

Städtebauliches Entwicklungskonzept „Erweiterung Hafen Nord“ in Schwedt/Oder

Abschlussbericht
Stand 18.12.2025

**Platz für
morgen.**

Nationalparkstadt

SCHWEDT



Gefördert aus Mitteln des Bundes und des Landes Brandenburg im
Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen
Wirtschaftsstruktur“ – GRW-Infrastruktur

Impressum

Auftraggeberin:	Stadt Schwedt/Oder Stabsstelle Wirtschaftsförderung Dr.-Theodor-Neubauer-Straße 5 16303 Schwedt/Oder und Fachbereich 3: Stadtentwicklung und Bauaufsicht Alte Fabrik, Dr.-Theodor-Neubauer-Straße 12 16303 Schwedt/Oder
Ansprechpersonen:	Philip Pozdorecz ppozdorecz@schwedt.de Annekatriin Eick aeick@schwedt.de Sabine Pozdorecz spozdorecz@schwedt.de Johann Reichstein jreichstein@schwedt.de
Auftragnehmerin:	Matthias von Popowski, Janine Hoelzmann complan Kommunalberatung GmbH Voltaireweg 4, 14469 Potsdam Tel.: +49 331 20 15 10
in Kooperation mit	Stephan Kathke Beratung Stadt- und Regionalentwicklung Waldmüllerstraße 10, 14482 Potsdam Tel.: +49 175 6004619
unter Einbezug der Fachgutachten von	PLANUNGSBÜRO PÜTZSCHEL Torsten Pützschel, Freier Stadtplaner Fidusallee 103, 15569 Woltersdorf Tel.: 03362-75403 HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Freiheit 6, 13597 Berlin Tel.: 030 8872767-55 Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA Zillestraße 105, 10585 Berlin Tel.: 030 69 81 14 11 KSZ Ingenieurbüro GmbH Lessingstraße 83, 13158 Berlin Tel.: 030 440 087 93
Ansprechpersonen:	Matthias von Popowski matthias.vonpopowski@complangmbh.de Stephan Kathke info@raumperspektiven-sk.de Torsten Pützschel tpuetzschel@t-online.de Hannes Pries hannes.pries@hoffmann-leichter.de Gerhard Ihler ihler.ext@ksz-akustik.de Christian Nölte chnoelte@schirmer-partner.de

Die Stadt Schwedt/Oder verfolgt die Gleichstellung der Geschlechter. Aus stilistischen Gründen und zugunsten einer einfachen Lesbarkeit wird in diesem Bericht bei Personenangaben die männliche Form verwendet. Es sind jedoch immer gleichwohl weibliche als auch männliche oder diverse Personen gemeint.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Ausgangssituation und Ziele	5
2 Untersuchungsraum	7
2.1 Begriffsdefinitionen und Abgrenzung	7
2.2 Lage und Erreichbarkeit	8
2.3 Flächenpotenzial und aktuelle Flächennutzungen	10
3 Standortanalyse – Ersteinschätzungen	11
3.1 Flächeneigentumssituation und -verfügbarkeit	11
3.2 Planungsrecht	12
3.2.1 Innenbereich/Außenbereich	12
3.2.2 Flächennutzungsplan (FNP)	13
3.2.3 Bestehende Bebauungspläne	15
3.2.4 Klarstellungssatzung mit Abrundungen für den Ortsteil Gatow	18
3.2.5 Weitere Planungsschritte	19
3.3 Raumordnung und Regionalplanung	21
3.4 Rohstoffgewinnung	22
3.5 Verkehrsanbindung und Erschließung	23
3.6 Wasserver- und Abwasserentsorgung	27
3.7 Technische Infrastrukturen und Zukunftsinfrastrukturen	28
3.8 Landschafts- und naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen	29
3.9 Altlasten und Kampfmittel	32
3.10 Immissionsschutz (Schwerpunkt Lärmschutz)	33
3.11 Zusammenfassende Analyse	35
4 Entwicklungsziele, -modelle und Flächenkonzept	37
4.1 Profil und Entwicklungsziele	37
4.2 Flächenentwicklungsmodelle	38
4.3 Flächen- und Erschließungskonzept	39
5 Wirtschaftlichkeits- und Umsetzbarkeitseinschätzung	43
5.1 Rahmenbedingungen und wirtschaftliche Machbarkeit	43
5.2 Entwicklung und Bewirtschaftung	48
5.3 Förderungsmöglichkeiten	48
5.4 Maßnahmen- und Prozessübersicht	50

6	Bewertung und Empfehlungen	53
	Verzeichnisse	55
	Quellenverzeichnis	55
	Anhang Fachgutachten (separate Dokumente)	56
	Abbildungsverzeichnis	56

1 Ausgangssituation und Ziele

Der **Wirtschafts- und Industriestandort Schwedt/Oder** befindet sich in einem umfassenden Strukturwandel- und Transformationsprozess mit dem Ziel, eine klimaneutrale und langfristig wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur aufzubauen. Mit dem im Dezember 2024 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen **Zukunftskonzept Schwedt/Oder 2030+¹** sowie dem **Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder²** wurden zentrale strategische Grundlagen für die wirtschaftliche Transformation und die Flächenentwicklung des Wirtschaftsstandortes Schwedt beschlossen. Zur Unterstützung dieses Prozesses kann die Stadt Schwedt/Oder derzeit unter anderem Mittel aus dem GRW-Sonderprogramm „Beschleunigung der Transformation in den ostdeutschen Raffineriestandorten und Häfen“, aus der **GRW-Experimentierklausel** und dem **Just Transition Fund (JTF)** der EU in Anspruch nehmen.

Die im Zukunftskonzept Schwedt/Oder 2030+ festgelegten Entwicklungsziele umfassen unter anderem den Standort Schwedt/Oder zum **wichtigsten zukunftsfähigen Industriestandort im Nordosten Brandenburgs** zu entwickeln, **neue industrielle Branchenkompetenzen** zu etablieren, um die Industriestruktur zu stärken und zu diversifizieren. Dafür ist das **Industrieflächenangebot zu erweitern**, um eine aktive kommunale Ansiedlungssteuerung zu ermöglichen. Das Gewerbe- und Industrieflächenkonzept verdeutlicht zugleich, dass derzeit **kaum sofort vermarktungsfähige Industrieflächen verfügbar sind**. Empfohlen wird eine aktive Flächenpolitik, die die Verfügbarkeit zusätzlicher Gewerbe- und Industrieflächen sicherstellt. Sie sollte auf den gezielten Erwerb externer Flächen, die Entwicklung und die Vermarktung kommunal verfügbarer und zusammenhängender, multimodal angebundener Flächen ausgerichtet sein. In diesen strategischen Ansatz fügt sich dieses städtebauliche Entwicklungskonzept „Erweiterung Hafen Nord“ in Schwedt/Oder ein. Die besonderen Lage- und Infrastrukturvorteile des Standortes Hafen, die überwiegend günstige Eigentumsstruktur und die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten begründen ein besonderes Entwicklungspotenzial. Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer Betrachtung der nördlichen Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen über das bestehende Gewerbe- und Industrieflächenkonzept der Stadt Schwedt/Oder hinaus, um weitere Planungsgrundlagen vorzubereiten.

Der **Untersuchungsraum** der Erweiterung des Hafens Nord liegt unmittelbar nördlich der Bestandsfläche des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen³ sowie nördlich der Gleisanlagen des Hafens. Er stellt damit eine direkte räumliche Fortsetzung des Gewerbe- und Industriegebietes dar und ist verkehrstechnisch bereits an die vorhandene Infrastruktur angebunden. Der Untersuchungsraum erstreckt sich über die Gemarkungsflächen der Ortsteile Vierraden und Gatow sowie der Stadt Schwedt/Oder.

Veränderungen in der Energieversorgung, in der chemischen Industrie und die steigende Bedeutung nachhaltiger Transport- und Logistiklösungen zeigen, dass der **Schwedter Hafen** mit seiner trimodalen Anbindung an Wasser, Schiene und Straße eine zentrale Rolle für die regionale Wirtschaft einnehmen kann und gezielt genutzt werden sollte. Er liegt an der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße und fungiert als wichtiger Zugangspunkt zur Oderregion mit Anbindung an die Ostsee. Durch die verkehrsgünstige Lage in unmittelbarer Nähe zum Gewerbe- und Industriegebiet Hafen und zum Standort Kuhheide übernimmt er eine wichtige Funktion für die ansässigen Unternehmen und die standortprägende Industrie.

Die Bestandsfläche **Gewerbe- und Industriegebiets Hafen** ist vorrangig geprägt von produzierendem Gewerbe mit hohem Güterumschlag wie Lagerwirtschaft, Logistik, Spedition und Industrieunternehmen mit direktem Bezug zum Hafenumschlag. Der Betrieb des Schwedter Hafens sowie der Gleisanlagen im Hafengebiet liegt bei einem kommunalen Unternehmen, einer 100 %-igen Tochter

¹ Stadt Schwedt/Oder (2024): Zukunftskonzept Schwedt/Oder 2030+. URL: https://platzfuermorgen.de/wp-content/uploads/2025/01/250102_Zukunftskonzept-Langfassung.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

² Stadt Schwedt/Oder (2024): Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder. URL: https://platzfuermorgen.de/wp-content/uploads/2025/04/SVV_047_24_Gewerbe_und_Industrieflaechenkonzept.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

³ Die Bezeichnung „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“ folgt der im Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder (2024) verwendeten Begriffsdefinition und bezieht sich auf die dort ausgewiesene Bestandsfläche am Standort Hafen. Diese Bezeichnung wird auch in dem vorliegenden Abschlussbericht verwendet.

der Stadt Schwedt/Oder. Die ca. 42 ha (netto) Bestandsfläche an Gewerbe- und Industrieflächen ist nahezu vollständig ausgelastet (ca. 2 ha Restfläche), sodass für neue Ansiedlungen und Unternehmenserweiterungen kaum Flächen verfügbar sind. Daher rücken die nördlich angrenzenden Erweiterungsflächen in den Fokus.

Die vorhandene Infrastruktur des Schwedter Hafens und die geplante Verbesserung des Schienengüterverkehrs durch das **neue Industriegleis** tragen dazu bei, die Standortattraktivität für Unternehmensansiedlungen und Expansionen zusätzlich zu verbessern. Das neue Industriegleis bietet die Möglichkeit, sowohl bestehende Gewerbe- und Industrieflächen als auch Potenzialflächen zu erschließen und die **Logistik-, Transport- und Umschlagkapazitäten** für ansässige Unternehmen auszubauen. Der Standort verfügt somit über gute Voraussetzungen für die Weiterentwicklung und die Etablierung neuer Wertschöpfungsketten im Strukturwandel.

Daher dient diese Untersuchung zur Erweiterung des Hafens Nord als **städtebauliches Entwicklungskonzept** nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und stellt eine erste Einschätzung der Umsetzbarkeit einer gewerblich-industriellen Nutzung sowie der städtebaulichen Entwicklung dar; die Beschlussfassung steht noch aus. Die Untersuchung erfasst und bewertet die im Sinne einer Machbarkeitsstudie planungsrelevanten Rahmenbedingungen sowie ausgewählte Belange, die für die Entwicklungsfähigkeit eine hohe Bedeutung haben. Dazu zählen insbesondere die verkehrliche Erschließung, der Landschafts- und Naturschutz, der Immissionsschutz sowie bauplanungsrechtliche Aspekte. Darüber hinaus enthält sie eine erste wirtschaftliche Einschätzung, einschließlich Maßnahmenplanung, Zeitrahmen und Chancen für die Flächenentwicklung. Die Ergebnisse sollen der Stadt identifizierte Flächenpotentiale einschließlich Kostenschätzungen und eines zeitlichen Horizonts für die Erschließung aufzeigen und schließlich als Grundlage für die Entscheidung über die Priorität sowie die zügige Erweiterung des „Zukunftsstandortes Hafen Schwedt“ dienen.

2 Untersuchungsraum

Das folgende Kapitel beschreibt den Untersuchungsraum „Erweiterung Hafen Nord“, führt die relevanten Begriffe zur Abgrenzung des Betrachtungsraums ein und stellt die räumliche Lage sowie die wesentlichen Standortmerkmale und Bezüge zur Umgebung dar.

2.1 Begriffsdefinitionen und Abgrenzung

Für diese Untersuchung wird zwischen zwei Varianten unterschieden: einer **Entwicklungsfläche** und einer **Erweiterungsfläche**. Damit ergibt sich eine zusammenhängende Gesamtfläche der **Entwicklungs- und Erweiterungsfläche**. Auf diese Weise können die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in Bezug auf Eigentumsstrukturen und mögliche Entwicklungsstufen berücksichtigt werden (siehe Abb. 1).

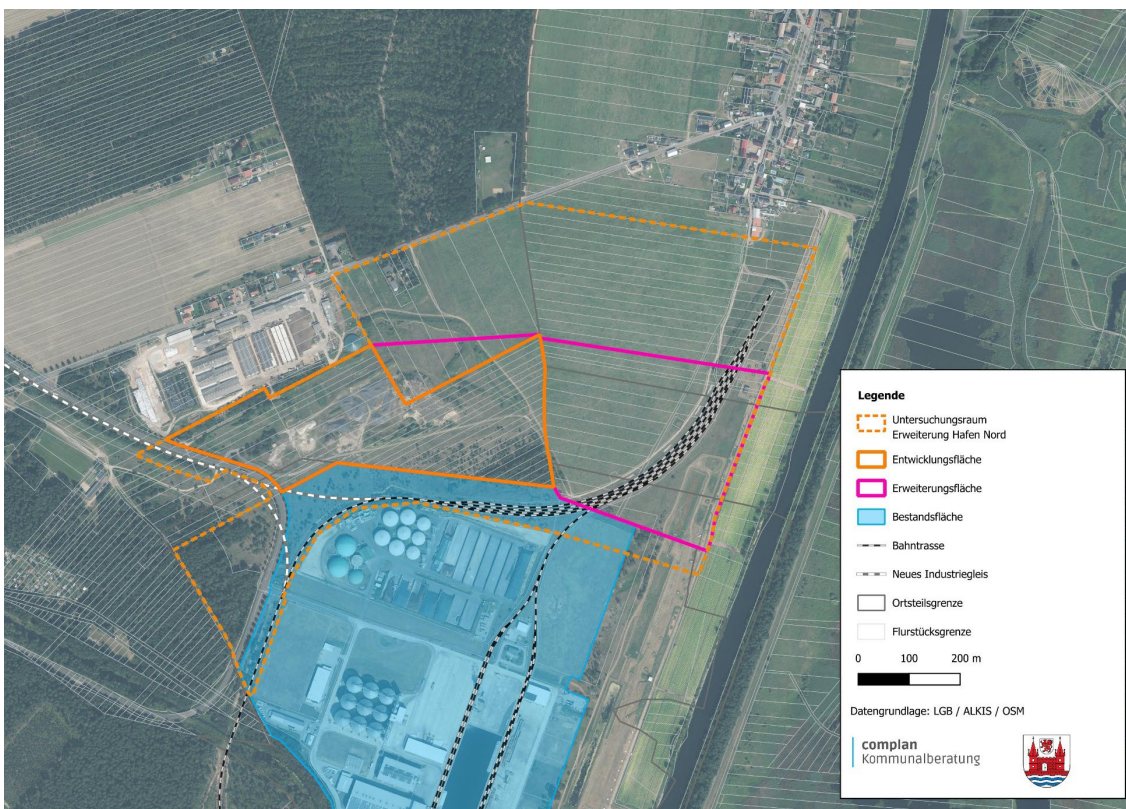


Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsraums sowie der Entwicklungs- und Erweiterungsflächen
(Quelle: Eigene Darstellung)

Ausgangspunkt dieses Konzepts bildet der grobe **Untersuchungsraum**, der die nördliche Erweiterung des bestehenden Gewerbe- und Industriegebiets Hafen⁴ umfasst. Diese Abgrenzung bezieht angrenzende Verkehrsflächen (Straßenverkehrsanlagen und Schieneninfrastruktur) sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen im Norden in einem großzügigen Bereich ein und führt dabei bis in die Nähe der Wohnbebauung des Ortsteils Gatow. Dieser Untersuchungsraum erstreckt sich über ca. 60,5 ha und definiert den übergeordneten Bezugsbereich. Innerhalb dieses Raums werden zwei Varianten von Flächenabgrenzungen definiert:

- ≡ die **Entwicklungsfläche** mit ca. 13 ha und
- ≡ die **Erweiterungsfläche** mit ca. 14,7 ha.

⁴ Die Bezeichnung „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“ folgt der im Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder (2024) verwendeten Begriffsdefinition und bezieht sich auf die dort ausgewiesene Bestandsfläche am Standort Hafen. Diese Bezeichnung wird auch in dem vorliegenden Abschlussbericht verwendet.

Beide Varianten repräsentieren unterschiedliche Optionen der konkreten Flächennutzung und dienen als Grundlage für die weitere planerische Bewertung. Die Flächenabgrenzungen erfolgen überwiegend auf Grundlage der ALKIS-Flurstücksgrenzen.

Die Entwicklungsfläche erstreckt sich vorwiegend auf im kommunalen Eigentum befindliche Flurstücke und kann zeitnah für die Umsetzung von Entwicklungs- und Erschließungsmaßnahmen bereitgestellt werden. Die Erweiterungsfläche hingegen schließt zusätzlich eine nördliche und östliche Teilfläche ein, die derzeit im Besitz unterschiedlicher privater Eigentümer liegen, wodurch die Eingriffs- und Steuerungsmöglichkeiten eingeschränkt sind (siehe Kap. 3.1).

2.2 Lage und Erreichbarkeit

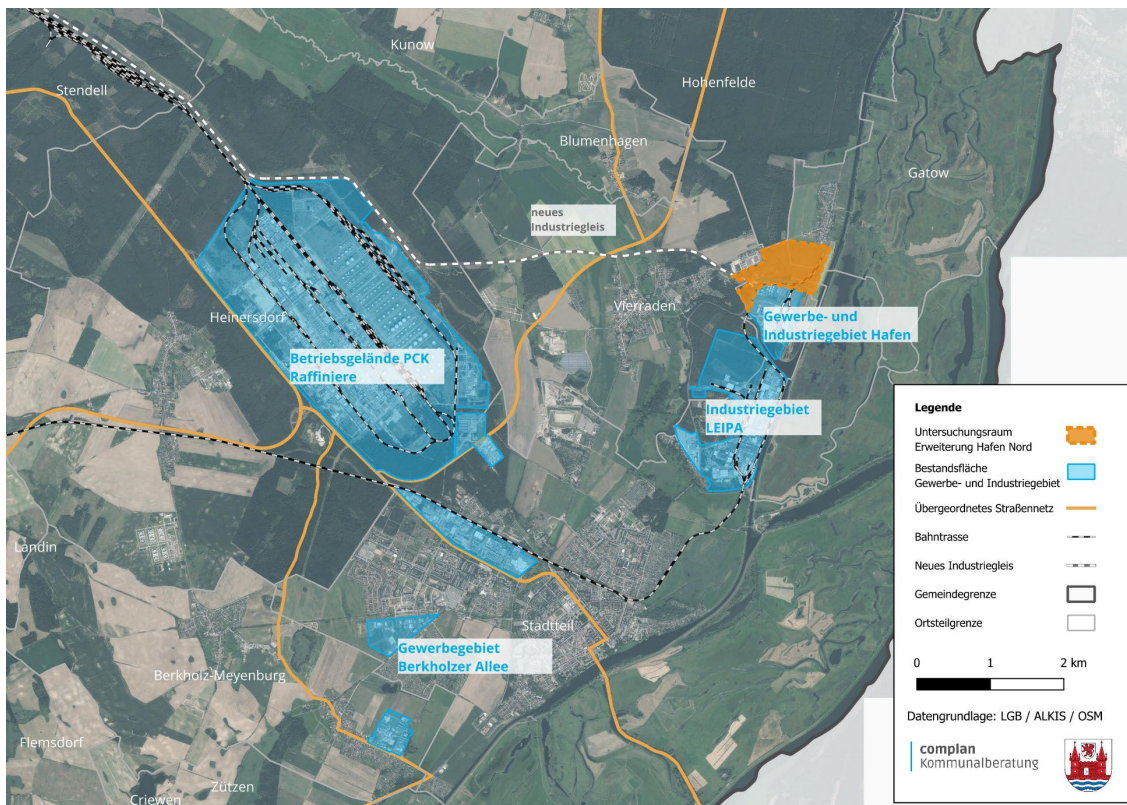


Abbildung 2: Räumliche Verortung des Untersuchungsraums „Erweiterung Hafen Nord“ in der Stadt Schwedt/Oder (Quelle: Eigene Darstellung)

Gesamtstädtisch betrachtet liegt der Untersuchungsraum nordöstlich der Schwedter Kernstadt, etwa 5,5 km (Luftlinie) entfernt. Er befindet sich südlich der Ortslage des Ortsteils Gatow, nordöstlich der Ortslage des Ortsteils Vierraden und schließt unmittelbar nördlich an den Schwedter Hafen an. Der Anschluss an die **Bundesstraße 2** befindet sich ca. 1,5 km in westlicher Richtung und stellt eine Verbindung zum überregionalen Straßenverkehrsnetz dar. Die Bushaltestellen Vierraden, Hafenstraße und Hafen sind jeweils fußläufig erreichbar, der nächste Personenbahnhof befindet sich im Schwedter Zentrum etwa 6 km entfernt. An der südlichen Begrenzung verläuft perspektivisch das **geplante Industriegeleis**. Im Osten grenzen die **Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße** sowie der **Nationalpark „Unteres Odertal“** an die Fläche.

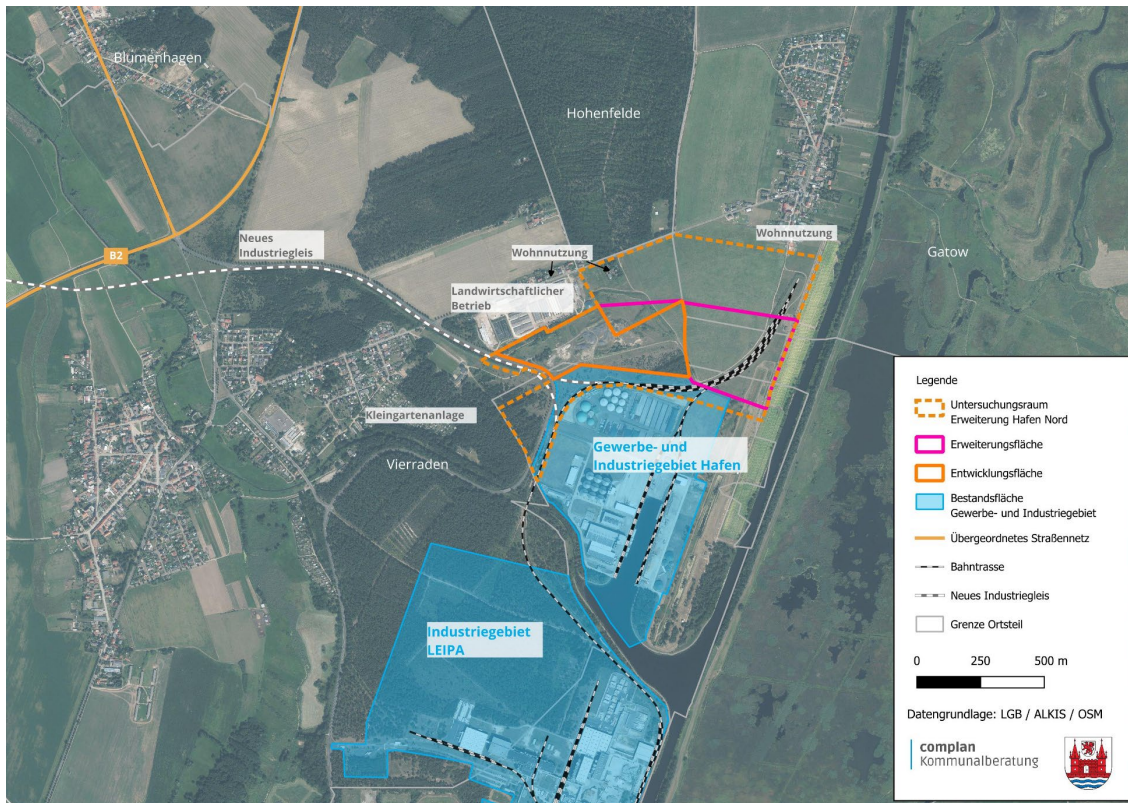


Abbildung 3: Räumliche Verortung des Untersuchungsraums „Erweiterung Hafen Nord“ in der näheren Umgebung
(Quelle: Eigene Darstellung)

Mit dem landwirtschaftlichen Betrieb im Westen und dem Gewerbe- und Industriegebiet Hafen im Süden schließen bereits gewerblich-industrielle Nutzungen unmittelbar an den Untersuchungsraum an. Im Süden wird die Fläche durch die **Hafenstraße** sowie die vorhandene Trasse für den industriellen Schienenverkehr (Industrieleisanlage) begrenzt, die im nordöstlichen Bereich des Untersuchungsraums endet. In südlicher Richtung verlaufend dient dieser Gleisanlagenanschluss der schienengebundenen Erschließung des Schwedter Stadthafens und des weiter südlich gelegenen Industriegebietes Kuhheide. Der Untersuchungsraum liegt somit in **unmittelbarer Nähe bestehender Industrieflächen** und ist **direkt an die Infrastruktur des Hafens angebunden**, was eine besondere Lagegunst für eine gewerblich-industrielle Nutzung und damit verbundenes Entwicklungspotenzial darstellt. Folglich bestehen im Süden räumliche Bezüge zu industriellen bzw. störenden gewerblichen Nutzungen im Gewerbe- und Industriegebiet Hafen sowie im Westen zum Bereich Schwedenweg.

