naturschutzrechtlichen Wertigkeit, sondern besonders aus dem städtebaulichen Zusammenhang und ihrer Entlastungsfunktion gegenüber den planerisch intendierten und zukünftig intensiver genutzten Flächen jenseits des Winterhafens. Eine Aufwertung der Halbinsel ergibt sich aus der Umwandlung derzeitiger Behördenstandorte zu einer privaten Grünfläche, die maximal eine Weiterführung der Bestandsnutzung erlaubt, als auch durch die Maßnahme des Entfernens des nicht autochthonen Gehölzaufwuchses.

Die Behörden genießen Bestandsschutz. Die Überplanung der Standorte als Grünflächen entspricht dem Ziel, dass die baulichen Anlagen im Fall der Aufgabe nicht wieder nachgenutzt werden.

Die Befahrbarkeit durch den/die Eigentümer zum Zwecke der Wartung der Hochwasserschutzanlagen bzw. zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben bleibt davon unberührt.

- Hinweise auf die Verwendung einheimischer Baum- und Straucharten

Um die ökologische Wertigkeit der Pflanzungen im Planungsgebiet zu erhöhen, sollen sich Ersatz- und Ausgleichspflanzungen aus den einheimischen Baum- und Straucharten der nachstehenden Pflanzlisten zusammensetzen.

Pflanzliste A

Baumarten (StU ≤ 12-14 cm)		Straucharten	
Botanischer Name	Deutscher Name	Botanischer Name	Deutscher Name
Acer campestre	Feld-Ahorn	Cornus sanguinea	Blutroter Hartriegel
Acer platanoides	Spitz-Ahorn	Corylus avellana	Gemeine Hasel
Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn	Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
Alnus glutinosa	Schwarz-Erle	Crataegus laevigata	Zweigriffl. Weißdorn
Betula pendula	Hänge-Birke	Evonymus europaea	Pfaffenhütchen
Carpinus betulus	Hainbuche	Hedera helix	Gemeiner Efeu
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche	Lonicera xylosteum	Gem. Heckenkirsche
Malus sylvestris	Wild-Apfel	Prunus spinosa	Schlehdorn
Pyrus pyraeaster	Wild-Birne	Rhamnus catharticus	Purgier-Kreuzdorn
Quercus petraea	Trauben-Eiche	Rosa canina	Hunds-Rose
Quercus robur	Stiel-Eiche	Rubus caesius	Kratzbeere
Sorbus aucuparia	Eberesche	Rubus idaeus	Himbeere
Tilia cordata	Winter-Linde	Rubus fruticosus	Brombeere
Ulmus glabra	Berg-Ulme	Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Ulmus laevis	Flatter-Ulme	Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball
Ulmus minor	Feld-Ulme		

Pflanzliste B

Baumarten (StU ≥ 18-20 cm)	
Botanischer Name	Deutscher Name
Acer campestre	Feld-Ahorn
Acer platanoides	Spitz-Ahorn
Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
Alnus glutinosa	Schwarz-Erle
Betula pendula	Hänge-Birke
Carpinus betulus	Hainbuche
Crataegus laevigata	Rotdorn
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche
Populus nigra 'Italica'	Säulen-Pappel
Quercus robur	Stiel-Eiche
Sorbus aucuparia	Eberesche
Tilia cordata	Winter-Linde
Tilia platyphyllos	Sommer-Linde

Pflanzliste C

Gehölzarten	
Botanischer Name	Deutscher Name
<i>Alnus glutinosa</i>	Schwarz-Erle
<i>Fraxinus excelsior</i>	Gemeine Esche
<i>Populus nigra</i>	Schwarz-Pappel
<i>Salix alba</i>	Silber-Weide
<i>Salix cinerea</i>	Grau-Weide
<i>Salix fragilis</i>	Bruch-Weide
<i>Salix purpurea</i>	Purpur-Weide
<i>Salix viminalis</i>	Korb-Weide

6 Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplanes

6.1 Art der baulichen Nutzung

a) Sondergebiete mit der Zweckbestimmung Hafen

Textliche Festsetzung (1):

Sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 2 BauNVO sind innerhalb der Grenzen des Bebauungsplans ausschließlich mit der allgemeinen Zweckbestimmung Hafen festgesetzt, andere in § 11 Abs. 2 BauNVO genannten Sondergebiete sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Im Bebauungsplan werden die an den Winterhafen angrenzenden Baugebiete, mit einer Ausnahme, als „Sonstige Sondergebiete“ mit der allgemeinen Zweckbestimmung „Hafen“ festgesetzt. Diese Nutzungsart passt in keine der Gebietskategorien nach den §§ 2-10 BauNVO. Die Baunutzungsverordnung sieht daher im § 11 Abs. 2 ausdrücklich die Ausweisung von Häfen als Sondergebiete vor. Zur Unterscheidung von anderen, nach § 11 Abs. 2 BauNVO in Betracht kommenden Sondergebiete wird jedoch ausdrücklich eine Eingrenzung auf die Zweckbestimmung "Hafen" vorgenommen.

Textliche Festsetzung (2):

Sonstige Sondergebiete nach § 11 Abs. 2 BauNVO mit der allgemeinen Zweckbestimmung Hafen werden mit unterschiedlichen Nutzungsarten festgesetzt:

Sondergebiet Hafen 1 - Sport- und Freizeithafen (SO H 1):

Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen zum Zweck des Sport- und Freizeithafens.

Im Sondergebiet H 1 können ausnahmsweise zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Dienstwohnungen, die diesen Nutzungen zugeordnet und ihnen in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind.

Zur Untersetzung der Zweckbestimmung Hafen erfolgt die angestrebte Gliederung des Hafengeländes durch die differenzierte Festsetzung der jeweils zulässigen Nutzungen für die einzelnen Sondergebiete "Hafen". Dabei erfolgt die durchgängige Nummerierung von Nord nach Süd mit SO H 1 bis SO H 4.

Vorhaben und Nutzungen für diesen Zweck sind planungsrechtlich uneingeschränkt zulässig. Damit in Zusammenhang stehende Wohnnutzungen erhalten damit deutlich sekundären Charakter und sind der Zweckbestimmung Sport- und Freizeithafen nachgeordnet.

Sondergebiet Hafen 2 - Wirtschaftshafen (SO H 2):

Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen, die dem Hafenbetrieb und der Hafenverwaltung dienen. Darüber hinaus sind bauliche Vorhaben und Nutzungen zum Zwecke des Umschlags und der Lagerung von Stückgütern sowie von Massen- und Schüttgütern zulässig.

