STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

TEIL 1: ERLÄUTERUNGEN

AUFGABENSTELLUNG

ARBEITSGRUNDLAGEN

ORTSGESCHICHTE

WOHNEN

GEWERBE

ZENTRUM / EINZELHANDEL

GEMEINBEDARF / KULTUR

VERKEHRSSTRUKTUR

- STRASSENVERKEHR
- ÖPNV
- BAHNVERKEHR
- RADVERKEHR
- FUSSVERKEHR
- REIT- UND FAHRWEGE
- LAND- UND FORSTVERKEHR

STADTTECHNISCHE VERSORGUNG

GRÜNSTRUKTUR

ZUSAMMENFASSUNG DER PLANUNGS-ANSÄTZE UND DARSTELLUNG DER PLANUNGSZIELE

- STÄDTEBAULICHE STRUKTUR
- VERKEHRSSTRUKTUR
- GRÜNSTRUKTUR
- OT-TEILGEBIETE
- ORTSTEILZENTRUM
- EINRICHTUNGEN DES GEMEINBEDARFS
- WOHNGEBIETE
- MISCHGEBIETE
- GEWERBEGEBIETE
- KENNZAHLEN ZUM PLANGEBIET

TEIL 2: KARTEN UND PLÄNE

ÜBERSICHTSPLAN

TOP. KARTE DER GEGEND UM FRANKFURT(O) 1848

KÖNIGL. PREUSSISCHE LANDESAUFNAHME 1894/96

ÜBERSICHTSPLAN DER PLANGEBIETSGRENZEN

LUFTBILD (AUFNAHME 1998)

ÜBERSICHT DER TEILGEBIETE

ÜBERSICHT TEILGEBIETSPLANUNGEN

LAGE ZENTRUMSRELEVANTER BZW. ÖFFENTL. EINRICHTUNGEN

BAUSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE

VERKEHRSSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE

ÜBERSICHT LEITUNGSBESTAND

GRÜNSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE UND POTENTIALE

VERKEHRSSTRUKTUR FRANKFURT(O) SÜDWEST (MASSSTAB IM ORIGINAL 1:10000)

RAHMENPLAN (MASSSTAB IM ORIGINAL 1:2000)

ORTSTEIL-ZENTRUM (AUSSCHNITT RAHMENPLAN)

MASSNAHMEPLAN

TEIL 3: FOTODOKUMENTATION

LUFTBILD (AUFNAHME 1998)

ÜBERSICHT DER TEILGEBIETE

ORTSTEIL-ZENTRUM, GUTSPARK, KIRCHHOF

TEILGEBIET W1 – WOLFSWEG

TEILGEBIET W2 – WOHNBLÖCKE WILDBAHN

TEILGEBIET W3 – AN DER WILDBAHN

TEILGEBIET M2 – LINDOWER WEG

TEILGEBIET M3 – APFEL-, BIRNENWEG

TEILGEBIET M5 – BAUERNHILFE

TEILGEBIET M6 – AM KLINIKUM

TEILGEBIET G1/M1 – MARKENDORF I

TEILGEBIET G2/M4 – MARKENDORF MITTE

PLANFELD P1 – SPORTPLATZ, PLANTAGEN

PLANFELD P3 – AM WALDRAND

TEILGEBIET KG – KLEINGARTENANLAGE

ORTSRAND – OBSTPRODUKTION, WALD

TEIL 1: ERLÄUTERUNGEN

AUFGABENSTELLUNG

ARBEITSGRUNDLAGEN

ORTSGESCHICHTE

WOHNEN

GEWERBE

ZENTRUM / EINZELHANDEL

GEMEINBEDARF / KULTUR

VERKEHRSSTRUKTUR

- **STRASSENVERKEHR**
- **ÖPNV**
- **BAHNVERKEHR**
- **RADVERKEHR**
- **FUSSVERKEHR**
- **REIT- UND FAHRWEGE**
- **LAND- UND FORSTVERKEHR**

STADTTECHNISCHE VERSORGUNG

GRÜNSTRUKTUR

ZUSAMMENFASSUNG DER PLANUNGS-ANSÄTZE UND DARSTELLUNG DER PLANUNGSZIELE

- **STÄDTEBAULICHE STRUKTUR**
- **VERKEHRSSTRUKTUR**
- **GRÜNSTRUKTUR**
- **OT-TEILGEBIETE**
- **ORTSTEILZENTRUM**
- **EINRICHTUNGEN DES GEMEINBEDARFS**
- **WOHNGEBIETE**
- **MISCHGEBIETE**
- **GEWERBEGEBIETE**
- **KENNZAHLEN ZUM PLANGEBIET**

ERLÄUTERUNGEN ZUR RAHMENPLANUNG FRANKFURT(O) - OT MARKENDORF 04/ 2002

AUFGABENSTELLUNG

In der städtebaulichen Struktur Frankfurts stellt der Siedlungsraum entlang der B 87 (BIC, Institut für Halbleiterphysik Markendorf-Siedlung, LVA, Gewerbegebiet Markendorf II, Klinikum,) und damit der Ortsteil Markendorf neben der Autobahn die bedeutsamste Entwicklungsachse dar.

Zielstellung der Rahmenplanung ist die auf alle Belange abgestimmte planmäßige städtebauliche Entwicklung des Ortsteils, ausgehend vom Bestand, den seit Jahren laufenden Umstrukturierungsmaßnahmen der Gewerbegebiete sowie der Nutzung von Flächenpotentialen.

Die Lösung der Verkehrsprobleme ist Voraussetzung für eine verträgliche Ortsentwicklung. Im Planungsprozeß wurde untersucht, ob die B 87 das prognostische Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs, überlagert mit dem Aufkommen der Teilgebiete Markendorfs, ohne den Bau einer OT-Umgehung aufnehmen kann.

Ergebnis: Da das Markendorfer Straßennetz mit seinen Anbindungen und die Müllroser Chaussee hinsichtlich notwendiger Knotenabstände, Überwege und Ausbaugrenzen ohne Entlastung in Zukunft nicht funktionieren können, wird eine Umgehungsstraße mit einer OT-Anbindung (L 381) notwendig.

Die schon heute ausgezeichnete Verkehrsanbindung der Markendorfer Gewerbegebiete an die Autobahn, zukünftig ergänzt durch die Oder-Lausitz-Trasse, ist als wesentlicher Standortfaktor auszubauen.

Durch Entflechtungs-, Ordnungs- und Ergänzungsmaßnahmen ist eine effektive Infrastruktur herzustellen, die die Erschließung und Versorgung aller Teilgebiete sichert und die Kosten für Baumaßnahmen und Unterhaltung minimiert sowie landwirtschaftliche Nutzflächen schont.

Die städtebaulichen Mißstände und Störfaktoren sind zu beseitigen, so daß für alle Bewohner und Gewerbebetriebe gute Wohn- und Produktionsbedingungen entstehen. Die aus der kontrastreichen und fragmentarischen Ortsentwicklung der 2.Hälfte des 20.Jahrhunderts resultierenden Disproportionen sind in einem Ortsentwicklungskonzept zu mildern. Dies betrifft insbesondere die produktiven Investitionen des ehemaligen Halbleiterwerkes und der Obstproduktion, aber auch die Nutzungsänderungen und Ansiedlungen der Nachwendezeit. Mittels Rückbau und Ordnungsmaßnahmen sind die Gewerbe- und Mischgebiete zu leistungsfähigen Standortangeboten für bestehendes und neu anzusiedelndes produktives und dienstleistendes Gewerbe zu entwickeln.

Der Synergieeffekt, der sich für Produktion und Dienstleistungen aus der Entwicklung des Gewerbegebietes Markendorf II, dem BIC sowie zukünftig der Chipfabrik für den Standort Markendorf ergibt, ist auszubauen.

Das Speditionsgewerbe im Gewerbegebiet Markendorf Mitte sollte in die unmittelbare Nähe der Hauptverkehrsachsen verlagert werden, um die Wohnbedingungen im Ortsteil aufzuwerten und Verkehrswege zu minimieren.

Die hervorragende Standortgunst für das Wohnen in Markendorf, die sich aus der ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt Frankfurt(O), der Nachbarschaft hochwertiger Arbeitsplätze (Klinikum, BIC, LVA, Gewerbegebiete Markendorf II und Markendorf selbst), der fußläufigen Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes Helenesee, sowie der Nähe der Landschaftsräume Oder-Spree-Kanal und Schlaubetal ergibt, macht den Ortsteil zum begehrten Eigenheimstandort Frankfurts. Dementsprechend sind als Ziel der Rahmenplanung die Umfeldbedingungen in allen Wohngebieten aufzuwerten.

Der Mangel des weitgehend funktionsuntüchtigen Zentrums ist zu beseitigen, in Ortsmitte ist unter Einbeziehung der Parkanlagen ein auf die Versorgung Markendorfs abgestimmtes Ortsteil-Zentrum unter Beachtung der Umlandbeziehungen zu Hohenwalde und Lichtenberg zu entwickeln.

Die Einbindung Markendorfs in den Kultur- bzw. Erholungslandschaftsraum ist zu gestalten, Ortsbild und Siedlungsrand sind insbesondere durch Ausgleichsmaßnahmen der Grünordnung aufzuwerten.

Der Rahmenplan dient der Ermittlung der aus der Gesamtortsentwicklung abzuleitenden Vorgaben für die Ausarbeitung von Bebauungsplänen, sowie für die zum Planungsprozeß parallel laufenden Objektplanungen, deren Ergebnisse im Ortsbild bereits sichtbar werden.

Die Rahmenplanung hat die komplexe Ortsteilentwicklung im absehbaren Planungshorizont zum Ziel. Für nicht abzusehende Entwicklungen sind zusammenhängende Flächenpotentiale am Westrand Markendorfs zu sichern, deren landwirtschaftliche Nutzung z.Z. jedoch Priorität hat.

Das Leitbild der städtebaulichen Planung Markendorfs besteht in der Entwicklung des Ortsteils zu einem der bedeutendsten Wirtschafts- und Wohnstandorte von Frankfurt(O), der aufgrund seiner hervorragenden infrastrukturellen Einbindung in das regionale und internationale Verkehrsnetz, seiner optimalen ÖPNV-Anbindung an die Frank-

furter Innenstadt sowie seiner Nähe zum Naherholungsgebiet „Helenesee“ und dem Oder-Spree-Landschaftsraum ideale Bedingungen für produktives und dienstleistendes Gewerbe sowie das Wohnen bietet.
Markendorf ist integrierter Bestandteil der Wachstumsregion Frankfurt(O) – Südwest entlang der Hauptverkehrsstraßen Autobahn und B 87.

ARBEITSGRUNDLAGEN

siehe FNP und Übersicht Teilgebietsplanungen

Das Plangebiet der Rahmenplanung liegt vollständig im Geltungsbereich des Flächennutzungsplanes der Stadt Frankfurt(O).
Abweichend von der Plandarstellung des FNP und der ursprünglichen Aufgabenstellung zu Rahmenplanung ist die Planung einer OT-Umgehungsstraße mit Anbindung der L 381 südwestlich der Ortslage Vorgabe des vorliegenden Rahmenplanes.
Weiterhin sieht der Rahmenplan in Abweichung vom FNP vor, die Erweiterung des Allgemeinen Wohngebiets (WA) sowie des Mischgebietes (MI) westlich des Kirschenweges zugunsten des Erhalts landwirtschaftlicher Nutzfläche nicht vorzusehen.

Für die Teilgebiete Markendorfs lagen zu Beginn der Rahmenplanung folgende Planungsbeschlüsse vor:

- Bebauungsplan BP-93-011 „Markendorf/Kirschenweg“, B-Plan-Beschluß zur Entwicklung des Wohn- und Mischgebietes wurde zwischenzeitlich aufgehoben
- Informelle Städtebauliche Rahmenplanung „Markendorf–Bauernhilfe“, Entwurf von 3/1993, Vorhaben wurde aufgegeben
- Bebauungsplan BP-93-003 „OT Markendorf–Wolfsweg/Hasenwinkel", Planverfahren wurde nicht zu Ende geführt, Bauvorhaben wurde jedoch weitestgehend realisiert
- Aufstellungsbeschluß zum BP-93-007 „Obststraße“

Auf Grundlage des Rahmenplan-Konzeptes wurden folgende Bebauungspläne, die zu großen Teilen bereits baulich umgesetzt wurden, erstellt:

- Bebauungsplan BP-93-002 „Gewerbegebiet Markendorf I“
- Bebauungsplan BP-93-007 „Wohnlage Markendorf Am Wolfsweg“ (neuer Straßenname: Luchsweg)
- Bebauungsplan BP-17-001 „Wohnanlage Am Waldrand, Ortsteil Markendorf“ als rechtskräftige Satzung

Weitere Planungsgrundlagen sind:

- Informationen zum Trassenkorridor der OT-Umgehung, BSBA Frankfurt(O)
- Radverkehrskonzeption Frankfurt(O), PFE Berlin, 4/97
- Planung B 87 Radweg Frankfurt(O), Ing. Büro Kalanke, Melchow, 1/96
- Reit- und Fahrwegekonzept für Frankfurt(O), BTE Tourismusmanagement Berlin
- Stadttechnischer Leitungsbestand, Zuarbeiten der Versorgungsbetriebe
- Einzelplanungen aus Baugenehmigungen
- Chronik des Ortsteils Markendorf, H. Skirde, 1994
- Fotos und historische Karten, Stadtarchiv Frankfurt(O)

ORTSGESCHICHTE

Im Gegensatz zu den anderen Ortsteilen von Frankfurt(O), die ihr dörfliches Ortsbild zum großen Teil bewahrt haben, ist Markendorf eine von großflächigem Gewerbe geprägte städtische Siedlung, deren Zusammenhang mit Frankfurt(O) über die B 87 (Müllroser Chaussee) und die parallel verlaufende Straßenbahntrasse hergestellt ist.

Markendorf, in seiner ursprünglichen Anlage des 13.Jahrhunderts ein bescheidenes Straßendorf zwischen Frankfurt(O) und Müllrose, eingebettet in eine leicht hügelige Landschaft (Weinberg, Karnickelberg), erhielt seine historische Prägung durch den Ackerbau. In der Chronik des Ortsteiles Markendorf (Hannelore Skirde, 1991-1993) ist die Dorfgeschichte ausführlich beschrieben, so daß hier nur kurz auf die den heutigen städtebaulichen Zustand betreffenden Ereignisse und Bauten eingegangen wird.

Hinweis: Im Plangebiet befinden sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Bodendenkmale, die gesetzlichen Regelungen unterliegen.

Von zentraler Bedeutung in der Ortsgeschichte waren der Gutshof (zweistöckiges Gebäude mit Mansarddach, Ende 17.Jahrhundert) und die Kirche (Grundsteinlegung 20.Mai 1715). Während Dorf und Kirche in den Kämpfen 1945 stark zerstört wurden, blieb der Gutshof („Schloß Markendorf“, Ende 17.Jahrhundert, Burgsdorffscher Besitz) in großen Teilen erhalten. Im Zuge der Bodenreform wurde von Burgsdorff enteignet, 898ha Ackerland und Wald wurden an Landarbeiter, Bauern und Umsiedler aufgeteilt.

1950 wurde das für Unterricht und Gottesdienst genutzte Schloß abgerissen, später die Kirche; erhalten blieben der Gutspark (mit Eiskeller und ND Sumpfeiche) und der Friedhof mit seinen alten Eichen (Naturdenkmale).
Im gleichen Jahr wurde der Schulneubau mit Kindergarten in der heutigen „Apfelblüte“ eingeweiht.

1952 wurde die LPG Typ I „Einigkeit" gegründet; der Schulneubau wurde zum Kulturhaus der LPG umgerüstet; die Beschulung der Kinder erfolgt seitdem in Frankfurt(O).
1955 wurde auf dem Kirchhof eine Notkirche (Kapelle) gebaut, deren Reste inzwischen abgetragen wurden. Die letzte Bestattung fand um 1960 statt.

Von 1965 bis 1977 wurden die Markendorfer Kinder der 1.-3. Klasse wieder in Markendorf in einer Baracke Lindower Weg unterrichtet.

Aufgrund der nur noch in Relikten, wie den zentralen Grünanlagen und kleinen Hofgrundstücken, erkennbaren historischen Situation sowie den fragmentarisch wirkenden, kontrastreichen Teilgebieten infolge unterschiedlicher Gewerbe- und Wohnansiedlungen wirkt Markendorf stadtgestalterisch inhomogen. Das Ortsteilzentrum ist kaum erkennbar.
Die dominante industrielle Prägung erhielt das bis dahin landwirtschaftlich ausgerichtete Markendorf in den 50er und 60er Jahren mit dem Bau des Halbleiterwerkes zwischen der Fernverkehrsstraße (B 87) und dem Waldgebiet, errichtet auf Acker und Exerzierplatz.

Als zweiter Wirtschaftsfaktor entwickelte sich aus der traditionellen, später industriellen Landwirtschaft ein Zentrum der Obstproduktion mit einem Gebäudekomplex westlich der B 87 und großflächigen Plantagen beidseitig der B 87.

Diese flächenintensiven, auf Massenproduktion ausgerichteten industriellen Entwicklungen überrollten das dörfliche Leben, das nach dem 2.Weltkrieg mit bescheidenen Neubauernhöfen wieder begonnen hatte. So blieben die Siedlungsansätze Bauernhilfe, Wildbahn, Lindower Weg und B 87 städtebauliche Fragmente im krassen Gegensatz zu den neu entstandenen Industriebauten und technischen Anlagen.

Infolge der Industrieansiedlung, deren Arbeitskräfte hauptsächlich in Frankfurt(O) in neu gebauten Wohnkomplexen untergebracht wurden (zusätzlich wurden polnische Arbeitskräfte beschäftigt), wuchs auch in Markendorf selbst der Wohnungsbedarf. So wurden die drei Wohnblöcke an der Wildbahn errichtet. Weitere Planungen des Komplexen Wohnungsbaus einschließlich gesellschaftlicher Einrichtungen zwischen diesen Blöcken und der B 87 wurden nicht realisiert trotz Schaffung der dafür notwendigen Infrastruktur, wie Straßenbahn und sämtlicher stadttechnischer Medien (Trinkwasser, Schmutzwasser, Regenwasser, ELT, Gas und Fernwärme).

Unter Nutzung dieser günstigen Anschlußbedingungen entstanden in den 70er Jahren die Eigenheimsiedlung „An der Wildbahn" und in den 80er Jahren die Kleingartenanlage.
Das inzwischen ausgebaute Naherholungsgebiet „Helenesee" in fußläufiger Entfernung (über die Wildbahn) wurde zum bedeutenden Standortfaktor für diese Siedlungstätigkeit.

Der Bau der Straßenbahnlinie Frankfurt(O) – Markendorf (Halbleiterwerk) zusätzlich zur Busverbindung und der Bau des Klinikums vollendeten die Standortgunst des Siedlungsraumes Markendorf, insbesondere auf der Ostseite der B 87.

Diese Standortvorzüge nutzend, entstand nach der Wende in Fortführung der bereits errichteten ersten Reihenhäuser die verdichtete Wohnsiedlung Wolfsweg/Hasenwinkel, aufgrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse leider nicht im stadtplanerischen Zusammenhang mit der gesamten Siedlungsfläche des Umfeldes. Der Wolfsweg (ehemals Obststraße) wurde verlegt, Restflächen bis zu der Kleingartenanlage blieben brach liegen und wurden jahrelang zum Problem (Vandalismus).
Parallel zu den genannten Komplexanlagen erfolgten über Jahrzehnte in bzw. an den bestehenden Siedlungsteilen zwischen Wolfsweg und B 87 (Fuchsweg, Dachsweg), Bauerhilfe, Apfel- und Birnenweg, Lindower Weg und Wildbahn Lückenschließungen und Abrundungen. Diese Entwicklung ist inzwischen weitestgehend abgeschlossen (bis auf den Nordbereich der Reihenhaussiedlung).

WOHNEN

Für den weiterhin hohen Wohnsiedlungsbedarf (Einzelhausparzellen), der aus den o.g. optimalen Standortbedingungen der Infrastruktur resultiert, sieht der Rahmenplan im Gegensatz zu früheren Planungsabsichten (Wohngebiete Kirschenweg, nördliche Bauernhilfe) die Komplettierung des Gebietes zwischen Wildbahn, Wolfsweg, Am Klinikum und Waldrand vor (bereits in Realisierung).
Diese Entscheidung begründet sich in folgenden Standortvorzügen der Ostseite für das Wohnen:

- die Wohnbedingungen sind optimal, der Ruheanspruch ist auch perspektivisch gesichert
- unmittelbar an das Wohngebiet schließen sich zusammenhängende Waldflächen an, das Naherholungsgebiet Helenesee ist fußläufig erreichbar
- die östliche Lage der Straßenbahntrasse an der B 87 mit Bau einer zweiten Haltestelle gewährleistet eine sichere und kurze ÖPNV-Erreichbarkeit
- mit Verlagerung der KITA sowie Anlage eines Spielplatzes nördlich der Wildbahn entstehen ideale Bedingungen für die Kinder der Wohngebiete

Grundsatz der Rahmenplanung ist: **Verdichtung der Innenbereiche hat Vorrang gegenüber der Inanspruchnahme von Außenbereichen. Das Stadtumbaukonzept der Stadt Frankfurt (O) ist zu beachten.**

GEWERBE

Nachteilig auf das Siedlungsgefüge bzw. Wohnumfeld (mit Ruheanspruch) wirken einzelne Gewerbeneuansiedlungen der Nachwendezeit auf Gewerbegrundstücken, deren ursprüngliche Nutzung nicht mehr gegeben war.
Die Autohäuser an der Wildbahn und Am Klinikum, deren abseitige Lage von der B 87 wenig werbewirksam ist (Ausstellungsauto auf zentraler Grünanlage verdeutlicht die absurde Lage und verschandelt den eh. Kirchhof) ziehen Verkehr in die Wohnbereiche und verunstalten mit den großen versiegelten baumlosen Flächen und abgestellten Autos das Bild der Wohnstraßen.

