



## Bebauungsplan "Seehafen Teichland"

Begründung mit Umweltbericht

1. Änderung Entwurf  
gem. § 4a Abs. 3 BauGB



Juli 2020

### AUSZUG

Die vollständigen Planunterlagen können unter folgendem Link  
abgerufen werden:

<https://cloud.slf-berlin.de/index.php/s/YQeFZ8zeeHoP2nH>,  
Passwort: **Seehafen**

# Gemeinde Teichland

Ortsteil Neuendorf

## Bebauungsplan "Seehafen Teichland"

Begründung mit Umweltbericht

1. Änderung Entwurf  
gem. § 4a Abs. 3 BauGB

Juli 2020

**Auftraggeber:** **Gemeinde Teichland**  
Cottbusser Straße 1  
03185 Teichland

vertreten durch

**Amt Peitz**  
Schulstraße 6  
03185 Peitz  
Tel: 035601 / 38-0  
Fax: 035601 / 38170  
e-mail: peitz@peitz.de

---

**Auftragnehmer/  
Bebauungsplan:** **Stadt Land Fluss** Städtebau und Stadtplanung /  
Mahlower Str. 24 / 12049 Berlin / 030 612 808 48 / info@slf-berlin.de

**Umweltbericht:** **Büro Subatzus & Bringmann GbR**  
Büro für Baumbegutachtung und Landschaftsarchitektur

Niederlassung Sachsen  
Im Tal 1 / 01561 Lampertswalde / OT Brößnitz / 035343-788712 /  
info@subatzus-bringmann.de

Stand: 27.07.2020

## TEIL A RAHMENBEDINGUNGEN / SITUATION / KONZEPT

### 1 VERANLASSUNG, ERFORDERLICHKEIT UND ZIELE

Die Gemeinde Teichland beabsichtigt im Zuge der fertiggestellten Rekultivierung und des im April 2019 erfolgten Flutungsbeginns des Braunkohlentagebaugesbietes Cottbus-Nord die Entwicklung einer wassertouristischen Nutzung zwischen der Tagebaugrenze und der Ortslage vom Ortsteil Neuendorf.

Auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes „Cottbuser Ostsee“ und des auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses vom August 2012<sup>1</sup> erstellten Strukturkonzeptes vom Januar 2020 wird die Errichtung eines Hafens mit Wassersport- und Freizeitnutzungen, ergänzenden Versorgungs- und Beherbergungseinrichtungen sowie Ferienwohnen und Wohnungen vorgesehen. Der überwiegende Teil der touristischen Nutzungen soll ganzjährig betrieben werden. Mit dem seit 2010 wirksamen Flächennutzungsplan der Gemeinde und der perspektivischen Darstellung eines Sondergebietes Hafen wurde eine entsprechende vorbereitende Bauleitplanung aufgestellt. Die sich daraus ergebenden Potenziale, vor allem auf dem touristischen Sektor, sollen mittel- und langfristige Entwicklungsperspektiven für den Ortsteil Neuendorf und die Gemeinde Teichland bieten. Schon heute ist eine positive Entwicklungstendenz im Bereich Tourismus mit der Entstehung des Erlebnisparks Teichland klar erkennbar. Die Infrastruktur für Freizeit und Tourismus soll in der Gemeinde Teichland zunehmend aufgebaut werden.

Zur planungsrechtlichen Umsetzung der Entwicklungsziele wird ein Bebauungsplan gem. § 1 Abs. 3 und § 2 Abs.1 BauGB aufgestellt. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Seehafen Teichland“ wurde von der Gemeinde Teichland am 05.11.2013 gefasst. Aufgrund der erforderlichen Kostenreduzierung erfolgte ab 2018 eine Verkleinerung der Hafenfläche und Heranrücken an die Uferlinie des Ostsees. Das überarbeitete und in seinem Flächenumfang gegenüber der bisherigen Planung um ca. 4 ha reduzierte städtebauliche Konzept „Seehafen Teichland 2.0“ wurde am 11.02.2020 von der Gemeindevertretung Teichland beschlossen. Im Ergebnis der Plananzeige und der anschließenden Abstimmung mit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) Berlin-Brandenburg im Sommer 2020 wurden das städtebauliche Konzept und der Bebauungsplanentwurf überarbeitet. Diese aktualisierte Fassung von Juli 2020 dient als Grundlage für die 1. Änderung des Entwurfes des Bebauungsplanes „Seehafen Teichland“. Der Bebauungsplan (1. Änderung Entwurf) wurde am 11.08.2020 von der Gemeindevertretung Teichland beschlossen. Da die Grundzüge der Planung durch die seit 2015 erfolgten Änderungen berührt sind, erfolgt gem. § 4a gem. § 4a Abs. 3 i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange.