Im Sondergebiet H 2 können ausnahmsweise zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Dienstwohnungen, die diesen Nutzungen zugeordnet und ihnen in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind.

Das Sondergebiet Hafen 2 wird mit der Festsetzung der Nutzungsart Wirtschaftshafen eindeutig charakterisiert als gewerblicher Umschlagsort und Lagerplatz für Stück-, Massen- und Schüttgüter. In seiner Nutzung bestehen bezüglich dieser Funktionen keinerlei planungsrechtliche Einschränkungen.

Damit in Zusammenhang stehende und sich aus dem Hafenbetrieb ergebende Wohnnutzungen erhalten damit deutlich sekundären Charakter und sind der Zweckbestimmung Wirtschaftshafen in ihrer Größenordnung baulich und funktionell nachgeordnet.

Sondergebiet Hafen 3 - Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (SO H 3):

Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen, die der Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben der Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dienen.

Im Sondergebiet H 3 können ausnahmsweise zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie Dienstwohnungen, die diesen Nutzungen zugeordnet und ihnen in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind.

Die derzeitige Außenstelle Frankfurt (Oder) des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde ist damit am jetzigen Standort planungsrechtlich gesichert. Zur Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sind alle Vorhaben und Nutzungen, die diesem Ziel dienen, uneingeschränkt zulässig.

Damit in Zusammenhang stehende und sich aus den Verwaltungsaufgaben ergebende Wohnnutzungen sollen deutlich sekundären Charakter erhalten und der Zweckbestimmung Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in ihrer Größenordnung baulich und funktionell nachgeordnet sein.

Sondergebiet Hafen 4 – Anlegestelle Fahrgastschifffahrt (SO H 4):

Zulässig sind bauliche Vorhaben und Nutzungen, die dem Betrieb der Fahrgastschifffahrt dienen.

Bauliche Vorhaben und Nutzungen für gastronomische und touristische Dienstleistungen können zugelassen werden, wenn sie dieser Nutzung zugeordnet sind.

Am südlichen Ende des Bebauungsplangebietes ist eine Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt festgesetzt. Sie soll gleichzeitig als nördliches Ende der Stadtpromenade gastronomische und touristische Dienstleistungen anbieten können, wenn baulich bzw. funktionell eine Verbindung zur Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt besteht.

Die Anlegestelle selbst befindet sich (als schwimmfähiger Steg ausgebildet) in der planfestgestellten Fläche der Bundeswasserstraße Oder und wird deshalb im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

b) Gewerbegebiet (GE)

Im Bereich zwischen SO H 2 und SO H 3 wird ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO festgesetzt. Die Festsetzung ermöglicht die Fortschreibung der bestehenden Nutzung als Zuschlagstofflager und ermöglicht die Qualifizierung zu einem Gewerbegebiet ohne weitere planungsrechtlich einschränkende Ausnahmen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Die nach den §§ 16 bis 21 BauNVO festzusetzenden Kennziffern für das Maß der baulichen Nutzung gewährleisten eine Einordnung der Bauvorhaben in die angestrebte Eigenart des Gebietes einschließlich der benachbarten Nutzungen, wie sie im städtebaulichen Entwurf zum Bebauungsplan und im Flächennutzungsplan (Beschluss) dargestellt sind. Da es sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes weitestgehend um neu zu errichtende bauliche Anlagen ohne Anknüpfungspunkte an bestehende baulich-räumliche Situationen handelt, gelten als Orientierung einerseits vergleichbare, der Nutzungsart und -intensität entsprechende Sondergebiete und andererseits die Notwendigkeiten aus der Nutzung der Baugebiete selbst. Im Bebauungsplan wird sich auf die Festsetzung von GRZ bzw. Baugrenzen und der Höhe der baulichen Anlagen beschränkt.

Allerdings sind aus Gründen der städtebaulichen Ordnung und der notwendigen Erfordernisse des Betriebes in den Hafengebieten niedrigere GRZ-Werte festgesetzt, als es nach § 17 Abs. 1 für Sondergebiete maximal zulässig wäre.

a) Grundflächenzahl (GRZ) gemäß § 19 BauNVO

Für das Sondergebiet Sport- und Freizeithafen (SO H 1) ist aus Gründen der städtebaulichen Ordnung eine GRZ von 0,4 festgesetzt. Diese Festsetzung trägt der Lage des Sondergebietes am Wasser und am Landschaftsraum Rechnung.

Sondergebiete mit der Zweckbestimmung Hafen sind wie Industriegebiete (§ 9 BauNVO) zu behandeln, soweit es sich um den Wirtschaftshafen handelt. Für das Sondergebiet Wirtschaftshafen (SO H 2) ist eine GRZ-Obergrenze von 0,8 festgesetzt.

Für das Sondergebiet Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (SO H 3) ist aus Gründen der städtebaulichen Ordnung eine GRZ-Obergrenze von 0,4 festgesetzt.

Im Sondergebiet Anlegestelle Fahrgastschiffahrt (SO H 4) ist mit einer GRZ von 0,2 ein Maß der baulichen Nutzung festgesetzt, das der Inanspruchnahme dieses Gebietes für saisonbedingte Nutzungsperioden entspricht. Durch eine entsprechende Gestaltung dieses Bereichs soll der Charakter einer Frei- und Grünfläche gewahrt bleiben, wie sie im Flächennutzungsplan und in der Entwicklungskonzeption zur Oderpromenade dargestellt ist.

b) Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauNVO)

Für das Sondergebiet Sport- und Freizeithafen (SO H 1) ist eine maximale Höhe baulicher Anlagen von 32,50 m über HN festgesetzt. Damit wird ermöglicht, ausgehend von einer Hafenbetriebsebene von 23,50 m, Bauten bis zu einer Höhe von 9 m über Gelände zu errichten. Diese Festsetzung trägt einerseits den Erwartungen zu den dort vorzusehenden Baulichkeiten Rechnung und gestaltet andererseits den höhenmäßigen Übergang von Stadt zum Landschaftsraum an dieser exponierten Stelle.

In den Sondergebieten SO H 2 und SO H 3 gilt eine maximale Höhe baulicher Anlagen von 35,50 m über HN, was einer etwaigen Höhe über Gelände von 12 m (je nach Höhengniveau) entspricht. Für das Sondergebiet H 4 ist eine maximale Höhe baulicher Anlagen von 30,00 m über HN festgesetzt. Für das Gewerbegebiet (GE) ist eine maximale Höhe baulicher Anlagen von 35,50 m über HN festgesetzt, womit eine Angleichung an die Höhen in SO H 2 und H 3 erreicht wird.