Wesentlich problematischer ist jedoch die Lage der Betonmischanlage in der Ost-Ecke des Gewerbegebietes Markendorf I (TeGeCe) und des Entsorgungs- und Recycling- Betriebes an der Bahnstrecke. Der Lkw-Verkehr belastet die Anwohner in einem unvertretbaren Maße, was seit Jahren zur massiven und berechtigten Kritik der Wildbahn-Anwohner führt. Auch beeinträchtigen diese beiden Betriebe die Qualität des Wald-Naherholungsgebietes und der Wegeverbindung zum Helenesee.

Vom strukturellen Umbruch seit Anfang der 90er Jahre sind in gravierendem Maße die Gewerbegebiete Markendorf I und Mitte betroffen. Durch jahrelange Abriß- und Ordnungsmaßnahmen bei gleichzeitiger Ansiedlungspolitik entstehen groß- und kleinflächige Gewerbestandorte mit dem Schwerpunkt High-Tech (sensible Zone) im Gewerbegebiet Markendorf I.
Die Neuordnung und insbesondere der Ausbau eines öffentlichen Straßennetzes mit leistungsfähigen Anbindungen an die B 87 erfolgt auf Grundlage des Bebauungsplanes BP-93-002.
Der unmittelbaren Nachbarschaft Gewerbe – Wohnen im Mischgebiet an der Wildbahn wird durch Entflechtung des Verkehrsnetzes und verträgliche Nutzungen Rechnung getragen.

Im Gegensatz zum planungsmäßigen Umbau des Gewerbegebietes Markendorf I sind die Standortbedingungen im Gewerbegebiet Mitte weiterhin unbefriedigend.
Aufgrund der Strukturveränderungen der Obstproduktion reduzierte sich der Bedarf an Gebäuden erheblich, so daß neue branchenfremde Nutzer gesucht wurden. Eine Vielzahl kleiner und mittlerer Gewerbebetriebe siedelte sich unter Nutzung der vorhandenen Lagerkapazitäten an, ohne daß das (nicht öffentliche) Straßennetz ausgebaut oder saniert wurde.
Neben der Unübersichtlichkeit und der Nachbarschaft genutzter und brachliegender Anlagen steht die unbefriedigende Straßenanbindung an die B 87 (Befahrung durch Sattelschlepper internationaler Speditionen und Landwirtschaftsverkehr) seit Jahren unter Kritik. Hier besteht dringender Neuordnungsbedarf, zumal die Verlängerung der Wildbahn in nordwestlicher Richtung schon zu DDR-Zeiten angedacht (teilrealisiert) war. Ein weiteres zu lösendes Problem besteht in der unmittelbaren Nachbarschaft von Gewerbe und Wohnen in der Bauernhilfe.

Der dritte Gewerbekomplex in Markendorf hat sich „Am Klinikum" auf dem Gelände der ehemaligen Stallanlagen entwickelt. Schon zu DDR-Zeiten hätte zur Sicherung der Qualität der Wohn- und Kleingartenstandorte ein planmäßiger Gewerberückbau erfolgen müssen. Statt dessen wurde, da eine Fläche zur Verfügung stand, ein Garagenkomplex ohne jeden städtebaulichen Bezug für Frankfurter Einwohner gebaut.

Entgegen jeder stadtplanerischen Logik verfestigte sich nach der Wende der Gewerbestandort (z.B. Autohaus), so daß die ursprünglichen Planungsabsichten des vollständigen Gewerberückbaus (zugunsten des Eigenheimbaus) aufgegeben werden mußten. Die Einstufung als Mischgebiet und die direkte Verkehrsanbindung der Betriebe an die äußere Erschließung (Am Klinikum) ist nunmehr Ausgangspunkt des Rahmenplanes.

ZENTRUM / EINZELHANDEL

Im Widerspruch zur umfangreichen Entwicklung des Produktionsstandortes Markendorf und dem Bau von Wohnsiedlungen hat der Ortsteil kein richtiges Ortsteil-Zentrum erhalten.
Mit dem Rückbau des Halbleiterwerkes verlor Markendorf die im Eingangsbereich untergebrachten, der Versorgung der Arbeitskräfte dienenden Dienstleistungs- und medizinischen Einrichtungen.

Die erweiterte Gaststätte „Apfelblüte" blieb trotz herrlicher Lage im Park Investruine. Das am Ende der Bauernhilfe liegende "Kastanienstübchen" kann die fehlende Gastronomie im OT-Zentrum (an der B 87) nicht ersetzen.

Wichtigste zentrale Verkaufseinrichtung ist der Laden an der Wildbahn, 1957 als Wiederverwendungsprojekt (Landwarenhaus für Gemischtwaren) errichtet. Im direkten östlichen Anschluß war eine zweite Verkaufsstelle vorgesehen, die jedoch nicht realisiert wurde. Das sanierungsbedürftige Gebäude mit einer Verkaufsraumfläche von ca. 54m² entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen, wobei seine Lage am zentralen Straßenknoten und zum Hauptwohngebiet (im Gegensatz zur Straßenbahnhaltestelle) optimal ist.
Falls der Ladenstandort aufgegeben wird, so ist zu bedenken, daß dieser sich nicht für Wohnungsbau eignet, sondern als ein Teil des Zentrums erhalten werden sollte, da sich hier die zentralen Übergänge der B 87 für Fußgänger und Radfahrer befinden, die die Anbindung des Westteils von Markendorf sichern.

Weitere Läden entstanden entlang der B 87, so der Obst- und Gemüseverkauf gegenüber der Straßenbahnhaltestelle, das Küchenstudio an der Einmündung Bauernhilfe sowie ein Obst-Kiosk am Feldweg

nach Lichtenberg (nordwestlicher Ortseingang gegenüber Fuchsweg). Ergänzt wird der Einzelhandel durch den Getränke-Abholmarkt im Gewerbegebiet Mitte. Dieser Laden ist an die B 87, der Hauptkommunikationsachse von Markendorf, schlecht angebunden und wird aufgrund seiner rückwärtigen Lage kaum zentrumswirksam.

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Frankfurt(O) läßt für Markendorf einen Nahversorger mit einem 500m²-SB-Markt plus Bäcker, Fleischer, Obst/Gemüse – insgesamt max. 800m² Verkaufsraumfläche, sowie Dienstleistungen nach Bedarf und Einzugsbereich (z.B. Poststelle), Gastronomie und Beherbergung zu. Planungsrechtlich zulässig sind im gesamten Ortsteil Einzelhandelsbetriebe mit bis zu 700m² Verkaufsfläche (kein großflächiger Einzelhandel). Im Bereich des Zugangs zum TeGeCe wird die Ansiedlung eines entsprechenden SB-Marktes vorbereitet.

GEMEINBEDARF / KULTUR

Die weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen bzw. Anlagen, deren Einzugsbereiche sich auf Markendorf beschränken, verteilen sich auf 3 Standorte.
So befindet sich die Kindertagesstätte im Westflügel des als Schule/Kindergarten 1950 errichteten Gebäudes, dessen Erweiterung zur Gaststätte „Apfelblüte" unvollendet blieb. Diese Kombination sowie die ungeeigneten baulichen Bedingungen sind so ungünstig, daß seit Jahren eine Verlagerung in einen Kita-Neubau angestrebt wird (Standort Grünanlage mittlere Wildbahn durch Planverfasser vorgeschlagen), zumal der überwiegende Anteil der zu betreuenden Kinder östlich der B 87 wohnt, somit die gefährliche Querung der B 87 vermieden werden kann.

Kultureller Mittelpunkt von Markendorf ist seit dem Ausbau das Feldsteinhaus zwischen B 87 (direkt neben der Straßenbahntrasse) und Wolfsweg. Dieses Haus bietet für kleinere kulturelle Veranstaltungen aufgrund seines Milieus gute Bedingungen, doch sind durch seine über Wohnwege führende Anbindung und unmittelbare Nachbarschaft zu Wohngrundstücken den Veranstaltungen (Lärm) enge Grenzen gesetzt. Für Musikveranstaltungen und als Treffpunkt für Jugendliche eignet sich das Feldsteinhaus nicht.

Der fehlende Jugend-Treffpunkt hat in den vergangenen Jahren zu erheblichen Problemen geführt. Nach langen Diskussionen wurde im Wald an der Wildbahn (eh. Schießanlage) ein Platz mit Volleyballfeld angelegt, wodurch das Problem jedoch langfristig nicht gelöst ist. Die Fläche des Bolzplatzes wird gerade wieder in Eigenregie hergerichtet. Die Mitnutzung des Sportplatzes am Kirschenweg wurde ausgeschlossen, da Beschädigungen erwartet wurden.

Der Rasen-Sportplatz am Kirschenweg liegt etwas abseits, was Vor- und Nachteile hat. Die Verkehrsanbindung an die B 87 führt über den Apfelweg, d.h. über einen Wohnweg mit Ruheanspruch der Anwohner und eine gefährliche Zu- und Ausfahrt.
Das Sportplatzgelände grenzt unmittelbar an Wohngrundstücke, so daß Beeinträchtigungen entstehen (Schutzstreifen empfohlen). Das Sportplatz-Gebäude am Rande des Wäldchens ist sanierungsbedürftig. Ein Ersatzbau sollte im ausreichenden Abstand zur Wohnbebauung bzw. in abschirmender Bauweise erfolgen. Die Sicherung der Ruheansprüche der Anwohner betrifft ebenso die Stellplätze auf dem Sportplatzgelände. Anstelle der Zufahrt über den Apfelweg wird der Kirschenweg eine optimale Anbindung an das OT-Zentrum und die B 87, wenn die Wildbahn verlängert wird (Kreuzung).

Anfang der 90er Jahre war angedacht, Wohnungsbau am Kirschenweg zu realisieren (B-Plan–93-011). Der Sportplatz sollte verlagert werden in Richtung Gewerbegebiet Mitte. Diese Vorhaben ist nicht mehr Planungsgegenstand, da der Wohnungsbau zugunsten des Standortes „Am Waldrand" bzw. der Innenentwicklung aufgegeben wurde.

Ein weiteres Bauvorhaben, das 1998 ein Investor auf der Kirschenplantage zwischen Sportplatz und verlängerter Wildbahn planen und realisieren wollte, wurde durch den Investor aufgegeben. Es handelte sich um ein Gesundheits-, Sport- und Freizeitzentrum (Standort nach Meinung des Rahmenplanverfassers für ein derartiges Vorhaben ungeeignet).

Der Freihaltung der Kirschenplantage zwischen Sportplatz und Gewerbegebiet Markendorf Mitte kommt eine besondere Bedeutung zu, da sich dieses Flächenpotential aufgrund seiner unmittelbaren Nachbarschaft zum OT-Zentrum und der zukünftig optimalen Verkehrsanbindung an die zentrale Kreuzung B 87 / Wildbahn(verlängerung) bzw. die zentrale Ost-West-Achse des Ortsteiles für Einrichtungen des Allgemeinbedarfs eignet. So wurden Planungsstudien zur Einordnung einer Schule in Kombination mit dem Sportplatz, auch unter Verlagerung des Sportplatzes an die O-W-Achse, erarbeitet.
Ein Schulstandort für Markendorf ist jedoch nicht Bestandteil des Rahmenplanes, da in absehbarer Zeit kein Bedarf entsteht, ist der o.g. Standort im OT-Zentrumsnähe unbedingt von Bebauung (z.B. Eigenheimen) freizuhalten.

Aufgrund der Bedeutung Markendorfs als ausbaufähiger Gewerbe- und Wohnstandort und seiner zentralen Lage an der B 87 kann Markendorf prognostisch bestimmte Versorgungsfunktionen für das Umland (Hohenwalde, Lichtenberg) übernehmen. Flächenpotentiale bestehen im Zentrum (Parkplätze eh. Halbleiterwerk) und am Kirschenweg, aber auch im umstrukturierbaren Gewerbegebiet Mitte. Ein konkreter Bedarf ist im Zeithorizont des Rahmenplanes nicht abzusehen, umsomehr sind die Landwirtschaftsflächen von Bebauungen freizuhalten (Sicherung von Reserveflächen).

VERKEHRSSTRUKTUR

siehe Pläne Verkehrsstrukturelle Mißstände und Verkehrsstruktur Frankfurt(O) SW

STRASSENVERKEHR

Ausgangspunkt der Planung des Markendorfer Straßennetzes, gleichzeitig Untersuchungsschwerpunkt der Rahmenplanung, war das Flächennutzungsplan-Konzept der Stadt Frankfurt(O), das zum damaligen Zeitpunkt keine OT-Umgehung vorsah, somit die Funktionstüchtigkeit der B 87 bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen zu sichern war. Die Absicht, eine Umgehungsstraße zu bauen, wurde jedoch nie ganz aufgegeben, da die zu erwartende enorme Verkehrsbelegung der B 87 einen Ausbau erfordern würde, der aufgrund der beengten Bestandssituation (insbesondere Straßenbahntrasse) nicht realisierbar ist, und für die Ortslage unzumutbare Verhältnisse (z.B. fehlende Querungsmöglichkeiten) zur Folge hätte.
Auch kann die Forderung des BSBA hinsichtlich Entwurfsgeschwindigkeit und Verkehrsfluß trotz B 87-Ausbau und Knotenreduzierung nicht erfüllt werden.

Vorgegeben war weiterhin die (inzwischen realisierte) südliche, äußere Straßenanbindung des Gewerbegebietes Markendorf I mit der Option einer Verlängerung bis zur Landesstraße Lossow – Helenesee (L 381).

Weitere Vorstellungen bzw. Plankonzepte gab es zur Verkehrserschließung bzw. –anbindung der westlich der B 87 liegenden Gewerbe- und Wohngebiete einschließlich der zu entwickelnden Flächenpotentiale Kirschenweg (Aufstellungsbeschluß B-Plan) und Nordteil Bauernhilfe (informelle städtebauliche Rahmenplanung). Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Plangebiete war eine äußere Erschließungsstraße mit Anbindung an die B 87 gegenüber der geplanten äußeren Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Markendorf I (Ausbau als Kreuzung) sowie eine Verbindung zum Gewerbegebiet Markendorf II angedacht. Da eine derartige äußere Erschließungs- und Verbindungsstraße uneffektiv und ökonomisch unvertretbar ist, wurde dieser Planungsansatz in der Rahmenplanung nicht weiter verfolgt, zumal eine derartige Lösung die Anbindung einer zukünftigen L 381 an eine OT-Umgehung verhindert.

Aufgrund des unhaltbaren Zustandes der Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Markendorf Mitte war Zielstellung für die Rahmenplanung, wenn auch zwischenzeitlich infrage gestellt, die Verlängerung der Wildbahn in westlicher Richtung, d.h. Ausbau einer zentralen ampelgeregelten Straßenkreuzung in Ortsmitte.

Mit dem Ausbau der Wildbahn-Kreuzung entschärft sich das Problem der derzeitigen Grundstückszufahrt des Gewerbegebietes Mitte von der B 87 aus, über die der gesamte Lkw-Verkehr, auch der internationaler Speditionen, abgewickelt wird.

Die Straßenanbindung Bauernhilfe ist auch nicht ohne Probleme, insbesondere das Linksabbiegen betreffend (keine Ampelregelung, keine Linksabbiegespur). Auch die Nutzung durch Gewerbeverkehr stellte für das Wohngebiet einen unzumutbaren Störfaktor dar. Dieser Konflikt wurde inzwischen durch eine Schranke auf dem Grundstück der Unfallkasse Brandenburg und Schließung des Gewerbegrundstück-Tores am westlichen Ende der Bauernhilfe gelöst. Mit Verlängerung der Wildbahn für den gesamten Verkehr des Gewerbegebietes Mitte einschließlich Anbindung der Ortsteil-Verbindung nach Lichtenberg ist dieser Konflikt endgültig zu bereinigen.

Ein weiteres Problem im Ostteil von Markendorf verfestigte sich nach der Wende mit der Weiternutzung der im Bestand vorhandenen Industrieanlagen an der Wildbahn. Dies betrifft die Betonmischanlage in der Westecke des Gewerbegebietes Markendorf I mit Zu- und Ausfahrt an der Wildbahn sowie das an der Bahnstrecke, am Ende der Wildbahn liegende Industriegelände für Entsorgungs- und Recycling-Unternehmen.
Beide Unternehmen befahren die Wildbahn mit schweren LKW, was seit Jahren zu berechtigten Protesten der Wildbahn-Anwohner führt.

Zur Lösung des Problems wurde untersucht, diesen Wirtschaftsverkehr über eine Umgehungsstraße am Ostrand des Gewerbegebietes Markendorf I zu führen, was aus Kostengründen scheiterte. Die zweite Variante, den Lkw-Verkehr über die parallel zur Wildbahn verlaufende Industriestraße zu führen, scheiterte an der Unverträglichkeit des Verkehrs mit den Schutzansprüchen der für High-Tech-Gewerbe ausgewiesenen „Sensiblen Zone".
Zur Sicherung des Ruheanspruchs der Anwohner der Wildbahn sind nunmehr Sanierungsmaßnahmen der Fahrbahn und Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen bzw. angeordnet.
Langfristig wird von einer Verlagerung der beiden Gewerbebetriebe ausgegangen (siehe Flächennutzungsplan und B-Plan–93-002).

Der Nordbereich von Markendorf weist zwei Konfliktstellen auf, die im Zuge der Rahmenplanung zu lösen sind. Der südliche Konfliktpunkt befindet sich an der B 87 in Höhe Fuchsweg / Feldweganbindung nach Lichtenberg.
Der Fuchsweg endet an der Straßenbahntrasse, was aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens im Wohngebiet unproblematisch ist und sogar verkehrsberuhigenden Effekt für die Anwohner hat.
Problematischer ist dagegen das Queren der B 87 und der Straßenbahngeleise sowie die Duldung des Induvidualverkehrs auf dem Feldweg nach Lichtenberg. Hier besteht Planungs- bzw. Entscheidungsbedarf, insbesondere zum Ausbaugrad der Ortsverbindung.

Planungsansatz der Rahmenplanung ist die Aufgabe der Feldwegeanbindung (jedoch Nutzung als Fuß- und Radwegeverbindung) und

veränderte OT-Verbindung über die zu verlängernde Wildbahn mit Querspange zur Bauernhilfe.

Der nördlichste Konfliktpunkt der B 87 liegt an der Einmündung „Am Klinikum" (verwirrender Straßenname). Das Verkehrsaufkommen war früher so gering, daß ein Knotenausbau mit sicherer Querung der Straßenbahntrasse nicht gerechtfertigt erschien. Mit der Ansiedlung des Autohauses (dessen Erschließung nicht gesichert war), dem Gedanken einer Havarieanbindung des Klinikums, der Weiternutzung der vorhandenen Gewerbebauten sowie dem Vorschlag der Rahmenplanung, die brachliegende Fläche für die Wohnsiedlung „Am Waldrand" vorzubereiten, entstanden Notwendigkeiten, die Einmündung „Am Klinikum" in die B 87 konsequent auszubauen.

Die Alternative, alle genannten Vorhaben an den Wolfsweg bzw. die Wildbahn (über die Wohnsiedlung „An der Wildbahn") anzuschließen, hätte unzumutbare Bedingungen für die bestehenden Wohnsiedlungen zur Folge.
Die historische Führung des Wolfsweges wurde mit dem Bau der Reihenhaussiedlung verändert, indem der Wolfsweg in die Wildbahn in Verlängerung der Verbindungsstraße zum Eingangsbereich des ehemaligen Halbleiterwerkes angeschlossen wurde (Kreuzung anstelle des Versatzes).
Der Wolfsweg endet derzeit am Fuchsweg; eine Wohnstraßen-Verbindung zur Straße „Am Klinikum" ist herzustellen, ohne daß der Wolfsweg zur Alternativstrecke der B 87 wird (Verkehrsberuhigung notwendig).

