

eine Nutzung für Freizeit und Erholung stattfinden, dies kann als Hotel mit der Option eines Wellnessangebots oder als Camping- bzw. Zeltplatz umgesetzt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Art und Umfang erst im weiteren Entwicklungsprozess bei der Vorlage von konkreten Ansiedlungsinteressen bestimmt werden können.



Abb. 6: *Wettbewerbsergebnis - Lageplan, August 2012*

Nachdem die Planungen zwischen Herbst 2015 und 2018 ruhten, wurde im Frühjahr 2019 zur Verringerung der Herstellungskosten eine neue Planung für den Sportboothafen erstellt, die weiterhin 100 Bootslichegeplätze jedoch mit einer erheblichen Reduzierung des räumlichen Umfanges des Hafens vorsieht. Anschließend erfolgte eine Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes für die landseitigen Flächen, das durch die Gemeindevertretung am 11.02.2020 als Grundlage für den anzupassenden Bebauungsplan beschlossen wurde

Mit dem Schreiben des Bauamtes vom 16.04.2020 wurde die geänderte Planung bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) angezeigt. In ihrem Antwortschreiben hat die GL vor allem den fehlenden Anschluss des Hafenuartiers an den vorhandenen Siedlungsbereich von Neuendorf und die beabsichtigte Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten ohne den räumlich-funktionalen Anschluss an die Ortslage bemängelt.

Aufgrund der Stellungnahme der GL wurde das städtebauliche Strukturkonzept und den entsprechenden Entwurf des Bebauungsplans überarbeitet und mit Vertreter*innen der GL5 abgestimmt. Der aktuelle Entwurf sieht die Ausweisung von Sondergebieten beiderseits der künftigen Haupteerschließungsstraße bis zur Cottbus Straße vor, um den baulich-funktionalen Anschluss an den vorhandenen Siedlungsbereich von Neuendorf zu sichern.

und wassersportliche Nutzungen untergebracht (z.B. Segelclub, Segelschule, touristische Serviceeinrichtungen) untergebracht werden.

- Ferienwohnen: Im Übergang zu Waldflächen sind kleinteilige Ferienhäuser und -wohnungen mit Bezug zum Wasser westlich der Hafenbetriebsfläche (Maritimes Gewerbe), zurückgesetzt hinter der Hafensperrmauer sowie entlang der Haupterschließungsstraße vorgesehen.
- Wohnen im Hafenquartier: Am westlichen Rande des Hafenquartiers und mit Bezug zum Wasser werden Wohnhäuser vorgesehen, die zur ganzjährigen Belegung und Stabilisierung des Hafenquartiers beitragen. Die Flächen werden über eine zu errichtende Wohnstraße (verkehrsberuhigter Bereich) sowie über die bestehende Cottbusser Straße erschlossen.
- Fortführung Seeachse: Die im Bereich des Erlebnisparks beginnende Seeachse wird in zwei weiteren Bauabschnitten bis zum „Cottbusser Ostsee“ fortgeführt. In die ca. 25 m breite Seeachse sind u.a. Spielgeräte, Kunstobjekte und Grünelemente integriert. Der Endpunkt bildet eine Schiffsanlegestelle. Landseitig ist hier auch ein kleiner Pavillon vorgesehen, der u.a. Fahrkartenverkauf und Wartebereich aufnehmen kann. In den geplanten Abschnitten der Seeachse sollen weiterhin Einzelobjekte von Tagebaugeräten sowie ein Spielplatz integriert werden.
- Insel: Im Hafenbecken ist eine vorgelagerte Insel als Wellenbrecher zum Uferschutz vorgesehen. Die Uferlinien der Insel im Hafenbecken basieren auf einem mittleren Wasserstand von +62,5 m NHN.

Die Uferlinien basieren auf einem mittleren Wasserstand von +62,5 m NHN. Die Planungen zum Seehafen Teichland berücksichtigen einen minimalen Wasserstand von +61,8 m und maximalen Wasserstand von +63,5 m NHN.

