

Ergebnisbericht:  
**zum Teilraumkonzept im Rahmen des  
Förderprogrammes „Soziale Stadt“  
für den Bereich vom Bahnhof bis zur  
‘Theodor-Fontane-Straße’  
im Gebiet „Luchgraben“**

Stadt Beeskow



Eigene Darstellung

Oktober 2018

**Auftraggeberin:**

Stadt Beeskow  
Berliner Straße 30  
15848 Beeskow



**Ansprechpartner:**

Kerstin Müller  
(Bereich: Stadtsanierungsbüro, Altstadtmanagerin)

Kerstin Bartelt  
(Stellvertretende Bürgermeisterin und Leiterin Bau-/Ordnungsamt)

**Auftragnehmer:**

**Büro für Stadtplanung, -forschung, -erneuerung (PFE)**  
Oranienplatz 5  
10999 Berlin



Tel.: 030/6141071  
info@pfe-berlin.de  
www.pfe-berlin.de

**Bearbeitung:** Michael Gade (Büro PFE)  
Hans-Jürgen Hempel (Büro PFE)

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

## 1 INHALT

<b>1</b>	<b>Inhalt .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Zielsetzung und Ablauf des Teilraumkonzeptes .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Städtebauliche Grundlagenermittlung sowie deren Bewertung einschließlich der räumlich-funktionalen Verflechtungen des Plangebietes mit der Umgebung.....</b>	<b>5</b>
3.1	Stadträumliche Einbindung des Plangebietes .....	5
3.1.1	Siedlungsstrukturelle Lage innerhalb der Stadt.....	5
3.1.2	Ortshistorische Einordnung .....	6
3.1.3	Verkehrliche Erschließung / Erreichbarkeit .....	7
3.1.4	Bebauungen und Nutzungen in der näheren Umgebung.....	10
3.1.5	Siedlungsstruktur und Ortsbild .....	10
3.1.6	Überschwemmungsgebiet des „Luchgrabens“ .....	11
3.1.7	Emissionsquellen im Umkreis .....	12
3.2	Bestandssituation Bebauungen und Nutzungen im Plangebiet .....	13
3.2.1	Bebauungssituation .....	13
3.2.2	aktuelle Flächennutzungen.....	14
3.2.3	Eigentumsverhältnisse.....	14
3.2.4	Topographische Situation - Höhenverhältnisse.....	16
3.2.5	Die stadttechnischen Ver- und Entsorgungsmedien .....	17
3.2.6	Vegetation.....	18
3.3	Abgrenzung des Plangebietes.....	19
3.4	Planungsvorgaben für das Plangebiet .....	20
3.4.1	Bisherige Planungen für das Gebiet „Luchgraben“ – Stadtumbau, INSEK, IEK & Kitaneubau - Festlegungen, Leitlinien, Ziele und Maßnahmen .....	20
3.4.2	Darstellungen des aktuellen Flächennutzungsplans (Entwurf, Mai 2009) .....	24
3.4.3	Verbindliche Bauleitplanung und Satzungen.....	24
3.5	Städtebauliche Bewertung der Potenziale des Plangebietes bzw. seiner Teilflächen sowie der Verflechtungen mit dem Stadtraum .....	26
3.5.1	Räumliche Handlungsfelder.....	26
3.5.2	Entwicklungspotenziale und Entwicklungschancen .....	32
<b>4</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung.....</b>	<b>34</b>
<b>5</b>	<b>Ableitung von städtebaulichen Zielen und Planungsvorgaben zur nutzungsstrukturellen und baulichen (Neu-)Ordnung der Teilflächen .....</b>	<b>36</b>
<b>6</b>	<b>Teilräumliches (städtebauliches) Entwicklungskonzept .....</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>46</b>
<b>8</b>	<b>Kartenanhang .....</b>	<b>47</b>

## 2 ZIELZETZUNG UND ABLAUF DES TEILRAUMKONZEPTES

Die Stadt Beeskow hat für das rund 30 Hektar (ha) große Gebiet „Luchgraben“ im Rahmen des Förderprogrammes ein integriertes Entwicklungskonzept (IEK Luchgraben) erstellt und wurde auf dessen Grundlage in das Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung „Soziale Stadt“ aufgenommen. Einen Teilbereich davon bildet das im vorliegenden Ergebnisbericht untersuchte Plangebiet für das Teilraumkonzept zwischen Bahnhof und 'Theodor-Fontane-Straße'. Der Umriss des auftraggeberseitig vorgegebenen Plangebietes umfasst ca. 6 ha. Der Bereich befindet sich in zentraler Lage zwischen dem Beeskower Bahnhof und dem historischen Stadtkern von Beeskow.

Wesentliche Aufgabe des Teilraumkonzeptes sind Maßnahmen zur Aufwertung des unmittelbaren Wohnumfeldes der beiden Wohnblöcke, die Aufwertung oder ggfs. Neuanlage des Spielplatzes und eine attraktive und kindgerechte Zuwegung vom Busbahnhof (Lage am Bahnhof mit Übergang zur Regionalbahn) zur Grundschule und zum Kitastandort mit einer Brücke über den Luchgraben. Außerdem sollen Wegeführungen entlang des „Luchgrabens“ ergänzt werden. Besonders zu beachten sind bei der Konzepterstellung mögliche Restriktionen bzw. Anforderungen, die sich aus dem vorhandenen Überschwemmungsgebiet des „Luchgrabens“ und dem Umgang mit dem Garagenkomplex resultieren.

Während der Bearbeitung des Teilraumkonzeptes gab es mehrere Abstimmungen mit der Stadt Beeskow und der Nahverkehrsgesellschaft Busverkehr Oder-Spree GmbH. Daneben wurden Begehungen und eine Bürgerbeteiligung mit einer öffentlichen Vorstellung der Zwischenergebnisse durchgeführt.

Im Laufe des Bearbeitungsprozesses sind durch die Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes neue Zielsetzungen für den Bahnhofsblock erarbeitet worden, denen zufolge der Wohnblock nunmehr abgebrochen und durch einen kleineren, den heutigen Anforderungen des Wohnungsmarktes angepassten Wohnungsneubau ersetzt werden soll. Nach Erarbeitung von Bebauungskonzepten ist in Abstimmung mit der Stadt Beeskow eine Vorzugsvariante entwickelt worden, die nachträglich in den Abschlussbericht eingearbeitet wurde.

### 3 STÄDTEBAULICHE GRUNDLAGENERMITTLUNG SOWIE DEREN BEWERTUNG EINSCHLIEßLICH DER RÄUMLICH-FUNKTIONALEN VERFLECHTUNGEN DES PLANGEBIETES MIT DER UMGEBUNG

#### 3.1 Stadträumliche Einbindung des Plangebietes

Abbildung 1: Städtebauliche Einordnung



Eigene Darstellung - Stadt Beeskow (Kommunale Geodaten)

##### 3.1.1 Siedlungsstrukturelle Lage innerhalb der Stadt

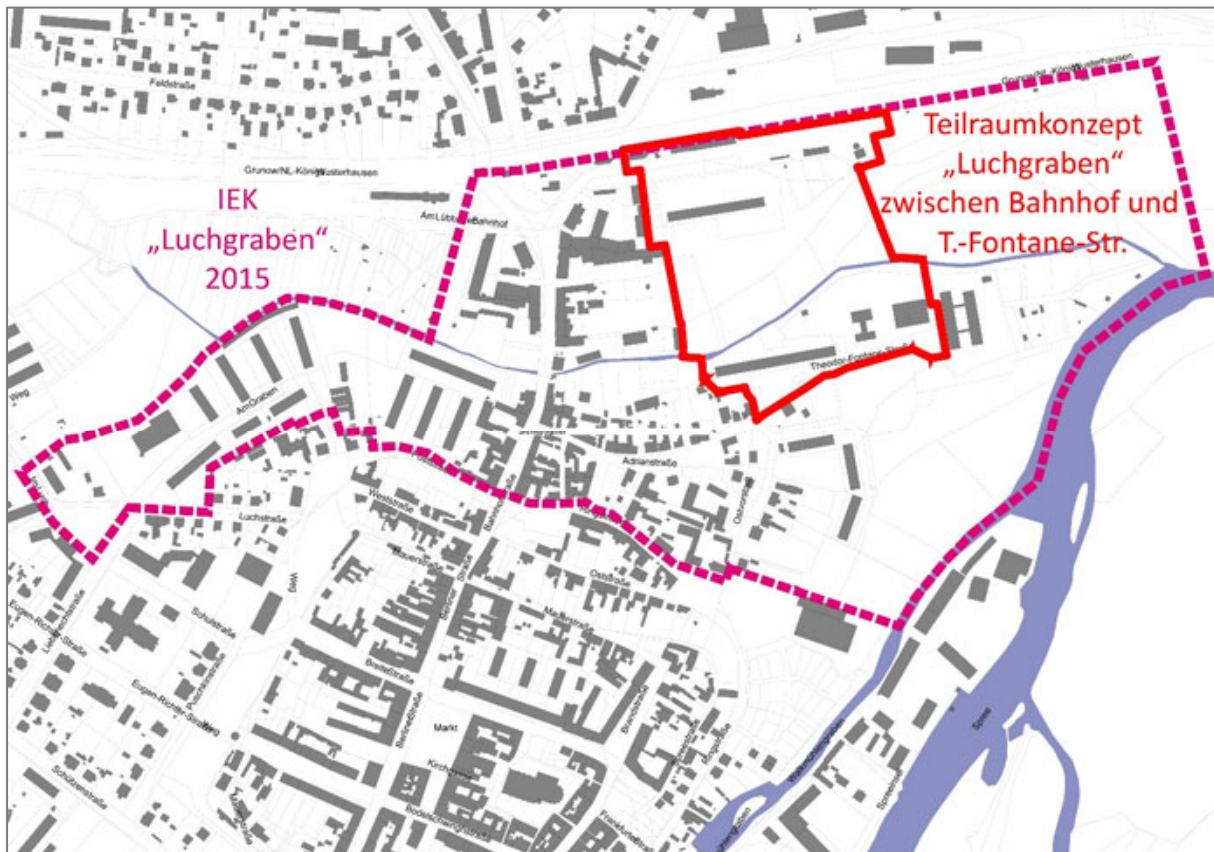
Die Stadt Beeskow liegt mit einer Gesamtfläche von rund 77 Quadratkilometer (km<sup>2</sup>) im Osten des Landes Brandenburgs. Sie ist Kreisstadt des Landkreises Oder-Spree und liegt in einer Entfernung von 80 km südöstlich von Berlin und 30 Kilometer (km) südwestlich von Frankfurt (Oder). In der Kreisstadt - Kernstadt und Ortsteile - leben 8.160 Einwohner<sup>1</sup>. Aufgrund der historischen Innenstadt mit Stadtmauer und der Burg sowie die Lage zur Spree hat Beeskow eine regionale und überregionale Bedeutung. Entlang der Stadtmauer ist die Altstadt teilweise durch einen Grüngürtel aus Wallanlagen, Spreepromenade und privaten Grünflächen umschlossen.

Das für die Studie untersuchte Teilraumgebiet im Bereich zwischen Bahnhof und 'Theodor-Fontane-Straße' befindet sich nördlich des historischen Stadtkerns in einer Entfernung von ca. 800 Meter (m) vom Marktplatz (vgl. hierzu Abbildung 1). Als Bestandteil des Entwicklungskonzeptgebietes „Luchgraben“ (ca. 30 ha), welches im Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung „Soziale Stadt“ aufgenommen wurde, weist das Teilraumgebiet eine Fläche von ca. 6 ha auf (vgl. hierzu Abbildung 2).

Im Norden wird es von den in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahngleisen, im Osten von landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen, im Süden von der 'Theodor-Fontane-Straße' und im Westen von gewerblich genutzten Flächen begrenzt.

<sup>1</sup> Melderegister Stadt Beeskow September 2017

Abbildung 2: Gebietskulissen des Integrierten Entwicklungskonzeptes (Magenta) und Teilraumkonzeptes (rot) „Luchgraben“



Eigene Darstellung – Quelle: IEK Luchgraben

### 3.1.2 Ortshistorische Einordnung

Ausgehend von der Beeskower Burg wurde die Stadt im 14. Jahrhundert planmäßig angelegt. Nach mehreren Stadtbränden im 16. und 17. Jahrhundert wurde sie als Garnisonsstadt wiederaufgebaut. Ihre wirtschaftliche Blütezeit erlebte sie im 19. Jahrhundert durch das Tuchmacher-, Leinenweber- und Brauerei-Gewerbe. Im Jahr 1888 erhielt sie mit der Eröffnung der Bahnstrecke nach Grunow einen Bahnhof. Später folgten die Strecken nach Königs Wusterhausen, Lübben und Bad Saarow, von denen die letzten Beiden in den 1990er Jahren stillgelegt worden sind.

Wie in Abbildung 3 ersichtlich, konzentrierte sich die ortshistorische Bebauung bis 1940 zunächst nur auf die ‚Ostvorstadt‘ und das ‚Adriansdorf‘. Die Anbindung an den Bahnhof Beeskow war ähnlich wie heute über eine Stichstraße gesichert. Ein weiterer Bahnhof befand sich östlich der Bahnhofsstraße. Die Bereiche nördlich und südlich des „Luchgrabens“ wurden als Retentionsflächen für den Hochwasserschutz genutzt. Erst mit der Bebauung des Fontane-Viertels in den 1970er und 1980er Jahren wurde das Plangebiet siedlungsstrukturell erschlossen. In den fünf neuen Wohnblöcken wurden fast 170 Wohnungen – vornehmlich 3- und 4-Raum Wohnungen – realisiert, was eine massive städtebauliche Veränderung und eine Verlagerung des Bevölkerungsschwerpunktes nach sich zog. Gleichzeitig wurden die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen am östlichen Rand der Siedlung errichtet.

Abbildung 3: Beeskow um 1941 (Karten des Deutschen Reiches Originalmaßstab 1:25 000)



Quelle: bb-viewer.geobasis-bb.de/ Zugriff: 21.11.2017

### 3.1.3 Verkehrliche Erschließung / Erreichbarkeit

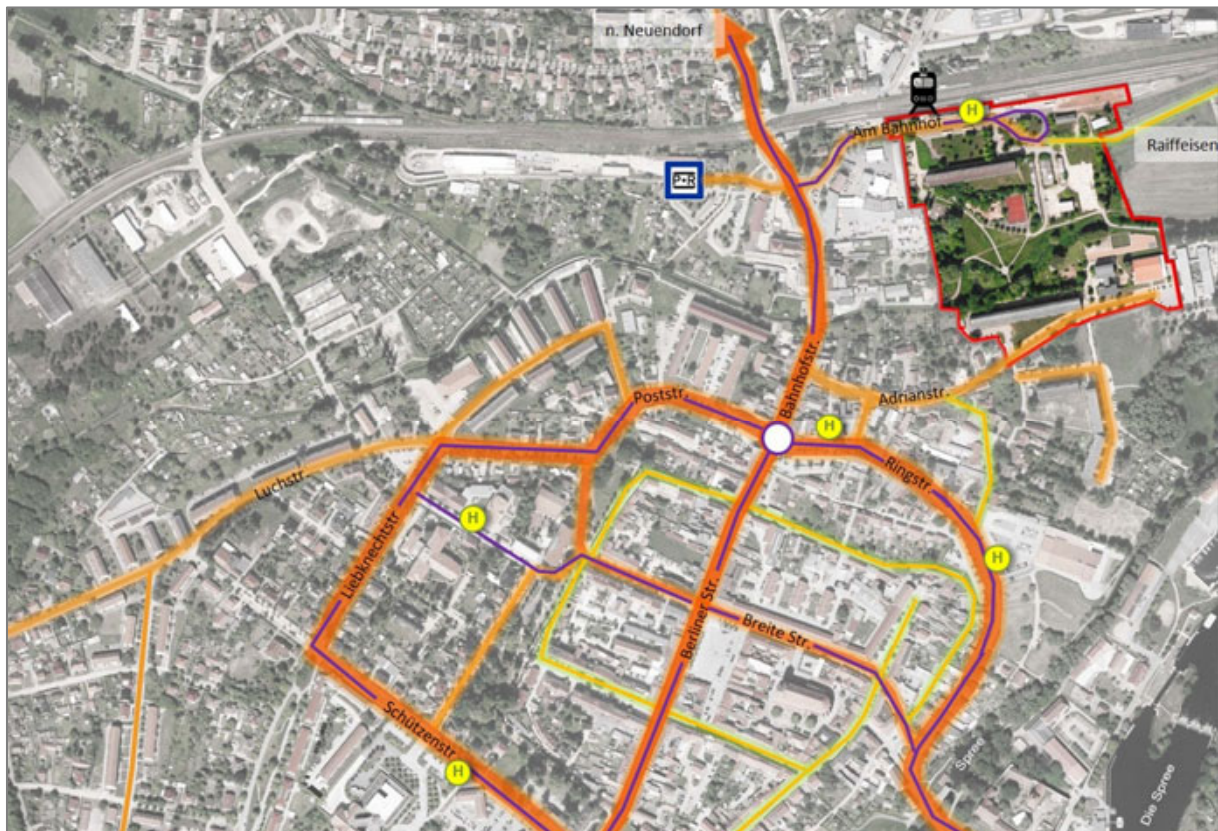
Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Straße 'Am Bahnhof' im Norden und über die 'Theodor-Fontane-Straße' im Süden, die von der 'Adrianstraße' abgeht. Innerhalb des Plangebietes sind beide Straßen nur über Fußwege miteinander verbunden. Im Verkehrskonzept der Stadt Beeskow (September 1997) sind die beiden Straßen als Sammelstraßen mit Erschließungsfunktion klassifiziert. Sie sind direkt an die 'Bahnhofsstraße', die im Verkehrskonzept als Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion geführt wird, angebunden. Die Ringstraße als Umfahrung der historischen Altstadt befindet sich südlich des Plangebietes. Über die Sackgasse der 'Theodor-Fontane-Straße' werden ausschließlich die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen erschlossen (vgl. hierzu Abbildung 4).

Das Plangebiet ist an den Randbereichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen (vgl. hierzu Abbildung 5). Etwa 450 m südlich des Plangebietes liegt eine Bushaltestelle an der Ringstraße auf Höhe des REWE-Verbrauchermarktes und wird im Wesentlichen von den auf Schülerbeförderung angewiesenen Kindern genutzt. Im Norden befindet sich der Bahnhof Beeskow. Mit Anbindung an den Bus- und an den schienengebundenen Personenverkehr ist er der bedeutsamste Verkehrsknotenpunkt der Stadt. Sämtliche Beeskower Buslinien verkehren vom und zum Bahnhof. Südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes befinden sich sechs Bus-Haltestellen; drei je Fahrbahnseite (vgl. hierzu Abbildung 6). Da eine Vielzahl von Bussen ihre Linienführung am Bahnhof enden und beginnen, müssen die Busfahrer zu verschiedenen Tageszeiten auf Teilflächen des gepflasterten Bereiches des Verladebahnhofes der Deutschen Bahn AG auf ihren Taktbeginn warten. Die für diesen Zweck eingerichtete Wendeschleife östlich des ehemaligen Empfangsgebäudes nimmt einen erheblichen Flächenanteil des Bahnhofvorplatzes ein. Die Taktungen zwischen Bus und Bahn sind weitestgehend aufeinander abgestimmt. Die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn sind jedoch ausbaufähig. Die auf der südlichen Straßenseite gelegenen drei Haltestellen erschweren einen barrierefreien Übergang zum Bahnsteig. Der ausschließlich aus südlicher Richtung zu erschließende Bahnsteig ermöglicht den Zugang zu den Zügen unabhängig von deren Fahrtrichtung ohne Bahnsteigwechsel. Allerdings halten die Züge je Fahrtrichtung gleis- und weichenbedingt in einer deutlichen Entfernung zueinander, sodass der Bahnsteig eine Gesamtlänge von ca. 275 m bemisst. Der Bahnsteig selbst wird über drei Zugänge von Süden aus erschlossen. Einer liegt am westlichen Ende des Bahnsteigs zur 'Bahnhofsstraße' und zwei weitere befinden sich in zentraler Lage beim Empfangsgebäude. Ein vierter, barrierefreier aber

verschlossener Zugang befindet sich auf der Ostseite auf Höhe des ehemaligen Güterschuppens und wird vermutlich nur bedarfsweise geöffnet. Vom Bahnhof Beeskow aus verkehren die Züge der Niederbarnimer Eisenbahngesellschaft (NEB) im stündlichen Takt auf der überwiegend eingleisigen Strecke zwischen Königs Wusterhausen und Frankfurt (Oder). Am Wochenende verkehren die Züge seit der Taktreduzierung im Jahr 2013 alle zwei Stunden. Die Bahnverbindung nach Berlin ist nur mit einem umständlichen Umstieg in Königs Wusterhausen verbunden und daher gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) für Pendler nur bedingt attraktiv. Ein Streckenausbau mit größeren Bahnfahrzeugen und Triebwagen sowie eine direkte Anbindung nach Berlin (z.B. zum Flughafen BER oder Berlin-Ostkreuz) sind derzeit nicht abzusehen. Für die Pendler kommt erschwerend hinzu, dass die Park-and-Ride (P&R) - Stellplatzanlage in einer deutlichen Entfernung (275 m bis 300 m) auf der westlichen Seite der verhältnismäßig stark befahrenen 'Bahnhofsstraße' liegt. Demzufolge sind die Voraussetzungen für Pendler nicht optimal. Um den stetigen Anstieg der Ein- und Auspendler seit Mitte der 2000er Jahre im schienenengebundenen Nahverkehr eine gute Alternative zu bieten, sind sowohl Anpassungen in der Taktfolge seitens der Bahn als auch ein attraktives Bahnumfeld in Beeskow notwendig.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Gebiet sehr gut an das öffentliche Straßennetz und Personennahverkehr angebunden ist. Der Durchgangsverkehr zu den Kleingartenanlagen und dem Raiffeisengelände im Osten haben eine verhältnismäßig geringe Bedeutung. Im Gebiet finden fast ausschließlich Ziel- und Quellverkehre zu den Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie zu den Wohnblöcken statt. Trotz guter Anbindung sowie funktionaler und stadträumlicher Integration, erweckt das Gebiet in der Öffentlichkeit den Eindruck als sei es abgehängt.