Nördlich der Entwicklungsfläche beginnt ca. 250 m entfernt die südliche **Ortsrandbebauung des Ortsteils Gatow** mit landwirtschaftlich geprägten Nebengebäuden und Wohnnutzungen entlang der Brunnenstraße. Im Bereich der Gatower Dorfstraße bestehen zwei weitere Wohnnutzungen in einer Entfernung von ca. 250 m bis 300 m zur Entwicklungs- und Erweiterungsfläche. Westlich verläuft in mind. etwa 150 m Entfernung die Straße Schwedenweg, entlang der ebenfalls Wohnnutzungen vorhanden sind. Weiter südwestlich des Untersuchungsraums und im Bereich des **Ortsteils Vierraden** liegen überwiegend Wohnnutzungen, ein Sportplatz sowie eine Kleingartenanlage.⁵

⁵ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 18.

2.3 Flächenpotenzial und aktuelle Flächennutzungen

Die Entwicklungs- und Erweiterungsfläche der nördlichen Erweiterung des Hafens weist derzeit unterschiedliche Nutzungen auf. Prägend ist die **Erdstoffdeponie**, die einen großen Teil der Entwicklungsfläche überlagert. Hinzu kommen **landwirtschaftlich genutzte Flächen**, die überwiegend innerhalb der Erweiterungsfläche liegen, während im östlichen Teil **Industriegleisanlagen** verlaufen.⁶

Für die Planungsüberlegungen ist insbesondere die Erdstoffdeponie von zentraler Bedeutung, auf deren westlichem Teil (ca. 5,64 ha) **Schüttgut gelagert und aufbereitet** wird. Dadurch ist die Geländestruktur teilweise uneben. Die Fläche wird seit 2003 verpachtet; der **Pachtvertrag kann jährlich** unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist **beendet** werden. Die Erdstoffdeponie ist überwiegend mit Gräsern und kleineren Büschen bewachsen, vereinzelte Baumgruppen kommen in einzelnen Bereichen vor, während im Südosten waldähnlicher, dichter Bewuchs vorherrscht. Begleitend zur Trasse für den industriellen Schienenverkehr im Süden und Südosten besteht aktuell ein Wirtschaftsweg, der am nördlichen Ende in die Brunnenstraße in Gatow mündet.

Insgesamt bietet die nördliche Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen ein **geeignetes Flächenpotenzial für gewerblich-industrielle Nutzungen**. Die direkte Anbindung an die Schienen- und Hafeninfrastruktur begünstigt insbesondere die Ansiedlung von Industriebetrieben.

⁶ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 13.

3 Standortanalyse – Ersteinschätzungen

Ziel der ersten Einschätzungen ist es, aktuell bestehende **Rahmenbedingungen** und **Einflussfaktoren** im Hinblick auf die angestrebte Erweiterung des Hafens Nord zu ermitteln und zu untersuchen. Auf Basis der ausgewählten Belange soll eine fundierte Grundlage für die weitere Standortbewertung sowie die Maßnahmenplanung für eine Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung geschaffen werden.

Eine zentrale Grundlage der Analyse bilden die Fachgutachten, die sich auf die **verkehrliche Situation, Umwelt- und Naturschutzaspekte, schalltechnische Untersuchungen** sowie **bau- und stadtplanungsrechtliche Rahmenbedingungen** beziehen. Ergänzend hierzu fließen die Stellungnahmen der erfolgten Vorab-Beteiligung ausgewählter Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) in die Bewertung ein, wodurch eine Berücksichtigung relevanter öffentlicher Interessen sichergestellt wird. Dazu wurden mit Schreiben vom 12. Juni 2025 die betroffenen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange im Sinne des § 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig beteiligt und um Stellungnahmen⁷ gebeten.

3.1 Flächeneigentumssituation und -verfügbarkeit

Die Betrachtung der Flächeneigentumssituation und -verfügbarkeit dient dazu, Entwicklungsoptionen für eine gewerblich-industrielle Nutzung einzuschätzen und bei der Standortentwicklung entsprechende Maßnahmen berücksichtigen zu können. Flächen im kommunalen Eigentum eröffnen der Stadt dabei grundsätzlich Handlungs- und Steuerungsmöglichkeiten.

Die Entwicklungsfläche umfasst insgesamt 42 Flurstücke (insg. 13 ha). Davon befinden sich:

- ≡ **41 Flurstücke** im Eigentum der Stadt (ca. 12,4 ha),
- ≡ **1 Flurstück** in Privateigentum (ca. 0,6 ha).

Die Erweiterungsfläche umfasst insgesamt 67 Flurstücke (insg. 14,7 ha). Davon befinden sich:

- ≡ **3 Flurstücke** im Eigentum der Stadt (ca. 0,4 ha),
- ≡ **34 Flurstücke** in Privateigentum (ca. 12,1 ha),
- ≡ **28 Flurstücke** im Besitz eines kommunalen Unternehmens (ca. 2,2 ha).

Für die Gesamtfläche umfasst die Entwicklungs- und Erweiterungsfläche insgesamt 109 Flurstücke (27,7 ha). Davon befinden sich:

- ≡ **44 Flurstücke** im Eigentum der Stadt (ca. 12,8 ha),
- ≡ **35 Flurstücke** in Privateigentum (ca. 12,7 ha),
- ≡ **28 Flurstücke** im Besitz eines kommunalen Unternehmens (ca. 2,2 ha).

Hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse lässt sich der Untersuchungsraum in zwei Bereiche untergliedern: Bei der **Entwicklungsfläche** befindet sich der überwiegende Teil der Flächen im Eigentum der Stadt Schwedt/Oder, wodurch eine vergleichsweise **homogene Struktur** in Bezug auf die Eigentümer gegeben ist (siehe Abb. 4). Die **Erweiterungsfläche** hingegen weist eine **differenzierte Eigentumssituation** auf. Die privaten Flurstücke verteilen sich auf verschiedene Eigentümerinnen und Eigentümer. Im nördlichen Bereich des Untersuchungsraums (nördlich der Entwicklungs- und Erweiterungsflächen) befinden sich die Flächen überwiegend in Privateigentum. Das

⁷ Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden erfasst und liegen der Stadt Schwedt/Oder zur internen Verwendung vor.

Umfeld der Anschlussgleise am östlichen Gebietsrand befindet sich zu etwa gleichen Flächenanteilen im Eigentum eines kommunalen Unternehmens sowie privater Eigentümer.

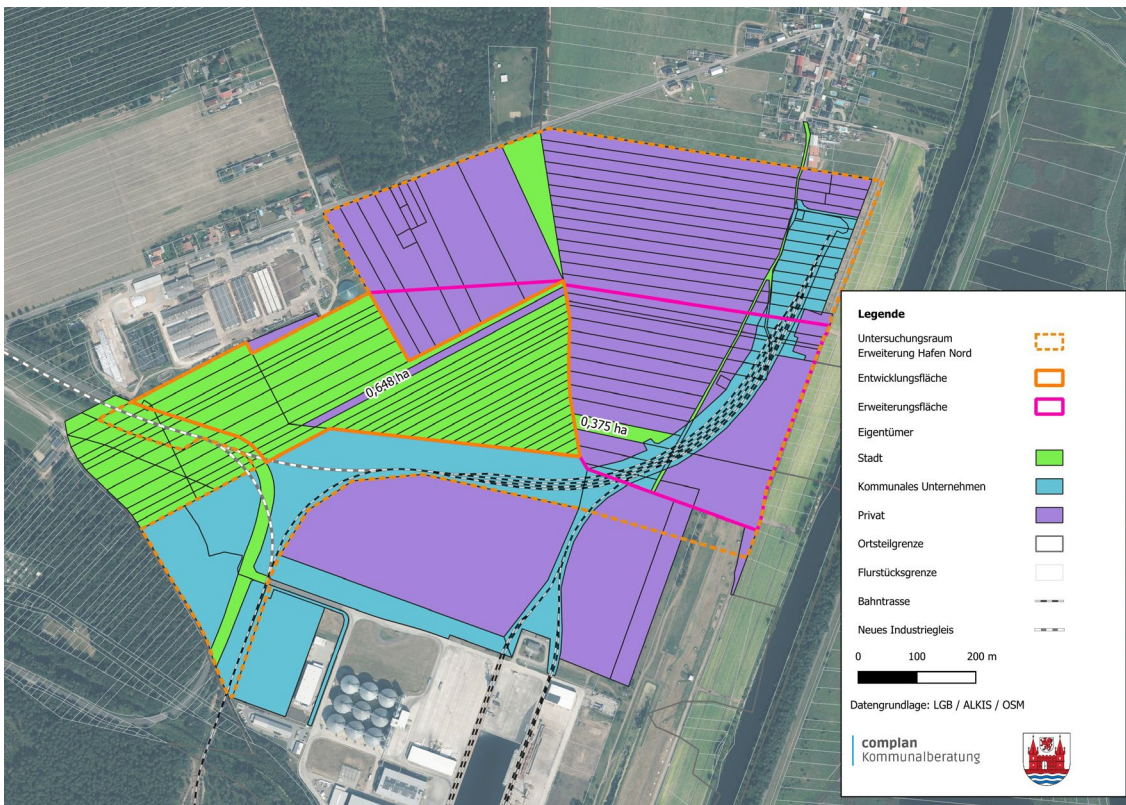


Abbildung 4: Übersicht der Eigentumsverhältnisse der Flurstücke im Untersuchungsraum und in der unmittelbaren Umgebung (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Auskunft der Stadt Schwedt/Oder, 01/2025)

Zur Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums ist ein Flächenerwerb durch die Stadt in Betracht zu ziehen, wobei die Potenziale der Fläche unterschiedlich zu priorisieren sind. Die nördlich gelegene, dreiecksförmige Teilfläche wurde in die Erweiterungsfläche aufgenommen, da sie für eine städtebaulich sinnvolle Arrondierung des Gesamtzuschnitts erforderlich erscheint. Der Flächenerwerb für eine umfassende kommunale Entwicklung und Erschließung wurde im Rahmen der Wirtschaftlichkeitseinschätzung berücksichtigt (siehe Kap. 5.1).

3.2 Planungsrecht

Für die nördliche Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen ist die Berücksichtigung der planungsrechtlichen Ausgangssituation von zentraler Bedeutung. Im Folgenden werden die maßgeblichen bauplanungsrechtliche Vorgaben dargestellt und hinsichtlich ihrer Bedeutung für eine potenzielle gewerblich-industrielle Entwicklung des Untersuchungsraums eingeordnet.

3.2.1 Innenbereich/Außenbereich⁸

Die bisherigen Erläuterungen, vor allem zur Lage, Größe und Charakteristik des Untersuchungsraums führen zu der Erkenntnis, dass der Untersuchungsraum dem (bauplanungsrechtlichen) **Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB** „Bauen im Außenbereich“ zuzuordnen ist. Mit § 35 BauGB und § 34 BauGB („Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ort-

⁸ Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 23,24.

steile“) enthält das Baugesetzbuch zwei Rechtsnormen, die häufig auch als sog. „Planersatz-Vorschriften“ umschrieben werden, was letztendlich zwei wesentliche Grundzüge dieser beiden Vorschriften offenbart:

- (A) die Zulässigkeit konkreter Vorhaben ist als Ersatz für eine verbindliche Bauleitplanung nach den Inhalten dieser beiden Vorschriften zu beurteilen und
- (B) diese beiden Vorschriften ersetzen die gegebenen Möglichkeiten einer geordneten städtebaulichen Planung, weil es zur Vorhabenzulässigkeit dieser Planung nicht bedarf. Dies hat jedoch auch zur Folge, dass beide Vorschriften nicht geeignet sind, städtebauliche Planungs- und Entwicklungsüberlegungen umzusetzen.

§ 35 Bauen im Außenbereich

Es gilt zu beurteilen, unter welchen Voraussetzungen konkrete Vorhaben außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile im Außenbereich zulässig sind. Dabei machen die Regelungen dieser Vorschrift deutlich, dass der Kerngedanke des Außenbereichs darin besteht, diesen grundsätzlich (weitestgehend) von jeglicher Bebauung freizuhalten. Von diesem Grundsatz wird durch die Benennung von Bedingungen abgewichen, unter deren Einhaltung auch im Außenbereich Vorhaben zulässig sein können. Darauf soll jedoch im Rahmen dieser Untersuchung nicht näher eingegangen werden.

Allerdings, und dies ist wiederum im Rahmen dieser Untersuchung beachtlich, ergeben sich aus der Zuordnung des Untersuchungsraums zum Außenbereich zwei maßgebliche Konsequenzen für die beabsichtigte Entwicklungsplanung:

- (1) Künftige gewerblich-industrielle Vorhaben dürfen innerhalb des Untersuchungsraums (innerhalb der künftigen Erweiterungsfläche des Hafens Nord) nur zugelassen werden, wenn sie die **bauplanungsrechtlichen Rahmenbedingungen des § 35 BauGB erfüllen**.
- (2) Eine planmäßige Steuerung künftiger gewerblich-industrieller Nutzungen unter Berücksichtigung städtebaulicher und vor allem städtischer Entwicklungsplanungen ist nicht möglich.

In praktischer Konsequenz aus dieser Ausgangssituation bedeutet das: Lässt sich ein künftiges Vorhaben in die Zulassungskriterien des § 35 BauGB einordnen, ist es auch zulässig und zeitnah umsetzbar⁹. Anderenfalls besteht keine Möglichkeit einer Zulassung ohne die Durchführung erforderlicher verbindlicher bauleitplanerischer Schritte.

3.2.2 Flächennutzungsplan (FNP)¹⁰

Die Zulässigkeit von Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB ist unter anderem dann gegeben, wenn „öffentliche Belange“ dem Vorhaben nicht entgegenstehen (sog. „privilegierte“ Vorhaben). Sonstige („nicht privilegierte“) Vorhaben können im Einzelfall zugelassen werden, wenn deren Ausführung oder Benutzung unter anderem öffentliche Belange nicht beeinträchtigt (§ 35 Abs. 2 BauGB).

„Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liegt insbesondere vor, wenn das Vorhaben 1. den Darstellungen des Flächennutzungsplans widerspricht (...)“ (§ 35 Abs. 3 BauGB). Aus diesem Grundsatz wird ersichtlich, dass der Flächennutzungsplan über eine die Zulässigkeit von Vorhaben beschränkende Wirkung verfügt, die es bei der Ansiedlung von Vorhaben zu beachten gilt.

Im Rahmen der Untersuchung war zu prüfen, ob es innerhalb des Untersuchungsraums Flächen gibt, deren städtebauliche Entwicklung bereits durch Darstellungen eines Flächennutzungsplans vorbereitet ist. Während die Stadt Schwedt/Oder über keinen wirksamen Gesamt-Flächennutzungsplan unter Einbeziehung aller Ortsteile verfügt, liegen im Ergebnis der Eingemeindungen der

⁹ Auf die ggf. bestehende Anforderlichkeit eines Genehmigungsverfahrens auf der Grundlage des BImSchG ist jedoch ergänzend hinzuweisen.

¹⁰ Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 24 ff.

zurückliegenden Jahre wirksame Flächennutzungspläne für einzelne Ortsteile vor, die zum Zeitpunkt der Eingemeindung bereits wirksam waren und nach der Eingemeindung fortbestehen. Dies trifft auch für den Ortsteil Vierraden zu, wobei die Entwicklungs- und Erweiterungsfläche durch die Darstellungen des **Flächennutzungsplans Vierraden**¹¹ überlagert wird.

Flächennutzungsplan Vierraden (Planfassung 2015)

Beim Blick auf den Flächennutzungsplan für den Ortsteil Vierraden (siehe Abb. 5) ist deutlich zu erkennen, dass der überwiegende Anteil des Untersuchungsraums als **Fläche für Landwirtschaft** dargestellt wird.

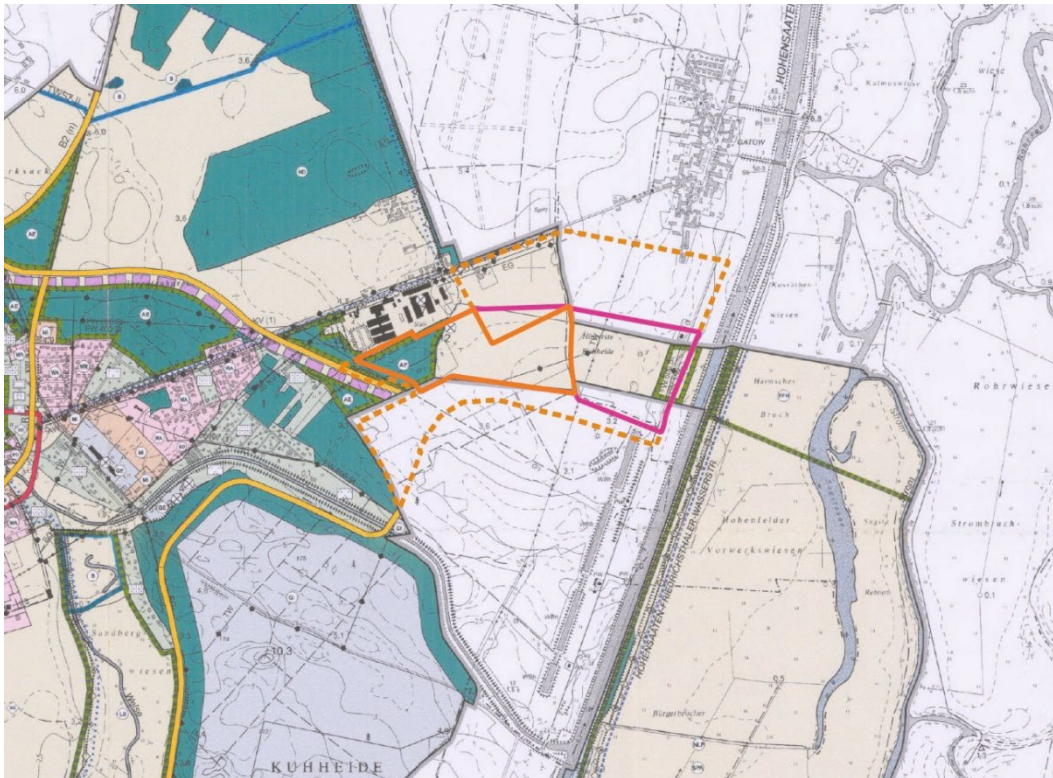


Abbildung 5: Darstellung des Untersuchungsraums und Auszug aus dem Flächennutzungsplan Vierraden (2015)
(Quelle: Stadt Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)

Fläche für Landwirtschaft:

Unter Zugrundelegung der sich insbesondere aus § 5 Abs. 2 BauGB ergebenden Darstellungsmöglichkeiten und -systematik eines Flächennutzungsplans macht die Darstellung einer Fläche für Landwirtschaft deutlich, dass diese Fläche grundsätzlich nicht als Baufläche vorgesehen ist. Folgt man der Legaldefinition des Begriffs „Landwirtschaft“ ist Landwirtschaft im Sinne des § 201 BauGB „insbesondere der Ackerbau, die Wiesen- und Weidewirtschaft einschließlich Tierhaltung, soweit das Futter überwiegend auf den zum landwirtschaftlichen Betrieb gehörenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen erzeugt werden kann, die gartenbauliche Erzeugung, der Erwerbsobstbau, der Weinbau, die berufsmäßige Imkerei und die berufsmäßige Binnenfischerei.“

Für eine künftige bauliche Entwicklung bedeutet diese vorbereitende Planung, dass bauliche Anlagen nur dann zulässig sind, wenn sie einem landwirtschaftlichen Betrieb dienen bzw. sich der Landwirtschaftsdefinition unterordnen. Eine **Zulässigkeit gewerblich-industrieller Vorhaben** auf dieser **landwirtschaftlich vorbereiteten Fläche ist nicht zu erwarten**.

Ob und inwieweit die Darstellung dieser Fläche für Landwirtschaft noch der „sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren

¹¹ Stadt Schwedt/Oder (2015): Flächennutzungsplan für den OT Vierraden, in der Fassung der 2. Änderung vom 25.07.2015. URL: <https://www.schwedt.eu/de/161373>, (Zugriff am 29.09.2025).

Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen¹² entspricht, ist im Zuge nachfolgender konkreter Planungen zu prüfen und zu beurteilen.

Beachtlichkeit des § 8 Abs. 2 BauGB:

Diese Vorschrift ist im Hinblick auf die beabsichtigte gewerblich-industrielle Entwicklungsplanung von besonderer Bedeutung, da in dieser Vorschrift der Entwicklungsgrundsatz der Bauleitplanung verankert ist: „Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.“ Insofern gehört die **Auseinandersetzung mit den Inhalten des wirksamen Flächennutzungsplans für den Ortsteil Vierraden** zu den wesentlichen Themenkomplexen der **nächsten Planungsschritte**.

3.2.3 Bestehende Bebauungspläne

Innerhalb des Untersuchungsraums liegen **mehrere rechtskräftige Bebauungspläne** vor, die den Bereich verbindlich bauleitplanerisch vorbelasten. Das bedeutet, dass künftige städtebauliche Entwicklungen in diesem Teil des Untersuchungsraums grundsätzlich den Festsetzungen und Vorgaben dieser bestehenden Bauleitpläne folgen müssen.¹³

Die Geltungsbereiche **der Bebauungspläne „Industriegebiet Hafen Nord“, „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“** sowie **„Hafenstraße“** überlagern den südlichen Teil des Untersuchungsraums. Weiter südlich in der Umgebung schließt zudem der Bebauungsplan „Industriegebiet Kuhheide/LEIPA Werk Schwedt Nord“ an, der eine weitere wesentliche industrielle Nutzungsfläche festsetzt.

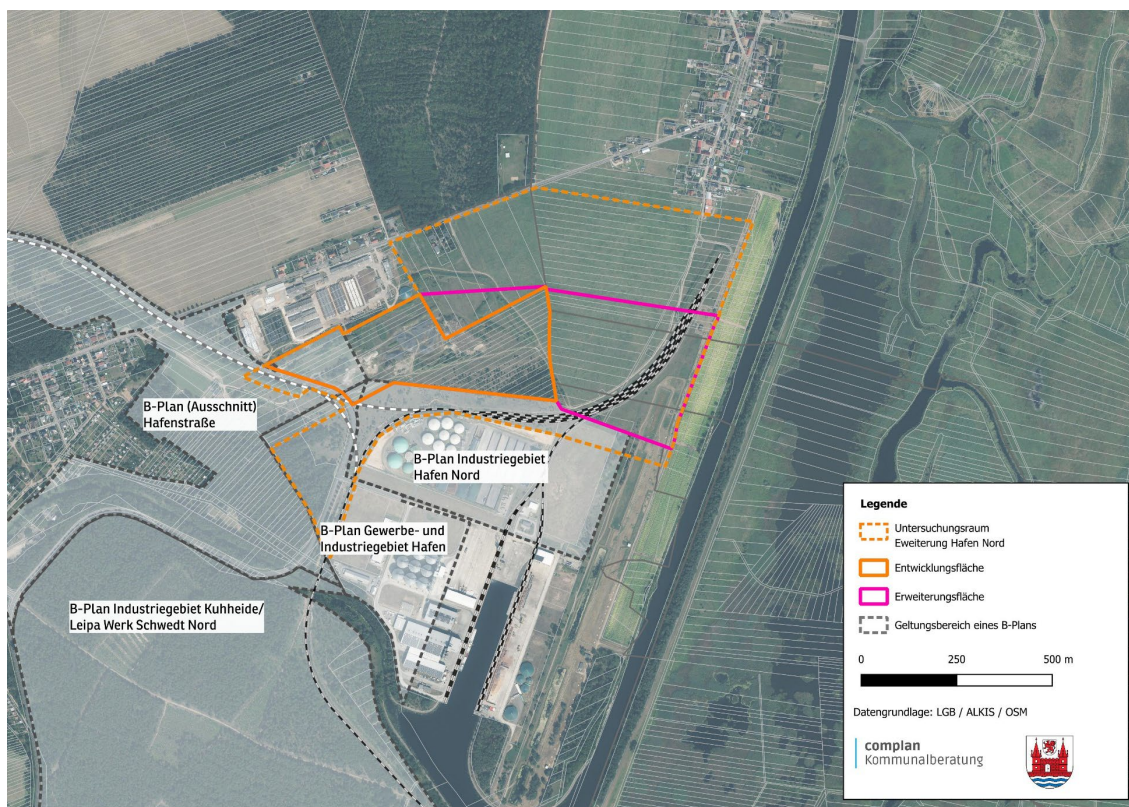


Abbildung 6: Vorhandene Bebauungspläne im Untersuchungsraum und im direkten Umfeld (Quelle: Eigene Darstellung)

¹² § 5 Abs. 1 BauGB

¹³ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 5.

