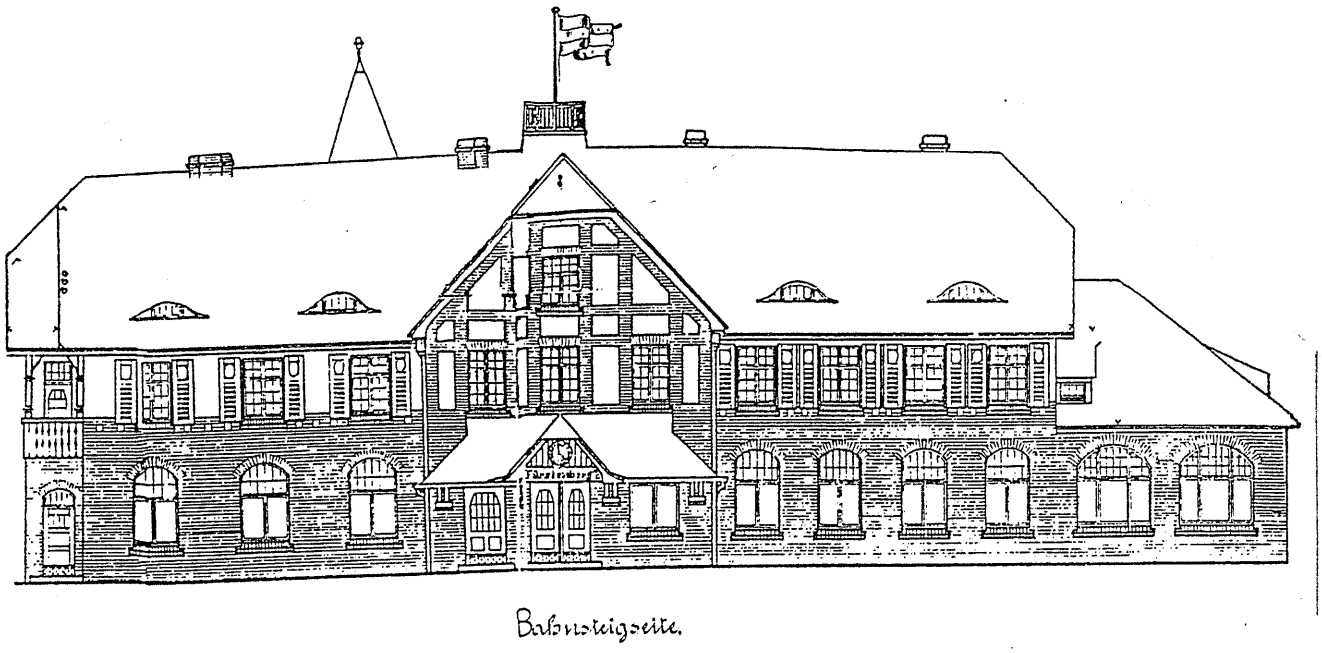
# Bebauungsplan Nr. 02-02/93

# Bahnhofsvorplatz Eisenhüttenstadt

# Begründung




Stadt Eisenhüttenstadt
Geschäftsbereich Stadtmanagement
Fachbereich Stadtentwicklung,
Stadtumbau und Wirtschaftsförderung
Bereich Stadtentwicklung / Stadtplanung
Eisenhüttenstadt 2004

## Inhalt

Seite

## Teil A Textteil - Begründung


**1. Einleitung** **05**

**2. Grundsätzliches sowie allgemeine Ziele und Zwecke der Planung** **06**

2.1. Erfordernis der Planaufstellung, bisheriger Verlauf des Verfahrens und wesentliche Ziele 06

2.2. Siedlungsstrukturelle Integration von Bahnhöfen 07

2.3. Bedeutung des Bahnhofes Eisenhüttenstadt im Eisenbahnnetz 09

2.4. Stadtstrukturelle Einordnung und Entwicklungsabsicht 11

2.5. Planungstheoretische Grundsätze und Prämissen 11

2.6. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes 12

2.7. Flurstücke und Eigentumsverhältnisse 13

**3. Übergeordnete, gleichrangige und benachbarte Planungsgrundlagen** **15**

**4. Angaben zum Bestand und dessen Entwicklung** **16**

4.1. Historische Entwicklung 16

4.2. Analyse des aktuellen Bestandes 17
4.2.1. Bauliche Anlagen 17
4.2.2. Verkehr 18
4.2.3. Grünordnung 19
4.2.4. Altlasten 19
4.2.5. Technische Infrastruktur 20
4.2.6. Lärmbelastungen 20

**5. Erläuterung des Planungskonzeptes** **21**

5.1. Städtebauliches Konzept 21
5.2. Verkehrskonzept 24
5.3. Grünordnerisches Konzept 25
5.3.1. Einstellung der Belange von Natur und Landschaft in die Bauleitplanung 25
5.3.2. Vermeidung-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen 26
5.4. Wesentliche Auswirkungen der Planung 26

Seite

## Teil B Erläuterung der Festsetzungen, Kenndaten der Planung, Sonstiges


**6. Erläuterung und Begründung der Festsetzungen im Bebauungsplan** **28**

**6.1. Planungsrechtliche Festsetzungen** **28**
6.1.1. Art der baulichen Nutzung 28
6.1.2. Maß der baulichen Nutzung 28
6.1.3. Bauweise, Stellung der baulichen Anlagen, überbaubare Grundstücksflächen 29
6.1.4. Immissionsschutz 30
6.1.5. Garagen und Stellplätze 30
6.1.6. Verkehrsflächen, Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung 31
6.1.7. Flächen für die Entsorgung 32

**6.2. Grünordnerische Festsetzungen** **32**
6.2.1. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft 33
6.2.2. Anpflanzung und Bindung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen 33

**6.3. Nachrichtliche Übernahme von nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen sowie von Denkmälern nach Landesrecht** **34**

**6.4. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen im Bebauungsplan -Örtliche Bauvorschriften-** **34**

**6.5. Hinweise** **35**

**7. Kenndaten der Planung** **37**

**8. Planungsrechtliche Grundlagen** **38**

**9. Literatur** **38**

**10. Förmlicher Verfahrensablauf** **39**


## Teil C Zeichnerischer Teil


Planzeichnung im Maßstab 1:1000 Anlage

Seite

**Abbildungen**


1. Die allgemeine Entwicklung siedlungsstruktureller Integration von Bahnhöfen (Quelle: MSWV 1995, S. 10) 08

2. Bahnhöfe mit besonderem Handlungsbedarf im Land Brandenburg (Quelle: Schneider, J. 1997, S. 11) 09

3. Linienführung und Stadtgrößen in der Region Oder-Spree und Frankfurt/Oder (Quelle: MSWV 1996/eigene Zeichnung, S. 57) 10


**Karten**


1. Die allgemeine Entwicklung siedlungsstruktureller Integration von Bahnhöfen 08

2. Bahnhöfe mit besonderem Handlungsbedarf im Land Brandenburg (Karte: M ohne Maßstab, Quelle: Institut für Stadtentwicklung Wohnen und Verkehr) 09

3. Linienführung und Stadtgrößen in der Region Oder Spree und Frankfurt (Oder) 10

4. Festlegung des Planungsraumes des „Bebauungsplanes Bahnhofsvorplatz“ (Karte: M 1:10000; Quelle: Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt) 12

5. Parzellenscharfe Gliederung des Plangebietes (Karte: M 1:1000; Quelle: Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt) 14

6. Städtebauliches Konzept zum Bebauungsplan Bahnhofsvorplatz (Karte: M 1:1000 maßstabsverändert; Quelle: eigene Zeichnung) 22

# Teil A Textteil - Begründung

## 1. Einleitung

Bahnhöfe stellen in jedem Ort eine Besonderheit dar. Sie sind nicht nur ein Verknüpfungspunkt zwischen Schiene und Straße, sondern für den Bahnreisenden gleichzeitig auch das Eingangstor zu einer (fremden) Stadt. Wer mit der Eisenbahn anreist, der erhält den ersten Eindruck über einen Ort vom Zustand des Bahnhofes und dessen Umfeld. Er repräsentiert sich daher als „Visitenkarte" und von seinem Erscheinungsbild schließen Reisende auf das Image einer ganzen Stadt.

Obwohl die meisten Bahnhöfe kaum älter als 100 Jahre alt sind, so hat sich ihre Funktion im Laufe der Jahrzehnte deutlich geändert. Betrachtet man die klassische Definition, die jeder angehende Ingenieur erlernen durfte, als...

> ...„*Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden dürfen*",...

...so sind diese Merkmale heute als nicht mehr ausreichend zu bezeichnen. Spätestens, als zu Beginn der achtziger Jahre der Begriff der *„Erlebniszentren mit Gleisanschluß"* aufkam, wußte jeder, daß die wirtschaftliche Vermarktung der Bahnhofsinnenflächen die wesentlichste Bedeutung erlangt hatte.

In der heutigen Zeit spielen neben wirtschaftlichen, sozialen und städtebaulichen Kriterien insbesondere der Gleisanschluß wieder eine wichtige Rolle. Überfüllte Straßen und ein stetig wachsender Motorisierungsgrad lassen die Bahn zu einer attraktiven Alternative werden, mit der Menschen zum Teil schneller und preisgünstiger und vor allem streßfreier Reisen können als mit dem Auto. In den Fachlexika sind inzwischen Definitionen wie...

> ...„*Bahnhöfe sind verkehrsbedingte, örtliche Konzentrationspunkte menschlicher Bewegung im Raum und auf dieser Grundlage zugleich Zentren sozialer Kommunikation sowie regionalen Dienstleistungsangebotes für einen umliegenden Einzugsbereich*",...

zu finden. Solche und ähnliche komplizierte Beschreibungen treffen für Bahnhöfe in großen und z.T. auch mittelgroßen Städten zu. Insbesondere aber in kleinen Städten und Gemeinden ist die Vermarktung von Flächen und die akzeptabele Gestaltung von Bahnhofsumfeldern ungemein schwierig. Der Bahnhof in Eisenhüttenstadt und sein Umfeld bieten ein klassisches Beispiel dafür, daß Lösungsansätze nur mittelfristig und im Zusammenspiel von Land, Kommune, Bahn und privaten Investoren zu realisieren sind.

Aufgrund des hohen Alters und dem daraus resultierenden schlechten Bauzustand vieler Bahnhöfe, ist eine Revitalisierung allein schon wegen des physischen Verschleißes dringend erforderlich. Denkmalgerechte Sanierungen des Gebäudebestandes sowie der Straßen können dabei die finanzielle Last für einzelne Institutionen untragbar machen.

Insgesamt ergibt sich ein Kreislauf, der aus einem sanierungsbedürftigen Bahnhof und seiner umgebenden Bebauung, teilweise neu zu bebauenden Umfeld und zu rekonstruierender Straßenanlagen besteht.

Bisher gibt es keine Standardlösungen, wie Problembewältigungen in Bahnhofsbereichen erfolgen können. Vielmehr sind individuelle Einzellösungen gefragt, die auf die speziellen Bedürfnisse des Bahnhofes, seines Umfeldes und der verkehrlichen Situation eingehen.

Gerade der derzeitige Aufschwung der Bahn, der für Eisenhüttenstadt die Anbindung an den halbstündlich fahrenden Regionalexpress 1 und damit an die Hauptstadt Berlin sowie die regional wichtigen Städte Cottbus und Frankfurt (Oder) bedeutet, sollte genutzt werden, um den hiesigen Bahnhof und sein Umfeld zu entwickeln.

Der vorliegende Bebauungsplan bietet dabei die planungsrechtliche Grundlage zur Realsierung von Maßnahmen und zur Neuordnung der Frei-, Bau- und Verkehrsflächen im Bahnhofbereich und dessen Umfeld. Besonderer Wert wurde bei der Planung darauf gelegt, dass Einzelmaßnahmen -die sich in das Gesamtkonzept einfügen- sukzessiv realisiert werden können, um eine mittelfristige Verbesserung der Gesamtsituation zu gewährleisten.

## 2. Grundsätzliches sowie allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

### 2.1. Erfordernis der Planaufstellung, bisheriger Verlauf des Verfahrens und wesentliche Ziele

Der Bahnhof Eisenhüttenstadt und sein Umfeld im Ortsteil Fürstenberg sind derzeit geprägt durch eine ungeordnete und zum Teil in schlechtem Zustand befindliche Bebauung. Desolate Verkehrseinrichtungen sowie ein zum Teil verwahrloster bzw. leerstehender Bahnhof runden das schlechte Gesamtbild ab. Es ist eine unbefriedigende städtebaulich-räumliche Situation vorzufinden, die seit Jahren in der Bevölkerung und den Medien diskutiert wird.

Die Stadt Eisenhüttenstadt sah sich daher veranlaßt, für die stadtplanerische Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes einen Bebauungsplan aufzustellen, der den Bahnhof, sein Umfeld sowie einen Teil der Bahnhofsvorstadt beinhaltet.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eisenhüttenstadt hat am 23.09.1992 den Beschluß über die *Aufstellung* des *Bebauungsplanes Nr. 02-02/93 „Bahnhofsvorplatz"* gefaßt. Die *Bekanntmachung* erfolgte im Amtsblatt 2/93 der Stadt Eisenhüttenstadt (Stadtspiegel vom 01. Februar 1993) und die *frühzeitige Bürgerbeteiligung* des damaligen Entwurfes fand in der Zeit vom 18.10.93 bis 29.10.93 statt. Die 1. *Beteiligung der Träger öffentlicher Belange* sowie die 1. *nachbargemeindliche Abstimmung der Bauleitplanung* ist in der Zeit vom 15.07.94 bis zum 26.08.94 durchgeführt worden.

Nach Abwicklung dieser Verfahrensschritte wurde im Rahmen der Bauleitplanung erkannt, daß das damalige Konzept für die Überplanung des Gebietes den heutigen Ansprüchen nur zum Teil gerecht wurde. Fehlende finanzielle Möglichkeiten der Deutschen Bahn AG, der Stadt sowie fehlende private Investoren machten eine Umsetzung des damaligen Entwurfes unrealistisch.

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf wurde der Bereich westlich der Bahngleise nicht berücksichtigt, so daß eine deutliche Reduzierung der Plangebietsfläche vorzufinden ist. Desweiteren wurde eine vorgesehene geschlossene Bebauung gegenüber dem Bahnhof zugunsten einzelner und damit in Etappen realisierbarer Baukörper aufgelöst. Zudem sind mehrere Detailösungen, z. B. bei der Verkehrsführung, planerisch geändert worden.

Für das deutlich verkleinerte Plangebiet des aktuellen Bebauungsplanentwurfes Bahnhofsvorplatz können folgende wesentliche Ziele formuliert werden:

- Bildung und Gestaltung einer klassischen Platzsituation mit Aufenthaltsfunktion
- Baufeldausweisung für eine verdichtete attraktive Bebauung auf der Fläche östlich der Eisenbahnstraße, die eine sukzessive Realisierung ermöglicht
- Erhaltung sowie Ergänzung des für die Bahnhofsvorstadt typischen Straßenbegleitgrüns
- Ausbildung einer verkehrssicheren Kreuzung und Verbesserung der Sichtverhältnisse am Knotenpunkt Eisenbahnstraße / Fellertstraße / Beeskower Straße durch Verschwenken der Eisenbahnstraße und Verlagerung der Parkplatzzufahrt
- Neuordnung der Verkehrsflächen vor dem Bahnhof, die dem motorisierten Individualverkehr (Zweirichtungsverkehr vor dem Bahnhof), dem ruhenden Verkehr, dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußgängerverkehr gerecht werden
- Ergreifung von Maßnahmen zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsvorplatzes als Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbestandort mit vorwiegend reisetypischem Gewerbe.

Der Bebauungsplan soll die Rechtsgrundlage für die Steuerung der weiteren stadtplanerischen Entwicklung und Ordnung darstellen sowie den Vollzug weiterer Maßnahmen wie Grunderwerb und Erschließung steuern.

Insgesamt ist es das Ziel der Stadt, die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erfüllen, die bahnseitige Eingangssituation als „Visitenkarte der Stadt" zu verbessern und die Straßenführung der Eisenbahnstraße neu zu ordnen, dabei ist der Charakter der Bahnhofsvorstadt zu bewahren und baulich aufzuwerten.

## 2.2. Siedlungsstrukturelle Integration von Bahnhöfen

Für die siedlungsstrukturelle Integration von Bahnhöfen kann in vielen Städten eine vergleichbare Entwicklung festgestellt werden. Mit dem Anschluß an das Bahnnetz, von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, begann für die jeweilige Stadt eine Wachstumsentwicklung, die in Richtung des damals neu errichteten Bahnhofes führte. Insgesamt können vier unterschiedliche Entwicklungsperioden festgehalten werden, die in ähnlicher Form in vielen Städten mit Gleisanschluß stattfanden.

In **Karte 1 (s. S. 8)** werden die 4 Entwicklungsperioden im allgemeinen skizzenhaft erläutert. Im folgenden werden die ortsspezifischen Entwicklungsprozesse für Fürstenberg (Oder) bzw. Eisenhüttenstadt grob beschrieben.

Erste Periode: (Ausgangslage)
Der alte Siedlungskern Fürstenberg liegt ca. 800 m vom alten Bahnhof und der 1846 errichteten Bahnlinie entfernt. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Bau des alten Bahnhofes im Jahr 1846 begonnen und dieser im Jahr 1848 fertiggestellt bzw. eingeweiht wurde.

Durch die zunehmende Bedeutung der Eisenbahn entstand der Bedarf nach einem neuen Bahnhof mit weiteren Nebengebäuden, der moderneren Ansprüchen gerecht werden sollte. Dieser wurde in den Jahren zwischen 1908 und 1911 errichtet, während das alte Empfangsgebäude zum Teil zu einem Wohnhaus umgebaut wurde.

Zwischen dem alten Siedlungskern Fürstenberg und dem Bahnhof entstanden zwei Verbindungsstraßen, deren Namen mehrfach wechselten. Dies sind die heutige Fellert- und die Bahnhofstraße.

Zweite Periode: (bis ca. 1950)
Mit dem Bevölkerungswachstum der Stadt Fürstenberg (Oder) füllt sich die städtebauliche Lücke zwischen dem Stadtkern und dem Bahnhof. An den Straßen zum Bahnhof entstehen Wohngebäude und kleine Gewerbebetriebe, die heute noch typisch für den Charakter der Fellert- und Bahnhofstraße sind.

Der wachsende Wohlstand in Fürstenberg (Oder) zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist durch mehrere prächtige Gebäude an der Bahnhofstraße erkennbar. Ein Beispiel für den Geschichte eines solchen Hauses ist an der Bahnhofstraße 113 zu finden. Die `Villa Else` gegenüber dem Empfangsgebäude, die einst herrschaftlich leicht abgesetzt von der Bahnhofstraße erichtet wurde, stand viele Jahre leer und war bis zu ihrer Sanierung im Jahr 2000 dem Verfall preisgegeben.

Hinter der Bahn entstand ein *„bahn-gebundenes Industriegebiet"*, das in Fürstenberg die Glashütte mit seinen Siedlungshäusern darstellt. Die Erschließung erfolgt über den niveaufreien Bahnübergang, abseits des Bahnhofes.

Dritte Periode: (nach ca. 1950)
Nach dem Bau Stalinstadts verloren die Fellert- und die Bahnhofstraße in ihrer Funktion sukzessiv an Bedeutung. Mehrere Häuser standen leer, das `Hotel Aufbau` wurde geschlossen und die ersten Gebäude auf Grund ihres schlechten Zustandes abgerissen, in der Hoffnung, daß ein baldiger hochwertiger baulicher Ersatz folgen würde.