6.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die Abgrenzung der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt durch die Festsetzung von Baugrenzen gemäß § 23 BauNVO. Diese definieren die Baufelder sowie die aus städtebaulichen und erschließungstechnischen Gründen von Bebauung freizuhaltenen Flächen. Baulinien werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

Sondergebiet Sport- und Freizeihafen (SO H 1):

Es ist ein Baufeld ausgewiesen, welches unter Beachtung eines Abstandsbereichs zu den angrenzenden öffentlichen Grünflächen eine zusammenhängend überbaubare Grundstücksfläche bietet. Das Nutzungsspektrum und die zu erwartenden Baulichkeiten sind in erster Linie auf die Hafennutzung bezogen, eine Bebauung bis an das Beckenufer wird zugelassen.

Sondergebiet Wirtschaftshafen (SO H 2):

Es ist ein Baufeld durch Baugrenzen festgesetzt, auf dem bauliche Vorhaben in Form von Gebäuden, Überdachungen, mobilen Schutzdächern und/oder Einhausungen errichtet werden können. Das Baufeld reicht bis an die Spundwand und gestattet Baulichkeiten bis an den Kai. Ausgenommen von Bebauung bleiben die Randbereiche des Baugebietes (Baufluchtversatz von 5 m) als Anschluss an die angrenzenden öffentlichen Grünflächen sowie das „Tor“ zum Hafen für die Ein- und Ausfahrbereiche, die Anrampung der internen Straße(n) zur verlängerten Hafenstraße.

Sondergebiet Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (SO H 3):

Es ist ein Baufeld festgesetzt, welches unter Beachtung eines Abstandsbereichs parallel zur Straßenbegrenzungslinie (3 m Versatz) eine zusammenhängend überbaubare Grundstücksfläche bietet. Damit entsteht eine weitgehende Flexibilität bei der Bebauung, wobei die schmale Form des Grundstücks und des Baufeldes bereits Grenzen setzt.

Sondergebiet Anlegestelle Fahrgastschifffahrt (SO H 4):

Das Sondergebiet SO weist ein Baufeld aus, welches mit der nördlichen Baugrenze an den Verkehrsberuhigten Bereich anschließt. Die Baugrenze nimmt die im benachbarten Wohngebiet ausgestaltete Bauflucht und Wegeanbindung auf. Das flächenmäßig bescheidene Baufeld wird für die Eigenart der Nutzung und die überwiegend saisonale Funktion als ausreichend betrachtet.

Gewerbegebiet (GE):

Die überbaubare Grundfläche des Gewerbegebietes ist durch Baugrenzen festgesetzt (Baufeld).

6.4 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

a) Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB

Zur Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz und zur Erschließung der gewerblichen und sonstigen Nutzer der Flächen und baulichen Anlagen innerhalb und außerhalb des Bebauungsplangebietes werden die verlängerte Hafenstraße (Planstraße A) und Am Deich (Planstraße B) neu angelegt. Notwendig sind ein umfassender Neubau beider Planstraßen und der verkehrlichen Nebenanlagen sowie insbesondere auch der Neubau und die Verlängerung der Gleisstrasse der Hafen-/ Industriebahn auf das Gelände des Wirtschaftshafens.

Mit diesem Erschließungsgerüst erhalten die wasserseitigen Nutzungen ihre Verknüpfung mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene.

Textliche Festsetzung (3):

Die im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsflächen und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Verkehrsberuhigter Bereich – der Straßengruppe Gemeindestraßen gelten mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr als öffentlich gewidmet. Der Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Frankfurt (Oder). (§ 6 Abs. 6 i.V. mit § 3 BbgStrG)

Im Bereich der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) und B (Am Deich) sowie für Flächen des Verkehrsberuhigten Bereiches ist der Erwerb bzw. die Zuordnung von privaten Flächen zur Überführung in öffentliche Verkehrsflächen notwendig. Die Festsetzung wird getroffen, um die ansonsten gesondert erforderlichen Widmungsverfügung durch die Straßenbaubehörde vorwegzunehmen.

Textliche Festsetzung (4):

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) wird eine Fahrbahnbreite von 6,5 m und ein kombinierten Rad-/Gehweg von 2,5 m festgesetzt.

Die verlängerte Hafenstraße als schwerlastfähige Erschließungsstraße erfüllt die Funktion, den gesamten gewerblichen Verkehr von und zum Hafen sowie den der gewerblichen Anrainer westlich des Geltungsbereiches aufzunehmen. Gleichzeitig stellt sie eine Anbindung der nördlich des Wendekreises möglichen späteren Bebauung sicher. Nach diesen Anforderungen, der Lage der Straße im Straßennetz und der bestehenden Situation ist von einer Straßenkategorie D IV (ausgebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgeblicher Verbindungsfunktion und eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen - EAE 85/95 -) auszugehen. Als Regelquerschnitt ist eine Fahrbahnbreite von maximal 6,5 m angegeben.

Der kombinierte Rad-/Gehweg ist in einer Breite von 2,5 m festgesetzt. Dies ergibt sich aus der notwendigen Führung des Radverkehrs in nördliche Richtung kombiniert mit dem Gehweg.

Als Funktionsquerschnitt wird vorgeschlagen (nicht festgesetzt), in südlicher Richtung einseitig auf der 6,5 m breiten Fahrbahn einen Mehrzweckstreifen von 1,5 m Breite zu markieren, der zur Führung des Radverkehrs in südliche Richtung, dem Ausweichen im Begegnungsfall LKW/LKW und zum kurzzeitigen Halten ausgestaltet wird. In nördlicher Richtung und damit östlich der Straße sind Radweg und Gehweg auf Grund des begrenzten Querschnitts zu kombinieren.

Zur Verhinderung der Überschwemmung und Verzögerung der Durchnässung der westlich anschließenden Gewerbegebiete im Hochwasserfall wird die Oberkante der Fahrbahnfläche der Planstraße A zwischen der Anbindung Hafestraße und "Wendeplatz" auf eine Höhe von mindestens 24,07 m über HN festgesetzt.

Dabei wird sich orientiert am 200-jährigem Hochwasser, das zwischen 23,79 m über HN (bei Oder-Km 585,0) und 23,50 m über HN (bei Oder-Km 586,0) liegt.

Textliche Festsetzung (5):

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Planstraße B (Am Deich) wird eine Fahrbahnbreite von 5,5 m und ein einseitiger Gehweg von 2,5 m festgesetzt.