Abbildung 4: Verkehrsmäßige Einordnung des Plangebietes



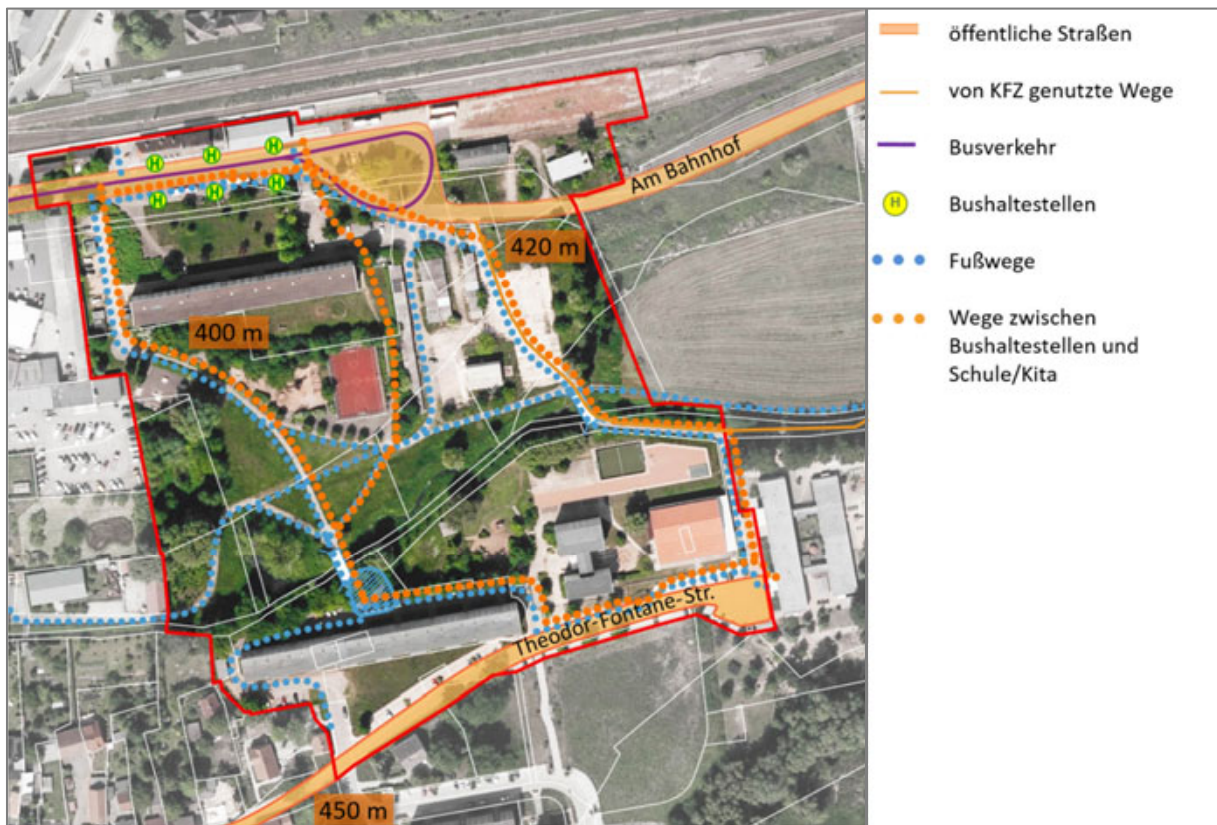
Eigene Darstellung - Luftbild Stadt Beeskow (Kommunale Geodaten)



Abbildung 5: ÖPNV-Netz der Stadt Beeskow



Abbildung 6: Straßen- und Wegenetz im Plangebiet „Luchgraben“

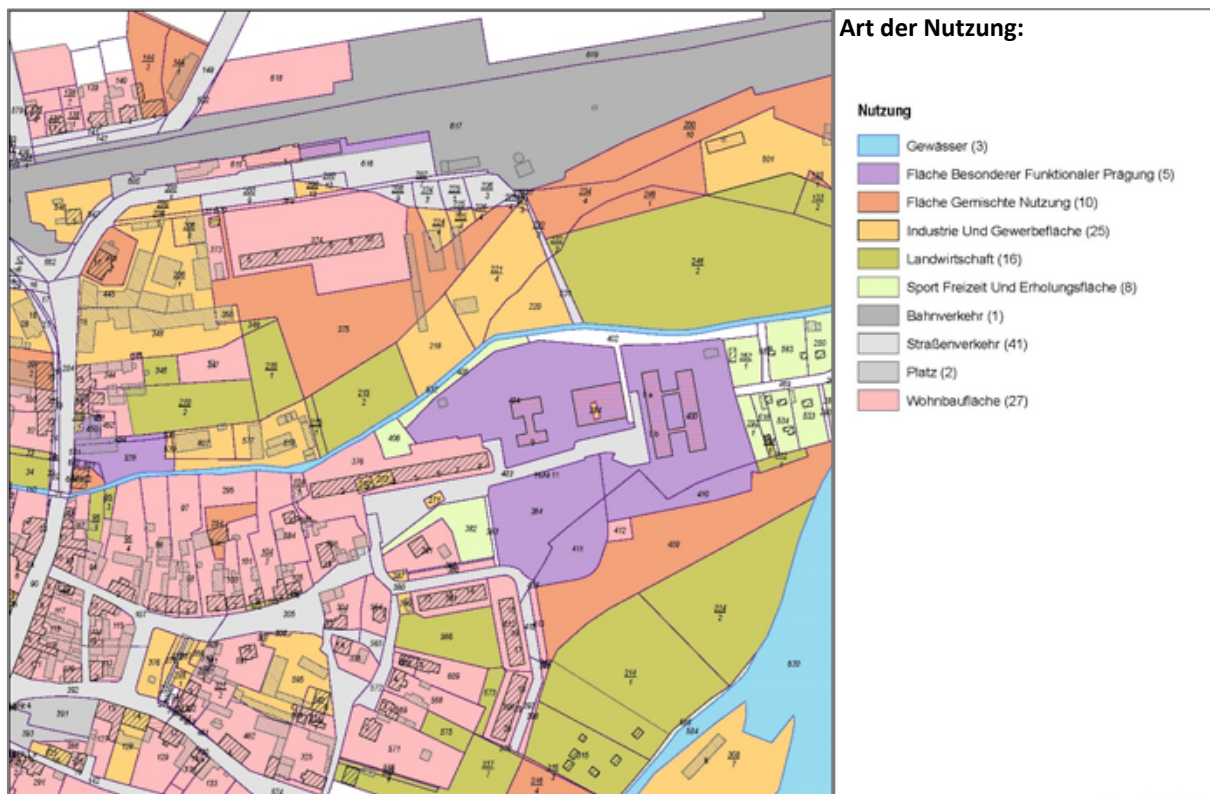


Eigene Darstellung – Luftbild Stadt Beeskow (Kommunale Geodaten)

### 3.1.4 Bebauungen und Nutzungen in der näheren Umgebung

Die Nutzung in der näheren Umgebung (vgl. Abbildung 7) des Plangebietes ist gekennzeichnet durch eine heterogene Mischung aus Wohnen in der Ostvorstadt sowie Fontane-Siedlung im Süden, Industrie- und Gewerbefläche mit vereinzelt Einzel- und Kfz-Handel im Westen und Norden sowie rudimentär genutzte Wiesen- und Ackerflächen sowie Kleingartenanlagen im Osten. Soziale Infrastruktureinrichtungen konzentrieren sich in Form der beiden Kitas und der „Fontane-Grundschule“ an den südlichen Randbereichen des Plangebietes. Die Grundschule an der Stadtmauer befindet sich schon in einer deutlichen Entfernung (ca. 800 m) zum Plangebiet. Gastronomische Einrichtungen befinden sich vereinzelt in Streulagen in südwestlicher Richtung und orientieren sich eher zur Beeskower Innenstadt. Ein stadtopografisch und landschaftsgestalterisch bedeutsames Element bildet der Verlauf des Luchgraben mit seinen begleitenden Vegetationszügen, der das Plangebiet West-Ost-Richtung durchquert. Der „Luchgraben“ mündet in den etwa 300 m entfernten Flusslauf der „Spree“.

Abbildung 7: Nutzung der Flächen in der näheren Umgebung in der näheren Umgebung des Plangebietes nach Angaben des Geodatenportals der Stadt Beeskow



Eigene Darstellung - Stadt Beeskow (Kommunale Geodaten)

### 3.1.5 Siedlungsstruktur und Ortsbild

Das Ortsbild des Plangebietes ist im Wesentlichen durch das südlich angrenzende Fontaneviertel mit mehreren fünfgeschossigen Wohnblöcken des industrialisierten Wohnungsbaues der DDR der 1970er und 1980er Jahre geprägt. Insbesondere die beiden im Plangebiet befindlichen Wohngebäude „Fontaneblock“ ('Theodor-Fontane-Straße' 1-8) und „Bahnhofsblock“ ('Am Bahnhof' 5-10) bilden städtebauliche Riegel, die das Gebiet räumlich unterteilen. Beide Wohnblöcke weisen Sanierungs- und Instandsetzungsbedarfe auf. Die letzten umfangreichen Sanierungsmaßnahmen sind 1992 erfolgt. Daran in westlicher Richtung angrenzend befindet sich die kleinteilige Struktur der Ostvorstadt und dem früheren „Adriansdorf“, die mit ihren kleineren ein- bis zweigeschossigen Einzelgebäuden einen Kontrast zu den Geschosswohnungsbauten bilden. Vereinzelt wurden bestehende Baulücken durch Einfamilienhäuser aufgefüllt. Weiter südlich an der Ringstraße gelegen befindet sich ein REWE-Verbrauchermarkt, der der Nahversorgung für Bewohner des Fontane-Viertels und der Ostvorstadt

dient. Weitere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote konzentrieren sich in der Innenstadt von Beeskow sowie in Streulagen entlang der Innenstadturnfahung.

Bis zum Flusslauf der Spree ist der Osten des Plangebietes weitestgehend frei von Gebäuden und nur vereinzelt durch eine lockere eingeschossige Bebauung der Kleingartenanlage und den Betriebsgebäuden der Deutschen Bahn gekennzeichnet.

Westlich des Plangebietes erstrecken sich eine Vielzahl von unterschiedlichen kleinteiligen bis zu drei geschossigen Gewerbeeinheiten bestehend aus Autohandel, Handwerksbetrieben und einzelnen gastronomischen Einrichtungen sowie dem Kino der Stadt Beeskow.

Wesentliche Einrichtungen für den Gemeinbedarf, insbesondere die der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, liegen innerhalb des Plangebietes oder grenzen an diesem unmittelbar an. Innerhalb des Plangebietes befindet sich die „Fontane-Grundschule“ mit Sporthalle und den dazugehörigen Freiflächen. Die Kitas „Spreespatzen“ und „Benjamin Blümchen“, in den sich auch der Hort der Grundschule befindet, grenzen östlich an das Plangebiet. Sie wurden ursprünglich im Zusammenhang der Entwicklung des Fontane-Viertels im Jahre 1982 errichtet und sind durch stetige Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten in einem guten baulichen Zustand. Im Jahr 2018 wurde an das bestehende Schulgebäude ein Aula-Anbau errichtet. Zudem wird derzeit die Schule durch den Bau eines Aufzuges inklusionsgerecht umgebaut.

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet gelegen befindet sich das denkmalgeschützte Hüfnerhaus<sup>2</sup> in der 'Adrianstraße', welches für die Stadt Beeskow eine bedeutsame kulturelle Gemeinbedarfseinrichtung ist. Ebenfalls unter Denkmalschutz steht das Empfangsgebäude des Bahnhofes Beeskow<sup>3</sup> innerhalb des Plangebietes. Die östlich am Empfangsgebäude zugehörigen Bahnnebengebäude und Remisen wurden für kulturelle Zwecke hergerichtet. Unter anderem befindet sich hier ein Bandproberaum für junge Musiker.

Ein verbindendes und landschaftsgestalterisches Element innerhalb des Plangebietes und seiner Umgebung bildet der Verlauf (West-Ost-Richtung) des „Luchgrabens“ mit seinen begleitenden Grünzügen. Er übernimmt eine wesentliche Verbindungsfunktion für die unterschiedlichen Bebauungs-, Nutzungs- und Freiflächenstrukturen.

### 3.1.6 Überschwemmungsgebiet des „Luchgrabens“

Durch den Verlauf des „Luchgrabens“, der in die unmittelbar angrenzende „Spree“ mündet, bestehen Überschwemmungsgefahren, die die zukünftige Entwicklung des Plangebietes beeinflussen können. Im Hochwasserrisikomanagementplan des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (vgl. Abbildung 8) sind östlich der Spree einschließlich der Flächen des „Luchgrabens“ Hochwassergefahrenflächen nach unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten dargestellt. Die Flächen erstrecken sich ausgehend von der Spree in Richtung Osten über die Ackerflächen bis zu der Baumreihe östlich der versiegelten Flächen des Garagenkomplexes am östlichen Rand des Plangebietes. In Fließrichtung aufwärts des „Luchgrabens“ sind weitere Hochwasserflächen aufgrund niedrigen Geländeneiveaus auf Höhe der westlichen Plangebietsgrenze dargestellt. Die dargestellten Flächen für die ein Hochwasserrisiko besteht, beruhen auf ein relativ seltenes Eintreten eines Hochwasserextremereignisses (alle 200 Jahre).

Das Ergebnis der im Frühjahr 2018 veröffentlichten Studie des Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung (PIK) im Fachblatt „Science Advances“<sup>4</sup> zeigt jedoch, dass die Hochwassergefahr infolge des Klimawandels in den kommenden 25 Jahren drastisch ansteigen wird. Für das Land Brandenburg müsse das Schutzniveau um das Achtfache gesteigert werden, wenn sich die Zahl der betroffenen Menschen nicht erhöhen soll. Konkret davon betroffen sind Orte, die unmittelbar in der Nähe großer Wasserläufe liegen.

---

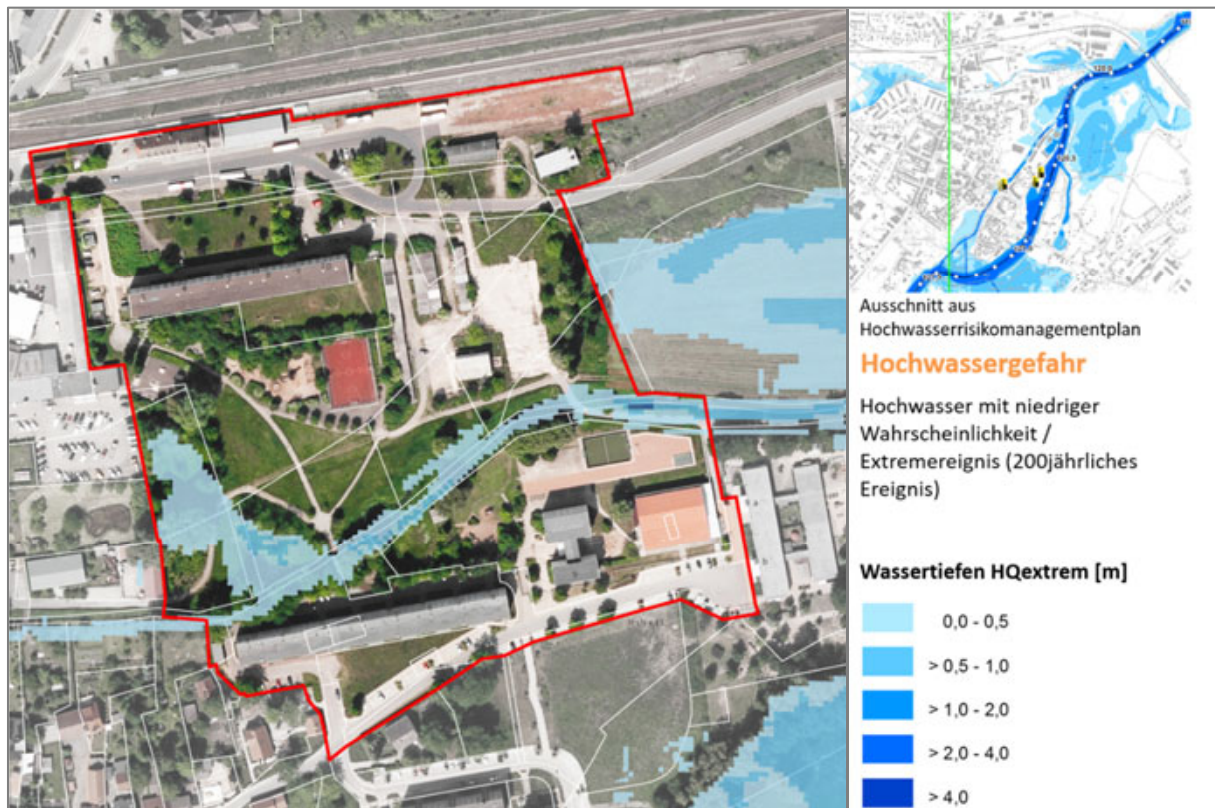
<sup>2</sup> <http://ns.gis-bldam-brandenburg.de/hida4web/view?docId=obj09115472.xml> Zugriff 21.11.2017

<sup>3</sup> <http://ns.gis-bldam-brandenburg.de/hida4web/view?docId=obj09115091.t.xml> Zugriff 21.11.2017

<sup>4</sup> <http://advances.sciencemag.org/content/4/1/eaao1914.full> letzter Zugriff: 11.01.2018

In der Konsequenz sind die tieferliegenden Flächen von zukünftiger Bebauung und Versiegelung freizuhalten oder ggf. zurückzubauen. Nördlich und Südlich der Stadt Beeskow sind größere unbebaute und tiefer liegende Flächen, die im Hochwasserfall als Retentionsflächen genutzt werden können.

Abbildung 8: Hochwassergefahr für das Plangebiet



Luftbild Stadt Beeskow (Kommunale Geodaten) - Quelle: Hochwassergefahrenkarte des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

### 3.1.7 Emissionsquellen im Umkreis

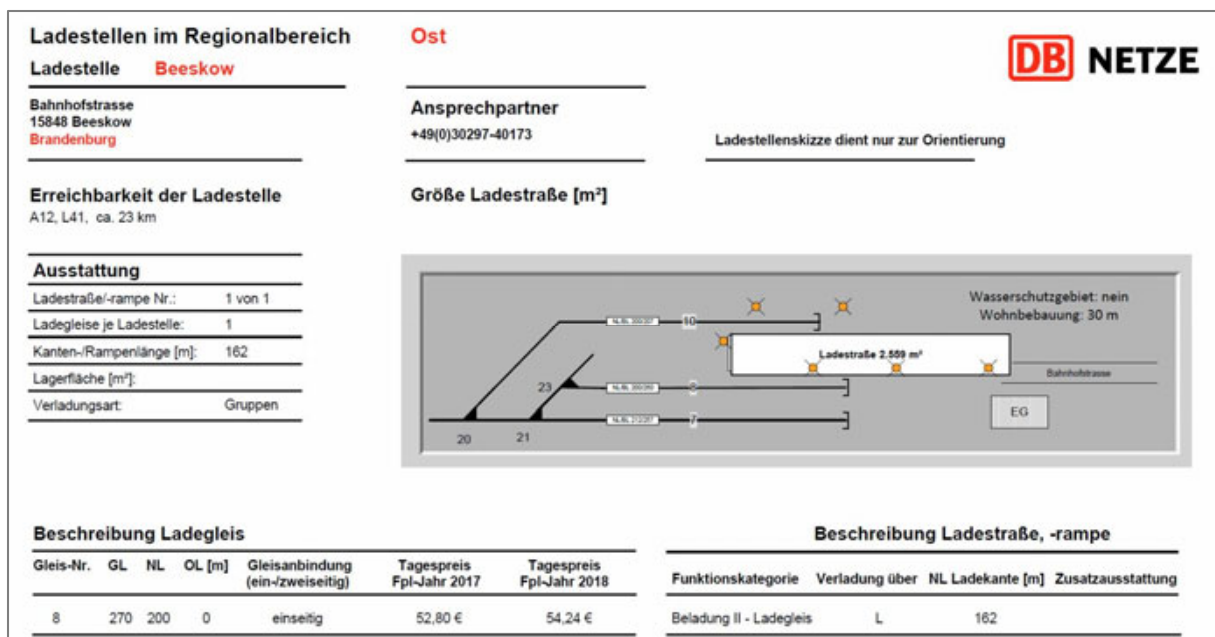
Innerhalb des Plangebietes ergeben sich durch die beiden Straßen ('Am Bahnhof' und 'Theodor-Fontane-Straße') Verkehrsemissionen. Allerdings bewegen sich die Immissionen auf die Wohnbereiche und Freiräume im Plangebiet durch das relativ geringe Verkehrsaufkommen auf einem niedrigen Niveau. Im Lärmaktionsplan Beeskow<sup>5</sup> wurden die beiden Straßen nicht erfasst. Es kann aber vermutet werden, dass sich eine etwas erhöhte Belastung zu den „Stoßzeiten“ durch Abhol- und Bringe-Dienste an den Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Süden, sowie durch den Busverkehr am Bahnhof (Norden) dessen Ankunfts- und Abfahrtzeiten sich vor Schulbeginn und nach Schulende häufen, konzentrieren.

Durch die unmittelbar nördlich des Plangebietes angrenzende Bahntrasse ergeben sich Lärmemissionen, die auf die nördlichen Bereiche des Gebietes ausstrahlen. Durch die geringe Taktfolge der Bahn (stündlich), der verhältnismäßig kleinen Dieseltriebwagen sowie der deutlichen Entfernung zum Wohngebäude („Bahnhofsblock“) und den Freiräumen, sind die Emissionen weitestgehend vernachlässigbar. Bei einem Streckenausbau mit größeren Bahnfahrzeugen und Triebwagen sind die Lärmimmissionen auf die Aufenthaltsbereiche durch ein Lärmschutzgutachten zu prüfen. Östlich des Empfangsgebäudes betreibt die DB Netz AG eine Ladestelle für Güterverkehre. Nach in Augenscheinnahme der Ladestelle, bei dem teilweise Bewuchs zwischen den Bahnschwellern mit selten genutzten und rostige Gleisanlagen festgestellt wurde, lässt sich eine relativ rudimentäre Nutzung der Verladestelle vermuten. Eine Einschätzung über die von der Ladestelle ausgehende Immission lässt sich daher nicht ermitteln.