Bebauungsplan „Industriegebiet Hafen Nord“

Die generelle Zielvorstellung dieses Bebauungsplans liegt in der verbindlichen bauleitplanerischen Sicherung einer Industriegebietsfläche gemäß § 9 BauNVO¹⁴. Damit dient diese Industriegebietsfläche „ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind“ (§ 9 Abs. 1 BauNVO). Von besonderer Bedeutung bei der Beurteilung der sich aus dem Plan ergebenden Zulässigkeiten für industrielle Bauvorhaben ist dabei die Tatsache, dass die Zulässigkeitskriterien der Vorhaben durch deren Zugehörigkeit zu Abstandsklassen zu beurteilen sind, die zum damaligen Zeitpunkt der Planaufstellung Inhalt einer „Abstandsliste des Landes Brandenburg“¹⁵ waren. Der Bebauungsplan ist seit dem Jahr 2005 rechtskräftig.¹⁶

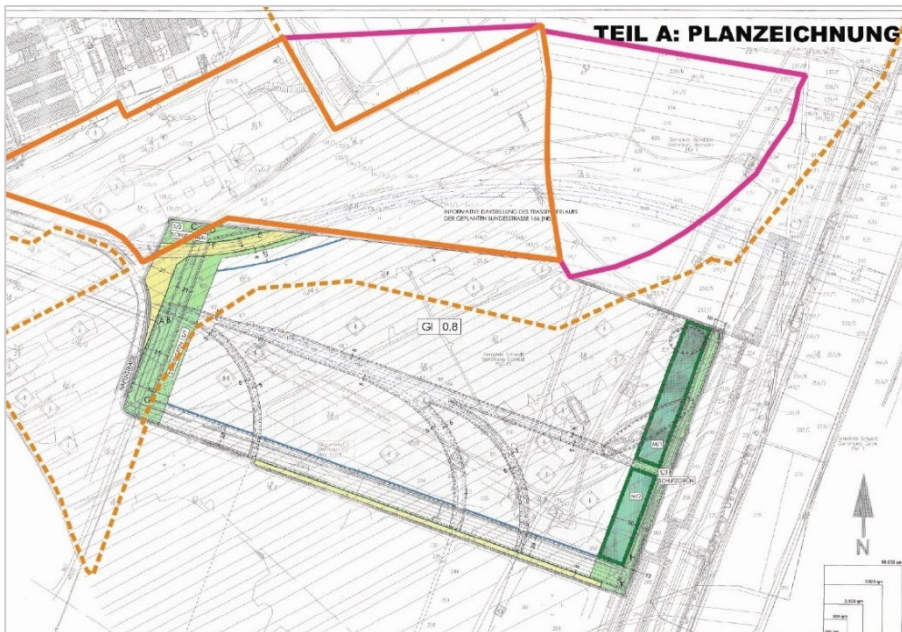


Abbildung 7: Darstellung des Untersuchungsraums und Bebauungsplan „Industriegebiet Hafen Nord“, Auszug aus der Planzeichnung (Teil A), (Quelle: Stadt Schwedt/Oder 2004, eigene Bearbeitung)

Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“

Seit dem Jahr 2000 ist der Bebauungsplan mit der Nummer 779/30/98 in Kraft. Generelle Zielvorstellungen des Plans sind die verbindliche bauleitplanerische Sicherung einer „hafennahen“, zusammenhängenden Industriegebietsfläche gemäß § 9 BauNVO sowie die Sicherung von Verkehrsflächen, die der Straßenverkehrserschließung des Hafens dienen („Hafenstraße“).¹⁷

¹⁴ Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

¹⁵ Abstandsliste der Abstandsleitlinie des Landes Brandenburg vom 06. Juni 1995 (Abl. Nr. 49 vom 06. Juli 1995)

¹⁶ Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 6.

¹⁷ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 6.

Der Plan umfasst den westlichen Teil des heutigen Hafenbereichs und setzt für diesen eine Industriegebietsfläche gemäß § 9 BauNVO mit einer zulässigen GRZ von 0,8 fest. Westlich der Hafenstraße wurden Ausgleichsmaßnahmen in einem engen räumlichen Zusammenhang zum Eingriff festgesetzt.

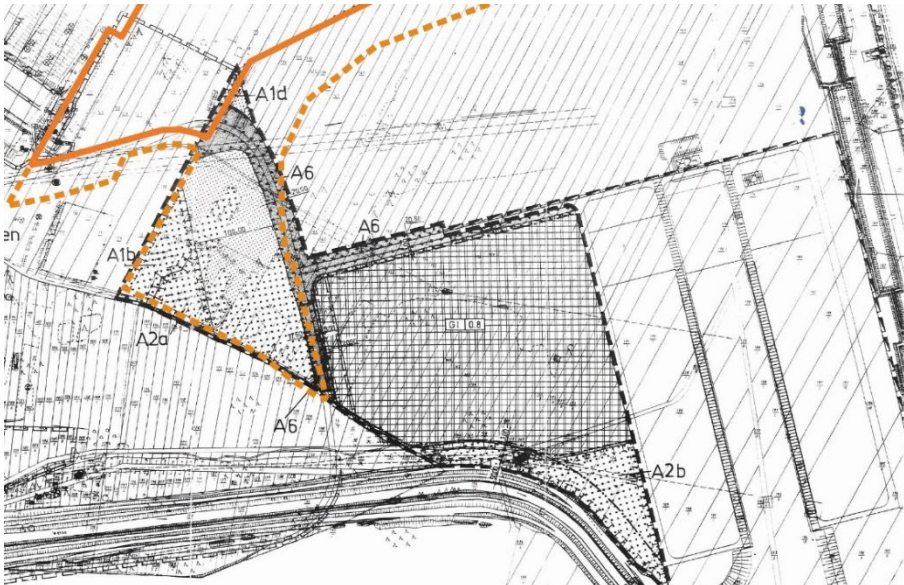


Abbildung 8: Darstellung des Untersuchungsraums und Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“, Auszug aus der Planzeichnung (Teil A) (Quelle Stadt Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)

Bebauungsplan „Hafenstraße“

Generelle Zielvorstellung des Plans ist die verbindliche bauleitplanerische Sicherung von Verkehrsflächen, die der Straßenverkehrserschließung des Hafens dienen („Hafenstraße“). Die Rechtskraft dieses Bebauungsplans konnte bisher nicht objektiv ermittelt werden.¹⁸

Der Geltungsbereich umfasst die heutige Hafenstraße einschließlich ihres nahen Umfeldes. Mit seiner östlichen Spitze reicht der Bebauungsplan in den hier betrachteten Untersuchungsraum hinein (siehe Abb. 9). Dieser Bereich ist als Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt und dient als Fläche A 1d der Durchführung von Maßnahmen zum Ausgleich. Gemäß der textlichen Festsetzung 8.1 ist hier eine Neuaufforstung festgelegt, um den Verlust an Forstflächen auszugleichen.¹⁹

¹⁸ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 8.

¹⁹ Vgl. Stadt Schwedt/Oder (1998): Bebauungsplan Nr. 4 „Hafenstraße“.

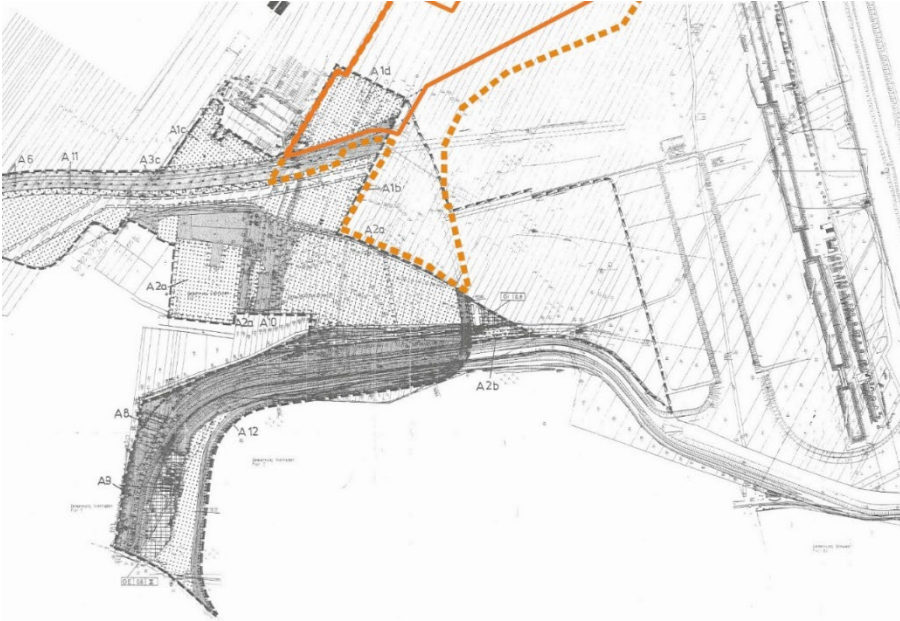


Abbildung 9: Darstellung des Untersuchungsraums und Bebauungsplan Nr. 4 „Hafenstraße“, Auszug aus der Planzeichnung (Teil A) (Quelle: Stadtverwaltung Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)

3.2.4 Klarstellungssatzung mit Abrundungen für den Ortsteil Gatow

Für die Untersuchung ist die Klarstellungssatzung mit Abrundungen für Gatow (in Kraft seit 1998) relevant, da sie die bauplanungsrechtliche Beurteilung immissionsschutzrelevanter Orte beeinflusst. Die Satzung regelt sowohl die Abgrenzung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils als auch die Einbeziehung von Außenbereichsgrundstücken. Für die Abrundungsflächen (A1–A5) gilt § 34 BauGB, sodass Vorhaben nach dem prägenden Charakter der Umgebung zu beurteilen sind. Dagegen werden in den Erweiterungsflächen (EA1, EA2) ausschließlich Wohngebäude mit Nebenanlagen zugelassen, wodurch ein **Gebietscharakter vergleichbar mit einem reinen Wohngebiet (WR)** nach § 3 BauNVO festgesetzt wird.²⁰

²⁰ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 27,28.

Damit richtet sich die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben nicht mehr nach den Gegebenheiten der Umgebung, sondern ausschließlich nach den in der Satzung festgelegten Bestimmungen. Entsprechend ist bei der schalltechnischen Untersuchung die bauplanungsrechtliche Einordnung dieser Flächen zu berücksichtigen, was für die schalltechnischen Untersuchungen von maßgeblicher Relevanz ist (siehe Kap. 3.10).²¹

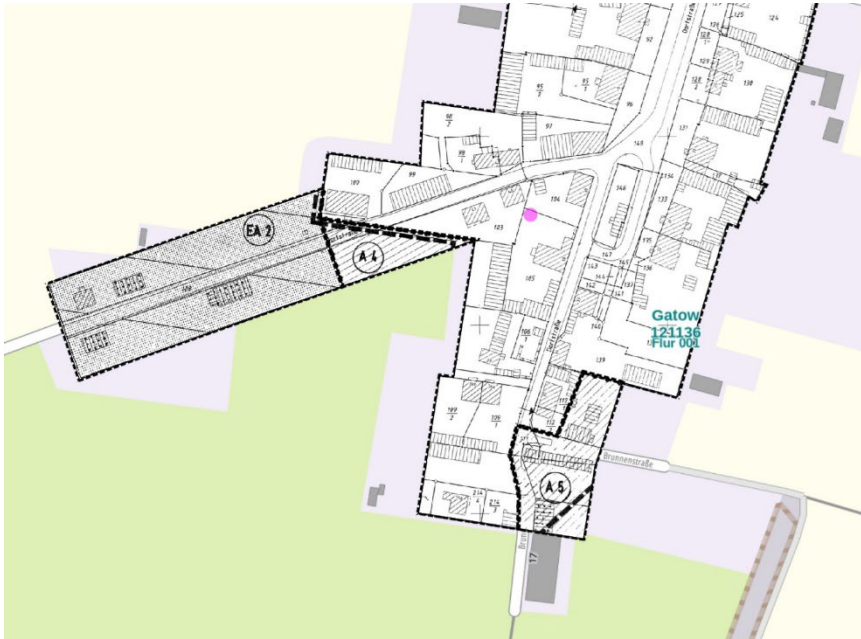


Abbildung 10: Kartenauszug „Klarstellungssatzung mit Abrundungen“ für den Ortsteil Gatow, Stand: 1998 (Quelle: Geoportal der Stadt Schwedt/Oder)

3.2.5 Weitere Planungsschritte²²

Die gewerbliche-industrielle Baugebietsentwicklung der Entwicklungs- und Erweiterungsfläche nördlich des Schwedter Hafens stellt ein Szenario dar, das unter Berücksichtigung und Einhaltung bestehender Rahmenbedingungen realisierbar erscheint. Aus planungsrechtlicher Sicht ergeben sich daraus folgende Schritte:

Planungsschritt 1: Beschluss eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass eine bauliche Entwicklung der Entwicklungs- und Erweiterungsfläche nördlich des Schwedter Hafens ohne weitere städtebauliche Planungsschritte nicht realistisch erscheint. Dieser Abschlussbericht stellt eine geeignete Planungsgrundlage dar, um als **städttebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB** von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Schwedt/Oder beschlossen zu werden. Damit würde eine Planungsgrundlage vorliegen, auf der alle weiteren städtebaulichen Planungsschritte aufbauen können und die im Rahmen sämtlicher nachfolgender städtebaulicher Planungen und Abwägungen zu berücksichtigen ist.

Planungsschritt 2: Änderung des Flächennutzungsplans

Aufgrund der besonderen Bedeutung „öffentlicher Belange“ für die Beurteilung der Zulässigkeit gewerblicher oder industrieller Vorhaben nach § 35 BauGB ist es angeraten, unabhängig von der Er-

²¹ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 28, 29.

²² ebd., S. 32 ff.

forderlichkeit einer verbindlichen Bauleitplanung, als **ersten Planungsschritt den Flächennutzungsplan des Ortsteils Vierraden zu ändern**. In Abkehr von der bisherigen Darstellungssystematik des Flächennutzungsplans sollte im Zuge der Flächennutzungsplan-Änderung geprüft werden, ob die Entwicklungs- und Erweiterungsfläche künftig als gewerbliche Baufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO dargestellt wird.

Vorteile eines **Beschlusses eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts als** ersten Planungsschritts sind:

- (A) Ansiedlungsbestrebungen konkreter industrieller Vorhaben, deren Betrieb einer Genehmigung nach dem BImSchG bedarf, können bereits unter Berücksichtigung weiterer Bestimmungen auf der Grundlage des geänderten Flächennutzungsplans realisiert werden.
- (B) Verbindliche Bauleitplanungen mit den Zielen, entweder „allgemeine“ Gewerbe- oder Industriegebietsentwicklungen oder vorhabenkonkrete Baugebietsentwicklungen zu sichern, wären aus den Darstellungen des geänderten Flächennutzungsplans entwickelbar. Das Entwicklungsgebot des Bebauungsplans aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans wäre damit eingehalten.

Planungsschritt 3: Bebauungsplan „Entwicklungsfläche“

In Anbetracht der angestrebten Dynamik des Planungsprozesses zur Gewerbe- und Industrieentwicklung nördlich des Schwedter Hafens sowie insbesondere unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Verfügbarkeit kommunaler Flächen ist zu überlegen, einen **Bebauungsplan aufzustellen**, dessen räumlicher Geltungsbereich die **kleine Teilfläche (Entwicklungsfläche)** (siehe Abb. 1) umfasst. Ziel dieses Bebauungsplans sollte grundsätzlich die verbindliche Sicherung eines Gewerbe- und Industriegebiets sein, auf dessen Grundlage künftige gewerbliche und industrielle Ansiedlungen ermöglicht werden können.

In Abhängigkeit von der erforderlichen Dynamik ist zu überlegen, ob zeitliche Parallelen zwischen den Planungsschritten 1 bis 3 angeraten sind.

Bebauungsplan „Erweiterungsfläche“

Parallel zum Planungsschritt 3 sollten die Planungen zur Entwicklung des gesamten Untersuchungsgebietes weiterverfolgt werden. Aufgrund der differenzierten Eigentumsverhältnisse kann jedoch noch nicht abgeschätzt werden, ob und wann die Stadt ein zweites Bebauungsplanverfahren initiieren sollte. Umso mehr kommt der **Flächennutzungsplan-Änderung hier eine wesentliche Rolle** zu, da auf der Grundlage des geänderten Flächennutzungsplans auch vorhabenkonkrete verbindliche Planungen möglich wären, die keiner BImSchG-Genehmigung bedürfen und keiner Grundstücksstrategie der Stadt Schwedt/Oder unterliegen. Dennoch bleibt die verbindliche Sicherung der Erweiterungsfläche für künftige Gewerbe- und Industrieansiedlungen ein realisierbar erscheinendes Entwicklungsszenario.

Auswirkungen auf die Umwelt

Aufgrund aktuell geltender bundes- und landesrechtlicher gesetzlicher Rahmenbedingungen ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Auswirkungen künftiger gewerblicher und industrieller Vorhaben auf die Umwelt sowohl im Rahmen der **erforderlichen bauplanungsrechtlichen Planungsprozesse** (hier vor allem durch die Anforderlichkeit der Durchführung von Umweltprüfungen) als auch im Rahmen von Zulassungsverfahren nach dem BImSchG umfangreich geprüft und ermittelt werden.

Bodenordnende Maßnahmen

Infolge der differenzierten Eigentumsverhältnisse und der differenzierten Katasterstruktur ist zu erwarten, dass künftige Vorhaben **bodenordnende Maßnahmen** erfordern.

3.3 Raumordnung und Regionalplanung

Der **Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)**²³ legt den raumordnerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion fest. Der seit 2019 rechtskräftige LEP HR enthält landesweit bedeutsame Zielvorgaben und Grundsätze der Raumordnung und definiert landesplanerische Festlegungen insbesondere in den Bereichen Siedlungs- und Freiraumentwicklung sowie Wirtschaft.

In der Festlegungskarte des LEP HR ist im Bereich des Untersuchungsraums ein **öffentlicher Binnenhafen** ausgewiesen.²⁴ Mit Stellungnahme vom 2. Juli 2025 hat die zuständige Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin aufgrund des Stellungnahmeersuchens mitgeteilt, dass die Ziele der Raumordnung der Planungsabsicht nicht entgegenstehen.²⁵ Vor dem Hintergrund der Festlegungen des LEP HR bestehen **keine erkennbaren raumordnerischen Bedenken** gegen eine gewerbliche Entwicklung im Untersuchungsraum.

Der LEP HR wird im Land Brandenburg durch die Regionalplanung konkretisiert. Die Stadt Schwedt/Oder befindet sich in der Planungsregion Uckermark-Barnim. Für die Region liegt der rechtskräftige Integrierte Regionalplan Uckermark-Barnim (Bekanntmachung 10/2024)²⁶ vor. Wie aus dem Kartenauszug (siehe Abb. 11) hervorgeht, ist das Gewerbe- und Industriegebiet Hafen zusammen mit dem Standort Kuhheide beziehungsweise dem Industriegebiet LEIPA als **Vorbehaltsgebiet „regional bedeutsames Gewerbegebiet“ (VB 23 Schwedt-Kuhheide)** ausgewiesen. Die nördliche Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen, die nördlich der Gleisanlagen liegt, ist bislang im Regionalplan nicht als Vorbehaltsgebiet „regional bedeutsames Gewerbegebiet“ festgelegt.²⁷ Zu einer Aufnahme dieser Flächen in den Regionalplan laufen derzeit Abstimmungen zwischen der Stadtverwaltung Schwedt/Oder und der zuständigen Regionalen Planungsstelle Uckermark-Barnim. Grundsätzlich wäre die Aufnahme der Erweiterung des Hafens Nord in den Regionalplan aus planungsrechtlicher Sicht förderlich.

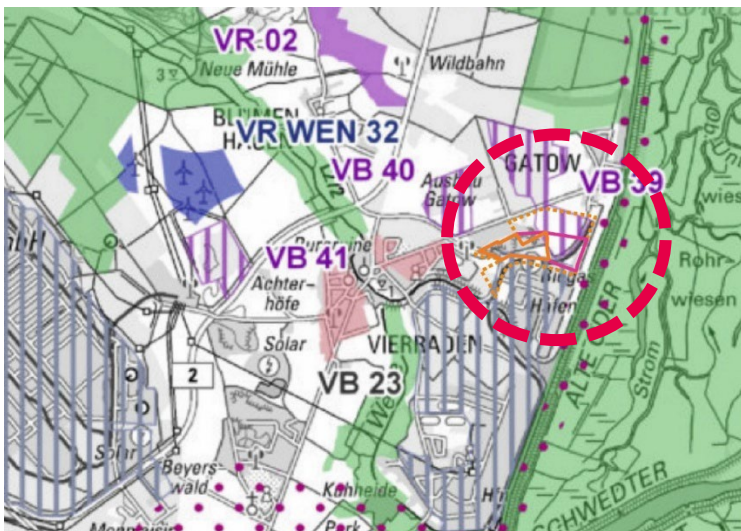


Abbildung 11: Darstellung des Untersuchungsraums und Festlegungskarte des integrierter Regionalplans Uckermark-Barnim (2024), Auszug Stadt Schwedt/Oder (Quelle: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim 2024, eigene Bearbeitung)

²³ Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Potsdam. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de>, (Zugriff am 29.09.2025).

²⁴ vgl. ebd.

²⁵ Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin (02.07.2025): Stellungnahme im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

²⁶ Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (2024): Integrierter Regionalplan Uckermark-Barnim. Satzung 2024. Region Uckermark-Barnim (Landkreise Uckermark und Barnim). URL: https://uckermark-barnim.de/wp-content/uploads/iRP_UmBar_Textfassung_Satzung_2024_Rechtskraft.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

²⁷ Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (2024): Festlegungskarte des integrierter Regionalplans Uckermark-Barnim. Satzung 2024. Region Uckermark-Barnim (Landkreise Uckermark und Barnim). URL: https://uckermark-barnim.de/wp-content/uploads/iRP_UmBar_Textfassung_Satzung_2024_Rechtskraft.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ Es **bestehen keine raumordnerischen Bedenken** (gemäß der Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanung).²⁸

3.4 Rohstoffgewinnung

Die Festlegungskarte des Regionalplans (2024) weist in den östlichen Teilflächen des Untersuchungsraums „Erweiterung Hafen Nord“ ein **Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung (VB 39 Vierraden-Nordost I)** aus (siehe Abb. 11). Die Regionale Planungsstelle der Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim und Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg weisen in ihren Stellungnahmen darauf hin, dass auf Teilflächen der vorgesehenen Erweiterung gemäß Grundsatz G 2.2 ein Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung (VB Rohstoffe) festgelegt ist.²⁹

In der Begründung des Regionalplans zu den Grundsätzen der Raumordnung wird ergänzend zu den Vorbehaltsgebieten dargelegt: „Die Festlegung von Vorbehaltsgebieten Rohstoffgewinnung berechtigt nicht zu einer bergbaulichen Inanspruchnahme der Flächen, dies erfordert bergrechtliche Genehmigungsverfahren, bzw. Verfahren nach der Brandenburgischen Bau-Abgrabungsverordnung (BbgBauAV). Den Belangen der Rohstoffsicherung soll bei einer künftigen Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Vorbehaltsgebiete sind Rohstoffhöflichkeitsgebiete, die über einen nachgewiesenen, nutzbaren Rohstoffvorrat verfügen. Die Festlegung als Vorbehaltsgebiet stellt keine abschließende raumordnerische Abwägung mit anderen Belangen, zum Beispiel denen von Natur und Landschaft, denen des Waldes, denen der Erholungsnutzung etc. dar.“³⁰

Für den Untersuchungsraum bedeutet dies, dass eine gewerblich-industrielle Entwicklung nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist. Vielmehr wird durch diese Planungen ein Abwägungsprozess angestoßen, in dessen Ergebnis entschieden wird, ob die Belange der Stadt Schwedt/Oder zur Baugebietsentwicklung gegenüber den Belangen der Rohstoffsicherung Vorrang haben. Ein möglicher Vorrang der städtischen Entwicklungsinteressen könnte sich ergeben, da die Regionale Planungsstelle derzeit die **Festlegungen zu den „regional bedeutsamen Gewerbegebieten“ aktualisiert**. Die Stadt Schwedt/Oder beabsichtigt das Ziel, mehrere geplante Gewerbebestandorte, darunter auch den Untersuchungsraum „Erweiterung Hafen Nord“, in die aktualisierte Festlegungskarte des Regionalplans einzubringen. In weiteren vertiefenden Untersuchungen ist hierzu eine eingehendere, inhaltliche Auseinandersetzung erforderlich.³¹

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ Der Umgang mit dem **Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung (VB 39)** ist weiterhin zu berücksichtigen.
- ≡ Eine **möglichst frühzeitige Klärung durch die Regionalen Planungsstelle** zur Aufnahme des Gewerbe- und Industriegebiets „**Erweiterung Hafen Nord**“ in die **Festlegungskarte des Regionalplans** ist von hoher Bedeutung.

²⁸ Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin (02.07.2025): Stellungnahme im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

²⁹ Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg (10.07.2025), Regionale Planungsstelle der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (02.07.2025): Stellungnahmen im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

³⁰ Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (2024): Integrierter Regionalplan Uckermark-Barnim. Satzung 2024. Region Uckermark-Barnim (Landkreise Uckermark und Barnim), S. 31.

³¹ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 18, 19.

3.5 Verkehrsanbindung und Erschließung

Die vielfältige verkehrliche Anbindung der nördlichen Erweiterung des Hafens stellt einen begünstigenden Standortfaktor für die gewerbliche Entwicklung dar.

Wasserstraßeninfrastruktur

Der 2004 errichtete Schwedter Hafen liegt an der **Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HoFriWa)**, einem Teilstück der Bundeswasserstraße „Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)“, die bis zur Ostsee verläuft. Der Hafen verfügt mit seiner Anbindung an den Landverkehr per Schiene und Straße über gute Voraussetzungen, um Transport- und Logistikfunktionen wahrzunehmen. Dazu stehen Umschlagsanlagen wie Portalkrane und Verladungsgeräte für Container und Schwergüter bereit. Die **leistungsfähige Hafenlogistik** ermöglicht eine effiziente Umschlagsabwicklung und stellt Umschlagkapazitäten bereit. Der Ausbaustandard des Hafens wäre auch für größere, hochseetaugliche Küstenmotorschiffe geeignet. Über Szczecin und Świnoujście ist eine Anbindung an die Ostsee möglich, in südliche Richtung besteht zudem eine Anbindung an Berlin. Der Ausbau der Wasserstraße in Richtung Norden ist seit vielen Jahren beabsichtigt, wobei notwendige Investitionen in den Ausbau (Wassertiefen), in Schleusen und Brückenbauwerke nur schleppend vorankommen.