Unterschiedliche Straßenführungen, z.B. mit Versatz durch das Gewerbe-Mischgebiet „Am Klinikum" wurden untersucht; die Entscheidung fiel zugunsten der Nutzung des städtischen Parzellenstreifens, d.h. einer geraden Verlängerung des Wolfsweges. Damit wird die Erschließung weiterer Eigenheimparzellen im Sinne der Mischgebietsnutzung gesichert.
Eine Straßenanbindung der Wohnsiedlung „Am Waldrand" an den Wolfsweg und die bestehende Siedlung „An der Wildbahn" ist grundsätzlich nicht herzustellen (Vermeidung von Durchgangsverkehr in den betroffenen Gebieten).

Im Ergebnis der Analyse aller genannten Mißstände sowie der Bedingungen zur Erschließung neuer Baufelder wurde festgestellt, daß die Verkehrsstruktur des Ortsteiles Markendorf hinsichtlich der notwendigen Straßenanbindungen an die B 87, überlagert mit den notwendigen, sicheren Querungsmöglichkeiten, im krassen Widerspruch zur Prognosebelegung der B 87 und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen der Gewerbegebiete Markendorf I und Mitte steht. Die vertiefende Analyse, Wertung und Planfalluntersuchung erfolgte 1998 durch die Frankfurter Ingenieurconsult GmbH Ansorge & Partner.

Es war zu untersuchen, wie die B 87 das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs, überlagert mit dem Aufkommen der einzelnen Teilgebiete Markendorfs, ohne den Bau einer OT-Umgehung aufnehmen kann. In der Netzuntersuchung wurden 4 Planfälle hinsichtlich der möglichen Anbindungen bzw. Knotenausbildungen unterschieden.

Im Ergebnis der Verkehrstechnischen Untersuchung zum Rahmenplan wurden folgende Empfehlungen gegeben:

- Ohne ein schlüssiges Konzept für die Entwicklung der B 87 im Bestand oder in Form einer Ortsumgehung Markendorf mit hinreichender Leistungsfähigkeit für Belastungen über 20.000 Kfz/d kann keine abgestimmte und verträgliche Entwicklung des Bereiches Markendorf erfolgen Die entsprechenden Lösungen bedürfen einer schnellen Umsetzung im kurz- bis mittelfristigen Bereich. Folgende Lösungsmöglichkeiten kommen in Betracht:
  - 4-streifiger Ausbau der B 87,
  - Ortsumgehung Markendorf als neue B 87 und Verlängerung der L 381 bis zur B 87 neu.

- Aufgrund der Probleme hinsichtlich einer ausreichenden Verkehrserschließung, aber auch hinsichtlich der zentrumsfernen Lage im Widerspruch zum Leitbild der Stadt der kurzen Wege und des Angebotes von Standorten unterschiedlicher Nutzungsarten in ausreichender Größenordnung an günstigeren Standorten, sollte für die weitere Entwicklung von Markendorf über den Bestand hinaus eine Selbstbeschränkung erfolgen.

- Aufgrund der Mischung von Wohn- und Gewerbestandorten müssen Lösungen der Erschließung der Gewerbestandorte gefunden werden, die eine Beeinträchtigung der Wohngebiete, insbesondere durch Lkw-Verkehr, verringern.

- Für den Fall des Baus der Verlängerung der Wildbahn über die B 87 hinaus wird eine Verlagerung des an das Gewerbegebiet Bauernhilfe gebundenen Verkehrs empfohlen. Eine mögliche Lösung zur Entlastung der Bauernhilfe mit ihrer angrenzenden Wohnbebauung besteht in der Schließung des derzeitigen Knotens der B 87 mit der Bauernhilfe oder zumindest in der Sperrung die Bauernhilfe für den Lkw-Verkehr.

- Durch bauliche und versorgungsorganisatorische Lösungen ist zu verhindern, daß parallel zur B 87 Verkehr geführt werden kann, der aufgrund der Kapazitätsprobleme auf der Bundesstraße in die Wohngebiete verdrängt wird.

- Mit dem Bau von Verbindungsstraßen zwischen Markendorf und Lichtenberg und Markendorf und Lossow (Verlängerung der L 381 vom Helenesee zur B 87) wird Verkehr in hohem Maße von

der B 87 auf diese Straßen verlagert. Durch den entstehenden Entlastungseffekt auf der B 87 erfolgt eine spürbare Verbesserung der Verkehrsqualität, allerdings werden dadurch große Verkehrsmengen durch sensible Natur- und Siedlungsräume geführt. Desweiteren widerspricht diese Verlagerung dem Grundsatz der Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähigen Hauptnetzverbindungen.

- Ein Ausbau der alten Zufahrt des Halbleiterwerkes führt zu Problemen hinsichtlich der durchgehenden Signalisierung der B 87 und zu Erhöhung des baulichen Aufwandes beim Umbau der B 87. Als Alternative sollte auf einen Verzicht des Ausbaus bei Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle in den Bereich Wildbahn nachgedacht werden. Auch von diesem Standort aus wäre die attraktive Erschließung des Standortes TeGeCe für Fußgänger und Radfahrer möglich. Desweiteren ist von diesem Standort aus eine sichere Querung der B 87 in den Bereich Markendorf-West möglich.

- In Bezug auf die Verlängerung der Straßenbahntrasse Richtung Helenesee gab es Überlegungen, ob eine Führung der Strecke parallel zur Wildbahn bei gleichzeitiger Erschließung des TeGeCe und der Wohnungsbaustandorte nicht vorteilhaft wäre.

- Als Knotenpunkte im Zuge der B 87 sollte nur der Knoten mit der L 381, mit der Wildbahn und Ein- und Ausfahrt für Fahrzeuge im Rettungseinsatz ausgebildet werden.

Da ein 4-streifiger Ausbau der B 87 nicht zu realisieren ist und ein derartiger Ausbau eine verträgliche städtebauliche Entwicklung des Ortsteiles verhindern würde, ohne den Verkehrsfluß des Fernverkehrs zu gewährleisten, wird nunmehr vom Bau einer OT-Umgehungsstraße B 87-neu auf der Westseite von Markendorf mit Anbindung der L 381-neu und Brückenbauwerk für die Ortsteil-Verbindung nach Lichtenberg ausgegangen.
Die Ortsumgehung sichert eine Beschränkung des Verkehrsaufkommens auf der Müllroser Chaussee in der Ortslage, so daß eine geordnete und verträgliche städtebauliche Entwicklung von Markendorf mit seinen Gewerbestandorten gesichert wird.

ÖPNV

Um die Beförderung tausender Arbeitskräfte des Halbleiterwerkes effektiv zu gewährleisten, wurde in den 80er Jahren die Straßenbahnverbindung von Frankfurt(O) nach Markendorf hergestellt. Die einzige und Endhaltestelle befindet sich, groß ausgebaut, heute weniger genutzt, vor dem ehemaligen Haupteingang des Halbleiterwerkes, die Wendeschleife westlich der Eigenheime des Lindower Weges.

Für die Bewohner Markendorfs, deren Wohnstandort sich schwerpunktmäßig nach Nordosten verlagert, ist die Lage der Haltestelle zumutbar, jedoch aufgrund der Zersplitterung der Siedlungsteile und Entfernungen nicht optimal.
Nach anfänglichen Überlegungen, die Trassenführung der Straßenbahn ab Einmündung Wildbahn völlig zu verändern, um einen höheren Erschließungseffekt zu erreichen bzw. einen Korridor für eine Trassenverlängerung parallel zum geplanten Abschnitt der L 381 Richtung Helenesee freizuhalten, wurde entschieden, die Trasse zu belassen und die überdimensionierte Haltestelle, wenn finanzierbar, auf das notwendige Maß zurückzubauen.

Um das Erschließungsdefizit der Nordhälfte Markendorfs auszugleichen, wird in der Rahmenplanung vorgeschlagen, in Höhe Fuchsweg eine zweite Straßenbahn-Haltestelle mit fußläufiger Anbindung des Wohngebiets „Am Waldrand" durch die Kleingartenanlage herzustellen. Im Einzugsbereich dieser neuen Haltestelle liegt auch die Wohnsiedlung Bauernhilfe sowie das sich nördlich anschließende Reservebaufeld bis Höhe Einmündung „Am Klinikum" (gesicherter Übergang notwendig).

Für den Busverkehr, der auf der B 87 geführt wird, sind zentrale Haltestellen im Bereich des OT-Zentrums vorzusehen. Da ein Halten auf den Fahrbahnen den Verkehrsfluß unzulässig behindert, Busbuchten ohne kostenaufwendige Verlegung der Straßenbahngleise zumindest auf Ostseite der B 87 nicht realisierbar sind und ein Befahren der Gleise mit zusätzlichen Kosten verbunden ist, soll der Bus eine Schleife zwischen Wildbahn und Planstraße C 1.1 (eh. Hauptzufahrt Halbleiterwerk) fahren – mit Haltestelle am OT-Zentrum. Die konkreten Haltestellenstandorte sind im weiteren Planungs- bzw. Bauprozeß festzulegen. Als 2.Haltepunkt bietet sich der zukünftige Straßenbahnhaltebereich am Fuchsweg an.

BAHNVERKEHR

1877 wurde die Eisenbahnlinie Frankfurt(O) – Müllrose – Grunow – Cottbus eröffnet. Zweieinhalb Monate lang existierte ein Haltepunkt für Markendorf / Hohenwalde am Lindower Weg, der aber wegen zu geringer Frequentierung geschlossen wurde.
Mit dem Bau des Halbleiterwerkes wurde ein Bahnanschluß für den Güterverkehr südlich der Wildbahn gelegt
Das Naherholungsgebiet „Helenesee" erhielt einen Haltepunkt, der stündlich angefahren wird.

RADVERKEHR

Hauptdefizit ist das Fehlen eines Radweges entlang der B 87. Das Radwegekonzept der Stadt Frankfurt(O) sieht folgende Führung vor:

Nordabschnitt B 87 auf der Westseite, Querung am Knoten Wildbahn, Südabschnitt B 87 auf der Ostseite (Nutzung des ampelgerechten Fußgängerüberweges). Die Breite des Radweges beträgt außerhalb der Ortslage 2m. In der Ortslage wird der Radweg als kombinierter Rad-Gehweg mit einer Breite von 2,5m ausgebildet.
Das übrige Straßennetz von Markendorf sowie die in das Umland führenden Feldwege (einschließlich OT-Verbindung nach Lichtenberg) sowie Waldwege in Richtung Helenesee ermöglichen ein Befahren, so daß keine zusätzlichen Radwege notwendig werden. Dies betrifft auch Mischverkehrsflächen und in speziellen Fällen Fußwege, die für Radverkehr zuzulassen sind.
Es ist zu bedenken, daß die Erschließung des südöstlichen Erholungs-Landschaftsraumes für die Markendorfer mit dem Fahrrad oder zu Fuß viel effektiver, umweltschonender und gesünder ist, als mit dem Auto, somit die Straßenanbindung L 381 für Markendorf selbst wenig Vorteil, dafür aber mehr Kfz-Fremdverkehr mit sich bringt.

FUSSVERKEHR

Der Hauptkonflikt für den Fußverkehr (und Radverkehr) besteht in der stark frequentierten, den Ortsteil im Zentrum durchschneidenden Bundesstraße, verschärft durch die parallel verlaufenden Straßenbahngleise. Ein sicheres Queren ist nur an einem Punkt, der ampelgeregelten Einmündung Wildbahn, gegeben.
Die zersplitterte Lage der Siedlungsteile führt zum Queren an mehreren Stellen. Selbst die Straßenbahnhaltestelle bietet keine sicheren Querungsmöglichkeiten über die B 87.
Mindestens an 3 Stellen der B 87 sind sichere Übergänge notwendig:

- Planstraße C 1.1 TeGeCe: ÖPNV–Haltestellen, Wohngebiet Apfel-, Birnenweg und Sportplatz
- Wildbahn: Zentrum (Zentrumseinrichtungen beidseitig der B 87), Gewerbegebiet Mitte, Wohngebiet Bauernhilfe
- Fuchsweg: geplante 2.Straßenbahn-Haltestelle, Bauernhilfe, Lichtenberger Weg

Das Wanderwegenetz in das Umland, insbesondere in den Erholungslandschaftsraum, ist über vorhandene Wege, deren Zustand zu verbessern ist, gesichert. Im Zuge der weiteren Ansiedlung in Markendorfs Wohngebieten wird das südliche und östliche Waldgebiet bis zur Bahnstrecke zunehmend für Spaziergänge (mit Hunden) und zum Jogging genutzt. Dieser Entwicklung ist hinsichtlich Ausbau und Pflege der Waldwege Rechnung zu tragen (nicht Gegenstand der Rahmenplanung). Einen besonderen Reiz bietet die Eichenallee südlich von Markendorf zwischen Klärwerk und Bahnstrecke.
Die Mischnutzung mit Radfahrern ist zu berücksichtigen, der Kfz-Verkehr ist auf das unbedingt Notwendige zu beschränken (Land- und Forstwirtschaftsverkehr). So ist die illegale Befahrung des Waldweges zwischen Wochenendsiedlung (zwischen Güldendorf und Helenesee) und Wildbahn über den gesicherten Bahnübergang durch die Wochenendler zu unterbinden, da diese auch mit dem Fahrrad in das Markendorfer Zentrum fahren können (Verkehrsverbotsschild nicht ausreichend).

REIT- UND FAHRWEGE

Grundlage der Integration des Reitens in das Wander- und Radwegenetz sowie das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz ist das „Reit- und Fahrwegekonzept für die Stadt Frankfurt(O)" mit seiner detaillierten Streckenbeschreibung und dem Regelungs- und Maßnahmebedarf.

Die im Reit- und Fahrwegekonzept dargestellten Streckenverläufe berühren das unmittelbare Bearbeitungsgebiet des Rahmenplanes Markendorf nicht, jedoch gibt es Berührungspunkte mit den von Markendorf ausgehenden, mit zunehmender Einwohnerzahl stärker von Fußgängern und Radfahrern genutzten Feld- und Waldwegen in den umgebenden Landschaftsraum, insbesondere in Fortsetzung Lindower Weg und Wildbahn Richtung Helenesee.

Die Überlagerung der z.T. sehr unterschiedlichen Anforderungen und Bedingungen erfordern neben baulichen Maßnahmen allseitig abgestimmte Regelungen, die in o.g. Konzept ausgeführt sind.

LAND- UND FORSTVERKEHR

Zur Bewirtschaftung der großflächigen Plantagen und Felder, die sich über Hohenwalde und Lichtenberg ausdehnen, besteht ein landwirtschaftliches Wegenetz, dessen Funktionstüchtigkeit auch in Zukunft zu sichern ist, weitgehend unter o.g. Mitnutzung durch Wanderer und Radfahrer.
Die Mitnutzung des Feldweges nach Lichtenberg durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird z.Z. geduldet (einschließlich der Zu- und Ausfahrt über die problematische Anbindung an die B 87), doch ist dieser Zustand nicht haltbar. Die Kombination von Landwirtschaftsverkehr und MIV ist weiterhin zu sichern, doch die derzeitige Straßenanbindung an die B 87 muß entfallen.

Da Plantagenflächen, deren Erreichbarkeit von den Standorten der Obstproduzenten aus zu gewährleisten ist, auch auf der Ostseite der B 87 liegen, kommt den Querungsmöglichkeiten der Bundesstraße eine besondere Bedeutung zu, die sich jedoch mit dem Bau der OT-Umgehungsstraße auf der Müllroser Chaussee entschärfen. Eine Verlängerung der Wildbahn gewährleistet eine sichere, ampelgeregelte Querung der Müllroser Chaussee, selbst deren Nutzung wird für den Wirtschaftsverkehr günstiger.

Der Bau der Umgehungsstraße wird Plantagenflächen zerstören, diese durchschneiden und beeinträchtigen. Zusammenhängende Großflächen werden zerstückelt und schwieriger zu bewirtschaften.
Da nur ein Brückenwerk zu finanzieren ist, müssen Landwirtschaftsverkehr und OT-Verbindungsverkehr (MIV, Radverkehr) gebündelt werden. Hierfür bietet sich der bestehende, teilausgebaute Feldweg nach Lichtenberg an. Ein Kurzschluß zwischen verlängerter Wildbahn und Bauernhilfe sowie dessen Ausbau in nördlicher Richtung werden notwendig.

Die Auswirkungen der Neutrassierung der B 87 (Umgehungsstraße) auf die Agrarstruktur wird durch die AGRO-ÖKO-CONSULT GmbH Berlin untersucht. Eine Abstimmung zur Rahmenplanung Markendorf ist erfolgt; Ergebnisse der agrarstrukturellen Planung lagen bei Redaktionsschluß der Rahmenplanung noch nicht vor.

Der Forstverkehr ist über bestehende Waldwege gesichert. Die unbefugte Benutzung durch den MIV sowie die planmäßige Mitnutzung durch Fußgänger, Radfahrer und ggf.Reiter ist zu regeln.

STADTTECHNISCHE VERSORGUNG

siehe Übersicht Leitungsbestand

Aufgrund der bedeutsamen Gewerbeansiedlung seit den 60er Jahren bekam Markendorf eine moderne stadttechnische Infrastruktur aller Medien. Der hohe Austattungsgrad, insbesondere der Schmutzwasser-, Stadtgas- und Fernwärmeanschluß, kam neben der Industrie dem Wohnungsbau an der Wildbahn zugute. In den 90er Jahren erfolgte die Verlegung des Erdgasnetzes.

Da innerhalb der Gewerbegebiete die Ver- und Entsorgungsleitungen in Regie der Betriebe (Halbleiterwerk und Obstproduktion) auf eigenen Betriebsgrundstücken in nicht öffentlichen Industriestraßen verlegt wurden, wurden mit den grundsätzlich veränderten Wirtschafts- und Eigentumsstrukturen umfangreiche Entflechtungs- und Neuordnungsmaßnahmen notwendig.
Dieser Prozeß erfolgt im Gewerbegebiet Markendorf I im Zusammenhang mit dem Ausbau eines städtischen Straßennetzes und dem Rückbau nicht mehr benötigter Gebäude und Anlagen planmäßig (siehe Bebauungsplan BP-93-002). Die Wärmeversorgung ist über eine zeitlich begrenzte Fernwärmesatzung geregelt; mit Ausnahmegenehmigung und Abstimmung können auch andere Medien genutzt werden.

Dagegen weist das Gewebegebiet Markendorf Mitte infastrukturelle Mängel auf, verursacht durch die Einzelvermarktung (unterschiedliche Nutzungen) des Gebäudebestandes ohne öffentliches Straßennetz und ohne städtisches Regenwassernetz (eigenes Netz der Obstproduktion). Mit der Verlängerung der Wildbahn und der Querverbindung zur Bauernhilfe (Teilstück der OT-Verbindung nach Lichtenberg) ist eine städtische, das Gewerbegebiet umschließende Straßenschleife zu schaffen, von der aus die stadttechnische Versorgung zu sichern ist. Im Innern des Gewerbegebietes sind keine öffentlichen Straßen geplant, somit verbleibt die stadttechnische Erschließung auf Privatland.

Die Medienversorgung der Wohngebiete insgesamt ist gesichert, die Anlagen und Leitungen für die z.Z. in Bau befindlichen Eigenheimsiedlungen sind bereits errichtet bzw. verlegt.

Zur Feststellung des Leitungsbestandes wurden im März 1998 die zuständigen Versorgungsbetriebe zur Eintragung ihrer Leitungen und Anlagen in die Bestandskarte M 1:2000 (Bearbeitungsgebiet der Rahmenplanung, ausgenommen das Gewerbegebiet Markendorf I) aufgefordert.
Von folgenden Versorgungsbetrieben liegen die Originalkarten des Leitungsbestandes sowie die Einschätzung der Erschließbarkeit der geplanten Standorte 1. „An den Kleingärten/Luchsweg", 2. „Am Waldrand" und 3. „Kirschenweg" bei der Stadtverwaltung Frankfurt(O) vor:

- FWA, Frankfurter Wasser- und Abwassergesellschaft mbH
  Buschmühlenweg 171, 15230 Frankfurt(O)

- EWE Aktiengesellschaft, Betriebsabteilung Brandenburg
  Hegermühlenstraße 58, 15344 Strausberg

- Stadtwerke Frankfurt(O)
  Netze Fernwärme / Gas / Strom
  Postfach 1310, 15208 Frankfurt(O)

- Stadt Frankfurt(O)
  Tiefbauamt, Abt. Straßenbeleuchtung

- Stadverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt(O)
  PSF 668, 15206 Frankfurt(O)

Die Übersicht des Leitungsbestandes, Stand 1998, ist in der vorliegenden Dokumentation enthalten.

GRÜNSTRUKTUR

siehe Plan Grünstrukurelle Mißstände und Potentiale

Als strukturbestimmende Elemente innerhalb der Ortslage Markendorf haben sich aufgrund der wirtschaftlichen bzw. baulichen Entwicklung nur einzelne Grünflächen erhalten.
Im Gegensatz zur großflächigen Versiegelung und Überbauung der Gewerbegebiete hat sich um Markendorf eine land- und forstwirtschaftliche Kulturlandschaft erhalten, die es zu schützen gilt.