Im Bebauungsplan werden Bauflächen in einem Umfang von ca. 61.100 m² (siehe auch Kapitel 16) ausgewiesen. Darin wird entsprechend der festgesetzten Nutzungsmaße eine maximale BGF von ca. 42.200 m² umsetzbar sein. Die städtebaulichen Kennwerte der vorgesehenen Nutzungen können zum gegenwärtigen Planungsstand nur überschlägig eingeschätzt werden. Auf Grundlage der im städtebaulichen Konzept entwickelten Gebäudekubaturen und Nutzungsstruktur wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- im Ferienhausgebiet (insgesamt ca. 25.370 m² BGF) mit ca. 250 WE für Ferienwohnen¹,
- im allgemeinen Wohngebieten (insgesamt ca. 6.000 m² BGF), mit rd. 24 Hauseinheiten,
- Nutzungen für Maritimes Gewerbe und Hafenzentrum (SO 2, insgesamt ca. 1.800 m² BGF) sowie
- zusätzliche Beherbergungsangebote und touristische Dienstleistungen (insgesamt ca. 8.800 m², Hotel, Kanutel, Pensionen, Gastronomie) im übrigen touristisch genutzten Gebiet (SO 3).

¹ Annahme von 100 m² BGF pro WE

Durch den Bebauungsplan soll ein flexibler Rahmen zur touristischen Nutzung ermöglicht werden, um späteren Nachfragen sowie sich ändernden Anforderungen Rechnung zu tragen.

Durch den jeweiligen Vorhabenträger sind für alle Baumaßnahmen für den Baugrund gesonderte Untersuchungen / Standsicherheitsnachweise erforderlich. Weiterhin ist die Befahrbarkeit / Tragfähigkeit des Uferweges für die geplante Nutzung durch die Gemeinde vor Beginn der Errichtung auf eigene Kosten geotechnisch nachzuweisen.

6.3 VERKEHRSSKONZEPT

Straßennetz

Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes¹ wurde anhand der im Bebauungsplan zulässigen Nutzungen eine Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens anhand der zu erwartenden Verkehre von Einwohnern, Beschäftigten und Besuchern/ Kunden vorgenommen und die Abwicklung der Verkehre in dem vorgesehenen Straßennetz überprüft.

Im Rahmen der zwischenzeitlich (2019-20) erfolgten Änderung des städtebaulichen Konzeptes und des Bebauungsplan-Entwurfes wurde der Flächen- und Nutzungsumfang insgesamt reduziert. Es wird deshalb weiterhin angenommen, dass das Verkehrskonzept seine Gültigkeit behält und dass der Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit weiterhin gegeben ist.

Im Ergebnis wird im Mittel eine maximale Tagesbelastung im Gesamtverkehr von ca. 2.000 Fahrten ermittelt, davon sind ca. 170 LKW-Fahrten anzusetzen. Im Ergebnis kann weiter eingeschätzt werden, dass das Untersuchungsgebiet eine Stundenbelastung von ca. 41 - 92 Kfz/h pro Richtung aufweisen wird.

Für die räumliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens des Planungsgebietes auf die Zufahrtstraßen zur L 473 wird die gleiche prozentuale Verteilung wie in der Straßenverkehrsprognose 2025 zugrunde gelegt. Für die Cottbusser Straße wird davon ausgegangen, dass zukünftig auch ein geringer Anteil des Quell- und Zielverkehrsaufkommens auf diese Straße entfallen wird. Dieser Verkehr ergibt sich aus der Nutzungsmischung von Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen im bestehenden Ortsteil von Neuendorf.