Schieneninfrastruktur

Südlich der möglichen Erweiterungsfläche sowie im östlichen Teil der Fläche verlaufen bestehende Güterverkehrsgleise, die eine Anbindung an das Schienennetz ermöglichen. Der derzeitige Gleisanschluss beginnt an der Endstation des personengebundenen Schienenverkehrs am Bahnhof Schwedt/Oder und führt über eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke über das Betriebsgelände der LEIPA zum Hafen. Geplant ist ein **neues Industriegleis**, das vom Abzweig Passow an der Ausbaustrecke Berlin–Szczecin an der PCK-Raffinerie vorbei bis zum Hafen führt. Damit sollen grundlegend die Potenziale am Schwedter Hafen und die Chancen der trimodalen Anbindung besser ausgenutzt, der Verkehr nachhaltiger gestaltet und Voraussetzungen für weitere Neuansiedlungen und Erweiterungen von Unternehmen geschaffen werden.

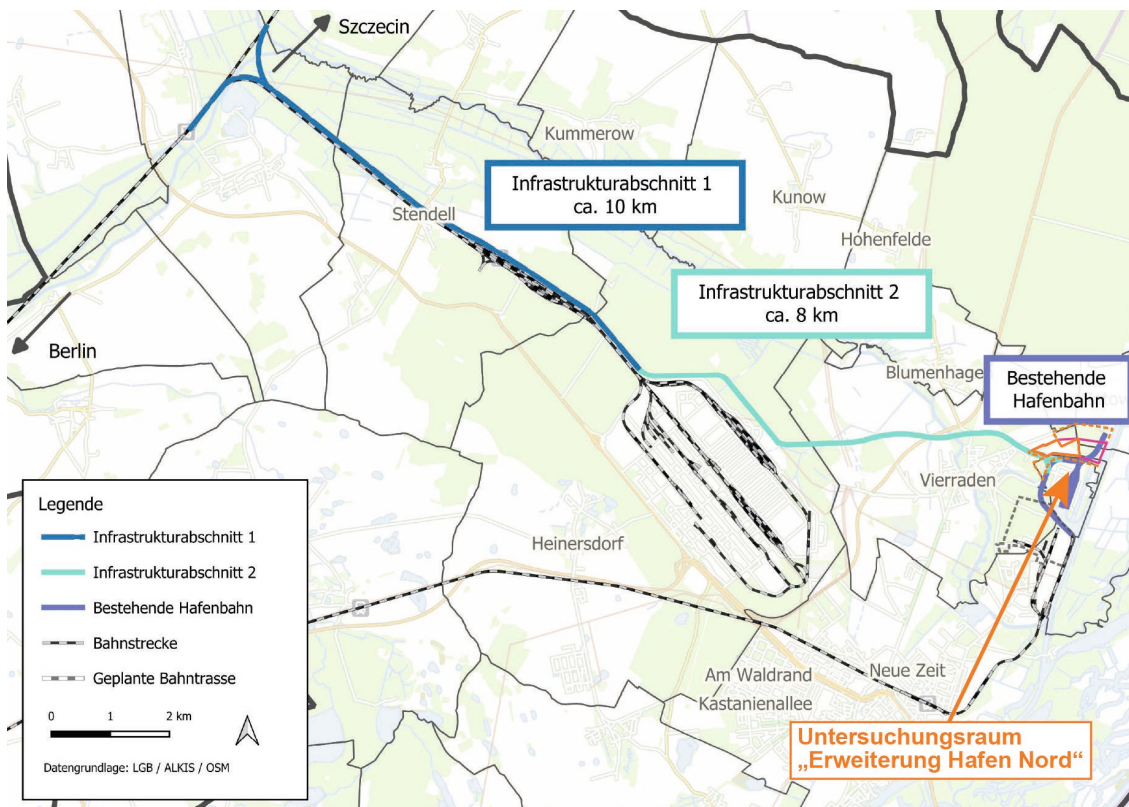


Abbildung 12: Darstellung des Untersuchungsraums und Übersichtslageplan des geplanten Industriegleisverlaufs (Quelle: Stadt Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)

Seit dem Jahr 2004 verfolgt die Stadt Schwedt/Oder mit der Errichtung des sog. Industriegleises den Ausbau und die Erweiterung des Eisenbahngüterverkehrsanschlusses als zukunftsfähige Anbindung des Schwedter Hafens. Mit dem **Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben „Errichtung eines Schienenweges zwischen dem Binnenhafen Schwedt/Oder und der Anschlussbahn der PCK Raffinerie GmbH in der Stadt Schwedt“** (Nr. 11-6317/3/08.06 vom 19. Dezember 2006) wurde die rechtliche Grundlage für die Errichtung einer neuen schienengebundenen Anschlussbahn geschaffen. Dem Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses aus 2006 folgend wird die Gleisanlage Richtung PCK GmbH südlich der Hafenstraße verlaufen, die Hafenstraße im Bereich der Krümmung nach Süden queren und in östlicher Richtung fortgesetzt den Anschluss an die Hafengleisanlagen herstellen. Am 26. August 2011 konnte als erster Bauabschnitt der Gleisanschluss des Schwedter Hafens in Betrieb genommen werden.³² Die im Zusammenhang mit den nächsten Bauabschnitten vorgesehenen Gleisbaumaßnahmen dienen der Herstellung der Verbindungsstrecke Richtung PCK GmbH und der Einbindung dieses Streckenabschnitts in den bereits vorhandenen Gleisanschluss des Schwedter Hafens.

Das Gesamtvorhaben zur Schienenverbindung Ausbaustrecke (ABS) „Berlin–Szczecin“ – PCK – Hafen wurde von Stadt und Land bereits im Sommer 2022 als prioritäre kommunale Maßnahme zur Transformation und Weiterentwicklung des Industriestandortes Schwedt/Oder an den Bund gemeldet und wird als **Bestandteil des Maßnahmenbündels Zukunftspaket** „Sicherung der PCK und Transformation in den ostdeutschen Raffineriestandorten und Häfen beschleunigen“ (2022) berücksichtigt. Zur Umsetzung hat die Stadtverordnetenversammlung Schwedt/Oder im Mai 2024 einen **Grundsatz- und Planungsbeschluss** zum Neubau der Eisenbahngüterverkehrsverbindung zwischen der Ausbaustrecke „Berlin–Szczecin“ und dem Binnenhafen Schwedt/Oder beschlossen.³³ Die **Auftragsvergabe der Planungsleistungen für das Industriegleis** ist für Ende 2025 vorgesehen und stellt den nächsten Schritt zur Vorbereitung und Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens dar, welches abhängig von den Planungsergebnissen erfolgt. Der **Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist 2029** geplant. Erst mit dem Planfeststellungsbeschluss können die Ausführungsplanung und damit die konkrete Ausgestaltung der Investition beginnen.

Das Vorhaben der Erweiterung des Hafens Nord ist mit den **Planungen für das neue Industriegleis** zwischen Ausbaustrecke „Berlin–Szczecin“ und Binnenhafen Schwedt/Oder **eng verknüpft** und ist im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen. Dabei ist sicherzustellen, dass die neue Gleisanlage sowohl mit dem bestehenden Hafengleisanschluss als auch mit der geplanten Erschließung der Gewerbe- und Industrieflächen funktional und betrieblich aufeinander abgestimmt wird. Eine enge Zusammenarbeit mit dem beauftragten Projektteam der InfraSchwedt Infrastruktur und Service GmbH wird empfohlen. Gleichzeitig sind die Wechselwirkungen zwischen Schienenanbindung und Straßenverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Ein- und Ausfahrtsbereiche des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets, zu prüfen, um eine abgestimmte Verkehrsführung sicherzustellen.

Straßenverkehrsinfrastruktur

Wie bereits dargestellt, liegt der Untersuchungsraum nordöstlich der Schwedter Kernstadt innerhalb der Ortsteile Gatow und Vierraden und grenzt unmittelbar nördlich an den Schwedter Hafen. Im Umfeld des Plangebiets verlaufen im Nordwesten die Straße Schwedenweg und im Süden die Hafenstraße, die bereits eine **sehr gute Anbindung an das überörtliche Straßenverkehrsnetz** über die realisierte **Bundesstraße 2** und **Hafenstraße** ermöglichen.

Angesichts der aktuellen wirtschafts- und strukturpolitischen Entwicklungen in der Wirtschaftsregion Schwedt, insbesondere des Strukturwandels des Industriestandortes und der Bedeutung einer leistungsfähigen grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur, wird die Reaktivierung des Projekts **Ortsumgehung Schwedt/Oder und Grenzübergang** von der Stadt Schwedt/Oder erneut als

³² Stadt Schwedt/Oder (2024): Industriegleis zur Anbindung des Hafens. URL: <https://schwedt.eu/de/174360>, (Zugriff am 29.09.2025).

vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 29.

³³ Stadt Schwedt/Oder (2024): Beschlussvorlage zum Grundsatz- und Planungsbeschluss zum Neubau einer Eisenbahngüterverkehrsverbindung zwischen Ausbaustrecke „Berlin-Stettin“ und Binnenhafen Schwedt/Oder. Beschlussvorlage BV/602/24. URL: <https://sessionet.owi-it.de/schwedt/bi/vo0050.asp?kvonr=1054>, (Zugriff am 29.09.2025).

strategisch erforderlich angesehen. Ziel ist es, die langfristige Erreichbarkeit des Standortes zu sichern, die innerstädtische Verkehrsbelastung zu reduzieren und zugleich die internationale Anbindung des Schwedter Hafens zu stärken. Das Projekt „B 166 Ortsumgehung Schwedt mit Grenzübergang“ war ursprünglich im **Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten**. Eine Umsetzung des Projekts erfolgte im Geltungszeitraum des Bundesverkehrswegeplan 2003 nicht und bei der Fortschreibung des **Bundesverkehrswegeplans 2030** wurde das **Vorhaben nicht erneut aufgenommen**.

Das Vorhaben ist kommunalpolitisch breit verankert: Die Stadtverordnetenversammlung hat im September 2024 mehrheitlich beschlossen, die Bürgermeisterin zu beauftragen, sich für die Wiederaufnahme des ehemaligen Projekts Nr. 60 (B 166 Ortsumgehung Schwedt/Oder und Grenzübergang) in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan einzusetzen.³⁴ In diesem Zusammenhang fordert die Stadt die Unterstützung von Bund und Land, um die notwendigen Schritte zur zügigen Umsetzung voranzutreiben. Derzeit ist aber eine entsprechende Bewertung und Priorisierung durch Land und Bund nicht absehbar und selbst im positiven Fall wären die komplexen Planungsprozesse und Investitionen erst mittel- bis langfristig zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen dieses Konzepts eine **mögliche Trassenführung für die Oderquerung** in die Planungen zur Entwicklung der Gewerbe- und Industrieflächen einbezogen und auf ihre **räumliche Verträglichkeit** mit einer möglichen Gebietsentwicklung geprüft. Dabei wird insbesondere untersucht, ob und in welcher Form eine potenzielle Oderquerung in die nördliche Erweiterung der Gewerbe- und Industrieflächen integriert werden kann.

In einem Gutachten des Ingenieurbüros HOFFMANN+LEICHTER (Stand 31.07.25) wurde die Einbindung einer möglichen Oderquerung zur Erschließung einer Gewerbe- und Industrieflächenerweiterung geprüft (siehe Anhang 1). In der gültigen Fassung des Nationalparkgesetzes ist hierfür kein fester Korridor enthalten. Die Plangrundlage zum Bebauungsplan enthält im Nordwesten eine informative Darstellung des vorgesehenen Trassenverlaufs der Bundesstraße B 166 (neu). Dieser Verlauf bildet eine mögliche Planungsvariante. Eine genauere Planung der Oderquerung liegt nicht vor.³⁵

Für die verkehrliche Erschließung der potenziellen Baugebietsflächen „Erweiterung Hafen Nord“ unter Berücksichtigung der Oderquerung wurden im Rahmen des Gutachtens insgesamt drei Trassierungsvarianten untersucht. Zwei der Varianten sehen einen Anschluss an die bestehende Hafenstraße vor. Die **bevorzugte Variante (Trasse Süd)** verläuft südlich, parallel zur Trasse gemäß Plangrundlage des Bebauungsplans „Industriegebiet Hafen Nord“.³⁶ Durch die räumliche Annäherung an die Trasse des geplanten Industriegleises (gemäß Planfeststellungsbeschluss von 2006) wird eine **flächeneffiziente Ausgestaltung** des künftigen Baugebiets begünstigt und die potenzielle Fläche für Industrie- und Gewerbeflächennutzung wird maximiert. Durch den veränderten Winkel gegenüber den bestehenden Bahnanlagen ist für diese Trassenvariante jedoch eine **längere Überbrückung** nötig.³⁷ Der mögliche Trassenverläufe Nord und Süd sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

³⁴ Stadt Schwedt/Oder (2024): Antrag Fraktion CDU: Wiederaufnahme des Projektes Ortsumgehung Schwedt/Oder und Grenzübergang in den Bundesverkehrswegeplan. Beschluss-Nr. AN/001/24. URL: <https://sessionnet.owl-it.de/schwedt/bi/get-file.asp?id=15899&type=do&#search=%22Bundesverkehrswegeplan%22>. (Zugriff am 29.09.2025).

³⁶ vgl. HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH (2025): Straßenverkehrliche Einschätzung zur Erschließung einer Gewerbe- und Industrieflächenerweiterung in Schwedt/ Oder. S. 5-7.

³⁷ vgl. ebd., S. 5.

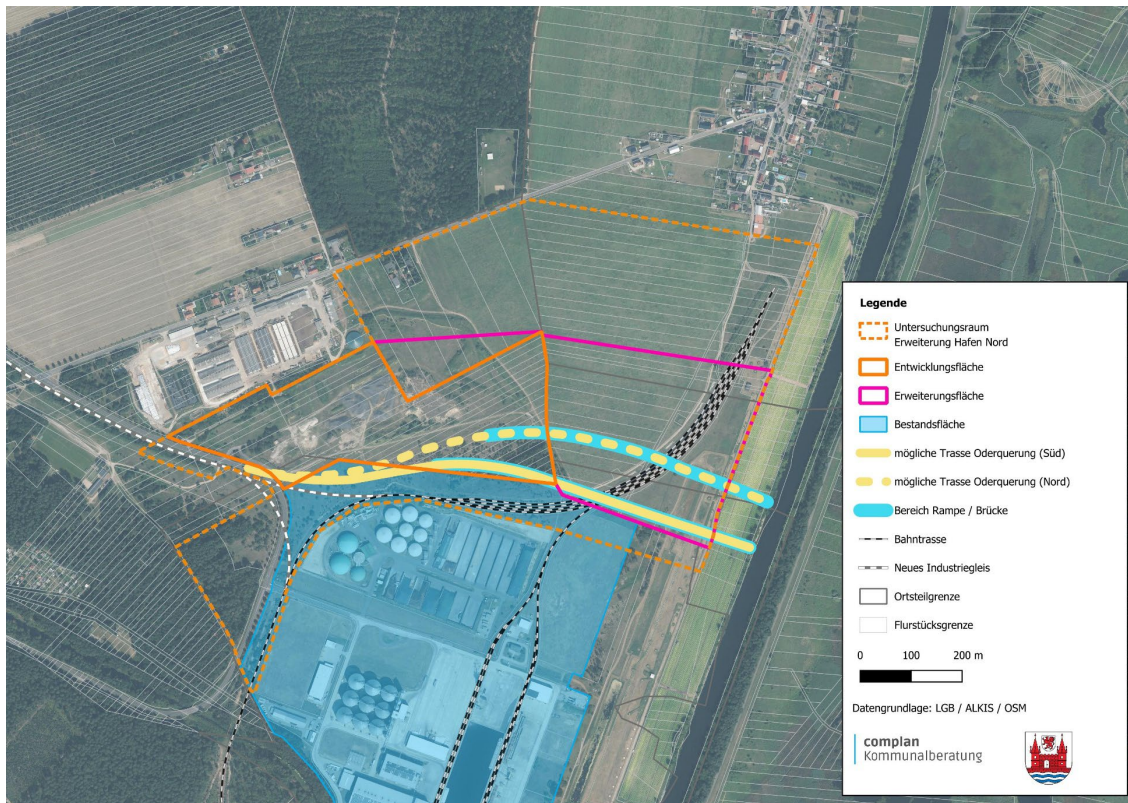


Abbildung 13: Mögliche Trassenvarianten der Oderquerung (Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH 2025, S. 5)

Die **interne Erschließung** der Entwicklungsfläche Hafen Nord kann über die neu geplante Straße für die Oderquerung erfolgen. Über die bestehende Hafenstraße wäre das Gebiet an das überregionale Straßennetz angebunden und somit für LKW und den Schwerlastverkehr zugänglich. Hierfür ist die Schaffung eines **dreiarmligen Knotenpunktes** mit einem Linksabbiegestreifen notwendig, wobei die Sicherung des Bahnübergangs über Lichtzeichen empfohlen wird. Weitere Anpassungsmaßnahmen sind voraussichtlich nicht erforderlich.³⁸ Auch für den Fall, dass eine Oderquerung nicht verwirklicht wird, ist die Schaffung eines entsprechend ausgestalteten Knotenpunktes ebenfalls erforderlich, um Überlastungen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der anstehenden **Planungen der Schienenverkehrsanlagen des neuen Industriegeleises** eingehend zu untersuchen, wie die Querung der Hafenstraße durch die Gleisanlagen erfolgen kann und welche verkehrlichen Auswirkungen sich daraus für die Erweiterung des Hafens Nord ergeben.

Vor dem Hintergrund dieser verkehrlichen Rahmenbedingungen wurde im Gutachten auch die Leistungsfähigkeit und Bedeutung der geplanten Oderquerung näher untersucht. Ausgehend von aktuellen Verkehrszahlen und -prognosen schätzt das Gutachten, dass 50 % der Verkehre der nördlich bzw. südlich bereits bestehenden Oderquerungen auf die neu zu schaffende Verbindung verlagert werden könnten und weist ihr **eine regionale Bedeutung zu**. Auf dieser Basis wird die Entwurfsklasse EKL 3 mit einem Regelquerschnitt von 11 m als plausibel angenommen. Ein Radweg und ein Versickerungstreifen von je 3 m Breite vergrößern den Querschnitt auf 17 m.³⁹

Da sich diese Querung im unmittelbaren Einzugsbereich mehrerer überregional bedeutsamer Gewerbestandorte befindet, empfiehlt das Konzept, der geplanten Oderquerung im Weiteren **eine überregionale Bedeutung** beizumessen. In der Folge wäre mindestens die Entwurfsklasse EKL 2 mit einem Regelquerschnitt von mehr als 11,5 m anzusetzen. Die im Gutachten angenommene Rampensteigung von 6 % müsste in diesem Fall mit max. 5,5 % etwas geringer ausfallen, wodurch sich die Länge der Rampe von ca. 140 auf ca. 155 m erhöhte, um die Bahnanlagen mit einer lichten Höhe von 6,50 m zuzüglich eines Aufbaus von 2 m Höhe zu überbrücken.

³⁸ vgl. ebd., S. 6.

³⁹ vgl. ebd., S. 3,4.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Zuge der Erweiterung des Hafens Nord eine **Vorbehaltstrasse für die mögliche Oderquerung berücksichtigt werden kann**. Dabei wurde festgestellt, dass aus straßenverkehrlicher Sicht **verschiedene Trassenführungen** grundsätzlich möglich sind. Unter Abwägung der Erfordernisse für die gewerbliche und industrielle Nutzung der Erweiterung des Hafens Nord wird die **südliche Trasse als bevorzugte Variante** bewertet, da sie sowohl die verkehrlichen Belange als auch die städtebaulichen Rahmenbedingungen im Umfeld angemessen berücksichtigt.

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ **Günstige trimodale Standortanbindung** mit Ausbaupotenzial der Logistik- und Umschlagkapazitäten durch das neue Industriegleis.
- ≡ **Vorhandene Anbindung an das Schienennetz**; die Planungen für das **neue Industriegleis** stärken die Potenziale des Schwedter Hafens und erhöhen die Chancen für Unternehmensansiedlungen zusätzlich.
- ≡ **Gut ausgebaute Straßenanbindung** mit Zugang zum künftigen Gewerbe- und Industriegebiet.
- ≡ Prüfung der mittel- bis langfristigen Trasse für eine mögliche **Oderquerung** zeigt **prinzipielle Machbarkeit** und **Vereinbarkeit** mit der Entwicklung eines Gewerbe- und Industriegebiets.
- ≡ **Vertiefte Planung der Anbindungs- und Verkehrsplanung** der Erweiterung des Hafens Nord erforderlich, insbesondere neuer Hapterschließungsstraße, Anbindung an die Hafenstraße, Kreuzungs-/Knotenpunktgestaltung und Bahnübergangssicherung.
- ≡ **Abstimmung** mit den **Planungen für Schienenverkehrsanlagen** (neues Industriegleis), um eine optimale verkehrliche Anbindung sicherzustellen.

3.6 Wasserver- und Abwasserentsorgung

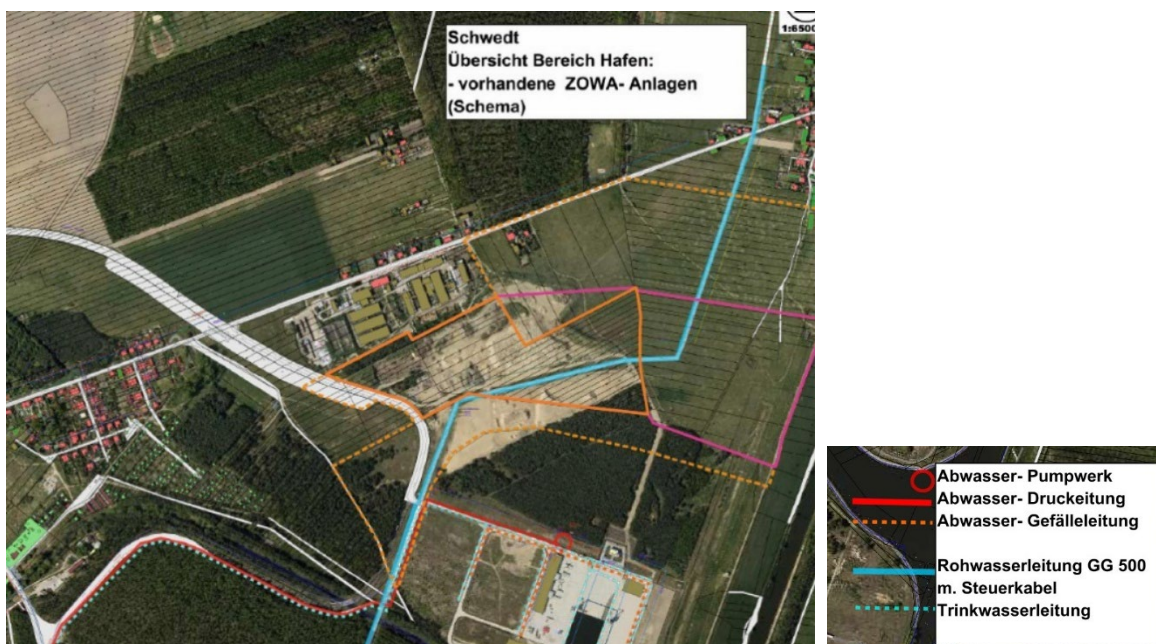


Abbildung 14: Darstellung des Untersuchungsraums und Wasserleitungen im Bereich Hafen (Quelle: Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA) 2011, interne Verwendung, eigene Bearbeitung)

Wie in Abbildung 14 dargestellt, durchverläuft eine **Rohwasserleitung** den Untersuchungsraum. Die Brauchwasserversorgung und Abwasserentsorgung erfolgen grundsätzlich über das Wasserversorgungs- und die Kläranlage Schwedt. Im Hinblick auf die Abwasserableitung bestehen jedoch Kapazitätsherausforderungen am Standort Hafen. Die Ableitung des Abwassers aus dem bestehenden Gewerbe- und Industriegebiet des Hafens erfolgt derzeit über eine Abwasserdruckleitung bis zum Ortseingang Schwedt und wird von dort über das städtische Kanalnetz mit zwei nachgeschalteten Pumpwerken zur Kläranlage Schwedt weitergeleitet. Zwar stehen in der Kläranlage grundsätzlich ausreichende Reinigungskapazitäten zur Verfügung, jedoch ist die Leistungsfähigkeit der **bestehenden Ableitungsinfrastruktur begrenzt**. Eine mögliche technische Lösung bestünde im Bau einer direkten Abwasserleitung (DN 400) vom Hafen zur Kläranlage Schwedt.⁴⁰ Die Kapazitätserweiterung wäre mit zusätzlichen Investitionskosten verbunden.

Für die Erschließung der Entwicklungs- und Erweiterungsflächen sind die **Herstellung und Anpassung** der Ver- und Entsorgungsleitungen für **Trink- und Abwasser** erforderlich. Hierzu zählen der Anschluss an das öffentliche Trinkwassernetz im Bereich der Bestandsfläche des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen unter Sicherstellung ausreichender Kapazitäten sowie die Neuverlegung von Schmutz- und Niederschlagswasserleitungen.

Im weiteren Verfahren ist eine enge Abstimmung mit dem Zweckverband Oststuckermarkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA) erforderlich, um die vorhandenen Kapazitätsgrenzen zu prüfen, mögliche Erweiterungsoptionen zu bewerten und die Planung weiterer Industriestandorte in der Umgebung zu berücksichtigen.