Seit Dorfgründung im 13.Jahrhundert wurden planmäßig Waldflächen in Ackerland umgewandelt. Der „Markendorfer Wald" (Karnickelberge)

wurde forstwirtschaftlich genutzt, sicher aufgrund der geringen Bodenwerte, die den Landbau unwirtschaftlich machten.

Zeitweise wurden Ackerflächen für militärische Truppenübungen genutzt (große Kaiserparade 1902), auf dem Gelände des Gewerbegebietes Markendorf I befand sich ein Exerzierplatz.

Im Zuge der Bodenreform wurde der Gutsbesitzer von Burgsdorff enteignet, 898ha Land und Wald wurden aufgeteilt. 1952 wurde die erste LPG gegründet, 1973 erfolgte die Bildung einer Kooperativen Abteilung Pflanzenproduktion (KAP) aus den LPG Markendorf, Hohenwalde und Lichtenberg.
1974 wurde die KAP zur LPG Pflanzen- und LPG Tierproduktion Frankfurt(O) mit der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche der Ortsteile umgebildet.
1976 erfolgte die Gründung des VEG Obstproduktion Frankfurt(O) mit Sitz in Markendorf; die Obstanbaufläche wurde auf 1000ha ausgeweitet; 1977 wurde das 1.Baumblütenfest gefeiert.
1986/87 wurde die Kleingartenanlage nördlich der Wildbahn, östlich des Wolfsweges angelegt.

Nach der Wende wurden zahlreiche Obstbestände durch neue, gefragte Obstsorten ersetzt. Die VEG-Imobilien gingen in Eigentum der Treuhandanstalt über und wurden an private Betreiber verpachtet, die die Absatzgenossenschaft „ Markendorfer Obst e.G." gründeten. In den folgenden Jahren wurden eine moderne Sortieranlage und eine Kühlhalle der Absatzgenossenschaft in Betrieb genommen.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Rahmenplanes Markendorf besteht folgende Ausgangslage hinsichtlich notwendiger Grünordnungsmaßnahmen zur Beseitigung der grünstrukturellen Mißstände.

In der Ortsmitte haben sich westlich der B 87 der Gutspark mit wertvollem Baumbestand (Naturdenkmal Sumpfeiche) und Eiskeller (Fledermausquartier) und östlich der B 87 der Kirchhof mit 8 als Naturdenkmale 1961 unter Schutz gestellten Jahrhunderte alten Stieleichen (Querus robur) und Resten der Feldsteinmauer (ruinöse, sanierungsbedürftige Teilstücke) und Kriegerdenkmal erhalten. Pflege- und Auslichtungsmaßnahmen wurden nicht konsequent zu Ende geführt. Im Grünflächenamt der Stadt Frankfurt(O) liegt die 164 Gehölze umfassende Baumkartierung des „Friedhofsparkes Markendorf" als Grundlage detaillierter Gestaltungs- und Pflegemaßnahmen vor.
Der baumgesäumte Teich gegenüber der Einmündung Wildbahn ist Biotop und Gestaltungselement des Parkes an der „Apfelblüte", der Pflege bedarf bzw. bei einer Verlängerung der Wildbahn neu zu gestalten ist.

Eine weitere schützenswerte Grünfläche mit 4 unter Naturschutz gestellten Stieleichen (Querus robur) befindet sich nordseitig etwa in der Mitte der Wildbahn. Diese öffentliche Grünfläche bietet den Ansatz einer nördlichen Erweiterung mit Integration der zu verlagernden Kindertagesstätte und Spielplatz. Die Anlage von Stellplätzen ist in dieser Grünzone auszuschließen.

Südlich des Feldsteinhauses hat sich in den vergangenen Jahren ein Gehölzbestand entwickelt, der im Zusammenhang mit dem Bauensemble zu sichern und zu gestalten ist.

Auf einer Parzelle westlich des Sportplatzes befindet sich ein Wäldchen, das als Biotop für die umliegenden monokulturellen Plantagen und Feldern sowie das baumlose Sportgelände Bedeutung hat und deshalb zu erhalten und in das Planungskonzept zu integrieren ist. Das Wäldchen wird zukünftig auch Abschirmfunktionen zur OT-Umgehungsstraße übernehmen.

Den Straßenräumen innerhalb der Ortslage von Markendorf fehlen Baumreihen, was sich sehr negativ auf das Ortsbild auswirkt. Im Gegensatz zur Allee nach Müllrose wirken die B 87 sowie die Wildbahn überdimensioniert und kahl; eine Biotopvernetzung fehlt.
Diese Mißstände lassen sich nur begrenzt beseitigen, da entlang der B 87 auf der Ostseite die Straßenbahntrasse verläuft und im Südwestabschnitt die Grundstücke bis dicht an die Straße reichen. Damit ist eine Rekonstruktion der für das Land Brandenburg landschafts- und ortsbildprägenden Allee nicht möglich.
Innerhalb der Ortslage ist zumindest einseitig der Müllroser Chaussee (im Südabschnitt auf der Ostseite, im Nordabschnitt auf der Westseite) eine Lindenreihe zu pflanzen.

Die Bestandssituation der Wildbahn, der wichtigsten Ost-West-Achse, ist ebenso schlecht. Nur wenige Altlinden, die in den letzten Jahren im Bereich des Autohauses weiter dezimiert wurden, lassen die Qualitäten einer das durchgrünte OT-Zentrum mit dem Wald verbindenden Allee erahnen. Eine durchgängig begrünte, vom störenden Lkw-Verkehr befreite Straße würde Fußgänger zu einem Spaziergang zum Helenesee animieren, selbst Frankfurter würden von der Straßenbahn-Endhaltestelle aus einen angenehmen Weg (2km Luftlinie) in das Naherholungsgebiet „Helenesee" nutzen.
Ein Umweg bzw. Konfliktpunkt ergibt sich beim Queren der Bahnstrecke, der sich im Trampelpfad über die Gleise am Ende der Wildbahn zeigt. Eine Verlegung des Bahnüberganges ist jedoch derzeit nicht realisierbar.

In entgegengesetzter Richtung beginnt die Problemzone bereits im Einmündungsbereich der Wildbahn bzw. auf der gegenüberliegenden Seite. Die Investruine „Apfelblüte", der Ansatz der Wildbahnverlängerung aus westlicher Richtung, der ungenutzte Parkplatz, die nur fragmentarische Begrünung sowie die Vielfalt der Gewerbebauten erfordern grünordnerische Maßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Wildbahn und der Aktivierung der Gaststätte sowie der notwendigen Umstrukturierung des an das Zentrum grenzenden Mischgebietes.

wurde forstwirtschaftlich genutzt, sicher aufgrund der geringen Bodenwerte, die den Landbau unwirtschaftlich machten.

Zeitweise wurden Ackerflächen für militärische Truppenübungen genutzt (große Kaiserparade 1902), auf dem Gelände des Gewerbegebietes Markendorf I befand sich ein Exerzierplatz.

Im Zuge der Bodenreform wurde der Gutsbesitzer von Burgsdorff enteignet, 898ha Land und Wald wurden aufgeteilt. 1952 wurde die erste LPG gegründet, 1973 erfolgte die Bildung einer Kooperativen Abteilung Pflanzenproduktion (KAP) aus den LPG Markendorf, Hohenwalde und Lichtenberg.
1974 wurde die KAP zur LPG Pflanzen- und LPG Tierproduktion Frankfurt(O) mit der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche der Ortsteile umgebildet.
1976 erfolgte die Gründung des VEG Obstproduktion Frankfurt(O) mit Sitz in Markendorf; die Obstanbaufläche wurde auf 1000ha ausgeweitet; 1977 wurde das 1.Baumblütenfest gefeiert.
1986/87 wurde die Kleingartenanlage nördlich der Wildbahn, östlich des Wolfsweges angelegt.

Nach der Wende wurden zahlreiche Obstbestände durch neue, gefragte Obstsorten ersetzt. Die VEG-Imobilien gingen in Eigentum der Treuhandanstalt über und wurden an private Betreiber verpachtet, die die Absatzgenossenschaft „ Markendorfer Obst e.G." gründeten. In den folgenden Jahren wurden eine moderne Sortieranlage und eine Kühlhalle der Absatzgenossenschaft in Betrieb genommen.

Bezogen auf den Geltungsbereich des Rahmenplanes Markendorf besteht folgende Ausgangslage hinsichtlich notwendiger Grünordnungsmaßnahmen zur Beseitigung der grünstrukturellen Mißstände.

In der Ortsmitte haben sich westlich der B 87 der Gutspark mit wertvollem Baumbestand (Naturdenkmal Sumpfeiche) und Eiskeller (Fledermausquartier) und östlich der B 87 der Kirchhof mit 8 als Naturdenkmale 1961 unter Schutz gestellten Jahrhunderte alten Stieleichen (Querus robur) und Resten der Feldsteinmauer (ruinöse, sanierungsbedürftige Teilstücke) und Kriegerdenkmal erhalten. Pflege- und Auslichtungsmaßnahmen wurden nicht konsequent zu Ende geführt. Im Grünflächenamt der Stadt Frankfurt(O) liegt die 164 Gehölze umfassende Baumkartierung des „Friedhofsparkes Markendorf" als Grundlage detaillierter Gestaltungs- und Pflegemaßnahmen vor.
Der baumgesäumte Teich gegenüber der Einmündung Wildbahn ist Biotop und Gestaltungselement des Parkes an der „Apfelblüte", der Pflege bedarf bzw. bei einer Verlängerung der Wildbahn neu zu gestalten ist.

Eine weitere schützenswerte Grünfläche mit 4 unter Naturschutz gestellten Stieleichen (Querus robur) befindet sich nordseitig etwa in der Mitte der Wildbahn. Diese öffentliche Grünfläche bietet den Ansatz einer nördlichen Erweiterung mit Integration der zu verlagernden Kindertagesstätte und Spielplatz. Die Anlage von Stellplätzen ist in dieser Grünzone auszuschließen.

Südlich des Feldsteinhauses hat sich in den vergangenen Jahren ein Gehölzbestand entwickelt, der im Zusammenhang mit dem Bauensemble zu sichern und zu gestalten ist.

Auf einer Parzelle westlich des Sportplatzes befindet sich ein Wäldchen, das als Biotop für die umliegenden monokulturellen Plantagen und Feldern sowie das baumlose Sportgelände Bedeutung hat und deshalb zu erhalten und in das Planungskonzept zu integrieren ist. Das Wäldchen wird zukünftig auch Abschirmfunktionen zur OT-Umgehungsstraße übernehmen.

Den Straßenräumen innerhalb der Ortslage von Markendorf fehlen Baumreihen, was sich sehr negativ auf das Ortsbild auswirkt. Im Gegensatz zur Allee nach Müllrose wirken die B 87 sowie die Wildbahn überdimensioniert und kahl; eine Biotopvernetzung fehlt.
Diese Mißstände lassen sich nur begrenzt beseitigen, da entlang der B 87 auf der Ostseite die Straßenbahntrasse verläuft und im Südwestabschnitt die Grundstücke bis dicht an die Straße reichen. Damit ist eine Rekonstruktion der für das Land Brandenburg landschafts- und ortsbildprägenden Allee nicht möglich.
Innerhalb der Ortslage ist zumindest einseitig der Müllroser Chaussee (im Südabschnitt auf der Ostseite, im Nordabschnitt auf der Westseite) eine Lindenreihe zu pflanzen.

Die Bestandssituation der Wildbahn, der wichtigsten Ost-West-Achse, ist ebenso schlecht. Nur wenige Altlinden, die in den letzten Jahren im Bereich des Autohauses weiter dezimiert wurden, lassen die Qualitäten einer das durchgrünte OT-Zentrum mit dem Wald verbindenden Allee erahnen. Eine durchgängig begrünte, vom störenden Lkw-Verkehr befreite Straße würde Fußgänger zu einem Spaziergang zum Helenesee animieren, selbst Frankfurter würden von der Straßenbahn-Endhaltestelle aus einen angenehmen Weg (2km Luftlinie) in das Naherholungsgebiet „Helenesee" nutzen.
Ein Umweg bzw. Konfliktpunkt ergibt sich beim Queren der Bahnstrecke, der sich im Trampelpfad über die Gleise am Ende der Wildbahn zeigt. Eine Verlegung des Bahnüberganges ist jedoch derzeit nicht realisierbar.

In entgegengesetzter Richtung beginnt die Problemzone bereits im Einmündungsbereich der Wildbahn bzw. auf der gegenüberliegenden Seite. Die Investruine „Apfelblüte", der Ansatz der Wildbahnverlängerung aus westlicher Richtung, der ungenutzte Parkplatz, die nur fragmentarische Begrünung sowie die Vielfalt der Gewerbebauten erfordern grünordnerische Maßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Wildbahn und der Aktivierung der Gaststätte sowie der notwendigen Umstrukturierung des an das Zentrum grenzenden Mischgebietes.

Das weitere untergeordnete Straßennetz ist sehr unterschiedlich oder gar nicht begrünt. In den Wohngebieten übernehmen zum großen Teil die Vorgärten oder öffentliche, privat gestaltete und gepflegte Vorflächen und Randstreifen die Begrünung.
Die Gehölzstandorte am neu gebauten Wolfsweg sind aufgrund ihrer Unregelmäßigkeit gestalterisch unbefriedigend. Die Bäume füllen nur die Restflächen zwischen den vielen Grundstückszufahrten und Längsparkplätzen, die versiegelten Flächen dominieren.

Die Bauernhilfe ist fast baumlos, ebenso der Lindower Weg im Abschnitt der Wohnsiedlung. Hier sollte einseitig eine klein- bis mittelkronige Baumreihe gepflanzt werden.
Da Straßenbäume in Wohngebieten sowohl bei den Bewohnern aus verschiedenen Gründen als auch bei den Investoren und der Stadtverwaltung aus Vermarktungs- bzw. Kostengründen wenig Zustimmung finden, muß privates Grün auf den Grundstücken städtisches ersetzen.

Während in den Wohnsiedlungen die Gärten der Versiegelung Grenzen setzen, weisen die Gewerbeflächen aus DDR-Zeiten, aber auch die neuen (z.B. Autohäuser) kaum unversiegelte Flächen bzw. Baumbestand auf.
Da eine innere Begrünung nur teilweise zu realisieren ist, müssen zumindest Ausgleichspflanzungen in den Randbereichen erfolgen. Hierfür bieten sich die Brachflächen am Süd- und Ostrand des Gewerbegebietes Markendorf I sowie die Fläche zwischen Markendorf und Klinikum an. Die o.g. Defizite entlang der Straßen des Ortsteils bieten weitere Möglichkeiten für Ausgleichs-Gehölzpflanzungen.

Die Einbindung Markendorfs in den umgebenden Landschaftsraum ist positiv zu bewerten, durch Straßenbaumaßnahmen jedoch gefährdet.
Wichtigste ökologische Zielstellung ist der maximal mögliche Erhalt der landschaftlichen und forstwirtschaftlichen, aber auch der Erholung dienenden Nutzflächen. Gerade das zusammenhängende Waldgebiet in Richtung Helenesee / Müllrose / Groß-Lindow / Oder-Spree-Kanal stellt ein äußerst wertvolles Naturpotential dar, das neben der Gewerbeansiedlung ein zu schützender Standortfaktor ersten Ranges für Markendorf, Frankfurt(O) und Ostbrandenburg darstellt.

Auch die Plantagenflächen und Felder, die bis zu den Biegener Hellen reichen mit ihren gehölzgesäumten Feldwegen die Verbindungen zu den Ortsteilen Hohenwalde und Lichtenberg sowie die Waldgebiete herstellen, sind in ihrem Bestand zu sichern und für die Naherholung zu erschließen. Hecken-, Strauch- und Baumpflanzungen einheimischer Arten als Windschutzstreifen und wegbegleitendes Grün bieten Lebensraum schützenswerter Tiere und Wildpflanzen im Ausgleich zu den Siedlungs- und monokulturellen Nutzflächen.

ZUSAMMENFASSUNG DER PLANUNGSANSÄTZE UND DARSTELLUNG DER PLANUNGSZIELE

In der städtebaulichen Struktur Frankfurts stellt der Siedlungsraum entlang der B 87 und damit der Ortsteil Markendorf neben der Autobahn die bedeutsamste Entwicklungsachse dar. Das Siedlungsband B 87 ist direkt angebunden an die Autobahn A 12 sowie zukünftig an die Oder-Lausitz-Trasse.
Die ÖPNV-Verbindung zum Frankfurter Stadtzentrum, den Versorgungseinrichtungen des Oberzentrums, sowie den Wohngebieten der Stadt ist über die Straßenbahnlinie entlang der B 87 hergestellt.
Diese infrastrukturellen Standortfaktoren machen den Ortsteil Markendorf neben der Obstproduktion zu einem der bedeutendsten Wirtschafts- und Wohnstandorte der Stadt Frankfurt(O).

Zielstellung der Rahmenplanung ist die auf alle Belange abgestimmte planmäßige städtebauliche Entwicklung des Ortsteils Markendorf, eingebunden in das infrastrukturelle Konzept der Stadt Frankfurt(O) und der Region Ostbrandenburg.
Das Rahmenplankonzept diente der Ermittlung der aus der Gesamtortsentwicklung abzuleitenden Vorgaben und Rahmenbedingungen für folgende Bebauungspläne:

- Bebauungsplan BP-93-002
  „Gewerbegebiet Markendorf I“
- Bebauungsplan BP-93-007
  „Wohnanlage am Wolfsweg“
  (neue Straßenbezeichnung: Luchsweg)
- Bebauungsplan BP-17-001
  „Wohnanlage Am Waldrand, Ortsteil Markendorf“ als Satzung

sowie für die zum Planungsprozeß parallel laufenden Objektplanungen, deren Ergebnisse bereits sichtbar werden. Insofern ist die Rahmenplanung eine begleitende Planung, die die Verträglichkeit einzelner und komplexer privater und städtischer Investitionen mit der Ortsentwicklung sichert.

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Leitbild der Rahmenplanung ist eine verträgliche Entwicklung der Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete, die den einzelnen sehr unterschiedlichen Teilgebietsnutzungen optimale Standortbedingungen bietet unter Ausbau einer effektiven, nicht überdimensionierten Infrastruktur.
Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie aus ökologischen Gründen (Vermeidung von Landschaftszersiedlung) hat die Verdichtung bestehender Siedlungen durch Lückenschließungen und Abrundungen, insbesondere der Innenlagen, Vorrang vor extensiven Erweiterungen.

Die disproportionale und fragmentarische Siedlungsstruktur des Ortes ohne ausgeprägtes Zentrum ist die Folge der Investition „Halbleiterwerke“ im landwirtschaftlich geprägtem, kriegszerstörten Dorf, der Neuausrichtung der landwirtschaftlichen Produktionsmethoden sowie den strukturellen Umbrüchen der Wiedervereinigung.

Mit dem Bau des Halbleiterwerkes wurde aus dem Dorf ein High-Tech-Industriestandort; mit Gründung der LPG, später Obstproduktion, entstanden aus den kleinen Parzellen große, zusammenhängende Anbauflächen. Das Ortszentrum wurde nicht ausgebaut, die Versorgung der Arbeitskräfte erfolgte durch Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen des Halbleiterwerkes bzw. durch die Stadt Frankfurt(O).

Auf Grundlage des Bebauungsplanes BP-93-002 „Gewerbegebiet Markendorf I“ wird das gesamte Gelände des ehemaligen Halbleiterwerkes umstrukturiert und modernisiert zur Gewerbestandortsicherung und Neuansiedlung mit dem Schwerpunkt High-Tech.
Die Mischgebiete werden so geordnet, daß die Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe störungsfrei wird.

Seit den 70er Jahren entwickelt sich Markendorf mit zunehmender Intensität zum begehrten Wohnstandort für Frankfurter Familien. Baulücken werden geschlossen, Wohngebiete werden abgerundet, neue Siedlungen sind auf der Ostseite der Müllroser Chaussee auf Grundlage der Bebauungspläne BP-93-007 „Wohnanlage am Wolfsweg“ (neue Straßenbezeichnung: Luchsweg) und BP-17-001 „Wohnanlage Am Waldrand, OT Markendorf“ im Entstehen.

Die Konzentration des Wohnungsneubaus auf den Nordostteil Markendorfs entgegen früherer Vorstellungen zum Siedlungsneubau auf der Westseite der B 87 ist das wesentlichste Ergebnis der Rahmenplanung. Diese Entscheidung begründet sich in folgenden Standortvorzügen der OT-Ostseite für das Wohnen:

- die Wohnumfeldbedingungen sind optimal, der Ruheanspruch ist auch perspektivisch gesichert
- unmittelbar an das Wohngebiet schließen zusammenhängende Waldflächen an
- das Naherholungsgebiet „Helenesee“ ist fußläufig erreichbar (2km)
- die östliche Lage der Straßenbahntrasse an der B 87 mit Bau einer zweiten Haltestelle gewährleistet eine sichere und kurze ÖPNV-Erreichbarkeit
- mit Verlagerung der KITA sowie Anlage eines Spielplatzes nördlich der Wildbahn entstehen ideale Bedingungen für die Kinder

Der westliche Ortsrand wird in seinen baulichen Grenzen zugunsten des vollständigen Erhalts der Landwirtschaftsflächen entgegen früherer Vorstellungen nicht erweitert.