---

<sup>1</sup> Interdisziplinärer Realisierungswettbewerb „Seehafen Teichland“, Verfasser: hoch C Landschaftsarchitektur, Berlin, Franz Reschke Landschaftsarchitekt, Berlin sowie Stadt Land Fluss, Büro für Städtebau und Stadtplanung, Berlin

Das Plangebiet liegt fast vollständig innerhalb des Geltungsbereiches des 2012 genehmigten Abschlussbetriebsplanes des Tagebaues Cottbus-Nord<sup>1</sup> und innerhalb der im Braunkohleplan Tagebau Cottbus-Nord<sup>2</sup> durch die Sicherheitslinie bestimmten Sicherheitszone. Darüber hinaus ist für die Herstellung des „Cottbuser Ostsees“ ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben "Gewässerausbau Cottbuser Ostsee, Teilvorhaben 2 – Herstellung des Cottbuser Ostsees" wurde am 12.04.2019 durch das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR) gefasst.

Bei einer Nutzung vor Entlassung aus Bergrecht ist zu beachten, dass aufgrund der geotechnischen gutachterlichen Vorgaben Sperrbereiche bestehen. Erst nach Ausschluss von Gefahren können Uferbereiche zur Nutzung freigegeben werden. Einschränkungen bestehen auch durch den Betrieb der Randriegel, notwendige Verwahrung von Brunnen und bergmännische Gestaltungsarbeiten. Planungen in diesem Bereich sind daher nur in Abstimmung bzw. mit Zustimmung der bergbaurechtlichen Stellen (bergrechtlich verantwortlich LEAG) möglich, da diese bis zur Beendigung der bergbaulichen Tätigkeit und Abschluss der Sanierung (Planung 2026) dem Bergrecht unterstehen<sup>3</sup>. Die gemeindliche Planungshoheit für die unter Bergrecht bzw. in den Geltungsbereich des zu erwartenden wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses fallenden Flächen ist demnach eingeschränkt.

Die für das Nordufer des zukünftigen Sees geplante touristische Folgenutzung soll unter Beachtung der Maßgaben des Abschlussbetriebsplanes erfolgen, jedoch zeitlich vor der Entlassung aus dem Bergrecht. Im Bebauungsplan wird mit den zuständigen Fachbehörden, insbesondere dem Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe und der LEAG eine vorherige Nutzungsmöglichkeit der Teilflächen abgestimmt. Gem. § 108 Bundesbergrecht<sup>4</sup> ist innerhalb von Baubeschränkungsgebieten prinzipiell eine bauliche Nutzung möglich, wenn durch die geplanten baulichen Anlage die Durchführung bergbaulicher Maßnahmen insbesondere der Wiedernutzbarmachung nicht erschwert und verhindert werden.

Auf Grundlage des § 3c Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wurde für das Vorhaben eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt (Anlage 1, Nr. 13.12 und Nr. 18.7.2). Im Ergebnis der im Januar 2014 beim Landkreis Spree-Neiße eingereichten Unterlagen<sup>5</sup> wurde festgestellt, dass von der Baumaßnahme Seehafen Teichland generell nur bau- und anlagebedingte Wirkungen auf Umwelt und Landschaftsraum ausgehen. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen aus der anthropogenen Siedlungsnutzung lassen sich

---

<sup>1</sup> Abschlussbetriebsplan Tagebau Cottbus-Nord vom 08. Oktober 2012

<sup>2</sup> Verordnung über den Braunkohlenplan Tagebau Cottbus-Nord, Vom 18. Juli 2006, geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. Mai 2009

<sup>3</sup> Es wird darauf hingewiesen, dass die Entlassung aus der Bergaufsicht einen eigenen Verfahrensschritt darstellt, der nicht mit dem Abschluss der Sanierung gleichzusetzen ist.