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ **Neuherstellung** und Anpassung der Ver- und Entsorgungsleitungen für Trink- und Abwasser.
- ≡ Begrenzte Brauchwasserkapazitäten und **eingeschränkte Abwasserleitungskapazitäten** im bestehenden Gewerbe- und Industriegebiet Hafen – dies kann die Erweiterung des Hafens Nord einschränken; Prüfung technischer Lösungen (z. B. Direktleitung zur Kläranlage) erforderlich.
- ≡ **Abstimmung mit dem ZOWA** zur Klärung von Kapazitäten und Erweiterungsoptionen erforderlich.

3.7 Technische Infrastrukturen und Zukunftsinfrastrukturen

Gasversorgung und Stromversorgung

Aufgrund der Lage des Vorhabens in unmittelbarer Nähe zum landwirtschaftlichen Betrieb sowie dem Industriegebiet Hafen-Nord ist davon auszugehen, dass die Versorgung mit Strom und Energie (Gas) grundsätzlich sichergestellt werden kann. Eine Neuherstellung der Versorgungsinfrastruktur für die Energieversorgung (Gas, Strom) sowie die Telekommunikation ist erforderlich. Die genaue Definition von Netzanknüpfungspunkten sowie die Festlegung notwendiger Erweiterungsmaßnahmen zur Erhöhung der Leitungskapazität können jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden und sind eng mit den zuständigen Versorgern abzustimmen.

Anbindung an das Wasserstoff-Kernnetz

Schwedt ist einer der Standorte im Nordosten Brandenburgs, die einen frühen und direkten Zugang zum nationalen und internationalen Wasserstoffsystem erhalten sollen. Die Leitung „Schönermark–Schwedt“ (KLN074-01) und die Verbindung „Schwedt–Greifenhagen (PL)“ (KLN075-01) sind als **Neubaumaßnahmen Teil des Kernnetzes** aufgeführt. Die geplante Inbetriebnahme beider

⁴⁰ Fachgespräch mit einem Experten aus dem Bereich Wasservers- und Abwasserentsorgung, Stadt Schwedt/Oder, Januar 2025.

Leitungen ist aktuell vorgesehen im März 2029. Verantwortlicher Netzbetreiber für beide Leitungen ist GASCADE.⁴¹

Der Schwedter Hafen kann technisch und logistisch als Teil der Standortinfrastruktur von der Wasserstoff-Pipelineanbindung profitieren. Der Leitungsverlauf ist im Bereich der Umfahrung der Bundesstraße 2 anzunehmen und potenzielle Anbindungspunkte liegen voraussichtlich im Umfeld des Standortes. Perspektivisch eröffnet dies Chancen für die Wasserstofflogistik in den Bereichen Industrieversorgung, Umschlag und Verteilung.

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ **Neuherstellung der Versorgungsinfrastruktur** für die Energieversorgung (Gas, Strom, Telekommunikation)
- ≡ Anbindung an das **Wasserstoff-Kernnetz für bestehende und geplante Flächen** des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen wäre ggf. über einen nahegelegenen Trassenanschluss möglich und in den weiteren Planungen zu berücksichtigen, z. B. durch die bauplanungsrechtliche Sicherung freizuhaltender Leitungsbereiche.

3.8 Landschafts- und naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf Umwelt- und Naturschutzaspekte wurde vom Büro Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA ein Fachgutachten „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“ erstellt (siehe Anhang 2). Dieses Gutachten bildet die Grundlage für die folgenden Ergebnisse.

Der Untersuchungsraum befindet sich in großer räumlicher Nähe zum **Nationalpark „Unteres Odertal“**, wobei dessen am stärksten geschützte Zone I des Nationalparks mehr als 5 km entfernt ist. Das Gebiet des Nationalparks ist vollständig als Naturschutzgebiet ausgewiesen und überschneidet sich zudem mit einem **Landschaftsschutzgebiet** sowie jeweils einem **Vogelschutzgebiet** und **FFH-Schutzgebiet** unter europäischem Schutzstatus. Direkte Auswirkungen einer gewerblich-industriellen Entwicklung auf die Schutzgebiete sind derzeit nicht zu erwarten, müssen aber genauer geprüft werden. Eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung kann im Rahmen der Bauleitplanung durch ein Grünordnerisches Fachgutachten erfolgen.⁴²

Im Rahmen einer im Mai 2025 durchgeführten **Biotopkartierung** wurden sechs verschiedene Biotope erfasst, die nach geltendem Naturschutzrecht jedoch keinen Gefährdungs- oder Schutzstatus aufweisen.

⁴¹ Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (2024): Genehmigung eines Wasserstoff-Kernnetzes (Az.: 4.13.01/10#1), Bonn, Oktober 2024. URL: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Wasserstoff/DL/Genehmigung.pdf>, S. 5 (Zugriff am 29.09.2025).

⁴² Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“. S. 3,4.



Zahlen-codierung	Kartiereinheit	Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz	Gefährdung/ Schutz nach Biotopkartierung Bbg. und BNatSchG
032001	ruderales Pionier-, Gras- und Staudenfluren weitgehend ohne Gehölzaufwuchs	gering	nicht gefährdet
0513002	Grünlandbrachen frischer Standorte; mit spontanen Gehölzbewuchs (10-30 % Gehölzdeckung)	gering	nicht gefährdet
08480	Kiefernforst	gering	nicht gefährdet
09140	Ackerbrache	gering	nicht gefährdet
12612	Straße mit Asphalt- oder Betondecke	fehlend	nicht gefährdet
12711/ 032002	Müll-, Bauschutt und sonstige Deponie in Betrieb/ruderales Pionier- Gras- und Staudenfluren, mit Gehölzbewuchs (Gehölzbedeckung 10-30%)	mittel-hoch	nicht gefährdet

Abbildung 15: Darstellung des Untersuchungsraums und Biotoptypen und Tabelle der Biotoptypen (Quelle: Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA 2025, S. 8, eigene Bearbeitung)

Zwei Waldflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 2,4 ha sind im **Untersuchungsraum** mit der Waldfunktion „3200 Lokaler Klimaschutzwald“ vom Landesbetriebs Forst Brandenburg – Unteren Forstbehörde (Stellungnahme vom 4. Juli 2025) zugeordnet: Südwestlich der Flächen der Erdstoffdeponie befindet sich auf einer Fläche von **ca. 1,92 ha ein kleiner Kiefernforst (Biotopcode 08480)** mit vorgelagerter Grünlandbrache, die durch einen Aufwuchs der „spätblühenden Traubekirsche“ gekennzeichnet ist. Ein **weiterer Kiefernforst (ca. 0,48 ha)** befindet sich südlich/südöstlich der Deponiefläche.⁴³

Im Zuge der geplanten Erweiterung wäre eine Waldumwandlung innerhalb der vorgesehenen Entwicklungsfläche des südlich/südöstlich der Deponie gelegenen Kiefernforsts (ca. 0,48 ha) erforderlich. Diese ist jeweils im Verhältnis 1:1 durch Erstaufforstung sowie durch waldverbessernde Maßnahmen auszugleichen. Für diese Fläche ergibt sich somit die Notwendigkeit, ca. **0,5 ha Erstaufforstungsfläche** bereitzustellen und eine bestehende Waldfläche gleicher Flächengröße durch geeignete Maßnahmen aufzuwerten. Nach Mitteilung der Unteren Forstbehörde sollte die Kompensation möglichst regional erfolgen, entweder durch Erstaufforstung oder durch waldverbessernde Maßnahmen.⁴⁴

Bei einer Inanspruchnahme der Flächen für eine Gewerbe- und Industriegebietsentwicklung sind in Abhängigkeit von der Beräumung der Fläche für die Erdstoffdeponie und der grundsätzlichen Lebensraumeignung der Fläche für **Brutvögel, Reptilien (Zauneidechse) und Wildbienen** eine Gesamtbetrachtung und Untersuchung im Hinblick auf die **Belange des besonderen Artenschutzes**

⁴³ vgl. Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“. S. 6.

⁴⁴ Landesbetrieb Forst Brandenburg – Untere Forstbehörde (4.07.2025): Stellungnahme im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

(gesonderte fachgutachterliche Kartierungen) erforderlich. Vor Ort wurden **Brutkolonien der Uferschwalbe (*Riparia riparia*)** festgestellt. Ersatzhabitate sind bei Flächeninanspruchnahme vorzusehen. Bei Beendigung des Pachtvertrags sind die Belange von Natur- und Artenschutz zu beachten, insbesondere mögliche Umsiedlungen und die damit verbundenen jahreszeitlichen Einschränkungen.⁴⁵

Der **Boden** im Untersuchungsraum ist menschlich vorgeprägt und hat **keinen Schutzwert**. Zusätzliche Bodenversiegelung muss im Verhältnis 1:1 ausgeglichen werden – alternativ kann ein Ausgleich durch die Extensivierung der Bodennutzung im Verhältnis 1:2 erfolgen. Im Untersuchungsraum befinden sich eine bestätigte Altlasten- sowie drei Verdachtsflächen (siehe Kap. 3.9).⁴⁶

Die **Überschwemmungsgefährdung** des untersuchten Bereichs durch Hochwasser ist **gering**. Allerdings besteht eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers.⁴⁷ Die Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamtes für Umwelt Brandenburg hat mit Schreiben vom 4. August 2025 Karten zum Oberflächenwasserkörper der Welse und der Alten Oder bereitgestellt.⁴⁸ Eine Relevanz für dieses Konzept lässt sich hieraus nicht ableiten. Der Untersuchungsraum liegt überwiegend **außerhalb des Hochwasserrisikogebiets HQ extrem**, wobei das im Gebiet verlaufende Industriegeleis offenbar als Barriere wirkt. Im Rahmen erforderlicher konkreter Planung ist das Thema Hochwasserschutz erneut zu untersuchen, dann auf der Grundlage konkreter Vorhaben.

In klimatischer Hinsicht verfügt der Untersuchungsraum über eine **Kaltluftversorgungsfunktion** für den Ortsteil Gatow, die sich durch eine Versiegelung verschlechtern würde. Der Bereich ist bereits durch den Hafen und die industrielle Landwirtschaft vorgeprägt. **Das Landschaftsbild** besitzt einen **geringen Eigenwert** und keine bedeutende Erholungsfunktion.⁴⁹

Für die Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung sind **umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen** insbesondere im Hinblick auf die abiotischen Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima) notwendig. Ein vollständiger Ausgleich im Geltungsbereich eines möglichen Bebauungsplans ist unwahrscheinlich. Im Bebauungsplanverfahren ist die **Umweltprüfung** nach § 2 Abs. 4 BauGB vollständig durchzuführen. Die untere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 18. Juli 2025 Hinweise zum Bebauungsplanverfahren und zum Inhalt eines Umweltberichts gegeben.⁵⁰ Auf dieser Basis sind Aussagen zu von der Planung berührten artenschutzrechtlichen Belangen im Gebiet oder im unmittelbaren Umfeld sowie eine **Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung** abzuleiten.⁵¹

⁴⁵ vgl. Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“. S. 7.

⁴⁶ vgl. ebd., S. 8,9.

⁴⁷ vgl. ebd., S. 9.

⁴⁸ Abteilung Wasserwirtschaft des Landesamtes für Umwelt Brandenburg (04.08.2025): Stellungnahme im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

⁴⁹ vgl. Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“. S. 10.

⁵⁰ Untere Naturschutzbehörde (18.07.25): Stellungnahme im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

⁵¹ vgl. Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“. S. 11,23.

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ Die absehbaren Eingriffe sind kompensierbar; der **Kompensationsbedarf** ist in Relation zur Flächengröße vergleichsweise gering.
- ≡ **Waldumwandlungen auf einer kleinen Fläche** von ca. 0,48 ha sind jeweils im Verhältnis 1:1 durch Erstaufforstung sowie durch waldverbessernde Maßnahmen auszugleichen.
- ≡ **Flächen zur Umsiedlung** möglicherweise im Plangebiet vorkommender Zauneidechsen und Waldameisen sowie zur **Schaffung von Ersatzhabitaten** für die Uferschwalbe sind bereitzustellen.
- ≡ **Umweltprüfung** gemäß § 2 Abs. 4 BauGB sowie die Ableitung einer **Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung** sind notwendig (verbindliches Bauleitplanverfahren)
- ≡ Fachgutachterliche Kartierungen, u. a. zu Brutvögeln, Reptilien (Zauneidechse) und Wildbienen erforderlich.

3.9 Altlasten und Kampfmittel

Innerhalb des Untersuchungsraums „Erweiterung Hafen Nord“ liegt die **rekultivierte Altablagerung „AA Vierraden (Milgeta)“** auf den Flurstücken 515, 516, 517, 518 und 112/1 der Gemeinde Vierraden. Diese Flurstücke befinden sich im Nordwesten der Entwicklungsfläche und grenzen direkt südlich an den landwirtschaftlichen Betrieb. Das Altlastenkataster des Landkreises weist zudem mehrere Verdachtsflächen im umliegenden Untersuchungsraum aus, darunter die Altlastenverdachtsfläche „Am Hafen Schwedt“ (Flurstück 649 in Schwedt), Altlastenverdachtsfläche „Gatow“ (Flurstücke 911 in Gatow und 647 in Schwedt), und eine Fläche mit möglichen schädlichen Bodenveränderungen an der Milchviehanlage des landwirtschaftlichen Betriebs (Flurstücke 506 bis 510, Gemarkung Vierraden).⁵² Diese Flächen sind im Altlastenkataster erfasst und erfordern bei der weiteren Planung Berücksichtigung sowie gegebenenfalls vertiefte Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen.

Der Untersuchungsraum liegt zudem innerhalb eines zusammenhängenden **Kampfmittelverdachtsgebiets**, wie aus der in der Stadtverwaltung Schwedt/Oder vorliegenden Kampfmittelverdachtsflächenkarte hervorgeht. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass künftige Bauvorhaben einer Kampfmittelfreiheitsbescheinigung bedürfen. Gegebenenfalls sind vorherige Kampfmittelsuchungen durchzuführen.⁵³

Für die planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Punkte:

- ≡ **Keine einer Entwicklung entgegenstehenden Altlasten oder Kampfmittel** bekannt; planungs- und baubegleitend sind vertiefte Untersuchungen erforderlich.

⁵² vgl. ebd., S. 8,9.

⁵³ vgl. Pützschel (2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht, S. 23.

3.10 Immissionsschutz (Schwerpunkt Lärmschutz)

Zur Beurteilung der Verträglichkeit einer Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung unter Lärmschutzaspekten wurde durch die KSZ Ingenieurbüro GmbH ein Gutachten für den Bereich der derzeitigen Erdstoffdeponie sowie für einen östlich bis an die Bahnanlagen heranreichenden Untersuchungsraum erstellt (siehe Anhang 3).⁵⁴

Die Abteilung Technischer Umweltschutz des Landesamtes für Umwelt wies mit Schreiben vom 6. August 2025 darauf hin, dass der Untersuchungsraum sowohl durch verschiedene emittierende Nutzungen innerhalb und außerhalb des Untersuchungsraums als auch durch unmittelbar angrenzende und weiter entfernt liegende schutzbedürftige Nutzungen geprägt ist. Bereits heute besteht infolge bestehender Anlagen und planerischer Festsetzungen eine teilweise **sehr hohe Vorbelastung an Geräusch- und Geruchsimmissionen**, deren Berücksichtigung für die weitere Entwicklung des Standortes zwingend erforderlich ist.⁵⁵ Für das Konzept wurde deshalb eine separate schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die die immissionsschutzrechtlich relevanten Einwirkungen ermittelt und auf deren Grundlage eine Geräuschkontingentierung des Untersuchungsraums vorgenommen wurde, wobei die Ergebnisse nach Teilflächen differenziert ausgewiesen wurden.

Hierfür wurden **elf Immissionsorte (IO)** im näheren Umfeld der potenziellen gewerblichen Nutzung definiert. Die Untersuchungsräume wurden in Teilflächen unterteilt und es wurde eine exemplarische Geräuschkontingentierung nach DIN 45691 [8] durchgeführt.⁵⁶ Auf diese Weise konnte beurteilt werden, ob die Flächen aus schalltechnischer Sicht grundsätzlich sinnvoll durch Industriebetriebe genutzt werden können. Die Untersuchung ergab, dass sowohl die Entwicklungsfläche als auch die Erweiterungsfläche aus schalltechnischer Sicht als Industrieflächen entwickelt werden können.⁵⁷

⁵⁴ Hinweis: Laut Fachgutachten beziehen sich die Aussagen auf einen „kleinen“ und einen „großen Untersuchungsraum“, deren Gebietsabgrenzungen geringfügig von den im vorliegenden Bericht verwendeten Grenzen abweichen.

⁵⁵ Abteilung Technischer Umweltschutz des Landesamtes für Umwelt (02.08.2025): Stellungnahmen im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

⁵⁶ vgl. KSZ Ingenieurbüro GmbH (2025): Schalltechnische Untersuchung, vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in 16303 Schwedt. S. 12.

⁵⁷ vgl. ebd. 26.

(Hinweis: Wie oben erwähnt, hier weichen die Gebietsabgrenzungen der Teilflächen geringfügig von den im vorliegenden Bericht verwendeten Grenzen ab.)

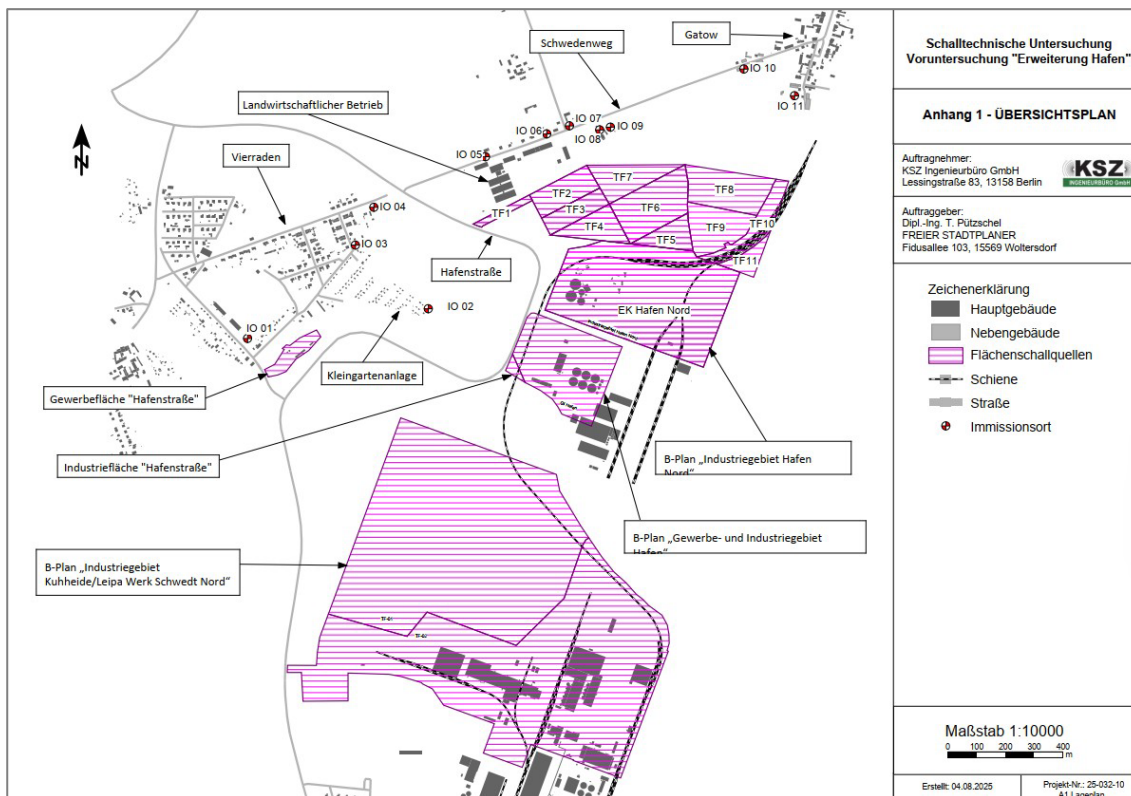


Abbildung 16: Übersichtsplan der Immissionsorte (Quelle: KSZ Ingenieurbüro GmbH 2025, Anhang 1)

Zum Gutachten ist festzustellen, dass für den Immissionsort IO 10 in der Gatower Dorfstraße 4 auf der Grundlage der Klarstellungssatzung mit Abrundungen für den OT Gatow ein **reines Wohngebiet (WR)** nach § 3 BauNVO anzusetzen ist⁵⁸.

In diesem Fall (siehe Variante C laut Gutachten) ist die Anwendung des Punktes 3.2.1 der TA Lärm sinnvoll, wonach die Immissionsrichtwerte an den Immissionsorten um 6 dB unterschritten werden müssen. Dann kann die Vorbelastung außer Betracht gelassen werden. Im Vergleich zur Betrachtung der Gesamtbelastung (Variante D) ergeben sich um bis zu 2 dB höhere Emissionskontingente für die Teilflächen der Untersuchungsräume.⁵⁹

Liegt dagegen die Schutzwürdigkeit eines allgemeinen Wohngebiets für den Bereich der Gatower Dorfstraße (IO 10) rechtlich sicher vor, so liegen die Immissionsrichtwerte für den Tag- und den Nachtzeitraum um jeweils 5 dB höher und es ergeben sich um bis zu 12 dB höhere Emissionskontingente für die Teilflächen im Vergleich zur Schutzwürdigkeit eines reinen Wohngebiets.⁶⁰ Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung nachfragegerechter Lärmkontingente wird empfohlen, die Möglichkeit einer **Überplanung des Bereichs um den IO 10** mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes (WA) gemäß § 4 BauNVO zu prüfen.⁶¹

Darüber hinaus wird als ein Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung eine **nachträgliche Geräuschkontingentierung** des Bebauungsplans „Industriegebiet Hafen Nord“ empfohlen, um unter Beachtung und auf der Grundlage bestehender zulässiger Nutzungen im Industriegebiet künftigen industriellen Entwicklungen im Erweiterungsgebiet einen zusätzlichen „schalltechnischen Entwicklungsrahmen“ zu sichern. Dazu ist eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich.⁶²

⁵⁸ Laut Festsetzung 1 der Klarstellungssatzung sind in dem relevanten Bereich ausschließlich Wohngebäude sowie zugehörige Garagen, Stellplätze und zu Wohnzwecken dienende Nebenanlagen zulässig.

⁵⁹ vgl. KSZ Ingenieurbüro GmbH (2025): Schalltechnische Untersuchung, vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in 16303 Schwedt. S. 20-23.

⁶⁰ vgl. ebd., Anhang 5, S. 64.

⁶¹ vgl. ebd., S. 26.

⁶² vgl. ebd.

Bei einer langfristig vorgesehenen Entwicklung einer großen Fläche (z. B. Entwicklungs- und Erweiterungsfläche) wird weiterhin empfohlen, bereits im Rahmen der zunächst geplanten Entwicklung der „kleinen“ Entwicklungsfläche eine **Gesamtkontingentierung für den Gesamtbereich** beider Teilflächen durchzuführen. Dadurch können der späteren Erweiterungsfläche größere Emissionskontingente zugeordnet werden, auch wenn diese zunächst nicht in Anspruch genommen werden. Eine Kontingentierung ausschließlich für die Entwicklungsfläche hätte zur Folge, dass Emissionen einer späteren östlichen Erweiterung bereits durch die Nutzung der Entwicklungsfläche in Anspruch genommen würden, was die Entwicklung eines Industriegebiets erheblich einschränken oder gegebenenfalls sogar ausschließen könnte.

Die seitens der Behörde angeregte Einbeziehung von Verkehrslärmgeräuschen in die schalltechnische Betrachtung erfolgt mangels eines konkret zu beurteilenden Vorhaben nicht im Rahmen dieses Konzepts.

Hinsichtlich der bestehenden und künftig zu erwartenden **Geruchsimmissionen** sowie der Einbeziehung der **Störfallproblematik**, die sich insbesondere aus den im Untersuchungsraum befindlichen Biogasanlagen mit Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 5a BImSchG ergibt, wird auf nachfolgende verbindliche Bauleitplanverfahren verwiesen, in denen diese Aspekte vertiefend zu prüfen sind.⁶³

Für die weitere planerische Vorbereitung ergeben sich folgende zentrale Bedarfe im Bereich Lärmschutz:

- ≡ Lärmschutzrechtlich erscheint die Ausweisung der Entwicklungs- und Erweiterungsflächen als **Industriegebiet möglich**.
- ≡ Prüfung einer möglichen Berücksichtigung des Bereichs Gatower Dorfstraße 4 (IO 10) als **allgemeines Wohngebiet** zur Erhöhung der Emissionskontingente.
- ≡ Durchführung einer **übergreifenden Gesamtkontingentierung** für die Entwicklungs- und Erweiterungsfläche zur Sicherung künftiger Nutzungsspielräume.
- ≡ **Ggf. nachträgliche Geräuschkontingentierung des Bebauungsplans** „Industriegebiet Hafen Nord“, um künftige Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.
- ≡ Vertiefung der Betrachtung zu **Verkehrslärm, Geruch und Störfallthematik** im späteren Planungsverfahren.

3.11 Zusammenfassende Analyse

Die nachstehende Tabelle fasst die wesentlichen Erkenntnisse der vorhergehenden Standortanalyse besonders relevanter Belange zusammen.