Die Erhaltung dieser landwirtschaftlichen Nutzflächen ist in Hinblick auf die geplante OT-Umgehungsstraße besonders wichtig. Inwieweit z.Z. nicht absehbare bauliche Entwicklungen diese Flächenpotentiale beanspruchen, bleibt der Zukunft überlassen.

VERKEHRSSTRUKTUR

Entscheidend für eine verträgliche Ortsentwicklung ist der Bau einer OT-Umgehungsstraße B 87-neu (dreispurige Verkehrsstraße), die das weiter anwachsende Verkehrsaufkommen der nicht wesentlich ausbaufähigen Müllroser Chaussee, insbesondere den für die Ortslage unverträglichen Durchgangsverkehr aufnimmt und eine effektive Anbindung Markendorfs über einen Knoten B8 7 neu / L 381 sichert.

Die OT-Umgehungsstraße B 87-neu wird einen gravierenden Einschnitt bringen; die Konsequenzen und Maßnahmen zur Eingriffsminimierung, zum Ausgleich sowie zum Schutz werden im erforderlichen Planverfahren der OT-Umgehung untersucht und verbindlich geregelt, ebenso die OT-Verbindung nach Lichtenberg.

Die Auslagerung des Durchgangsverkehrs hat für Markendorf höchste Priorität, da nur so das Straßennetz des Ortes und die Anliegergrundstücke funktionstüchtig und sicher an die Müllroser Chaussee angebunden werden können sowie die notwendigen Übergänge für Fußgänger und Radfahrer in ausreichender Zahl, an den funktionell richtigen Stellen und sicher angelegt werden können.

Die Anbindungen des örtlichen Straßennetzes an die Müllroser Chaussee werden entflechtet und ergänzt. Das Gewerbegebiet Markendorf I erhält eine äußere Anbindung - die Einmündung Wildbahn wird zur zentralen Kreuzung durch Verlängerung der Wildbahn ausgebaut (jetzige Zufahrt zum Gewerbegebiet Markendorf Mitte wird zur Grundstückszufahrt rückgebaut), die Anbindung Bauernhilfe bleibt erhalten (Vermeidung von Durchgangsverkehr nach und von Lichtenberg) und die Einmündung „Am Klinikum“ wird ausgebaut.

Für Fußgänger und Radfahrer entstehen sichere Überwege über die Müllroser Chaussee in Höhe Straßenbahnhaltestelle, Wildbahn und Fuchsweg / zukünftige 2.Straßenbahn- und Bushaltestelle.

Entlang der Müllroser Chaussee entsteht ein Radweg, in der Ortslage für Fußgänger mitzunutzen. Ansonsten übernehmen Nebennetzstraßen sowie ausgewählte Feld- und Forstwege den Radverkehr.

Das auszubauende öffentliche Straßennetz der Teilgebiete sichert den direkten Gewerbezielverkehr ohne Beeinträchtigung der Wohngebiete mit Ausnahme der Wildbahn. Um dem Ruheanspruch der Wildbahn-Anwohner entgegen zu kommen, sind neben der Geschwindigkeitsreduzierung Sanierungsmaßnahmen geplant.

Die Verkehrsanbindung der einzelnen Wohngebiete erfolgt jeweils eigenständig, ohne Durchgangsverkehr in anderen Wohngebieten zu erzeugen. Im Wolfsweg werden bautechnische bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr notwendig, ebenso in der Bauernhilfe.

Die ÖPNV-Erschließung wird über die Straßenbahn, die eine 2.Haltestelle in Höhe Fuchsweg erhält, und Buslinien mit Haltestellen am OT-Zentrum sowie in Höhe Fuchsweg gesichert und verbessert.

Im Zuge der Straßenbaumaßnahmen ist die Straßenbeleuchtung konzeptionell bzw. gestalterisch zu ordnen.

GRÜNSTRUKTUR

Markendorfs Begrünung ist infolge seiner wirtschaftlichen Entwicklung sehr kontrastreich. Während sich in der Ortsmitte wertvoller Baumbestand des Gutsparkes (1 Naturdenkmal und Fledermausquartier Eiskeller) und des Kirchhofes (8 Naturdenkmale) erhalten hat und damit eine „Grüne Ortsmitte" entstanden ist, wirken die übrigen Grünanlagen sehr fragmentarisch (4 Naturdenkmale an der mittleren Wildbahn), ebenso die Reste der Alleepflanzungen Müllroser Chaussee und Wildbahn.

Die Gewerbegebiete wurden großflächig überbaut und versiegelt, der Übergang zum Waldgebiet vernachlässigt.

Zur Aufwertung des Ortsbildes sowie aus ökologischen und stadthygienischen Gründen sind folgende Hauptmaßnahmen geplant:

- Sicherung, Pflege und Ergänzung der Parkanlagen als integrierter Bestandteil des OT-Zentrums (Naturdenkmale, Fledermausquartier)
- Neugestaltung des Teiches im Zusammenhang mit der Verlängerung der Wildbahn als integrierter Teil des Gutsparkes
- Anlage einseitiger Baumreihen entlang der Hauptachsen Müllroser Chaussee und Wildbahn sowie am Südrand
- Anlage von Gehölzstreifen (naturnaher Aufbau) bzw. Erhaltsicherung und Ergänzung
- Renaturierung der Waldrandzone und des Südostrandes des Gewerbegebiets Markendorf I
- Gestaltung des Areals zwischen der Straße „Am Klinikum" und Klinikum mittels Ausgleichmaßnahmen der Grünordnungspläne

OT-TEILGEBIETE

Aufgrund der inhomogenen städtebaulichen Gesamtstruktur Markendorfs und der gezielten Trennung der Nutzungsarten und Verkehrsnetze entstehen relativ eigenständige Teilgebiete mit in sich homogenen Baustrukturen und Nutzeransprüchen.
Zusammengefaßt gelten für die Teilgebiete Markendorfs folgende Entwicklungsziele.

ORTSTEILZENTRUM

Das multifunktionale Zentrum wird im Umfeld der zukünftigen Straßenkreuzung Müllroser Chaussee / Wildbahn, die sichere Übergänge für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht, entwickelt.
Die Straßenbahn- und Bushaltestellen in der Vorfläche des Gewerbegebietes Markendorf I erschließen das Zentrum.

Das zukünftige OT-Zentrum integriert die Parkanlagen beidseitig der Müllroser Chaussee; der Teich ist bei Verlängerung der Wildbahn in das Parkkonzept einzubeziehen und aufzuwerten.

Folgende Teilstandorte werden das Zentrums-Ensemble bilden:

- bestehende Verkaufsstelle (eh. Landwarenhaus/Konsum)- Verkaufsraumflächenerweiterung durch beidseitige Anbauten oder Ersatzbau möglich, Stellplätze an Wildbahn und Wolfsweg
- nördlicher Parkplatz des Gewerbegebietes Markendorf I an der Straßenbahnhaltestelle - Bau eines Fußweges entlang der östlichen Parkseite notwendig
- Gaststätte „Apfelblüte" - Ausbau unter Verlagerung des Kindergartens, Integration in Gutspark
- Mischgebiet an der verlängerten Wildbahn - Neuordnungs- und Gestaltungsbedarf, insbesondere an der dominanten Quartiereke zum Gutspark
- Parkplatz an der verlängerten Wildbahn - Nutzung für Zentrumsbesucher (Voraussetzung Wildbahnverlängerung)

Das Einzelhandelskonzept Frankfurt(O) läßt für Markendorf hinsichtlich Einzelhandel insgesamt 800m² Verkaufsraumfläche sowie Dienstleistungen, Gastronomie und Beherbergung zu. Großflächiger Einzelhandel ist im OT Markendorf unzulässig.

Im Rahmen der Zentrumsentwicklung ist ein Wertstoffcontainerstandort einzuplanen.

EINRICHTUNGEN DES GEMEINBEDARFS

Neben den geplanten Einrichtungen des OT-Zentrums, die neben ihrer Versorgungsfunktion kulturelle Angebote für die Bürger Markendorfs anbieten sollten, steht das Feldsteinhaus für Veranstaltungen im kleineren Rahmen zur Verfügung. Aufgrund seiner Lage im Wohngebiet sind jedoch Grenzen gesetzt.

Aus dem Bedarf eines Treffpunktes für Jugendliche entstand der Bolzplatz an der Wildbahn, eine mehr provisorische als dauerhafte Lösung.
Zweckmäßig erscheint es, die sportlichen Aktivitäten auf dem Sportplatzgelände, das Reserven aufweist, zu konzentrieren, und einen Jugendklub für die wachsende Einwohnerzahl einzuplanen.

Der Sportplatz wird ein neues Gebäude erhalten, wobei die Nachbarschaft zum Wohnen zu berücksichtigen ist. Mit Verlängerung der Wildbahn sollte die Verkehrsanbindung des Sportplatzgeländes über den Kirschenweg erfolgen.

Die Kindertagesstätte wird in den Bereich der Grünanlage auf der den Wohnungen zugewandten Straßenseite der Wildbahn in die Nähe des Wohnschwerpunktes von Markendorf verlagert, ergänzt durch einen zentralen, öffentlichen und von den KITA-Kindern zu nutzenden Spielplatz.

WOHNGEBIETE

In Änderung früherer Pläne, die neue Eigenheimsiedlungen auf der Westseite Markendorfs (Kirschenweg und Bauerhilfe 2) vorsahen, konzentriert der Rahmenplan den Siedlungsbau auf die „ruhige Seite" zwischen Straßenbahntrasse und Waldrand, da hier ideale Wohnbedingungen gegeben sind.
Da das sinnvolle planerische Ziel, den Gewerbestandort „Am Klinikum" rückzubauen, nicht erreicht wurde, müssen durch Ordnungsmaßnahmen die Störpotentiale so weit minimiert werden, daß ein Wohnen selbst in unmittelbarer Nachbarschaft zum Gewerbe weitestgehend problemlos ist (Mischgebiet).

Wesentlich problematischer sind jedoch die Beeinträchtigungen der Wildbahnanwohner durch den Lkw-Verkehr der Betonmischanlage und des Entsorgungs- und Recycling- Betriebes an der Bahnstrecke (Nutzung ehemaliger Industrieflächen des Halbleiterwerkes). Da eine Verlagerung des Verkehrs auf eine Umgehungsstraße nicht finanzierbar und eine Durchfahrung der „Sensiblen Zone" des Gewerbegebietes Markendorf I nicht möglich ist, beschränken sich die Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms und der Erschütterungen auf Geschwindigkeitsreduzierung und Fahrbahnsanierung. Lang- bzw. mittelfristig wird von einer Verlagerung beider Gewerbebetriebe ausgegangen (siehe FNP und BP-93-002).
Der die zu erhaltende Kleingartenanlage umschließende Siedlungsraum umfaßt folgende Teilgebiete:

- Reihenhaussiedlung Wolfsweg/Hasenwinkel – Abrundung Nordbereich notwendig
- Eigenheime Fuchsweg/Dachsweg/verlängerter Wolfsweg – Lückenschließungen weitgehend erfolgt
- Eigenheimstandort Luchsweg – in Realisierung auf Grundlage BP-93-007, Straßenkurzschluß bzw. Weg zur Wildbahn empfohlen
- Ergänzungsstandort zwischen Wildbahn und Luchsweg (Trafostandort, eh. Gärten)
- Eigenheimsiedlung „An der Wildbahn" – Verdichtung erfolgt, Grenzregelungs- oder gleichwertiges Verfahren notwendig
- Eigenheimsiedlung „Am Waldrand" – in Realisierung auf Grundlage BP-17-001, Fußwegeverbindung zur geplanten Haltestelle notwendig

MISCHGEBIETE

Flächennutzungs- und Rahmenplan weisen folgende 6 kleine Mischgebiete aus, deren unterschiedliche Nutzungsarten verträglich zu sichern sind:

- Apfel-/Birnenweg – Wohnen dominiert, Verdichtung z.T. erfolgt, Ortseingang gestaltungsbedürftig, Sportplatzzufahrt auf Kirschenweg empfohlen
- Verlängerte Wildbahn – kein Wohnungsbau, anteilig Zentrumsstandort, Bau- und Ordnungsmaßnahmen notwendig, Voraussetzung ist die Wildbahnverlängerung einschließlich Kreuzungsausbau und Teichneugestaltung
- Bauernhilfe – bis auf Gewerbegrundstück an der Müllroser Chaussee reines Eigenheimgebiet mit einer Gaststätte, Schutzstreifen zum Gewerbegebiet empfohlen, Beschränkung auf Anliegerverkehr durchzusetzen
- Lindower Weg – Wohnverträglichkeit des Gewerbes ist zu sichern, Verkehrserschließung über äußere Erschließungsstraße
- Wildbahn – Sicherung der Verträglichkeit Wohnen-Gewerbe
- Am Klinikum – Teilrückbau von Gewerbeflächen zugunsten von Eigenheimparzellen, Verlängerung Wolfsweg, Bau von abschirmenden Gewerbehöfen mit direkter Zu- und Ausfahrt zur äußeren Erschließungsstraße (Am Klinikum), Einordnung eines Wertstoffcontainerstandortes – Planverfahren wird empfohlen

GEWERBEGEBIETE

Zwei komplexe Gewerbestandorte prägen Markendorf – das Gewerbegebiet Markendorf I (eh. Halbleiterwerk) und Markendorf Mitte (eh. Obstproduktion).
Beide Gebiete sind seit der Wende von strukturellen Umbrüchen in gravierendem Maße betroffen.

Im Gewerbegebiet Markendorf I entstehen nach jahrelangen Abriß- und Ordnungsmaßnahmen bei gleichzeitiger Ansiedlungspolitik und Bestandssicherung nach Sanierung planmäßig groß- und kleinflächige Gewerbestandorte mit dem Schwerpunkt High-Tech (sensible Zone). Grundlage bildet der Bebauungsplan BP-93-002, der die Verkehrs- und stadttechnische Infrastruktur entflechtet bzw. neu ordnet. Die Ergebnisse werden vor allem im Baufortschritt des zukünftigen öffentlichen Straßennetzes sichtbar.

Dagegen sind die Standort-, insbesondere die Verkehrsbedingunggen im Gewerbegebiet Mitte weiterhin unbefriedigend. Besonders kritisch wirkt sich das Fehlen einer ordnungsgemäßen Straßenanbindung an die Müllroser Chaussee für den Lkw-Gewerbeverkehr aus.
Zur Entflechtung des Verkehrs, auch im Sinne der Sicherung des Ruheanspruchs im Wohngebiet Bauernhilfe, sowie Voraussetzung der Zentrumsentwicklung, sieht der Rahmenplan die Verlängerung der Wildbahn vor. Über diese und eine Querverbindung zur Bauernhilfe wird der Gewerbestandort Markendorf Mitte und der Standort Obstproduktion öffentlich erschlossen und die OT-Verbindung nach Lichtenberg hergestellt.
Für das Gewerbegebiet Mitte einschließlich der Verkehrsanbindungen wird ein Planverfahren vorgeschlagen.

KENNZAHLEN ZUM PLANGEBIET

Das Plangebiet der Rahmenplanung umfaßt die Ortslage des Ortsteils Markendorf mit seinen Randzonen, im Westteil anteilige Plantagenflächen (siehe Übersichtsplan M 1:10 000).

Das Plangebiet weist eine Fläche von ca. 163 ha mit folgenden Anteilen auf:

OT-Zentrum (mit Parkanlagen)	ca.	7 ha	=	6,1 %
Wohngebiete	ca.	27 ha	=	23,5 %
Mischgebiete	ca.	18 ha	=	15,6 %
Gewerbegebiete	ca.	57 ha	=	49,6 %
Kleingartenanlage	ca.	6 ha	=	5,2 %
insgesamt	ca.	115 ha	=	100 %

Im Plangebiet entsteht seit Planungsbeginn ein Zuwachs von ca. 200 Eigenheimstandorten, davon ca. 70 Häuser als Lückenschließungen bzw. Siedlungsabrundungen, ca. 130 Häuser in den neuen Wohngebieten „Am Wolfsweg“ (Luchsweg) und „Am Waldrand“. Damit erhöht sich die Einwohnerzahl des Ortsteils Markendorf seit Anfang 1997 von 800 um ca. 600 auf voraussichtlich ca. 1400 Einwohner (3EW/WE). Diesem Zuwachs (Planhorizont Rahmenplan) ist durch den Ausbau des Zentrums bzw. der Gemeinbedarfseinrichtungen Rechnung zu tragen.

TEIL 2: KARTEN UND PLÄNE

ÜBERSICHTSPLAN

TOP. KARTE DER GEGEND UM FRANKFURT(O) 1848

KÖNIGL. PREUSSISCHE LANDESAUFNAHME 1894/96

ÜBERSICHTSPLAN DER PLANGEBIETSGRENZEN

LUFTBILD (AUFNAHME 1998)

ÜBERSICHT DER TEILGEBIETE

ÜBERSICHT TEILGEBIETSPLANUNGEN

LAGE ZENTRUMSRELEVANTER BZW. ÖFFENTL. EINRICHTUNGEN

BAUSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE

VERKEHRSSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE

ÜBERSICHT LEITUNGSBESTAND

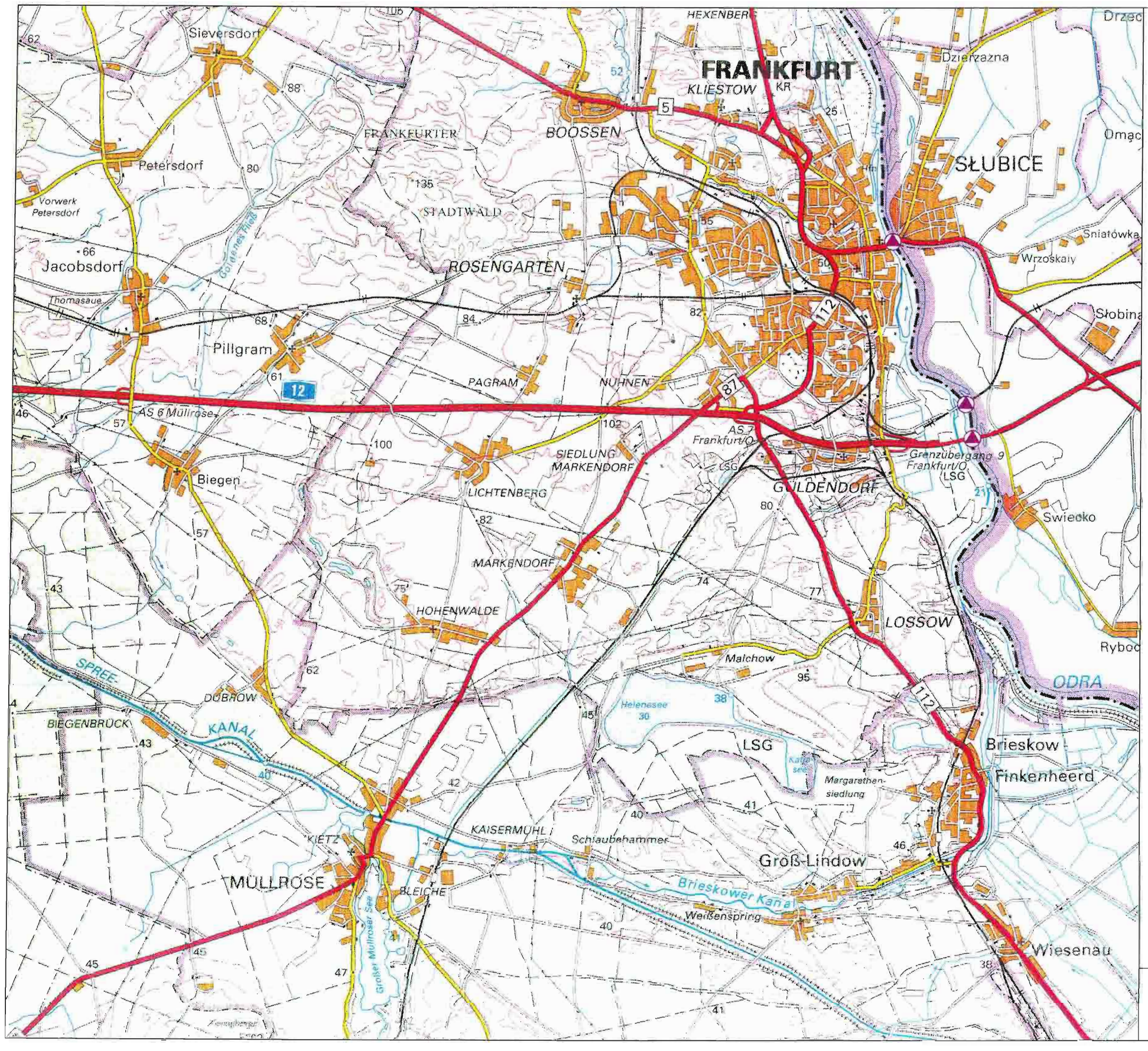
GRÜNSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE UND POTENTIALE