Die Kfz-Verkehre im Planungsgebiet teilen sich demnach in ca. 30 % Planstraße 1.1, ca. 10% Cottbusser Straße und ca. 60 % Planstraße 1.5 auf. Dies bedeutet für den Mittelwert einen maximalen stündlichen Kfz-Verkehr pro Richtung von 27 auf der Planstraße 1.1, 9 auf der Cottbusser Straße und 55 auf der Planstraße 1.5. Der Mindestwert liegt etwa bei der Hälfte der Verkehrsbelastungen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich diese Werte auf eine komplette Gebietsauslastung beziehen und aufgrund der möglichen Nutzungsbelegung (z.B. Ferienwohnen, Gastronomie, kleinteiliger Einzelhandel etc.) nur eingeschätzt werden können. Im Verkehrskonzept wird weiterhin angegeben, dass sich die Mittelwerte

¹ Verkehrsplanerische Fachbeitrag zum Bebauungsplan "Seehafen Teichland", igf. Frankfurt (Oder), April 2015

im Hauptzeitraum der touristischen Nutzungen in den Sommermonaten einstellen werden. In den anderen Zeiträumen wird die Tagesbelastung deutlich niedriger ausfallen.

Zur verkehrlichen Erschließung des Planungsgebietes wird im Bebauungsplan eine neue Straße mit zwei Anbindungen an die L 473 vorgesehen (siehe Planzeichnung, Abschnitte Planstraße 1.1 bis 1.5). Die östliche Anbindung an die L 473 erfolgt über eine abgewinkelte Straßenverbindung, die westliche Anbindung quert die Cottbusser Straße und führt im Abstand von ca. 240 m zum Ortsrand über einen Wirtschaftsweg mit Alleepflanzungen zur L 473. Im Bereich des Seehafens verläuft die Straße in ca. 220 – 260 m Entfernung parallel zur Hauptstraße. Durch dieses eigenständige Erschließungssystem soll das bestehende Straßennetz im Ortsteil Neuendorf (L 473 und Jänschwalder Straße) so gering wie möglich belastet und Durchgangsverkehr vermieden werden.

Die verschiedenen Straßenverbindungen werden in Höhe der Cottbusser Straße in einem Mini-Kreisverkehr (Durchmesser 23 m) zusammengeführt.

Die interne Erschließung des Planungsgebietes soll über eine Ringerschließung (Planstraße 2.1, 2.2 und 2.3) erfolgen. Weiterhin geht von der Cottbusser Straße eine Erschließungsstraße (Planstraße 2.5) zur Anbindung der am westlichen Hafbereich vorgesehenen Nutzungen ab.

Bei der Ermittlung der Verkehrsbelastungen wurden die gem. Flächennutzungsplan an den Rändern des Planungsgebietes dargestellten Nutzungen „Campingplatz“ und „Jugendcamp“ mit berücksichtigt.

Parkplatzkonzept

Für den ruhenden Verkehr sind im Bebauungsplan folgende Flächen vorgesehen:

- Für die vorgesehene Hafennutzung wird ein Parkplatz im SO 2 mit ca. 30 Stellplätzen an der Haupterschließungsstraße (Planstraße 1.3) und ein kleiner Parkplatz (ca. 8 Stpl.) im SO 3 angeordnet.
- Eine Parkplatzanlage östlich der Seeachse (ca. 140 Parkplätze) wird direkt durch die Planstraße 1.4 erschlossen und dient als Besucherparkplatz zur hafennahen Versorgung. Parallel zur Planstraße 1.4 werden ca. 40 Parkplätze für Besucher des östlichen Neuendorfer Strandes vorgesehen.
- Der südlich des Sportplatzes angeordnete Bedarfsparkplatz (ca. 150 Parkplätze) soll als durchgrünter Sammelparkplatz für den temporären erhöhten Bedarf zur Verfügung stehen.
- Die sonstigen notwendigen Stellplätze sind gemäß § 43 Abs. 2 der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) auf dem Baugrundstück herzustellen. Im aktuellen Bebauungsplan-Entwurf (Juli 2020) werden im Ferienhausgebiet SO 1.3 ca. 16 Stellplätze vorgesehen. Außerdem wird zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 ein Parkplatz mit ca. 60 Stellplätzen geplant.