Thema / Belang	Machbarkeitseinschätzung grundsätzliche Ersteinschätzung; vereinfachte Farbdarstellung	Relevanz Bebauungsplanung / zusätzliche Fachgutachten
Flächeneigentum	umsetzbar	Klärung der Flächenverfügbarkeiten
Bauplanungsrecht	grundsätzlich umsetzbar, vorbehaltlich der Ergebnisse des verbindlichen Bauleit- planverfahrens	Beschluss zum städtebaulichen Ent- wicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB,

⁶³ Abteilung Technischer Umweltschutz des Landesamtes für Umwelt (02.08.2025): Stellungnahmen im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

		Änderung des Flächennutzungsplans Vierraden, Aufstellung eines Bebauungsplans
Raumordnung und Regionalplanung	umsetzbar	Aufnahme der „Erweiterung Hafen Nord“ in den Regionalplan als „regional bedeutsames Gewerbegebiet“
Rohstoffgewinnung	grundsätzlich umsetzbar, Rahmenbedingungen vor Umsetzung teilweise noch zu schaffen bzw. Unsicherheiten zu klären	Festlegung Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung (VB 39), fachliche Klärung durch die Regionale Planungsstelle
Verkehrsanbindung und Erschließung	umsetzbar	Vorbehaltstrasse für die mögliche Oderquerung vorerst berücksichtigen, Abstimmung mit den Planungen des neuen Industriegleises
Wasserver- und Abwasserentsorgung	grundsätzlich umsetzbar, Rahmenbedingungen vor Umsetzung teilweise noch zu schaffen bzw. Unsicherheiten zu klären	Neuerrichtung der Wasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen, Kapazitätserweiterung der Abwasserleitungen erforderlich
Technische Infrastrukturen und Zukunftsinfrastrukturen	grundsätzlich umsetzbar, Rahmenbedingungen vor Umsetzung teilweise noch zu schaffen bzw. Unsicherheiten zu klären	Neuerrichtung der Strom-, Gas-, Telekommunikationsleitungen, Anbindung an das Wasserstoff-Kernnetz bietet eine Entwicklungschance
Landschaft und Naturschutz	umsetzbar	Fachgutachterliche Kartierungen erforderlich
Altlasten und Kampfmittel	umsetzbar	Altablagerung und Kampfmittelsuchungen sind zu prüfen (im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung)
Immissionen (Lärmschutz)	umsetzbar	Vertiefungen zu Verkehrslärm, Geruch und Störfallthematik notwendig (im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung)

Die im Rahmen dieses Konzepts durchgeführte Prüfung sowie die teilweise bereits erfolgte Vorab-Beteiligung ausgewählter Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (TÖB) zu besonders relevanten Belangen ergab in der Zusammenfassung:

- ≡ Die nördliche Erweiterungsfläche am Gewerbe- und Industriegebiet Hafen erscheint **grundsätzlich entwicklungsfähig**. Es bestehen keine materiellen oder formalen Hindernisse, die als unüberwindbar einzuschätzen wären. Unabhängig davon sind weiterhin begleitende planungs- und baubezogene Prüfungen und Verfahren erforderlich.
- ≡ Die raumordnerische Bewertung, die günstige verkehrliche Anbindung sowie die Kompensierbarkeit der zu erwartenden Eingriffe unter Beachtung der landschafts- und naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen stellen **zentrale positive Aspekte** dar.
- ≡ Der **Erweiterungscharakter** wirkt sich insgesamt positiv aus, führt jedoch zugleich zu komplexen Planungsprozessen, die im weiteren Verlauf zu berücksichtigen sind.

4 Entwicklungsziele, -modelle und Flächenkonzept

Für die Entwicklung des Standortes „Erweiterung Hafen Nord“ werden zunächst die prägenden Entwicklungsziele beschrieben. Darauf aufbauend wird ein Flächen- und Erschließungskonzept entwickelt, das als Grundlage für eine zukunftsorientierte Standortentwicklung dienen kann. Dabei werden die Rahmenbedingungen des Standortes berücksichtigt und in eine räumlich-funktionale Struktur der gewerblichen und industriellen Nutzungen sowie der inneren und äußeren Erschließungsstrukturen konkretisiert.

4.1 Profil und Entwicklungsziele

Die Erweiterung des Hafens Nord bildet einen strategisch wichtigen Entwicklungsraum, der einen zentralen Beitrag zur zukunftsgerichteten Standort- und Industrieflächenentwicklung am Wirtschaftsstandort Schwedt leisten kann.

Die vorgesehene Entwicklung ermöglicht die Bereitstellung angebundener zukunftsfähiger Gewerbe- und Industrieflächen. Daraus leiten sich folgende Ziele ab:

- ≡ **Klimafreundliche und ressourceneffiziente Standortentwicklung stärken**
Bei der Flächenentwicklung werden besondere Umweltschutz- und Energieeffizienzeffekte berücksichtigt. Dadurch entstehen nachhaltig gestaltete Standorte, die langfristig wirtschaftlich nutzbar sind und die regionale Wirtschaftsentwicklung unterstützen.
- ≡ **Zukunftsindustrie und Diversifizierung fördern**
Die Ausrichtung auf die Entwicklungsziele von Zukunftsindustrien, die Erweiterung des Wirtschaftsprofils sowie den Aufbau neuer industrieller Kompetenzen und Zukunftsfelder im Sinne der Ziele des Zukunftskonzepts Schwedt 2030+ unterstützt die gezielte Ansiedlung von Unternehmen am Standort.
- ≡ **Trimodale Anbindung, insbesondere geplantes Industriegleis als Standortvorteil nutzen**
Die Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen ist durch vorhandene und geplante Infrastrukturen sehr gut angebunden und bietet Unternehmen Zugang zu einer flexiblen Transportinfrastruktur und zu effizienten Logistikprozessen. Das geplante Industriegleis verbessert die Verbindung des Hafens mit dem überregionalen Schienennetz, während die Nähe zur Hohenstaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße und die Anbindung an das Straßennetz eine effiziente regionale, überregionale und grenzüberschreitende Erreichbarkeit sicherstellen. Auf dieser Basis lassen sich hochwertige Gewerbe- und Industrieflächen entwickeln.
- ≡ **Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens sichern und stärken:**
Mit der Entwicklung von Industrieflächen und moderner Infrastrukturen können im Schwedter Hafen künftig gezielt hafenauffine Unternehmen angesiedelt werden. Dadurch entsteht ein wettbewerbsfähiges Produktionsumfeld, das die Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen fördert und die Position des Hafens im regionalen und überregionalen Wettbewerb stärkt.
- ≡ **Schwerpunkt auf Produktion, Logistik und technologieorientierte Industrien**
Für die Erweiterung des Hafens Nord kommen insbesondere produzierende Unternehmen, Logistikbetriebe sowie transport- und technologieorientierte Industrien in Betracht. Vorhandene Strukturen und Wertschöpfungspotenziale können eine gezielte Entwicklung industrieller Aktivitäten unterstützen.

4.2 Flächenentwicklungsmodelle

Für die Entwicklung strategisch wichtiger Gewerbe- und Industrieflächen mit dem Ziel einer **kommunal gesteuerten Entwicklung und Vermarktung** können unterschiedliche Flächenentwicklungsmodelle herangezogen werden. Im Rahmen dieses Konzepts werden, basierend auf den Handlungsansätzen des Gewerbe- und Industrieflächenkonzepts für die Stadt Schwedt/Oder (2024)⁶⁴, zwei unterschiedliche **Flächenentwicklungsmodelle** berücksichtigt:

- ≡ die **umfassende kommunale Entwicklung, Erschließung und Vermarktung** der Flächen
- ≡ die Option, **Teilflächen oder die Gesamtfläche durch ansiedlungsbereite Investoren**⁶⁵ entwickeln und erschließen zu lassen.

Umfassende kommunale Entwicklung, Erschließung und Vermarktung

Die Kommune übernimmt in diesem Modell die komplette Flächenentwicklung von der Planung über die Erschließung und Grundstücksneuordnung bis zur Vermarktung und Bewirtschaftung des Standortes.

Ein Vorteil besteht in der **umfassenden kommunalen Steuerungsfähigkeit**. Dadurch kann die Kommune geplante Investitionen sowie die Anforderungen verschiedener Unternehmen flexibel und bedarfsgerecht berücksichtigen. Demgegenüber stehen jedoch der **personelle Aufwand** für die Projektsteuerung und die fachliche Begleitung sowie die erforderliche Erfahrung und Fachkompetenz der Stadtverwaltung in der Flächenentwicklung. Hinzu kommen die Bereitstellung **kommunaler Eigenanteile** für eine notwendige öffentliche Förderung, das Vermarktungsrisiko und die Bewirtschaftungskosten.

Entwicklung und Erschließung von Teilflächen oder Gesamtflächen durch ansiedlungsbereite/n Investor/en

Hier erfolgt die Flächenentwicklung in Form einer **Investorenbeteiligung**. Soweit es sich um Teilflächen handelt, bleibt die Kommune Entwicklungsträgerin, veräußert jedoch Teilflächen an Investoren, die die Erschließung und Entwicklung der erworbenen Grundstücke eigenverantwortlich übernehmen. Bei einer größeren industriellen Ansiedlung hingegen wird die Gesamtfläche an einen Investor veräußert. In beiden Fällen werden vertraglich die konkreten zu übertragenden Aufgaben an den bzw. die Investoren sowie die Investitionsverpflichtungen vereinbart und gesichert.

Dafür sind verschiedene rechtliche Verfahren im Baugesetzbuch (BauGB) etabliert, zu denen auch Anwendungserfahrungen aus anderen Kommunen vorliegen. Maßgebliche kommunale Rechte, wie die Planungshoheit und die Sicherung der öffentlichen Erschließung, bleiben dabei gewahrt.

Ein Instrument ist die Entwicklung und Erschließung der Fläche durch einen Vorhabenträger auf Grundlage eines **vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 BauGB**. Grundlage hierfür bildet ein mit der Kommune abgestimmter Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP). Die Kommune behält dabei ihre Planungshoheit und sichert damit ihre städtebaulichen Zielsetzungen. Die vollständige oder teilweise Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten durch den Vorhabenträger ist Bestandteil des Durchführungsvertrags (DV); die konkrete Kostenverteilung wird zwischen Kommune und Investor verhandelt. Zudem verpflichtet sich der Vorhabenträger vertraglich, das Vorhaben entsprechend dem abgestimmten VEP umzusetzen. Diese Bindung verhindert Flächenspekulationen und soll die planmäßige Realisierung des Projekts sichern.

Ein weiteres Instrument ist der Abschluss eines **städtebaulichen Vertrags gemäß § 11 BauGB** in Verbindung mit einem Bebauungsplan. Dieser ermöglicht ebenfalls eine vertragliche Regelung der Aufgaben- und Kostenverteilung zwischen Kommune und Investor sowie die Investitionsverpflichtungen.

⁶⁴ Stadt Schwedt/Oder (2024): Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder. URL: https://platzfuermorgen.de/wp-content/uploads/2025/04/SVV_047_24_Gewerbe_und_Industrieflaechenkonzept.pdf, (Zugriff am 29.09.2025), S. 51.

⁶⁵ Ausgenommen sollten Zwischeninvestoren, z. B. Flächenentwickler, sein.

Durch die Teilverlagerung von Entwicklungs- und Erschließungsaufgaben an Investoren behält die Kommune **weiterhin eine hohe Steuerungsfähigkeit** über die vertraglichen Regelungen. Der personelle Aufwand für Entwicklungsaufgaben ist deutlich geringer, zudem entfallen – abhängig von der Nutzung von Fördermitteln – die kommunalen Eigenanteile. Für die betroffenen Flächen besteht kein Vermarktungsrisiko und es entstehen keine Bewirtschaftungskosten. Auf der anderen Seite bergen die weitgehenden Bindungen an einen oder mehrere Investoren das Risiko, dass sich Investitionen aufgrund finanzieller Schwierigkeiten auf Seiten der Investoren oder infolge von Marktveränderungen verzögern oder nicht realisiert werden.

Für die Entwicklung der Erweiterung des Hafens Nord ist das Vorhandensein der beiden beschriebenen **unterschiedlichen Flächenentwicklungsmodelle von Vorteil**, da es der Stadt **Handlungsspielräume** belässt, um sowohl auf unterschiedliche Rahmenbedingungen als auch auf Entwicklungsangebote von Investoren flexibel reagieren zu können.

Nachfolgend wird die umfassende kommunale Entwicklung und Erschließung als Grundlage für das Flächen- und Erschließungskonzept herangezogen (siehe Kap. 4.3). Dadurch können Annahmen und wirtschaftliche Rahmenbedingungen konsistent für die Wirtschaftlichkeitsabschätzung zugrunde gelegt werden (siehe Kap. 5).

4.3 Flächen- und Erschließungskonzept

Das Flächen- und Erschließungskonzept basiert auf einer **umfassenden kommunalen Entwicklung und Erschließung** der nördlichen Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen. Es handelt sich dabei um einen Vorschlag bzw. ein mögliches Konzept, das die **Bereitstellung kommunaler Flächen** sowie den **Erwerb zusätzlicher Grundstücke**, die **Planung und Herstellung der öffentlichen Erschließung** und die anschließende **Veräußerung** an ansiedlungsbereite Investoren umfasst. Die Inanspruchnahme von GRW-Fördermitteln wird in diesem Zusammenhang eingeplant. Die Rolle der Entwicklerin ermöglicht es der Stadt, den Entwicklungsprozess zu steuern und zu gestalten.

Die nachfolgende grobe Flächen- und Erschließungskonzeption sieht die Bereitstellung von vier bis sechs Gewerbe- und Industrieflächen vor, um die **Ansiedlung mehrerer Investitionen zu ermöglichen** und die öffentliche Grunderschließung sicherzustellen. Die Erweiterung bietet zudem die Möglichkeit, weniger, dafür aber größere Grundstücke für flächenintensivere oder besonders spezifische Nachfragen bereitzustellen.

Im Hinblick auf die äußere verkehrliche Erschließung der Entwicklungs- und Erweiterungsfläche wird von einer Haupteerschließung über die Hafenstraße ausgegangen. Darüber hinaus wird eine ergänzende Erschließung über die Trasse der südlichen Oderquerung in die weiteren Überlegungen einbezogen. In beiden Erschließungsvarianten wurde die Trasse der südlichen Oderquerung als Rahmenbedingung berücksichtigt. Demnach ist ein **zentraler Anbindungspunkt an der Hafenstraße** vorgesehen, der als Ringstraße direkt in das künftige Gewerbe- und Industriegebiet führt. Ein **zweiter Anbindungspunkt** der Ringstraße ist **als Abzweig von der Trasse der Oderquerung vorgesehen**. Er liegt im Bereich unmittelbar nach der neu zu planenden Kreuzung an der Hafenstraße sowie vor der Rampe. Die Realisierung dieses zweiten Anbindungspunkts ist planerisch anspruchsvoller und hängt von der detaillierten Ausgestaltung der Kreuzungssituation sowie der möglichen Umsetzung der Oderquerung ab. Dieser zweite Anbindungspunkt wird daher unter dem Vorbehalt einer Prüfung der Kreuzungs- bzw. Knotenpunkte im Zuge der weiteren Planung betrachtet.

Als Grundlage für die Wirtschaftlichkeitseinschätzung sowie grundsätzliche Einschätzung der städtebaulichen Entwicklung wurden **zwei Erschließungsvarianten** entwickelt, jeweils nach Entwicklungsfläche und Erweiterungsfläche. Diese sind nachfolgend dargestellt.

Die wesentlichen Unterschiede bestehen in der Art der inneren Erschließung:

- ≡ **Erschließungsvariante 1** sieht eine Ringstraße mit einer davon abzweigenden Stichstraße vor, die mittig durch die östliche Teilfläche verläuft.
- ≡ **Erschließungsvariante 2** sieht ebenfalls eine Ringstraße mit einer abzweigenden Stichstraße vor, die jedoch entlang der geplanten Trasse der Oderquerung in der östlichen Teilfläche angeordnet ist.

In beiden Varianten schließt die Erweiterungsfläche unmittelbar an die jeweilige Erschließung der Entwicklungsfläche an und wird darauf aufbauend weitergeführt.

Unter Berücksichtigung eines möglichen Trassenverlaufs für eine künftige Oderquerung wurde in beiden Erschließungsvarianten die Trassenvariante Süd als Vorzugsvariante berücksichtigt, um die langfristige Anbindung konsequent mitzudenken.

Im Folgenden werden die Erschließungsvarianten 1 und 2 jeweils für die Entwicklungsfläche und anschließend für das insgesamt zusammenhängende Gebiet aus Entwicklungs- und Erweiterungsfläche dargestellt.

Erschließungsvariante 1: Entwicklungsfläche

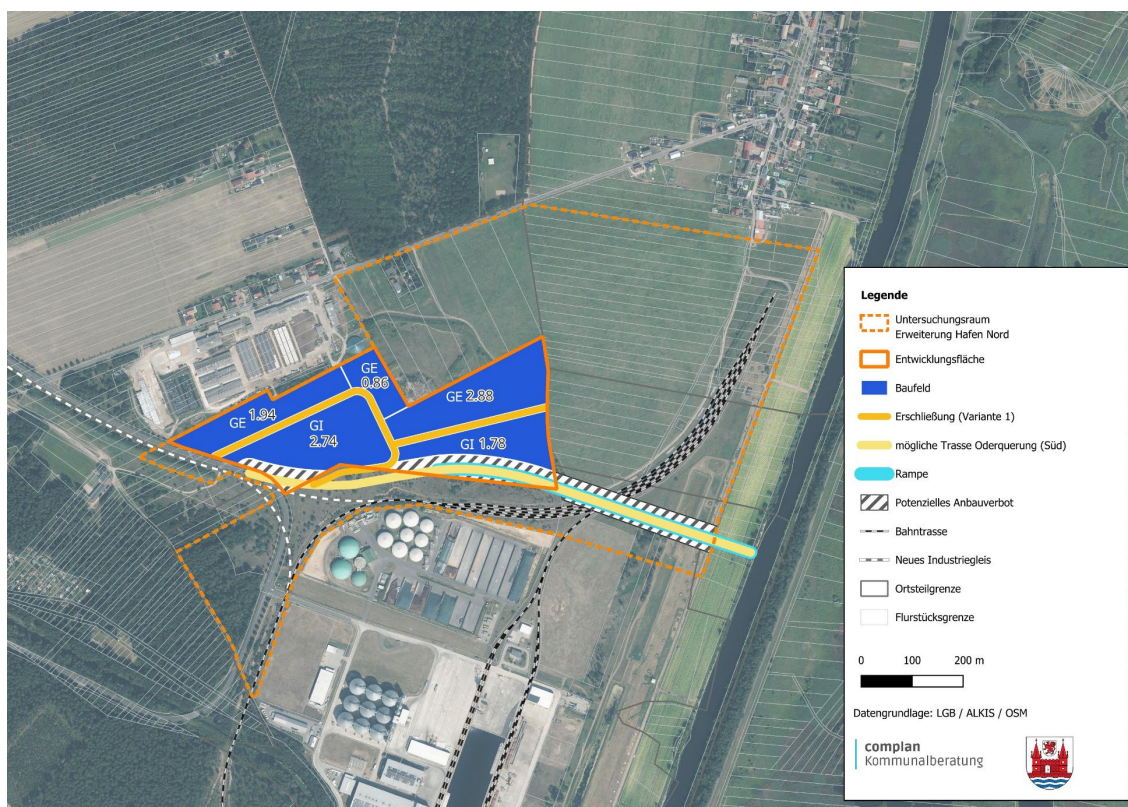


Abbildung 17: Erschließungsvariante 1: Entwicklungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)

Erschließungsvariante 1: Entwicklungs- und Erweiterungsfläche

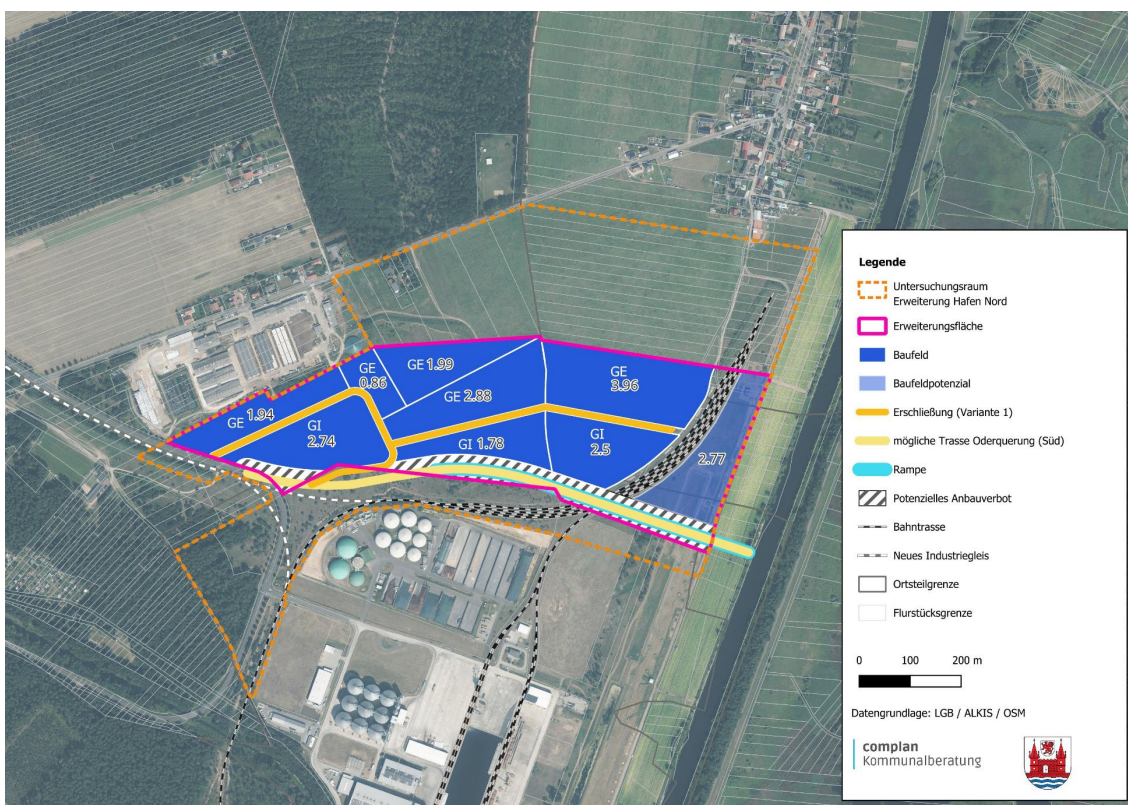


Abbildung 18: Erschließungsvariante 1: Entwicklungs- und Erweiterungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)

Erschließungsvariante 2: Entwicklungsfläche

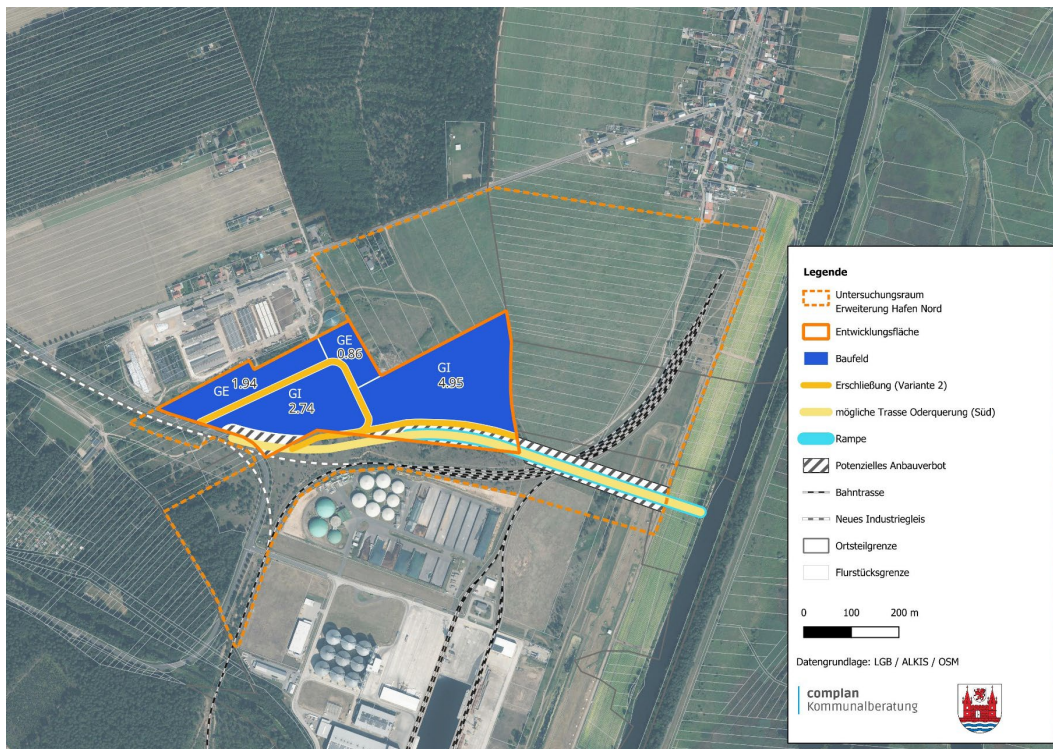


Abbildung 19: Erschließungsvariante 2: Entwicklungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)

Erschließungsvariante 2: Entwicklungs- und Erweiterungsfläche

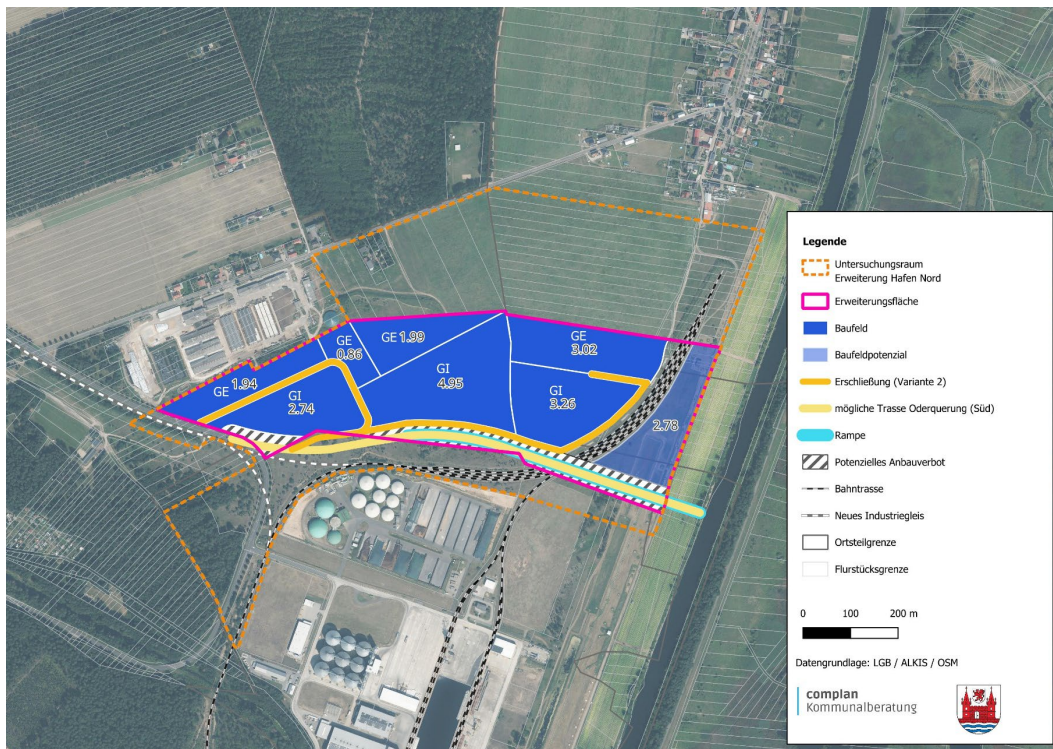


Abbildung 20: Erschließungsvariante 2: Entwicklungs- und Erweiterungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)

5 Wirtschaftlichkeits- und Umsetzbarkeitseinschätzung

Die wirtschaftliche Machbarkeit der Erweiterung für Gewerbe- und Industrieflächen wird unter Berücksichtigung einer möglichen GRW-Förderung untersucht und basiert auf einer umfassenden kommunalen Entwicklung und Erschließung. Wesentliche Erkenntnisse aus der Standortanalyse sowie relevante Kostenpositionen fließen ein. Chancen, Risiken und Handlungsspielräume für das weitere Vorgehen werden aufgezeigt. Darauf aufbauend werden die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet und in einem optimierten Zeitplan zusammengeführt.