<sup>5</sup> Lärmaktionsplan von HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Stand 19.02.2014

Nördlich der Bahngleise befindet sich ein räumlicher Schwerpunkt für großflächige Gewerbe- und Industrieansiedlungen. Unmittelbar an den Gleisen angrenzend betreibt einer der größten Industriebetriebe der Stadt, die Sonae Arauco Beeskow GmbH (ehem. VEB Spanplattenwerk), ein eigenes Biomasseheizkraftwerk, das die Strom- und Wärmeversorgung des Betriebes sicherstellt. Überschüssige Energie wird wieder in das öffentliche Stromnetz eingespeist. Die Lärmemission des Kraftwerkes ist jedoch im Plangebiet deutlich wahrnehmbar. Insbesondere auf den nördlichen Freiflächen ergibt sich daraus eine Minderung der Aufenthaltsqualität. Der Schulhof und die Freiflächen der Kitas liegen hingegen etwas weiter südlich und sind deshalb weniger betroffen. Eine Ausweitung des Schulhofes über den „Luchgraben“ ist vor dem Hintergrund der Lärmbelastung für die Schulkinder nur bedingt empfehlenswert. Die Aufenthaltsräume und Balkone der beiden Wohnblöcke sind nach Süden orientiert und deshalb kaum von der Lärmbelastung der Bahn und des Heizwerkes betroffen.

Abbildung 9: Auszug aus Ladestellen im Regionalbereich Ost der DB Netz AG



Etwa zur selben Zeit wie die Fontane-Siedlung wurde die viergeschossige Grundschule mit eingeschossiger Sporthalle und ungedeckten Sportanlagen errichtet. Die „Fontane-Schule“ liegt im Süd-Osten des Plangebietes und steht sowohl räumlich-funktional als auch städtebaulich im Bezug zum „Fontaneblock“. Außerhalb von der östlichen Plangebietsgrenze befindet sich ein zweigeschossiges Gebäude für die Kinderbetreuung mit insgesamt zwei Kitas und einem Hort. Mittelfristig soll für die Betreuungseinrichtung ein Ersatzneubau in räumlicher Nähe südlich der 'Theodor-Fontane-Straße' errichtet werden. (Näheres dazu unter Kapitel 3.4.1)

Östlich des „Bahnhofblockes“ befindet sich eine Garagenanlage, bestehend aus vier eingeschossigen Garagenreihen für ca. 50 Kraftfahrzeuge. Daran grenzt in südlicher und östlicher Richtung eine große Betonfläche an, auf der u.a. ein eingeschossiges Heizwerk zur Wärmeversorgung des Gebietes steht.

### 3.2.2 aktuelle Flächennutzungen

Die Flächen im Plangebiet sind durch einen Mix aus verschiedenen Nutzungen gekennzeichnet. Es herrscht eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Verkehr, Versorgung, Bildung, Spiel und Sport sowie Flächen mit Erholungsfunktion vor. Ausgehend von den Bahnhofsgebäuden im Norden, die fast ausschließlich für verkehrliche Zwecke genutzt werden, erstreckt sich die Flächennutzung Richtung Süden über den Wohnblock („Bahnhofblock“) sowie den östlich angrenzenden Garagenanlagen, den Erholungs-, Spiel- und Sportflächen im Bereich des „Luchgrabens“ bis hin zur Bildungseinrichtung der „Fontane-Grundschule“ und der westlich daran angrenzenden Wohnnutzung des „Fontaneblock“. Den südlichen Abschluss bildet die verkehrliche Nutzung der 'Theodor-Fontane-Straße'. Die weitreichenden Grünflächen dienen der Erholung und nehmen den meisten Raum im Plangebiet ein. Die ortsbildprägenden Wohnblöcke („Bahnhofs-“ und „Fontaneblock“) grenzen unmittelbar an die Flächen mit Erholungsfunktion und bilden eine stadträumliche Barriere. Sie rahmen die parkähnlichen Strukturen des „Luchgrabens“ ein. Die Garagenanlagen östlich des „Bahnhofblockes“ markieren großflächig versiegelte Bereiche. Aufgrund verstärkten Bewuchs vor den Ausfahrten, erwecken einige Einzelgaragen den Eindruck nicht mehr genutzt zu sein. Im Verlauf der Untersuchung sind die Pachtverträge mit den Garagenbesitzern gekündigt worden. Die südlich gelegenen Bereiche der Garagenanlage haben unter anderem durch Ablagerung von Abfallstoffen (tlw. Müll, Glas, etc.) und den Mangel an Beleuchtung, den Charakter einer brachliegenden Fläche. Diese Fläche wird von den Anliegern der östlich gelegenen Kleingartenanlage als Erschließungsstraße genutzt. Gleichzeitig ist es auch der alltägliche Fußweg einiger Grundschüler. Insbesondere in den Wintermonaten (frühe Dämmerung) wird dieser Bereich wegen seiner Abgeschlossenheit als Angstrraum wahrgenommen.

### 3.2.3 Eigentumsverhältnisse

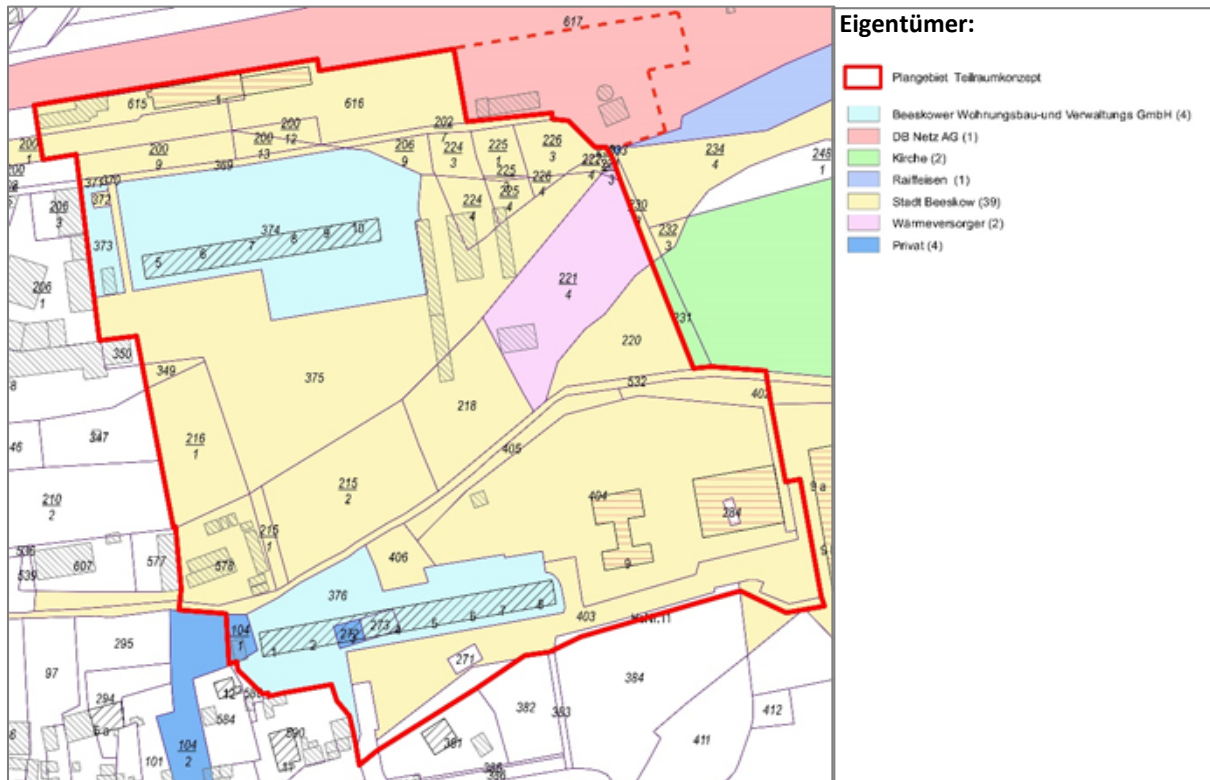
In der nachfolgenden Karte (Abbildung 10) ist die Eigentümerstruktur innerhalb der Plangebiets dargestellt. Die Angaben beruhen auf der Eigentümerauskunft auf Ebene der Flurstücke von der Stadt Beeskow. Haupteigentümerin ist die Stadt Beeskow. Dabei befinden sich überwiegend Grünflächen, öffentliche Straßenflächen sowie die Grundstücke mit den Bildungs- und Betreuungseinrichtungen in ihrem Eigentum. Auch der Garagenkomplex und die angrenzenden versiegelten Flächen sind Stadteigentum. Mit den Garagenbesitzern sind Pachtverträge geschlossen, die – wie weiter oben bereits erwähnt – im Verlauf der Untersuchung gekündigt wurden. Die Flächen der beiden fünfgeschossigen Wohnblöcke gehören der Beeskower Wohnungsbaugesellschaft (b.w.v.). Die b.w.v.-Grundstücksfläche des „Bahnhofblocks“ wird durch einen Fußweg (Stadteigentum) zerschnitten. Er dient vornehmlich zur Erschließung der Freiflächen und verbindet Bahnhof mit dem Fontane-Viertel. Das Flurstück des ebenfalls im b.w.v.-Eigentum befindlichen „Fontaneblocks“ ist teilweise mit Flächen im Privateigentum unterbrochen. Zudem wird das Flurstück als verkehrliche Anbindung der Adrianstraße 12 sowie des Grundstücks des Stromversorgers „e.dis“ (Flurstück 104/1) westlich vom „Fontaneblock“ genutzt.

Im Verlauf der Bearbeitung der Untersuchung hat die Stadt Beeskow das Bahnhofsgrundstück (Flurstück 615) mit Empfangsgebäude und Nebengebäude von einem Privateigentümer zurückerworben. Der Zugang zum Bahngleis an dieser Stelle ist nun wieder über einem öffentlichen

Grundstück möglich. Die stark sanierungsbedürftigen Gebäude sollen als Stadteigentum langfristig einer sozialen Nutzung zugeführt werden.

Mit Ausnahme des Schulgrundstückes und des Stromversorgers „e.dis“ verwischen die Grundstücksgrenzen einzelner Eigentümer. Durch mangelnde Einfriedungen oder Bepflanzungen sind die Eigentumsverhältnisse nicht ablesbar. Insbesondere bei den beiden Wohnblöcken fehlen deshalb klar von der Öffentlichkeit getrennte privat oder gemeinschaftlich genutzte Bereiche. Auch das Wärmeversorgungsunternehmen verfügt über ein großzügig geschnittenes Flurstück (221/4) bei dem die Grenzen in der Realität nicht deutlich erkennbar sind. Das Heizhaus wird von einem Zaun in wenigen Metern Abstand umschlossen. Der Rest des Flurstücks ist öffentlich zugänglich.

Abbildung 10: Eigentümerstruktur



Eigene Darstellung – Quelle: Stadt Beeskow

### 3.2.4 Topographische Situation - Höhenverhältnisse

Abbildung 11: Geländekarte nach Höhenangaben der Vermessungskartierung



Eigene Darstellung

Die topografische Situation des Plangebietes ist maßgeblich durch den Verlauf des „Luchgrabens“ geprägt. Die durchschnittliche Höhe der Uferkante des „Luchgrabens“ beträgt 40,38 m über Normalhöhennull (NHN) (vgl. hierzu Abbildung 11). Die Retentionsflächen im westlichen Bereich des Plangebietes liegen in etwa auf demselben Geländeniveau wie der „Luchgraben“ selbst. Die Topographie im Plangebiet hat wesentliche Auswirkungen auf das in Kapitel 3.1.6 beschriebene Hochwasserrisiko.

Der Luchgraben zerschneidet das Gebiet in zwei Teilbereiche deren Gelände in unterschiedlicher Ausprägung zu ihm abfallen. Während der nördliche Teilbereich relativ flach bis zur Böschungskante abfällt, ist das Gefälle auf der Südseite deutlich stärker ausgeprägt. Die Böschungskante zum Norden hin beträgt durchgehend etwa 2 m. Auf der Südseite beträgt die Böschungskante auf Höhe des Fontaneblocks zwischen 3,5 und 4 m; im Bereich der Fontane-Schule ist diese mit rund 2 m dann wieder ähnlich flach wie auf der Nordseite. Die bebauten Bereiche (insb. „Fontane-Schule“ und die beiden Wohnblöcke) liegen im Durchschnitt etwa 4 m höher als der „Luchgraben“. Die unterschiedlichen Geländehöhen der beiden Teilbereiche sind bei etwaigen Neuschaffung von Überquerungen zu berücksichtigen und können unter Umständen im Bereich des „Fontaneblockes“ zu konstruktiven sowie finanziellen Mehraufwand führen.



Der südliche Uferbereich des „Luchgrabens“ ist von einigen Ausnahmen abgesehen wegen begrenzender Zäune oder dichtem Baumbestand nahezu unzugänglich. Lediglich an den beiden Brückenbauwerken ist ein Zugang möglich. Die nördliche Seite ist auch wegen der geringen Höhendifferenz der Böschungskante nahezu voll zugänglich. In einem Gespräch mit der Kitaleitung<sup>6</sup> stellte sich jedoch heraus, dass die Böschungskante in einigen Teilbereichen als Gefahrenstelle für spielende Kinder gesehen wird.

### 3.2.5 Die stadttechnischen Ver- und Entsorgungsmedien

Für die Bewertung der technischen Ver- und Entsorgung liegen Kartenunterlagen der kommunalen Leitungsträger vor. Grundsätzlich ist das Gebiet medientechnisch erschlossen. In der nachfolgenden Karte (vgl. Abbildung 12) sind die Auskünfte der Leitungsträger „EKT – Danpower Gruppe“, „e.dis“, „NEC Biogasanlagen“ sowie „Wasser- und Abwasserzweckverband Beeskow und Umland“.

#### Schmutz- und Regenwasser:

Das Schmutz- und Regenwasser wird über Mischkanalisation (braun) abgeführt. Dafür verläuft jeweils ein Abflusskanal mit Nennweiten von 150 bis 200 mm in der Straße 'Am Bahnhof' und nördlich der 'Theodor-Fontane-Straße'. Die genaue Lage des Hausanschlusses des „Bahnhofblocks“ ist unklar, da die privaten Leitungen und Kanäle nicht erfasst sind. Beide Kanäle fließen in Westrichtung ab. Im Bereich des „Luchgrabens“ sowie zwischen den beiden Wohnblöcken sind keine Mischwasserkanäle bekannt.

#### Trinkwasser:

Ähnlich wie die Mischwasserkanalisation befinden sich die Frischwasserleitungen (blau) mit Nennweiten von 100 bis 125 mm innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Davon gehen die jeweiligen Hausanschlussleitungen ab. Mit Ausnahme der Garagenanlage werden alle Gebäude im Plangebiet mit Frischwasser versorgt. Das Grundstück der 'Adrianstraße' 12 ist über das Grundstück der b.w.v. angebunden. Die 'Adrianstraße' 12 wird auch verkehrlich über das b.w.v.-Grundstück erschlossen.

#### Strom:

In der nachfolgenden Karte sind die Mittelspannungsleitungen (grün) im Leitungsbestand der „e.dis“ verzeichnet. Eine Mittelspannungsleitung verläuft entlang der westlichen Plangebietsgrenze in Nord-Süd-Richtung beginnend vom Bahnhof über die Freiflächen des „Luchgrabens“ bis zur Trafostation auf Höhe der westlichen Giebelseite des Fontaneblocks und bindet dann an Mittelspannungsleitungen aus dem Fontane-Viertel an. Teilweise verläuft die verrohrte Leitung über den „Luchgraben“ oberirdisch. Auf eine Darstellung der Hausanschlüsse wird verzichtet. Der Verlauf der Stromleitung für die Straßen- und Wegebeleuchtung ist nicht bekannt.

Nach Auskunft der „e.dis“ plant sie einen Ersatzneubau der Trafostationen ‚Adrian- / Fontanestraße‘ nördlich des Flurstückes 590 in unmittelbarer Nähe zum bisherigen Trafo-Standort. Das dann freiwerdende Grundstück der „e.dis“ kann mit dem angrenzenden Grundstück der b.w.v. sinnvoll arrondiert werden.

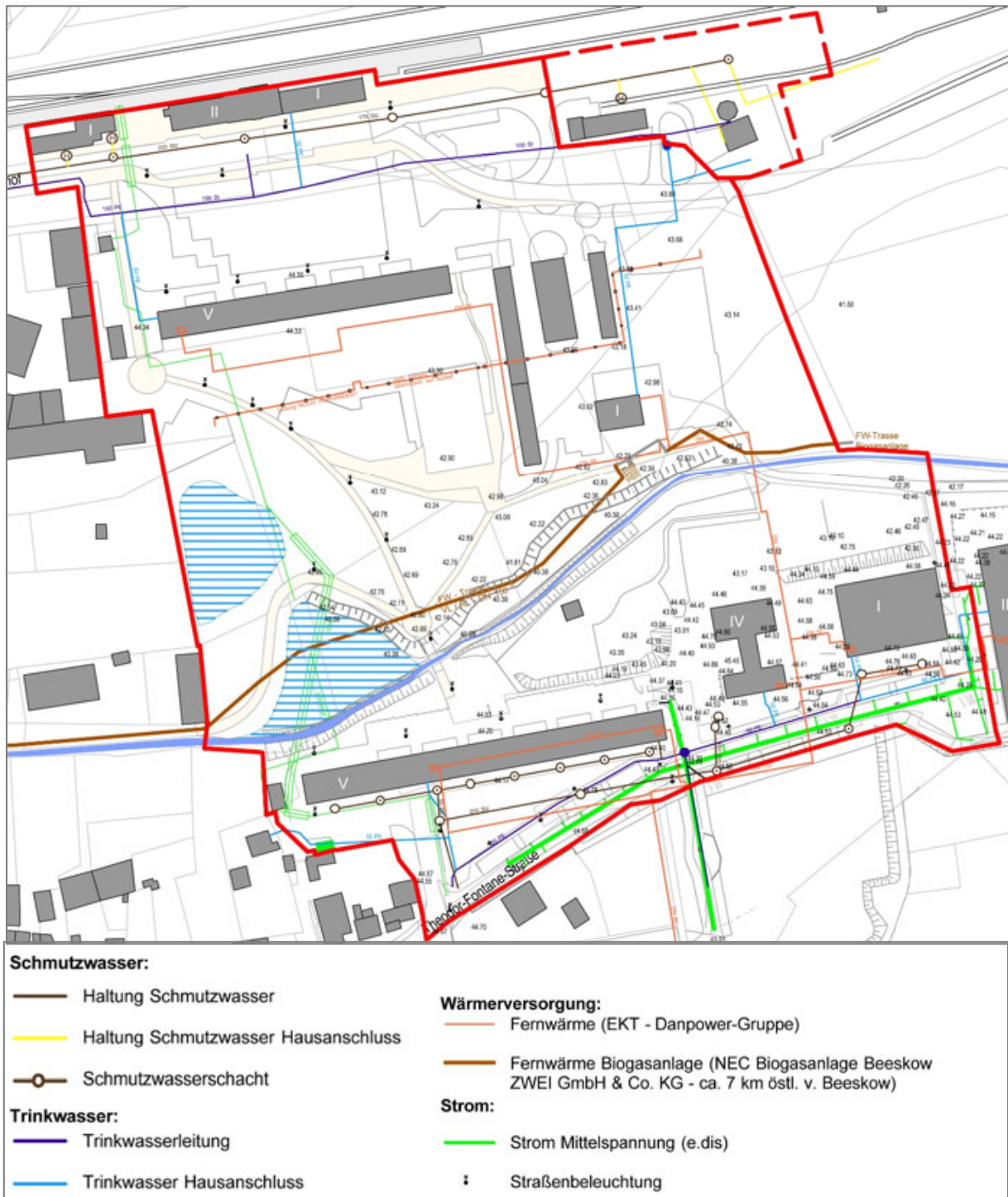
#### Fernwärme:

Grundsätzlich befinden sich zwei Systeme der Fernwärmeversorgung innerhalb des Plangebietes. Die Fernwärmetrasse ausgehend von der Biogasanlage von NEC (ca. 7 km östlich von Beeskow gelegen) (dick orange) verläuft in Ost-West-Richtung parallel zum „Luchgraben“ und endet an der Schulstraße. Die Fernwärmeleitungen (dünn orange) innerhalb des Gebietes versorgen alle Wohngebäude sowie die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Die Bahnbetriebsgebäude sowie das Empfangsgebäude verfügen über keinen Fernwärmeanschluss.