Wegenetz / Freiraumsystem

Neben den für den Autoverkehr erforderlichen Erschließungsflächen besteht ein differenziertes Netz an öffentlichen Wege- und Platzflächen. Dies sind vor allem die Hafensperranlage, deren Höhenunterschied von ca. 2 m zur Hafenkante in einer Stufenanlage bewältigt wird. Am östlichen Rand des Hafenbeckens verläuft der Uferweg parallel zur innerhalb der Seeachse. Für die Wege- und Platzflächen, die für Besucher und BewohnerInnen zum Flanieren und Verweilen vorgesehen sind, ist eine hohe Aufenthaltsqualität vorgesehen. Für alle Platz- und Wegeflächen sowie die Hafensperranlage soll ein barrierefreier Zugang ermöglicht werden.

öffentliche Verkehrsmittel

Zur Erhöhung der Attraktivität der ÖPNV-Anbindung des neuen Ortsteils wird vorgeschlagen, regelmäßig (z.B. jede zweite Fahrt) Busdurchläufe durch das Plangebiet über die Cottbuser Straße zu führen. Zurzeit befindet sich die nächste Haltestelle (fußläufige Entfernung bis zur Hafensperranlage ca. 400 m über die Seeachse) an der Kreuzung der Seeachse mit der Hauptstraße / L 473. Entsprechende Maßnahmen sind im Zuge einer Gebietsentwicklung mit den Verkehrsträgern (Landkreis Spree-Neiße, Cottbusverkehr GmbH) abzustimmen.

6.4 VER- UND ENTSORGUNGSKONZEPT

Für eine Versorgung des Planungsgebietes ist ein Anschluss an das bestehende Ver- und Entsorgungsnetz (z.B. Trinkwasser, Abwasser, Strom) erforderlich. Zum Umgang mit Regenwasser von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sind gutachterliche Untersuchungen erforderlich. In diesem Zusammenhang ist u.a. zu klären, ob der Hafen bzw. der Cottbuser Ostsee als Vorflut für vorgereinigtes Regenwasser genutzt werden kann.

Eine fachgutachterliche Untersuchung¹ der Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten des Planungsgebietes mit Trink- und Abwasser ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Bereitstellung des erforderlichen Löschwassers nach DVGW W405 für den Bereich des Seehafens über eine Oberflächenentnahmestelle aus dem zukünftigen „Cottbuser Ostsee“ zu realisieren ist. Die Aufwendungen für die Bereitstellung aus dem Ortsnetz sind ökonomisch nicht sinnvoll. Im weiteren Bebauungsplanverfahren erfolgt hierzu eine Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle.

Da derzeit nur ein konzeptioneller Aufbau des Seehafens besteht, sind die nachfolgenden Bemessungen und Ausweisungen zu den Untersuchungsvarianten mit einem theoretischen Anschlussgrad von 1000 EWG zu führen. In den weiterführenden Planungsschritten sind die Berechnungen und Ansätze zu präzisieren und planerisch anzupassen.

¹ Erschließungskonzept für Trink- und Abwasseranschluss des geplanten Seehafens Teichland für GeWAP mbH, LUG Engineering GmbH Cottbus, Mai 2014

TEIL B UMWELTBERICHT - AUSZUG

13.4 ALTERNATIVENPRÜFUNG

Die Anlage 1 zum BauGB gibt in Nr. 2d vor, Angaben zu den in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten zu erarbeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereiches des Bauleitplanes.

Der Standort des geplanten Vorhabens (Seehafen mit angrenzenden Baugebieten und Erschließungsstraßen) beruht auf dem Masterplan Cottbuser Ostsee (Stand Januar 2006) und dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Teichland (Genehmigung Januar 2012). Diese beiden Planunterlagen beinhalten u. a. Ziele für die langfristige touristische Entwicklung im Gebiet der Gemeinde Teichland nach Beendigung des Tagebaubetriebes mit anschließender Flutung des Restloches.

Der Vorhabenstandort bietet den Vorteil der Nähe zur Ortslage und damit geringeren Erschließungsaufwand für notwendige Medien (u. a. Wasser, Strom) als in größerer Entfernung. Abseits der Ortschaft wäre die Zersiedelung der Landschaft höher und längere Zufahrtstraßen erforderlich.