5.1 Rahmenbedingungen und wirtschaftliche Machbarkeit

Für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeitseinschätzung werden unterschiedliche Kostenpositionen auf Basis der DIN 276 betrachtet. In den Modellrechnungen sind jeweils nur die Gesamtsummen hinterlegt. Die Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten und Schätzungen aus bisherigen und aktuell laufenden Projekten. Es wurden deshalb überschlägige Annahmen als Grundlage einer Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Vorhabens getroffen.

Annahmen
Flächenentwicklungsmodell ≡ umfassende kommunale Entwicklung und Erschließung
Flächenabgrenzung und Flächengröße ≡ Variante Entwicklungsfläche: 13 ha (brutto) ≡ Variante Entwicklungs- und Erweiterungsfläche: 27,7 ha (brutto) ⁶⁶
Grunderwerbskosten (KG 100 der DIN276): ≡ Für den Grunderwerb der Entwicklungsfläche werden ca. 0,05 Mio. € kalkuliert. ≡ Für den Grunderwerb der Erweiterungsfläche werden ca. 0,94 Mio. € kalkuliert.
Vorbereitende Maßnahmen (KG 200 der DIN 276) ≡ Hierunter fallen die Herrichtung der Fläche, die verkehrliche und technische Erschließung sowie notwendige Ausgleichsmaßnahmen und -abgaben. ≡ Die einzelnen Positionen werden nachstehend erläutert.
Herrichtung der Geländeoberfläche (KG 210 der DIN 276) ≡ Dazu zählen die Einebnung und Terrassierung (Ausgleich von Höhenunterschieden). > Kosten Bodenarbeit: 20 €/m ² ≡ Für die Herrichtung der Entwicklungsfläche werden ca. 2,6 Mio. € kalkuliert. ≡ Für die Herrichtung der Erweiterungsfläche werden ca. 2,93 Mio. € kalkuliert.
Verkehrliche Erschließung (KG 220 der DIN 276) ≡ Innere Erschließung: > Fahrbahn (innere Erschließung): 6,50 m Breite + Fuß- und Radweg mit je 2,50 m Breite + 1,5 m Straßengrün (= Querschnitt von 13 m) > Kosten für Verkehrserschließung: 300 €/m ² ≡ Äußere Erschließung:

⁶⁶ davon Erweiterungsfläche: 14,7 ha (brutto)

- > Anbindung zur möglichen Oderquerung: 150 m
- > Anbindung von der Hafenstraße bis Abzweig von der Oderquerung zur Zufahrt ins Gebiet: 150 m
- > Kosten für Verkehrserschließung: 300 €/m²
- > *Knotenpunktgestaltung / Anbindung Hafenstraße wurde aufgrund unzureichender Planungstiefe bislang nicht berücksichtigt.*
- ≡ Für die verkehrliche Erschließung der Entwicklungsfläche werden Gesamtkosten von ca. **4,94 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **4,98 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) kalkuliert.
- ≡ Für die verkehrliche Erschließung der Erweiterungsfläche werden Gesamtkosten von ca. **1 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **1,77 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) kalkuliert.

Medienerschließung (KG 220 der DIN 276)

- ≡ Kosten Abwasser: ca. 300 €/m, Frischwasser: ca. 200 €/m, Gas: ca. 500 €/m, Strom/Telekommunikation: ca. 50 €/m
- ≡ Es wird davon ausgegangen, dass die Leitungen unterhalb der Erschließungswege verlegt werden (analog zur bisherigen Vorgehensweise).
- ≡ Für die Medienerschließung der Entwicklungsfläche werden Kosten von ca. **1,1 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **1,13 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) kalkuliert.
- ≡ Für die Medienerschließung der Erweiterungsfläche werden Kosten von ca. **0,29 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **0,42 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) kalkuliert.
- ≡ *Kapazitätserweiterungen Wasser (Trinkwasser und Abwasser) sind bislang nicht einkalkuliert und stellen einen offenen Kostenpunkt dar.*

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (KG 240 der DIN 276)⁶⁷:

- ≡ Aufwendungen für Maßnahmen zum Ausgleich von Natur- und Landschaftseingriffen, hierzu zählen:
 - > Kosten Waldausgleich (erstmalige Aufforstung): 3 €/m²
 - > Kosten waldverbessernde Maßnahmen: 1 €/m²
 - > Extensivierung Landwirtschaft (Faktor = 2)⁶⁸
- ≡ Fauna (z. B. Zauneidechsen, Uferschwalben) pauschal von 200.000 €
- ≡ Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Entwicklungsfläche werden Kosten von ca. **0,47 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) sowie auch ca. **0,47 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) kalkuliert.
- ≡ Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Erweiterungsfläche werden Kosten von ca. **0,19 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **0,19 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) kalkuliert.

Baunebenkosten (KG 700 der DIN 276):

- ≡ Ansatz pauschal 10 % auf die Kosten für Grunderwerb und Vorbereitende Maßnahmen (u. a. Kosten für Gutachten, Planungen, Honorare für Fachgutachter (z. B. HOAI), Genehmigungen etc.)
- ≡ Für die Baunebenkosten der Entwicklungsflächen werden ca. **0,92 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **0,92 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) angesetzt.
- ≡ Für die Baunebenkosten der Erweiterungsflächen werden ca. **0,54 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **0,62 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) angesetzt.

Unvorhergesehenes

- ≡ Hierfür werden pauschal 10 % auf alle bis hierhin skizziertes Kosten der KG 200 und 700 angesetzt.
- ≡ Für Unvorhergesehenes bei der Entwicklungsfläche werden ca. **1,00 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **1,01 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) angesetzt.

⁶⁷ Hier handelt es sich um eine sehr grobe und vereinfachte Abschätzung.

⁶⁸ Die zusätzliche Versiegelung von Böden durch die Erweiterung ist im Kompensationsverhältnis von 1:1 auszugleichen. Es wird davon ausgegangen, dass keine Flächen für Entsiegelungsmaßnahmen bereitgestellt werden können. In diesem Fall kann der Ausgleich der Versiegelung durch Maßnahmen zur Extensivierung der Bodennutzung im Kompensationsverhältnis 1:2 erfolgen.

- ≡ Für Unvorhergesehenes bei der Erweiterungsflächen werden ca. **0,5 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **0,59 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) angesetzt.

Finanzierungskosten:

- ≡ Zins- und Tilgungsaufwand bei Fremdfinanzierung der Entwicklungskosten
- ≡ Angenommen werden Darlehen mit einer Laufzeit von 10 Jahren und einer festen Verzinsung von 3,41 %,
- ≡ Eigenanteil beruht bei einem Fördersatz von 95 % (siehe Kap. 5.3), Kosten des Grunderwerbs sind nicht förderfähig und werden in der Kalkulation des Eigenanteils nicht berücksichtigt.
- ≡ Die Finanzierungskosten für die Entwicklungsfläche werden mit jeweils ca. **0,22 Mio. €** (Erschließungsvariante 1 und Erschließungsvariante 2) angesetzt.
- ≡ Die Finanzierungskosten der Erweiterungsflächen werden ca. **0,11 Mio. €** (Erschließungsvariante 1) bzw. ca. **0,13 Mio. €** (Erschließungsvariante 2) angesetzt.

Übersicht der Flächengrößen

Angaben in m² (gerundet auf 1.000 m²)

	Entwicklungsfläche (Erschließung 1)	Entwicklungsfläche (Erschließung 2)	Erweiterungsfläche (Erschließung 1)	Erweiterungsfläche (Erschließung 2)
Bruttoflächen (Gesamtflächen)	130.000	130.000	147.000	147.000
Baufelder ⁶⁹ (auf Grundlage der grafi- schen Flächenauswertung berechnet)	102.000	105.000	84.000*	83.000*

**Die Summe der Baufelder umfasst nicht das potenzielle Baufeld von ca. 2,78 ha im östlichen Bereich der Erweiterungsfläche (siehe Abb. 18 und 20).*

⁶⁹ Für die Erlösberechnung wird die Summe der Baufeldflächen als vermarktbarer Fläche zugrunde gelegt.

Übersicht der wirtschaftlichen Machbarkeit für die umfassende kommunale Entwicklung und Erschließung

Angaben in Mio. €

KG (DIN 276)		Entwicklungsfläche (Erschließung 1)	Entwicklungsfläche (Erschließung 2)	Erweiterungs- fläche (Erschließung 1)	Erweiterungs- fläche (Erschließung 2)
100	Grunderwerb	0,05		0,94	
210	Herrichten der Oberfläche	2,60		2,93	
220	Verkehrerschließung	4,94	4,98	1,00	1,77
220	Medienerschließung	1,10	1,13	0,29	0,42
240	Ausgleich und Ersatz	0,47	0,47	0,19	0,19
200	Vorbereitende Maß- nahmen	9,11	9,18	4,42	5,31
700	Baunebenkosten	0,92	0,92	0,54	0,62
Vorbereitungskosten (KG 200 und 700)		10,02	10,11	4,95	5,93
Unvorhergesehenes (KG 200 und 700)		1,00	1,01	0,50	0,59
Zwischensumme (KG 200 und 700)		11,02	11,12	5,45	6,52
Eigenanteil (bei max. Fördersatz von 95%)		0,55	0,56	0,27	0,33
Finanzierungskosten (10 Jahre, eff. Jahreszins: 3,41 %) ⁷⁰		0,22	0,22	0,11	0,13
Gesamtkosten		11,25	11,34	5,55	6,65

*Hinweis zur Tabelle: Die Aufsummierung kann aufgrund von Rundungen um 0,1 abweichen.

Nachfolgend werden die Gesamtkosten der Erschließungsvarianten 1 und 2 dargestellt, die jeweils die Kosten für die Entwicklungs- und die Erweiterungsfläche zusammenfassen.

	Mio. in €
Erschließungsvariante 1	16,8
Erschließungsvariante 2	18,0

⁷⁰ Die Finanzierungskosten zeigen die Zinsbelastung auf den eingesetzten Eigenanteil bei einer vollständigen Finanzierung über zehn Jahre (eff. Jahreszins: 3,41 %).

Die Wirtschaftlichkeitseinschätzung für eine **umfassende kommunale Entwicklung und Erschließung** zeigt, dass **Erschließungsvariante 1** die kostengünstigere Option darstellt. Hinsichtlich der finanziellen Betrachtung ergeben sich folgende Eckpunkte für die Erschließungsvariante 1:

- ≡ bezogen auf die **Bruttofläche der Entwicklungsfläche** müsste der Erlös knapp **6 €/m²** betragen, um Eigenanteil und Finanzierungskosten zu decken,
- ≡ bezogen auf die **Bruttofläche der Entwicklungs- und Erweiterungsfläche** reduziert sich der erforderliche Erlös auf ca. **4 €/m²**.
- ≡ Auf die **vermarktbare Fläche der Entwicklungsfläche** bezogen, liegt der notwendige Erlös bei der Entwicklungsfläche zur Deckung des Eigenanteils und der Finanzierungskosten bei knapp **8 €/m²**,
- ≡ während der notwendige Erlös bei der **vermarktbaren Flächen der Entwicklungs- und Erweiterungsfläche** auf ca. **6,50 €/m²** sinkt.

Sämtliche Erlöse sind im Rahmen der GRW-Förderung zu berücksichtigen und dem Fördermittelgeber anzugeben. Wenn Träger, Betreiber und Eigentümer einer geförderten Infrastrukturmaßnahme nicht identisch sind, muss eine verbindliche Regelung zur Wertabschöpfung getroffen werden.⁷¹

Die Wirtschaftlichkeitseinschätzung beider Erschließungsvarianten zeigt, dass der **Grunderwerb** im Verhältnis zu den Gesamtkosten nur einen vergleichsweise geringen Anteil ausmacht. Die höchsten Kosten entstehen durch die **Verkehrerschließung**; hier könnte durch die Prüfung einer noch kostengünstigeren Variante, beispielsweise über eine Stichstraße, zusätzliches Einsparpotenzial realisiert werden. Andererseits bietet die zweiseitige Erschließung im Havariefall die Möglichkeit die Erschließungssituation aufrechtzuerhalten. Zudem kann festgehalten werden, dass die Erweiterungsfläche, einschließlich der östlichen und nördlichen Teilflächen, im Verhältnis zur Entwicklungsfläche nur einen **geringen Einfluss auf die Gesamtkosten** hat.

Insgesamt wird mit der umfassenden kommunalen Entwicklung und Erschließung ein **möglicher Kosten- und Einnahmenrahmen für die Maßnahme** aufgezeigt. Eine Finanzierung ist grundsätzlich denkbar, setzt jedoch die **GRW-Förderung mit einem Förderanteil von 95 %** voraus. Die tatsächlichen Kosten können sich im Verlauf der weiteren Planung und Konkretisierung verändern. So würden sich beispielsweise bei anderen Grundstückszuschnitten die Kosten für die innere Erschließung ändern. Zugleich sind mit der Position „Unvorhergesehenes“ mögliche Kostensteigerungen abgebildet. Mit Unsicherheiten behaftet sind beispielsweise die Kosten für notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere für mögliche Umsiedlungsmaßnahmen. Da deren Umfang noch nicht vollständig absehbar ist, können die Kosten auch deutlich höher ausfallen. Ein weiterer offener Kostenpunkt betrifft die Kapazitätserweiterung der Abwasserleitung sowie die Planung und Entwicklung des dreiarmligen Knotenpunkts.

⁷¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (Hrsg.) (2024): Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab dem 1. Januar 2024, S. 24.

Zentrale Erkenntnisse der Wirtschaftlichkeitseinschätzung:

- ≡ Die Gesamtfinanzierbarkeit ist grundsätzlich denkbar, unter der Voraussetzung einer **GRW-Förderung** mit einem Fördersatz von bis zu 95 %.
- ≡ Im Erlös- und Kostenrahmen bestehen **weiterhin Unsicherheiten**, insbesondere im Hinblick auf noch nicht abschließend kalkulierte Kompensations- und Ersatzmaßnahmen sowie die offenen Kosten für die Trinkwasser- und Abwassererschließung.
- ≡ Für die umfassende kommunalen Entwicklung und Erschließung kann festgehalten werden:
 - > **Erschließungsvariante 1 ist kostengünstiger:** Die erforderlichen Erlöse der Entwicklungsfläche von ca. 6 €/m² (Bruttofläche) und ca. 8 €/m² (vermarktbare Fläche) decken Eigenanteil und Finanzierungskosten ab.
 - > Für die Erschließungsvariante 1 für die **Entwicklungsfläche** entstehen Gesamtkosten von **ca. 11,25 Mio. €** und für die **Entwicklungs- und Erweiterungsfläche** betragen Gesamtkosten von **ca. 16,8 Mio. €**.
- ≡ Erweiterungsfläche hat im Verhältnis zur Gesamtentwicklung einen geringeren Einfluss auf die Gesamtkosten.
- ≡ Vor diesem Hintergrund erscheint es aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll, die **frühzeitige Einbeziehung** und Entwicklung der **östlichen Erweiterungsfläche** stärker in den Fokus der Planungen zu rücken.

5.2 Entwicklung und Bewirtschaftung

Je nach gewähltem Flächenentwicklungsmodell ergeben sich für die Entwicklung, Vermarktung und Bewirtschaftung der nördlichen Erweiterung des Gewerbe- und Industriegebiets Hafen unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten (siehe Kap. 4.2). Grundsätzlich könnten diese Aufgaben einem bestehenden oder neu zu gründenden **kommunalen Unternehmen** übertragen werden. Der Schwedter Hafen und ein Großteil der Bestandsflächen im Gewerbe- und Industriegebiet stehen derzeit im Eigentum eines kommunalen Unternehmens, welches dort mit einer eigenen Sparte sowohl den Hafen als auch die Gleisanlagen betreibt. Auf Grundlage bestehender Strukturen, langjähriger Erfahrungen und möglicher Synergieeffekte könnte es sinnvoll sein, das kommunale Unternehmen in den Entwicklungsprozess einzubeziehen. Dadurch könnten beispielsweise Abläufe am Standort Hafen effizient gebündelt und Schnittstellen in der Umsetzung reduziert werden.

Zudem könnte die Einbindung eines kommunalen Unternehmens eine koordinierte Steuerung von Planung, Finanzierung und Vermarktung des Standortes Hafens unterstützen und damit eine Voraussetzung für eine wirtschaftlich tragfähige Bewirtschaftung der Flächen schaffen.

5.3 Förderungsmöglichkeiten

Das zentrale nationale Instrument der regionalen Strukturpolitik ist die **Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW)**. Die GRW-Förderung konzentriert sich auf strukturschwache Regionen und verankert mit der GRW-Reform 2022 drei Hauptziele: Standortnachteile auszugleichen, Beschäftigung zu schaffen und zu sichern sowie Wachstum und Wohlstand zu erhöhen und Transformationsprozesse hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu beschleunigen.⁷²

⁷² Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (o.J.): Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). URL: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Dossier/gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-der-regionalen-wirtschaftsstruktur.html> (Zugriff am 25.11.2025).

Der Koordinierungsausschuss der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) hat am 1. Januar 2024 den Koordinierungsrahmen der GRW ab 1. Januar 2024 beschlossen. Der aktuelle **Koordinierungsrahmen** schafft die Voraussetzung dafür, dass die GRW als modernes, regelgebundenes, zielgenaues und wirkungsvolles Instrument auch in Zukunft das Rückgrat der regionalen Strukturpolitik in der Bundesrepublik Deutschland bleibt.⁷³

Das **Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg (MWAEEK)** hat zur Umsetzung des GRW-Koordinierungsrahmes die Richtlinie zur **Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur** im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“-GRW - (GRW-I) erlassen.⁷⁴

Die GRW-Förderung umfasst unter anderem Vorhaben der wirtschaftsnahen Infrastruktur, Maßnahmen im Bereich der Vernetzung und Kooperation sowie Maßnahmen zur Steigerung der Standortattraktivität, soweit sie unmittelbar für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft erforderlich sind.⁷⁵

Die für die in diesem Konzept betrachteten Flächen relevanten Fördermöglichkeiten beziehen sich insbesondere auf den Bereich der Infrastrukturmaßnahmen. Förderfähig sind u. a. die **Erschließung, der Ausbau und die Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten**.⁷⁶

Zu den förderfähigen Kosten gehören zum Beispiel folgende Ausgaben:

- ≡ Kosten für die Baureifmachung
- ≡ Baukosten für die Errichtung von Straßen, Wegen und Grünanlagen
- ≡ Baukosten für Errichtung oder den Ausbau der Anbindung von Industrie- und Gewerbebetrieben an das überregionale Straßen- und Schienennetz,
- ≡ Kosten für die Errichtung oder den Ausbau von Wasserversorgungsleitungen und -verteilungsanlagen zur Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten an das regionale bzw. überregionale Versorgungsnetz,
- ≡ Kosten für die Errichtung oder den Ausbau von Abwasser-, Strom-, Gas-, Fernwärme- und anderen Energieleitungen und -verteilungsanlagen,
- ≡ Kosten für Umweltschutzmaßnahmen,
- ≡ projektvorbereitende und -begleitende Baunebenkosten (insbesondere Honorare für Architekten und Landschaftsarchitekten sowie Ingenieurleistungen),
- ≡ Vermarktungskosten, sofern sie von Dritten erbracht werden.⁷⁷

Nicht förderfähig sind unter anderem Kosten für den Grundstückserwerb und die Kosten für die Bauleitplanung.⁷⁸ Grundsätzlich ist eine angemessene Eigenbeteiligung der Träger des Vorhabens Voraussetzung für eine Förderung.⁷⁹ Die Eigenmittel sind dabei beispielsweise in Form von Eigenkapital oder materiellen Vermögenswerten nachzuweisen.

Als Folge der angestrebten Transformation fossiler Industrien in Richtung Klimaneutralität hat der Bund Anfang 2023 zusätzlich das GRW-Sonderprogramm „**Beschleunigung der Transformation**

⁷³ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (Hrsg.) (2024): Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab dem 1. Januar 2024, S. 1.

⁷⁴ Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Energie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - GRW - (GRW-I). Amtsblatt vom 13. September 2023. URL: https://mwaeek.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/GRW-I_Richtlinie_Amtsblatt_13Sept2023.pdf (Zugriff am 23.09.2025).

⁷⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (Hrsg.) (2024): Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab dem 1. Januar 2024, S. 22.

⁷⁶ ebd., S. 25.

⁷⁷ ebd., S. 25.

⁷⁸ ebd., S. 25, 26.

⁷⁹ ebd., S. 23.

in den ostdeutschen Raffineriestandorten und Häfen“ aufgelegt.⁸⁰ Es zielt darauf ab, den sozio-ökologischen Transformationsprozess in den ostdeutschen Raffineriestandorten und Häfen – darunter auch die Stadt Schwedt/Oder und der sie umgebende Landkreis Uckermark – zu begleiten und zu fördern. Ein wesentliches Ziel des Transformationsprozesses ist die zukunftsorientierte Sicherung und Entwicklung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur, insbesondere durch die Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen. Für Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt Schwedt/Oder kann im Rahmen des GRW-Sonderprogramms ein Fördersatz von **bis zu 95 % der zuwendungsfähigen** Ausgaben gewährt werden.

Mittels GRW-Sonderprogramm ist aktuell eine Förderung für Vorhaben nur möglich, deren Antrag bis zum 31. Dezember 2032 eingereicht wird und deren Förderzeitraum spätestens am 31. Dezember 2035 abgeschlossen ist.

Insgesamt bieten die derzeitigen Förderregelungen günstige Voraussetzungen, um die Erschließung und Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen sowie die Ansiedlung und Erweiterung von Unternehmen effizient und wirtschaftlich umzusetzen. Dennoch bleibt der Eigenanteil der Stadt aufgrund des hohen Finanzvolumens für Infrastrukturmaßnahmen erheblich. Förderfähige Investitionen im Bereich der Flächenentwicklung sollten dabei einen klaren Bezug zur Transformation hin zu einer **klimaneutralen und nachhaltigen Wirtschaft** aufweisen. Dieser Zusammenhang ist für den sozio-ökologischen Transformationsprozess am Standort Schwedt/Oder von zentraler Bedeutung.

5.4 Maßnahmen- und Prozessübersicht

Basierend auf den vorgenannten Darstellungen ist eine erste **grobe Maßnahmen- und Prozessübersicht** (siehe Abb. 21) erstellt worden. Sie enthält in vereinfachter Übersichtsform die wichtigsten Phasen, Maßnahmen und zentralen Meilensteine eines möglichen Entwicklungsprozesses der im Fokus stehenden Entwicklungsfläche und bezieht dabei die unterschiedlichen Flächenentwicklungsmodelle ein. Damit sollen die Zusammenhänge und der mögliche zeitliche Verlauf grob dargestellt werden. Die Darstellung geht von

- ≡ einer **grundsätzlichen Entwicklungsfähigkeit** der Erweiterungsfläche,
- ≡ einer zügigen, **positiven kommunalpolitischen Willensbildung** zu einer Entwicklung in Form eines Beschlusses zum städtebaulichen Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, der Änderung des Flächennutzungsplans Vierraden, einem Aufstellungsbeschlusses zu einem Bebauungsplan gemäß § 2 Abs. 1 BauGB sowie der Beauftragung der Verwaltung mit den notwendigen Planungs- und Förderprozessen,
- ≡ und einer angenommenen, mit **hoher Priorität** betriebenen und **zeitlich optimal** verlaufenden Entwicklung

aus. Aufgrund der mit der Erweiterung einhergehenden Entwicklungspotenziale, der kommunalen Verfügbarkeit und der in diesem Rahmen positiv bewerteten grundsätzlichen Entwicklungsfähigkeit sollte das Gesamtverfahren mit hoher Priorität verfolgt werden und beispielgebend für die künftige Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung sein. Dazu sollten auch **optimale Abläufe** und die **Verzahnung der Maßnahmen** in den vier dargestellten Phasen angestrebt werden.