Die Straße Am Deich dient dem Anliegerverkehr innerhalb bebauter Gebiete und besitzt eine maßgebliche Erschließungsfunktion. Sie ist der Straßenkategorie E V der EAE 85/95 zuzurechnen. Die Festsetzungen von 5,5 m Fahrbahnbreite und einem einseitigen Gehweg tragen in dieser Stadtrand- und Sackgassenlage diesen Anforderungen Rechnung. Beide neu anzulegenden Plätze - der "Wendeplatz" am nördlichen Ende der verlängerten Hafestraße und der kleine Platz vor der Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt (Verkehrsberuhigter Bereich) im Süden - sind als Plätze mit besonderer städtebaulicher Gestaltqualität zu entwerfen; sie sind nach der Entwicklung der tangierenden Bereiche die Orte mit der größten öffentlichen Inanspruchnahme.

Zur Verhinderung der Überschwemmung und Verzögerung der Durchnässung im Hochwasserfall und in südlicher Fortsetzung des Leitdeiches wird die Planstraße B (Am Deich) zwischen "Wendeplatz" und Leitdeich auf eine Höhe von mindestens 24,07 m über HN festgesetzt.

Dabei wird sich orientiert an der Hochwasserschutzkonzeption der Stadt Frankfurt (Oder).

b) Gleisanlagen der Hafenbahn/Industriebahn gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Bestandteil des Bebauungsplanes sind Festsetzungen zur Hafenbahn/Industriebahn, die sich entlang der Planstraße A und nach Süden bis auf Höhe der Anlegestelle erstreckt. Damit soll gewährleistet werden, dass innerhalb der festgesetzten Flächen für Bahnanlagen die vorhandene Trasse und Anschlussgleise für die gewerblichen Anrainer neu angelegt werden können (insbesondere zum Anschluss des Wirtschaftshafens).

Die Überfahrbarkeit der Gleisanlagen regeln die textlichen Festsetzungen (6) und (7) im Kapitel 6.6 zu Geh-, Fahr- und Leitungsrechten.

6.5 Wasserflächen

Ein unmittelbarer Nutzungszusammenhang besteht zwischen den landseitigen Sondergebietsflächen der allgemeinen Zweckbestimmung Hafen und den zugehörigen Wasserflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB. In der derzeitigen Landfläche der ehemaligen WGT-Liegenschaft wird eine neue Wasserfläche mit der allgemeinen Zweckbestimmung Hafen und der besonderen Zweckbestimmung H 1 ausgewiesen.

Während das Wirtschaftshafenprojekt als Ganzes Bestandteil der Planfeststellung war, entfaltete die Planfeststellung ihre Konzentrationswirkung nur auf die Errichtung des Gewässers, d.h. des Hafenbeckens einschließlich der Spundwand, Verankerungen etc. Die durch die Abgrabung der Halbinsel entstehende Wasserfläche für die Wendestelle ist ebenfalls Bestandteil der Planfeststellung durch die Obere Wasserbehörde.

Die nachrichtlich übernommene „Planfestgestellte Wasserfläche Bundeswasserstraße Oder“ sowie das geplante Hafenbecken für den Wirtschaftshafen sind nicht Gegenstand von Festsetzungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB.

Textliche Festsetzung (8):

Die Wasserfläche H W 1 – Zweckbestimmung Sport- und Freizeithafen - dient dem Anlegen von Sport- und Freizeitbooten.

Sie wird landseitig begrenzt durch eine Uferlinie, die sich zwischen den Punkten A bis F (Linie des mittleren Wasserstandes) erstreckt. Zwischen den Punkten D, E und F ist die Begrenzung des Wasserbeckens als naturnahe Uferböschung auszubilden.

Die Wasserfläche H W 1 setzt die wasserseitige Nutzung des Sport- und Freizeithafens fest. Auf eine weitergehende Festsetzungen von Anlagen innerhalb des Hafenbeckens selbst wird im Bebauungsplan verzichtet, um eine größere Flexibilität bei der Gestaltung der Liegeplätze, Steganlagen und Beckenränder nach ingenieurtechnischen Gesichtspunkten sowie hinsichtlich genehmigungsrechtlicher sowie wirtschaftlicher Aspekte zu sichern. Lediglich die nördliche und östliche Begrenzung des Wasserbeckens (Punkte D, E und F) erhalten eine diesbezügliche Festsetzung und sollen als naturnahes Ufer ausgebildet werden, um den Übergang zur privaten Grünfläche und den Landschaftsraum auszubilden. Die wasserbautechnische Anlage des Ufers muß eine bis an den Wasserspiegel heranreichende Begrünung der Uferzone zulassen.

Was die bisherigen und zukünftigen Nutzungen der Wasserflächen durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde betrifft, so liegen diese vollständig in der "Planfestgestellten Bundeswasserstraße Oder" und werden damit nicht im Bebauungsplan festgesetzt.

Dies gilt auch für die Wasserfläche der Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt (SO H 4), die außerhalb der Rechtskraft des Bebauungsplan liegt. Der Standort für einen ggf. mobilen, schwimmfähigen Anlegesteg als Teil einer Projektplanung ist dann einer fachplanerischen Beurteilung zu unterziehen.

6.6 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

a) *Mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche gemäß § 9 Abs.1 Nr. 21 BauGB*

Die Halbinsel ist als private Grünfläche festgesetzt. Das Befahren und Begehen ist für die ansässigen Behörden für die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben gewährleistet. Um den Bürgern die Zugänglichkeit zur Halbinsel zu ermöglichen, wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Nicht festgesetzt wird die konkrete Gestaltung des Weges (Breite, Beschaffenheit.), weil dies Gegenstand der privatrechtlichen Übereinkunft zwischen Kommune und Eigentümer(n) ist.