Alternative Flächen für das Vorhaben sind aus diesen Betrachtungen heraus in der Umgebung nicht vorhanden. Östlich und westlich von Neuendorf sind am künftigen Cottbuser Ostsee Strandabschnitte geplant. Weitere Uferbereiche sind im Zusammenhang mit der Rekultivierung des Tagebaus für naturschutzfachliche Maßnahmen und Entwicklungen vorgesehen.

14 ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Teichland hat zum Ziel, mit der Aufstellung des Bebauungsplanes die Flächen im Geltungsbereich entsprechend den Planungen aus dem Masterplan zum Cottbuser Ostsee (Januar 2006) und dem Flächennutzungsplan der Gemeinde (Januar 2012) zu einem touristisch genutzten Freizeithafen mit ergänzenden Nutzungen zu entwickeln.

Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die Ziele des Umweltschutzes zu beachten. Es sind die naturbedingten Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Boden, Wasser, Klima und Landschaft schonend zu behandeln.

Von dem geplanten Vorhaben (Neubau Seehafen mit angrenzenden Baugebieten und Erschließungsstraßen) gehen erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft aus, die innerhalb des B-Plangebietes nicht vollständig ausgleichbar sind, sondern im weiter gefassten Untersuchungsgebiet kompensiert werden müssen.

Für das **Schutzgut Boden** ist mit erheblichen Eingriffen zu rechnen. Die Beeinträchtigungen resultieren aus Versiegelung und Abgrabung von bisher unversiegelten Bodenflächen durch Überbauung, Erschließung und Bau des Hafenbeckens. Die zu erwartende **Neuversiegelung** beträgt **ca. 8,56 ha**, die **Abgrabung** für den Hafen liegt bei **ca. 2,26 ha**. Während der Bauphase kann es zu zusätzlichen Bodenverdichtungen und Schadstoffeintrag in den Boden kommen.

Für das **Schutzgut Wasser** ist wie beim Boden mit erheblichen Eingriffen durch Versiegelung zu rechnen. In Folge der Überbauung kommt es zum Verlust der Filter- und Speicherfunktion des Bodens und einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Während der Bauphase kann Schadstoffeintrag in den Boden zur Beeinträchtigung von Grundwasser führen.

Für das **Schutzgut Klima / Luft** ist mit Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme sowie durch den Verlust von Wald- und Grünlandflächen in Folge Neuversiegelung und Abgrabung zu rechnen. Dadurch können lokalklimatische Veränderungen im Plangebiet verursacht werden, da die klimatisch ausgleichende Wirkung von Wald und Grünland verringert wird.

Für das **Schutzgut Tiere, Pflanzen und Lebensräume** ist mit erheblichen Eingriffen zu rechnen, da durch Neuversiegelung und Abgrabung großflächig Wald- und Grünlandflächen allgemeiner Bedeutung verloren gehen (**13,6 ha**). Von besonderer Relevanz ist außerdem der Verlust von **besonders geschützten Biotopen (1,4 ha)**, hier Trockenrasenbestände sowie Kiefern(vor)wälder trockenwarmer Standorte. Der Verlust von weg- und straßenbegleitenden Baumreihen und Alleebäumen kann größtenteils vermieden werden. Trotzdem werden potenzielle Habitatbäume (Höhlen- und Horstbäume) sowie weitere bedeutsame Habitatstrukturen **besonders geschützter Arten(gruppen)** in Anspruch genommen bzw. dauerhaft verändert (**15,0 ha**). Damit verbunden verlieren die betroffenen Arten(gruppen) durch die Umsetzung der Baumaßnahme einschl. Erschließungs- und Baumfällarbeiten ihre Lebensräume bzw. werden diese erheblich gestört. Während der Bauphase kommt es durch Verlärmung und Erschütterungen zur Beunruhigung der vorhandenen Tierwelt, auch in den an das Baugebiet angrenzenden Flächen. Neue Erschließungsstraßen und das Baugebiet an sich verursachen Barrierewirkungen für bodengebundene Tierarten.