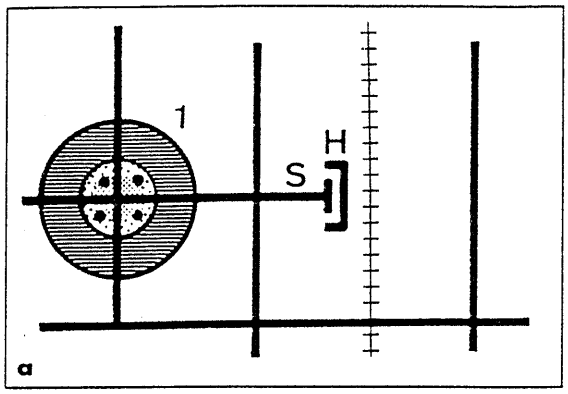
Die innerstädtischen Hauptverbindungsachsen, z. B. die Beeskower Straße, wurden ausgebaut und die Bahnanlagen konnten mit neuen Hautverkehrsstraßen (Straße der Republik, Gubener Straße) niveaufrei überquert werden. Neue Industriegebiete entstanden und Kleinzentren entwickeln sich verstreut an den wichtigen Straßen der Stadt.

Die wirtschaftliche Kraft und die zentrale Bedeutung des alten Ortskernes Fürstenberg verringerte sich durch den Bau Stalinstadts, die Bedeutung des neu geschaffenen Zentrums bzw. der neu geschaffenen Nebenzentren wurde immer größer.

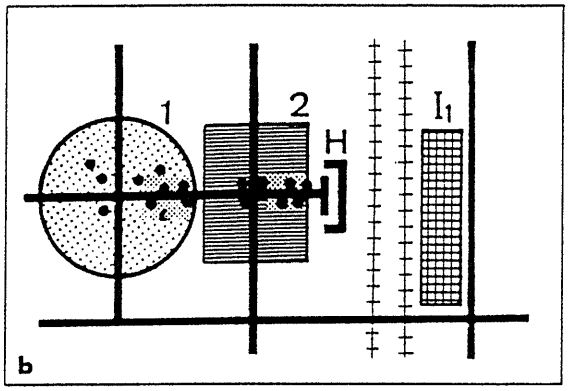
Vierte Periode: (anzustrebende qualitative Verdichtung Ende des 20. Jahrhunderts)
Die vierte Periode hat erst in einigen Städten eingesetzt. Die Rückgewinnung des näheren Bahnhofsumfeldes als Siedlungszentrum und das funktionale Zusammenwachsen des Bahnhofes mit der Bahnhofsvorstadt ist ein mittel- bis langfristig anzustrebender Zustand. Neubauten werden in das Bahnhofsumfeld integriert.

Die Zufahrtstraßen vor dem Bahnhof unterliegen einer zunehmenden Verkehrsbelastung, der durch entsprechende verkehrliche Maßnahmen zu begegnen ist. Der schienengebundene Verkehr gewinnt neben dem Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr wieder an Bedeutung. Inbesondere die Anbindung an den Regionalexpress 1 und damit die Verbindung zur Hauptstadt Berlin führt zu einem deutlichen Fahrgastanstieg, dem mit einem modernen Bahnhof bzw. Bahnhofsumfeld entsprochen werden muss.

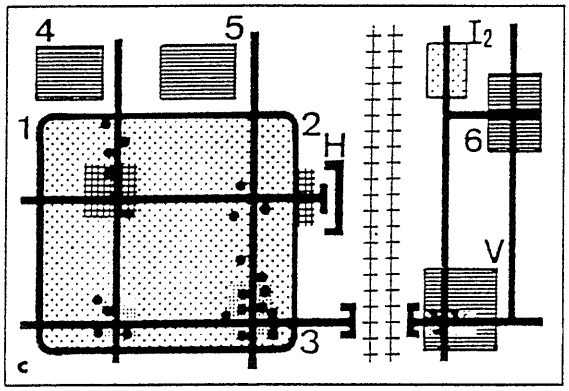
Karte 1: Die allgemeine Entwicklung siedlungsstruktureller Integration von Bahnhöfen



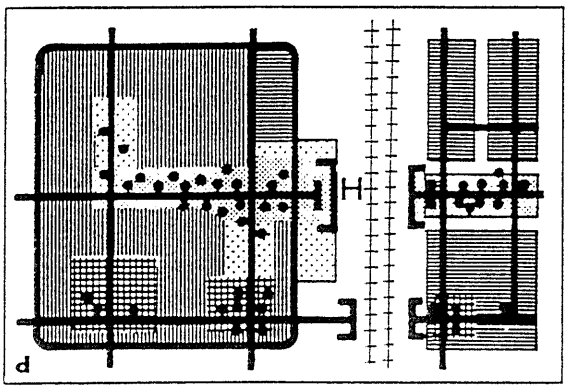

a Erste Periode: Ausgangslage. Etwa Jahrhundertwende. Der alte Siedlungskern (1) liegt etwas vom Bahnhof (H) entfernt. Die Bahnhofstraße (S) endet stumpf vor dem Empfangsgebäude.




b Zweite Periode: Bis ca. 1950. Vor dem Auto-Zeitalter füllt sich die Lücke zwischen altem Kern und Bahnhof auf (2). An der Bahnhofstraße entstehen neue Gewerbe- und Einkaufszentren (große Punkte und fein punktierte Fläche). Hinter der Bahn entsteht ein „bahn-gebundenes" Industriegebiet (1), das über den Niveau-Übergang abseits des Bahnhofs erschlossen wird.




c Dritte Periode: Nach ca. 1950. Vor dem Zeitalter verliert die Bahnhofstraße an Bedeutung. Die Hauptstraßen werden ausgebaut, der Niveau-Übergang (3) wird zur Unter- oder Überführung. Die nicht mehr „bahn-gebundenen" Gewerbe- und Industrie-Gebiete (4,5,6 sowie 12) entstehen, ebenso der neue Vorort (V). Die Klein-Zentren liegen verstreut an den wichtigen Straßen. Die Kraft der alten Kerne schwindet (karierte Fläche), jene der neuen Zentren nimmt zu (fein punktierte Flächen).




d Vierte Periode: Anzustrebende qualitative Verdichtung Ende des 20. Jahrhunderts. Rückgewinnung der Bahnhofstraße und des Bahnhofbereichs als Siedlungs-Zentrum. Die Bahnhofstraße wird als Haupt-Fußgängerachse reaktiviert und unter oder über der Bahn ins Gebiet „hinter der Bahn" und von dort bis in die neuen Außenquartiere geführt. Im alten Dorfkern, an der Bahnhofstraße und beim Bahnhof nimmt die Zentrumsfunktion zu (fein punktierte Fläche), in den Straßenknoten (karierte Fläche) nimmt sie eher ab oder stagniert. Der Bahnhof ist damit wieder in den wirtschaftlich potenten Siedlungskern eingebunden.

## 2.3. Bedeutung des Bahnhofes Eisenhüttenstadt im Eisenbahnnetz

Eisenhüttenstadt ist seit 1995 über die Regional-Express-Linie 1 im stündlichen Takt an die Hauptstadt Berlin angebunden. Ab Frankfurt (Oder) in Richtung Berlin hat die Deutsche Bahn AG aufgrund der hohen Frequentierung sogar einen halbstündigen Takt eingeführt.

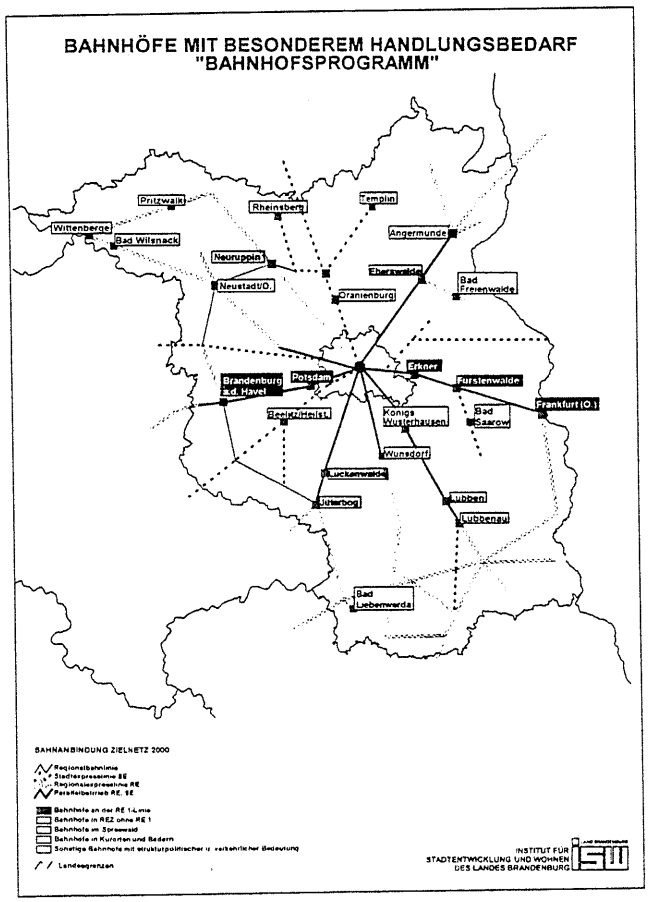
Der Start für den Regional-Express fiel bereits 1994, seitdem ist er auf der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) unterwegs. Der Fahrgastzuwachs erhöhte sich in wenigen Monaten um 40 Prozent, so daß die Linie zum Fahrplanwechsel 1995 aus Frankfurt (Oder) Richtung Süden verlängert wurde.

Die Regional-Express-Linie 1 führt nun aus Cottbus über Guben, Eisenhüttenstadt, Frankfurt (Oder), Fürstenwalde bis nach Berlin. Seit 1998 führt die Strecke weiter durch Berlin mit Haltepunkten am Ostbahnhof, am Alexanderplatz, Zoologischer Garten und Westkreuz bis in die Landeshauptstadt Brandenburgs nach Potsdam und über Brandenburg (a.d. Havel) bis zum Endhaltepunkt nach Magdeburg.

In der **Karte 3 (s. S. 10)** sind die wichtigsten Bahnverbindungen im östlichen Brandenburg sowie die Stadtgrößenklassen dargestellt. In der Region östlich von Berlin stellen die Städte Frankfurt/Oder, Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt mit Anbindung an den RE 1 das größte Bevölkerungspotential. Die Fahrzeit nach Berlin beträgt, abhängig vom gewünschten Haltepunkt, von Eisenhüttenstadt aus ca. 70 bis 80 Minuten. Damit ist die Fahrzeit gegenüber dem Kfz äußerst konkurrenzfähig.

Mit dem Fahrplanwechsel 1998 sind die vorhandenen Wagons des RE 1 durch kürzere und modernere Doppelstockzüge ersetzt worden, um den Anforderungen an kurze Bahnsteige an kleineren Haltepunkten, die zwischen den genannten wichtigen Städten liegen, ohne Kapazitätsverlust gerecht zu werden.

In **Karte 2 (s. S. 9)** sind die Bahnhöfe mit besonderem Handlungsbedarf im Land Brandenburg dargestellt. Innerhalb dieses Bahnhofsprogramms liegen die Städte Brandenburg, Potsdam, Erkner, Fürstenwalde und Frankfurt/Oder, die von der Regional-Express-Linie 1 angefahren werden.




Karte 2: Bahnhöfe mit besonderem Handlungsbedarf im Land Brandenburg

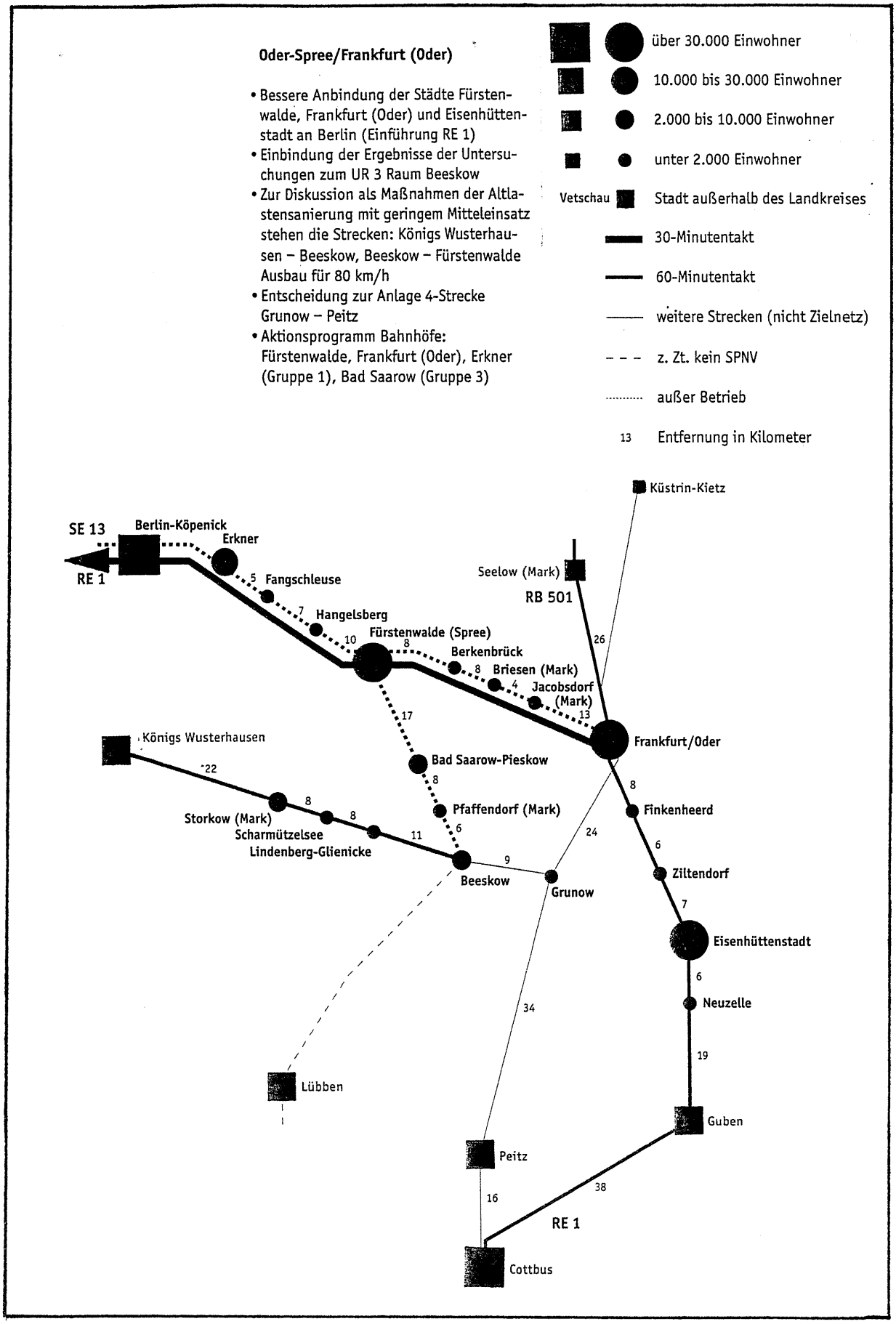
Der Bahnhof Eisenhüttenstadt wird in seinem jetzigen Zustand einen krassen Gegensatz zu den dann renovierten „Vorzeigebahnhöfen" des Landes Brandenburg darstellen.

Insgesamt werden zukünftig zur Aufwertung des Bahnhofes bzw. dessen Umfeldes integrierte Lösungen eingesetzt werden, bei denen drei Aspekte zum Tragen kommen:

- Koordination von Planungen und Maßnahmen der Deutschen Bahn AG und der Kommune
- Koordinierter Einsatz der Fördermittel des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) und anderer Ressorts
- Eine stärkere Einbeziehung von Privatinvestoren zur Stärkung des Bahnhofsstandortes

Insgesamt betrachtet stellt der Bahnhof Eisenhüttenstadt einen bedeutenden Haltepunkt auf der Linie des Regional-Expresses 1 dar, der wichtige Städte im östlichen Brandenburg mit der Metropole Berlin verbindet.

Karte 3: Linienführung und Stadtgrößen in der Region Oder-Spree und Frankfurt/Oder



## 2.4. Stadtstrukturelle Einordnung und Entwicklungsabsicht

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen städtebaulich sensiblen und durch die (reisende) Bevölkerung intensiv genutzten Bereich. Es stellt den Abschluß des Ortsteiles Fürstenberg und der Bahnhofsvorstadt dar. Eine deutliche Abgrenzung des Gebietes ist nur zu einer Seite durch die Bahnlinie im Westen erkennbar, im Osten ist ein fließender Übergang in die Bahnhofsvorstadt zu finden.

Die Häuser an der Bahnhof- und Fellertstraße sind überwiegend durch eine Ein- bis Zweigeschossigkeit gekennzeichnet, die zum Teil freistehend bzw. in Reihe angeordnet sind. Die Gebäude in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, die in den letzten Jahren zum Teil abgerissen wurden, wiesen eine höhere Geschossigkeit auf. Zwischenzeitlich standen gegenüber dem Bahnhof Barackengebäude, die ebenfalls abgerissen worden sind.

Die Bahnhofstraße ist als Allee beidseitig und die Fellertstraße einseitig mit Bäumen eingefaßt. Dieser Charakter soll unbedingt erhalten bleiben. Auch auf der Eisenbahnstraße ist eine einseitig gepflanzte Baumreihe anzustreben.

Der Bebauungsplan sieht die Ausweisung des Baugebiets als *Mischgebiet* vor, in dem die bahnhofstypischen Funktionen gestärkt bzw. neue Gebäude mit bahnhofsumfeldtypischen Einrichtungen versehen werden sollen. So sind Gebäude mit kleinen Einzelhandelsgeschäften im Erdgeschoß und darüberliegenden Eirichtungen des tertiären Sektors wünschenswert. Die Baufelder sind so gewählt worden, dass gegenüber dem Bahnhof zwei langgezogene Gebäude realisiert werden können, die einen attraktiven Auftakt der Bahnhofsvorstadt bieten. Die Geschossigkeit bewegt sich zwischen einem und drei Geschossen, wobei gegenüber dem Bahnhof eine zwingende Dreigeschossigkeit festgesetzt ist.

An der Eisenbahnstraße soll durch die geplanten Gebäude erkennbar sein, dass ein fließender städtebaulicher Übergang zwischen neuer und alter Bebauung möglich ist, ohne das der typische Charakter der Bahnhofsvorstadt zerstört wird.

## 2.5. Planungstheoretische Grundsätze und Prämissen

Zu den Grundsätzen der Bauleitplanung (vgl. § 1 BauGB) zählt u. a., daß die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen haben, sobald und soweit es für die nachhaltige städtebauliche Entwicklung erforderlich ist. Die Bauleitpläne sollen dabei auch eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozial gerechte Bodennutzung gewährleisten und neben der Berücksichtigung einer menschenwürdigen Umwelt, Belange der Wirtschaft, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung bei Vermeidung einseitiger Bevölkerungsstrukturen sowie die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigen. Insgesamt sind durch das Vorhaben die Grundlagen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen.

Nach § 1a BauGB ist ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden im Zuge der Bauleitplanung vorgegeben. Der Schwerpunkt der Baulandausweisung in Eisenhüttenstadt liegt auf einer Innenentwicklung, der dieser Bebauungsplan entspricht. Dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird beim *Bebauungsplan Bahnhofsvorplatz* entsprochen, da es sich bei dem Plangebiet um eine Fläche handelt, die nahezu vollständig bebaut gewesen ist.

Die Konfliktbewältigung zwischen einem hohen Verdichtungsbedürfnis im Innenbereich und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden muß durch Abwägung unterschiedlicher Prioritäten geschehen:

- Die Verdichtung in einem Bahnhofsumfeld wird als wichtiger angesehen, als in einem Wohngebiet, das am Stadtrand neu geplant wird.

- Eine Verdichtung kann im Bahnhofsbereich als typisch und wünschenswert angestrebt werden, um den funktionalen Ansprüchen zu genügen.

- Stadtinnenentwicklung im allgemeinen, und im speziellen am Bahnhofsvorplatz, konzentriert sich auf Maßnahmen zur besseren Ausschöpfung und zur Erweiterung von Nutzungspotentialen im Innenbereich.