Die Nutzungsrechte der Eigentümer der Halbinsel wie auch die Zulässigkeit, zum Zwecke der Ausübung schifffahrtsrelevanter Wartungsarbeiten, die Halbinsel mit entsprechenden Nutzfahrzeugen zu befahren, bleiben von diesen Festsetzungen unberührt. Dies betrifft auch die Aufgaben des Bundesgrenzschutzes, der die Wege im Bereich der Bundesgrenze mit Kfz jederzeit und sicher befahren können muss.

b) *Mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche gemäß § 9 Abs.1 Nr. 21 BauGB.*

Das Sondergebiet SO H 4 wird in seinen östlichen Teilen mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit belegt. Damit wird die Fortführung der Oderpromenade gewährleistet und der Übergang zur öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Verkehrsberuhigter Bereich – für Fußgänger hergestellt. Da die Oderpromenade künftig einen Teil des Oder-Neiße- Radweges darstellt, wird auch ein Radfahrrecht gesichert.

c) *Mit einem Fahrrecht zu belastende Fläche zugunsten von Fahrzeugen für Wartung und Pflege der Hochwasserschutzanlagen und zur Befahrung im Hochwasserfall gemäß § 9 Abs.1 Nr. 21 BauGB.*

Die öffentliche Grünanlage am nördlichen Ende des Deichweges soll die Grenze des städtisch genutzten Raumes markieren und den Verkehrsweg Am Deich vom Leitdeich verkehrlich trennen. Um die Überfahrung der Grünfläche für einen eingeschränkten Nutzerkreis zu gewährleisten, wird diese Festsetzung getroffen. Maßnahmen, die primär (Baumaßnahmen) und sekundär (Pflegearbeiten, Kontrolle) dem Hochwasserschutz dienen und ein Befahren notwendig machen, sollen uneingeschränkt vonstatten gehen können, einschließlich der Befahrbarkeit im Hochwasserfall. Der unmittelbar nördlich anschließende Hochwasserschutz-Lagerplatz soll ungehindert, aber ausschließlich für diese Zwecke befahrbar sein.

d) *Mit einem Leitungsrecht zugunsten des Entsorgungsträgers zu belastende Fläche gemäß § 9 Abs.1 Nr. 21 BauGB*

Sowohl im Bereich des SO H 2 als auch des Gewerbegebietes und des SO H 3 verläuft eine Abwasserleitung der FWA Frankfurt (Oder). Diese ist in ihrem Bestand und Betrieb zu sichern, da eine Verlagerung in den öffentlichen Straßenraum aus technischen und Kostengründen ausscheidet. Das Leitungsrecht zugunsten des Entsorgungsträgers sichert der FWA eine Fläche beidseitig der Mittelachse der Abwasserleitung, zu Fragen der Überbaubarkeit sind Abstimmungen des Eigentümers mit der FWA zu führen

e) *Überfahrrecht gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB*

Textliche Festsetzung (6):

Im Abschnitt A der Hafenbahn/Industriebahn ist die Überführung der Gleisanlagen von der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) aus für Zufahrten auf die westlich anschließenden, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegenden Grundstücke zugunsten deren Eigentümer und Nutzer zu gewährleisten. Dabei ist für jedes Grundstück eine Überfahrt von jeweils 6 m zu sichern.

Die Festsetzung räumt den angrenzenden Grundstücken ein Überfahrrecht über die Hafenbahn ein, ohne bereits genaue Lagevorgaben zu machen. Eine lagegenaue Kennzeichnung wird planungsrechtlich nicht festgesetzt, weil damit den nicht zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes gehörenden Flächen westlich der Bahnanlagen enge Spielräume der Entwicklung auferlegt und eventuellen planerischen Konkretisierungen vorgegriffen würde.

Textliche Festsetzung (7):

Im Abschnitt B der Hafenbahn/Industriebahn und der parallelen, westlich der Hafenbahntrasse liegenden öffentlichen Grünfläche ist die Überführung der Gleis- und Grünanlagen von der Planstraße A (verlängerte Hafenstraße) aus für Zufahrten auf die westlich anschließenden, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans liegenden Grundstücke zugunsten deren Eigentümer und Nutzer zu gewährleisten. Dabei ist für jedes Grundstück eine Überfahrt von jeweils 6 m zu sichern.

Die Festsetzung räumt den angrenzenden Grundstücken ein Überfahrrecht über die Hafen-/Industriebahn und die parallel verlaufende öffentliche Grünfläche ein, ohne bereits genaue Lagevorgaben zu machen. Eine lagegenaue Kennzeichnung wird planungsrechtlich nicht festgesetzt, weil damit den nicht zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes gehörenden Flächen westlich der Bahnanlagen enge Spielräume der Entwicklung auferlegt und eventuellen planerischen Konkretisierungen vorgegriffen würde.

6.7 Öffentliche und private Grünflächen

Die überwiegende Nutzung des landseitigen Teiles des Geltungsbereiches als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafen bzw. als Gewerbegebiet bringt es mit sich, dass große Flächen in baulicher und sonstiger Weise intensiv genutzt und stärker versiegelt werden. Vor diesem Hintergrund soll die Ausweisung von Grünflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB und sonstigen nicht überbaubaren Flächen anteilig einen ökologischen und stadträumlichen Ausgleich sichern. (vgl. Flächengrößen in Tabelle Flächenbilanz I)

a) *Öffentliche Grünflächen*

Die öffentliche Grünanlage am nördlichen Ende des Deichweges markiert die Grenze des städtisch genutzten Raumes und bildet den Übergang zum Landschaftsraum Oderwiesen. Die öffentlichen Grünflächen begleiten von Norden nach Süden die Planstraße B (Am Deich), sie sollen mehr als das übliche Straßenbegleitgrün eine deutliche Grünverbindung markieren und gleichzeitig die intensiv genutzten Flächen abschirmen.

Die dem Wirtschaftshafen vorgelagerten Bereich vorhandene Vegetationsinsel mit Baumbestand ist zu erhalten. Hier erfolgt die Vernetzung mit den Vegetationsarealen südlich des Alten Schlachthofes (Bebauungsplan BP-08-003).

Zwischen Sondergebiet H 2 und Gewerbegebiet GE wird durch die öffentliche Grünfläche der Zugang zum Winterhafen für die Allgemeinheit ermöglicht und die Vegetation vom Oderhang bis an die Uferkante des Winterhafens geführt.

Entlang der Planstraße A (verlängerte Hafestraße) und der Hafen-/Industriebahn werden öffentliche Grünflächen festgesetzt (mittlere Breite 4,5 bis 5 m), die gleichzeitig den Geländeversatz zu den westlich anschließenden Grundstücken (außerhalb des Bebauungsplans) aufnehmen. Ebenso wird an der Gleiskrümme der Hafen-/Industriebahn eine öffentliche Grünfläche (mittlere Breite 4 m) festgesetzt, um die Hafen-/Industriebahntrasse gestalterisch ins Umfeld einzubinden. Am verkehrsberuhigten Bereich nördlich von SO H 4 wird durch eine öffentliche Grünfläche der Übergang zum Uferbereich der Oder und zur (privaten) Halbinsel gebildet.

b) Private Grünflächen

Von landschaftsräumlich großer Bedeutung ist auf Grund ihrer Größenordnung die Halbinsel als private Grünfläche. Die Einzigartigkeit der Naturlandschaft lässt nur eine behutsame Nutzung zu. Die Begehrbarkeit durch die Allgemeinheit soll ermöglicht, aber nicht befördert werden. Die private Nutzung bleibt auf die Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben beschränkt. Die baulichen Anlagen genießen Bestandsschutz. Sobald diese Anlagen nicht mehr benötigt werden, sollen die betreffenden Flächen in Grünflächen umgewandelt werden (vgl. auch die besonderen Hinweise in 5.2 zur Pflege der Grünfläche).