VERKEHRSSTRUKTUR FRANKFURT(O) SÜDWEST (MASSSTAB IM ORIGINAL 1:10000)

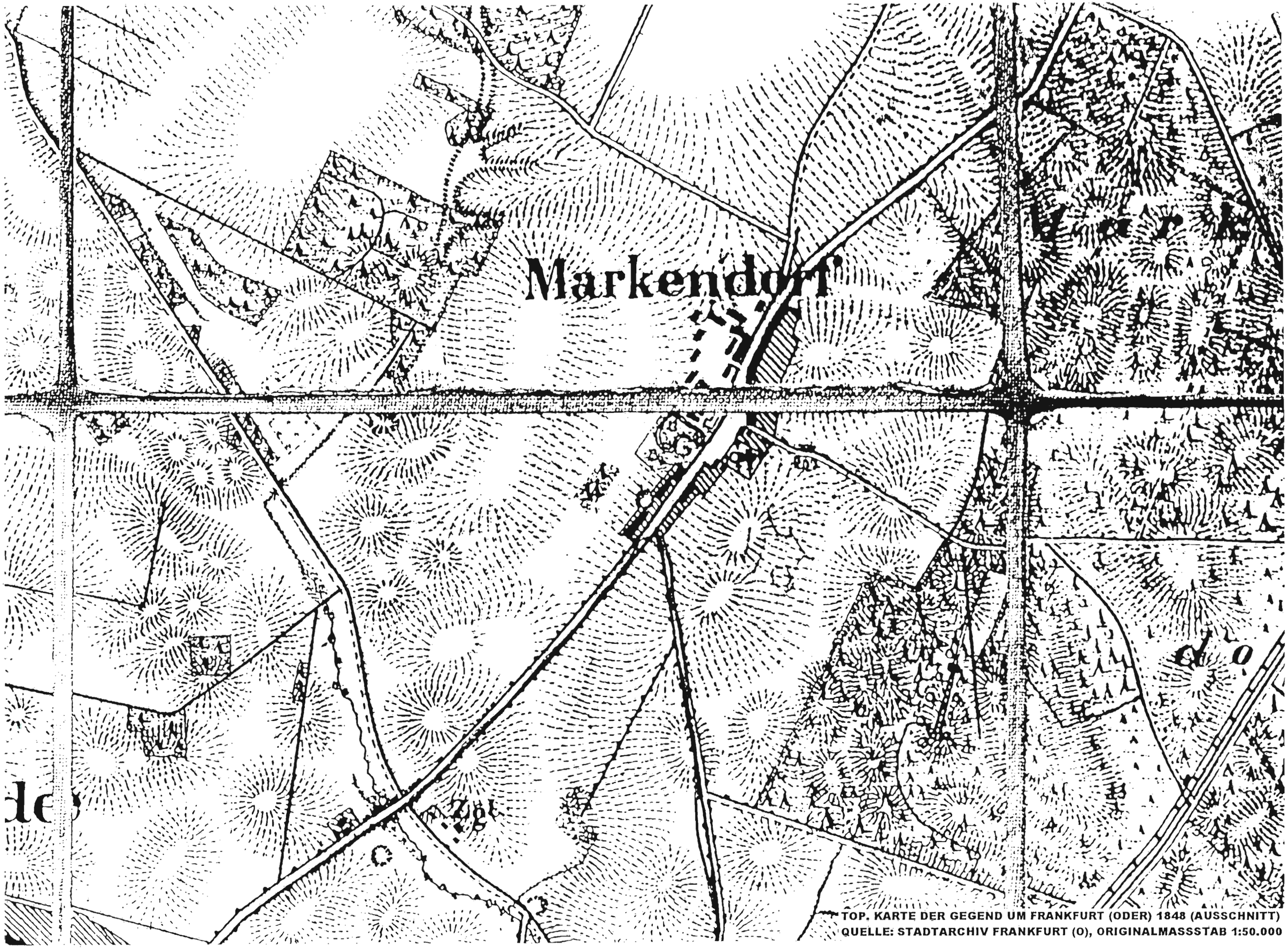
RAHMENPLAN (MASSSTAB IM ORIGINAL 1:2000)

ORTSTEIL-ZENTRUM (AUSSCHNITT RAHMENPLAN)

MASSNAHMEPLAN



ÜBERSICHTPLAN



TOP. KARTE DER GEGEND UM FRANKFURT (ODER) 1848 (AUSSCHNITT)
QUELLE: STADTARCHIV FRANKFURT (O), ORIGINALMASSSTAB 1:50.000

(Zgl.) - frühere Ziegelei. W. - Stauwasserstelle.
Tr. - (an den Hollengrund Seen) Trankestelle.
F. - Kgl. Forsthaus Junkerfeld. × - Schule.
Statt „einsame Eiche" sagt man hier „Der einsame Baum."
Beim Wein-Berg fehlt die Höhen-Angabe.
..... - angedeuteter früherer Richtweg zwischen H. u. M.
Fr. - Friedhof D. - Denkmal. Die Höhenangaben in Metern.

bed. Nadelwald.
" Laubwald.
" Wiese.

Massstab 1:5000 der nat. Länge.

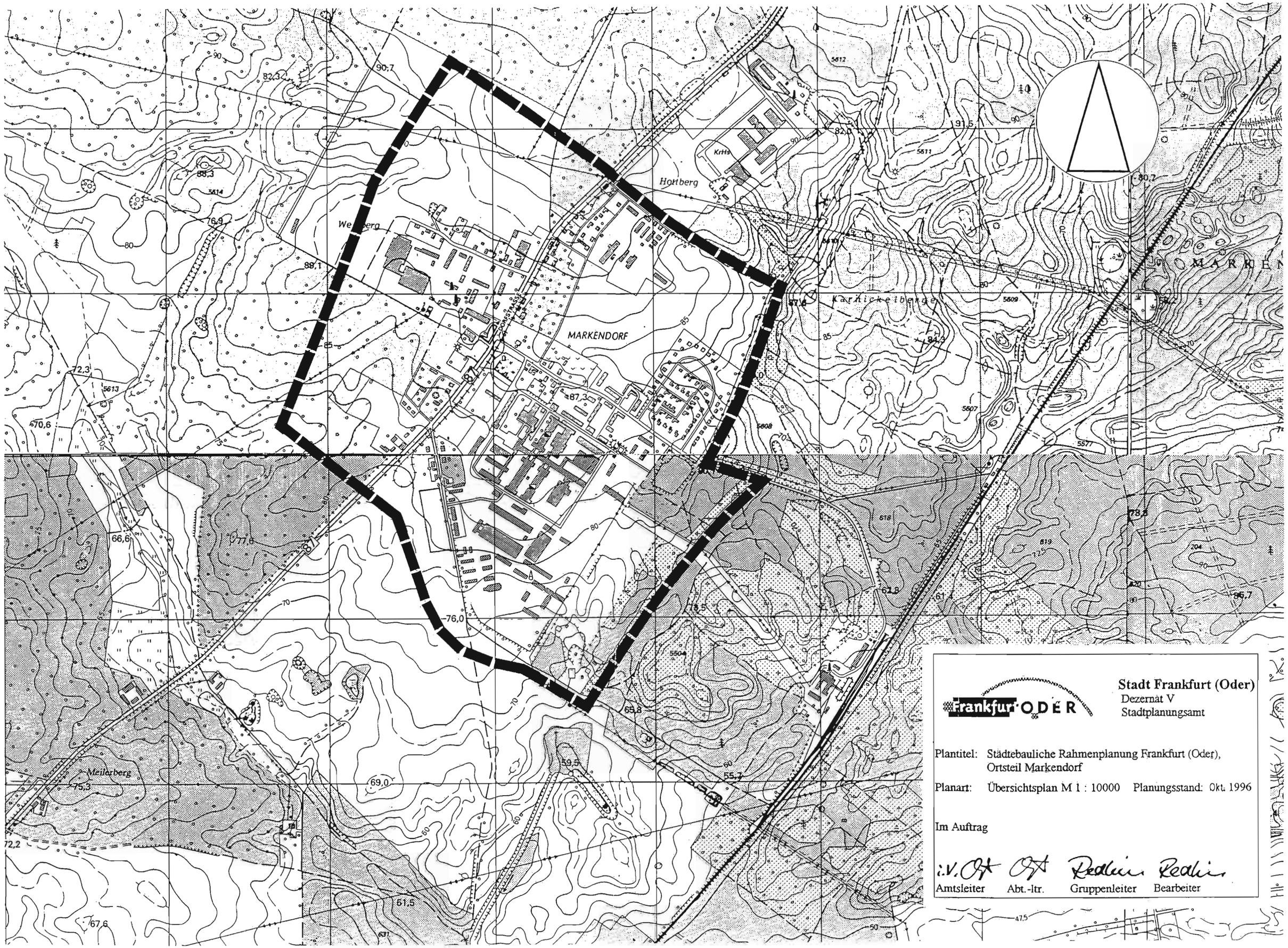
Biegener Holle
Krumme Holle
Blanke Holle
Schaf Holle
Stein-B.
Priester-B.
81,5
nach Biegen
nach Biegenbrück
nach Lichtenberg
Schp.
Grenze gegen Lichtenberg
(Zgl.)
Tr.
50,4
51,7
Hohenwalde
Heuweg
77,6 Pflaster-Str.
Pflaster-Str.
nach Dubrow
Gut
85,2
Wein-B.
Bullen-Bg.
80,7
Einsame Eiche
76,5
58,3
(Zgl.)
66,6
F. Junkerfeld
Chaussee n. Müllrose
72,4
Meiler-B.
Quelle
Zgl.
W.
72,8
Lichtenberg Bch.
Carnitzer-Weg
Grenze gegn. „Markendorf"
nach Müllrose
nach Kaisermühl
Tribüne
Kaiser-Paradeplatz 1902.
Stand des Kaisers.
Kaiser-Weg
nach Kaisermühl
Krieger-Vereine
nach Frankfurt
nach Rosengarten
Kaserne
Weg
Gut
Markendorf
81,3
Karnickel-Bg.
85,4
Eichwald
Markendorfer Forst
nach Lossow
B.W.
Schp.
76,4
Ziegel-Garten
Wald
Hopfen-Garten
67,1
Eisenbahn
Hst.
Bhf.
Lossower
Wald
Lossow
nach Lindow
Schlaube-Fluss
Brücke
Einsame Eiche
70,0
Oder

Beide Familien von Burgsdorff und von Röbel haben sich, wie der erste der beiden Briefe im Anhang zeigt, 2mal ehelich verbunden.

von Burgsdorff'sches Wappen.

von Röbel'sches Wappen.

Bibl. II 304
Veröffentlichung nur mit
KÖNIGLICH PREUSSISCHE LANDESAUFNAHME 1894, 1896 BERICHTIGT
QUELLE: STADTARCHIV FRANKFURT (O), ORIGINALMASSSTAB 1:25.000



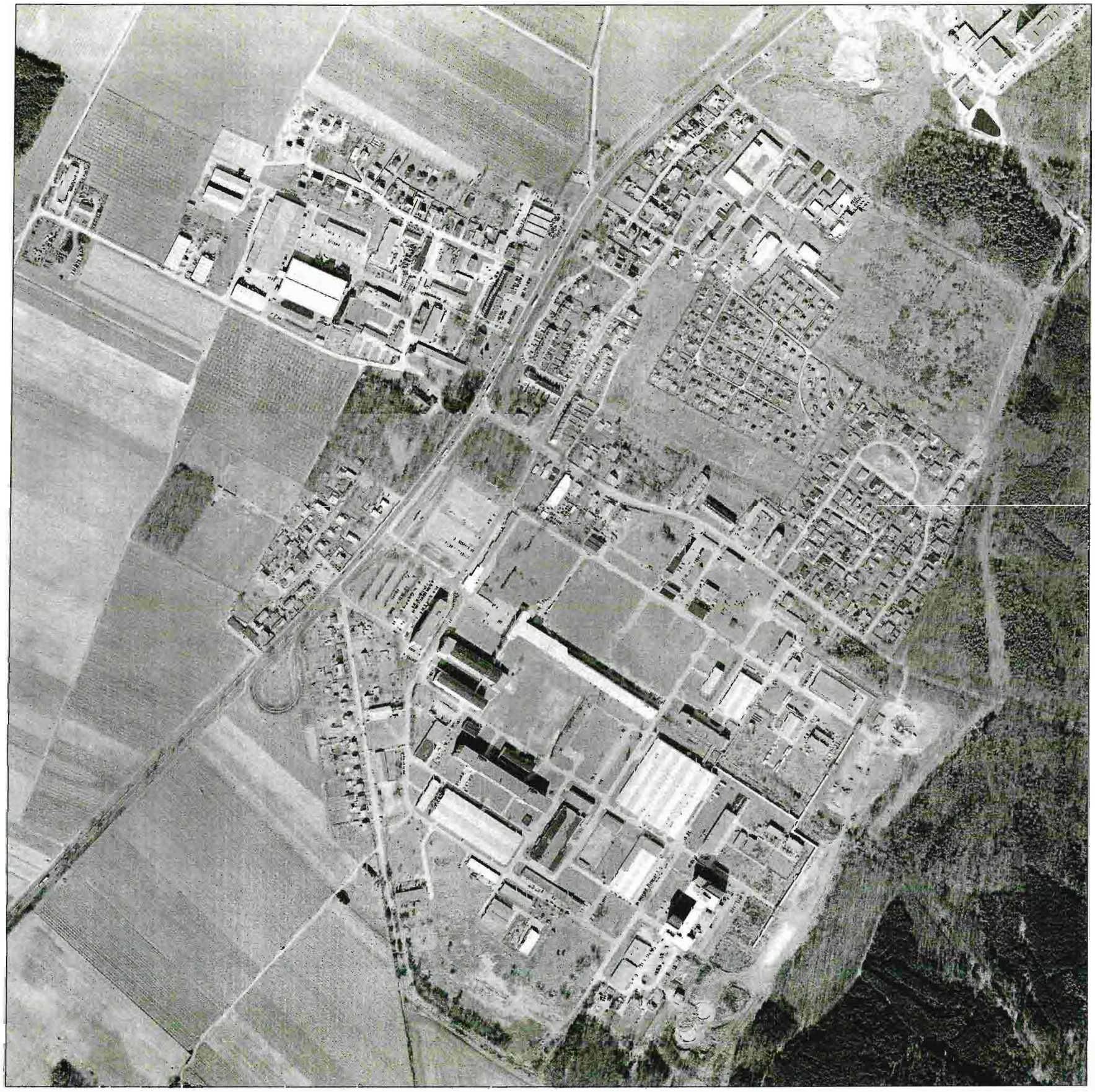
Stadt Frankfurt (Oder)
Dezernat V
Stadtplanungsamt

Plantitel: Städtebauliche Rahmenplanung Frankfurt (Oder), Ortsteil Markendorf

Planart: Übersichtsplan M 1 : 10000 Planungsstand: Okt. 1996

Im Auftrag

i.V. | | | |
Amtsleiter | Abt.-ltr. | Gruppenleiter | Bearbeiter



MASSSTAB IM ORIGINAL 1:2000

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

LUFTBILD (AUFNAHME 1998)

DATUM MAI 2001	
AUFTRAGGEBER	STADT FRANKFURT (ODER) PSF 321 15203 FRANKFURT (ODER)
AUFTRAGNEHMER	ARCHITEKTURBÜRO TÖPFER GbR PSF 1939 15209 FRANKFURT (ODER)

Z — ORTSTEIL - ZENTRUM

WOHNGEBIETE

W1 WOLFSWEG
W2 WOHNBLÖCKE WILDBAHN
W3 AN DER WILDBAHN

MISCHGEBIETE

M1 WILDBAHN
M2 LINDOWER WEG
M3 APFEL-, BIRNENWEG
M4 VERLÄNGERTE WILDBAHN
M5 BAUERNHILFE
M6 AM KLINIKUM

GEWERBEGEBIETE

G1 MARKENDORF I
G2 MARKENDORF MITTE

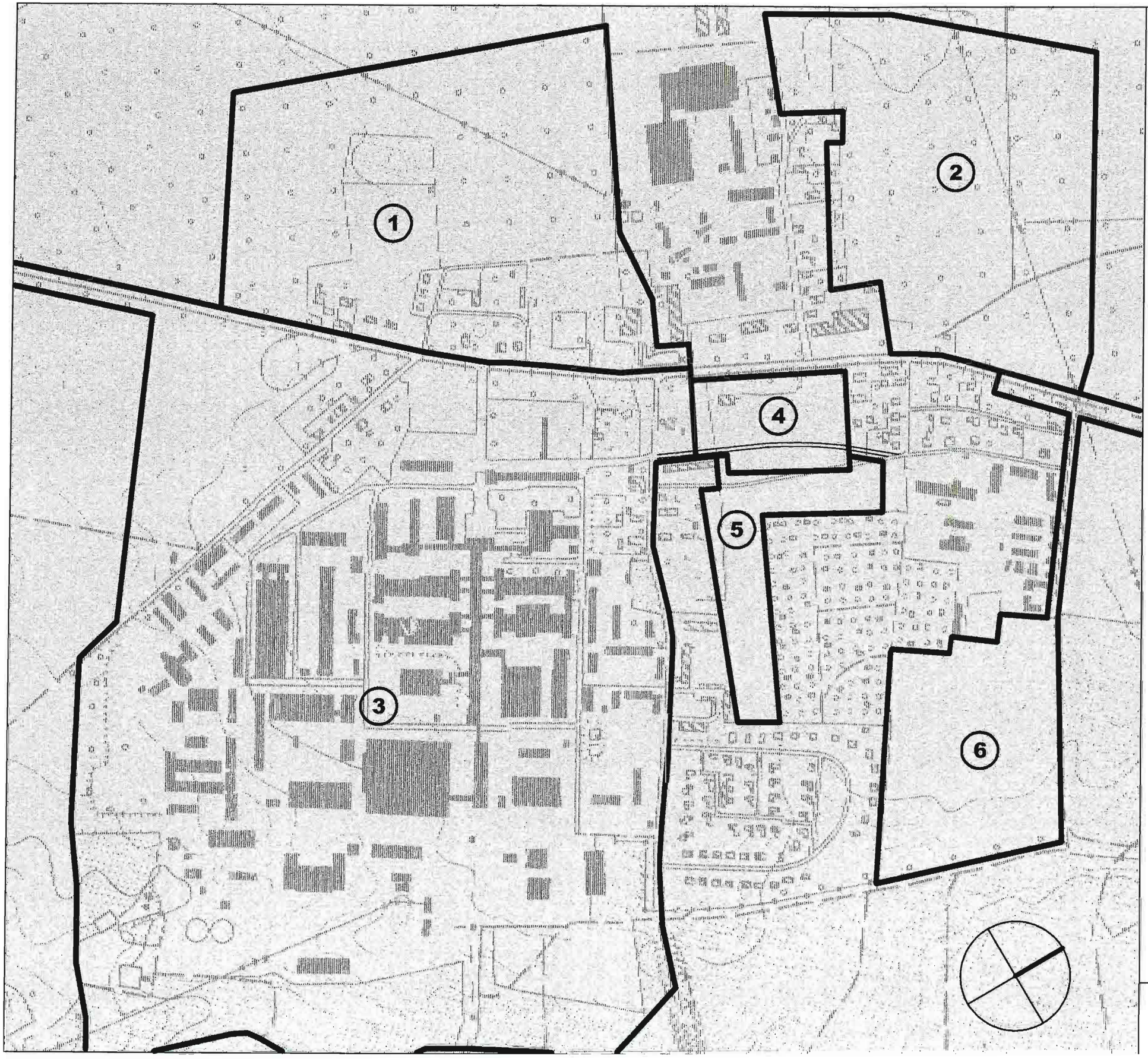
PLANFELDER

P1 KIRSCHENWEG - ERHALT DER LANDWIRTSCH. NUTZFLÄCHE
P2 BAUERNHILFE (2) - ERHALT DER LANDWIRTSCH. NUTZFLÄCHE
P3 AM WALDRAND - ENTWICKLUNG ZUM WOHNGEBIET

KG — KLEINGARTENANLAGE

ÜBERSICHT DER TEILGEBIETE

ANALYSESTAND ca. 1997 M 1:5000



1 **BEBAUUNGSPLAN BP-93-011**
"MARKENDORF / KIRSCHENWEG"
B-PLAN-BESCHLUSS AUFGEHOBEN

2 **INFORMELLE STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG**
"MARKENDORF-BAUERNHILFE"
ENTWURF 3/1993, VORHABEN AUFGEGEBEN

3 **BEBAUUNGSPLAN BP-93-002**
"GEWERBEGEBIET MARKENDORF I"

4 **BEBAUUNGSPLAN BP-93-003**
"OT MARKENDORF-WOLFSWEG/HASENWINKEL"
PLANVERFAHREN NICHT ZU ENDE GEFÜHRT

5 **BEBAUUNGSPLAN BP-93-007**
"WOHNANLAGE MARKENDORF AM WOLFSWEG"
NEUE STRASSENBEZEICHNUNG: LUCHSWEG

6 **BEBAUUNGSPLAN BP-17-001**
"WOHNANLAGE AM WALDRAND, ORTSTEIL MARKENDORF" ALS SATZUNG

GESAMTES RAHMENPLANGEBIET LIEGT IM GELTUNGSBEREICH DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES DER STADT FRANKFURT(ODER)