⁸⁰ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (Hrsg.) (2024): Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab dem 1. Januar 2024, Anhang 5, GRW-Sonderprogramm „Beschleunigung der Transformation in den ostdeutschen Raffineriestandorten und Häfen.“

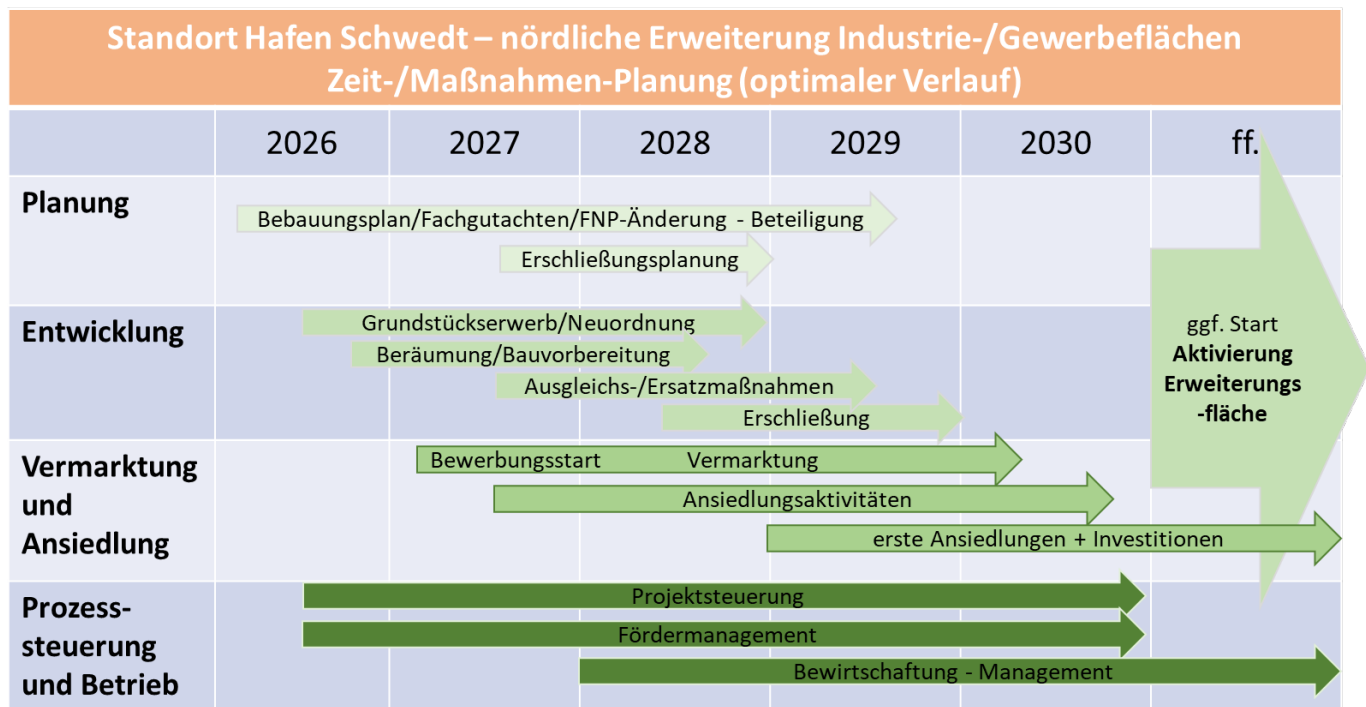


Abbildung 21: Zeit- und Maßnahmenplanung (optimaler Verlauf) (Quelle: Eigene Darstellung)

Planung

Dieses Konzept bildet auch die planerische Grundlage für die weiterführenden Planungen. Für die Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen wird empfohlen, einen Bebauungsplan aufzustellen (z. B. unter dem Titel „Hafen – nördliche Erweiterung“ o.Ä.). Das neue Planrecht würde dann Teilbereiche der bestehenden Bebauungspläne überlagern und in diesen Bereichen an die Stelle des dort geltenden Planungsrechts treten. Zu berücksichtigen ist die voraussichtlich zum Ende 2025 beginnende Planung für das neue **Industriegleis** bzw. das anschließende Planfeststellungsverfahren, das voraussichtlich 2029 abgeschlossen werden soll. Sofern sich im Laufe des Bebauungsplanverfahrens für die Erweiterung des Hafens Nord seitens des Bundes oder des Landes die Konkretisierung bzw. Priorisierung eines **neuen Grenzübergangs** ergeben sollte, wäre dies gegebenenfalls ebenfalls zu berücksichtigen.

Es sind beispielsweise **Fachgutachten** zur Fauna und Flora (u. a. Erfassung in einer vollständigen Vegetationsperiode), zur **Verkehrerschließung** und zu **Vermessungsleistungen** notwendig. Im Zuge der Trägerbeteiligung und der vollständigen Prüfung der öffentlichen Belange können sich ggf. weitere Bedarfe für Fachgutachten ergeben. Die gesamte Dauer des Bebauungsplanverfahrens kann aufgrund der planungsrechtlichen Komplexität deutlich länger sein als in der Übersicht grafisch dargestellt (siehe Abb. 21). Wichtig sind aber vor allem eine frühzeitige Klärung der öffentlichen Erschließung als Grundlage für künftige Ansiedlungsvorhaben.

Da der Bebauungsplan derzeit nicht aus dem Flächennutzungsplan Vierraden entwickelt werden kann, ist der Flächennutzungsplan Vierraden im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB zu ändern. Für den gesamten Geltungsbereich ist eine **Änderung des Flächennutzungsplans** erforderlich, um zusätzliche gewerbliche Bauflächen auszuweisen.

Zentrale Bedeutung hat die **frühzeitige Einbeziehung** der Öffentlichkeit und insbesondere der **Ortsteile Gatow und Vierraden**. Diese Beteiligung erfolgt zunächst im Vorfeld des empfohlenen Beschlusses als sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und anschließend im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanverfahren.

Nach dem derzeitigen Stand des Konzepts umfasst die **Erschließungsplanung** die Herstellung der öffentlichen Erschließung für die gesamte Entwicklungsfläche. Sofern ein Ansiedlungsinteresse für Teilflächen oder die Gesamtfläche besteht, kann die öffentliche verkehrliche Erschließung auch auf die Anbindung an die Hafenstraße sowie eine teilweise öffentliche Erschließung beschränkt werden (siehe Kap. 4.2).

Entwicklung

Auf einem Großteil der Entwicklungsfläche, die derzeit für eine Erdstoffdeponie verpachtet wird, sind nach Kündigung der Pachtnutzung Beräumungsmaßnahmen durch den Pächter erforderlich. Zudem sind weitere bauvorbereitende Maßnahmen zu prüfen. Der Umfang und die Umsetzungs-details der **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** können erst im Ergebnis einer detaillierten **fachgutachterlichen Bestandserhebung und -bewertung** festgelegt werden. Eine Sicherung des Maßnahmenbeginns noch innerhalb der **kommenden Vegetationsperiode 2026** wäre im Sinne eines zügigen Entwicklungsprozesses anstrebenswert.

Frühzeitig im Bebauungsplanverfahren sollten die erschließungsrelevanten Festsetzungen des Bebauungsplans soweit konkretisiert sein, dass die Erschließungsplanung innerhalb des Geltungsgebietes abhängig vom Flächenentwicklungsmodell aufgenommen werden kann. Bei einer Investorenbeteiligung im Rahmen einer Teil- oder Kompletterveräußerung, übernehmen Investoren Erschließungsaufgaben für die erworbenen Grundstücke. Maßgebliche kommunale Rechte, wie die Planungshoheit und die Sicherung der öffentlichen Erschließung, bleiben davon unberührt. Gleichzeitig sollte eine mögliche **Entwicklung der Erweiterungsfläche** und das vorgesehene Flächenentwicklungsmodell frühzeitig vorgeklärt werden, da sich hierdurch **Zeit- und Kostenvorteile** sowohl für die Erschließungsplanung als auch für die anschließende Umsetzung der Erschließung ergeben könnten.

Die **Vorbereitung der Grundstücksneuordnung** im Hinblick auf die Erschließungs- und Vermarktungsflächen sollte ebenfalls frühzeitig sichergestellt werden, insbesondere im Hinblick auf die Grundkonfiguration und die flexible Aufteilung dieser Flächen.

Vermarktung und Ansiedlung

Maßnahmen zur Vermarktung der Flächen und zur gezielten Ansiedlung von Unternehmen sollten **frühzeitig begonnen** werden. Bereits im Vorfeld sollte im Prozess Präsentations- und Vermarktungsmaterialien erstellt und der Entwicklungsprozess hinsichtlich wichtiger Meilensteine gegenüber den Vermarktungspartnern auf Landesebene (Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH, WFBB) und Bundesebene (Germany Trade & Invest, GTAI) offensiv kommuniziert werden. Darüber hinaus werden voraussichtlich weiterhin **standortrelevante Anfragen** bei der Wirtschaftsförderung der Stadt sowie beim Betreiber des benachbarten Hafengeländes eingehen, die für eine **Vermarktung** relevant sein könnten. Etwa ein Jahr nach Beginn des Bebauungsplanverfahrens empfiehlt sich, in Abhängigkeit vom Verfahrensfortschritts der Bauleitplanung, der gezielte Beginn von Ansiedlungsaktivitäten.

Prozesssteuerung und Betrieb

Im Hinblick auf die umfassende kommunale Entwicklung und Erschließung erscheint für den gesamten Entwicklungsprozess eine entsprechende interne oder extern unterstützte **Prozesssteuerung** empfehlenswert, um eine enge Abstimmung zwischen der Stadtverwaltung, kommunalen Unternehmen, Vermarktungspartnern und weiteren Beteiligten zu sichern und eine effiziente Bearbeitungsgeschwindigkeit zu erreichen. Hierfür ist eine Zusammenarbeit von **Wirtschaftsförderung, Stadtplanung, Flächenmanagement, Tiefbauamt, dem kommunalen Unternehmen als Betreiber des benachbarten Hafens** sowie weiteren Infrastrukturträger erforderlich.

Eine zügige Durchführung der kommunalen Entwicklung setzt eine **Anschubfinanzierung** für den notwendigen Grunderwerb zur Erweiterung des Hafens Nord, für die kommunalen Eigenanteile an Fördermaßnahmen sowie für **kurzfristig anfallende Ausgaben im Prozess** (z. B. für Gutachten oder Vorbereitungsmaßnahmen) voraus. Die **Auslagerung einzelner Teilbereiche des Entwicklungsprozesses** aus der Kernverwaltung in eine bestehende **städtische Tochtergesellschaft** könnte die angestrebte effiziente und zielgerichtete Entwicklung zusätzlich begünstigen.

6 Bewertung und Empfehlungen

Der Wirtschafts- und Industriestandort Schwedt/Oder durchläuft derzeit einen tiefgreifenden Strukturwandel und Transformationsprozess, der darauf abzielt, eine klimaneutrale sowie nachhaltig **wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur** zu entwickeln. Wichtige Ziele sind die Diversifizierung der Industrie, die Nutzung erneuerbarer Energien, der Ausbau leistungsfähiger Infrastrukturen und die Förderung von Forschung, Innovation und Fachkräften. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Konzepts ist absehbar, dass die gesamtwirtschaftliche und standortbezogene Stagnationsphase noch andauern wird, sich Transformationsinvestitionen und -prozesse teilweise weiter verzögern und die städtische Haushaltsituation mittelfristig angespannt bleiben wird.

Die auf Basis des beschlossenen Zukunfts- sowie Gewerbe- und Industrieflächenkonzepts angestrebte Intensivierung der Bereitstellung von Gewerbe- und Industrieflächen zielt darauf ab, den Standort Schwedt durch **Erweiterungs-, Neuansiedlungs- und Gründungsinvestitionen** breiter aufzustellen und nachhaltig zu stärken. In der etablierten Arbeitsgruppe Flächenentwicklung hatte die **Flächenentwicklung am Standort Hafen Nord** von Beginn an eine **sehr hohe Priorität** und führte zur Erstellung dieses städtebaulichen Entwicklungskonzepts. Zusammenfassend lässt sich zu diesem frühen Planungsstand Folgendes feststellen bzw. empfehlen:

- ≡ Die Entwicklungs- und Erweiterungsfläche ist derzeit die **einzige Fläche** mit direkter **trimodaler Anbindung** (die durch den Bau des neuen Industriegleises und den Zugang zum Wasserstoffnetz weiter verbessert wird), die die Entwicklung **attraktiver Industrieflächen** ermöglicht. Die Entwicklungsfläche kann dabei aufgrund ihres Anteils an kommunalem Flächeneigentum von der **Stadt gesteuert, entwickelt und vermarktet** werden.
- ≡ Im Ergebnis der Sondierung und Bewertung der für die Entwicklungsfähigkeit relevantesten Belange kann die **sachliche, wirtschaftliche und zeitliche Machbarkeit** angenommen werden, insbesondere unter Berücksichtigung der raumordnerischen Verträglichkeit, der sich noch weiter verbessernden **Erreichbarkeit**, den begrenzten und voraussichtlich kompensierbaren **Natur- und Landschaftseingriffen** sowie die **Vermeidung schalltechnischer Immissionen** gegenüber den umgebenden Ortslagen unter Einhaltung relevanter Regelungen.
- ≡ Durch die Verfügbarkeit **unterschiedlicher Flächenentwicklungsmodelle** verfügt die Stadt über **erweiterte Handlungsspielräume**, um sowohl auf unterschiedliche Rahmenbedingungen als auch auf Angebote von Investoren flexibel reagieren zu können. Grundlage für die Umsetzung ist die Schaffung des notwendigen Planungsrechts.
- ≡ Die bislang im Rahmen des Konzepts noch nicht erfolgte **Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger** der Stadt, insbesondere der **Ortsteile Gatow und Vierraden**, sollte **frühzeitig** erfolgen. Im Rahmen der weiteren Bürgerbeteiligung sind zudem die **Zusammenhänge mit der Industriegleisplanung** transparent darzustellen.
- ≡ Der etablierte Standort Hafen könnte um eine **mittelgroße, relativ hochwertige Industrie- bzw. Gewerbefläche** erweitert werden, die für ein breites Spektrum potenzieller Produktionsnutzungen geeignet ist und entsprechend auch **vermarktet** werden kann.
- ≡ Der Standort Hafen verfügt bereits mit einem **kommunalen Unternehmen als Betreiber des benachbarten Hafens** über ein **etabliertes Standortmanagement**, das für den **Entwicklungs-, Vermarktungs- und Betreiberprozess** der Entwicklungsfläche eine gute Voraussetzung bieten kann.
- ≡ Mit dem GRW-I-Sonderprogramm „Beschleunigung der Transformation in den ostdeutschen Raffineriestandorten und Häfen“ bestehen **gute Voraussetzungen, Fördermittel** für notwendige Maßnahmen der Erschließung und der Vorbereitung neuer Gewerbe- und Industrieflächen einzuwerben.
- ≡ Die **derzeit guten Rahmenbedingungen** und Untersuchungsergebnisse sollten genutzt werden, um der **zukünftigen Flächenentwicklung am Hafen Nord** entsprechende Priorität und Ressourcen zu sichern.

- ≡ Bereits mit Beginn der Tätigkeit der Arbeitsgruppe Flächenentwicklung zum Jahresbeginn 2025 wurde eine **enge Zusammenarbeit** der wesentlichen Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie der Fachpartner zur Entwicklung des Standortes Hafen aufgebaut und etabliert, die den hier skizzierten Entwicklungsprozess **nahtlos** begleiten kann.
- ≡ Die nächsten Schritte umfassen die **Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung** zum Abschlussbericht des städtebaulichen Entwicklungskonzepts „Erweiterung Hafen Nord“ in Schwedt/Oder gemäß §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB. Zudem soll der Aufstellungsbeschluss für einen **Bebauungsplan** mit parallelem Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans Vierraden erfolgen. Dabei kommt dem Beschluss zum städtebaulichen Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zentrale Bedeutung zu, da er die Grundlage für die nächsten Planungsschritte bildet.
- ≡ Der geplante Entwicklungsprozess für die Erweiterung des Standortes bietet gute Voraussetzungen, gemeinsam mit den kommunalen, regionalen und Landespartnern eine modellhafte und **zügige Standortentwicklung** zu realisieren.

Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Oktober 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257) geändert worden ist.

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (2024): Genehmigung eines Wasserstoff-Kernnetzes (Az.: 4.13.01/10#1), Bonn, Oktober 2024. URL: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Wasserstoff/DL/Genehmigung.pdf>, (Zugriff am 29.09.2025).

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (Hrsg.) (2024): Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab dem 1. Januar 2024. URL: https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Downloads/J-L/koordinierungsrahmen-gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-regionale-wirtschaftsstruktur.pdf?__blob=publicationFile&v=5, (Zugriff am 27.10.2025).

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) (o.J.): Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). URL: <https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Dossier/gemeinschaftsaufgabe-verbesserung-der-regionalen-wirtschaftsstruktur.html> (Zugriff am 25.11.2025).

Fachgespräch mit einem Experten aus dem Bereich Wasserver- und Abwasserentsorgung, Stadt Schwedt/Oder, Januar 2025.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Potsdam. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de>, (Zugriff am 29.09.2025).

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH (Hannes Pries) (31.07.2025): Straßenverkehrliche Einschätzung zur Erschließung einer Gewerbe- und Industrieflächenenerweiterung in Schwedt/Oder.

KSZ Ingenieurbüro GmbH (Gerhard Ihler) (23.07.2025): Schalltechnische Untersuchung, vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in 16303 Schwedt.

Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben „Errichtung eines Schienenweges zwischen dem Binnenhafen Schwedt/Oder und der Anschlussbahn der PCK Raffinerie GmbH in der Stadt Schwedt“ (Nr. 11-6317/3/08.06, vom 19. Dezember 2006).

Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (2024): Integrierter Regionalplan Uckermark-Barnim. Sitzung 2024. Region Uckermark-Barnim (Landkreise Uckermark und Barnim). URL: https://uckermark-barnim.de/wp-content/uploads/iRP_UmBar_Textfassung_Satzung_2024_Rechtskraft.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA (05.08.2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“.

Stadt Schwedt/Oder (2000): Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“.

Stadt Schwedt/Oder (2005): Bebauungsplan „Industriegebiet Hafen Nord“.

Stadt Schwedt/Oder (1998): Bebauungsplan Nr. 4 „Hafenstraße“.

Stadt Schwedt/ (2015): Flächennutzungsplan für den OT Vierraden, in der Fassung der 2. Änderung vom 25.07.2015. URL: <https://www.schwedt.eu/de/161373>, (Zugriff am 23.09.2025).

Stadt Schwedt/Oder (2024): Antrag Fraktion CDU: Wiederaufnahme des Projektes Ortsumgehung Schwedt/Oder und Grenzübergang in den Bundesverkehrswegeplan, Beschluss-Nr. AN/001/24 bei der Stadtverordnetenversammlung am 11. September 2024. URL: <https://sessionnet.owl-it.de/schwedt/bi/getfile.asp?id=16773&type=do>, (Zugriff am 29.09.2025).

Stadt Schwedt/Oder (2024): Beschlussvorlage zum Grundsatz- und Planungsbeschluss zum Neubau einer Eisenbahngüterverkehrsverbindung zwischen Ausbaustrecke „Berlin-Stettin“ und Binnenhafen Schwedt/Oder. Beschlussvorlage BV/602/24. URL: https://sessionnet.owl-it.de/schwedt/bi/vo0050.asp?_kvonr=1054, (Zugriff am 29.09.2025).

Stadt Schwedt/Oder (2024): Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder. URL: https://platzfuermorgen.de/wp-content/uploads/2025/04/SVV_047_24_Gewerbe_und_Industrieflaechenkonzept.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

Stadt Schwedt/Oder (2024): Industriegleis zur Anbindung des Hafens. URL: <https://schwedt.eu/de/174360>, (Zugriff am 29.09.2025).

Stadt Schwedt/Oder (2024): Schwedt/Oder 2030+. Perspektiven – Strategie – Projekte. Zukunftskonzept 1.0. URL: https://platzfuermorgen.de/wp-content/uploads/2025/01/250102_Zukunftskonzept-Langfassung.pdf, (Zugriff am 29.09.2025).

Torsten Pützschel (08.2025): Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht.

Anhang Fachgutachten (separate Dokumente)

Anhang 1: HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH (Hannes Pries), 31.07.2025: Straßenverkehrliche Einschätzung zur Erschließung einer Gewerbe- und Industrieflächenenerweiterung in Schwedt/ Oder.

Anhang 2: Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA, 05.08.2025: Vertiefende Voruntersuchung "Erweiterung Hafen" zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Fachbeitrag „Schwerpunkt Umwelt- und Naturschutzaspekte“.

Anhang 3: KSZ Ingenieurbüro GmbH (Gerhard Ihler), 23.07.2025: Schalltechnische Untersuchung, vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in 16303 Schwedt.

Anhang 4: Torsten Pützschel, August 2025: Vertiefende Voruntersuchung „Erweiterung Hafen“ zur Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung in Schwedt/Oder, Fachbeitrag Schwerpunktthema Stadtplanung und Bauplanungsrecht.

Anhang 5: Sammlung der Stellungnahmen im Rahmen der TÖB-Beteiligung.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsraums sowie der Entwicklungs- und Erweiterungsflächen (Quelle: Eigene Darstellung)	7
Abbildung 2: Räumliche Verortung des Untersuchungsraums „Erweiterung Hafen Nord“ in der Stadt Schwedt/Oder (Quelle: Eigene Darstellung)	8
Abbildung 3: Räumliche Verortung des Untersuchungsraums „Erweiterung Hafen Nord“ in der näheren Umgebung (Quelle: Eigene Darstellung)	9

Abbildung 4: Übersicht der Eigentumsverhältnisse der Flurstücke im Untersuchungsraum und in der unmittelbaren Umgebung (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Auskunft der Stadt Schwedt/Oder, 01/2025)	12
Abbildung 5: Darstellung des Untersuchungsraums und Auszug aus dem Flächennutzungsplan Vierraden (2015) (Quelle: Stadt Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)	14
Abbildung 6: Vorhandene Bebauungspläne im Untersuchungsraum und im direkten Umfeld (Quelle: Eigene Darstellung)	15
Abbildung 7: Darstellung des Untersuchungsraums und Bebauungsplan „Industriegebiet Hafen Nord“, Auszug aus der Planzeichnung (Teil A), (Quelle: Stadt Schwedt/Oder 2004, eigene Bearbeitung)	16
Abbildung 8: Darstellung des Untersuchungsraums und Bebauungsplan „Gewerbe- und Industriegebiet Hafen“, Auszug aus der Planzeichnung (Teil A) (Quelle Stadt Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)	17
Abbildung 9: Darstellung des Untersuchungsraums und Bebauungsplan Nr. 4 „Hafenstraße“, Auszug aus der Planzeichnung (Teil A) (Quelle: Stadtverwaltung Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)	18
Abbildung 10: Kartenauszug „Klarstellungssatzung mit Abrundungen“ für den Ortsteil Gatow, Stand: 1998 (Quelle: Geoportal der Stadt Schwedt/Oder)	19
Abbildung 11: Darstellung des Untersuchungsraums und Festlegungskarte des integrierter Regionalplans Uckermark-Barnim (2024), Auszug Stadt Schwedt/Oder (Quelle: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim 2024, eigene Bearbeitung)	21
Abbildung 12: Darstellung des Untersuchungsraums und Übersichtslageplan des geplanten Industriegleisverlaufs (Quelle: Stadt Schwedt/Oder, eigene Bearbeitung)	23
Abbildung 13: Mögliche Trassenvarianten der Oderquerung (Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH 2025, S. 5)	26
Abbildung 14: Darstellung des Untersuchungsraums und Wasserleitungen im Bereich Hafen (Quelle: Zweckverband Ostuckermärkische Wasserversorgung und Abwasserbehandlung (ZOWA) 2011, interne Verwendung, eigene Bearbeitung)	27
Abbildung 15: Darstellung des Untersuchungsraums und Biotoptypen und Tabelle der Biotoptypen (Quelle: Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten BDLA 2025, S. 8, eigene Bearbeitung)	30
Abbildung 16: Übersichtsplan der Immissionsorte (Quelle: KSZ Ingenieurbüro GmbH 2025, Anhang 1)	34
Abbildung 17: Erschließungsvariante 1: Entwicklungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)	41
Abbildung 18: Erschließungsvariante 1: Entwicklungs- und Erweiterungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)	41
Abbildung 19: Erschließungsvariante 2: Entwicklungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)	42
Abbildung 20: Erschließungsvariante 2: Entwicklungs- und Erweiterungsfläche (Quelle: Eigene Darstellung)	42
Abbildung 21: Zeit- und Maßnahmenplanung (optimaler Verlauf) (Quelle: Eigene Darstellung)	51