<sup>4</sup> Bundesberggesetz vom 13. August 1980 (BGBl. I S. 1310), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 71 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist

<sup>5</sup> Allgemeine Vorprüfung und Umweltbericht zum Bebauungsplan Seehafen Teichland, Landschaftsarchitektur + Umweltplanung Thomas Nickel, Dresden, Januar 2014

weder erfassen noch bewerten, sind aber vorhanden. Eine Bewertung und Quantifizierung der Beeinträchtigungen ist mit einer Eingriffsbilanzierung festzustellen. Der Verlust von Forstflächen ist in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde zu kompensieren. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) mit der Untersuchung alternativer Standorte für das Vorhaben ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich, da die absehbaren Eingriffe und Beeinträchtigungen im Rahmen eines Grünordnungsplan kompensiert werden können. Im Rahmen eines Vor-Ort-Termins wurden mit der unteren Naturschutzbehörde die Erfordernisse an den Artenschutz sowie Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung der zu erwartenden Beeinträchtigungen und Eingriffe abgestimmt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt und ein Umweltbericht gem. § 2a BauGB erstellt und in die Begründung des Bebauungsplanes integriert. Weiterhin wurde zum Bebauungsplan ein Grünordnungsplan sowie ein Artenschutzbeitrag erstellt (siehe Teil B der Begründung).

Im Ergebnis der Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt und der Oberen Wasserbehörde sowie des Bauordnungsamtes des Landkreises am 14.05.2020 wurde festgestellt, dass der Ausbau des Seehafens im Trockenbau kein Gewässerausbau darstellt und dass ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist.

Aufgrund der durch das Referat Braunkohlenplanung und -sanierung Regionalentwicklung Teilraum Süd der Gemeinsamen Landesplanung (GL4) in Aussicht gestellten Förderung für die infrastrukturellen Maßnahmen des Hafenausbaus besteht das Erfordernis, bis 2022 alle wasserberührenden Bauteile sowie die notwendigen Erschließungsstraßen fertigzustellen. Es ist daher vorgesehen, im ersten Quartal 2021 das Bebauungsplanverfahren abzuschließen und Bauanträge für Hafen und Straßen in Februar 2021 einzureichen.

## 2 RECHTSGRUNDLAGEN

**Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 (BGBl. I S. 587)

**Baunutzungsverordnung (BauNVO)** - Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke- in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)

**Planzeichenverordnung (PlanZV)** 1990 vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

**Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG)** vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)

**Brandenburgische Bauordnung (BbgBO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 2018 (GVBl. I/18, [Nr. 39])

## 6 PLANUNG / KONZEPT

### 6.1 TOURISTISCHE ENTWICKLUNGSZIELE

#### Masterplan „Cottbusser Ostsee“

Aufbauend auf den Ergebnissen eines Ideenwettbewerbes wurde in einem kooperativen Planungsprozess und Werkstattverfahren der Masterplan „Cottbusser Ostsee“ erstellt. Der interkommunale Masterplan, der in partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Stadt Cottbus und den beteiligten Gemeinden Teichland, Neuhausen/Spree und Wiesengrund im sogenannten „Inselrat“ abgestimmt und fortgeschrieben wird, bündelt die durch die Anliegergemeinden favorisierten Entwicklungsziele und formuliert die räumlichen und strukturellen Zusammenhänge. Damit werden die Rahmenbedingungen für die einzelnen Entwicklungs- und 17 Schwerpunktprojekte vorgegeben. Mit dem neuen „Cottbusser Ostsee“ wird die Gemeinde Teichland und die Stadt Cottbus verbunden.

Inzwischen liegt der Masterplan „Cottbusser Ostsee“ in seiner 2. Fortschreibung vom September 2016 vor. Dieser wurde am 06.12.2016 durch die Gemeindevertretung Teichland (Beschluss-Nr.: Tei/BA/088/2016) beschlossen. Planungsziele des Masterplans für den Ortsteil Neuendorf sind:

- Der Hafen mit ca. 100 Bootsliegeplätzen wird durch eine Halbinsel vom See abgegrenzt.
- Der künftige Hafen soll eine Liegekapazitäten für ca. 100 Boote haben.
- Mit dem durch die vorgelagerte Insel geschützten und landschaftlich geprägten Hafen entsteht das Motiv einer eingebetteten „Lagune am weiten See“.
- Die Bebauung kann Einzelhandel mit den typischen Sortimenten für Wasser- und Bootsport, Tourismus, Gaststätten und Hotels überschaubarer Größenordnungen beinhalten.
- Entlang der ehemaligen Schienenstrecke nach Guben entsteht die Seeachse. Der Anlegerponton soll für den Fährbetrieb des „Cottbusser Ostsees“ als Seezeichen prägnant gestaltet werden und die Hafeneinfahrt markieren.
- Parkplatzstandorte sind östlich der Seeachse, am Neuendorfer Strand und am Feriendorf vorgesehen.
- Östlich des Hafens schließen sich die infrastrukturellen Einrichtungen für den angrenzenden Hauptstrand mit Campingplatz an.
- Westlich von der Dorflage Neuendorf wird eine Fläche für ein großes Feriendorf sowie einen Campingplatz ausgewiesen.
- Direkt am „Cottbusser Ostsee“ liegt der Strandbereich, der sich bis zum Hafen erstreckt.



**Abbildung 5: Masterplan „Cottbusser Ostsee“, 2. Fortschreibung September 2016**

Die Stadt Cottbus und die Gemeinde Teichland haben sich mit der Entwicklung der Häfen und der wassersportlichen Nutzung im Rahmen des vom Land Brandenburg für 2015 ausgelobten Stadt-Umland-Wettbewerbes um Fördermittel des Landes und der EU beworben.

Die Gemeinde beabsichtigt, im Herbst 2020 einen Antrag auf Förderung bei der zuständigen Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL4) zu stellen. Fördergegenstand ist die Errichtung des Hafens als Maßnahme der touristischen Infrastruktur am künftigen Cottbusser Ostsee.

#### Potenzialanalyse Cottbusser Ostsee

Eine umfassende Untersuchung der touristischen Potenziale und der Wirtschaftlichkeit der am Seehafen Teichland geplanten touristischen Maßnahmen erfolgte durch die Potenzialanalyse Cottbusser Ostsee<sup>1</sup>. Demnach ist der gesamte Bereich zwischen Mauster See, Strand und Entwicklungsfläche Neuendorf West, Wassersportzentrum - Seehafen Teichland, Strand Neuendorf Ost und Erlebnispark Teichland sowohl funktional als auch unter räumlichem Gesichtspunkt als Einheit (Arbeitstitel „Urlauberzentrum Teichland“) zu betrachten. Eine Zerstücke-

<sup>1</sup> Potenzialanalyse Cottbusser Ostsee, Projekt M GmbH mit Topos Endbericht August 2016

lung durch andere Einzelnutzungen, wie z.B. durch ein Hotel oder Campingplatz sollte unbedingt vermieden werden.

Eine Besucherprognose für den Hafen wird aufgrund fehlender Erfahrungs- und Vergleichswerte als schwierig eingeschätzt, da diese im starken Maße von Übernachtungskapazitäten im direkten Umfeld und der Ansiedlungen am Hafen abhängig sind. Für eine ganzjährige Belegung des Hafens ist die westlich angrenzende Feriengroßanlage vorteilhaft, da diese durch ihre ganzjährige Ausrichtung auch in den Zeiten ohne Wassersport für eine Belegung des Hafens sorgt.

Das Wassersportzentrum – Seehafen Teichland und Strand, das zum großen Teil dem Plangebiet des Bebauungsplanes entspricht, soll als Ausflugsziel am See sowie zweiter Hauptstrand am See mit regionaler Ausstrahlung, Strandkategorie A entwickelt werden. In der Potenzialanalyse wird daher auf den hohen gestalterischen Anspruch an die Hafen- und Strandentwicklung sowie die Kosten- und Nutzensynergien zwischen Hafen und Strand hingewiesen.

Das Wassersportzentrum sollte mit allen für die Ausübung von Wassersport erforderlichen Servicemerkmalen und Wassersportangeboten wie Hafenbüro, Slipanlage, Bootsverleih, Schulung und Liegeplätze für bis zu 100 Boote in langfristiger Perspektive (hohe Priorität) verfügen. Weiterhin sollte eine ganzjährige Gastronomie an der Promenade sowie eine weitere Gaststätte am Ende der Seeachse am Fahrgastanleger bestehen. Bei der Serviceinfrastruktur sind eine öffentliche WC-Anlage für Hafenbesucher in der Bebauung an der Promenade bzw. am Wassersportzentrum sowie für Badegäste am östlichen Neuendorfer Strand zu berücksichtigen. Am Ende der Seeachse ist ein Fahrgastanleger aufzunehmen. Im Hafenquartier sind getrennte Wegeführung des See-Rundwegs und der Promenade für Fußgänger vorzusehen.