---

<sup>6</sup> Gespräche mit der Leitung der Benjamin Blümchen Kita am 06.03.2017

Abbildung 12: Stadttechnische Ver- und Entsorgungsmedien



Eigene Darstellung – Quelle: kommunale Leitungsträger (e.dis, EKT-Danpower Gruppe, NEC Biogasanlagen, Wasser- und Abwasserzweckverband Beeskow und Umland)

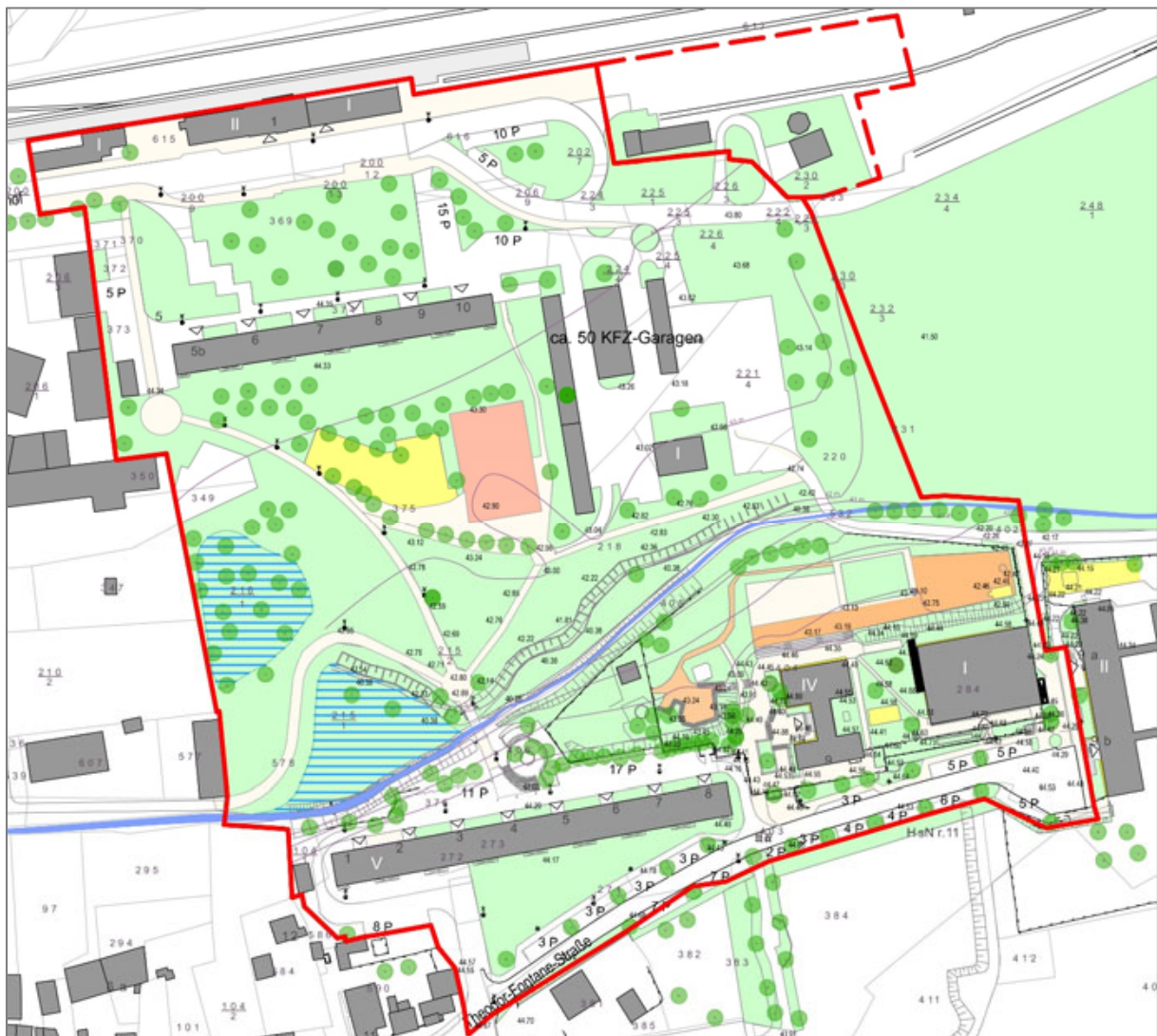
### 3.2.6 Vegetation

Die Grünflächen innerhalb des Plangebietes sind Teil des „äußeren Ringes“ der städtischen Grünverbindung „Luchwiesen“, die sich von der 'Storkower Straße' entlang der Straße Wiesenring bis zum „Luchgraben“ erstreckt. Im Städtebaulichen Rahmenplan für die Stadt Beeskow aus dem Jahr 2006 sind die Vernetzung der Grünbereiche untereinander, die Erweiterung bestehender Grünverbindungen und die Erlebbarkeit der stadtnahen Freiräume als Zielvorstellungen formuliert. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Grüngestaltung öffentlicher Straßen sowie die Kennzeichnung der zu ergänzenden Wegeverbindungen im Bereich des „Luchgrabens“ /der „Luchwiesen“.

Die vegetationsbestandenen Flächen des Plangebietes sind in großen Teilen durch eine Offenlandvegetation aus Zierrasen mit einer Vielzahl von Einzelbäumen, Baumgruppen und wegbegleitenden Baumreihen geprägt. Die Spielplatzbereiche sind durch Strauchwerk eingefasst. Am westlichen Rand des Plangebietes und auf der Südseite des „Luchgrabens“ befinden sich dichtere Gehölzbestände. Vereinzelt sind Unterschiede in der Artenzusammensetzung und dem Bestandsalter zu erkennen. Einige Bäume sind augenscheinlich bereits vor Errichtung der Fontane-Siedlung aufgewachsen. Die dichteren Gehölzbestände befinden sich in einem naturnahen und zum Teil auch verwilderten Zustand. Der Osten wird durch eine hochaufgewachsene Pappelreihe dominiert, die das Plangebiet von den Ackerflächen abgrenzt. Die Straße 'Am Bahnhof' ist von einer Allee aus Altbäumen dominiert, die auf Höhe des Empfangsgebäudes deutlich schwächer ausgeprägt ist.

### 3.3 Abgrenzung des Plangebietes

Abbildung 13: Bestandsituation Plangebiet



Eigene Darstellung

Die von Auftraggeber-Seite vorgeschlagene Gebietsgrenze ist nach Untersuchung der Eigentumsverhältnisse und bestehender Realnutzung auf der Ostseite leicht arrondiert worden. Die von der Bahn genutzte Ladestelle im Norden (vgl. hierzu Abbildung 13) einschließlich der beiden Bahnbetriebsgebäude (Teile des Flurstücks 617) sowie Teilfläche des im Eigentum der Kirche befindlichen Ackers (Teile der Flurstücke 234/4, 248/1, 232/2 und 248/2) wurden aus dem Untersuchungsbereich herausgenommen. Dafür wurden das südliche Wohnumfeld des

„Fontaneblocks“ einschließlich der 'Theodor-Fontane-Straße' bis zum Wendehammer im Osten in die Untersuchung mit aufgenommen.

Die sinnvolle Arrondierung der Plangebietsgrenzen erlaubt eine intensivere Betrachtung des Wohnumfeldes des „Fontaneblockes“ sowie des Straßenraumes für die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Die herausgenommenen Flächen auf der Ostseite sind aufgrund ihrer bestehenden Nutzung (Bahn und Retentionsfläche) nur im eingeschränkten Umfang entwicklungsfähig. In den vorangegangenen Karten wurde die neue Plangebietsabgrenzung bereits berücksichtigt.

### **3.4 Planungsvorgaben für das Plangebiet**

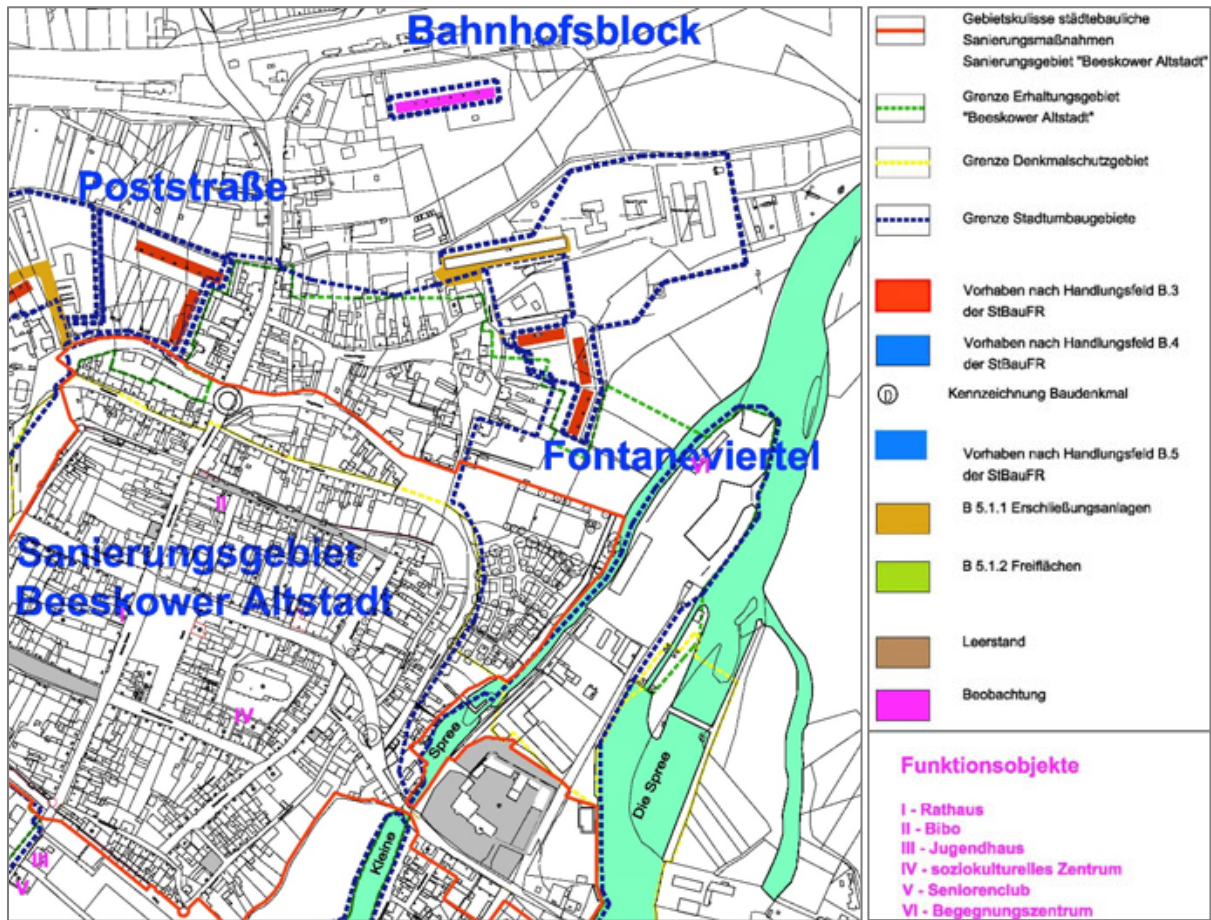
#### **3.4.1 Bisherige Planungen für das Gebiet „Luchgraben“ – Stadtumbau, INSEK, IEK & Kitaneubau - Festlegungen, Leitlinien, Ziele und Maßnahmen**

Für das Plangebiet in Gänze oder in Teilbereichen sind bereits bei vorangegangenen Studien Entwicklungsmaßnahmen erarbeitet worden. Die Ausschnitte der Konzeptkarten für Stadtumbau II (Abbildung 14), INSEK (Abbildung 15), IEK „Luchgraben“ (Abbildung 16) und Neubaustandort für Kita (Abbildung 17) sind in den Folgeabbildungen dargestellt. Im IEK „Luchgraben“ wird die Situation des Gebietes mit seinen verschiedenen ungeordneten öffentlichen Brach- und Freiflächen als für die am Bahnhof ankommende Besucher wenig einladend beschrieben. Das unmittelbare Bahnhofsumfeld wirkt - nicht zuletzt wegen des Leerstandes des Bahnhofgebäudes - trist und unbelebt. Es fehlt auch an gut ausgebauten und mit Hinweisen versehenen Wegen, die vom Bahnhof in die Altstadt und in das südlich liegende Fontaneviertel mit den Bildungs- und Betreuungseinrichtungen führen. Die innerhalb der Grün- und Freiflächen liegenden Spielplätze und Sportanlagen bedürfen einer Reorganisation und Aufwertung, um ihre Potenziale besser zu nutzen und Konflikte abzubauen. Laut IEK „Luchgraben“ weist auch die verkehrstechnische Erreichbarkeit des Schul-, Kita- und Sportstandorts infolge der Sackgassensituation der 'Theodor-Fontane-Straße' Probleme auf.

Im Bereich der sozialen Infrastruktur soll eine neue Kindertagesstätte mit Hort (außerhalb des Plangebietes in südlicher Nachbarschaft) in unmittelbarer Nähe der „Fontane-Grundschule“ entstehen. Diese wird derzeit in Hinblick auf die Anforderungen der Inklusion umgebaut. Der geplante Aula-Anbau ist im Verlauf der Untersuchung erfolgt.

Die in den o.g. Untersuchungen herausgestellten Entwicklungsmaßnahmen sind in der Tabelle 1 mit geschätzten Kosten und Realisierungszeitraum zusammengefasst.

Abbildung 14: Auszug Integriertes Stadtumbaukonzept II – Oktober 2013



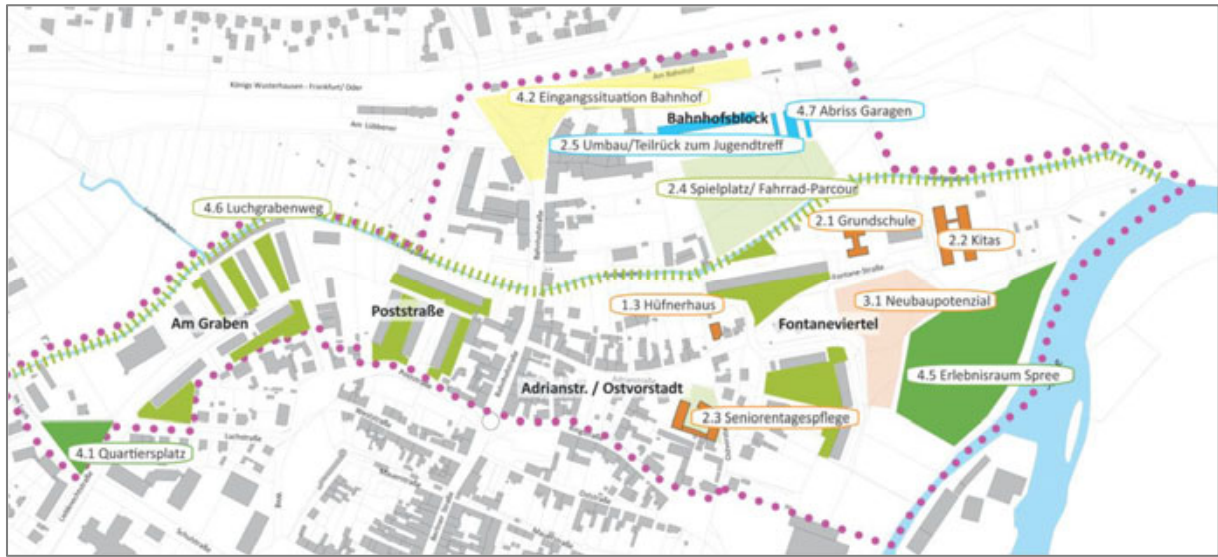
Quelle: Integriertes Stadtumbaukonzept II

Abbildung 15: INSEK Beeskow – Zentrale Vorhaben (ZV) – Mai 2015



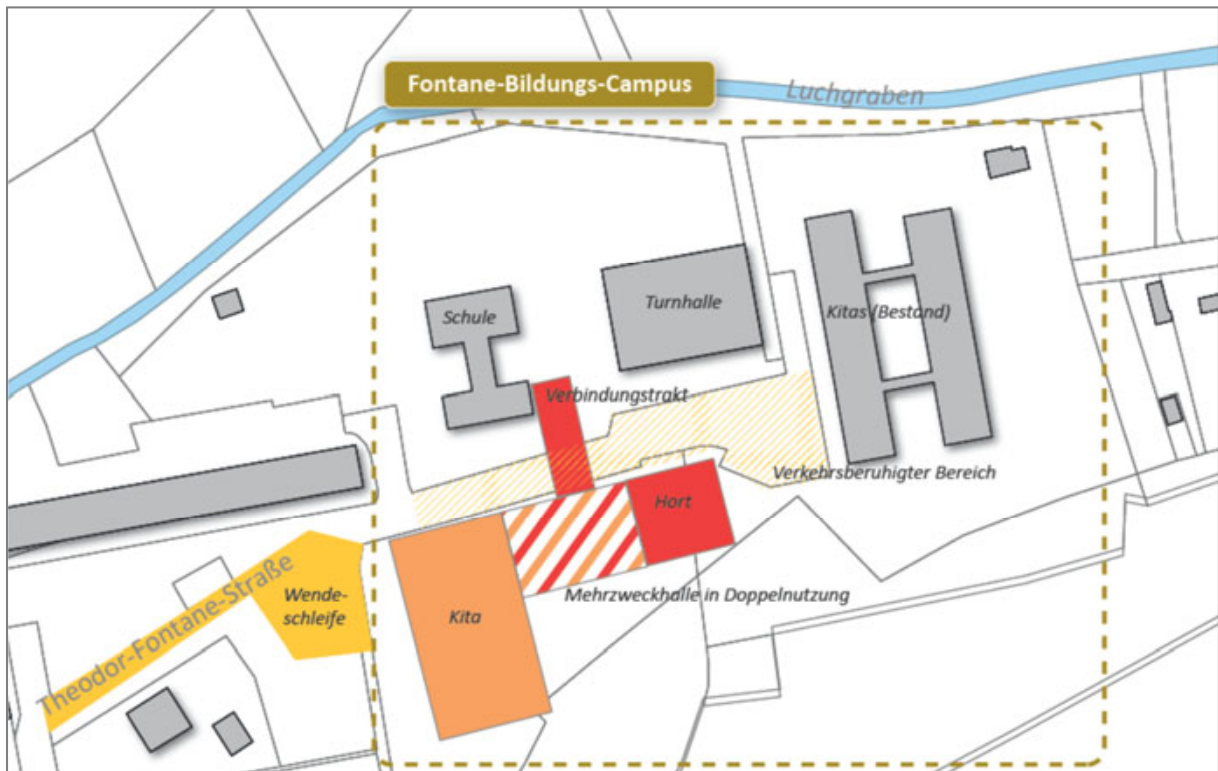
Quelle: INSEK Beeskow

Abbildung 16: Soziale Stadt - Integriertes Entwicklungskonzept für das Gebiet „Luchgraben“ – Mai 2015



Quelle: Integriertes Entwicklungskonzept für das Gebiet „Luchgraben“

Abbildung 17: Standortanalyse zum Neubau einer Kita – März 2016



Quelle: Standortanalyse zum Neubau einer Kita

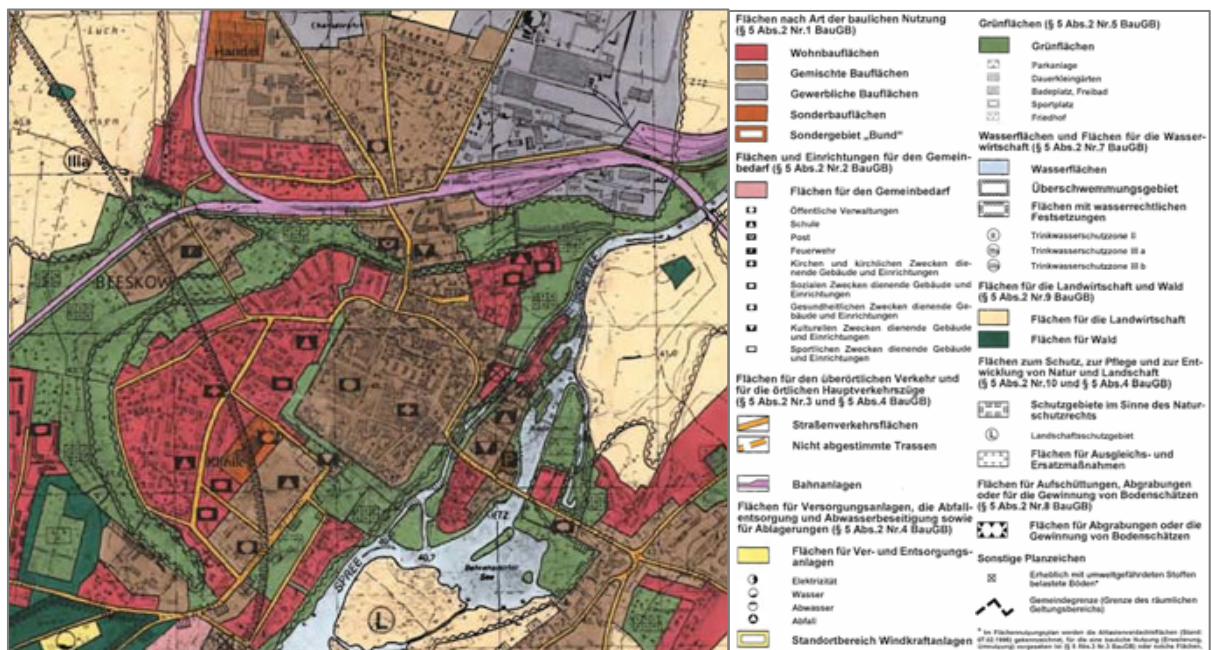
Tabelle 1: Zusammenstellung aller das Plangebiet betreffenden Maßnahmen aus vorangegangenen Untersuchungen

Maßnahme und Lage	geschätzte Kosten	Realisierung	Quelle	Stand
Theodor- Fontane-St. 1-8 Umfahrung Erneuern (Fontane Block)	340.000 €	nach 2020	Stadtumbau	Okt 13
'Am Bahnhof' 5-10 Teilrückbau/Aufwertung (Bahnhofsblock)	derzeit von b.w.v. nicht vorgesehen		Stadtumbau	Okt 13
Gestaltung der Eingangssituation zum Bahnhof und des Bahnhofumfeldes mit Ideenwettbewerb	450.000 €	2022-2025	Soziale Stadt	Mai 15
Abriss Garagen	80.000 €	2017	Soziale Stadt	Mai 15
Inklusionsgerechter Umbau der „Fontane-Grundschule“	600.000 €	2016-2017	Soziale Stadt	Mai 15
Inklusionsgerechter und energetischer Umbau der Kindertagesstätten	1.050.000 €	2015-2018	Soziale Stadt	Mai 15
Gestaltung Spielplatz u. Fahrrad-Parcours	1.200.000 €	2018-2020	Soziale Stadt	Mai 15
Umbau, Rückbau, Teilrückbau und ggf. Umnutzung des „Bahnhofsblockes“ einschließlich Gestaltung der Außenanlagen mit vorgelagerter Machbarkeitsstudie	1.525.000 €	2017-2022	Soziale Stadt	Mai 15
Qualifizierung der Wegeverbindungen entlang des „Luchgrabens“ und Anlage weiterer Durchwegungen	400.000 €	2015-2020	Soziale Stadt	Mai 15
Förderung und Unterstützung von Gemeinwesen-Angebote, Vereinen und Bürgerengagement		2015-2016	INSEK	Mai 15
Stadträumliche Einbindung und Aufwertung der Wohnumfelder und Förderung des sozialen Zusammenhalts im Gebiet „Luchgraben“	9.525.000 €	2015-2025	INSEK	Mai 15
Neubau Kita (Aufgabe der Kitas westl. Fontane-Schule Verlagerung Wendhammer nach West			complan Studie	Mrz. 16

### 3.4.2 Darstellungen des aktuellen Flächennutzungsplans (Entwurf, Mai 2009)

Im Flächennutzungsplan (FNP - Stand 15.09.1999) ist das Plangebiet aus einer heterogenen Mischung unterschiedlichster Nutzungsarten dargestellt. Im Norden wird das Gebiet von der Bahnanlage (§ 5 Abs.2 Nr.3 und § 5 Abs.4 BauGB) begrenzt, die sich im östlichen Teilbereich durch den Verladebahnhof weiter südwärts erstreckt. Der Nordwestliche Teilbereich einschließlich des „Bahnhofsblockes“ ist als gemischte Baufläche (§ 5 Abs.2 Nr.1 BauGB) dargestellt. Daran grenzt die Grünfläche (§ 5 Abs.2 Nr.5 BauGB) des „Luchgrabens“ an, die sich bis zur „Spree“ erstreckt und in Gänze als Überschwemmungsgebiet (§ 5 Abs.2 Nr.7 BauGB) gekennzeichnet ist. Der südliche Bereich des „Luchgrabens“ (inkl. „Fontaneblock“) bis zur Plangebietsgrenze ist als Wohnbaufläche (§ 5 Abs.2 Nr.1 BauGB) mit der Zweckbestimmung Schule und für soziale Zwecke dienenden Gebäude (§ 5 Abs.2 Nr.2 BauGB) dargestellt. Östlich des Plangebietes sind die Dauerkleingartenanlagen im FNP gesichert.