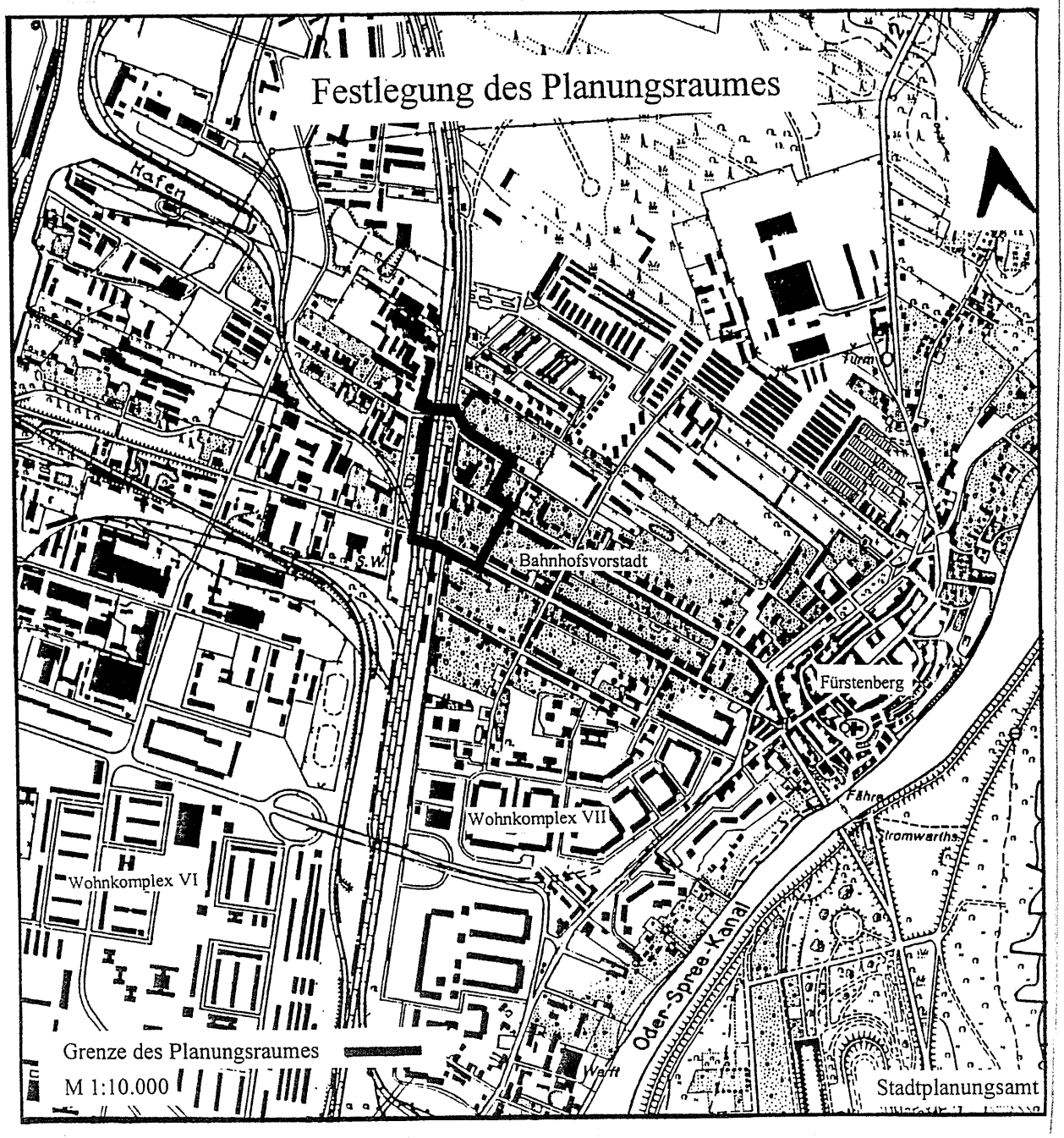
- Jeder neuen Flächeninanspruchnahme geht eine Prüfung der Umweltverträglichkeit voraus, vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind zu unterlassen bzw. unvermeidbare so weit wie möglich auszugleichen.

## 2.6. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Das Plangebiet liegt am westlichen Rand des Ortsteiles Fürstenberg und schließt mit den Eisenbahngleisen die Bahnhofsvorstadt ab. Im Süden wird das Plangebiet von der Beeskower- bzw. Fellertstraße und im Norden von der Pohlitzer Straße begrenzt. Im Osten verläuft die Plangebietsgrenze entlang der Grundstücke Fellertstraße 48, Bahnhofstraße 107 sowie entlang des Grundstückes Bahnhofstraße 92 bis zur Pohlitzer Straße. Im Westen wird das B-Plangebiet von dem äußeren Gleis der Bahnanlagen, dem für Bahnzwecke genutzten Gebäude sowie dessen Verlängerung gebildet.

In **Karte 4 (s. S. 12)** ist die grobe Lage der zu überplanenden Fläche im Stadtgebiet dargestellt. Sie zeigt insbesondere das räumliche Verhältnis zum Ortskern Fürstenberg (Oder), zum Wohnkomplex VII sowie die Lage innerhalb der Bahnhofsvorstadt. In **Karte 5 (s. S. 14)** ist demgegenüber eine parzellenscharfe Aufteilung des B-Plangebietes *„Bahnhofsvorplatz"* sowie dessen interne Gliederung dargestellt. Der Bebauungsplan bezieht sich auf den Katasterbestand von Juli 1999 (07/99).

Karte 4: Festlegung des Planungsraumes des Bebauungsplanes „Bahnhofsvorplatz"



Der Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 02-02/93 gehört zur Gemarkung der Stadt Eisenhüttenstadt und liegt im Ortsteil Fürstenberg (Oder) (Fluren 1, 6 und 18). Der räumliche Geltungsbereich wird wie folgt abgegrenzt:

im Osten:
entlang der östlichen Grenze der Flurstücke 682 (Fellertstraße 48); 681 ,680/2; 680/1; bis zur Mitte der Bahnhofstraße (Flurstück 881/1) und deren Verlauf folgend; entlang der östlichen Grenze des Flurstückes 897 bis zur Mitte der Pohlitzer Straße (Flurstück 895/1)

im Norden:
in der Mitte des Flurstückes 895/1 (Pohlitzer Straße) verlaufend, von dort zur Flur 6 übergehend entlang der östlichen Grenze des Flurstückes 273/1 und der nördlichen Grenzen der Flurstücke 273/1, 273/5 (Eisenbahnstraße) und 272/2 (ehemaliger Fußgängertunnel DB AG) bis zur Begrenzung der westlichen Bahngleise

im Westen:
entlang der westlichen Begrenzung der Bahngleise, die zum Flurstück 272/2 gehören, entlang der nördlichen Gebäudekante des bahneigenen Gebäudes an der Fußgängerunterführung, dann entlang der westlichen Gebäudekante und deren Verlängerung bis zur südlichen Grenze des Flurstückes 272/2

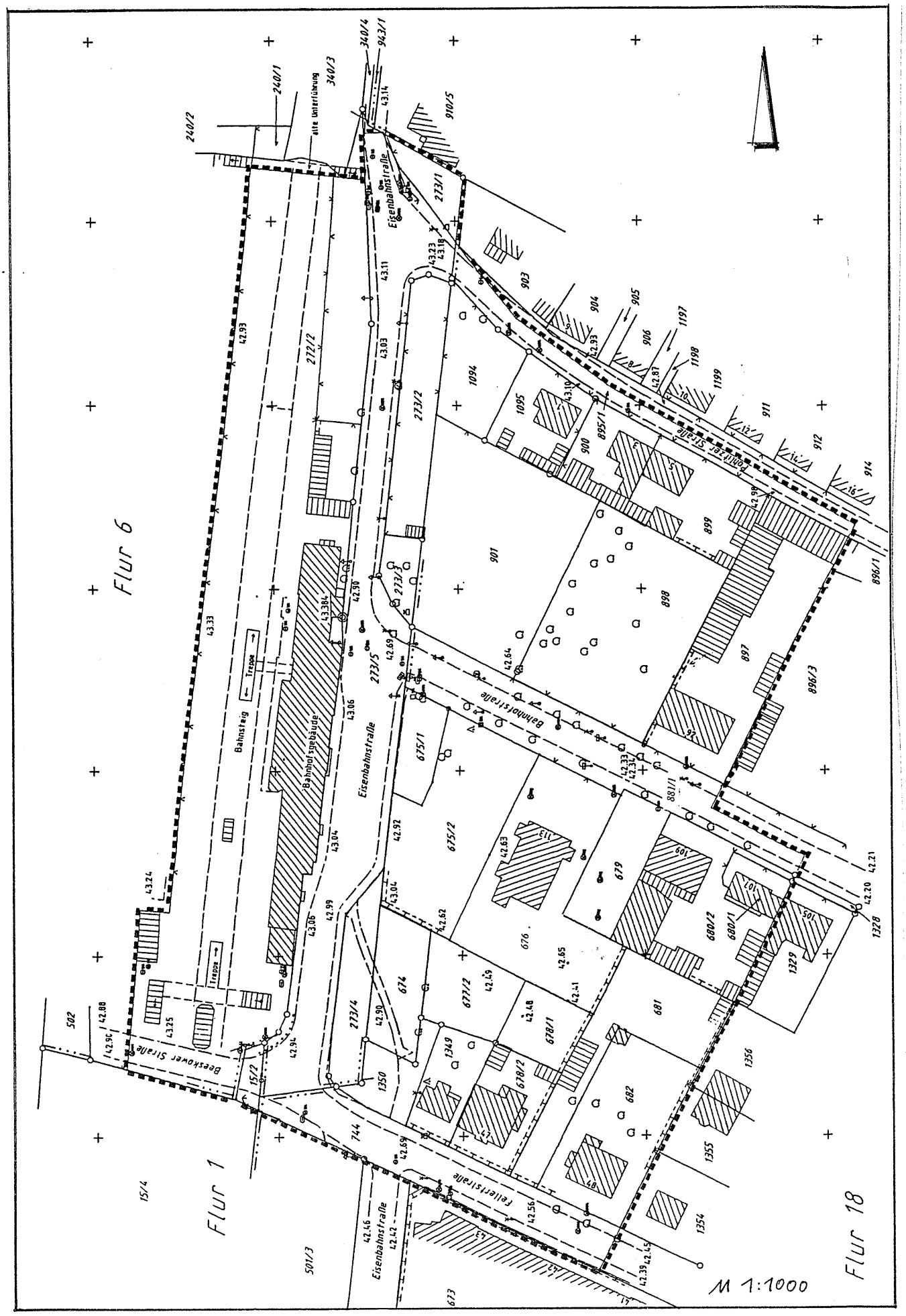
im Süden:
entlang der südlichen Grenze der Beeskower Straße (Bahnübergang, Flurstück 272/2); der südlichen Grenze des Flurstückes 15/2 (Flur 1); die Eisenbahnstraße kreuzend entlang der südlichen Grenze der Fellertstraße (Flurstück 744) bis zum Schnittpunkt mit der Verlängerung der Grenze des Flurstückes 682 der Flur 18

## 2.7. Flurstücke und Eigentumsverhältnisse

Insgesamt liegen folgende Flurstücke der Fluren 1, 6 und 18 im Plangebiet (Stand 07/1999):

| Flur | Flurstück | Eigentümer |
|---|---|---|
| 001 | 15/2 | RT Rat der Stadt Eisenhüttenstadt |
| 006 | 272/2 tlw. | RT Deutsche Reichsbahn |
| 006 | 273/1 | Deutsche Bahn AG |
| 006 | 273/2 | Deutsche Bahn AG |
| 006 | 273/3 | RT Rat der Stadt Eisenhüttenstadt |
| 006 | 273/4 | Stadt Eisenhüttenstadt |
| 006 | 273/5 | RT Rat der Stadt Eisenhüttenstadt |
| 018 | 674 | Stadt Eisenhüttenstadt |
| 018 | 675/1 | Teilfläche Stadt / Privateigentum |
| 018 | 675/2 | Stadtgemeinde Eisenhüttenstadt |
| 018 | 676 | Privateigentum (1502 neu) / Stadt Eisenhüttenstadt (1503 neu) |
| 018 | 677/2 | Stadt Eisenhüttenstadt |
| 018 | 678/1 | Stadt Eisenhüttenstadt |
| 018 | 678/2 | Privateigentum |
| 018 | 679 | Stadtgemeinde Eisenhüttenstadt |
| 018 | 680/1 | Privateigentum |
| 018 | 680/2 | Privateigentum |
| 018 | 681 | Stadt Eisenhüttenstadt |
| 018 | 682 | Privateigentum / Teilfläche Stadt |
| 018 | 744 tlw. | Stadt Eisenhüttenstadt |
| 018 | 881/1 tlw. | Stadtgemeinde Eisenhüttenstadt (Flurstück 1504 neu) |
| 018 | 895/1 tlw. | Stadtgemeinde Eisenhüttenstadt |
| 018 | 897 | Privateigentum |
| 018 | 898 | Privateigentum |
| 018 | 899 | Privateigentum |
| 018 | 900 | Privateigentum |
| 018 | 901 | Privateigentum |
| 018 | 1094 | Privateigentum |
| 018 | 1095 | Privateigentum |
| 018 | 1349 | Privateigentum |
| 018 | 1350 | Stadt Eisenhüttenstadt |

Karte 5: Parzellenscharfe Gliederung des Plangebietes



## 3. Übergeordnete, gleichrangige und benachbarte Planungsgrundlagen

*Flächennutzungsplan*
Im seit 1999 rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Eisenhüttenstadt ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Bahnhofsvorplatz als *"gemischte Baufläche"* dargestellt. Die im Rahmen des Bebauungsplanes festgelegte *Art der baulichen Nutzung* als „Mischgebiet" entspricht dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. (2) des BauGB. Danach sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

*Landschaftsplan Eisenhüttenstadt*
Der Landschaftsplan Eisenhüttenstadt sieht für den Bereich der Stadtlandschaft eine bauliche Innenentwicklung unter gleichzeitiger Pflege und Entwicklung des innerstädtischen Grünsystems vor. Das Plangebiet des B-Planes Bahnhofsvorplatz ist als *„bebautes Stadtgebiet einschließlich Übergangsbereiche in den Landschaftsraum"* ausgewiesen.

Inbesondere die Erhaltung der vorhandenen Altbäume innerhalb des bebauten Stadtgebietes ist für das Plangebiet vorgesehen.

*Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Fürstenberg (Oder)*
Das Plangebiet liegt zum großen Teil innerhalb der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Fürstenberg (Oder). Mit der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Fürstenberg (Oder) wird das äußere Erscheinungbild des Ortskernes, des Kietzes und der Bahnhofsvorstadt gesichert und erhalten. Der Ortsteil Fürstenberg (Oder) ist ein einmaliges Ensemble, dessen Erhaltung im öffentlichen Interesse steht und dessen Erscheinungsbild bewahrenswert ist. Der Bahnhof der Stadt Eisenhüttenstadt ist als eingetragenes Einzeldenkmal innerhalb der Denkmalsatzung erfasst.

*Gestaltungssatzung Fürstenberg / Bahnhofsvorstadt*
Das Plangebiet liegt zum großen Teil innerhalb des Geltungsbereiches der Gestaltungssatzung für den Ortsteil Fürstenberg (Oder). Sie ist ein umfassendes Regelwerk zur Gestaltung sowohl der Gebäude und baulichen Anlagen als auch von Außenanlagen, Freiflächen, Werbeanlagen, Warenautomaten und dergleichen.

Wesentliches Ziel der Gestaltungssatzung ist der Erhalt des städtebaulichen Bestandes sowie das Vermeiden von gestalterischen Defiziten und Konflikten im Ortsteil Fürstenberg, die im Rahmen von Neubau bzw. Sanierungsarbeiten auftreten können.

*Rahmenplan Fürstenberg / Bahnhofsvorstadt*
Die Zielstellung des Bebauungsplanes Bahnhofsvorplatz befindet sich u.a. in Übereinstimmung mit dem Rahmenplan "Fürstenberg/Bahnhofsvorstadt".

*Bebauungsplan Wohnbebauung „Scheunenviertel-Wilhelmstraße"*
In ca. 1,5 km Entfernung zum Plangebiet wird zur Zeit eine Freifläche überplant, die dem Bau von freistehenden Einfamilienhäusern sowie Reihenhäusern dienen soll Im Rahmen dieses Vorhabens sollen in den nächsten Jahren zwischen 60 bis 100 Wohneinheiten errichtet werden.

*Vorhaben und Erschließungsplan Pohlitzer Straße / Ahornweg*
In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet wurde das Vorhaben- und Erschließungsplangebiet Pohlitzer Straße/Ahornweg mit 27 Einfamilienhäusern realisiert. Mit dem Vorhaben ist eine Freifläche im Siedlungsgebiet in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofsvorstadt bebaut worden.

Das Vorhaben wird überwiegend über die Pohlitzer Straße aus erschlossen. Somit ist auch der rückwärtige Bereich zwischen der Pohlitzer Straße und dem Ahornweg bebaut. Diese rückwärtige Bebauung ist auch für das B-Plangebiet *„Bahnhofsvorplatz"* vorgesehen.

*Verkehrskonzept für den Ortteil Fürstenberg (Oder)*
Das Plangebiet liegt zum Teil innerhalb des Verkehrskonzeptes für den Ortsteil Fürstenberg (Oder). Die Konzeption beinhaltet insbesondere die Neuordnung der Verkehrsflächen auf der Fellertstraße. So stammt z. B. das auf der Fellertstraße eingerichtete wechselseitige Parken aus der Verkehrskonzeption.

## 4. Angaben zum Bestand und dessen Entwicklung

### 4.1. Historische Entwicklung

*Ortsteil Fürstenberg (Oder)*
Die im 13. Jahrhundert an einem günstigen Oderübergang gegründete Stadt Fürstenberg (Oder) kann als klassische Fischerei-, Schiffahrts- und Ackerbürgerstadt bezeichnet werden. Verheerende Brände, Kriege und wechselnde feudale Besitzverhältnisse prägten bis ins 18. Jahrhundert die Entwicklung der Stadt. Noch heute sind der mittelalterliche Grundriß und die Verkehrsführungen gut erhalten.

Fürstenberg war über drei in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßen erschlossen. Abzweigende Gassen bildeten zwischen der König-, Oder- und Schützenstraße, die Wohnquartiere. Diese Quartiere waren einzelnen Berufszweigen, den Ackerbürgern und Handwerkern sowie in Odernähe den Fischern und Fährleuten zugeordnet.

Mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und mit Beginn der Industrialisierungsphase ab Mitte des 19. Jahrhunderts, die insbesondere den Straßenausbau, den Eisenbahnanschluß und die Aufnahme der Oder-Schiffahrt umfaßten, begann der wirtschaftliche Aufschwung der Stadt Fürstenberg (Oder). Westlich des Bahnhofes entstand eine Glashütte und eine Brikettfabrik, die auf den Braunkohlenabbau zurückzuführen sind. Auch die Einführung amerikanischer Korbweide, die neben der zivilen Nutzung insbesondere auch die militärische Nutzung (Geschoßkörbe) beinhaltete, führte zu einer weiteren Stärkung der Wirtschaft.

Aufgrund ihres wirtschaftlichen Aufschwungs wuchs die Stadt und neue Straßen entstanden zwischen den östlich des Ortskernes gelegenen Eisenbahngleisen und dem Stadtkern. Auf der Bahnhofstraße und auf der Fellertstraße (ehemals Carolathstraße) stehen noch heute einige repräsentative Gebäude, die den damals wachsenden Wohlstand Fürstenbergs erahnen lassen.