Für die **Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit sowie Landschaftsbild** und Erholung sind Beeinträchtigungen und erhebliche Veränderungen durch den Verlust an Forst- / Mischwaldflächen mit mittlerem Erholungspotential zu erwarten. Es kann zu punktuellen Erhöhungen des Straßenverkehrs (mit Lärm, Schadstoffeintrag) kommen. Die Entstehung der neuen Wasserfläche des Hafens einschl. Bebauungen im Umfeld führen zu einem stark veränderten Landschaftsbild, aber auch zu neuen Möglichkeiten für Erholung und Freizeit.

Mit Umsetzung des Vorhabens geht ein erheblicher Eingriff in das **Schutzgut Sachgüter** durch Inanspruchnahme von Forst- und Grünlandflächen mit wirtschaftlichem Wert und Erholungspotential einher.

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens, allerdings unter Weiterführung der derzeitigen Flächennutzungen, wäre für die Schutzgüter mit keiner wesentlichen Veränderungen des aktuellen Zustandes der Flächen im Geltungsbereich zu rechnen, sofern die Nutzung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen weiterhin nach den Regeln der guten fachlichen Praxis erfolgt.

Zum Schutz von Natur und Landschaft ist die Durchsetzung von **Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung sowie zur Kompensation** (Ausgleich und Ersatz) der aus dem Vorhaben resultierenden Auswirkungen notwendig. Die

wichtigsten, für mehrere Schutzgüter wirksamen Maßnahmen sind in Tabelle 2 zusammengefasst. Die Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zum Artenschutz sind vorrangig zu beachten.

Die **Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung** hat unter Ausschluss des Besonderen Artenschutzes ergeben, dass mit den dargestellten Maßnahmen der Eingriff in Natur und Landschaft kompensiert werden kann.

Unter Berücksichtigung der dargestellten CEF- und kvM-Maßnahmen können die Verbotstatbestände für **besonders geschützte Arten** im Geltungsbereich größtenteils vermieden werden.

Für die Beseitigung von besonders geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätten (z.B. Habitatbäume) ist durch die Fachbehörde im Rahmen der nachgeordneten Genehmigungsplanung zu prüfen, ob ein Antrag auf **Ausnahmege-
nehmigung** von den Verboten des § 44 BNatSchG erforderlich ist.

Wichtig für die Einhaltung der Umweltschutzziele sind die Durchsetzung der erarbeiteten Maßnahmen zur Verminderung und Kompensation der Eingriffe und die Kontrolle der Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Pflegemaßnahmen.

15 QUELLENVERZEICHNIS

EU-Richtlinien

EGHandelsVO	Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels vom 31. März 2008
EG-Vogelschutz-richtlinie	Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlamentes und des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten in der Fassung vom 30. November 2009, zuletzt geändert 01. Juli 2013.
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992. Aktuelle konsolidierte Fassung: 01/07/2013.

Gesetze

BauGB	Baugesetzbuch (BauGB) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 27. März 2020
BbgNatSchAG	Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz – BbgNatSchAG) vom 21.01.2013, zuletzt geändert 25. Januar 2016.
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert 27. September 2017.
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert 8. April 2019.
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz, zuletzt geändert 15. September 2017.
BWaldG	Bundeswaldgesetz vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert 17.

TEIL C BEBAUUNGSPLAN

16 BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN

16.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG (§ 9 ABS. 1 NR. 1 BAUGB)

Zur Sicherung der städtebaulichen Zielsetzung des Bebauungsplanes werden im Geltungsbereich folgende Festsetzungen zur Art der Nutzung getroffen:

Textliche Festsetzung Nr. 1

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 2 bis 5 der BauNVO (sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

(Rechtsgrundlagen: § 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 und § 4 BauNVO)

Begründung:

Für die Gemeinde stellt die Integration von Wohnnutzungen im Kontext des Hafenuartiers am künftigen Seehafen ein wichtiges Planungsziel dar. Dadurch soll eine ganzjährige Belebung des Hafenbereiches sowie eine Mischung der Nutzungsstrukturen ermöglicht und die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Gesamtmaßnahme unterstützt werden.