Der westliche Anreiseverkehr soll über die neue Erschließungsstraße und der östliche Anreiseverkehr vorzugsweise über die B 97 / L 473 erfolgen. Es wird in der Studie ein Modal Split für den Anreiseverkehr der Tagesbesucher von 70% Pkw, 20% Rad, jeweils 5% Fahrgastschiff sowie Bahn/ÖPNV angenommen.

Für den ruhenden Verkehr der gesamten touristischen Anlagen sind mehrere dezentrale Parkplatzstandorte vorgesehen. Im Plangebiet sind für Hafenbesucher parallel zur Erschließungsstraße sowie auf gesonderten, befestigten Parkplätzen östlich der Seeachse insgesamt etwa 140 Pkw-Stellplätze zu berücksichtigen. Innerhalb einzelner Baugebiete werden Stellplätze vorgesehen (SO 2: ca. 30 Stpl.; SO 1.3: ca. 16 Stpl.; SO 3: ca. 8 Stpl.). Zwischen den Wohngebieten WA1 und WA2 wird eine Parkplatz mit rd. 60 Stellplätzen geplant. Auf dem Bedarfsparkplatz am Sportplatz westlich werden weitere ca. 150 Stellplätze vorgesehen. Für Spitzenzeiten sollten die beiden ca. 1 km entfernt liegenden Parkplätze am Erlebnispark als Reserve genutzt werden. Dazu und zur Verbindung der Erlebnisbereiche ist die Seeachse bis zum See (Fahrgastanleger) zu verlängern und an den Sommerwochenenden ein Shuttleservice einzurichten.

## Tourismuskonzepte

Weiterhin wurde im Rahmen einer Konzeptstudie<sup>1</sup> die Integration von Tagebau-technik (Großgerät eines Schaufelbaggers SRS 704) für einen Standort am Seehafen untersucht sowie potenzielle Besucherzahlen für ein „Tagebau-Erlebniszentrum“ eingeschätzt und die Wirtschaftlichkeit für ein eintrittspflichtiges Angebot geprüft. Eine frühere Planung mit mehreren Großgeräten westlich des Seehafens wurde u.a. aufgrund von Immissionsschutzkonflikten nicht weiterverfolgt. Im weiteren Planungsverfahren kann die Einrichtung eines Tagebau-Erlebnispfades, der sich zwischen den Punkten Seehafen und Erlebnispark aufspannt und Informationen zum Tagebau und der Nachnutzung vermittelt, geprüft werden.

Im Zuge einer ersten Auseinandersetzung mit der langfristigen Umstrukturierung der Region wurde im Rahmen des Tourismuskonzeptes für den Landkreis Spree-Neiße<sup>2</sup> eine Entwicklung und Profilierung von Teilregionen empfohlen. Für den Teilraum von Peitz wird auch im Sinne einer Dezentralisierung auf eine stärkere Positionierung als „echte“ Paddel-Alternative zum Spreewald und stärkere Integration des kulturellen Angebotes in das regionale Tourismusmarketing (u.a. Hütten- und Fischereimuseum, Fischerfest, Erlebnispark Teichland) hingewiesen. Im Tourismuskonzept wird auch ein Ausbau und Sicherung von Wasser als Kernthema empfohlen, da Ergebnissen der Permanenten Gästebefragung von Brandenburg zufolge Wassersportangebote für 10 Prozent der Urlauber ein hoher Attraktionsfaktor sind und sich insgesamt im Land Brandenburg der Bereich Wassertourismus sehr erfolgreich entwickelt hat. Die Entwicklung des „Cottbuser Ostsees“ stellen hier eine wichtige Maßnahme dar. Zu berücksichtigen ist hierbei eine bessere Verknüpfung der Einzelangebote generell und insbesondere im Bereich der Bergbaufolgelandschaften .

Die im Bereich des Seehafen Teichland vorgesehenen Funktionen werden einen wichtigen Beitrag zur Erweiterung, Verknüpfung und Profilierung der touristischen Angebote im Landkreis bieten.