ÜBERSICHT TEILGEBIETSPLANUNGEN

M 1:5000

ZENTRUMSRELEVANTE EINRICHTUNGEN
Z.T. UNGÜNSTIGE LAGE

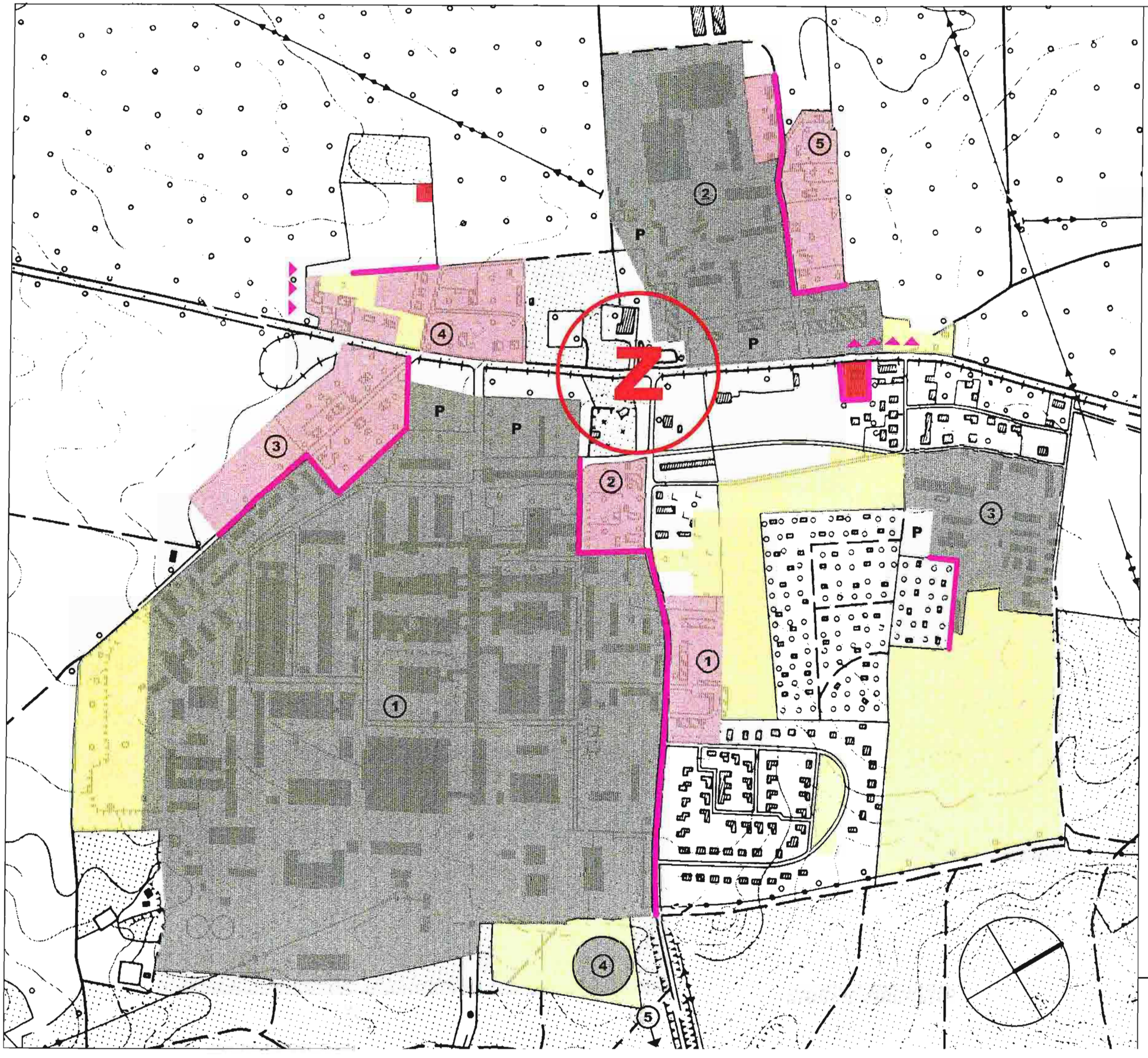
1. LADENBAU (EH. LANDWARENHAUS)
2. KULTURHAUS "FELDSTEINHAUS" (NUTZUNGSEINSCHRÄNKUNG, DA LAGE IN EIGENHEIMSIEDLUNG - LÄRM, VERKEHRSANBINDUNG)
3. KINDERTAGESSTÄTTE (VERLAGERUNG GEPLANT)
4. GASTSTÄTTE "APFELBLÜTE" (ERWEITERT, GESCHLOSSEN)
5. GASTSTÄTTE "KASTANIENSTÜBCHEN"
6. GETRÄNKE - ABHOLMARKT
7. KÜCHENSTUDIO
8. OBST- UND GEMÜSELADEN
9. OBSTVERKAUFSKIOSK
10. SPORTPLATZ MIT FUNKTIONSGEBÄUDE (SCHLECHTE VERKEHRSANBINDUNG, KEIN SPIEL- UND TOBEPLATZ)

AUTOHÄUSER UND -SERVICE
Z.T. ABSEITIGE LAGE, HOHER FREIFLÄCHENBEDARF

1. AUTOHAUS
2. AUTOHAUS
3. AUTOHAUS
4. BOSCH - CAR - SERVICE

LAGE ZENTRUMSRELEVANTER BZW. ÖFFENTLICHER EINRICHTUNGEN UND SONSTIGER HANDEL

ANALYSESTAND ca. 1997 M 1:5000



UNATTRAKTIVER ORTSEINGANG

ORTSTEIL - ZENTRUM

UM NICHT FERTIGGESTELLTEN KNOTEN WILDBAHN / B 87, GRÜNDOMINIERT, EINZELNE ZENTRUMSBAUTEN STÄDTEBAULICH KAUM WIRKSAM, WEITERE ZENTRUMSRELEVANTE EINRICHTUNGEN VERTEILT, FELDSTEINHAUS IM WOHNGEBIET (STÖRFAKTOR), SPORTPLATZ SCHLECHT ANGEBUNDEN

WOHNGEBIETE

ZUSAMMENHANGLOSE FRAGMENTE

1 WOHNBLÖCKE ORTSUNTYPISCH

2 VOM GEWERBE DOMINIERTES MISCHGEBIETS - FRAGMENT

3 ERGÄNZTE EIGENHEIMSIEDLUNG LINDOWER WEG

4 EIGENHEIMSIEDLUNG APFEL-/ BIRNENWEG, UNGESTALTETE ORTSEINGANGSSITUATION (GEWERBE), 1 LADEN

5 ERGÄNZTE EIGENHEIMSIEDLUNG BAUERNHILFE, 1 GASTSTÄTTE, BAUTEN IN 2. REIHE

UNMITTELBARE NACHBARSCHAFT WOHNEN / GÄRTEN - GEWERBE WOHNEN - SPORTPLATZ

GEWERBEGEBIETE

ORTSBILDBEEINTRÄCHTIGENDE GEBÄUDE- U. FLÄCHENDIMENSIONEN, Z.T. DEPLAZIERT U. STÖRFAKTOR FÜR WOHNEN

1 MARKENDORF I
EH. HALBLEITERWERK ,TeGeCe

2 MARKENDORF MITTE
EH. OBSTPRODUKTION

3 AM KLINIKUM / WOLFSWEG
EH. LPG, GARAGENKOMPLEX
ABSEITIGE LAGE UND STÖRFAKTOR IM WOHNGEBIET (RÜCKBAU SINNVOLL)

4 BETONMISCHANLAGE
DEPLAZIERT, STÖRFAKTOR FÜR WOHNEN, SENSIBLES GEWERBE UND NAHERHOLUNG

5 ENTSORGUNGS - RECYCLINGBETRIEB
DEPLAZIERT, STÖRFAKTOR FÜR WOHNEN, SENSIBLES GEWERBE UND NAHERHOLUNG

BRACHFLÄCHEN

Z.T. VERWAHRLOST, Z.T. NATÜRLICHE VEGETATIONSFLÄCHE

P PARKPLÄTZE
Z.T. OHNE BAUMBESTAND

BAUSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE

ANALYSESTAND ca. 1997 M 1:5000

B 87 — HOHE VERKEHRSBELEGUNG AUF B 87 PROGN. VERKEHRSAUFKOMMEN OHNE UMGEHUNGSSTRASSE ERFORDERT WEITEREN AUSBAU UND REDUZIERUNG DER KNOTEN UND ÜBERGÄNGE

ANBINDUNGEN, QUERUNGSBEDINGUNGEN, LÄRM, GRUNDSTÜCKSINANSPRUCHNAHME USW. FÜR ENTWICKLUNG MARKENDORFS UNVERTRETBAR

FEHLENDER RADWEG AN B 87

EINZIGER LSA - KNOTEN, DER EINE SICHERE QUERUNG DER B 87 GEWÄHRLEISTET; LSA AUFGRUND FEHLENDER NW- ANBINDUNG FÜR GEWERBEGEBIET MITTE NICHT WIRKSAM (STRASSENKREUZUNG WAR FRÜHER GEPLANT)

PROBLEMATISCHE BZW. FEHLENDE STRASSENANBINDUNG AN B 87

FEHLENDES STÄDTISCHES STRASSENNETZ (GEWERBEGEBIETE, WOLFSWEG, OT - VERRBINDUNG NACH LICHTENBERG)

STÖRENDER LKW - VERKEHR AN WOHNGEBIETEN (LÄRM, ERSCHÜTTERUNGEN)

STRASSENBAHN - TRASSE

1 — STRASSENBAHNHALTESTELLE NUR AUF EH. HALBLEITERWERK AUSGERICHTET, ÜBERDIMENSIONIERT

2 — FEHLENDE STRASSENBAHNHALTESTELLE FÜR WOHNGEBIETE UND KLEINGARTENANLAGE

300 METER - EINZUGSBEREICH DER STRASSENBAHNHALTESTELLE

LÄRMBEEINTRÄCHTIGTE WOHNGRUNDSTÜCKE

GEWERBE MIT HOHEM VERKEHRSAUFKOMMEN BZW. DAS WOHNEN BEEINTRÄCHTIGENDEN LKW - VERKEHR

1 — GEWERBEGEBIET MARKENDORF I

2 — GEWERBEGEBIET MARKENDORF MITTE

3 — GEWERBESTANDORT AM KLINIKUM/ WOLFSWEG

4 — BETON - MISCHANLAGE VERKEHR ÜBER WILDBAHN

5 — ENTSORGUNG - RECYCLING VERKEHR ÜBER WILDBAHN

VERKEHRSSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE

ANALYSESTAND ca. 1997

M 1:5000

GEWERBEGEBIET MARKENDORF I
LEITUNGSBESTAND SIEHE BP-93-002

ABWASSERLEITUNGEN

REGENWASSERLEITUNGEN

TRINKWASSERLEITUNGEN

GASLEITUNGEN

ELEKTROLEITUNGEN

FERNWÄRMELEITUNG

LEITUNGEN STADTBELEUCHTUNG

KABELTRASSE STRASSENBAHN

DER SCHEMATISCH DARGESTELLTE LEITUNGSBESTAND WURDE DEN ZUARBEITEN DER VERSORGUNGSBETRIEBE ENTNOMMEN. DIE ORIGINALPLÄNE IM MASSSTAB 1:2000 MIT DEN EINGETRAGENEN LEITUNGEN LIEGEN BEI DER STADTVERWALTUNG FRANKFURT(O).
INFOLGE DER PLANUNGS- UND BAUMASSNAHMEN SEIT 1998 HABEN SICH VERÄNDERUNGEN ERGE BEN, INSBESONDERE ZUR ERSCHLIESSUNG DER NEUEN BAUFELDER (NICHT DARGESTELLT).

ÜBERSICHT LEITUNGSBESTAND

STAND 1998

M 1:5000

ND NATURDENKMALE

FEHLENDE BZW. LÜCKENHAFTE STRASSENBEGLEITENDE BAUMREIHEN

GRÜNFLÄCHEN MIT Z.T. WERT-VOLLEM GEHÖLZBESTAND, PFLEGE-BEDARF

KLEINGÄRTEN, SPORTPLATZ

TEILVERSIEGELTE FLÄCHEN BEGRÜNUNG NOTWENDIG

BRACHFLÄCHEN Z.T. NATÜRLICHE VEGETATION POTENTIELLE WOHNBAUFLÄCHEN

BRACHFLÄCHEN Z.T. NATÜRLICHE VEGETATION POTENTIELLE GRÜNFLÄCHEN Z.B. FÜR AUSGLEICHSMASSNAHMEN

AUFGELASSENE KLEINGÄRTEN VANDALISMUS, POTENTIELLE BAUFLÄCHE

STARK VERSIEGELTE U. ÜBERBAUTE GEWERBEFLÄCHEN, TEILENTSIEGE-LUNG UND BEGRÜNUNG NOTWENDIG

M BETON - MISCHANLAGE RÜCKBAU NOTWENDIG, DA UNVERTRÄGLICHER STANDORT

K KLÄRANLAGE

S SPORTPLATZ

G KLEINGARTENANLAGE

SCHÜTZENSWERTER FELDSAUM STRÄUCHER, HECKEN, BÄUME

SCHUTZSTREIFEN ZU EMPFEHLEN STRÄUCHER, HECKEN, BÄUME

LANDWIRTSCHAFTLICHE NUTZFLÄCHE NUR FÜR ZWINGEND NOTWENDIGE BAUMASSNAHMEN ZU BEANSPRUCHEN

GRÜNSTRUKTURELLE MISSSTÄNDE UND POTENTIALE

ANALYSESTAND ca. 1997

M 1:5000

WOHNGEBIETE
MISCHGEBIETE
GEWERBEGEBIETE
GRÜNFLÄCHEN
WALD
LANDWIRTSCHAFTSFLÄCHEN
WASSERFLÄCHEN

AUTOBAHN
HAUPTVERKEHRSSTRASSEN UND VERKEHRSSTRASSEN
ORTSTEIL- VERBINDUNGEN
TRASSENKORRIDOR ODER- LAUSITZ- TRASSE
UNVERBINDLICHER TRASSENVERLAUF OT- UMGEHUNG = B87- NEU (TRASSENKORRIDOR BREITER)
SUCHKORRIDOR L381- NEU (2. ANBINDUNG HELENESEE)
STRASSENBAHNTRASSEN
EISENBAHNANLAGEN

RADWEG FRANKFURT (O) - MÜLLROSE NICHT DARGESTELLT, VERLAUF IN MARKENDORF SIEHE RAHMENPLAN

ERGÄNZENDE DARSTELLUNG ZUM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN:

TRASSENKORRIDOR DES ÖSTLICHEN ABSCHNITTS DER "NORDSPANGE FRANKFURT (ODER)" ZWISCHEN B 112- NEU UND KOPERNIKUSSTRASSE IM ERGEBNIS DES BÜRGERDIALOGS ZUR LINIENBESTIMMUNG

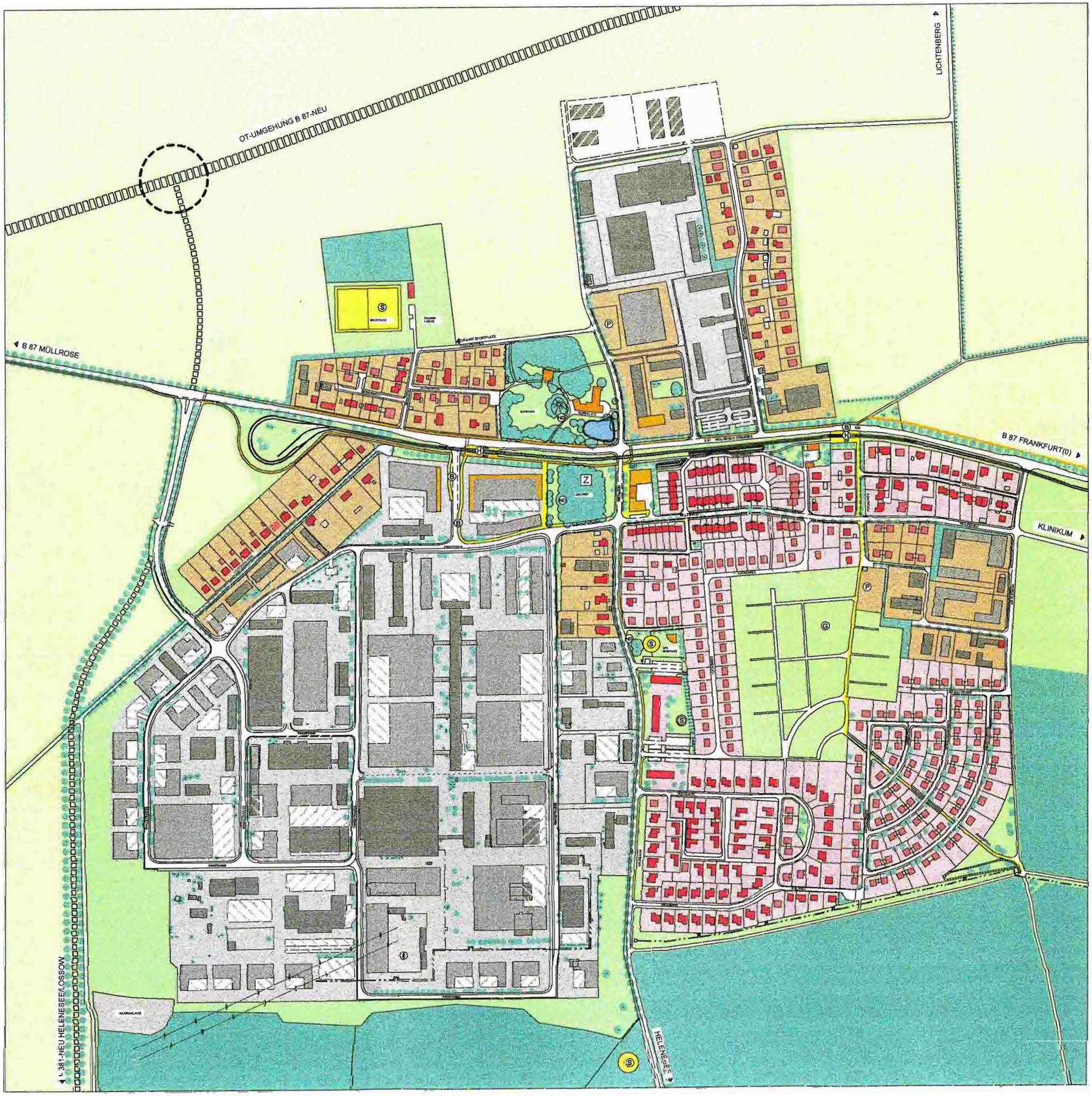
MASSSTAB IM ORIGINAL 1:10000

KARTENGRUNDLAGE:
FLÄCHENNUTZUNGSPLAN FRANKFURT (O)

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

VERKEHRSSTRUKTUR FRANKFURT (O) SÜDWEST

DATUM MAI 2001	
AUFTRAGGEBER	STADT FRANKFURT (ODER) PSF 321 15203 FRANKFURT (ODER)
AUFTRAGNEHMER	ARCHITEKTURBÜRO TÖPFER GbR PSF 1939 15209 FRANKFURT (ODER)



ORTSTEIL - ZENTRUM

- ZENTRUMSBEREICH
- GEBÄUDEBESTAND
- GEBÄUDEPLANUNG
- ZENTRUMSRELEVANTE EIN-RICHTUNGEN (PLANUNG BP)

WOHNGEBIETE

- WOHNGEBIET
- GEBÄUDEBESTAND
- GEBÄUDEPLANUNG
- GRUNDSTÜCKSGRENZE

MISCHGEBIETE

- MISCHGEBIET
- WOHNEN BESTAND - PLANUNG
- GEWERBE BESTAND - PLANUNG

GEWERBEGEBIETE

- GEWERBEGEBIET
- GEBÄUDEBESTAND
- GEBÄUDEPLANUNG

VERKEHRSANLAGEN

- STRASSE
- WIRTSCHAFTSWEG (FELD-/ WALDWEG)
- ÜBERGEORDNETER RADWEG (IN ORTSLAGE RAD- FUSSWEG)
- HAUPTFUSSWEG
- STRASSENBAHNGLEISE
- STRASSENBAHNHALTESTELLE
- BUSHALTESTELLE
- PARKPLATZ
- GARAGE/CARPORT/ NEBENANLAGEN
- ORTSTEIL - UMGEHUNGSSTRASSE (UNVERBINDLICHER TRASSENVERLAUF)
- LANDSTRASSE L 381 (UNVERBINDLICHER TRASSENVERLAUF)