Abbildung 18: Ausschnitt aus Flächennutzungsplan Kreisstadt Beeskow (Stand 15.09.1999)



Quelle: Stadt Beeskow

### 3.4.3 Verbindliche Bauleitplanung und Satzungen

#### Bebauungsplan H7:

Für Teile des Plangebietes ist nach § 30 Abs. 1 und 3 BauGB am 18.09.2013 der einfache Bebauungsplan (B-Plan) H7 Einzelhandel festgesetzt (vgl. hierzu Abbildung 17). Der Geltungsbereich des B-Plans umfasst den unbeplanten Innenbereich der Stadt Beeskow, exklusive des zentralen Versorgungsbereiches und schließt alle bebauten Gebiete des Plangebietes mit ein – ausgenommen sind die Flächen der Bahn und die des „Luchgrabens“ mit begleitenden Grünflächen. Darüber hinaus werden Flächen, die nach § 35 BauGB zu beurteilen sind, von den Regelungen des B-Plans nicht erfasst.

Anlass für die Aufstellung des B-Plans sind die stetigen Anfragen und Ansiedlungsbegehren zur Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben unterschiedlicher Größe und Ausrichtung, die den bestehenden zentralen Versorgungsbereich Innenstadt und Standorte für die wohnortnahe Nahversorgung in der Stadt Beeskow gefährden.

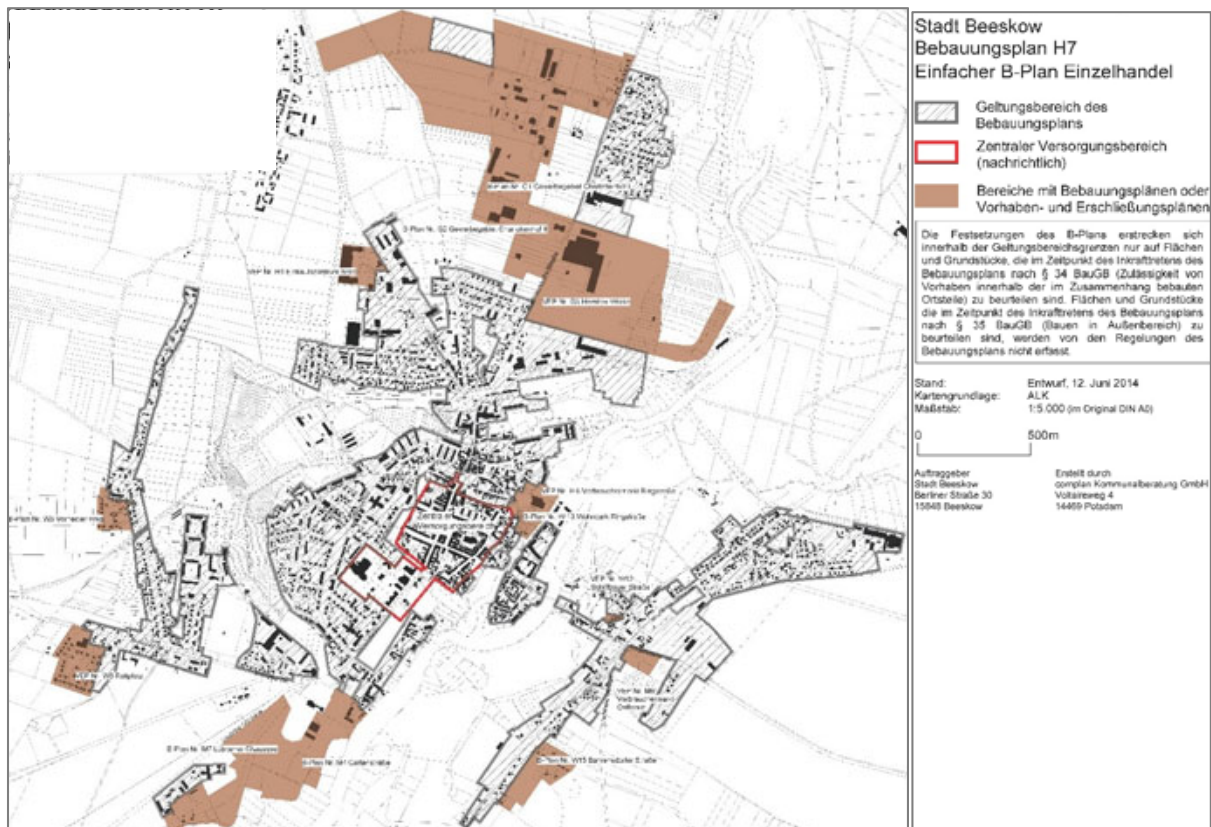
Ziel des B-Plans ist die Regelung der Zulässigkeit von Ansiedlungen im Einzelhandel, Erhalt und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt auf Basis des gültigen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Sicherung der verbraucher- und wohnortnahen Nahversorgung im Einzelhandel und Berücksichtigung der zentrenrelevanten Sortimente aus der „Beeskower Liste“.



Innerhalb des B-Plangebietes sind nur Einzelhandelsbetriebe und Läden zulässig, die nicht zentrenrelevante Sortimente (Baumarkt-Sortimente, Elektrogroßgeräte, Gartenartikel, Kfz-Zubehör, Möbel, Pflanzen und Teppiche) anbieten. Zentrenrelevante Sortimente und Zentrenrelevante Sortimente für die Nahversorgung sind hingegen nicht zulässig. Ausnahmsweise können Kioske, Tankstellenshops, Verkaufssortimente von Augenoptikern, Hörgeräteakustikern, Orthopädietechnikern, Orthopädieschuhmachern, betriebsbezogener Einzelhandel mit Nahrungs- und Genussmitteln durch Betriebe des Lebensmittelhandwerks sowie Verkaufsflächen innerhalb von Handwerks-, produzierenden und weiterverarbeitenden Gewerbebetrieben und reparierenden oder installierenden Handwerksbetrieben zugelassen werden.

Für das Plangebiet „Luchgraben“ sind keine der o.g. Einzelhandelsbetriebe oder Läden vorgesehen.

Abbildung 19: Bebauungsplan Nr. H7 Einfacher B-Plan Einzelhandel



Quelle: Stadt Beeskow

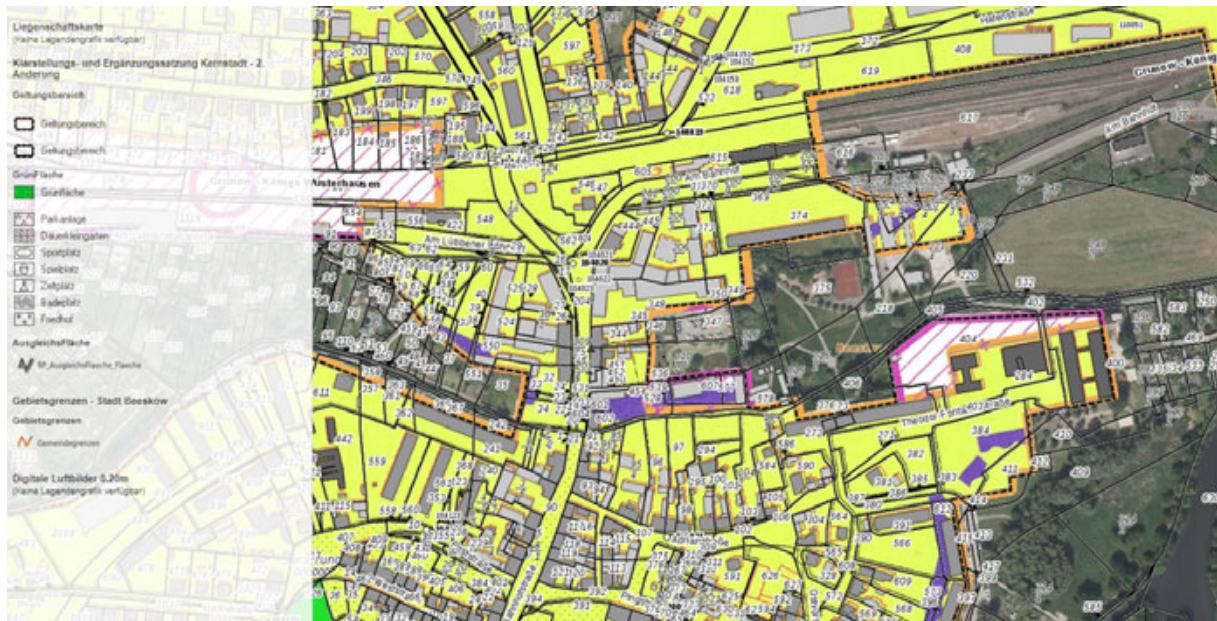
### Klarstellungs- und Ergänzungssatzung:

Die Klarstellungs- und Ergänzungssatzung legt gemäß § 34 (4) Satz 1 Nr. 1 und 3 BauGB die Grenzen für im Zusammenhang bebaute Ortsteile fest. Ergänzend werden Bereiche als Außenbereichsfläche in die im Zusammenhang bebauten Ortsteile einbezogen. Damit wird ein Innenbereich bestimmt, der grundsätzlich unter Beachtung gesetzlicher Vorgaben auch ohne Aufstellung eines Bebauungsplanes bebaubar ist. Damit sollen Zweifel über die Zuordnung zum Innen- oder Außenbereich und eine geordnete Entwicklung gesichert werden.

Ein Teil des Plangebietes liegt im Geltungsbereich der Klarstellungs- und Ergänzungssatzung. Darin enthalten sind alle bebauten Flächen des Plangebietes einschließlich der Bahnhofsempfangsgebäude, der „Bahnhofsblock“ und die Garagenanlagen im Norden sowie der „Fontaneblock“ und die Bildungs- und Betreuungseinrichtungen mit dazugehörigen Freiflächen im Süden. Von der Klarstellungs- und Ergänzungssatzung ausgenommen sind die Freiflächen des „Luchgrabens“ inklusive des direkt

angrenzenden Wohnumfeldes des „Bahnhofsblockes“ im Süden und des „Fontaneblockes“ im Norden sowie das Gebäude des Wärmeversorgers nördlich des „Luchgrabens“ und der Wendeschleife am Bahnhof. Diese Flächen sind nach § 35 BauGB als Außenbereich zu bewerten.

Abbildung 20: Ausschnitt aus Klarstellungs- und Ergänzungssatzung



Stadt Beeskow (Kommunale Geodaten)

### 3.5 Städtebauliche Bewertung der Potenziale des Plangebietes bzw. seiner Teilflächen sowie der Verflechtungen mit dem Stadtraum

#### 3.5.1 Räumliche Handlungsfelder

Auf Grundlage der Bestandsanalyse in den Kapiteln 3.1 bis 3.4 ergeben sich im Plangebiet folgende räumliche Handlungsfelder:

##### Bahnhof Beeskow

Der Bahnhof Beeskow übernimmt eine wichtige Funktion als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Region und bildet für viele Besucher das Eingangstor zur Stadt. Durch den Leerstand, den sanierungsbedürftigen Zustand (insb. westliche Gebäude) und das teilweise unattraktive Umfeld wird der Bahnhof der Aufgabe eines ansprechenden Auftaktes zur Stadt und als zentraler Ort der Mobilität nicht vollends gerecht. Darüber hinaus fehlt es an Angeboten für die Bahnfahrgäste, wie beispielsweise Imbiss, Toiletten und Reisebedarf. Für Pendler ist der Bahnhof nur bedingt attraktiv, da die Anbindung, insbesondere nach Berlin, ausbaufähig ist und die „Park & Ride –Stellplatzanlage“ in einer deutlichen Entfernung (275 m bis 350 m) westlich der zu querenden Bahnhofstraße liegt. Dem Bahnhof fehlt in der Außendarstellung ein besonderes Profil als „Visitenkarte“ der Stadt. (vgl. hierzu auch Kapitel 3.1.3)

Abbildung 21: Südfassade des Empfangsgebäudes und des Güterschuppens am Bahnhof Beeskow



Eigene Darstellung

### DB-Areal östlich des Bahnhof

Die Fläche des Verladebahnhofs - im Eigentum der Deutschen Bahn - wird ihrer eigentlichen Zweckbestimmung nur unzureichend gerecht. Der westliche Teilbereich wird vom Busverkehr als Wartebereich vor und nach regulärer Fahrttaktung genutzt. Die gesamte Fläche erweckt den Eindruck als wäre sie verwaist. Dennoch ist diese Fläche in Abhängigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung Beeskows einhergehend mit einem stärkeren Ausbau des Güterverkehrs langfristig zu sichern. Es ist weiterhin zu prüfen inwieweit Teilflächen des Verladebahnhofs für anderweitige Nutzung (z.B. Kurzzeitparker) genutzt werden kann. (vgl. hierzu Kapitel 3.1.7)

Abbildung 22: Verladestation der Deutschen Bahn (östliche Blickrichtung)



Eigene Darstellung

### Garagenanlage

Die Fläche der Garagenanlage südlich des Bahnhofes ist stark versiegelt und geht nahtlos in das Grundstück des Wärmeversorgers über. Einige Einzelgaragen stehen leer oder werden anderweitig genutzt (z.B. Lager). Den Pächtern der Einzelgaragen wurde im Laufe des Bearbeitungszeitraums aufgekündigt (vgl. hierzu Kapitel 3.2.3). Als Schulweg verursacht das Fehlen einer angrenzenden Nutzung (z.B. Wohnen) und der Mangel an Beleuchtung ein erhebliches Defizit an sozialer Kontrolle. Der Autoverkehr um die Garagen sowie von und zu der östlich angrenzenden Kleingartenanlage verstärkt das „Unsicherheitsgefühl“ bei Schülern, Lehrern und Eltern. Die Zufahrt zu den Kleingärten soll gesichert, aber vom Schulweg getrennt werden (vgl. hierzu Kapitel 3.2.2).



Eigene Darstellung

### „Bahnhofsblock“

Der sogenannte „Bahnhofsblock“ ist durch einen hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf sowie anhaltenden Leerstands der oberen Geschosse gekennzeichnet. Durch mangelnde Einfriedungen oder Bepflanzungen fehlen klar von der Öffentlichkeit getrennte privat oder gemeinschaftlich genutzte Bereiche (vgl. hierzu Kapitel 3.2.1 und 3.2.3). Im Rahmen der Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes soll der Wohnblock nunmehr abgebrochen werden.

Abbildung 23: Südseite des „Bahnhofsblockes“



Eigene Darstellung

### „Fontaneblock“

Ebenso wie der „Bahnhofsblock“ kennzeichnet sich der „Fontaneblock“ durch Sanierungs- und Modernisierungsbedarf. Bedingt durch ein breiteres Angebot an unterschiedlichen Wohnungsgrößen und der Nähe zur Innenstadt, ist der Wohnungsleerstand auf einem niedrigeren Niveau als beim „Bahnhofsblock“. Defizite zeigen sich im direkten Wohnumfeld. Die Umfahrung und der auf der Nordseite gelegene Bewohnerparkplatz sind stark sanierungsbedürftig. Die öffentlichen Durchwegung, insbesondere die Holzbrücke zur Querung des „Luchgrabens“, liegen auf (halböffentlichen) dem Wohnen zugeordneten Flächen, was Konfliktpotenzial zwischen Anwohnern und Nutzern der Wege hervorruft. Das nördliche Wohnumfeld ist durch die Verschattung des Gebäudes und des Gehölzbestandes unattraktiv und kaum genutzt. Die auf der Südseite des Wohnblocks befindliche Wiese wird von den Anwohnern aufgrund mangelnder Gestaltung und fehlender Privatsphäre zur unmittelbar angrenzenden öffentlichen Straße ('Theodor-Fontane-Straße') eher zurückhaltend

angenommen. Zudem schränkt die Grundstücksüberfahrt des Anliegers der 'Adrianstraße' 12 eine mögliche Neugestaltung der Südseite ein (vgl. hierzu Kapitel 3.2.1 und 3.2.3).

Abbildung 24: „Amphitheater“ und Rückseite vom „Fontaneblock“



Eigene Darstellung

### Skate-, Spiel- und Bolzplatz

Die Spielanlagen südlich des „Bahnhofsblockes“ sind in Teilen nicht mehr zeitgemäß. Sie sind zwischen 1991 und 1992 entstanden. Mittlerweile ist der Spielplatz in Teilen sanierungsbedürftig. Dagegen ist der Bolzplatz in einem guten baulichen Zustand. Jedoch ist die Nähe zur angrenzenden Wohnnutzung („Bahnhofsblock“) bezüglich Lärmimmission kritisch zu bewerten. Der teilweise sehr dichte Vegetationsaufwuchs, der die Spiel- und Sportflächen umgibt, hat Einfluss auf das Sicherheitsempfinden der Anwohner und spielenden Kinder mit Eltern<sup>7</sup>. Die Skateanlage im Westen des Plangebietes ist durch herabgefallene Äste, starker Verschattung der Bäume und nur wenigen Skate-Elementen (Rampen, Rails, Pipes etc.) nur bedingt attraktiv.

Abbildung 25: Spiel- und Bolzplatz im Bereich „Luchgraben“



Eigene Darstellung

### Fontane Grundschule

Der in der Landschaft des „Luchgrabens“ eingebettete Grundschulstandort ist in einem guten baulichen Zustand. Die Entwicklungsperspektive des Fontane-Bildungscampus sehen den Bau einer

<sup>7</sup> Workshop Diskussion 15.05.2017

Aula und die Sanierung des Erschließungstraktes vor. Der Schulhof mit Spiel- und Sportanlagen sowie den derzeit wenig genutzten Schulgarten<sup>8</sup> gehen in den Landschaftsraum des „Luchgrabens“ über. Der Schulweg, insbesondere Richtung Norden, soll gefahrenfrei und kindgerecht qualifiziert werden. Über die Anlage einer neuen Brücke über den „Luchgraben“ soll sich der Schulhof nach Norden ausdehnen und die Zuwegung kürzer gestalten.

Abbildung 26: „Fontane-Grundschule“



Eigene Darstellung

### Zufahrt Kitas

Die beiden Kita-Standorte werden hauptsächlich über die 'Theodor-Fontane-Straße' erschlossen. Durch die Bring- und Abholdienste für die Kinder, ist der Wendehammer häufig mit Autos zugeparkt. Der Kita-Neubau, der die beiden bestehenden Kitas ersetzen soll, wird auf der brachliegenden Fläche südlich der 'Theodor-Fontane-Straße' realisiert. Gemeinsam mit der „Fontane-Grundschule“ soll der Kita-Neubau den Fontane-Bildungscampus bilden. Dadurch wird die Zufahrt mit Wendehammer mutmaßlich für PKW gesperrt.

Abbildung 27: Wendehammer Theodor-Fontane-Straße, Eingang Kita



Eigene Darstellung

### „Luchgraben“ und Wege

Der „Luchgraben“ ist das wesentliche landschaftsgestalterische Element innerhalb des Plangebietes. Mit seinem begleitenden Vegetationszug übernimmt er eine wichtige Funktion für die Naherholung

<sup>8</sup> Gespräch mit Schulleitung 06.03.2017

und Umwelt (Hochwasser). Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer geht seine Bedeutung über die Plangebietsgrenzen hinaus. Entwicklungsperspektivisch ist eine zielgruppenorientierte Gestaltung für Kinder, Jugendliche, Schüler aber auch erholungssuchende Erwachsene vorzusehen. Dabei liegt der Hauptfokus auf der Qualifizierung eines kindgerechten und gefahrenfreien Schulwegs (Unfallgefahr Graben) sowie der Sanierung und den Um-/Neubau von Brückenanlagen über den „Luchgraben“. Besonders zu berücksichtigen ist der Erhalt der notwendigen Retentionsflächen bzw. Regenrückhaltebecken auf der Westseite des Plangebietes.

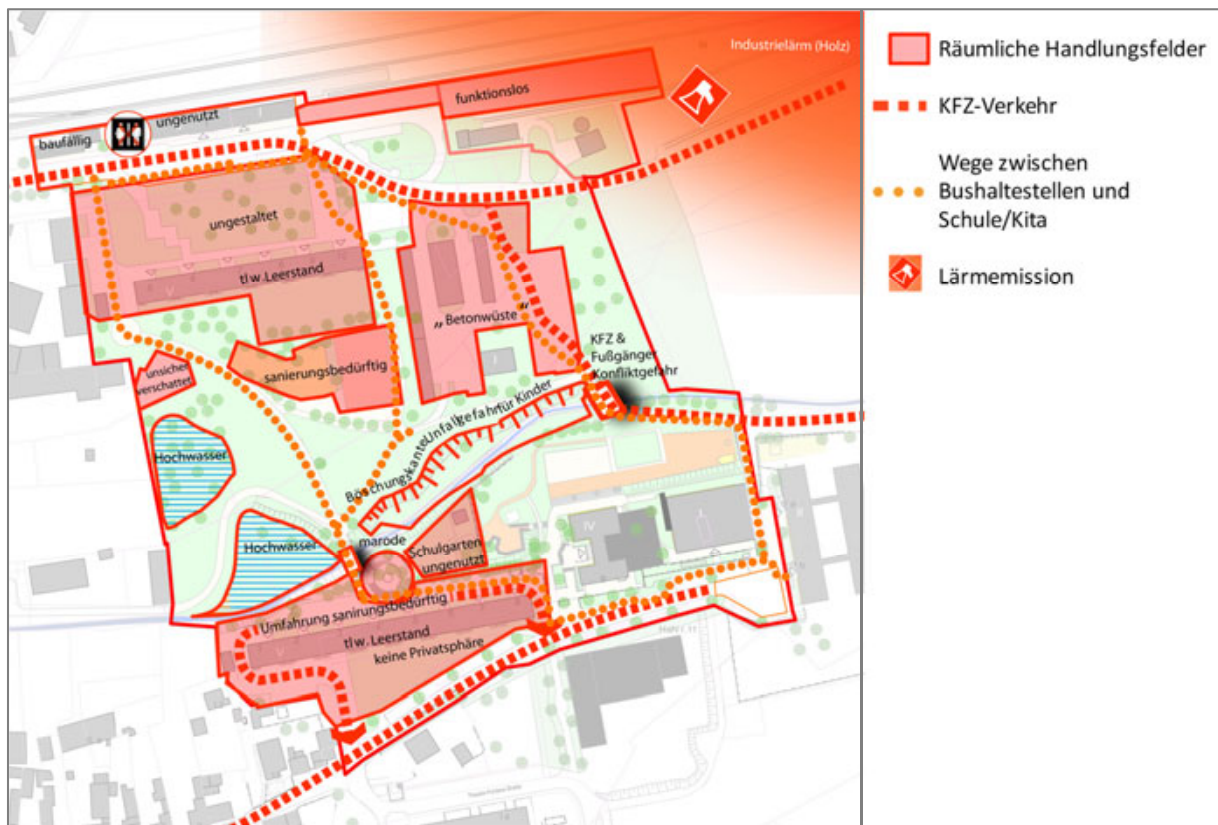
Abbildung 28: „Luchgraben“ von Brück nördl. „Fontaneblock“



Eigene Darstellung

Die weiter oben beschriebenen räumlichen Handlungsfelder sind in nachfolgender Karte (vgl. Abbildung 29) zusammenfassend dargestellt. Dabei sind die rot dargestellten räumlichen Handlungsfelder von entwicklungsprospektivischer Bedeutung. Zwischen den beiden Hapterschließungsstraßen für das Gebiet (rot gestrichelt) sind nur wenige Fuß/Radwegeverbindung (gelb gepunktet) vorhanden. Zudem bündeln sich die Wegeverbindungen bei den beiden Brücken. Eine davon wird vom Auto- sowie vom Fuß-/Radverkehr gleichermaßen genutzt. Darüber hinaus ist das Gebiet von einigen Gebäuden geprägt, die funktionslos (Empfangsgebäude Bahnhof), baufällig (Bahnhofsgebäude westl. Empfangsgebäude) oder teilweise leerstehend (Wohnblöcke) sind.