*Der Bahnhof*
Der Bahnhof Eisenhüttenstadts und früher Fürstenbergs besteht aus zwei Hauptgbäuden und mehreren Nebengebäuden, die baulich miteinander verbunden sind. Am 1. September 1846 wurde die für die weitere städtebauliche Entwicklung von Fürstenberg (Oder) wichtige Bahnverbindung Berlin-Frankfurt (Oder) - Breslau in Betrieb genommen. Mit dem Bau dieser Eisenbahnlinie, die in ca. 1,0 km Entfernung am Ortskern vorbeiführte, begann auch der Bau des älteren Bahnhofsgebäudes, das ca. 1848 fertiggestellt wurde.

Von 1854 bis 1910 wurden mehrere Güterschuppen errichtet, die dem steigenden Transportvolumen entsprachen. Nachdem 1898 und 1900 der alte Bahnhof um Sanitäreinrichtungen und einen Wartesaal für die erste und zweite Klasse erweitert wurden, begannen 1908 aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen die Planungen für ein neues zweistöckiges, funktional ausgerichtetes Empfangsgebäude. Das alte Empfangsgebäude ist Ende 1908, nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes, zu Wohnzwecken umgebaut worden.

Betrachtet man beide Bahnhöfe, so stellen diese ein städtebauliches Ensemble dar, daß auf mehrere Epochen Eisenbahngeschichte schließen läßt. Zum einen das ältere Empfangsgebäude, das zum Beginn der Industrialisierungsphase in der Mitte des 19. Jahrhunderts errichtet wurde, und zum anderen das neuere Bahnhofsgebäude, das in der wilhelminischen Zeit wachsenden Ansprüchen gerecht geworden ist. Beide Bahnhofsgebäude liegen innerhalb der für den Ortsteil Fürstenberg (Oder) gültigen Denkmalsatzung, der gesamte Bahnhofskomplex ist als Einzeldenkmal ausgewiesen.

Der eingeschossige Flachverbindungsbau zwischen beiden Bahnhöfen führte um 1930 zu einem Streit zwischen der Stadt und der Reichsbahn, da er sich aus Sicht der Stadt als rein funktionaler Baukörper architektonisch nicht in den Bestand einfügte. Da die Reichsbahn per Gesetz von der Vorlage eines Baugesuches bei der Baupolizei befreit war, wurde der Baukörper trotz städtischen Widerstandes errichtet.

Mit dem Bau des Eisenhüttenkombinates sowie Stalinstadts ab 1950 änderte sich die Funktion des Bahnhofes. Die vorhandenen Abfertigungskapazitäten, die geographische Lage des Bahnhofes sowie das äußere Erscheinungsbild wirkten unbefriedigend und ein neuer Bahnhof sollte nördlich der Straße der Republik, auf der Westseite der Gleise, zur neuen Stadt ausgerichtet, gebaut werden. Dieser neue Bahnhof, der als funktionales repräsentatives Gebäude mit einer guten Verkehrsanbindung an die Straße der Republik errichtet werden sollte, wurde jedoch nie gebaut. Der Bahnhof Fürstenberg (Oder) übernimmt bis heute die Funktion des Bahnhofes für Eisenhüttenstadt.

## 4.2. Analyse des aktuellen Bestandes

### 4.2.1. Bauliche Anlagen

*östlich der Eisenbahnstraße*
Der Bahnhofsvorplatz wird heute geprägt durch eine städtebaulich ungeordnete, zum Teil in schlechtem Zustand befindliche Bebauung. Das Plangebiet, unabhängig von den Flächen der Deutschen Bahn AG, umgreift die Bereiche östlich der Eisenbahnstraße zwischen den Einmündungsbereichen der Pohlitzer Straße und der Fellertstraße.

Die Pohlitzer Straße ist geprägt durch freistehende ein- bis zweigeschossige Einfamilienhäuser, dieser Siedlungscharakter setzt sich in den nördlich anschließenden Straßen fort. Zum Teil reichen die gewerblich genutzten rückwärtigen Gebäude der Bahnhofstraße bis an die Pohlitzer Straße heran. Die Ecke Pohlitzer Straße/Eisenbahnstraße ist noch nicht bebaut.

Die Bahnhofstraße ist entgegen dem Charakter der Pohlitzer Straße durch ein bis dreigeschossige Gebäude, größtenteils mit Funktionsunterlagerung, geprägt. Die ehemals vorhandenen Gebäude an den beiden Ecken zur Eisenbahnstraße wurden abgerissen, da sie sich in einem baulich desolaten Zustand befanden. Besondere Bedeutung erlangte das auf der nördlichen Seite der Bahnhofstraße liegende Hotel Aufbau, das viele Jahrzehnte neben seiner Hotelfunktion auch als Gesellschaftshaus mit einem großen Saal diente. Umringt von einem wertvollen Altbaumbestand war das Hotel ein attraktiver Abschluss der Bahnhofsvorstadt.

Die Südseite der Bahnhofstraße wird insbesondere durch die dreigeschossige „Villa Else" geprägt, deren Erhalt seit einigen Monaten gesichert ist. Der bauliche Zustand ist ebenfalls sehr desolat gewesen, so dass ein Abriss befürchtet werden mußte. Die herrschaftlich, leicht aus der Bauflucht zurückgesetzte „Villa Else", bildet nach Abriss des zur Eisenbahnstraße vorgelagerten Wohngebäudes, den Abschluss der Bahnhofsvorstadt.

An der Ecke Eisenbahnstraße/Fellertstraße befand sich das ehemalige Beamtenhaus des Bahnhofsvorstehers, das seit einigen Jahrzehnten abgerissen ist. Die Ecksituation, und somit der städtebauliche Auftakt zur Bahnhofsvorstadt, wird zur Zeit durch ein barackenähnliches Holzgebäude geprägt.

Insgesamt betrachtet kann das Plangebiet nördlich der Bahnhofstraße in einen vollständig unbebauten Teil an der der Ecke Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße und einen bebauten an der Pohlitzer Straße unterteilt werden. Des weiteren läßt sich das Plangebiet südlich der Bahnhofstraße in einen bebauten Bereich auf der bahnhofsabgewandten Seite und einen nahezu vollständig unbebauten Bereich unmittelbar vor den Bahnhof unterteilen.

*westlich der Eisenbahnstraße (Bahnhofsgebäude)*
Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude weist einen erheblichen Instandhaltungsrückstand auf, die Überdachungen der Fußgängertunnel und die Tunnelanlagen sind überwiegend in einem desolaten Zustand bzw. teilweise gesperrt. Die Empfangshalle ist in den letzten Jahren zum Teil saniert worden. Das nördliche Bahnhofsgebäude, das zu Wohnzwecken genutzt wurde, steht seit einigen Jahren leer.

Das unattraktive Bahnhofsgelände und die sonstigen Nebenflächen entsprechen in funktionaler und gestalterischer Hinsicht nicht den heutigen Erfordernissen. Ein behindertengerechter Zugang ist nicht vorhanden, die Grünflächen wirken ungepflegt, teilweise sind funktionslose Nebenanlagen abgerissen worden.

*Nutzungsstruktur*
Auf Grund des hohen Freiflächenanteils sowie der wenig differenzierten Struktur im Bereich des Bahnhofes bzw. des Bahnhofsumfeldes wird auf eine graphische Darstellung der Nutzungsstruktur verzichtet. Der Bahnhof ist nahezu vollständig leerstehend, im unmittelbaren Eingangsbereich befindet sich ein Imbiss mit Zeitschriftenstand.

Das Baugebiet MI 1 ist an der Pohlitzer Straße durch eingeschossige Wohngebäude geprägt, an der Bahnhofstraße befindet sich eine Kinderarztpraxis. MI 2 ist vollständig unbebaut, an diesem Standort befand sich ein Hotel mit Veranstaltungsaal. Das Baugebiet MI 3 ist ebenfalls, mit Ausnahme der `Villa Else` sowie einer Baracke an der Fellertstraße, nahezu unbebaut. Im Erdgeschoss der `Villa Else`, die im Jahr 2000 vollständig saniert wurde, befindet sich ein Gesundheitszentrum. Die oberen Geschosse werden ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt.

In MI 4 ist die typische Struktur der Bahnhofsvorstadt zu finden, die gewerbliche Nutzungen bzw. Leerstand in den Erdgeschossen und Wohnfunktionen in den rückwärtigen Bereichen sowie in den Obergeschossen beinhaltet.

### 4.2.2. Verkehr

*Allgemein*
Der Verkehrsablauf im Bahnhofsbereich kann im Bestand als stark verbesserungswürdig eingestuft werden. Das vorhandene Einbahnstraßensystem führt zu Umwegen und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, insbesondere des Radverkehrs und des Schienenverkehrs (bike & ride), kann als unbefriedigend bewertet werden, da nur unzureichende Fahrradständer vorhanden sind. Die Verkehrsflächen für Fußgänger sind unterdimensioniert und Aufenthaltsflächen, die zum Verweilen einladen, sind nicht vorhanden. Auch park & ride Möglichkeiten sind nicht in ausreichender Zahl und in unmittelbarer Bahnhofsnähe vorhanden.

*Motorisierter Individualverkehr*
Die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs ist zur Zeit sehr unbefriedigend, da der Verkehr auf der Fellert-, Bahnhof- und Eisenbahnstraße (vor dem Bahnhof) im Einbahnstraßensystem geführt wird. Dieses Einbahnstraßensystem führt dazu, dass Kraftfahrer, die den Bahnhof aus Richtung Westen erreichen wollen, einen Umweg fahren müssen, der insbesondere zur Belastung der Anwohner auf der Fellertstraße (Granitpflasterbelag) führt.

Bei geschlossenen Schranken entsteht Stau von Kfz vor dem Gleisübergang in der Eisenbahnstraße. Teilweise führt der Rückstau bis in die Bahnhofstraße hinein. Auf Grund der großen Straßenquerschnitte ist jedoch ein problemloses „Vorbeifahren" an den wartenden Fahrzeugen möglich.

Die Kreuzung Beeskower Straße / Fellertstraße / Eisenbahnstraße besitzt in dem jetzigen Zustand einer versetzten doppelten „T-Kreuzung" einen unbefriedigenden Verkehrsablauf. Zum einen liegt die Zufahrt zum Parkplatz an der Eisenbahnstraße im unmittelbaren Knotenpunktbereich, zum anderen werden die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer durch den versetzten Knotenpunkt negativ beeinflußt. Die Abbiegeverhältnisse werden durch die versetzten Fahrbeziehungen erhöht und somit auch die Anzahl der Konfliktpunkte. Insgesamt sind die verkehrsplanerischen Grundsätze *„Erkennbarkeit"*, *„Befahrbarkeit"* und *„Begreifbarkeit" und „Übersichtlichkeit"* teilweise nicht gegeben.

*Ruhender Verkehr*
Die bisherigen park & ride Beziehungen finden, wie bereits angesprochen, auf dem Parkplatz an der Eisenbahnstraße (außerhalb des Plangebietes) statt. Der Parkplatz ist gut belegt und die vorhandenen Kapazitäten sind nahezu ausgeschöpft. Gegenüber dem Bahnhof befinden sich mehrere Einzelstellplätze, die zum Teil als Behindertenparkplätze ausgewiesen sind. Auch in den Straßen die zum Bahnhof führen, der Bahnhof- und der Fellertstraße, ist das Parken im Seitenbereich möglich.

Ausgehend von der jetzigen Situation sollten weitere Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Bahnhofsbereich geschaffen werden, um die Umsteigebeziehungen zu verbessern.

*ÖPNV*
Die Gestaltung der Bushaltestelle und des Taxistandes vermitteln keinen positiven Eindruck. Die Haltestelle vor dem Bahhof ist mit 1,5 m Abstand zu dicht an den Haupteingang des Bahnhofes herangebaut, so das keine Aufstellflächen für Kunden des EPNV vorhanden sind. Hier sind deutlich größere Flächen für Fußgänger zur Verfügung zu stellen.

Die Endhaltestelle in der Bahnhofstraße liegt sehr günstig, der Straßenquerschnitt ist mit 7,0 m ausreichend, um an einem wartenden Bus vorbeizufahren. Zur Zeit werden die Haltenstellen vor dem Bahnhof von drei Linien angefahren. Dies sind die Linie 4 (Bhf.-Mittelschleuse), die Linie 7 (Bhf.-ZOB) und die Linie 8 (Bhf.-EKO / QCW). Auf der Westseite des Bahnhofes an der Glashüttenstraße ist eine weitere Linie angebunden. Auf Grund des plangleichen Bahnüberganges, der bei geschlossenen Schranken zu Fahrplandifferenzen führen kann, sind die Linien so geführt, dass der Bahnübergang nicht gequert werden muss.

*Radverkehr*
Der Bahnhof ist mit dem Fahrrad gut erreichbar. Auf der Beeskower Straße sind neue Radwege angelegt worden, die modernen Ansprüchen des Radverkehrs gerecht werden. Aus Richtung Süden und Osten ist der Bahnhof im Mischverkehr zu erreichen.

Ein deutliches Defizit ergibt sich im Hinblick auf den ruhenden Radverkehr. Die im Umfeld an mehreren Stellen vorhandenen Fahrradständer (Vorderradclips) bieten keine gute Abstellmöglichkeit für Räder. Die Fahrräder können leicht umkippen und ein guter Diebstahlschutz ist nicht gegeben. Zum Teil befinden sich die Fahrradabstellanlagen auch zu weit vom Bahnhof entfernt, so dass der Vorteil des Rades, von „Tür zu Tür" fahren zu können, aufgehoben wird.

*Fußläufiger Verkehr*
Der fußläufige Verkehr weist im Bereich des Bahnhofes sowie des Bahnhofsumfeldes deutliche Defizite auf. Auf der Westseite der Eisenbahnstraße ist der Gehweg zu schmal, teilweise ist er gar nicht vorhanden. Zwischen dem Haupteingang des Bahnhofes und der Bushltestelle beträgt die Breite 1,5 m, eine Aufstellfläche für Kunden des EPNV ist nicht bzw. nicht ausreichend vorhanden.

Die Eisenbahnstraße besitzt vor dem Bahnhof einen reinen Straßenquerschnitt von 13,5 m, der eine Bushaltestelle sowie Taxistände beinhaltet. Für Fußgänger, insbesondere aber für gehbehinderte Menschen, ist dieser große Querschnitt ein deutliches Hindernis.

Die vorhandenen Gehwegquerschnitte in der Fellert- und in der Bahnhofstraße sind mit 3,0 m bzw. 4,0 m (incl. eines integrierten Grünstreifens) ausreichend. Die Pohlitzer Straße ist entsprechend ihrer untergeordneten funktionalen Verkehrsbedeutung nur mit einem 2,0 m breiten Gehweg erschlossen.

Erhebliche Schwierigkeiten ergeben sich für Fußgänger im direkten Bahnhofsbereich. Da ausschließlich ein Mittelbahnsteig vorhanden ist, muss stets ein Höhenunterschied (Unterquerung der Gleise) überwunden werden, um mit der Bahn zu reisen. Der Bahnhof ist in den Abendstunden geschlossen, ausschließlich der südliche Fußgängertunnel kann in dieser Zeit genutzt werden. Zur Anbindung der Glashüttenstraße ist ebenfalls nur der südliche Fußgängertunnel vorhanden.

Das Bahnhofsgebäude ist über einen Eingang auf der Ostseite erschlossen, ein behindertengerechter Zugang ist nicht vorhanden.

### 4.2.3. Grünordnung

Die Fellertstraße und die Bahnhofstraße sind hinsichtlich ihrer vorhandenen einreihigen bzw. zweireihigen Alleebäume als ortsbildprägend und somit erhaltenswert einzustufen. Nach § 31 BbgNatSchG dürfen Alleebäume *„nicht beseitigt, beschädigt oder sonst beeinträchtigt werden"*.

Des Weiteren befinden sich vereinzelt erhaltenswerte Bäume bzw. Baumgruppen im Plangebiet, die zu erhalten sind. Die betrifft insbesondere die Flurstücke 898, 682 sowie 1094 an der Ecke Pohlitzer Straße / Eisenbahnstraße. Vor dem älteren Bahnhof stehen zwei Hausbäume auf Flächen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden. Diese beiden Bäume prägen den Eingang des alten Bahnhofsgebäudes. Im nördlichen Plangebiet an der Eisenbahnstraße sind mehrere Kleingärten zu finden, die zur Zeit noch genutzt werden. Der aktuelle Baumbestand kann **Karte 5** (s. S. 14) entnommen werden.

Da es sich innerhalb des Plangebietes nahezu ausschließlich um Flächen handelt, die ehemals bebaut waren, sind keine weiteren schützenswerten oder erhaltenswerten Flächen vorhanden.

### 4.2.4. Altlasten

Im Plangebiet befinden sich keine Altlastenverdachtsflächen, eingehende Altlastenuntersuchungen wurden aus diesem Grund nicht durchgeführt.

### 4.2.5. Technische Infrastruktur

Der Leitungsbestand innerhalb des B-Plangebietes ist sehr vielfältig, er liegt im Bestand zum größten Teil neben oder in den vorhandenen Verkehrsflächen. Eine Trinkwasserleitung befindet sich in der Bahnhofstraße sowie im Nordarm der Eisenbahnstraße. Schmutzwasserleitungen liegen im Bereich des Bahnüberganges, in der Fellertstraße, der Eisenbahnstraße sowie der Bahnhofstraße.

Mehrere Gasleitungen zur Energieversorgung befinden sich in der Eisenbahnstraße, im Bereich des östlichen und westlichen Gehweges, sowie beidseitig neben den Verkehrsflächen der Bahnhofstraße. Direkt vor dem Bahnhof befinden sich mehrere Leitungen der Deutschen Bahn AG, die zum Betrieb der Bahnlinie erforderlich sind.

Die Telekommunikationsleitungen der Deutschen Post befinden sich im Bereich des Bahnüberganges sowie in der Eisenbahn- und der Bahnhofstraße. Die Anbindung an das Netz des Kabelfernsehens befindet sich ebenfalls in der Bahnhofstraße.

### 4.2.6. Lärmbelastungen

Im Plangebiet treten relevante Lärmbelastungen zum einen durch den Schienenverkehr und zum anderen durch den Straßenverkehr auf. Beide Lärmquellen sind auf ihre Auswirkungen auf das Plangebiet zu untersuchen. Als Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung von Lärmimmissionen und -emissionen ist für den Schienenverkehr als auch für den Straßenverkehr die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) anzuwenden.

Im Rahmen der Lärmminderungsplanung für die Stadt Eisenhüttenstadt sind die Auswirkungen des **Schienenlärms** auf das Stadtgebiet untersucht worden. Im Bereich des B-Plangebietes, das als MI ausgewiesen ist, tritt eine Belastung von 63,9 dB(A) tagsüber und von 61,8 dB(A) nachts auf. Die Orientierungswerte liegen bei 60 dB(A) tagsüber und bei 50 dB(A) nachts, so dass eine Überschreitung der Grenzwerte von **3,9 dB(A)** tagsüber und eine Überschreitung von **11,8 dB(A)** nachts festgestellt werden kann.

Die Verkehrsbelastung im **Straßenverkehr** auf der Bahnhofstraße bzw. auf der Eisenbahnstraße vor dem Bahnhof liegt bei 2.831 Kfz / Tag, die Belastung auf der Fellertstraße liegt bei 2.809 Kfz / Tag. Die Fahrbahn in der Fellertstraße und der Eisenbahnstraße besteht aus Granitpflaster, in der Bahnhofstraße ist zur Reduzierung des Verkehrslärms ein Asphaltdünnschichtbelag über das Granitpflaster gezogen worden. Der Fahrbahnbelag hat auf Grund der Rollreibung der Räder der Kfz entscheidenden Einfluss auf die Lärmentwicklung, eine Änderung des Straßenbelages im Plangebiet erfordert eine intensive Abstimmung mit den Denkmalbehörden. Im Rahmen der Verkehrsprognosen für das Jahr 2020 konnte ermittelt werden, dass die Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstraße auf ca. 2.500 Kfz / Tag sinken wird. Der Wert auf der Fellertstraße reduziert sich auf ca. 2.600 Kfz / Tag.