Die private Grünfläche im Norden des Freizeithafens schließt das zugeordnete Baufeld SO H 1 gestalterisch ab und markiert den Übergang zum Landschaftsraum. Es wird die Landzunge, die das Hafenbecken umschließt und soweit nicht durch Hochwasserschutzauflagen eingeschränkt, als Grünraum mit Bepflanzungsbindungen genutzt. Private Grünflächen ergeben sich mit der Abflachung der Böschung von Planstraße A zum Winterhafen-Becken im Bereich südlich der WSA-Außenstelle und weiter südlicher im Übergang zur Halbinsel.

6.8 Übernahme von Festsetzungen und von Hinweisen ohne Festsetzungscharakter aus dem Grünordnungsplan

a) Festsetzungen

Die landschaftspflegerischen Festsetzungen dienen dazu, das Planungsgebiet sowohl in seiner landschaftsökologischen (Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes) als auch in seiner landschaftsästhetischen (Landschafts- bzw. Ortsbild) Wertigkeit dauerhaft zu erhalten bzw. zu steigern. Mit den Festsetzungen von Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a/b BauGB) wird den Forderungen der Naturschutzgesetzgebung Rechnung getragen.

Die Darstellungen des GOP bezüglich dieser Flächen entsprechen der städtebaulichen Neuordnungskonzeption einerseits mit einer Nord-Süd-Grünvernetzung entlang der Planstraße B (Am Deich), der Planstraße A (verlängerte Hafestraße) und der Bahntrasse und andererseits mit der Ausbildung eines Übergangs vom Stadt- zum Landschaftsraum. Dafür sind die entsprechenden öffentlichen Grünflächen mit Pflanzbindungen belegt, wie auch die private Grünfläche im Norden des Geltungsbereichs des B-Plans, die Sondergebietsfläche SO H 1 und die öffentliche Straßenverkehrsfläche der Planstraße B (Am Deich).

Textliche Festsetzungen (9), (10) und (11)

(9) Die Flächen zum Anpflanzen auf den öffentlichen Grünflächen sind mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste A zu bepflanzen. Der Pflanzabstand darf maximal 1,50 m x 1,50 m betragen.

(10) Die Flächen zum Anpflanzen innerhalb der privaten Grünfläche sind
a) entlang der Nordgrenze des Bebauungsplangebietes als Gehölzpflanzungen als Immissions- und Sichtschutz mit Baum- und Straucharten der Pflanzliste A, Pflanzabstand maximal 1,20 x 1,20 m, und
b) sonst mit Baumarten der Pflanzliste B, Pflanzabstand 1 Baum je 60 m² Fläche, zu bepflanzen.

(11) Im Sondergebiet H 1 ist pro 250 qm nicht überbaubarer bzw. nicht mit Pflanzbindung versehener Grundstücksfläche ein Baum der Pflanzliste B zu pflanzen. Vorhandener Baumabstand kann angerechnet werden.

Zur Sicherung der Erschließung angrenzender Grundstücke sind Unterbrechungen des Feldgehölzpflanzungen zulässig. (siehe Festsetzungen (6) und (7)). Die zu den Flächen zum Anpflanzen gehörigen Pflanzlisten verweisen auf ortstypische Baum- und Straucharten und sind Bestandteil der textlichen Festsetzungen.

Textliche Festsetzung (12)

Innerhalb der Verkehrsfläche der Planstraße B sind in durchschnittlich 9 m Abstand (mindestens 7 m, maximal 11 m) einzeilig Bäume in einem Pflanzstreifen von mindestens 3 m Breite zu pflanzen. Es sind hochstämmige Bäume der Arten der Pflanzliste B mit einem Stammumfang von mindestens 16/18 cm zu verwenden.

Die Festsetzung definiert Standorte für Baumreihen auf der Planstraße B (Am Deich) und im Sondergebiet SO H 4 (Fortführung der südlich angrenzenden Promenade).

Das Sondergebiet H 1 mit der Zweckbestimmung für den Behörden- und Freizeithafen weist auf Grund der niedrigen GRZ und der Festsetzung von nicht überbaubaren Flächen ausreichend Platz für eine qualitativ hochwertige gärtnerische Gestaltung der Freiflächen auf. Die Pflanzlisten aus dem GOP sind Teil der Festsetzungen im Bebauungsplan.

b) Hinweise auf Festsetzungen von Ersatzmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans

Die nachfolgende Hinweise enthalten Festsetzungen des Grünordnungsplans zu landschaftspflegerischen Maßnahmen (Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft [§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB]) außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplangebietes, deren Durchführung zur Sicherung und Aufwertung von Natur und Landschaft erforderlich sind. Die Durchführung der Ersatzmaßnahmen ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durch die Stadt Frankfurt (Oder) rechtzeitig und verbindlich zu sichern.

Hinweis H 1:

Als Ersatzmaßnahme ist außerhalb des Bebauungsplangebietes die Offenlegung und Renaturierung des verrohrten Nuhnefließes im Abschnitt Ludwig-Feuerbach-Straße (Flur 14, Flurstück 113) mit naturnahen Uferstreifen herzustellen und als Initialpflanzung mit Arten der Pflanzliste C zu bepflanzen.

Hinweis H 2:

Als Ersatzmaßnahme außerhalb des Bebauungsplangebietes sind im Randbereich der Deponie (Flur 1, Flurstücke 267, 268 und 269) Baum- und Straucharten der Pflanzliste B als Gehölzriegel und –gruppen als Sichtschutz und Aufwertung des Landschaftsbildes zu pflanzen. Der Pflanzabstand soll 1,5 m x 1,5 m nicht überschreiten.

c) Hinweise auf die Verwendung einheimischer Baum- und Straucharten

Um die ökologische Wertigkeit der Pflanzungen im Planungsgebiet zu erhöhen, sollen sich Ersatz- und Ausgleichspflanzungen aus den einheimischen Baum- und Straucharten der nachstehenden Pflanzlisten zusammensetzen (vgl. 5.2).