GRÜNANLAGEN

- WALD/PARKANLAGE
- GRÜNFLÄCHE
- KLEINGARTENANLAGE
- LANDWIRTSCHAFTSFLÄCHE
- HECKE (NATURNAHE GEHÖLZPFLANZUNGEN)
- SCHUTZSTREIFEN (GEHÖLZPFLANZUNGEN)
- BAUMBESTAND
- BAUMPLANUNG
- BÖSCHUNG
- WASSER
- SPIEL- UND SPORTBEREICH
- NATURDENKMAL

0 100 200m

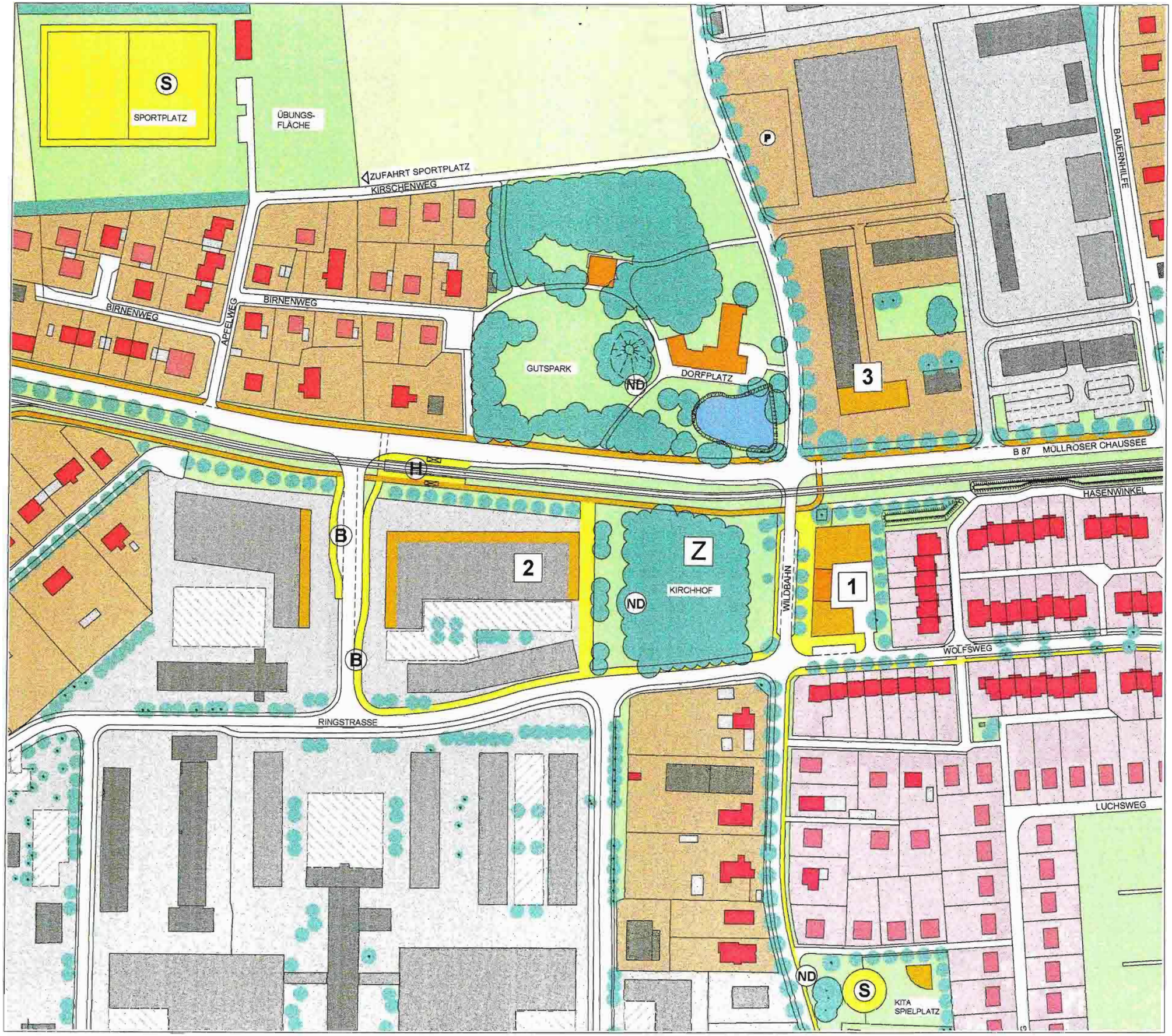
MASSSTAB IM ORIGINAL 1:2000

Frankfurt (Oder)

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

RAHMENPLAN

DATUM FEBRUAR 2002	
AUFTRAGGEBER	STADT FRANKFURT (ODER) PSF 321 15203 FRANKFURT (ODER)
AUFTRAGNEHMER	ARCHITEKTURBÜRO TÖPFER GbR PSF 1939 15209 FRANKFURT (ODER)



ENTWICKLUNGSBEREICHE FÜR EINZELHANDELS- UND DIENSTLEISTUNGSEINRICHTUNGEN

1 **LANDWARENHAUS / KONSUM**

Sanierung/ Anbauten oder Ersatzbauten, Stellplätze an Wildbahn und Wolfsweg

2 **PARKPLATZ TeGeCe**

integrierter Bestandteil einer Neubebauung gemäß B- Plan

3 **MISCHGEBIET AM GUTSPARK**

Enwicklungsgebiet am Gutspark mit Schwerpunkt Quartiersecke verlängerte Wildbahn / Müllroser Chaussee

0 25 50m

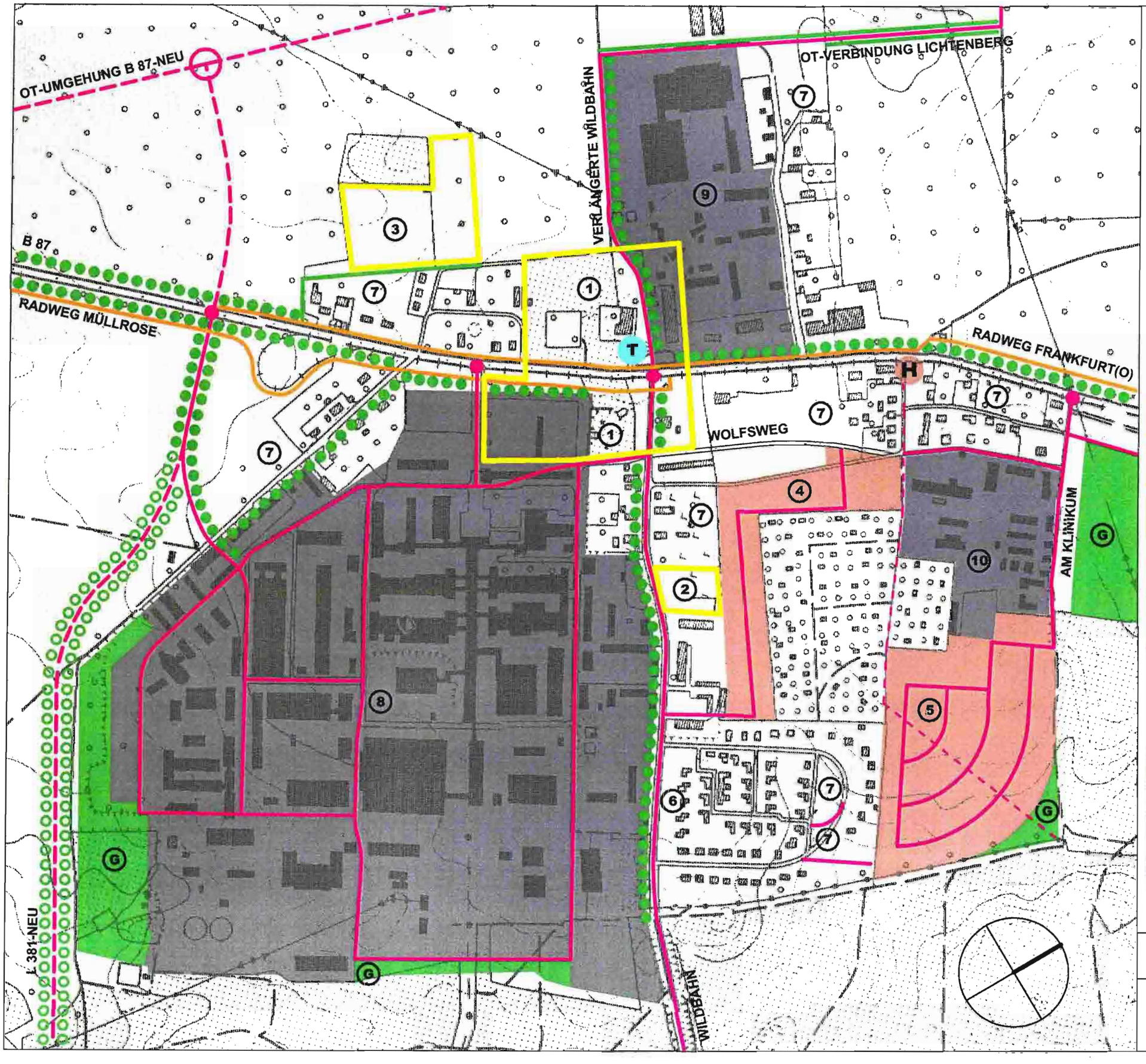
MASSSTAB 1:2000

Frankfurt ODER

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

ORTSTEIL - ZENTRUM

DATUM FEBRUAR 2002	
AUFTRAGGEBER	STADT FRANKFURT (ODER) PSF 321 15203 FRANKFURT (ODER)
AUFTRAGNEHMER	ARCHITEKTURBÜRO TÖPFER GbR PSF 1939 15209 FRANKFURT (ODER)



STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG
FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

MASSNAHMEPLAN

M 1:5000

TEIL 3: FOTODOKUMENTATION

LUFTBILD (AUFNAHME 1998)

ÜBERSICHT DER TEILGEBIETE

ORTSTEIL-ZENTRUM, GUTSPARK, KIRCHHOF

TEILGEBIET W1 – WOLFSWEG

TEILGEBIET W2 – WOHNBLÖCKE WILDBAHN

TEILGEBIET W3 – AN DER WILDBAHN

TEILGEBIET M2 – LINDOWER WEG

TEILGEBIET M3 – APFEL-, BIRNENWEG

TEILGEBIET M5 – BAUERNHILFE

TEILGEBIET M6 – AM KLINIKUM

TEILGEBIET G1/M1 – MARKENDORF I

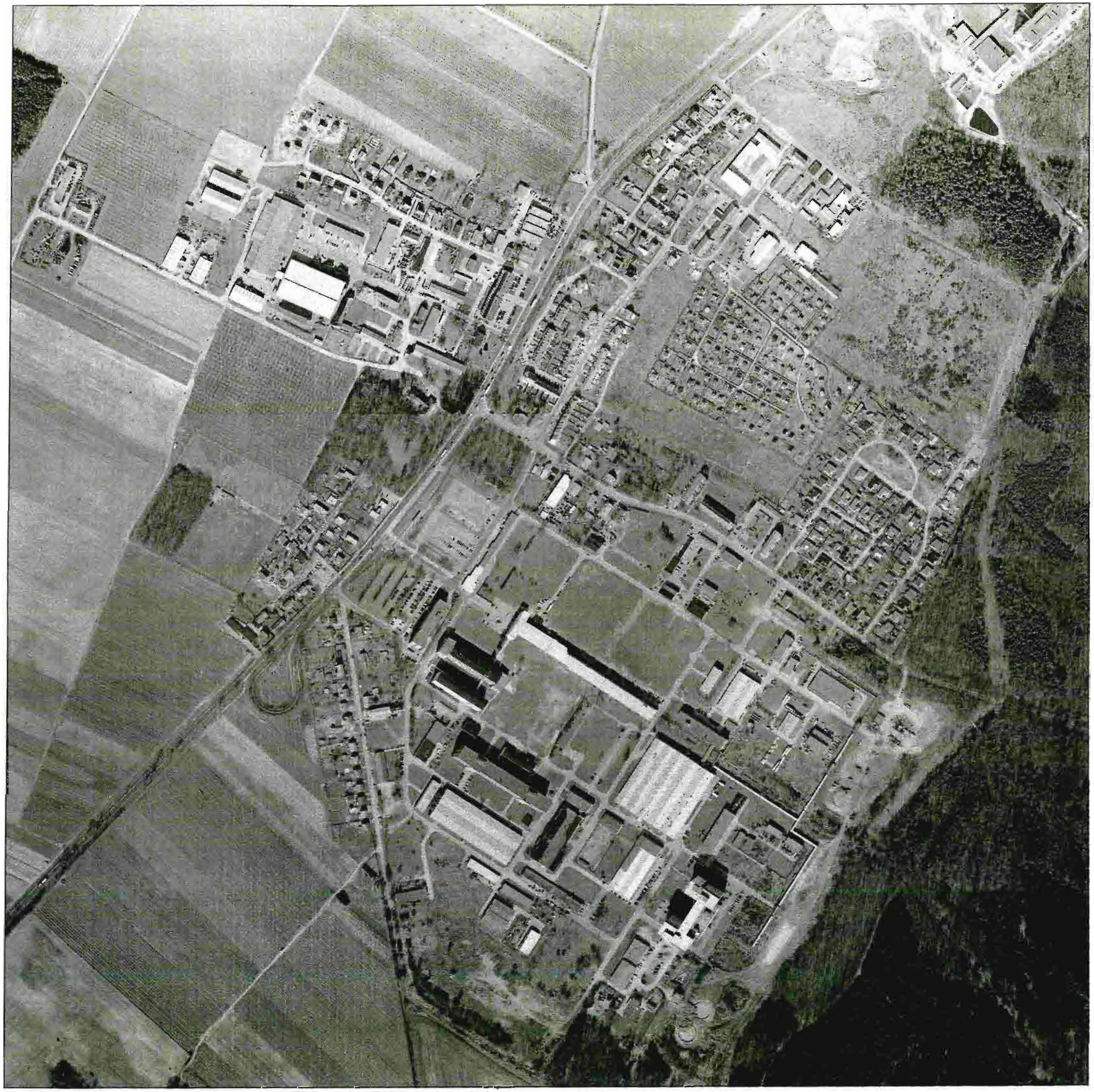
TEILGEBIET G2/M4 – MARKENDORF MITTE

PLANFELD P1 – SPORTPLATZ, PLANTAGEN

PLANFELD P3 – AM WALDRAND

TEILGEBIET KG – KLEINGARTENANLAGE

ORTSRAND – OBSTPRODUKTION, WALD



MASSSTAB IM ORIGINAL 1:2000

STÄDTEBAULICHE RAHMENPLANUNG FRANKFURT (ODER) - OT MARKENDORF

LUFTBILD (AUFNAHME 1998)

DATUM MAI 2001	
AUFTRAGGEBER	STADT FRANKFURT (ODER) PSF 321 15203 FRANKFURT (ODER)
AUFTRAGNEHMER	ARCHITEKTURBÜRO TÖPFER GbR PSF 1939 15209 FRANKFURT (ODER)

Z ORTSTEIL - ZENTRUM

WOHNGEBIETE

W1 WOLFSWEG
W2 WOHNBLÖCKE WILDBAHN
W3 AN DER WILDBAHN

MISCHGEBIETE

M1 WILDBAHN
M2 LINDOWER WEG
M3 APFEL-, BIRNENWEG
M4 VERLÄNGERTE WILDBAHN
M5 BAUERNHILFE
M6 AM KLINIKUM

GEWERBEGEBIETE

G1 MARKENDORF I
G2 MARKENDORF MITTE

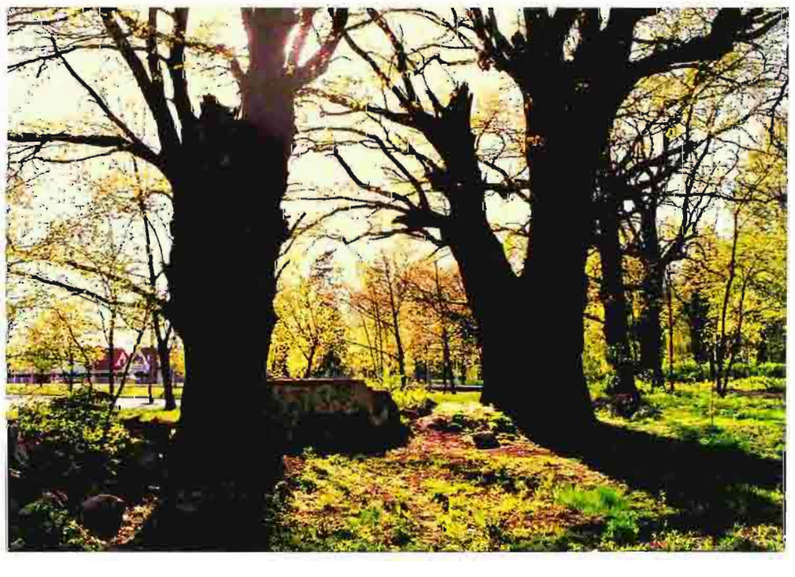
PLANFELDER

P1 KIRSCHENWEG - ERHALT DER LANDWIRTSCH. NUTZFLÄCHE
P2 BAUERNHILFE (2) - ERHALT DER LANDWIRTSCH. NUTZFLÄCHE
P3 AM WALDRAND - ENTWICKLUNG ZUM WOHNGEBIET

KG KLEINGARTENANLAGE

ÜBERSICHT DER TEILGEBIETE

ANALYSESTAND ca. 1997 M 1:5000



ORTSTEIL – ZENTRUM
MIT GUTSPARK, FRIEDHOF

TEILGEBIET W1
WOLFSWEG

TEILGEBIET W2
WOHNBLÖCKE WILDBAHN

TEILGEBIET W3
AN DER WILDBAHN

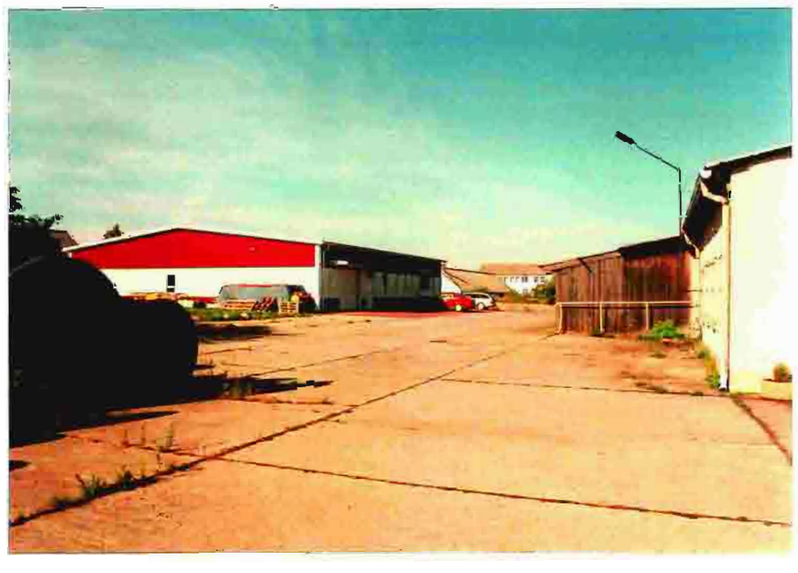
TEILGEBIET M2
LINDOWER WEG

TEILGEBIET M3
APFEL-, BIRNENWEG

3

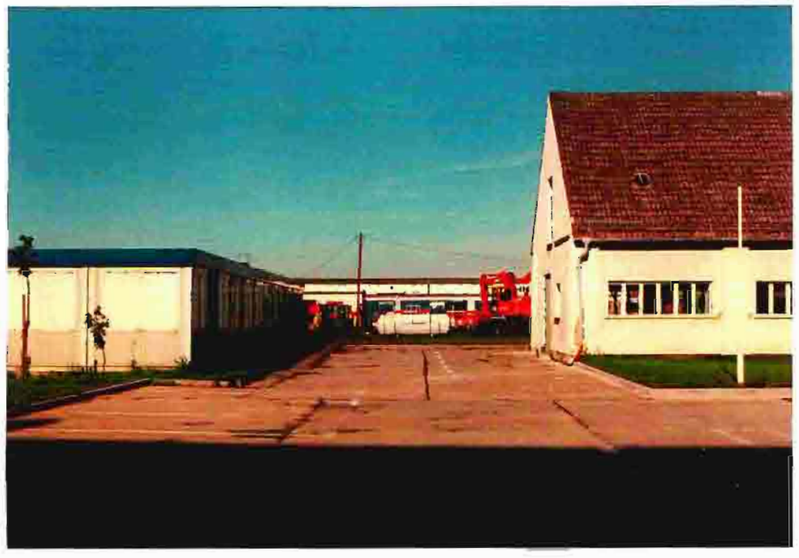
KÜCHE

... das besondere Küchenstudio



TEILGEBIET M6
AM KLINIKUM

TEILGEBIETE G1/M1
MARKENDORF I



TEILGEBIETE G2/M4
MARKENDORF MITTE

PLANFELD P1
SPORTPLATZ. PLANTAGEN

PLANFELD P3
AM WALDRAND

TEILGEBIET KG
KLEINGARTENANLAGE

ORTSRAND
OBSTPRODUKTION, WALD