Die Orientierungswerte in Mischgebieten liegen nach der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) tagsüber bei 60 dB (A) und nachts bei 50 dB (A). Im Rahmen der Lärmminderungsplanung für die Stadt Eisenhüttenstadt konnten die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr für den Bestand in grober Form ermittelt werden.

| | Straßenlärm | | Orientierungswerte DIN 18005 | | Über-/Unterschreitung | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | Tag dB(A) | Nacht dB(A) | Tag dB(A) | Nacht dB(A) |
| Fellertstraße | 62,2 | 55,9 | 60,0 | 50,0 | **2,2** | **5,9** |
| Bahnhofstraße | 60,0 | 55,1 | 60,0 | 50,0 | 0,0 | **5,1** |
| Eisenbahnstraße | 59,4 | 51,3 | 60,0 | 50,0 | -0,6 | **1,3** |

Für den verkehrlichen Bestand ergibt sich auf der Fellertstraße eine leichte Überschreitung der Orientierungswerte am Tag, in der Nacht ist eine deutliche Überschreitung festzustellen Für die Bahnhofstraße als auch die Eisenbahnstraße ergibt sich eine Überschreitung bei den Nachtwerten. Als netzrelevante Parameter zur Reduzierung des Lärms sind bereits ein Lkw-Verbot in der Fellertstraße als auch eine Tempo 30 km/h Regelung eingeführt worden. Der Granitpflasterbelag in der Bahnhofstraße wurde aus Lärmschutzgründen mit einem Asphaltdünnschichtbelag überzogen.

In der Planung ist mit einer leichten Senkung der Lärmbelastung zu rechnen, da sich der Verkehr in der Bahnhofsvorstadt leicht reduzieren wird. Dies reicht jedoch nicht aus, um die Anforderungen an „gesunde" Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erfüllen, es sind daher aktive als auch passive Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm zu ergreifen.

# 5. Erläuterung des Planungskonzeptes

*Allgemein*
Entsprechend den in Kapitel 2.1. formulierten Zielen für den Bebauungsplan sieht das stadtplanerische Konzept für das Plangebiet eine grundlegende Neuordnung der Flächen vor. Insbesondere die Neuordnung der Verkehrsflächen als auch die Bebauung der jetzigen Freiflächen stehen bei dem vorliegenden Konzept im Vordergrund. Das parallele Straßenbegleitgrün ist in seiner Form zu erhalten und ggf. zu ergänzen.

In **Karte 5** (s. S. 22) ist der planerische Entwurf zum *B-Plan Bahnhofsvorplatz* dargestellt. Es erfolgt im Weiteren eine Erläuterung des städtebaulichen Konzeptes, des Verkehrskonzeptes sowie der grünordnerischen Belange. Der vorliegende Entwurf stellt eine von mehreren möglichen Varianten einer Konzeption dar. **In Vorbereitung der Umsetzung des B-Planes bedarf es z. B. einer detaillierten Entwurfs- und Ausführungsplanung der Flächen westlich der neuen Eisenbahnstraße. So sind die Platzgestaltung sowie die Lage der nördlichen Stellplatzanlage in der Ausführungsplanung zu definieren, da sie den Rahmen des Bebauungsplanes überschreiten. Auch das tiefbauliche Erschließungskonzept ist zu einem späteren Zeitpunkt in einer detaillierten Ausführungsplanung zu erstellen. Im B-Plan wurde die Fläche dargestellt als „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung", dies sichert die Entwicklung als Vorbereich für den Bahnhof.**

## 5.1. Städtebauliches Konzept

*räumliche Grundstruktur des Plangebietes*
In **Karte 6** (s. S. 23) ist die räumliche Grundstruktur für das Plangebiet dargestellt. Das städtebauliche Neuordnungskonzept ist insbesondere als „Visitenkarte" der Stadt, gegenüber dem Bahnhof, attraktiv zu gestalten. Durch die Verlagerung der Verkehrsflächen vor dem Bahnhof ergibt sich eine leicht geschwungene Straßenführung. Entlang der neuen Eisenbahnstraße sind die Baufelder so angelegt, dass eine Dreiecksstruktur, die sich zum Teil aus dem ehemaligen historischen Bestand (Hotel Aufbau) ergibt, den neu entstandenen Straßenzug räumlich gliedert. Dem Betrachter bietet sich ein attraktives und wechselhaftes räumliches Erscheinungsbild.

*Flächen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden*

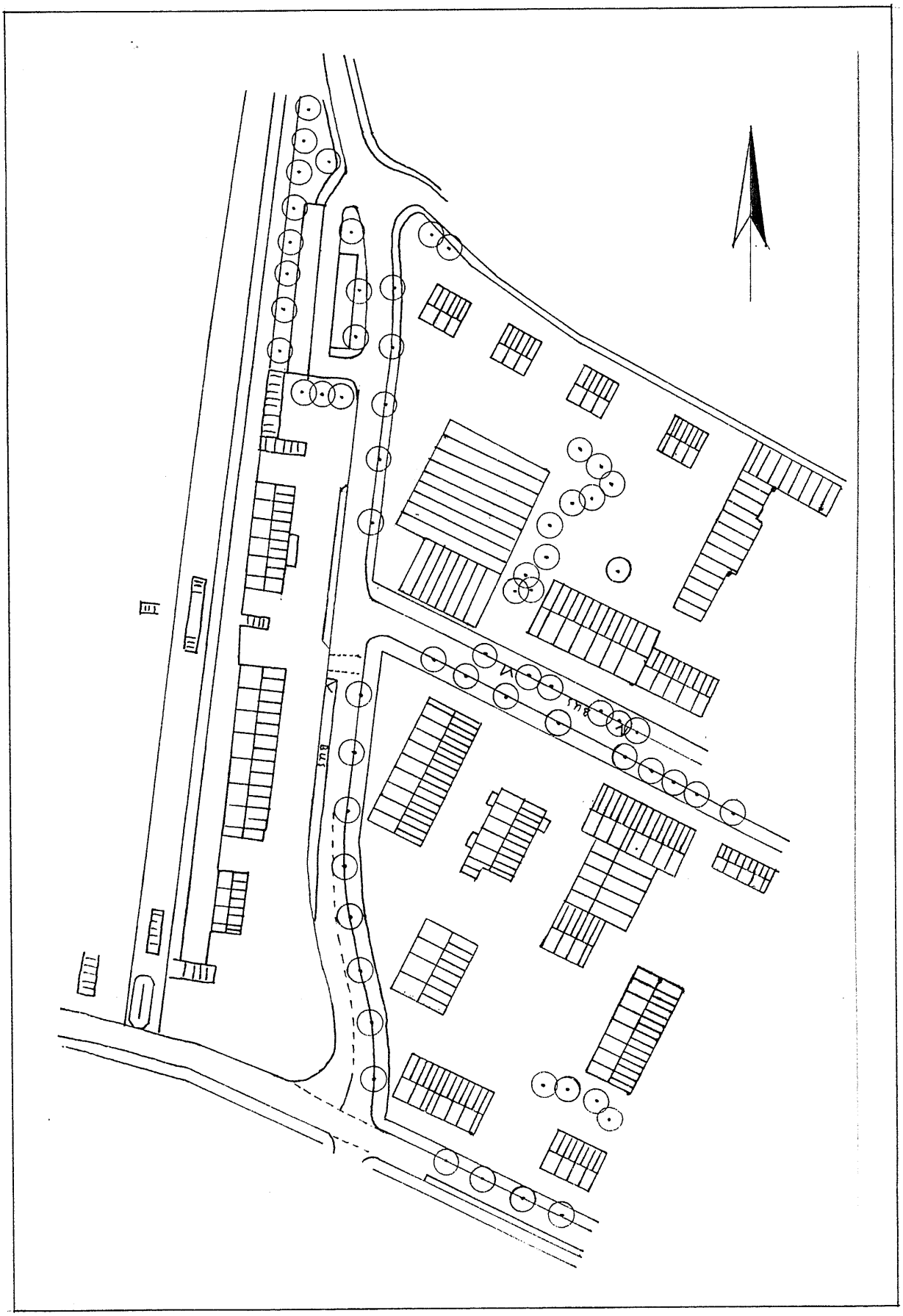
***wichtiger Hinweis:***
Die Überplanung von Flächen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden, richtet sich nach bahneigenen Gesetzen. Der räumliche Zusammenhang zwischen dem Bahnhof und der Bahnhofsvorstadt ist jedoch so eng, dass ausschließlich eine gemeinsame städtebauliche Betrachtung erfolgen kann. Die Stadt Eisenhüttenstadt wird im Rahmen des städtebaulichen Konzeptes für die bahneigenen Flächen nur empfehlende Aussagen machen. In den Bebauungsplan sind die Flächen der Deutschen Bahn AG schwarz / weiss-schraffiert übernommen worden.

Der Bahnhof der Stadt Eisenhüttenstadt besteht aus zwei Hauptgebäuden, die im Laufe der Jahrzehnte mit mehreren Nebengebäuden verbunden wurden. Das (ältere) nördliche Hauptgebäude ist zur Zeit ungenutzt und steht leer. Das städtebauliche Konzept sieht eine Trennung der einzelnen Gebäude durch den Abriss der Nebengebäude vor. Der südliche Anbau des Bahnhofsgebäudes, in dem früher der Abort sowie Abstelleinrichtungen untergebracht waren, ist nach Auffassung der Stadt funktional noch erhaltenswert, da er gemeinsam mit dem südlichen Hauptgebäude zwischen 1908 und 1911 errichtet wurde. Die ursprünglich vorhandene Toilettenfunktion könnte das Gebäude wieder aufnehmen. Das (vermutlich während des 2. Weltkrieges hinzugefügte) Verbindungselement zwischen dem südlichen Anbau und dem Bahnhofsgebäude kann aus Sicht der Stadt abgerissen werden, um einen neuen Eingang auf der Südseite des Bahnhofes anzulegen. Der Bahnhof könnte in Nord / Südrichtung fußläufig durchquert werden und im Innenbereich würde eine attraktive Einkaufszone mit reisetypischem Gewerbe die Laufkundschaft ansprechen. Die zur Zeit brachliegenden Bereiche würden wiederbelebt.

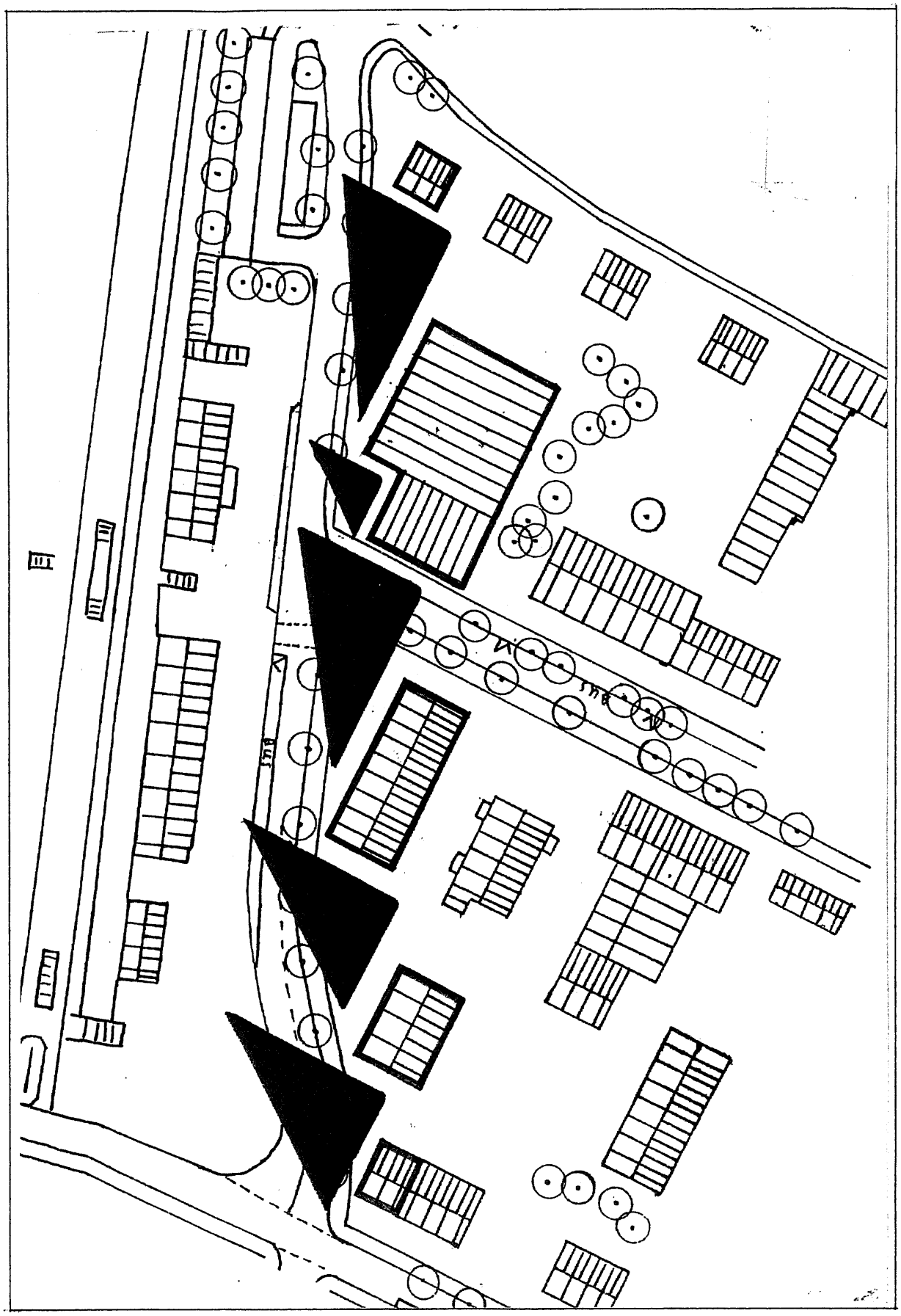
Der eingeschossige Flachverbindungsbau zwischen den beiden Hauptgebäuden, in dem zur Zeit die Gepäckaufbewahrung untergebracht ist, sollte ebenfalls abgerissen werden, um den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen. Das nördliche Gebäude könnte einer privaten Nutzung zugeführt werden, das südliche Hauptgebäude übernimmt die Bahnhofsfunktion vollständig.

Die Nebengebäude im nördlichen Bereich sind im Juli 2000 abgerissen worden, sie hätten sich gut als Wetterschutz für die Unterstellung von Fahrrädern geeignet.

Karte 5: Städtebauliches Konzept zum Bebauungsplan Bahnhofsvorplatz



Karte 6: Räumliche Grundstruktur des Bebauungsplanes Bahnhofsvorplatz



*Flächen östlich der Eisenbahnstraße*
Durch die vorgesehene Verlagerung der Eisenbahnstraße ergibt sich auf der östliche Seite ein nahezu vollständig neuer Flächenzuschnitt. Die nur fragmenthaft vorhandenen Gebäude sind bei der Überplanung der Flächen in den Neubestand einzufügen. Die räumliche Einordnung des Baufeldes um die „Villa Else" (Bahnhofstraße 113) ist so gefaßt worden, dass ein oder zwei große Gebäude errichtet werden können. Um ein räumliches Pendant zum Bahnhof errichten zu können, ist eine Mindestgröße festzusetzen. Die zurückgesetzte Bauflucht der Villa bleibt erhalten.

An der Ecke Eisenbahnstraße / Bahnhofstraße soll ein nahezu gleichwertiges Gebäude zum Bahnhof entstehen. Auch hier ist über die Geschossigkeit bzw. die Länge und Breite des Gebäudes eine Mindestkubatur zu sichern. Die vorhandene Bauflucht an der Bahnhofstraße, die an der „Villa Else" zurückgesetzt wurde, wird wieder aufgegriffen.

An der Fellertstraße ist an der Ecke zur neu eingeschleiften Eisenbahnstraße die Errichtung eines Eckgebäudes möglich, dabei ist an die vorhandene Brandwand anzubauen.

Nördlich der Bahnhofstraße sind Neubauten in Anlehnung an das historisch Vorbild anzulegen. Das ehemalige Hotel Aufbau ist viele Jahrzehnte prägend für den Abschluss der Bahnhofsvorstadt gewesen. Um die Ecke Bahnhofstraße / Eisenbahnstraße räumlich zu stärken, ist –entsprechend dem Hotel Aufbau- eine Zwei- bis Dreigeschossigkeit vorgesehen.

Die Ecke Eisenbahnstraße / Pohlitzer Straße bildet den Übergang von der Bahnhofsvorstadt zum Siedlungsgebiet Pohlitzer Straße bzw. Ahornweg. Zur städtebaulichen Betonung dieses Überganges kann ein zwei- bis dreigeschossiges Eckgebäude errichtet werden.

In den Bereichen zwischen Bahnhof- und Fellertstraße ist eine rückwärtige Bebauung möglich. Dies entspricht der historischen Entwicklung der Bahnhofsvorstadt. In den straßenzugewandten Gebäuden sind jeweils Gewerbe- und Wohneinheiten gemischt untergebracht, in den rückwärtigen Bereichen sind Neben- bzw. Wohngebäude vorhanden. Südlich des Plangebietes schließt sich eine Fläche an, auf der freistehende Eigenheime im straßen- als auch rückwärtigen Bereich angelegt wurden.

## 5.2. Verkehrskonzept

*allgemein*
Das Verkehrskonzept beinhaltet insbesondere die Verlegung der Eisenbahnstraße sowie die Neuordnung des Knotenpunktes an der Fellertstraße / Eisenbahnstraße. Die Verlegung der Eisenbahnstraße hat grundsätzlich das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsablauf, die Aufenthaltsqualität sowie die Umsteigebeziehungen für alle Verkehrsträger im Plangebiet zu verbessern.

*motorisierter Individualverkehr*
Der Einbahnstraßenverkehr in der Eisenbahnstraße vor dem Bahnhof wird aufgehoben, so dass die Fellert- und die Bahnhofstraße vom Zielverkehr, der zum Bahnhof führt, entlastet wird. Insbesondere für Taxis wird sich eine Verkürzung der Wegestrecken durch die direkte Verbindung ergeben.

Der Knotenpunkt Fellertstraße / Eisenbahnstraße wird entsprechend den Grundsätzen der Verkehrsplanung *Erkennbarkeit, Befahrbarkeit* und *Begreifbarkeit* neu gestaltet. Die Abbiege- und Sichtbeziehungen werden durch die Aufhebung der doppelten T-Kreuzung deutlich verbessert. Der Straßenkörper in der Eisenbahnstraße ist so gestaltet, das bei Rückstau vor geschlossenen Schranken trotzdem ein ordentlicher Verkehrsablauf gewährleistet ist. Die Pohlitzer Straße ist unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes neu in die Eisenbahnstraße eingeschleift worden. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Eisenbahnstraße sind die Schleppkurven für Lkw zu prüfen und an die Erfordernisse anzupassen.

*ruhender Verkehr*
Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist ein wesentliches Element des Verkehrskonzeptes für den B-Plan Bahnhofsvorplatz. Das Konzept sieht die Anlage eines zusätzlichen Parkplatzes nördlich des Bahnhofes vor. Ein Großteil der Fläche befindet sich jedoch im Eigentum der Deutschen Bahn AG, hier ist eine Klärung der Flächennutzung herbeizuführen. Der vorgesehene Parkplatz mit ca. 30 Stellplätzen ist mit zwei Zufahrten zu gestalten, um eine Wendemöglichkeit für Pkw zu schaffen.

Die Zufahrt des vorhanden Parkplatzes an der Eisenbahnstraße liegt im direkten Knotenpunktbereich von der Eisenbahnstraße / Fellertstraße / Beeskower Straße. Aus Richtung Süden (WK VII) ist der Parkplatz nur über Umwege, über die Fellertstraße, Wilhelmstraße und Eisenbahnstraße zu erreichen. Die Schließung der vorhandenen Zufahrt und die Anlage einer neuen Zufahrt in der Eisenbahnstraße (außerhalb des Plangebietes) würde die Anbindung aus Richtung Süden deutlich verbessern und die anliegenden Straßen entlasten.