Abbildung 29: Räumliche Handlungsfelder



Eigene Darstellung

### 3.5.2 Entwicklungspotenziale und Entwicklungschancen

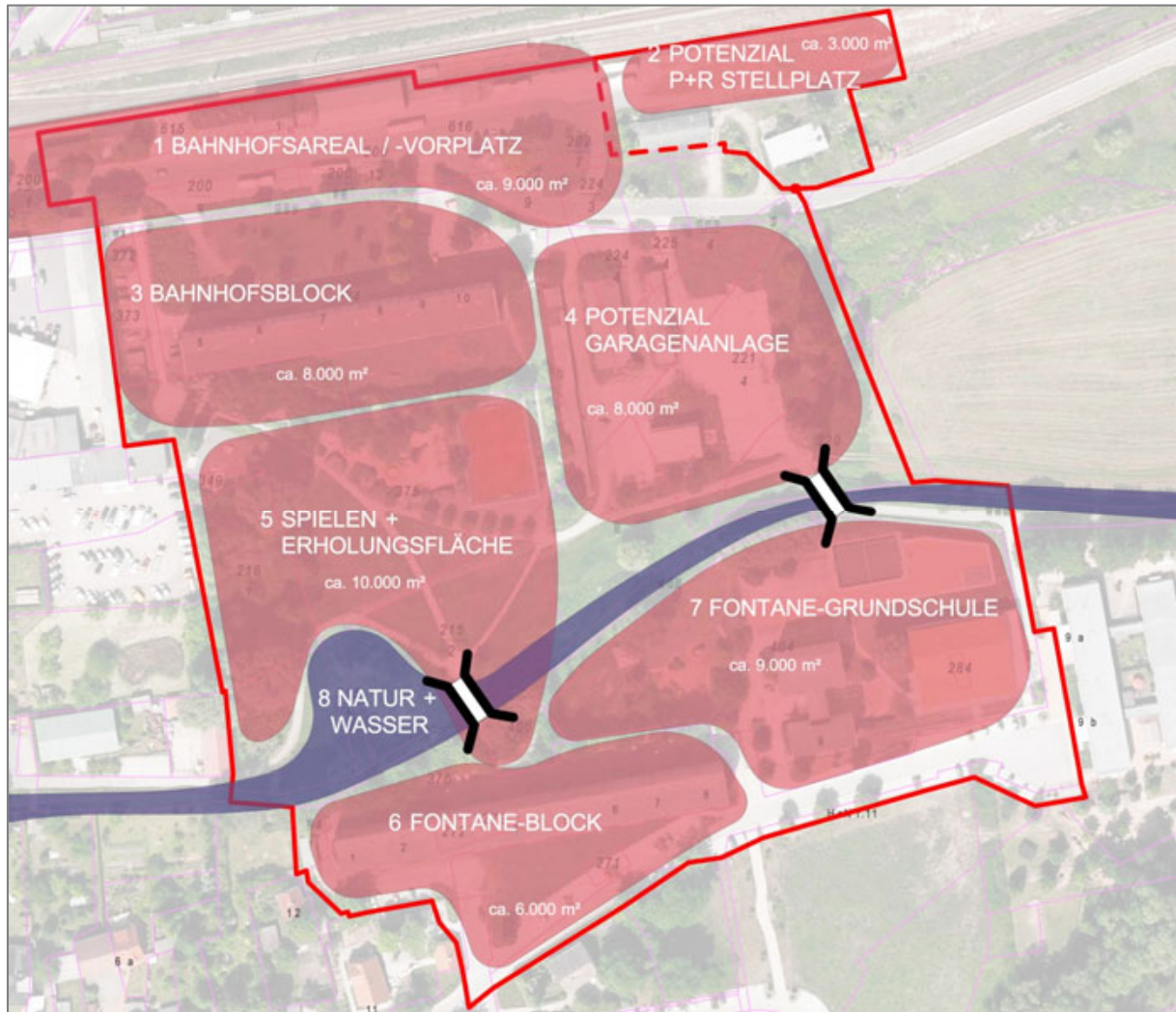
Aus den Handlungsfeldern ergeben sich räumliche Themenbereiche (siehe hierzu Abbildung 30), die unterschiedliche Entwicklungschancen und -risiken für die Grün- und Freiflächen sowie für die Baupotenzialflächen bereithalten.

- 1) Das Bahnhofsareal bietet wegen seiner verkehrsgünstigen Lage (ÖPNV, MIV) sowohl gesamtstädtisch als auch das Teilraumkonzeptgebiet betreffend gute Voraussetzungen als zentraler Zugangspunkt zu vielfältigen Mobilitätsangeboten und Umsteigeknoten. Zu den Angeboten können unter anderem Car- & Bike-sharing, Ladepunkte für Elektromobilität, Radabstellanlagen sowie Dienstleistungen (Verkehrsinformationen, Kiosk usw.) gehören. Dabei können die weitestgehend ungenutzten Bahnhofsgebäude für diese Zwecke umgenutzt werden. Der Vorteil für die Verkehrsteilnehmer liegt in der räumlichen Konzentration der Angebote, die den Umstieg zwischen Verkehrsarten bzw. -mitteln erleichtern. Zudem gilt es, die bereits im ehemaligen Güterschuppen etablierte Nutzung als Bandproberaum für Jugendliche weiter zu qualifizieren und mit sozialen Nutzungen für das Gemeinwohl zu ergänzen. Eine Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes stärkt die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn und erleichtert intermodale Wegeketten.
- 2) Die stark versiegelte Fläche des DB-Verladebahnhofs östlich des Empfangsgebäudes bietet auf einer Teilfläche das Potenzial für Kurzzeitparker. Bei Aufgabe der Nutzung als Verladestation könnte eine zusätzliche Park- & Ride - Stellplatzanlage als erweitertes Mobilitätsangebot für den Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Beeskow angeboten werden. Wenn der bisherige Buswartebereich auf einer anderen Fläche neu geordnet wird, sind ca. 100 bis 120 Stellplätze möglich. Die Erschließung kann aus westlicher Richtung über die Straße 'Am Bahnhof' erfolgen.



- 3) Für den durch anhaltenden Leerstand in den oberen beiden Geschossen geprägte „Bahnhofsblock“ sind im Zuge der Fortschreibung des Stadtumbaukonzepts neue Zielsetzungen erarbeitet worden, denen zufolge der Wohnblock nunmehr abgebrochen und durch einen kleineren, den heutigen Anforderungen des Wohnungsmarktes angepassten Wohnungsneubau ersetzt werden soll. Die ursprüngliche Veräußerungsabsicht der Eigentümerin (b.w.v.) musste aufgrund der fehlenden Nachfrage von Investoren aufgegeben werden. Es bleibt aber das Ziel, an diesem Ort weiterhin die Wohnfunktion zu erhalten und preisgünstige Mietwohnungen anzubieten. Das unmittelbare Wohnumfeld bedarf einer Aufwertung und klaren Zuordnung für die unmittelbaren Anwohner.
- 4) Die stark versiegelte Fläche der Garagenanlage bietet das Potenzial bei Abbruch der Garagen eine zusätzliche Bushaltestelle zu errichten. Diese Idee geht auf den Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Beeskow, Einzelgesprächen mit der Leitung der „Fontane-Grundschule“ und den Kita-Standorten am 06.03.2017 sowie der Bürgerveranstaltung vom 15.05.2017 zurück. Die neue zusätzliche Bushaltestelle würde das bestehende Mobilitätsangebot erweitern und als verlängerte Linienführung des Busverkehrs eine Ergänzung zum bestehenden Verkehrsknotenpunkt Bahnhof ermöglichen. Somit kann der bisherige Weg für Kinder, die auf Schülerbeförderung angewiesen sind deutlich verkürzt werden. Durch Entsiegelung und Schaffung von Freiraumangebote für Kinder und Jugendliche kann zu einer Aufwertung der Fläche führen. Darüber hinaus kann das Angebot an öffentliche Kfz-Stellplätze um den Bahnhof erweitert werden.
- 5) Die große Parkfläche nördlich des „Luchgrabens“ übernimmt schon heute eine wichtige Erholungsfunktion für die Beeskower Bürger. Die sanierungsbedürftigen Spiel- und Sportgeräte bergen durch ihre Nähe zur Wohnnutzung („Bahnhofsblock“) Lärmprobleme. Eine von der Wohnnutzung deutlich abgerückte Neugestaltung der Spiel- und Sportflächen kann zur Minderung des Konfliktpotenzials beitragen. Zusätzliche Sportangebote können zur Aufwertung des Luchgraben führen. Dabei ist auch die Neuanlage von Wegeverbindung einschließlich der Querung des „Luchgrabens“ neu zu konzipieren. Gleichzeitig sind auf dieser Fläche die Retentionsflächen für das Hochwasserrisiko von weiteren Flächenversiegelungen freizuhalten.
- 6) Das Wohnumfeld des „Fontaneblocks“ bedarf einer Aufwertung mit einer klaren Trennung zwischen öffentlichen und von Bewohnern gemeinschaftlich genutzten Flächen. Die öffentlichen Wege sind abseits der Wege für Anwohner und Bewohnerstellplätze zu führen. Die Zuordnung der Flächen ist durch Bepflanzungen klar voneinander abzugrenzen.
- 7) Die „Fontane-Grundschule“ verfügt bereits über eine gute Ausstattung mit Freiflächen (Pausenhof-, Spiel- und Sportflächen). Die landschaftlich attraktive Lage bietet ein hervorragendes Lernumfeld für Kinder. Da der Schulstandort mit dem ÖPNV schwierig zu erreichen ist, wird das Hauptpotenzial in der Entwicklung eines kindgerechten Schulweges einschließlich Aufwertung des Freiraums gesehen. Die parallel zum Teilraumkonzept beauftragte Machbarkeitsstudie zum Neubau einer Kita und den geplanten Bauabschnitt zur Errichtung einer Aula auf dem Schulgelände sind wesentliche Entwicklungsschritte, die in dieser Untersuchung berücksichtigt werden.

Abbildung 30: Räumliche Themenbereiche



## 4 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

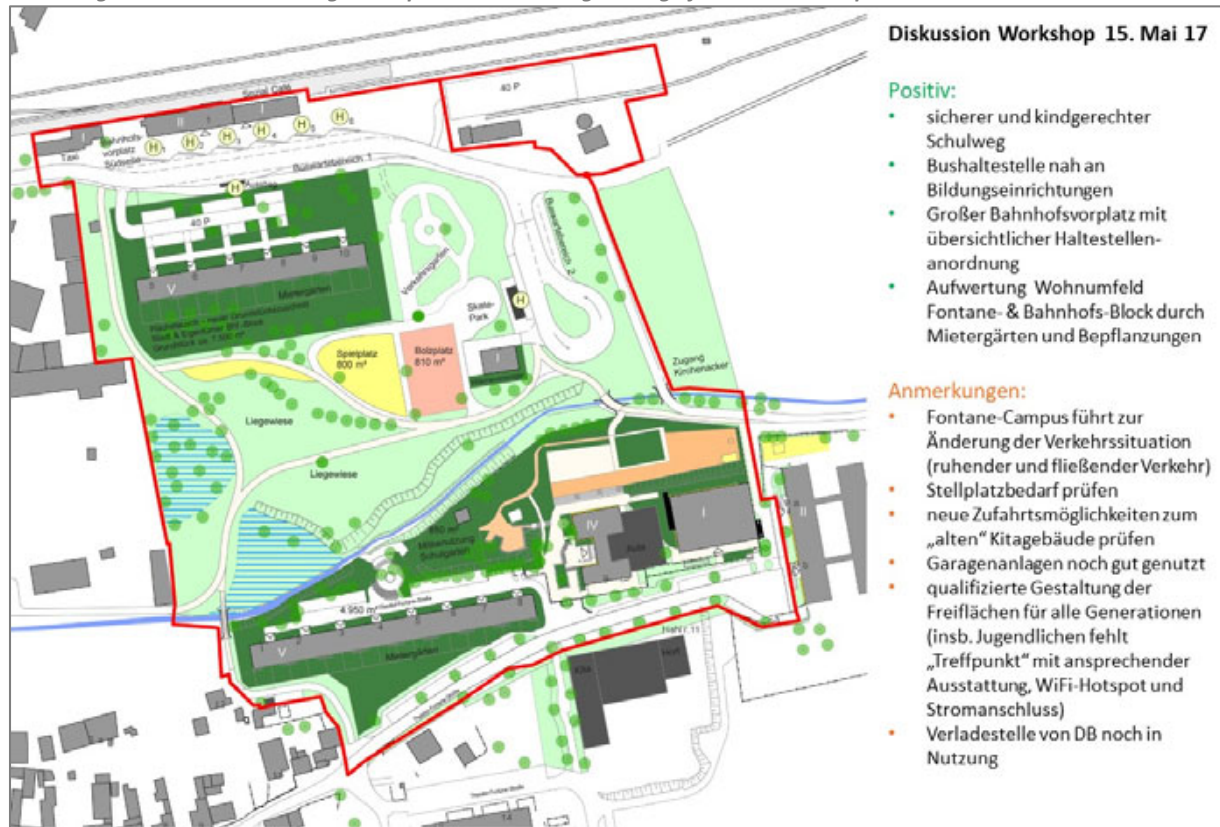
Begleitend zur Erarbeitung des Teilraumkonzeptes fand neben einer Vielzahl von Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Beeskow sowie Einzelgesprächen mit der Leitung der im Plangebiet ansässigen Bildungs- und Betreuungseinrichtungen am 15.05.2017 ein öffentlicher Workshop in der Stadtbibliothek von Beeskow statt.

Durch eine Presse-Mitteilung (MOZ) wurde die Bürgerschaft über die Veranstaltung informiert und eingeladen. Darüber hinaus haben ca. 30 Fachakteure, darunter Vertreter der Stadtverwaltung (5), die Fraktionsvorsitzende der Stadtverordnetenversammlung (6), die Leitung der beiden Kitas sowie Horte, die Schulleitung, die Elternvertreter (ca. 12), die Vertreter der Jugendeinrichtungen (3), ein Vertreter der Busverkehrsgesellschaft (BOS), die Geschäftsführerin der Beeskower Wohnungsbaugesellschaft und Vertreter der örtlichen Tourismuszentrale (2) eine Einladung erhalten. Etwa 15 Personen waren der Einladung gefolgt, vor allem die Vertreter der Stadtverwaltung (u.a. Bürgermeister, stellvertretende Bürgermeisterin, Kämmerer, Stadtplanungsamt), der Kitas, der BOS und Jugendeinrichtungen waren anwesend. Von der Bürgerschaft sind der Einladung hauptsächlich Anwohner der beiden Wohnblöcke und Besitzer der Garagenanlage gefolgt.

Hauptaugenmerk des Workshops war es, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Fachakteurinnen und Fachakteuren die Bestandsaufnahme und -Analyse sowie die abgeleiteten städtebaulichen Ziele zur nutzungsstrukturellen und baulichen Neuordnung des Plangebietes

vorzustellen. Der Workshop diente als eine Plattform der kritischen Reflexion von gebietsspezifischen Entwicklungszielen und deren Einordnung in die allgemeineren Ziele der gesamtstädtischen Entwicklung. Die Anwesenden hatten die Gelegenheit ihre Wünsche für die Gestaltung des Gebiets am „Luchgraben“ sowie des Bahnhofsumfeldes, der Schule, der Kitas und der Wohnblöcke zu diskutieren. Auf diesem Weg konnten vielfältige Nutzungsideen für das Areal am „Luchgraben“ entwickelt werden.

Abbildung 31: Erstes Neuordnungskonzept als Diskussionsgrundlage für den Workshop am 15.05.2017



Eigene Darstellung

Das in Abbildung 31 dargestellte Neuordnungskonzept diente als Diskussionsgrundlage für die Teilnehmer des Workshops. Positive Rückmeldungen und Anmerkungen zum Teilraumkonzept sind neben der Karte stichpunktartig aufgeführt. Im Folgenden werden die Diskussionsbeiträge zusammengefasst:

Die Bewohner der beiden Wohnblöcke begrüßten die geplante Aufwertung das unmittelbare Wohnumfeld durch Freiraumgestaltung, Bepflanzung, Einfriedung und der Anlage von Mietergärten. An einer Erhöhung der Privatsphäre der Mieter war den Anwohnern sichtlich gelegen. Sie gaben jedoch auch zu bedenken, dass die Gestaltung des Wohnumfeldes nicht zu Lasten der Mieter-Stellplätze erfolgen darf. Nach Ansicht der Mieter wird pro Wohneinheit mindestens ein Stellplatz benötigt.

Die Anlage einer neuen Bushaltestelle in räumlicher Nähe zum Fontane-Campus einhergehend mit einem kürzeren und sichereren Schulweg wird von den Vertretern der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen befürwortet. Es wurde jedoch zu bedenken gegeben, dass eine längere Bushaltestellenplattform die Möglichkeit böte auf einen eventuellen Anstieg des Fahrgastaufkommens mit Gelenkbussen reagieren zu können.

Der Neuanlage von Spiel- und Sportflächen standen die Anwesenden offen gegenüber. Diskutiert wurde auch, ob sich das bisherige Angebot noch erweitern lässt. Neben der Gestaltung des Skate-Parks mit anspruchsvollerer Ausstattung (Rampen, Rails, Pipes etc.) wurde die Anlage eines Beach-Volleyballfeldes und eines Free-Running-Parcours als Fläche für Trendsportarten gewünscht. Über die Anlage des Verkehrsgartens wurde wegen eines bereits vorhandenen Verkehrsgarten an der

Grundschule an der Stadtmauer kontrovers diskutiert. Schlussendlich sahen die meisten Anwesenden dessen Entfernung auf der anderen Seite der Innenstadt als zu weit an.

Insbesondere für die Jugendlichen der Stadt Beeskow sollten nach Ansicht der Diskutierenden mehr Angebote geschaffen werden. Demnach würde ein bisher vermisser Treffpunkt für Jugendliche mit W-LAN-Hot-Spot und Stromnetzanschluss das bestehende Angebot deutlich erweitern.

Entlang des „Luchgrabens“ ist die Zahl der Sitzgelegenheiten deutlich ausbaufähig. Im Teilraumkonzept sollen deshalb verstärkt Sitzgelegenheiten entlang der Wege entstehen. Die Wege selbst sollen nah am Luchgraben geführt werden.

In Abstimmung mit der Stadt Beeskow wurde auf die Durchführung eines zweiten öffentlichen Workshops verzichtet, da bereits im ersten Workshop nach der grundlegenden kritischen Reflexion eine breite Zustimmung unter den Workshop-Teilnehmern bzw. betroffenen Anwohnern zur Konsensfindung und Entwicklung von Planungszielen beigetragen haben. Stattdessen wurden die Ergebnisse des ersten Workshops und das überarbeitete Neuordnungskonzept in der Sitzung des Bauausschusses am 13.06.2017 vorgestellt.

## 5 ABLEITUNG VON STÄDTEBAULICHEN ZIELEN UND PLANUNGSVORGABEN ZUR NUTZUNGSSTRUKTURELLEN UND BAULICHEN (NEU-)ORDNUNG DER TEILFLÄCHEN

Die Ergebnisse der städtebaulichen Grundlagenermittlung, des öffentlichen Workshops und die Vorgaben der Auftraggeberin zur groben Nutzungsstruktur bilden Grundlagen der angestrebten städtebaulichen (Neu-)Ordnung der Teilbereiche. Die abzuleitenden Ziele und Vorgaben beziehen sich auf folgende Punkte:

In Hinblick auf die Art der angestrebten Nutzung wird vorrangig das Ziel verfolgt, dass der Anteil für Wohnnutzung weitestgehend unverändert bleibt. Bei den Wohngrundstücken im Bereich des „Fontane-“ und des „Bahnhofsblockes“ können zugunsten einer qualifizierteren Wegeführung Arrondierungen der Außenwohnbereiche bei gleichbleibender Flächengröße vorgenommen werden. Weiter östlich des „Bahnhofsblockes“ sollen durch den beabsichtigten Abbruch der Garagenanlagen weitere Flächen für andere Nutzungen gewonnen werden. Teilflächen davon sind für die Neuanlage einer Bushaltestelle mit Wendeschleife als zusätzliche Verkehrsfläche vorgesehen. Die neue Bushaltestelle wird den Anwohnern und Schulkindern eine verbesserte ÖPNV-Anbindung ermöglichen. In der Folge sind auch die bisherigen Verkehrsflächen am Bahnhof neu zu ordnen. Die bisherige Wendeschleife kann zugunsten einer klareren Straßenführung, die zur Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes deutlich vom Empfangsgebäude nach Süden abrückt, entfallen. Mit dem Bahnhofsvorplatz sollen öffentliche Funktionen für Mobilität und für den Gemeinbedarf vernetzt werden. Durch Instandsetzung der alten Bahnhofsgebäude und Herrichtung des ehemaligen Empfangsgebäudes als Mobilitätsstation mit ergänzenden sozialen Funktionen zu der bereits etablierten Gemeinbedarfsnutzung (z.B. Bandproberaum), können weitere Angebote zugunsten der Allgemeinheit geschaffen werden. Auf der stark versiegelten Betonfläche östlich der abzureißenden Garagenanlagen können jugendspezifische Freizeitnutzungen den tristen Charakter der stark versiegelten Fläche aufwerten. Die Freiflächen mit Erholungsfunktion sollen sich weiterhin nördlich des „Luchgrabens“ konzentrieren und mittels der Neuordnung der Spiel- und Sportanlagen weiter qualifiziert werden. Entsprechend der Abstimmungsgespräche mit der Stadt Beeskow sollen der Spiel- und Bolzplatz verlagert und mit einem größeren Abstand zu den Wohnnutzungen neu angelegt werden. Durch einen Verkehrsgarten und zwei Beachvolleyballfeldern können auch neue Freizeitnutzungen hinzugefügt werden. Es wird beabsichtigt die Freizeit-Anlagen in die begleitende Wegenetzkonzeption des „Luchgrabens“ zu integrieren. Südlich des „Luchgrabens“ ist durch die geplante Entwicklung des Fontane-Campus mit Aula-Anbau und Kita-Neubau eine Ausweitung des Gemeinbedarfsanteils vorbestimmt. Ergänzend dazu soll die Ausrichtung des Schulgeländes die

Flächen nördlich des „Luchgrabens“ einschließen. Die Verlegung der Brücke ermöglicht einen kürzeren Schulweg.