Zur Sicherung der Wohnnutzung im städtebaulichen Kontext des Hafenuartiers werden sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.

Entsprechend des Zieles 5.5 LEP HR bestehen für Wohnsiedlungsflächen außerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung Einschränkung. Hier ist neben der Innenentwicklung eine zusätzliche Entwicklungsoption für einen Zeitraum von 10 Jahren in einem Umfang von 0,8 ha für die Gemeinde Teichland zulässig¹. Bei der Wohnnutzung innerhalb der zwei Wohngebiete mit insgesamt 8.000 m² wird damit für das Planungsgebiet im Ortsteil Neuendorf ein Umfang von ca. 0,8 ha in Anspruch genommen. Durch eine kleinteilige Wohnbebauung kann auf beiden Flächen insgesamt ein Umfang von ca. 24 Hauseinheiten umgesetzt werden.

Die verkehrliche Erschließung der Wohngebiete erfolgt über die Haupteinzelstraße (Planstraße 1.3) und die Verkehrsfläche (Planstraße 2.4, Flurstück 265) mit der Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ sowie über die Ver-

¹ pro 1.000 E besteht eine zusätzliche Entwicklungsoption von 0,5 ha, Bezug ist die Einwohnerzahl zum 31.12.2008

kehrfläche ebenfalls mit der Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ (Planstraße 2.5) in Verlängerung der bestehenden Straße bzw. Cottbuser Straße. Die zwischen WA 1 und WA 2 festgesetzte Verkehrsfläche „Parkplatz“ dient der Unterbringung des ruhenden Verkehrs für die Wohngebiete.

Die planungsrechtliche Sicherung der touristischen Nutzung am Seehafen wird durch die folgenden Sondergebiete geregelt (TF 2 bis 4).

Textliche Festsetzung Nr. 2

Die Sondergebiete mit der Bezeichnung SO 1.1, SO 1.2, SO 1.3, SO 1.4, SO 4.1 und SO 4.2 „Ferienhausgebiet“ dienen zu Zwecken des touristisch genutzten, ferienbezogenen Wohnens. Zulässig sind:

- **Ferienhäuser sowie Ferienwohnungen,**
- **Wohnungen für Aufsichts- und Betriebspersonal.**

Ausnahmsweise können Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Räume für touristische Dienstleistungen zugelassen werden.

(§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB i.V.m. § 10 Abs. 2 und 4 BauNVO)

Begründung:

Innerhalb der Sondergebiete SO 1.1 bis 1.4 sowie SO 4.1 und SO 4.2 „Ferienhausgebiet“ sollen die rückwärtig zum Seehafen gelegenen Bauflächen für Ferienhäuser und Ferienwohnungen genutzt werden. Diese dienen dauerhaft zur Anmietung durch einen wechselnden Personenkreis von Erholungssuchenden. Weiterhin sollen ausnahmsweise Beherbergungsbetriebe sowie untergeordnet Funktionen für touristische Dienstleistungen zulässig sein. Damit soll eine Flexibilität im Zuge der späteren Entwicklung des Gesamtgebietes gewährleistet werden.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt durch die Planstraße 1.3 sowie die Planstraßen 2.1 und 2.3. Der entsprechende Stellplatzbedarf soll auf den rückwärtigen Grundstücksflächen bzw. an den Gebäudeseiten untergebracht werden.

Textliche Festsetzung Nr. 3

Das Sondergebiet mit der Bezeichnung SO 2 „Maritimes Gewerbe und Wassersportgebiet“ dient vorwiegend der Unterbringung von wassersportbezogenen Betrieben und Anlagen. Zulässig sind:

- **Anlagen zum Betrieb eines Sportboothafens,**
- **Betriebe zur Herstellung, Reparatur und Wartung von Booten,**
- **Bootslagerhallen und Trockenliegeplätze sowie Betriebstankstelle, Waschplatz und sonstige Serviceeinrichtungen,**
- **Wohnungen für Aufsichts- und Betriebspersonal.**