Abhängig von der Anzahl der Grundstückszufahrten kann die Ostseite der neuen Eisenbahnstraße ebenfalls zum Parken genutzt werden. Hier könnten z. B. Behindertenparkplätze oder Kurzzeitparkplätze (Kiss & Ride) angelegt werden. Die vorhandenen Nebenstraßen stehen zudem als weitere Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

*Öffentlicher Personennahverkehr*
Der öffentliche Personennahverkehr sieht den Erhalt der Endhaltestelle in der Bahnhofstraße vor. Die Doppelhaltestelle vor dem Bahnhof wird in den Straßenraum der neu angelegten Eisenbahnstraße integriert. Der Wartebereich für die Kunden des ÖPNV ist wesentlich vergrößert worden.

Der Taxistand wird auf die westliche Seite der Eisenbahnstraße verlagert. Sollte die Bushaltestelle nicht durch einen Bus belegt sein, so kann das Taxi direkt vor den Bahnhofseingang vorfahren, um den Weg für Taxikunden zu verkürzen. Die Aufhebung der Einbahnstraße wird den Weg für Taxis zum Bahnhof deutlich verkürzen. Der neue Parkplatz nördlich des Bahnhofes kann – mit seinen zwei Zufahrten- als Wendemöglichkeit genutzt werden. Es ist eine Fläche für fünf Taxis im unmittelbaren Bahnhofsbereich zur Verfügung zu stellen, auf dem nördlichen Parkplatz sind drei weitere Bereitschaftsplätze für Taxis anzulegen.

*Radverkehr*
Die Verbesserung der Radverkehrsanlagen bezieht sich insbesondere auf Herstellung sicherer Fahrradabstellanlagen. Dazu ist der Vorteil des Fahrrades, Ziele direkt und nah ansteuern zu können, zu fördern. Die Bike & Ride Anlagen sind daher möglichst nah am Bahnsteig bzw. am Bahnhof anzulegen. Auch außerhalb des Bebauungsplangebietes, auf der Westseite der Gleise, sollten Bike & Ride Plätze angelegt werden. Es ist somit sichergestellt, dass zu beiden Seiten des Bahnhofes eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen eingerichtet ist.

Die Verkehrskonzeption sieht den Erhalt der Stellplatzanlage südlich des Plangebietes auf dem Parkplatz an der Eisenbahnstraße vor. Zwei weitere Bike & Ride Anlagen könnten nördlich und südlich im direkten Bahnhofsbereich angelegt werden. Da im Bahnhofsbereich von Langzeitparkern auszugehen ist, eignen sich ausschließlich Anlehnbügel als Radständer.

*fußläufiger Verkehr*
Die Verbindungen sowie die Aufenthaltsqualität für Fußgänger werden durch das Konzept deutlich attraktiver gestaltet. Der Gehweg vor dem Bahnhof wird wesentlich verbreitert, so daß eine ausreichende Fläche entsteht, die von Busreisenden und Bahnreisenden ohne Konfliktsituationen genutzt werden kann.

Durch die Verlagerung der Eisenbahnstraße entsteht im südlichen Bereich des Bahnhofes ein Bahnhofsvorplatz, der durch entsprechende Gestaltung zum Aufenthalt einlädt. Der Vorplatz sollte bildkünstlerisch gestaltet werden, so könnte z. B. ein Brunnen installiert oder eine Arbeit aus dem Metallurgieplenär der Stadt Eisenhüttenstadt eingeordnet werden.

Auf der Ostseite der Eisenbahnstraße, an der Ecke zur Bahnhofstraße, ist die Anlage eines kleinen Platzes geplant. Die Freiflächen können von einem Cafe oder Restaurant genutzt werden.

Um eine direkte Verbindung zur Glashüttenstraße zu schaffen, ist eine Verlängerung des mittigen Fußgängertunnels gewünscht. In diesem Zusammenhang sollte neben einem Treppenzugang (oder Rampe) auch eine Aufzugsanlage vorgesehen werden. Dadurch wird die Benutzung des Tunnels für ältere, behinderte Personen sowie Personen mit Kinderwagen, Gepäck etc. ermöglicht.

## 5.3. Grünordnerisches Konzept

### 5.3.1. Einstellung der Belange von Natur und Landschaft in die Bauleitplanung

Nach § 1a BauGB sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen bzw. zu minimieren. Die Gemeinden sind verpflichtet, im Rahmen der Bauleitplanung zu prüfen, ob die Eingriffe in Natur und Landschaft tatsächlich zur Verwirklichung der kommunalen Planungsabsichten erforderlich sind. Über die Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch die Aufstellung von Bauleitplänen vorbereitet werden und deren Ausgleich und Ersatz, ist nach den Bestimmungen des § 1a Abs. (2) BauGB in der Abwägung abschließend zu entscheiden.

Das Plangebiet umfasst nahezu ausschließlich Flächen, die ehemals bebaut waren und nach § 34 BauGB bebaubar wären. Die Umweltauswirkungen stellen einen Eingriff dar, der sich dem ursprünglichen Zustand des Plangebietes annähert. Nach § 1a BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren. In der unmittelbaren Bahnhofsnähe ist eine städtebauliche Verdichtung erwünscht, um bahnhofstypische Funktionen zu stärken.

### 5.3.2. Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Auf Grund des geplanten Vorhabens sowie der sich daraus ergebenden geringfügigen Konflikte mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, werden folgende Vermeidungs-, Minderungs-und Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen:

- Das grünordnerische Konzept umfasst insbesondere den Erhalt des vorhandenen Baumbestandes im Straßenbereich. Dieser wird geprägt durch die beiden Baumreihen auf der Bahnhofstraße, die einseitige Baumreihe auf der Fellertstraße sowei zwei straßenbildprägenden Bäumen an der Pohlitzer Straße.

- Des Weiteren ist ein weitestgehender Erhalt der Baumbestände auf den Freiflächen an der Bahnhofstraße und im rückwärtigem Bereich an der Fellertstraße vorgesehen. Bei Fällung oder starker Beschädigung vorhandener Bäume sind Ersatzpflanzungen zu leisten.

Zur Minderung bzw. zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft sind folgende Maßnahmen im grünordnerischen Konzept vorgesehen:

- Pflanzung und Unterhaltung von Straßenbäumen zur Gliederung, Gestaltung und Akzentuierung des Straßenraumes. So sollen auf der Ostseite an der verlagerten Eisenbahnstraße eine Baumreihe gepflanzt werden, die den Alleecharakter der Bahnhof- bzw. Fellertstraße fortsetzen. Die Bäume auf der Ostseite der Eisenbahnstraße sind unter Berücksichtigung der vorhandenen Leitungsbestände zu pflanzen.

- Da im Plangebiet weitere Stellflächen errichtet werden sollen, ist je 4 sichtbare Stellplätze ein Baum zu pflanzen. Die Pflanzfläche hat mindestens 4,0 qm zu betragen.

- Verwendung wasserdurchlässiger Beläge für Wege und Zufahrten zur Verringerung des Versiegelungseffektes.

- Versickerung von unbelastetem Niederschlagswasser der überbauten Flächen zur Minderung des Versiegelungseffektes.

Insgesamt ergeben sich aus den festgesetzten Bäumen sowie dem vorhandenen Straßenbegleitgrün Grünzüge über die Fellertstraße, die Bahnhofstraße sowie auf das Grundstück nördlich der Bahnhofstraße. Die Grünzüge sollen durch das Pflanzgebot mehrerer Bäume auf der Ostseite der Eisenbahnstraße geschlossen werden.

## 5.4. Wesentliche Auswirkungen der Planung

Bei der beabsichtigten Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes bedarf es einer Auseinandersetzung mit der räumlichen Situation unter Erhaltungsaspekten und des behutsamen Umgangs mit dem Charakter der Bahnhofsvorstadt Fürstenbergs. Neubauten sollen sukzessiv in den städtebaulichen Bestand eingefügt werden.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes soll durch eine Veränderung der Straßenführung der Eisenbahnstraße eine verbesserte verkehrstechnische Lösung in Verbindung mit einer Aufwertung der Freiflächen erreicht werden. Insbesondere die klassische Platzgestaltung führt zu einer Aufwertung des gesamten Bahnhofsumfeldes.

Die Ausweisung von Bauflächen gewährleistet eine Abrundung der vorhandenen baulichen Struktur, das Angebot an qualitativ hochwertigen Wohnungen und mischgebietstypischen Dienstleistungs- und Gewerbeeinrichtungen wird entsprechend steigen.

Mit der Ausweisung als Mischgebiet wird die Eigenart des Gebietes -in Bezug auf die Bahnhofsvorstadt des Ortsteiles Fürstenberg (Oder)- durch Mischung von Wohnen, Dienstleistung, Handel und Gewerbe aufgenommen und fortentwickelt.

Mit der Umsetzung der Rechtsgrundlage (Bebauungsplan) soll das Gebiet durch schrittweise Beseitigung der städtebaulichen Mißstände und Unzulänglichkeiten zu einem Standort entwickelt werden, der seiner herausragenden Bedeutung als „Visitenkarte" der Stadt entspricht.

Die jetzt vorhandenen baulichen Anlagen haben Bestandschutz. Der Bestandschutz garantiert, daß eine genehmigte Nutzung eines zulässigerweise errichteten Gebäudes oder einer Anlage weiter ausgeübt werden darf, auch wenn sich inzwischen die planungsrechtlichen Vorschriften geändert haben und das Vorhaben deshalb heute an dieser Stelle nicht mehr errichtet werden dürfte. Der Bestandschutz deckt Maßnahmen zur Funktionserhaltung der Gebäude. Erweiterungen oder Nutzungsänderungen in diesen Objekten läßt der Bestandschutz nur soweit zu, wie es zur Erhaltung der ursprünglich genehmigten Funktion dient.

# Teil B Festsetzungen, Kenndaten der Planung, Sonstiges

## 6. Erläuterung und Begründung der Festsetzungen im Bebauungsplan

### 6.1. Planungsrechtliche Festsetzungen

#### 6.1.1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 BauNVO)

Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. In dem durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Flächennutzungsplan ist die Fläche östlich des Bahnhofes im Bereich zwischen Fellertstraße und Pohlitzer Straße als *„gemischte Baufläche"* dargestellt. Die Festsetzung innerhalb des B-Planes Bahnhofsvorplatz als Mischgebiet (MI) entspricht dem Entwicklungsgebot des Baugesetzbuches.

Auf Grund der räumlichen und baulichen Gegebenheiten sowie der planerischen Zielsetzungen erfolgte eine Aufteilung in vier Baugebiete. MI 1 und MI 2 liegen nördlich der Bahnhofstraße, MI 3 und MI 4 befinden sich südlich der Bahnhofstraße. Das Baugebiet MI 2 ist nicht bebaut, MI 3 ist nur geringfügig bebaut, so dass diese Gebiete als eigenständige Baufelder gefasst wurden. Die Baugebiete MI 1 und MI 4 sind zum größten Teil bebaut und grenzen sich damit von den Baugebieten MI 2 und MI 3 ab.

Mischgebiete dienen nach § 6 BauNVO dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Die gewünschten Nutzungen, die dem typischen Charakter der Bahnhofsvorstadt entsprechen, sind Wohn- oder Dienstleistungsfunktionen sowie nicht störende Gewerbebetriebe.

Um die Wohnfunktion zu stärken und um Dienstleistungsunternehmen sowie nicht störende gewerbliche Betriebe anzusiedeln, insbesondere aber um die Attraktivität des Bahnhofsbereiches mit „gesunden" Lebens- und Arbeitsbedingungen zu steigern, sind gemäß § 1 (6) Nr. 1 BauNVO die in § 6 (2) Nr. 6, 7 und 8 BauNVO vorgesehenen Nutzungen *Tankstellen, Gartenbaubetriebe* und *Vergnügungsstätten* unzulässig.

Vergnügungsstätten sind, zur Vermeidung stadtplanerischer Qualitätsverluste, ausnahmsweise nur in Mi 2 und MI 3 zulässig. Diese Entwicklung ist nur bedingt erwünscht, da sie langfristig die Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur sowie das Erscheinungsbild des Bahnhofsvorplatzes negativ beeinflussen können.

#### 6.1.2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 (2) BauNVO)

Das städtebauliche Konzept sieht eine Steigerung der Bebauungsdichte und der Gebäudehöhen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zwischen Fellert- und Bahnhofstraße vor. Im Sinne einer intensiven Bebauung sowie einer städtebaulichen Verdichtung gegenüber dem Bahnhof soll ein städtischer Charakter entstehen.

Als Maß der baulichen Nutzung in Gestalt von Grundflächenzahl (GRZ), Geschoßflächenzahl (GFZ) und Zahl der Vollgeschosse wurde entsprechend den Eintragungen in die Planzeichnung festgesetzt:

Bereich Pohlitzer Straße, tlw. bis Bahnhofstraße
**MI 1** GRZ: 0,4 GFZ: 0,8 maximal zweigeschossig

Bereich an der Bahnhofstraße und Eisenbahnstraße
**MI 2** GRZ: 0,4 GFZ: 1,2 zwei- bis dreigeschossig

Bereich Eisenbahnstraße, Bahnhofstraße
**MI 3** GRZ: 0,4 GFZ: 1,2 zwei- bis dreigeschossig, zwingend dreigeschossig

Bereich zwischen Fellert- und Bahnhofstraße
**MI 4** GRZ: 0,3 GFZ: 0,9 ein- bis dreigeschossig.

Die Geschoßflächenzahl wird je nach Baugebiet differenziert festgesetzt und orientiert sich an der Grundflächenzahl, der zulässigen bzw. vorgeschriebenen Anzahl der Vollgeschosse sowie der Bauweise.

Die Zahl der zulässigen Vollgeschosse umgreift ein großes Spektrum. In MI 1, das den Übergang zwischen der Fürstenberger Bahnhofsvorstadt und dem Siedlungsgebiet um den Ahornweg darstellt, sind höchstens zwei Voll-

geschosse zulässig. Dies entspricht der bereits vorhandenen Bebauung, der Charakter der Pohlitzer Straße bleibt gewahrt.

In MI 2 ist eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung möglich, die in Anlehnung an das ehemalige Hotel Aufbau an der Ecke Bahnhofstraße / Eisenbahnstraße entstanden ist. Die zwingende Anlehnung der Baukörper an die Bahnhofstraße bzw. an die Eisenbahnstraße ergibt sich zum Teil aus der historischen Bebauung (ehemaliges Hotel Aufbau) und ist mit Hilfe von Baulinien geregelt. Die Ecke Eisenbahnstraße / Pohlitzer Straße bildet den Abschluss der Bahnhofsvorstadt in Richtung Westen. Aus diesem Grund ist nicht die vorhandene Geschossigkeit der Pohlitzer Straße aufgegriffen worden, vielmehr ist ein Gebäude mit mindestens zwei und höchstens drei Geschossen als städtebaulicher Akzent zu errichten.

In MI 3 Baufeld 1 in ist eine zwingende Dreigeschossigkeit festgesetzt worden, um gegenüber dem Bahnhof ein städtebaulich nahezu gleichwertiges Pendant zu schaffen. Zur Betonung der Bauflucht auf der Bahnhofstraße, die mit Ausnahme der zurückgesetzten „Villa Else" (Bahnhofstraße 113) regelmäßig verläuft, ist eine Baulinie festgesetzt worden. In den anderen Baufeldern des Baugebietes ist mindestens eine zwei- und höchstens eine dreigeschossige Bebauung vorgegeben. Die städtebauliche Dichte in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof wird durch die Größe der Gebäude nachdrücklich unterstützt.

In MI 4 ist der Übergang vom Bahnhofsbereich zur Bahnhofsvorstadt erkennbar. Die Gebäudehöhe im Bestand reduziert sich auf ein bis zwei Geschosse. Zur räumlichen Verdichtung sind im B-Plan ein bis drei geschossige Gebäude vorgesehen. Des Weiteren ist durch die Ausweisung von Baufeldern das Bauen in „zweiter Reihe" möglich. Dies ist bereits in Teilbereichen östlich des B-Plangebietes im Bestand vorhanden. Die vorhandenen Gebäude in der Bahnhofsvorstadt weisen eine wohn- oder gewerbliche Funktion in den zur Straße liegenden Gebäuden auf, im rückwärtigem Bereich sind eine Vielzahl an Nebengebäuden zu finden.

### 6.1.3. Bauweise, Stellung der baulichen Anlagen, überbaubare Grundstücksflächen
(§ 9 (1) Nr. 2 BauGB, § 22 (4) BauNVO, § 23 (1) und (3) BauNVO, § 89 BbgBO)

Bauweise, Stellung der baulichen Anlagen:
Im gesamten Plangebiet ist, mit einer Ausnahme, eine offenen Bauweise vorgeschrieben, so dass –abhängig vom Baugebiet- Einzel-, Doppel- oder Hausgruppen errichtet werden dürfen. Mit Ausnahme des Baufeldes 2 müssen die möglichen Längen der Baukörper geringer als 50,0 m sein. Für Baufeld 2 ist eine abweichende Bauweise festgelegt, die eine Überschreitung der nach § 22 (2) BauNVO vorgegebenen Länge von 50,0 m ermöglicht. Werden zwei Gebäude errichtet, so sind diese mit einer Mindestlänge von 14,0 m zu bauen. Da davon auszugehen ist, dass das Gebäude an der Bahnhofstraße 113 („Villa Else") erhalten bleibt, wird mit dieser Regelung sichergestellt, dass in Baufeld 2 ein von der Gebäudekubatur annähernd gleichwertiges Gebäude errichtet wird.

Gegenüber dem Bahnhof, in MI 3 (Baufeld 1), ist ein Gebäude von mindestens 30,0 m Länge und mindestens 10,0 m Breite vorgegeben. Diese Größenvorgabe sichert neben den festgesetzten 3 Geschossen den Bau eines großvolumigen Baukörpers, der den städtischen Charakter am Bahnhofsvorplatz unterstützt.

Mit den vorgegebenen Gebäudelängen in MI 3 Baufeld 1 und Baufeld 2 sowie der mindestens zweigeschossigen bzw. festgesetzten dreigeschossigen Höhe wird gewährleistet, dass große Baukörper dem Bahnhof gegenüber gestellt werden.

Für MI 3 (Baufeld 3) ist vorgegeben, dass ein Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand an die bereits vorhandene Brandwand angebaut werden muss. Mit dieser Festsetzung sowie der Zwei- bis Dreigeschossigkeit wird sichergestellt, dass ein städtebaulich attraktiver Auftakt der Bahnhofsvorstadt entsteht.

In MI 1 sind Einzel- und Doppelhäuser festgesetzt, dies entspricht dem Charakter der bereits vorhandenen Gebäude auf der Pohlitzer Straße sowie dem angrenzenden Siedlungsgebiet.

überbaubare Grundstücksflächen:
Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen und Baulinien definiert. An der Fellertstraße bis zur Ecke der neu geführten Eisenbahnstraße (MI 3 u. MI 4) beträgt die Tiefe des Baufeldes 16,0 m, dies entspricht der Tiefe eines bereits vorhandenen Gebäudes im Plangebiet. Der Abstand der straßenzugewandten Baugrenze zur Verkehrsfläche beträgt 6,0 m, ein neu zu errichtendes Gebäude an der Ecke Fellertstraße / Eisenbahnstraße wird zur Fellertstraße mit einer Baulinie fixiert. Der bauliche Bestand wird mit dieser Festsetzung gesichert, neue Gebaude müssen sich an den bereits vorhandenen Gebäuden orientieren.

Auf der Ostseite der Eisenbahnstraße (MI 3) befinden sich zwei großflächige Baufelder, die versetzt zueinander liegen. Das Baufeld 1 greift zur Bahnhofstraße die vorhandene Bauflucht auf, die mit einer Baulinie festgelegt ist. Der Abstand zur Verkehrsfläche in der Bahnhofstraße beträgt 5,0 m.