Eine gewerbliche Nutzung innerhalb des Plangebietes ist auch weiterhin nicht vorgesehen.

Das Maß der angestrebten baulichen Nutzung soll innerhalb des Plangebietes nur wenige Veränderungen erhalten. Lediglich durch den in der Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes avisierten Abbruch des „Bahnhofsblocks“ und mit anschließender Neubebauung mit niedrigeren Baukörpern, wird das Maß der baulichen Nutzung geringfügig verändert. Grundsätzlich sollen sich die Neubaumaßnahmen an einer nachhaltigen, umwelt- und klimagerechten Quartiersentwicklung orientieren. Dabei gilt es, die großflächigen Grünanlagen des „Luchgrabens“ zu erhalten und qualitativ aufzuwerten. Zusätzliche Flächenversiegelungen sind so gering wie möglich zu halten und ein hoher Grünanteil auf den Grundstücken herzustellen, um den vorhandenen Hochwasserschutz des „Luchgrabens“ nicht zu gefährden.

Aus diesem Grund ist es das vorrangige Ziel, die bauliche Dichte im Plangebiet nicht weiter zu erhöhen. Die bisher im gesamten Plangebiet vorherrschende Grundflächenzahl (GRZ) von kleiner als 0,2 je bebauten Wohngrundstück soll weiterhin beibehalten werden. Durch die Neubebauung des Bahnhofsblockgrundstückes bietet sich die Möglichkeit, eine geringere Geschossflächenzahl (GFZ) in dieser Übergangszone zum Landschaftsraum zu realisieren. Die bisherige GFZ des Bahnhofsblockgrundstücks von über 1,0 soll durch den Neubau eines nur bis zu drei geschossigen Wohnbaukörpers deutlich geringer ausfallen. Andererseits soll die Bebauungsdichte wegen der günstigen Lage im ÖPNV-Netz etwas dichter als bei klassischen Einfamilienhausgebieten sein. Durch die Anlage von Mietergärten und die Gestaltung wohnzugehöriger Freiräume aber eine hohe landschaftliche Prägung dieses Wohngebiets erreicht werden. Beim „Fontaneblock“ sind keine baulichen Veränderungen vorgesehen. Die bisherige GFZ von unter 1,0 bleibt konstant.

Auf dem Grundstück der Fontane-Schule ist durch den kürzlich realisierten Aula-Anbau zwischen Turnhalle und Schulgebäude die Erhöhung der grundstücksbezogenen GRZ von 0,18 auf 0,25 und GFZ von 0,37 auf 0,45 bereits erfolgt. Der geplante Kita-Neubau südlich der ‚Theodor-Fontane-Straße‘ ist nicht Bestandteil des Plangebietes und fließt deshalb nicht in die Betrachtung mit ein.

Weitere Neubauten, die das bisherige Maß der baulichen Nutzung wesentlich ändern würden, sind nicht vorgesehen.

Die bisherige Straßenanbindung des Plangebietes soll auch weiterhin über die nördlich gelegene Straße ‚Am Bahnhof‘ und die im Süden befindliche ‚Theodor-Fontane-Straße‘ erfolgen. Dabei wird der Verlauf der Straße ‚Am Bahnhof‘ nur geringfügig geändert. Zur Wahrung des charakteristischen Landschaftsbildes, ist keine weitere Straßenanbindung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) innerhalb des Plangebietes vorgesehen. Bei Annahme einer etwas geringeren Wohnbevölkerung, annähernd gleicher Motorisierung pro Haushalt und dem Rückbau der Garagenanlage ist trotz der neu anzulegenden Bushaltestellen nur mit geringen Veränderungen des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung von neuen Wohngebäuden im nördlichen Bereich und der leichten Veränderung der Straßenerschließung und der Bushaltestellen sowie Kfz-Stellplätze sind ggf. erforderliche Anpassungen bei der stadttechnischen Ver- und Entsorgung zu klären bzw. Maßnahmen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wird empfohlen, das Thema Ver- und Entsorgung möglichst zeitnah zu vertiefen. Wegen der vergleichsweise geringen Eingriffe in die bestehenden Bau- und Erschließungsstrukturen wird vermutet, dass die stadttechnische Ver- und Entsorgung generell über die bestehenden Netze erfolgen kann und nur einzelne Anpassungen und Neuanlagen der Leitungsnetze erforderlich werden.

## 6 TEILRÄUMLICHES (STÄDTEBAULICHES) ENTWICKLUNGSKONZEPT

Auf der Grundlage der Analyse des Plangebietes, den Erkenntnissen aus den Abstimmungsrounds sowie den Gesprächen mit Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Hinweisen im Workshop ist ein Entwicklungskonzept für die einzelnen Themenfelder Verkehr, Freiraum, Wohnen und Wohnumfeld entwickelt worden. Für jedes dieser Themenfelder sind Teilpläne entwickelt worden die im Folgenden erläutert werden.

### Verkehrs- und Wegekonzept (siehe hierzu Abbildung 32)

Das Themenfeld Verkehrs- und Wegekonzept schließt die Qualifizierung von Straßen, die Neuanlage von Wegen, der Ausbau der ÖPNV-Anbindung und die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes mit ein. Grundsätzlich bleiben die wesentlichen Erschließungsfunktionen für den motorisierten Individualverkehr über die Straße 'Am Bahnhof' und die 'Theodor-Fontane-Straße' erhalten. Weitere Straßenanbindungen für den Individualverkehr in das Plangebiet soll es nicht geben. Die Erschließung der Kleingartenanlage bleibt für die Anlieger gesichert. Der Abschnitt der 'Theodor-Fontane-Straße' im Bereich Grundschule und Kita-Neubau wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge können weiterhin durchfahren. Der bisherige Wendehammer auf Höhe der beiden Kitas wird in Richtung Westen vor den Fontane-Campus verlagert

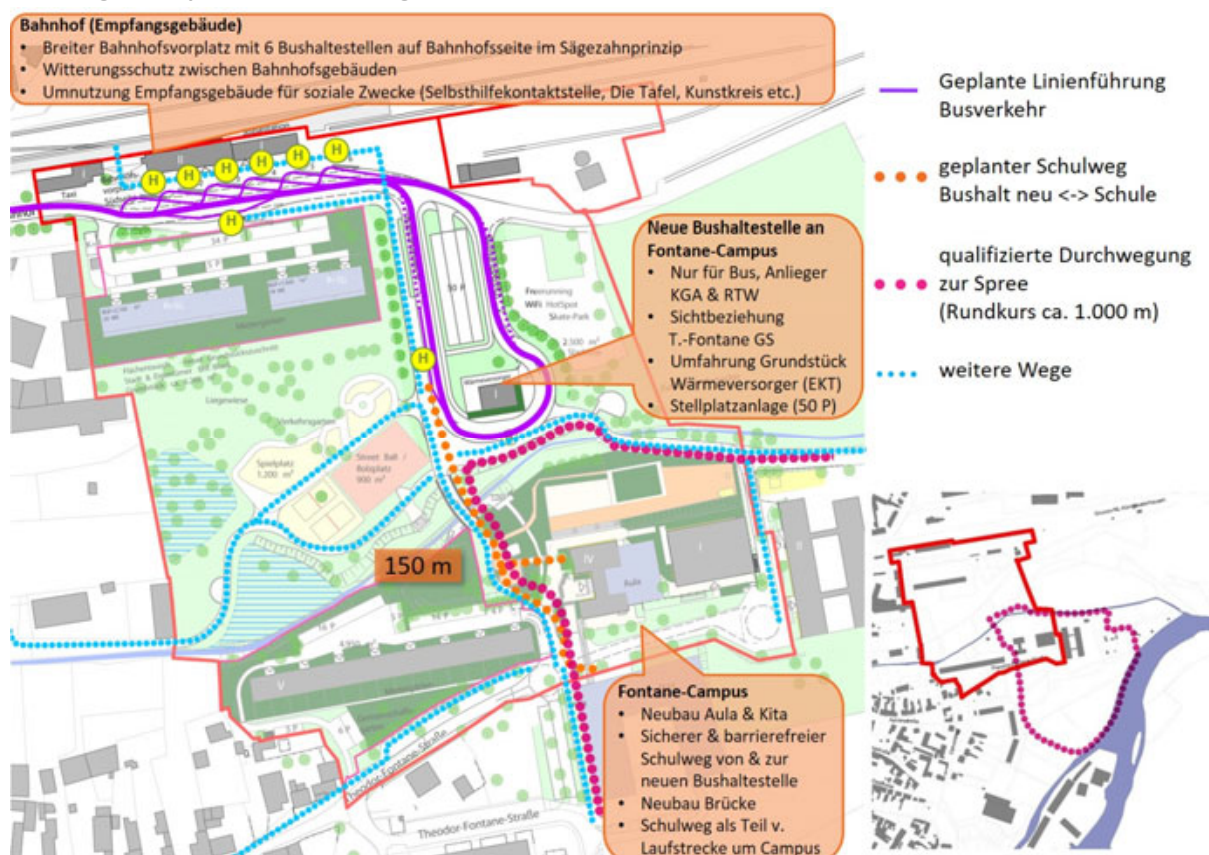
Um der zentralen Funktion als Verkehrsknotenpunkt der Stadt Beeskow gerecht zu werden, sind im direkten Bahnhofsumfeld umfangreiche Änderungen vorgesehen. Der Bahnhofsvorplatz ist Ankunfts-, erster Orientierungs- und Aufenthaltsraum für viele Reisende und Pendler und gilt somit als Eingang zur Innenstadt. Durch die Erneuerung und Verlagerung der Verkehrsflächen (Abrücken vom Empfangsgebäude) sowie die räumliche Neuorganisation des Busbetriebes entsteht ein neu strukturierter Vorplatz mit einer großzügigen, fußgängerfreundlichen Gestaltung. Die funktionale Klarheit und Großzügigkeit sowie die Bündelung der Verkehrsmittel bietet mehr Orientierungshilfe. Die bisher zu beiden Seiten der Straße angeordneten Bushaltestellen werden auf der Nordseite neu angelegt. Auf der Südseite verbleibt ein Ausstiegshalt. Mit den zahnförmigen Haltestellenbuchten auf der Nordseite entsteht ein schlanker Verkehrs- und Mobilitätsraum ohne Barrierewirkung zwischen Bus- und Bahnverkehr. Die Busnummern und Abfahrtstafeln sind unmittelbar vom Bahnhofsvorplatz sichtbar. Der vorgelagerte Außenraum des Empfangsgebäudes bietet Platz für öffentliche Nutzungen (Verkehrsinformationen, Kiosk usw.) und ein überdachter Wartebereich zwischen den Bahnhofsgebäuden als Schutz bei schlechtem Wetter und Bänke eine qualitätsvolle Zone zur Überbrückung der Wartezeit. Zusätzlich können Angebote wie Car- & Bike-sharing, Ladepunkte für Elektromobilität, überdachte Radabstellanlagen am Bahnhof geschaffen werden. Vor der Fläche des stark sanierungsbedürftigen Bahnhofsgebäudes westlich der Bushaltestellen kann ein Taxi-Stand eingerichtet werden. Ergänzend zu der im ehemaligen Güterbahnhof bereits etablierten Nutzung eines Bandproberaums kann das derzeit ungenutzte Empfangsgebäude für soziale aber auch kommerzielle Angebote umgebaut werden. Von Seiten der Stadt sind hier bereits Gespräche mit sozialen Trägern, wie der Tafel, dem Kunstkreis und einer Selbsthilfekontaktstelle erfolgt. Das heutige Areal am Bahnhof mit weitläufigen, überdimensionierten Asphaltflächen wird zu einem qualitätsvollen öffentlichen, barrierefreien Raum transformiert.

Um den bisherige Schulweg für Kinder, die auf Schülerbeförderung angewiesen sind, deutlich zu verkürzen, wird das bestehende Mobilitätsangebot am Bahnhof durch eine zusätzliche Bushaltestelle „Fontane-Schule“ als verlängerte Linienführung des Busverkehrs im Bereich der großen Betonfläche südlich der Straße 'Am Bahnhof' eingerichtet. Die bisherige Wendeschleife östlich des Empfangsgebäudes und der Buswartebereiche auf Teilflächen des Verladebahnhofes werden ebenfalls auf dieser Fläche integriert. In Abstimmung mit der Busverkehr Oder-Spree GmbH sind für die Takteinhaltung sechs Buswartebereiche vorgesehen. Der Buswartebereich für drei Busse vor der Wendeschleife wird für die Schülerbeförderung am Nachmittag und der Buswartebereich für drei Busse nach der Wendeschleife nach Schülerbeförderung am Vormittag benötigt. Außerhalb der regulären Schulzeiten wird die zusätzliche Bushaltestelle „Fontane-Schule“ nur als Bedarfshalt angefahren. Nach Aussage der Stadt Beeskow wird der für die zusätzliche Busverkehrsfläche geplante

Abbruch der Garagenanlagen durch die Kündigung der Pachtverträge mit den Garagenbesitzern bereits vorbereitet. Die heutige Wendeschleife östlich des Bahnhofes wird zurückgebaut. Unter der Voraussetzung, dass der DB-Verladebahnhof zukünftig nicht mehr benötigt wird, besteht an der Stelle der heutigen Wendeschleife die langfristige Option einer zusätzlichen P&R-Anlage. Im Zuge der Bearbeitung des Teilraumkonzeptes hat die Stadt Beeskow bereits ein Verkehrsplanungsbüro für die detaillierte Planung der Verkehrsflächen beauftragt.

Das Wegekonzept innerhalb des Plangebietes wurde grundlegend überarbeitet. Ziel ist es einerseits möglichst direkte Wege zu den öffentlichen Einrichtungen (Schule, Kita, Bahnhof etc.) innerhalb und außerhalb des Plangebietes zu schaffen. So wird beispielsweise die Entfernung für Kinder, die auf Schülerbeförderung angewiesen sind, durch den Bau einer neuen Brücke über den Luchgraben auf weniger als 150 m reduziert. Andererseits folgt der über die Plangebietsgrenze hinaus bedeutsame Luchgrabenweg nunmehr direkt dem Grabenverlauf und trägt somit zu einer besonderen Erfahrbarkeit des Landschaftsraumes bei. Teil des Luchgrabenweges wird mit einem 1 km langen Rundweg um den Fontane-Campus verknüpft. Der Rundweg nimmt den uferbegleitenden Weg entlang der „Spree“ auf und kann optional als Ausdauerlaufstrecke für den Schulsport genutzt werden. Die öffentlichen Wege, die bisher unmittelbar über die Grundstücke des Fontaneblockes und Bahnhofsblockes verlaufen sind, werden zugunsten eines qualitätvolleren und privaterem Wohnumfeldes verlegt. Hierzu zählt auch der Rückbau der maroden Fußgängerbrücke nördlich des Fontaneblockes, die, wie bereits weiter oben erwähnt, durch einen Neubau auf Höhe der Fontane-Schule ersetzt wird. Alle Wege erhalten Wegebeleuchtung, die die Nutzer auch bei Dunkelheit leiten sollen.

Abbildung 32: Teilplan Verkehr und Wege



50 Eigene Darstellung

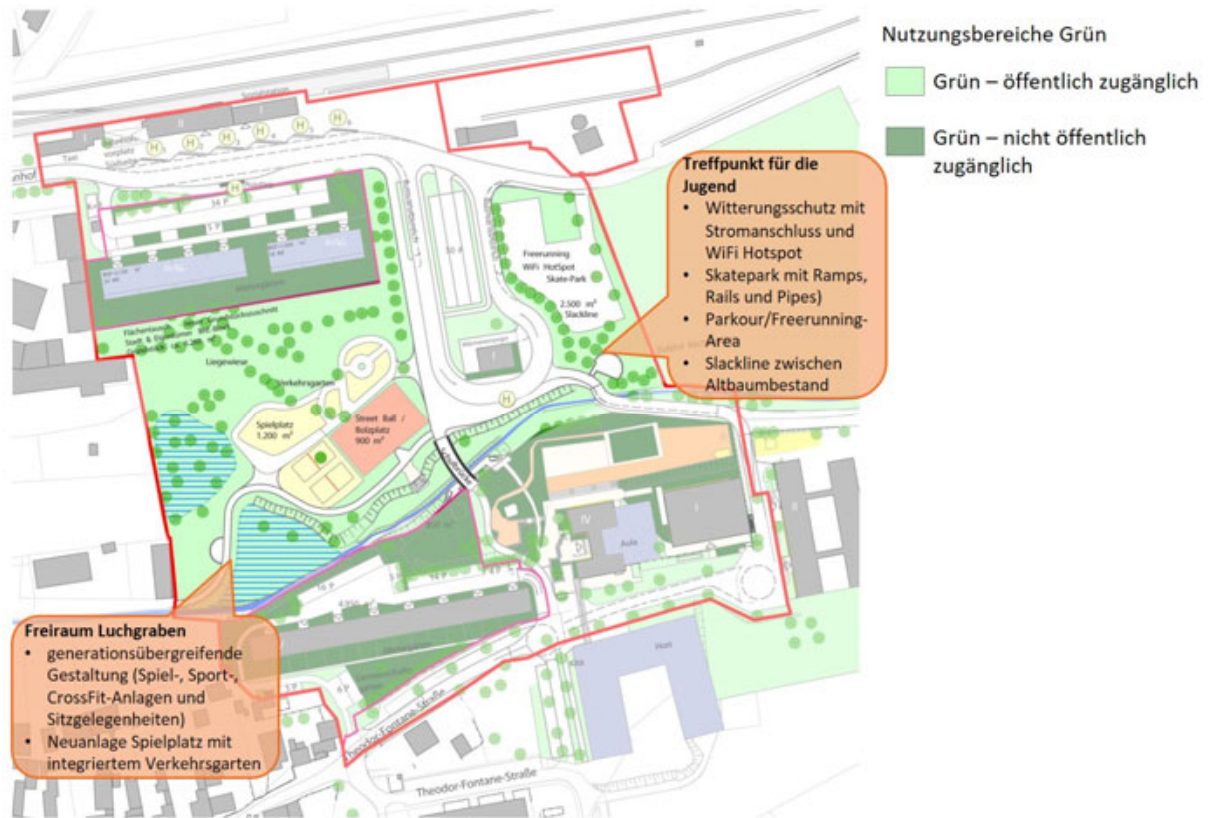
### Freiraumkonzept (siehe hierzu Abbildung 33)

Das Freiraumkonzept beinhaltet alle öffentlich nutzbaren Grünflächen und alle Freiflächen mit besonderer Zweckbestimmung. Die privat nutzbaren Grünflächen für Anwohner werden im Konzept zum Wohnumfeld (siehe weiter unten) beschrieben.

Eine wichtige Bedeutung wird der Verlagerung des Spiel- und Bolzplatzes sowie der Anlage weiterer Angebote für die Ausübung von sportlichen Freizeitaktivitäten entlang des Luchgrabenweges beigemessen. Die Anlagen konzentrieren sich geschlossen in unmittelbarer Nähe zum Luchgraben aber in einer deutlichen Entfernung zum Wohnumfeld, um störende Lärmimmissionen auf die Wohnaufenthaltsbereiche zu reduzieren. Für die Neuanlage des Spielplatzes mit einer Flächengröße von 1.200 m<sup>2</sup> ist die Integration des von der Schul- und Kitaleitung gewünschten Verkehrsgarten vorgesehen. Neben der Neuanlage des Bolz- und Street-Ball-Platzes mit einer Flächengröße von 900 m<sup>2</sup>, ist auch die Anlage von zwei Beachvolleyballfeldern geplant. Entlang des Luchgrabenweges sind kleinere Sportfunktionsflächen mit unterschiedlichen Crossfit-Geräten für die Ausübung von Fitnesssport für Jedermann vorgesehen. Für die bisher von den Anwohnern vermissten Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, sind den Luchgrabenweg begleitende Sitzgruppen geplant. Durch die Verlegung der Fußgängerbrücke wird der neugestaltete Freiraum auf der Nordseite des Grabens mit dem Fontane-Campus sowie der Fontane-Siedlung verknüpft, ohne dabei das Wohnumfeld des „Fontaneblocks“ zu beeinträchtigen. Der Bereich zwischen dem neugeplanten Wohngebäude am Bahnhof und den Spiel- bzw. Bolzplatzflächen wird als Wiese von spezifischen Nutzungen freigehalten. Die Nutzer können den Bereich entweder als Liege- und Picknickwiese oder als Fläche für besondere Freizeitaktivitäten, wie z.B. Yoga, Kubb etc., selbst aneignen. Eine besondere Funktion übernimmt die neugestaltete Freifläche östlich der geplanten Buswendeschleife. Die Fläche soll als Treffpunkt für die Jugend aus Beeskow und dem Umland mit Witterungsschutz, Stromanschluss und W-LAN-Hot-Spot qualifiziert werden. Auf einer Gesamtfläche von 2.500 m<sup>2</sup> können jugendspezifische Freizeitangebote angelegt werden. Vorstellbar sind Anlagen für Trendsportarten wie Free-Running, Slack-Line-Bereich und der aus dem westlichen Plangebiet verlagerte Skate-Park mit einem erweiterten Angebot an Skate-Elementen. Entsprechend der Bedürfnisse können die Jugendlichen die Chance erhalten, den Ort durch eigene Aktivitäten sich selbst anzueignen und u. U. selbst zu gestalten. Die Fläche bietet eine gute Anbindung an den Busverkehr, eine gewisse Abgeschlossenheit und dennoch soziale Kontrolle durch die angrenzenden Nutzungen (Schule und Wohnen).