## **6.2 STÄDTEBAULICHES- UND FREIRAUMPLANERISCHES ENTWICKLUNGSKONZEPT**

Das auf dem Wettbewerbsbeitrag von August 2012 und der städtebaulichen Überarbeitung von April 2015 basierende Entwicklungskonzept sah einen innen liegenden Hafen vor, der durch eine zweiteilige Insel geschützt ist. Als Verbindung zwischen Hafen und Neuendorf soll ein neuer Ortsteil entstehen, in dem neben Wohnen vor allem Ferienwohnungen und Ferienhäuser sowie wassersportbezogene Angebote und maritimes Gewerbe entstehen sollen. Dazu kommt die für ein touristisches Zentrum erforderliche Infrastruktur wie zum Beispiel kleinteiliger, überwiegend wassersportbezogener Einzelhandel sowie Einrichtungen für Gastronomie und Beherbergung. Auf der dem Hafen vorgelagerten Insel soll

---

<sup>1</sup> Konzept für die Präsentation von Tagebau-Technik am Seehafen Neuendorf. BTE Berlin, August 2013

<sup>2</sup> Fortschreibung Tourismuskonzept Landkreis Spree Neiße 2013, Potsdam, Köln, Juni 2013

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 Bootsliegeplätze 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 Hafenquartiers 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 Haupteinfahrtsstraße 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 Hafenumtriebsfläche (Maritimes Gewerbe), zurückgesetzt hinter der Hafenumpromenade sowie entlang der Haupterschließungsstraße vorgesehen.
- Wohnen im Hafenumquartier: Am westlichen Rande des Hafenumquartiers und mit Bezug zum Wasser werden Wohnhäuser vorgesehen, die zur ganzjährigen Belegung und Stabilisierung des Hafenumquartiers beitragen. Die Flächen werden über eine zu errichtende Wohnstraße (verkehrsberuhigter Bereich) sowie über die bestehende Cottbusser Straße erschlossen.
- Fortführung Seeachse: Die im Bereich des Erlebnisparcs 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 Hafenumbecken ist eine vorgelagerte Insel als Wellenbrecher zum Uferschutz vorgesehen. Die Uferlinien der Insel im Hafenumbecken 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 m<sup>2</sup> (siehe auch Kapitel 16) ausgewiesen. Darin wird entsprechend der festgesetzten Nutzungsmaße eine maximale BGF von ca. 42.200 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> BGF) mit ca. 250 WE für Ferienwohnen<sup>1</sup>,
- im allgemeinen Wohngebieten (insgesamt ca. 6.000 m<sup>2</sup> BGF), mit rd. 24 Hauseinheiten,
- Nutzungen für Maritimes Gewerbe und Hafenumzentrum (SO 2, insgesamt ca. 1.800 m<sup>2</sup> BGF) sowie
- zusätzliche Beherbergungsangebote und touristische Dienstleistungen (insgesamt ca. 8.800 m<sup>2</sup>, Hotel, Kanutel, Pensionen, Gastronomie) im übrigen touristisch genutzten Gebiet (SO 3).

---

<sup>1</sup> Annahme von 100 m<sup>2</sup> 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 Verkehrskonzeptes<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> 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 inneren 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 Untersuchung<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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 **Ausnahmegenehmigung** 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	
<b>EGHandelsVO</b>	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
<b>EG-Vogelschutzrichtlinie</b>	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.
<b>FFH-Richtlinie</b>	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	
<b>BauGB</b>	Baugesetzbuch (BauGB) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 27. März 2020
<b>BbgNatSchAG</b>	Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz – BbgNatSchAG) vom 21.01.2013, zuletzt geändert 25. Januar 2016.
<b>BBodSchG</b>	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert 27. September 2017.
<b>BImSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert 8. April 2019.
<b>BNatSchG</b>	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz, zuletzt geändert 15. September 2017.
<b>BWaldG</b>	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 Belegung des Hafengebiete 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 zulässig<sup>1</sup>. Bei der Wohnnutzung innerhalb der zwei Wohngebiete mit insgesamt 8.000 m<sup>2</sup> 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 Haupterschließungsstraße (Planstraße 1.3) und die Verkehrsfläche (Planstraße 2.4, Flurstück 265) mit der Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ sowie über die Ver-

---

<sup>1</sup> 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.**