Nebenanlagen sind in MI 3 aus gestalterischen Gründen nur bedingt zulässig, die Nutzungsfunktionen konzentrieren sich auf das Hauptgebäude. Um die städtebauliche Attraktivität sicher zu stellen sind in MI 3 mehrere öffentliche und private Nebenanlagen ausgeschlossen. Dies sind Behälter für Wertstoffe und Abfall, Wäschetrockenplätze, Gewächshäuser, Kleintierställe und Volieren sowie kleine, Nebenzwecken dienende Gebäude.

Das Baufeld 2 (MI 3) orientiert sich zur Bahnhofstraße an dem vorhandenen Baukörper (Bahnhofstraße 113). Die zurückgesetzte Bauflucht, die den herrschaftlichen Chrakter der „Villa Else" dokumentiert, wird durch eine Baulinie gefasst.

Auf der südlichen Seite der Bahnhofstraße (Baufeld 4) beträgt die Tiefe des Baufeldes 13,0 m, sie orientiert sich ebenfalls am bereits vorhandenen Bestand. Zum Teil wurde das Baufeld 4 in den rückwärtigen Bereich erweitert, um weitere Verdichtungen zu ermöglichen. Der Abstand der vorderen Baugrenze zur Verkehrsfläche beträgt 5,0 m.

Die Baufelder des MI 2, auf der Nordseite der Bahnhofstraße bzw. der Ostseite der Eisenbahnstraße gelegen, sind Grundstücksbezogen individuell geregelt. Das Baufeld an der Ecke Bahnhofstraße / Eisenbahnstraße greift in den Abmaßungen die Form des ehemaligen Hotel Aufbau wieder auf. Die Außenkanten zu den Straßenseiten wurden aus diesem bauhistorischen Grund mit Baulinien festgesetzt. Die Bauflucht wurde ebenfalls dem Hotel Aufbau angepaßt, der Abstand zur Bahnhofstraße beträgt 3,0 m.

Das bislang unbebaute Baufeld an der Bahnhofstraße (gegenüber der „Villa Else", Bahnhofstraße 113) wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen Bauflucht in das Grundstück eingefügt, die Tiefe des Baufeldes beträgt 16,0 m. Es ist der Bau mehrerer Gebäudes möglich, die sich jedoch an die Bauflucht der Bahnhofstraße anpassen müssen, diese Bauflucht ist mit einer Baulinie fixiert worden.

Unterhalb der Erdoberfläche, insbesondere zur Schaffung einer ausreichenden Zahl an Stellplätzen, dürfen die Baugrenzen in MI 2 und MI 3 um 5,0 m überschritten werden. Es wird somit die Möglichkeit geschaffen, großräumige Tiefgaragen anzulegen.

### 6.1.4. **Immissionsschutz** (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Da sich im Rahmen der Untersuchung der Immissionsbelastungen Überschreitungen der Orientierungswerte durch den motorisierten Individualverkehr als auch durch den Schienenverkehr ergeben haben, sind zur Sicherung der Wohn- und Arbeitsqualität Festsetzungen zur maximalen Schallbelastung an den Gebäudefassaden festgelegt worden (resultierendens Schalldämm-Maß).

Da die Straße „A" (Eisenbahnstraße) einschließlich des Straßenbelages in ihrer Gesamtheit erneuert wird, sind die Orientierungswerte strenger gefaßt, als an den Straßen „B" und „C", bei denen keine vollständige Erneuerung geplant ist. Der Neubau bzw. die Verlagerung der Straße „A" setzt einen lärmarmen Belag voraus, die Grundlage zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm werden damit geschaffen.

### 6.1.5. **Garagen und Stellplätze** (§ 9 (1) Nr. 2, 4, 22 BauGB)

In MI 1 und in MI 4 regelt die Gestaltungssatzung für den Ortsteil Fürstenberg die Anlage bzw. das Aussehen von Stellplätzen und Garagen. Stellplätze sind vorrangig in den rückwärtigen Grundstücksbereichen unterzubringen, Garagen sind nur in den rückwärtigen Grundstücksbereichen zulässig. Um ein einheitliches Ortsbild zu erzielen sind Garagen auf das Erscheinungsbild (Material und Farbgebung) der sie umgebenden Gebäude abzustimmen.

In den Baugebieten MI 2 und MI 3 sind Garagen und Carports unzulässig, in das Hauptgebäude integrierte Garagen sind zulässig. Mit dieser Festsetzung wird der städtebauliche Eindruck der Hauptgebäude im unmittelbaren Bahnhofsbereich gestärkt. Eine „Zerstückelung" der Grundstücke mit Garagen und Carports wird vermieden.

Um großflächige Bodenversiegelungen zu vermeiden, ist als Belag für Stellplatzflächen ein Teilversickerungsfähiges Material, z. B. groß- und offenfugiges Pflaster, zu wählen. Ein Versiegelungsgrad ist nicht festgesetzt, da dem Grundstückseigentümer überlassen bleibt, wie er das Niederschlagswasser versickert.

### 6.1.6. Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (§ 9 (1) Nr. 11 BauGB)

allgemein:
Ein wesentlicher Schwerpunkt des *Bebauungsplanes Bahnhofsvorplatz* ist die Neugestaltung der Verkehrsflächen im Bereich der Eisenbahnstraße sowie in den Einmündungsbereichen der Fellertstraße, Bahnhofstraße und Pohlitzer Straße.

Die gewünschte Qualität des Verkehrsablaufes im Bereich des Bahnhofs (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) soll sich an der straßenräumlichen Situation und der Nutzungsvielfalt eines Bahnhofsbereiches orientieren. Insbesondere die Umsteige- und Wegebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern werden durch das vorliegende Konzept intensiv verbessert.

Die erwünschte Aufenthaltsqualität für Fußgänger und die Erhöhung der Attraktivität des Bahnhofsumfeldes ist durch entsprechende verkehrsplanerische sowie gestalterische Maßnahmen zu erreichen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV):
Mit Blick auf die Grundlage des Nutzungskonzeptes des Verkehrsraumes im Bereich Bahnhofsvorplatz wird die Trasse der Eisenbahnstraße in östliche Richtung verschoben bzw. verschwenkt und bildet nunmehr im südlichen Plangebiet eine nicht versetzte Kreuzung und somit einen verkehrstechnisch sicheren Knotenpunkt mit der Fellertstraße. Die verkehrsplanerischen Grundsätze der `Erkennbarkeit`, `Befahrbarkeit`, `Begreifbarkeit` und `Übersichtlichkeit` wird mit der Neugestaltung entsprochen. Die gewonnene Fläche vor und südlich des Bahnhofes wird als klassischer Bahnhofsvorplatz ausgebildet, der entsprechend seinem Charakter gestaltet wird.

Die Eisenbahnstraße wird zukünftig -im Gegensatz zum heutigen Zustand- in beide Richtungen befahrbar sein, so daß komplizierte Fahrbeziehungen bzw. Umwege zum Bahnhof über die Fellert-, Wilhelm und Bahnhofstraße entfallen. Dies wird zu einer Verkehrsentlastung auf den genannten Straßen bzw. der Bahnhofsvorstadt führen.

Die Fahrbahnbreite der neuen Eisenbahnstraße beträgt 6,50 m (2 × 3,25 m). Im Bereich des Kreuzungspunktes mit der Fellertstraße wird die Fahrbahn auf 9,0 m inklusive Linksabbiegemöglichkeit aufgeweitet, um einen ordentlichen Verkehrsablauf bei geschlossenen Schranken und den dadurch verursachten Rückstau von Kraftfahrzeugen zu gewährleisten. Vor dem Bahnhof wird eine 3,0 m breite Bushaltestelle in den Querschnitt des Straßenraumes integriert, der nun insgesamt 9,5 m beträgt.

Die vorhandene Zufahrt zum Parkplatz an der Eisenbahnstraße, direkt neben dem Bahnübergang, wird geschlossen, um Konfliktsituationen im direkten Knotenpunktbereich zu vermeiden. Eine neue Einfahrt (mit leichtem Gefälle) wird dann in der Eisenbahnstraße (außerhalb des Plangebietes) neu geschaffen, so dass Kraftfahrer aus allen Richtungen der Stadt den Parkplatz gut erreichen können.

Es wird angestrebt, die Einmündungsbereiche der Bahnhofs- und Pohlitzer Straße entsprechend neu zu gestalten, um bessere Sichtbeziehungen für die Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Die Einschleifung der Pohlitzer Straße erfolgt unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes.

ruhender Verkehr, Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
Der ruhende Verkehr wird im öffentlichen Bereich auf den ausgewiesenen Parkflächen untergebracht. Nördlich des Bahnhofes sollen neue Stellflächen angeordnet werden, um nahgelegene PARK&RIDE Möglichkeiten zu schaffen. Dieser Stellplatz wird auch als Wendemöglichkeit für den nun in beide Fahrtrichtungen verlaufenden Verkehr auf der Eisenbahnstraße dienen, er muss daher zwei Zufahrten haben.

Am südlichen Parkplatz wird die vorhandene Zufahrt geschlossen und in die Eisenbahnstraße (außerhalb des Plangebietes) verlagert, um die Erreichbarkeit aus allen Fahrtrichtungen zu verbessern. Konfliktsituationen im direkten Knotenpunktbereich sowie Umwege im Rahmen des Parksuchverkehrs werden vermieden.

Der Gehweg auf der Ostseite der Eisenbahnstraße zwischen Fellert- und Bahnhofstraße besitzt eine Breite von 4,0 m. Die Integration von Stellplätzen (z. B. KISS&RIDE) oder evtl Behindertenstellplätzen ist, abhängig von der Anzahl der Grundstückszufahrten, möglich.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):
Attraktive Verknüpfungs- und Umsteigepunkt zwischen MIV und ÖPNV (incl. Taxi) werden durch möglichst kurze Wegeverbindungen geschaffen. Nach Abstimmung mit dem EPNV ist Platz für eine Endhaltestelle für zwei Busse im Bereich der Bahnhofstraße und eine Haltestelle für zwei weitere Busse vor dem Bahnhof geschaffen worden. Diese Kapazität entspricht den jetzigen und zukünftigen Bedürfnissen eines sinnvollen öffentlichen Personennahverkehrs.

Bushaltestellen dürfen laut Straßenverkehrsordnung von Kraftfahrern drei Minuten lang zum Halten genutzt werden, so dass auch gute KISS&RIDE Möglichkeiten vorhanden sind. Beim KISS&RIDE wird eine Person mit dem Fahrzeug zum Bahnhof gebracht und abgesetzt. Diese Person verabschiedet sich (KISS) und fährt (RIDE) mit dem Bus oder dem Zug weiter.

Die nördlich des Bahnhofes angelegte Fläche für den ruhenden Verkehr kann auch für die Neuanlage von Taxiständen genutzt werden. Kommt ein Kunde aus dem Bahnhof, so kann das Taxi vor den Haupteingang fahren, um den Passagier aufzunehmen.

*Radverkehr*
Der Bahnhof ist aus allen Teilen der Stadt mit dem Fahrrad sehr gut zu erreichen. Auf der Beeskower Straße sind neu angelegte Radverkehrsanlagen vorhanden, auf den anderen Straßen müssen Radfahrer im Mischverkehr zum Bahnhof gelangen.

Die Errichtung einer Stellplatzanlage für Fahrräder ist im nördlichen als auch im südlichen Bereich des Bahnhofes notwendig, die Flächen sind im B-Plan jedoch nicht separat ausgewiesen. Da im unmittelbaren Bahnhofsbereich mit Langzeitparkern gerechnet werden muss, sind als Fahrradständer laut Festsetzung ausschließlich Anlehnbügel zu verwenden, die das Anschließen des Rahmens und mindestens eines Laufrades ermöglichen. Diese Festsetzung wurde aus Sicherheitsgründen (Fahrraddiebstahl) und zur Verbesserung der BIKE&RIDE Bedingungen getroffen.

Fußläufiger Verkehr, Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
Der fußläufige Verkehr erfolgt über straßenbegleitende Gehwege. Eine deutliche Attraktivitätssteigerung für Fußgänger ergibt sich aus der Anlage eines klassischen Platzes südlich des Bahnhofes, der zum Aufenthalt einlädt. Dieser Platz entsteht durch die Neugestaltung der Eisenbahnstraße, die in Richtung Osten verlagert wird.

Vor dem Bahnhof entsteht eine 8,5 m bis 9,0 m breite Fläche für Fußgänger, die zum einen die Erreichbarkeit des Bahnhofes verbessert und gleichzeitig als Wartefläche für die Kunden des EPNV dient. Auch die fußläufige Anbindung der nördlich des Bahnhofes anzulegenden Parkplatzflächen wird verbessert.

Die größte Gehwegbreite mit 4,0 m ist auf der Ostseite der Eisenbahnstraße (MI 3) zu finden, hier sind Bäume und ggf. Stellplätze in den Querschnitt zu integrieren. Der Gehweg mündet vor Baufeld 1 an der Ecke Bahnhofstraße auf einer Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung, die Fußgängern in Verbindung mit einem Neuen Gebäude als Aufenthaltsfläche (z. B. für ein Straßencafe) dient.

Zwischen Bahnhofstraße und Pohlitzer Straße ist auf der Ostseite der Eisenbahnstraße ein 2,0 m breiter Gehweg anzulegen. Die Gehwegbreiten auf der Fellert- (3,0 m), Bahnhof- (4,0 m) und Pohlitzer Straße (2,0 m) bleiben in ihren Abmaßungen erhalten. Auf der Fellertstraße ist eine einseitige Baumreihe auf der Nordseite in den Querschnitt des Gehweges integriert, auf der Bahnhofstraße sind im Bestand Baumreihen auf beiden Straßenseiten zu finden.

### 6.1.7. **Flächen für die Entsorgung** (§ 9 (1) Nr. 14 BauGB)

Außerhalb des B-Plangebietes sind am Parkplatz an der Eisenbahnstraße mehrere Wertstoffcontainer aufgestellt worden. Die Lage ist sehr verkehrsgünstig, so dass dieser Standort auch von Bewohnern aus anderen Teilen der Stadt angefahren wird. Konflikte ergeben sich städtebaulich, da der Standort am Rand des Denkmalschutzbereiches bzw. der Gestaltungssatzung liegt. Die Sichtdreiecke der neuen Zufahrt zum Parkplatz werden durch die Wertstoffcontainer beeinträchtigt.

## 6.2. Grünordnerische Festsetzungen

<u>wichtiger Hinweis:</u>

**Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um ein Gebiet, dessen Flächen zum einen nach § 34 BauGB bebaubar wären, zum anderen ist das Plangebiet ehemals nahezu vollständig bebaut gewesen. Entsprechend § 1 a des Baugesetzbuches ist *„ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren“*. Auf Grund dieser Tatsache wird auf die Aufstellung eines Grünordnungsplanes verzichtet. Die grünordnerischen Maßnahmen sind nicht aus einem Grünordnungsplan übernommen worden.**

### 6.2.1. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB i. V. m. § 31 BbgNatSchG)

Die Festsetzungen dienen insbesondere der Realisierung von Minderungs-, Ausgleichs-, und Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft. Innerhalb des Bebauungsplangebietes Bahnhofsvorplatz ist von einer hohen Flächenversiegelung im Rahmen der Erschließungs- und Baumaßnahmen auszugehen. Dieser hohe Versiegelungsgrad, der zur Sicherung bahnhofsfunktionstypischer Nutzungen notwendig ist, kann nur geringfügig ausgeglichen werden. Zur Reduzierung von Flächenversiegelungen ist für Stellplätze lediglich eine Teilversiegelung zulässig.

### 6.2.2. Anpflanzung und Bindung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)

Die Baumreihen in der Fellert- und in der Bahnhofstraße sind zu erhalten und durch Pflanzung von 4 Bäumen zu ergänzen. Das Erscheinungsbild dieser beiden Straßen wird seit vielen Jahrzehnten durch diese Baumreihen geprägt. Sie sind neben ihrem ökologischen Wert auch ortsbildprägend für die Bahnhofsvorstadt von Fürstenberg (Oder).

Auf der neu angelegten Eisenbahnstraße werden die Baumreihen der Bahnhof- sowie der Fellertstraße sinnvoll durch die Anpflanzung von 11 Bäumen fortgeführt. Vorhandene Bäume dürfen bei der Neupflanzung berücksichtigt werden. Mit dieser Festsetzung erfolgt eine ökologische und stadtgestalterische Aufwertung im direkten Bahnhofsbereich.

Grundsätzlich sind für die im Bebauungsplan festgesetzten Anpflanzungen die in der Pflanzliste benannten Gehölzarten zu verwenden. Die Pflanzliste umfaßt vorwiegend einheimische, standortgerechte Gehölzarten, die auf die Zielsetzungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege abgestimmt sind. Die Anpflanzung von standortgerechten Gehölzarten mindert den trennenden Effekt der Bebauung für Vögel und Insekten und verbessert das Kleinklima.

Innerhalb des Plangebietes sind punktuell wertvolle vorhandene Bäume für den Erhalt festgesetzt worden. Insbesondere auf dem Flurstück 898 (Stand des Liegenschaftskatasters: Juli 1999) befindet sich eine Baumgruppe mit 10 erhaltenswerten Bäumen, zwei weitere geschützte Bäume sind an der Ecke Eisenbahnstraße, Pohlitzerstraße zu finden. Drei Einzelbäume sind im rückwärtigen Bereich an der Fellertstraße mit einer Erhaltungsbindung versehen worden.

Da auf der nördlich des Bahnhofes gelegenen Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung mit einer Bodenversiegelung im Rahmen des Stellplatzneubaus gerechnet werden muss, ist als Ausgleichsmaßnahme je 4 sichtbarer Stellplätze ein Baum gemäß Pflanzliste zu pflanzen. Auch bei der Errichtung von Stellplätzen auf Privatflächen ist mit Flächenversiegelungen zu rechnen, die ausgeglichen werden müssen.

Für Bäume mit mehr als 30,0 cm Stammumfang, die sich innerhalb der als Baufelder ausgewiesenen Flächen befinden und gefällt werden müssen, sind entsprechende Ersatzpflanzungen zu leisten. Bäume mit 30,0 cm bis 60,0 cm Stammumfang sind im Verhältnis 1:2 auszugleichen, je weitere angefangene 30,0 cm Stammumfang ist ein weiterer Baum zu pflanzen.

## 6.3. Nachrichtliche Übernahme von nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen sowie von Denkmälern nach Landesrecht (§ 9 (6) BauGB)

Denkmäler sowie nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen sind in den Bebauungsplan zu übernehmen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind.

Für den Ortskern Fürstenberg (Oder) sowie die Bahnhofsvorstadt hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eisenhüttenstadt durch ihren Beschluss vom 13.06.01 die Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Fürstenberg (Oder) erlassen, die im Amtsblatt für die Stadt Eisenhüttenstadt Nr. 07/2001 bekanntgemacht und rückwirkend zum 02.08.96 in Kraft gesetzt wurde.

Innerhalb der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Fürstenberg (Oder) ist ist der Bahnhof Eisenhüttenstadt als Einzeldenkmal ausgewiesen. Der Bahnhof besteht aus einem Gebäudeensemle mehrerer Einzelgebäude, die zwischen 1848 und dem zweiten Weltkrieg entstanden sind.

Des Weiteren liegt das B-Plangebiet zum Teil innerhalb der Gestaltungssatzung Fürstenberg (Oder). Diese Satzung bezieht sich im wesentlichen auf die Gestaltung der Dächer, Fassaden, Werbeanlagen sowie der Außen- und technischen Anlagen. Da in MI 2 und MI 3 mit Ausnahme der „Villa Else" (Bahnhofstraße 113) Neubauten errichtet werden, ist bei der Erläuterung der bauordnungsrechtlichen Festsetzungen eine rechtlich eindeutige Regelung zum Umgang mit der Gestaltungssatzung getroffen worden.