Abbildung 33: Teilplan Freiraum



Eigene Darstellung

### Konzept Wohnen und Wohnumfeld (siehe hierzu Abbildung 34Abbildung 32)

Die Wohnnutzung im Plangebiet beschränkt sich auch zukünftig auf die beiden Grundstücke der Beeskower Wohnungs- und Verwaltungsgesellschaft. Während die Bebauung des „Fontaneblocks“ erhalten bleibt, soll der „Bahnhofsblock“ im Zuge der Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes zugunsten einer neuen Wohnbebauung abgerissen werden. Nach der Erarbeitung verschiedener Bebauungskonzepte, wurde mit der Stadt Beeskow abgestimmt, dass die Neubebauung in Anlehnung am bisherigen Bestand in Ost-West-Richtung als zwei voneinander getrennte, riegelförmige Baukörper mit zwei Geschossen und einem Staffelgeschoss ausgeführt werden soll. Einerseits bleibt dadurch der bestehende Sicht- und Lärmschutz zu den Verkehrsanlagen am Bahnhof bestehen. Andererseits lockert die Neubebauung die bisherige Barrierewirkung des Fontaneblocks im Plangebiet auf. Die bisherigen öffentlichen Wege werden von den Wohnbereichen weggeführt, sodass ein privateres und somit anwohnerfreundliches Wohnumfeld entstehen kann. Hierfür werden zu allen Seiten des Grundstücks Arrondierungen vorgenommen. Insbesondere der grundstückszerschneidende öffentliche Weg auf der Westseite fällt weg. Auf der Südseite des Wohngebäudes erhalten die Anwohner einen durchgehenden Grünstreifen, der durch Mietergärten qualifiziert wird. Dadurch kann auch dem öffentlichen Freiraum des „Luchgrabens“ mehr Fläche zugesprochen werden. Durch die Arrondierung reduziert sich die Gesamtgrundstücksfläche von ursprünglich 7.500 m<sup>2</sup> auf 6.200 m<sup>2</sup>.

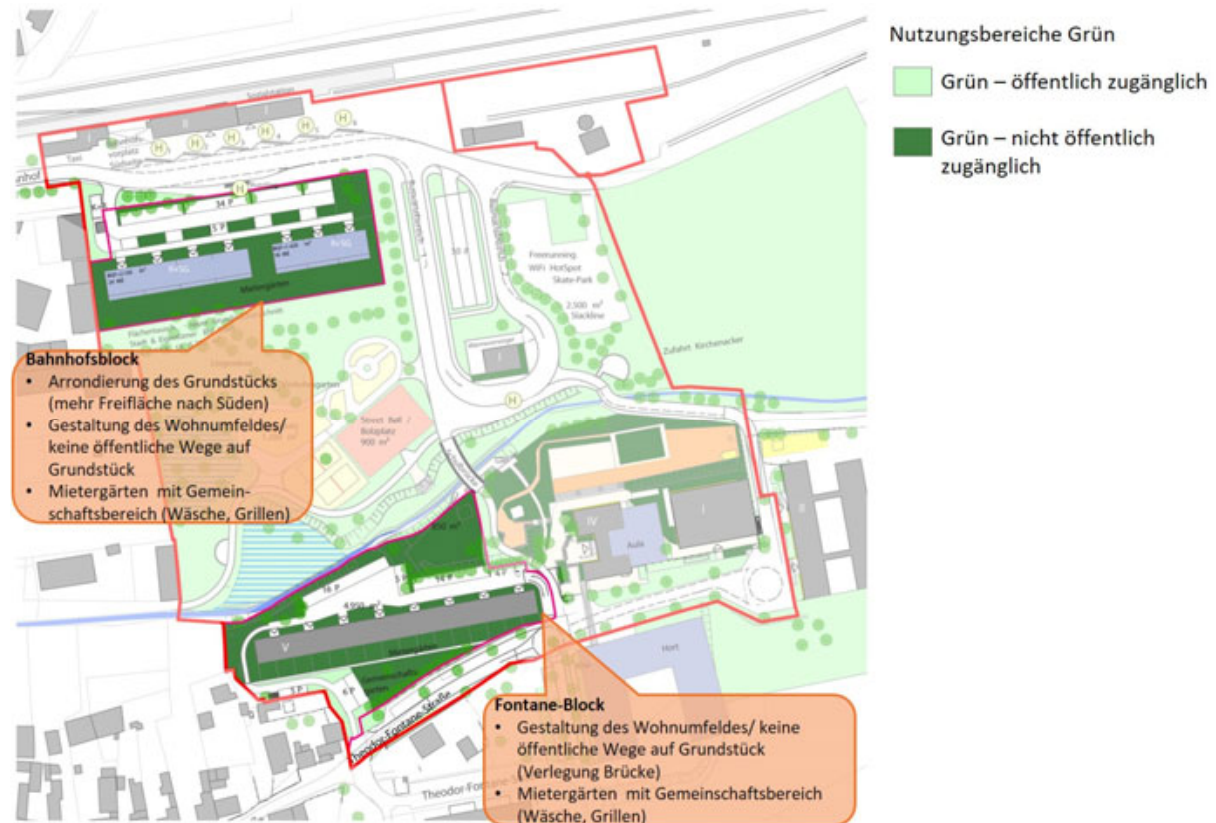
Die Erschließung der neuen Wohngebäude erfolgt über Wohnwege aus nördlicher Richtung. Außerdem werden im nördlichen Grundstücksbereich Mieterparkplätze als Sammelstellplatzanlagen mit Orientierung zum Verkehrsraum am Bahnhof angelegt. Die Aufenthaltsräume der Wohnungen orientieren sich in Richtung Süden mit direktem Zugang zu den Mietergärten.

Auf diesem Weg können für das Grundstück des Bahnhofsblockes etwa 42 Wohnungen auf einer Bruttogrundfläche (BGF) von 3.600 m<sup>2</sup> geschaffen werden. Die Grundflächenzahl (GRZ) bleibt gegenüber dem Bestand mit 0,2 weitestgehend unverändert. Dagegen fällt die angestrebte Geschossflächenzahl (GFZ) mit unter 0,6 gegenüber der bestehenden 1,0 etwas niedriger aus.

Nach allgemeiner Rechtsauffassung lässt sich das Vorhaben nach § 34 BauGB dem Innenbereich zuordnen. Es ist daher zu prüfen, ob auf die Aufstellung eines Bebauungsplans nach § 13 BauGB verzichtet werden kann. Die durch eine niedrige Bauweise geprägte Umgebung, lässt den Schluss zu, dass sich das Neubauvorhaben einfügt.

Wie weiter oben erwähnt, bleibt das Gebäude des „Fontaneblocks“ in seiner Form erhalten. Am Gebäude sind jedoch umfangreiche Sanierungsarbeiten notwendig. Auf der Südseite sollen ebenfalls Mietergärten angelegt werden, die von den Bewohnern im Erdgeschoss über den Anbau von Treppenanlagen direkt erreicht werden können. Ergänzend dazu werden auf der Südseite Gemeinschaftsbereiche für alle Anwohner geschaffen. Durch den Rückbau der Brücke nördlich des Wohnblocks ändert sich die öffentliche Wegeführung. Das Wohnumfeld gewinnt dadurch einen deutlich privateren Charakter. Das Amphitheater wird zurückgebaut und die bestehende Umfahrung mit Anwohnerparken als Shared-Space fußgängerfreundlich saniert. In den Gesprächen mit der Schulleitung hat sich herausgestellt, dass der angrenzende Schulgarten seit längerem nicht mehr in Nutzung ist und deshalb temporär den Anwohnern des Fontaneblocks als Nutzgarten bis auf Weiteres zur Verfügung gestellt werden kann. Inwieweit diese Option in Betracht gezogen wird, sollte die Stadt Beeskow mit der Schule, der Beeskower Wohnungs- und Verwaltungsgesellschaft unter Berücksichtigung des Nachfrageverhaltens der Anwohner prüfen.

Abbildung 34: Teilplan Wohnumfeld



Eigene Darstellung

### Konzept ruhender Verkehr (siehe hierzu Abbildung 35)

Infolge der veränderten Verkehrsführung am Bahnhof und im Bereich des Fontane-Campus ergeben sich grundlegende Änderungen beim ruhenden Verkehr. Durch die Verlagerung der Wendeschleife östlich des Bahnhofes und des Wendehammers bei den Kitas müssen bisher genutzte Kfz-Stellplätze ersetzt werden. Bei der Neukonzeption des ruhenden Verkehrs wird unterschieden zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen. Die öffentlichen Stellplätze konzentrieren sich überwiegend im vorhandenen Straßenraum der 'Theodor-Fontane-Straße' und 'Am Bahnhof'. Zwischen Ein- und Ausfahrt der Buswendeschleife sind 50 Parkplätze sowohl für Pendler und Reisende, aber auch als

Ersatz für die ehemaligen Garagennutzer vorgesehen. Nah am Bahnhof und im Bereich des Kita-Neubaus sind Kurzzeitparkplätze „Kiss & Ride“ für die Hol- und Bringe-Dienste geplant.

Im Bereich des Fontaneblocks können durch den Rückbau der maroden Brücke zusätzliche Anwohnerstellplätze geschaffen werden. Insgesamt stehen den Anwohnern 50 Stellplätze zur Verfügung. Zusätzliche öffentliche Parkplatzflächen befinden sich im Straßenraum der 'Theodor-Fontane-Straße'. Sollte sich herausstellen, dass durch den Wegfall der Stellplätze auf der Campusfläche im Bereich des Wendehammers weitere Stellplätze benötigt werden, könnte die stadteigene Fläche westlich des Kita-Neubaus als großflächiger Parkplatz aktiviert werden. Dieser könnte eine sinnvolle Ergänzung zum bisherigen Angebot für Besucher öffentlicher Veranstaltungen in der neugebauten Schulaula darstellen. Da die Größenordnung der zu erwartenden Stellplatznachfrage noch nicht abschließend zu klären ist, wird der Bereich westlich des Kita-Neubaus als Vorhaltefläche für eine Kfz-Stellplatzanlage behandelt. Auf dieser Fläche können ca. 30 – 35 Kfz-Stellplätze realisiert werden. Auf der verschatteten Nordseite der neugeplanten Wohnanlage am Bahnhof sind 50 Stellplätze ausschließlich für Anwohner vorgesehen.

Abbildung 35: Teilplan ruhender Verkehr



Eigene Darstellung

### Maßnahmenliste und Förderfähigkeit

In der nachfolgenden Tabelle sind die Umsetzungsmaßnahmen und Zusammenstellung von stadtwirtschaftlicher Kostenpositionen (Herstellung der Erschließungsflächen, Ver- und Entsorgungsanlagen, Ordnungsmaßnahmen / Sanierungsmaßnahmen u. a.) aufgeführt. Die Kostenzusammenstellung erfolgt nach überschlägigen, erfahrungsgeliteten Orientierungswerten einer städtebaulichen Kalkulation. Insgesamt werden 15 Maßnahmen aufgelistet, für die jeweils eine Priorität, ein Umsetzungszeitraum und eine Fördermöglichkeit vorgeschlagen wird. Einige Maßnahmen wurden bereits in vorangegangenen Studien (INSEK, IEK und Stadtumbau) aufgeführt und im Rahmen des Teilraumkonzeptes „Luchgraben“ vertiefend untersucht.

Tabelle 2: Maßnahmentabelle nach Priorität geordnet, Umsetzungszeitraum und Förderbedarf

Nr.	Titel	Beschreibung	Verantwortlichkeiten	Kosten	Finanzierung Förder-programm	Priorität	Umsetzungs-zeitraum	Voraussetzungen (z.B. Flächen-ankauf, Schaffung Planungsrecht)	Teilkonzept	Quelle
1	Bahnhofsblock - Neubau	Rückbau des bestehenden Blocks, Neubau niedriggeschossigen Wohnungsbaus, Flächenarrondierung, Gestaltung der Außenanlagen	b.w.v.	4.610.000 € *	Stadtbau für Rückbau, Neubauförderung für Mietwohnungsbau	hoch	2018 - 2022	Abriss, Schaffung Planungsrecht (B-Plan) → Prüfung § 34 BauGB, Flächentausch Stadt b.w.v.	Wohnen	Stadtbau / (urspr. 2013 nur Beobachtung)
2	Fontaneblock – Wohnumfeldgestaltung	Umgestaltung und Arrondierung der Außenanlagen (Umfahrung erneuern)	b.w.v.	250.000 € *	Stadtbau / Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen (S-Programm)	mittel	bis 2025	Flächentausch Stadt und b.w.v.	Wohnen	INSEK ZV 4.2 (2015) Tlw. Stadtbaukonzept (2013)
3	Neuanlage Skatepark und Beachvolleyballfeld	Teil der Neugestaltung des Luchgraben-Parks	Stadt Beeskow	140.000 € *	Stadtbau, STEP aus INSEK	gering	nach 2020		Grüne Infrastruktur	INSEK ZV 4.2 (2015)
4	Abriss Garagen		Stadt Beeskow	80.000 € (IEK)	Stadtbau	hoch	nach 2019	Kündigung der Pachtverträge	Grüne Infrastruktur	INSEK ZV 4.2 (2015) IEK 4.7 (2015)
5	Aula-Anbau an der „Fontane-Grundschule“	Ausbau des Schul-Campus	Stadt Beeskow	600.000 € (IEK)	Soziale Stadt, Schulbau-förderung Land Brdbg	hoch	nach 2018	Baufeldfreimachung	soziale Infrastruktur	IEK 2.1 (2015)
6	Gestaltung Campus-Flächen zwischen Schule und Neubau Kita	Verlagerung Wendehammer nach Westen	Stadt Beeskow	schätzungsweise 50.000 €	Soziale Stadt, Schulbau-förderung Land Brdbg	mittel	ab 2018	Umgestaltung / Verlagerung bestehender Verkehrsfläche	Mobilität	Studie Kitaneubau Beeskow
7	Wege entlang des „Luchgrabens“	Qualifizierung der bestehenden Wegeverbindungen und Anlage weiterer Durchwegungen	Stadt Beeskow	70.000 € *	Zukunft Stadtgrün (ZUST)	hoch	2015 - 2020		Grüne Infrastruktur	IEK 4.6 (2015)
8	Bahnhof Beeskow	Gestaltung der Eingangssituation zum Bahnhof und des Bahnhofumfeldes mit Ideenwettbewerb	Stadt Beeskow	750.000 € *	Kleinere Städte und überörtliche Zusammenarbeit (KLS)	mittel	2022 - 2025	Fördermittelbereitstellung / Absicherung Finanzierung	Mobilität	IEK 4.2 (2015)
9	Neuanlage Spielplatz und Verkehrs-garten		Stadt Beeskow	1.200.000 € (IEK)	Investitionspakt Soziale Integration im Quartier (SIQ)	hoch	2018- 2020	Baufeldfreimachung, Fördermittelbereitstellung / Absicherung Finanzierung	Grüne Infrastruktur	INSEK ZV 4.2 (2015) IEK 2.4 (2015)
10	Neuanlage Bushaltestelle mit Wendeschleife	Straßen- und Tiefbaumaßnahmen zur Einrichtung einer Bushaltestelle mit Buswartebereich und Wendeschleife	Stadt Beeskow / BOS	230.000 € *	Kleinere Städte und überörtliche Zusammenarbeit (KLS)	hoch	2018 - 2020	Abstimmung Taktfolge Busverkehr, Flächenkauf von Wärmeversorger	Mobilität	-
11	Verlagerung Fußgängerbrücke	Abbruch bestehende Brücke nördlich Fontaneblock, Neubau nördlich der Grundschule	Stadt Beeskow	schätzungsweise 15.000 €	Zukunft Stadtgrün (ZUST)	mittel	ab 2018		Mobilität, Grüne Infrastruktur	INSEK ZV 4.2 (2015)

		mit direkter Anbindung an neue Bushaltestelle								
12	Qualifizierung „Luchwiesen“	Rückbau Wege, Entsiegelung alter Skate-Park	Stadt Beeskow	52.000 €*	Zukunft Stadtgrün (ZUST)	gering	ab 2019	Baufeldfreimachung, Fördermittelbereitstellung / Absicherung Finanzierung	Grüne Infrastruktur	INSEK ZV 4.2 (2015)
13	Sicherung der Retentionsflächen	keine Flächenversiegelung im Bereich der Hochwassergefährdeten Bereiche des Luchgrabens	Stadt Beeskow	Strategisch – Keine investiven Maßnahmen	Nationales Hochwasserschutzprogramm / EFRE	hoch	ab 2020		Grüne Infrastruktur	-
14	Jugend-Treffpunkt	Errichtung Witterungsschutz, Einrichtung W-LAN-Hot-Spot und Stromanschluss, Trend-Sportanlagen	Stadt Beeskow	210.000 €*	Investitionspakt Soziale Integration im Quartier (SIQ)	mittel	ab 2021	Prüfung Förderfähigkeit, Angebots-einholung Netzbetreiber, Workshop mit bestehenden Jugendorganisationen	soziale Infrastruktur	-
15	optionale Anlage von öffentlichen Stellplätzen am Fontane-Campus	durch Verlagerung des Wendehammers fallen Stellplätze weg, die zu ersetzen sind, um Anwohnerstellplatzanlagen nicht weiter zu belasten	Stadt Beeskow	100.000 €*	Stadtumbau	gering	ab 2020	Bedarfsprüfung	Mobilität	-

\*) Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten aus aktuellen Projekten. Grundlage dafür bilden die Preisangaben des in Berlin angewendeten Modells der Kooperativen Baulandentwicklung und die statistischen Kostenwerte für Gebäude des Baukosteninformationszentrums (BKI) aus dem Jahr 2017. Es handelt es sich um gemittelte Bruttopreise, die die Herstellungskosten inklusive Planungskosten beinhalten. Grundstücks- und Grundstücksnebenkosten sind nicht berücksichtigt.

## 7 ABILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1: Städtebauliche Einordnung.....	5
Abbildung 2: Gebietskulissen des Integrierten Entwicklungskonzeptes (Magenta) und Teilraumkonzeptes (rot) „Luchgraben" .....	6
Abbildung 3: Beeskow um 1941 (Karten des Deutschen Reiches Originalmaßstab 1:25 000) .....	7
Abbildung 4: Verkehrsmäßige Einordnung des Plangebietes .....	8
Abbildung 5: ÖPNV-Netz der Stadt Beeskow .....	9
Abbildung 6: Straßen- und Wegenetz im Plangebiet „Luchgraben“ .....	9
Abbildung 7: Nutzung der Flächen in der näheren Umgebung in der näheren Umgebung des Plangebietes nach Angaben des Geodatenportals der Stadt Beeskow.....	10
Abbildung 8: Hochwassergefahr für das Plangebiet .....	12
Abbildung 9: Auszug aus Ladestellen im Regionalbereich Ost der DB Netz AG.....	13
Abbildung 10: Eigentümerstruktur.....	15
Abbildung 11: Geländekarte nach Höhenangaben der Vermessungskartierung.....	16
Abbildung 12: Stadttechnische Ver- und Entsorgungsmedien.....	18
Abbildung 13: Bestandsituation Plangebiet .....	19
Abbildung 14: Auszug Integriertes Stadtumbaukonzept II – Oktober 2013 .....	21
Abbildung 15: INSEK Beeskow – Zentrale Vorhaben (ZV) – Mai 2015 .....	21
Abbildung 16: Soziale Stadt - Integriertes Entwicklungskonzept für das Gebiet „Luchgraben“ – Mai 2015 .....	22
Abbildung 17: Standortanalyse zum Neubau einer Kita – März 2016 .....	22
Abbildung 18: Ausschnitt aus Flächennutzungsplan Kreisstadt Beeskow (Stand 15.09.1999).....	24
Abbildung 19: Bebauungsplan Nr. H7 Einfacher B-Plan Einzelhandel .....	25
Abbildung 20: Ausschnitt aus Klarstellungs- und Ergänzungssatzung .....	26
Abbildung 21: Südfassade des Empfangsgebäudes und des Güterschuppens am Bahnhof Beeskow .	27
Abbildung 22: Verladestation der Deutschen Bahn (östliche Blickrichtung) .....	27
Abbildung 23: Südseite des „Bahnhofsblockes“.....	28
Abbildung 24: „Amphitheater“ und Rückseite vom „Fontaneblock“ .....	29
Abbildung 25: Spiel- und Bolzplatz im Bereich „Luchgraben“ .....	29
Abbildung 26: „Fontane-Grundschule“ .....	30
Abbildung 27: Wendehammer Theodor-Fontane-Straße, Eingang Kita .....	30
Abbildung 28: „Luchgraben“ von Brück nördl. „Fontaneblock“ .....	31
Abbildung 29: Räumliche Handlungsfelder .....	32
Abbildung 30: Räumliche Themenbereiche .....	34
Abbildung 31: Erstes Neuordnungskonzept als Diskussionsgrundlage für den Workshop am 15.05.2017 .....	35
Abbildung 32: Teilplan Verkehr und Wege .....	39
Abbildung 33: Teilplan Freiraum .....	41

Abbildung 34: Teilplan Wohnumfeld .....	42
Abbildung 35: Teilplan ruhender Verkehr .....	43
Tabelle 1: Zusammenstellung aller das Plangebiet betreffenden Maßnahmen aus vorangegangenen Untersuchungen .....	23
Tabelle 2: Maßnahmentabelle nach Priorität geordnet, Umsetzungszeitraum und Förderbedarf.....	44

## 8 KARTENANHANG

Plan 01 Übersichtsplan (Luftbild Geoportal Beeskow 2014)

Plan 02: Bestandssituation

Plan 03: Nutzungsstruktur

Plan 04: Eigentümerstruktur

Plan 05: Leitungsverläufe

Plan 06: Städtebauliches Konzept - Erhalt Bahnhofsblock

Plan 07: Städtebauliches Konzept - Neubau Bahnhofsblock - Variante 1: Aufgelockerte Bebauung mit Würfelhäusern

Plan 08: Städtebauliches Konzept - Neubau Bahnhofsblock - Variante 2: Am Bestand orientierter Wohnriegel (*Vorzugsvariante*)