6.9 Nachrichtliche Übernahmen

Es werden gemäß § 9 Abs.6 BauGB nachrichtlich übernommen:

- a) Planfestgestellte Bundeswasserstraße Oder
- b) Planfestgestellter Hafen Frankfurt (Oder)

Hierbei erfolgt die Ausweisung der Grenze der "Planfestgestellten Fläche der Bundeswasserstraße Oder" nach der Linie des mittleren Wasserstandes. Die Grenze des planfestgestellten Hafens umfasst die neue Wasserfläche und die wassertechnischen Bauwerke des Hafens (Planfeststellungsbeschluss vom 5.12.2000 - Reg.-Nr. OWB-4-PFB-1/00, bekannt gemacht im Amtsblatt für die Stadt Frankfurt (Oder) Nr. 12 / 2000). Innerhalb dieser Grenzen werden keine Festsetzungen sondern lediglich Bestandsdarstellungen getroffen.

7 Auswirkungen des Bebauungsplanes

Bei der Realisierung der Vorhaben, für die der Bebauungsplan die planungsrechtlichen Grundlagen schafft, wird sich die städtebauliche und nutzungsstrukturelle Situation in diesem Teil der Lebuser Vorstadt in umfassender Weise verändern. Der Neubau der Hafenbecken, die landseitigen Anlagen für den Betrieb des Wirtschaftsbollwerks und des Sport- und Freizeithafens, der Bau einer neuen Erschließungsstraße, die Weiterführung der Uferpromenade zur Halbinsel werden eine völlige Neugestaltung der bisher vernachlässigten Uferzone bewirken. Damit werden gleichzeitig auch Entwicklungschancen für die jetzt weitgehend untergenutzten und brachliegenden Gewerbe- und Industriearale an der Herbert-Jensch-Straße eröffnet und der gesamte Bereich deutlich aufgewertet. Mit der Entwicklung dieser Baulichkeiten wird eine Sanierung der mit Schadstoffen belasteten Flächen einhergehen. Die Neuordnung im Geltungsbereich stellt zwar durch die hoch- und wasserbaulichen Maßnahmen einen Eingriff in Natur und Umwelt dar, der jedoch sowohl städtebaulich als auch landschaftsplanerisch vertretbar (und Neuanlagen auf "grüner Wiese" vorzuziehen) und notwendig ist und mit angemessenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert wird.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan sind mit den städtebaulichen Entwicklungen in den angrenzenden Bereichen abgestimmt; die Durchführung der einzelnen Vorhaben ist auch in Abschnitten und Ausbaustufen, wie beim Wirtschaftshafen vorgesehen, vorstellbar.

7.1 Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist insgesamt 282.590 m² groß. Die Tabelle 3 stellt die jeweiligen Baugebiets-Flächen dar (insgesamt 60.690 m²). Tabelle 4 (folgende Seite) umfasst alle Arten der Nutzung und benennt dazu absolute Flächengrößen und deren Flächenanteile am gesamten Plangebiet.

Tabelle 3: Flächenbilanz für die Baugebiete

Baugebiete	m ²	GRZ Festsetzung	Bemerkung	Baufelder m ²	Baufeld in % der Bau- gebiete	Bemerkung
Sport- u. Freizeithf	9.540	0.4		7.610	0,73	
Wirtschaftshafen	36.970	0.8	nicht überbaubar	30.730		AW-Kanal
				1.220		
				29.510	0,80	
Gewerbegebiet	6.240	0.8	nicht überbaubar	5.030		AW-Kanal
				910		
				4.120	0,66	
WSA Eberswalde	5.740	0.4	nicht überbaubar.	4.410		AW-Kanal
				1.425		
				2.985	0,52	
Anlegestelle	2.200	0.2		1.090	0,49	
Summe Baugebiete	60.690 100,0%		Summe überbaubar	45.315	74,7%	

Tabelle 4: Flächenbilanz nach Nutzungsarten

Art der Nutzung		Bezeichnung	Fläche in m ²	Anteil in %	Bemerkung
Baugebiete	H 1	Sport- und Freizeithafen	9.540		
	H 2	Wirtschaftshafen	36.970		
	GE	Gewerbegebiet	6.240		
	H 3	WSA Eberswalde, Außenstelle Ff(O)	5.740		
	H 4	Anlegestelle	2.200		
		Summe Baugebiete	60.690	21,7	
Wasser- flächen	W 1	Wasserflächen Sport- u. Freizeithafen	7.460		
	W 2	Wasserflächen Wirtschaftshafen	7.240		
	W 3	Wasserfl. Wendekreis-Abaggerung	300	5,3	Wasserfl. neu
	W 4.1	Wfl. planfestgestellt, Winterhafen	70.870		
	W 4.2	Wfl. planfestgestellt, Oder/Buhnen	15.660		
		Summe Wasserfl. planfestgestellt	86.530	31,0	Wasser planfg.
		Summe Wasserflächen insgesamt	101.230	36,3	
Verkehrs- flächen	V 1	Deichweg (Tb 1)	4.650		
	V 2	verl. Hafenstr. mit Wendeplatz (Tb 2)	4.055		
	V 3	verlängerte Hafenstraße (Tb 3)	4.230		
	V 4.1	verlängerte Hafenstraße (Tb 4)	2.880		
	V 4.2	Inselzugang, VbBereich (Tb 4)	1.550		
		Summe Verkehrsfläche Straße	17.365	6,2	Straße
	B 2	Hafenbahn (Tb 2)	1.770		
	B 3.1	Hafenbahn (Tb 3)	1.540		
	B 3.2	Hafenbahn (Tb 3)	715		
	B 4.1	Hafenbahn (Tb 4)	1205		
	B 4.2	Hafenbahn, Krümme (Tb 4)	795		
		Summe Bahnanlagen	3.460	1,2	Hafenbahn
		Summe Verkehrsflächen	20.825	7,4	
	öffentliche Grünanlagen	G 1.1	Übergang Deichweg - Leitdeich (Tb 1)	280	
G 1.2		Am Deich (Tb 1)	1.500		
G 2.1		Am Deich (Tb 2)	1.285		
G 2.2		Am Deich, Dreieck (Tb 2)	1.515		
G 2.3		An verl. Hafenstr. - Wäldchen (Tb 2)	2.285		
G 2.4		Im Winterhafen-Knick (Tb 2)	2.680		
G 3		An verl. Hafenstraße (Tb 3)	815		
G 4.1		An verl. Hafenstraße (Tb 4)	1.080		
G 4.2		An der Gleiskrümme (Tb 4)	575		
G 4.3		Inselzugang (Tb 4)	240		
		Summe öff. Grünflächen	12.255	4,5	
Private Grünflächen	G 1.3	Freizeithafen-Mantel (Tb 1)	9.460		
	G 4.4	Uferböschung Hafenstraße (Tb 4)	3.590		
	G 4.5	An Slipanlage (Tb 4)	440		
	G 4.6	Halbinsel (Tb 4)	74.100		
		Summe priv. Grünfl. ohne Halbinsel	9.580	3,4	ohne Halbinsel
		Summe private Grünfläche.	87.590	30,1	mit Halbinsel
Summe B-Plan errechnet			282.590		
			~28,3 ha	100,0	B-Plan-Gebiet