Die Überplanung von Flächen die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG befinden, richtet sich nach bahninternen Richtlinien und Vorschriften, z. B. der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung. Auf Gund des stadtplanerischen Zusammenhanges zwischen Bahnhofsvorstadt, Bahnhof und Gleisanlagen mit Unterführungen, sind die Bahnanlagen mit in das Plangebiet des B-Planes Bahnhofsvorplatz aufgenommen worden. Die Flächen, die sich im Eigentum der DB AG befinden, sind aus den o. g. Gründen jedoch nur nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden.

Die Fläche westlich der Bahngleise an der Glashüttenstraße ist aus dem o. g. Grund aus dem Geltungsbereich des B-Planes herausgenommen worden. Funktional ist sie aber unmittelbar in ihrer Entwicklung mit dem Bahnhof sowie seinem Umfeld zu betrachten.

## 6.4. Bauordnungsrechtliche Festsetzungen im Bebauungsplan - Örtliche Bauvorschrift – (§ 9 (4) BauGB i.V.m. § 89 (1) Nr. 1 und (8) Nr. 3 BbgBO)

Gestaltungssatzung

Für den Ortskern Fürstenberg, den Bereich Kietz / Oderberge und die Bahnhofsvorstadt hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Eisenhüttenstadt durch ihren Beschluss vom 13.06.01 die Gestaltungssatzung Eisenhüttenstadt – Ortsteil Fürstenberg (Oder) rückwirkend zum 03.11.97 erlassen.

Der Geltungsbereich der *Gestaltungssatzung Eisenhüttenstadt – Ortsteil Fürstenberg (Oder)* betrifft innerhalb des *B-Plangebietes Bahnhofsvorplatz* die Baugebiete MI 1 bis MI 4 vollständig. Sämtliche Flächen des B-Planes östlich der Eisenbahnstraße liegen somit im Geltungsbereich.

Die *Gestaltungssatzung Eisenhüttenstadt – Ortsteil Fürstenberg (Oder)* ist ein umfassendes Regelwerk zur Gestaltung sowohl der Gebäude und baulichen Anlagen als auch von Außenanlagen, Freiflächen, Werbeanlagen, Warenautomaten und dergleichen. Da sich hinsichtlich des städtebaulichen Entwurfes des B-Planes und der Gestaltungssatzung deutliche Konflikte ergeben, ist eine planungsrechtlich genaue Abgrenzung der Flächen vorgenommen worden, auf denen die Gestaltungsatzung gilt bzw. nicht gilt. Die städtebaulichen Konflikte ergeben sich insbesondere aus der Integration neuer Gebäude, die in den Altbestand eingefügt werden sollen. Hier ist das Baugebieten MI 2 vollständig betroffen, da ausschließlich Neubauten errichtet werden. Das Baugebiet MI 3 ist teilweise betroffen, es befindet sich ein Altbau im Bestand. Ziel ist es, neue Gebäude in die Bahnhofsvorstadt städtebaulich zu integrieren, ohne das Gesamtbild negativ zu beeinträchtigen.

*wichtiger Hinweis:*
**Gemäß § 2 (3) der *Gestaltungssatzung Eisenhüttenstadt - Ortsteil Fürstenberg (Oder)* können *„Bebauungspläne als verbindliche Bauleitpläne nach eingehender Analyse für örtliche Teilbereiche gestalterische Festlegungen treffen, die von der Gestaltungssatzung abweichen, sofern dies die Eigenart ihres Gestaltungsbereiches erfordert“.***

**Von diesem Vorbehalt wird mit dem vorliegenden Bebauungsplan Gebrauch gemacht, da sich hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung des B-Planes und der Gestaltungssatzung Konflikte ergeben würden. Aus diesem Grund gelten innerhalb der Grenzen von MI 2 und MI 3 die Festsetzungen der *Gestaltungssatzung Eisenhüttenstadt - Ortsteil Fürstenberg (Oder)* nicht, an ihre Stelle treten die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes.**

**Im Baugebiet MI 2 werden ausschließlich Neubauten errichtet, im Baugebiet MI 3 befindet sich ein Altbau im Bestand. Ziel ist es, neue Gebäude in die Bahnhofsvorstadt städtebaulich zu integrieren, ohne das Gesamtbild negativ zu beeinträchtigen.**

*Abstandsflächen*
Die Abstandsflächen von Baufeld 1, Baufeld 2, Baufeld 3 und Baufeld 4 dürfen bis auf 0,5 H reduziert werden. Diese Festsetzung resultiert aus der Tatsache, dass die Fürstenberger Bahnhofsvorstadt ein sehr verdichtet bebautes und historisch gewachsenes Gebiet ist, in der die Abstandsflächen auf Grundlage der Brandenburgischen Bauordnung nicht eingehalten werden. Diese städtebauliche Eigenart der Bahnhofsvorstadt soll in den Neubaubereichen fortgeführt werden. Der städtebauliche Grundgedanke, im unmittelbaren Bahnhofsbereich zwei- bis dreigeschossige Gebäude zu errichten, bedarf eine Reduzierung der Abstandsflächen. Innerhalb des Plangebiets (Baufeld 4) ist ein historisch gewachsenes Beispiel zu finden, bei dem die Abstandsflächen nicht eingehalten werden. Dieses Beispiel ist prägend für den baulichen Bestand in der Bahnhofsvorstadt.

Die genannten Baufelder sind über die Fellert-, Eisenbahn- und Bahnhofstraße gut erschlossen, Brandschutz, Belichtung und Belüftung werden nicht negativ beeinträchtigt.

*Fassaden*
Bezüglich der Fassadengestaltung sind in Anlehnung an die Gestaltungssatzung für den Ortsteil Fürstenberg (Oder) mehrere wesentliche Festsetzungen getroffen worden. Sehr detaillierte Regelungen ergeben sich für MI 1 und für MI 4, in denen die Gestaltungssatzung gültig ist.

Um ein einheitliches städtebauliches Bild zu erzielen, ist in MI 2 und MI 3 eine bauliche Anlage einfarbig zu gestalten. Fassadenteile, die der Plastizität dienen, dürfen farblich abgesetzt werden. Die Gebäudefassaden sind, entsprechend dem historischen Charakter der Bahnhofsvorstadt, in Putz auszuführen. Um modernen architektonischen Ansprüchen gerecht zu werden, sind Fassadenverkleidungen bis zu einem Anteil von 50 % der Fassade zulässig. Festsetzungen zur Farbgebung sind in den genannten beiden Baugebieten nicht vorgegeben, auch hier soll der architektonische Freiraum möglichst groß gestaltet werden.

Hinsichtlich des Anbringens von Werbeanlagen sind die Festsetzungen der Gestaltungssatzung in ähnlicher Weise übernommen worden. Werbeanlagen sind auf der Hausfassade geschoßweise möglich, die Gestaltung und der Anbringungsort sind aufeinander abzustimmen. Das Anbringen von Auslegern ist auf das Erdgeschoß zu beschränken, die genannten Abmaßungen sind aus der Gestaltungssatzung übernommen worden.

Um die für die Bahnhofsvorstadt charakteristischen Symetrien bei der Anordnung von Fenstern, Toren und Türen zu erreichen, müssen diese in MI 2 und MI 3 auf vertikalen Achsen übereinander liegen.

*Einfriedungen*
Einfriedungen sind in MI 2 und MI 3 an den straßenzugewandten Seiten nicht zulässig. Das Konzept für den B-Plan Bahnhofsvorplatz sieht eine öffentliche Zugänglichkeit der Gebäude im unmittelbaren Bahnhofsbereich vor. In den unteren Etagen ist, entsprechend einer mischgebietstypischen Nutzung, die Ansiedlung von umfeldverträglichen Gewerbeeinrichtungen wünschenswert. Dieser notwendige bahnhofsstädtische Charakter soll nicht durch siedlungstypische Einzäunungen verhindert werden. Zur Grundstücksabgrenzung der straßenabgewandten Seiten sind Mauern, Holz- und Metallzäune sowie freiwachsende Hecken zulässig. Die Gestaltungssatzung regelt in MI 4 und zum Teil in MI 1 die Einfriedung von Grundstücken.

## 6.5. Hinweise

*Denkmalbereichssatzung*
Das Plangebiet liegt zum großen Teil innerhalb der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Fürstenberg (Oder). Mit der vorliegenden Satzung wird das äußere Erscheinungbild der Altstadt, des Kietzes und der Bahnhofsvorstadt gesichert und erhalten. Der Ortsteil Fürstenberg (Oder) ist ein einmaliges Ensemble, dessen Erhaltung im öffentlichen Interesse steht und dessen Erscheinungsbild bewahrenswert ist. Der Bahnhof der Stadt Eisenhüttenstadt ist als eingetragenes Einzeldenkmal innerhalb der Denkmalsatzung erfasst, diese Festsetzung wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan *„Bahnhofsvorplatz"* übernommen.

*Gestaltungssatzung*
Das das Plangebiet zum großen Teil innerhalb des Geltungsbereiches der Gestaltungssatzung des Ortsteiles Fürstenberg (Oder) liegt und welche planerischen Auswirkungen sich daraus ergeben, ist bereits ausführlich bei den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen (vgl. Kap. 6.3.) erläutert worden. Es soll insbesondere der bauliche Bestand gesichert und Neubauten sinnvoll in den Altbestand ergänzt werden.

kommunale Baumschutzsatzung
Die Fällung von Bäumen außerhalb der als Baufelder ausgewiesenen Flächen und die daraus resultierende Ersatzpflanzungen richten sich nach Maßgabe der kommunalen Baumschutzsatzung. Da mit diesem Instument ein ausführliches städtisches Regelungswerk vorhanden ist, das Ersatzpflanzungen nach dem ökologischen Wert eines zu fällenden Baumes ermittelt, wurden keine weiteren Festlegungen für Baumfällungen getroffen. Eine Ausnahme stellen zu fällende Bäume in Baufeldern auf Privatgrundstücken dar, da hier die Baumschutzsatzung nicht gilt. Für diese Fälle wurde eine separate Festsetzung getroffen, die bereits bei den grünordnerischen Festsetzungen (vgl. Kap. 6.1.7.) erläutert wurde.

*Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln*
Aus ökologischen Gründen ist der Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln zu minimieren. Erstens entsteht eine Gefährdung für das Grundwasser, zweitens soll der vohandene Naturhaushalt nicht beeinträchtigt werden.

*Alleeschutz*
Die Allee in der Bahnhofstraße unterliegt dem gesetzlichen Schutz nach § 31 des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes. Baumfällungen, z. B. im Rahmen der Schaffung einer neuen Zufahrt, sind mit der Unteren Naturschutzbehörde zu klären.

*Immissionsschutz*
Es konnte nachgewiesen werden, dass eine leichte Überschreitung der Orientierungswerte für Verkehrslärm im Plangebiet auftritt. Zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sind Schalldämm-Maße definiert worden, deren Einhaltung über die DIN 4109 *„Schallschutz im Hochbau"* im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen ist.

Zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen wird darauf hingewiesen, dass die Schlafräume zur straßenabgewandten Seite anzulegen sind. Der Grund für diesen Hinweis liegt insbesondere in der Überschreitung der Nachtwerte für den Straßen- und Schienenlärm.

*Niederschlagswasser*
Anfallendes Niederschlagswasser in den Baugebieten MI 1, Mi 2, Mi 3 und MI 4 ist auf den Grundstücken zu versickern oder als Brauchwasser zu verwenden, dies entspricht der Entwässerungssatzung des TAZV *„Oderaue"*. Flächen auf denen belastetes Niederschlagswasser anfallen kann, z. B. auf Parkplätzen, ist über geeignete Reinigungsvorrichtungen zu entwässern. Mit diesem Hinweis soll zum einen sichergestellt werden, dass belastetes Niederschlagswasser nicht in das Grundwasser gelangen kann, zu anderen wird Regenwasser dort versickert, wo es niederfällt.

## 7. Kenndaten der Planung

### Städtebauliche Werte

Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 3,77 ha. Der Bestand und die neu ausgewiesenen Flächen wurden planimetrisch auf der Grundlage der vorliegenden Fassung des Bebauungsplanes im Maßstab 1:1.000 ermittelt. Folgende Kenndaten, entsprechend der Flächennutzung, liegen vor:

| **Flächennutzung Bebauungsplan Bahnhofsvorplatz Nr. 02 - 02 / 93** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| **Planung** | | | | |
| | Gesamtfläche (qm) | Fläche Baufelder (qm) | sonst. bebaub. Fläche (qm) | |
| MI 1 | 3700,00 | 2016,00 | 1684,00 | |
| MI 2 | 5020,00 | 2382,00 | 2638,00 | |
| MI 3 | 3699,50 | 1569,00 | 2130,50 | |
| MI 4 | 5634,00 | 2354,00 | 3280,00 | |
| Flst. 273/1 | | | 340,00 | |
| Summe (qm) | **18393,50** | 8321,00 | 10072,50 | |
| | | | | |
| Eisenbahnflächen | **9320,00** | | | |
| | | | | |
| | | Fußgänger | Parken (in qm) | Straßen |
| Verkehrsfläche | **9950,00** | 2140,00 | 1090,00 | 6720,00 |
| | | | | |
| | | | | |
| Summe (in qm) | **37663,50** | | | |

## 8. Planungsrechtliche Grundlagen

**Baugesetzbuch (BauGB)**
In der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, ber. BGBl. 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch das vom 02.08.2001 (BGBl. I S. 2013)

**Baunutzungsverordnung (BauNVO)**
In der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22.04.93 (BGBL I S. 466)

**Planzeichenverordnung (PlanzV 90)**
In der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)

**Brandenburgische Bauordnung (BbgBO)**
In der Fassung der Bekanntmachung vom 25.03.1998 (GVBl. Bbg I)

**Brandenburgisches Naturschutzgesetz (BbgNatSchG)**
vom 25.06.1992 (GVBl. I Nr. 13 vom 29.06.1992), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 18.12.97 (GVBl. I, S. 124)

## 9. Literatur

SCHNEIDER, JOCHEN (1997): Das Bahnhofsprogramm Brandenburg: Aufwertung von Regionalbahnhöfen in einem Flächenland. In: Standort, Zeitschrift für angewandte Geographie Nr. 2/97. (Hrsg.) Deutscher Verband für angewandte Geographie. Bonn.

MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR (MSWV) (1995): Entwicklung von Bahnhofsumfeldern, Investieren in die Zu(g)kunft. (Hrsg.) Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg. Schriftenreihe Heft 16. Potsdam.

MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR (MSWV) (HRSG.) (1996): Schienenpersonennahverkehr: Information zur Regionalisierung der Bahn im Land Brandenburg. Potsdam.

## 10. Förmlicher Verfahrensablauf Bebauungsplan Nr. 02-02/93 „Bahnhofsvorplatz“

1. Aufstellungsbeschluß mit Protokollauszug und Veröffentlichung ..... 23.09.92
   - -Aufstellungsbeschluß (§ 2 Abs. 1 BauGB) ..... Bau- und Wirtschaftsförderungsausschuß (angenommen) ..... 19.08.92
   - ..... Haupt- u. Finanzausschuß (angenommen) ..... 26.08.92
   - -Protokollauszug ..... Stadtverordnetenversammlung vom ..... 23.09.92
   - -Veröffentlichung Aufstellungsbeschluss ..... Amtsblatt (Bekanntmachung vom OB unterschrieben am 17.12.92) ..... 02/1993

2. Anfrage nach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung (§ 1 Abs. 4 BauGB) ..... Schreiben der Stadt an das MUNR vom ..... 03.03.93
   - -Landkreis Oder-Spree ..... nicht angeschrieben
   - -Regionale Planungsstelle ..... nicht angeschrieben
   - -MUNR ..... Zwischenbescheid vom 26.03.93, Stellungn. bei TÖB-Bet.11.08.94 (Eing. 16.08.94)

3. Frühzeitige Bürgerbeteiligung ..... 18.10.93 bis 29.10.93 (§ 3 Abs.1 BauGB)
   - -Beschlussfassung SVV ..... 23.09.92
   - -Veröffentlichung ..... MOZ ..... 11.10.93
   - -Bürgerhinweise ..... 9 Hinweise eingegangen
   - -Eingangsbestätigung ..... Pohl Werbeatelier ..... 05.09.94

4. TÖB-Beteiligung.(§4 BauGB) ..... I. 15.07.94 bis 26.08.94 ..... II. 05.11.01 bis 14.12.01
   - -Ämterbeteiligung ..... I. 15.07.94 bis 26.08.94 ..... II. 27.06.01 – 20.07.01
   - -Beschlussfassung SVV ..... nicht gefasst
   - -Beteiligungsliste ..... I. vom 15.07.94 ..... II. vom 27.06.01
   - -Anschreiben ..... II. vom 02.11.01
   - -Stellungnahmen ..... 64 rausgeschickt, 49 eingegangen (1 x Bedenken) ..... 15 TÖB`s = keine Reaktion
   - -Auswertung ..... durchgeführt bis ..... 01.05.02

5. Nachbargemeindliche Abstimmung der Bauleitpl. (§ 2 Abs. 2 BauGB) ..... I.15.07.94 bis 26.08.94 ..... II. 05.11.01 bis 14.12.01
   - -Beteiligungsliste ..... I. vom 15.07.94 ..... II. vom 27.06.01
   - -Anschreiben ..... II. vom 02.11.01
   - -Stellungnahmen (II. TÖB-Beteiligung) ..... 3 rausgeschickt, 2 eingegangen (keine Bedenken) ..... 1 Gemeinde = keine Reaktion
   - -Auswertung ..... durchgeführt bis ..... 01.05.02

6. Bürgerbeteiligung (§ 3 Abs. 2 BauGB) ..... 14.10.2002 bis 22.11.2002
   - -Beschlussfassung SVV ..... BUA 13.06.02; HA 26.06.02 ..... SVV am 04.09.02
   - -Information der TÖB`s ..... am 14.10.02
   - -Veröffentlichung (§ 3 Abs. 2 BauGB) ..... Aushang 01.10.02-25.11.02; Amtsblatt Nr. 06/2002 vom ..... 04.10.2002
   - -Anregungen und Bedenken ..... 02.12.2002 u. 03.12.2002 ..... 2 eingegangen
   - -Eingangsbestätigung ..... erstellt am 17.12.02
   - -Auswertung ..... bis Mai 2003

7. Abwägung (§ 1 Abs. 6 BauGB) ..... BUA 26.06.03, HA 02.07.03 ..... SVV am 03.09.2003
   - -Abwägungsvorschlag ..... erstellt bis ..... 13.05.2003
   - -Abwägungsbeschluss (mit Protokoll) ..... gefasst am ..... 03.09.2003
   - -Information der TÖB's u. Bürger über Abwägungsbeschluss ..... Schreiben vom ..... 24.10.2003

8. Satzung (§ 10 BauGB) ..... BUA 26.06.03, HA 02.07.03 ..... SVV am 03.09.2003
   - -Satzungsvorlage (Plan mit Begründung) ..... erstellt bis ..... 13.05.2003
   - -Satzungsbeschluss (mit Protokoll) ..... gefasst am ..... 03.09.2003
   - -Satzungsänderungsbeschluss (mit Protokoll) ..... BUA 07.09.04, HA 15.09.04 ..... SVV am 28.09.2004

9. Plananzeige u. Inkrafttreten
   - -Schreiben an LOS (§ 10 BauGB) ..... 25.06.04
   - -Stellungnahme LOS ..... Zwischenbescheid LOS 30.06.04, 26.07.2004 ..... 01.11.2004
   - -Ortsübliche Bekanntmachung (§ 10 BauGB) ..... Amtsblatt Jahrgang 14 Nr. 20/2004 ..... vom 17.12.2004

10. Ergänzende Satzungen und Beschlüsse ..... BUA 13.06.02; HA 26.06.02 ..... SVV am 04.09.02
    (Änderung räumlicher Geltungsbereich)