



## 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 „Cottbuser 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 Cottbuser Ostsee.

#### Potenzialanalyse Cottbuser Ostsee

Eine umfassende Untersuchung der touristischen Potenziale und der Wirtschaftlichkeit der am Seehafen Teichland geplanten touristischen Maßnahmen erfolgte durch die Potenzialanalyse Cottbuser 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 Cottbuser 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 Hapterschließungsstraße 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 Hafengebäudefläche (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 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 Hafenzentrum (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 Bau- grund 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