7.2 Bodenordnung

Der Bebauungsplan bildet die Grundlage für die erforderliche Grundstücksneuordnung, um aus der bestehenden Gemengelage unterschiedlicher Eigentumstitel und Verfügungsberechtigungen bebaubare und für die Bewirtschaftung geeignete Grundstücke zu bilden.

Da aber erst nach Klärung der Rechtsform und Ausgestaltung der Betreibergesellschaften für die verschiedenen Hafennutzungen und nach den Gegebenheiten des Grundstückserwerbs eine definitive Flurstücksneuordnung durchgeführt werden kann, sind neue Grundstücksgrenzen nicht dargestellt, ergeben sich jedoch aus den teilweise neu definierten Abgrenzungen der Baugebiete (insbesondere Wirtschaftshafen) und (öffentlichen) Verkehrs- bzw. Grünflächen.

7.3 Überschlägige Kostenermittlung

Im Rahmen der Voruntersuchungen über die Zweckmäßigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wurden Kostengruppen für die vorgesehenen Vorhaben ermittelt. Die umfangreichsten Maßnahmen mit den höchsten Kosten liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Gleichzeitig werden durch die erheblichen baulichen Veränderungen, die durch die Neuanlage der Hafenbecken verursacht werden, auch naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich, die teilweise außerhalb des Geltungsbereiches lokalisiert wurden.

Im "Arbeitskreis Winterhafen" als begleitende Ämterrunde zum Wirtschaftshafenprojekt, und damit zu allen begleitenden Vorhaben (Straße, Gleis, Hochwasserschutz etc.) wurden Kostenrahmen abgesteckt und Projektkosten präzisiert (siehe folgende Tabelle)

Nicht aufgeführt sind die Kosten für die interne Erschließung der landseitigen (privater) Flächen und für die Hochbaumaßnahmen. Unberücksichtigt bleiben auch die Kosten für weitere Fachplanungen und die Erweiterung der stadtechnischen Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund stellt die folgende Auflistung eine grobe Schätzung dar, die im Zuge der weiteren Planung zu konkretisieren ist.

1.1	Wirtschaftshafen 1. Bauabschnitt, ohne Baunebenk.	(1)	7.110.000	EUR
1.2	Wirtschaftshafen A+E-Maßnahmen, Baunebenkosten	(1)	1.636.000	EUR
	<i>Summe 1</i>		<i>8.746.000</i>	EUR
2.1	Verlängerte Hafenstraße (Planstraße A), o. BauNk.	(1)	1.960.000	EUR
2.2	Gleisbau Verlängerte Hafenstraße	(1)	1.176.000	EUR
2.3	Grunderwerb für Hafenstr/Gleis/Grün (~2.150m ²)	(2)	~51.000	EUR
2.4	Am Deich (Planstraße B)	(3)	~767.000	EUR
	<i>Summe 2</i>		<i>3.954.000</i>	EUR
3.0	Sport- und Freizeithafen	(3)	~1.790.000	EUR
	<i>Summe 3</i>		<i>~1.790.000</i>	EUR
4.1	A+E-Maßnahme Anpflanzen Feldgehölze	(4)	317.000	EUR
4.2	A+E-Maßnahme Anpflanzen Bäume	(4)	72.000	EUR
4.3	A+E-Maßnahme Nuhnefließ	(4)	410.000	EUR
	<i>Summe 4</i>		<i>799.000</i>	EUR
	<i>Summe 1, 2, 3, 4</i>		<i>15.289.000</i>	EUR

Quellen (1) Arbeitskreis Winterhafen (2) gemittelte Ausgangswerte VU Entwicklungsmaßnahme Winterhafen 1997 (3) geschätzt (4) GOP zum BP-Winterhafen (7.7-009)

Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Ersetzung von Zinssätzen vom 05.04.2002, BGBl. I S. 1250)

Bauleitplanung und Landschaftsplanung. Gemeinsamer Erlaß des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [des Landes Brandenburg] vom 29. April 1997 (ABl. S. 410)

Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) i.d.F. vom 25.03.1998 (GVBl. I S. 82)

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I. S. 880), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502)

Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der derzeitigen Bekanntmachung vom 4. November 1998 (BGBl. I S. 3294)

Empfehlung zu den Abständen zwischen Industrie-/Gewerbegebieten sowie Hochspannungsfreileitungen/Funksendestellen und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung unter den Aspekten des Immissionsschutzes (Abstandsleitlinie) des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung [des Landes Brandenburg] vom 6. Juni 1995 (ABl. S. 590)

Gemeindeordnung für das Land Brandenburg (Gemeindeordnung - GO) vom 15. Oktober 1993 (GVBl. I. S. 398), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen kommunaler Daseinsvorsorge im Land Brandenburg vom 07. April 1999 (GVBl. I S. 90)

Gesetz über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg (Brandenburgisches Naturschutzgesetz - BbgNatSchG) vom 25. Juni 1992 (GVBl. I S. 208), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung der Brandenburgischen Bauordnung und anderer Gesetze vom 18. Dezember 1997 (GVBl. I S. 124)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Sept. 1998 (BGBl. I S. 2994).

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 1080), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27.7.2001 (BGBl. I S. 1950)

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1986 (BGBl. I S. 1529), geändert durch das Gesetz vom 30.04.1998 (BGBl. I S. 823)

Raumordnungsgesetz (ROG) in der Neufassung vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2102), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 15.12.1997 (BGBl. I S. 2902)

Verordnung zu § 6a Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes (Raumordnungsverordnung - RoV) vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)