Begründung:

1. Vorbemerkungen

Das Plangebiet (siehe Übersichtsplan Anlage 1) liegt innerhalb der Geltungsbereiche der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 16/I "Gebiet am Stadthafen" und 16/II „Freizeithafen am Stadthafen". Im Neuordnungskonzept (SVV-Beschluss zum NOK vom 27.08.1997) unterquert der Havel-Uferrandweg vom Norden kommend die Havelbrücke Ruppiner Straße und führt an den Vereinsstegen des Ruderclubs Oberhavel (RCO) und des Motorsportclubs Hennigsdorf (MCH) vorbei zur Fahrgastschiffsanlegestelle nördlich des Hafenbeckens. Da die Unterquerung der derzeitigen Straßenbrücke nicht möglich ist und das RCO-Gelände aus Sicherheitsgründen nicht durch einen abgezäunten öffentlichen Weg zerschnitten werden kann, muss hier die Wegeführung ersatzweise über die vorhandenen Straßen und Wege zu dem öffentlichen Niederungsbereich am Havelufer erfolgen. In früherer Zeit waren dies die Liegewiesen der einstigen Hennigsdorfer Flussbadeanstalt, die als Badebucht längs des Havelufers ausgehoben und durch eine hölzerne Barriere vom Schifffahrtsweg abgetrennt war. Das Ufer war baulich befestigt. Vermutlich stammen noch sichtbare Eisenpfeiler mit hinter liegendem Holz- und Blechverbau aus dieser Zeit.

In Verlängerung der beiden vorhandenen Zuwegungen von der Hafenstraße befinden sich zwei einfache Slippanlagen. Während die nördliche noch von den Sportvereinen betrieben wird, soll die derzeitig ziemlich abgängige südliche Anlage in Verbindung mit dem Marina-Projekt grundhaft erneuert werden. Sie soll künftig auch der Öffentlichkeit und hierbei insbesondere dem schnellen ungehinderten Einlassen von Rettungsbooten jederzeit zur Verfügung stehen.

Die vorhandenen Zuwegungen, bestehend aus Schottersandwegen auf Schuttunterbau, sind auf Grund ihres Oberflächenzustandes als Parkwege nur noch sehr bedingt nutzbar. Entlang des Oder-Havel-Kanals ist das mit einem Meter Sandauffüllung stabilisierte Gelände wegen hoher Humos- und Torfbestandteile oftmals und zu unterschiedlichen Zeiträumen (z. B. bei Winterhochwasser, Starkregen) so gut wie gar nicht begehbar.

Mit diesem Vorhaben soll nicht nur die Erschließung der Wassersportanlagen und der Schiffsanlegestelle dauerhaft gesichert werden, sondern auch die Möglichkeit geschaffen werden, dass alle Bürger diesen interessanten vielfältig genutzten und trotzdem doch landschaftlich recht reizvollen Hennigsdorfer Havelabschnitt bequem erreichen und zum ruhigen Verweilen auf Bänken an einer ufernahen Aussichtsplattform nutzen können.

2. Erläuterung der Planung

Wegeabschnitt zwischen den Vereinsflächen von der Hafenstraße zur nördlichen Slippanlage (nördliche Anbindung)
Das steile Längsgefälle im vorderen Bereich dieses Abschnittes soll durch einen gleichmäßigen Höhenverlauf in Richtung Havel „gehfreundlicher" gemacht werden. Die Befestigung dieses Abschnittes soll einheitlich wie alle anderen Abschnitte mit dem gerumpelten Betonpflaster Typ Tegula (oder Typ Ciacona Antik, Fa. Gala-Beton), Farbe herbstbunt / bunt erfolgen. Dieser Pflastertyp wurde bereits unter anderem verwendet im Grünzug hinter den Wohnblöcken Albert-Schweitzer-Straße, im Grünzug Altwalzwerk, am Parkplatz Festwiese und jetzt auch am Parkplatz Hafenstraße. Dieser Wegeabschnitt hat gleichzeitig eine Erschließungsfunktion für die rückwärtigen Grundstückszufahrten und zur Slippanlage. Um die allgemein vorgesehene Wegebefestigung von 2,50 m Breite

nicht unnötig zu verbreitern, wird für den Fall eventueller Begegnungsverkehre oder größerer Transportfahrzeuge beidseitig ein 1,0 m breiter Schotterrasenstreifen angelegt. Zur Sicherung der Lagestabilität soll das Pflaster nicht mit den sonst an Freiraumwegen üblichen Läuferreihen sondern mit stabilen überfahrbaren und farblich angepassten Tiefbordsteinen eingefasst werden.
Die Entwässerung aller Wegeflächen erfolgt durch einseitiges Quergefälle auf die seitlichen Versickerungsflächen. Am östlichen Abschnittsende bindet der Weg einerseits an die vorhandene Flächenbefestigung der Slippanlage an und biegt andererseits in den uferparallelen Verlauf ein.

Wegeabschnitt entlang des Havelufers
Dieser Wegeabschnitt wird in der gleichen Breite und Ausbauart wie der vorige Abschnitt, allerdings als ausschließlicher Gehweg fortgeführt. Die Wegeführung wurde so gewählt, dass der Baumbestand, mit Ausnahme von zwei Birken und einer bestandsgeschädigten Kastanie, erhalten bleibt. Zur Erreichung einer ausreichenden Bodentragfähigkeit ist auch hier eine deutliche Niveauanhebung durch den Einbau verschiedener Tragschichten aus wasser- und bodenverträglichen Materialien erforderlich. Insgesamt bleibt der Wegeaufbau wasserdurchlässig und dürfte so den planungsrechtlichen Vorgaben dieser festgesetzten öffentlichen Parkanlage in dieser sensiblen Umgebung gerecht werden. Die Geländeanpassung erfolgt durch geneigte Seitenbereiche, die mit dem Bestand eine geschlossene Rasenfläche bilden.

Die Wegeanschlüsse zu den Eingängen der Bootsanlegestelle wurden in der Entwurfsplanung berücksichtigt. Sie werden – wie auch eventuelle weitere Anliegerfragen- nach dieser Beschlussfassung mit den Vertretern der Vereine abgestimmt.

Die im Entwurf dargestellte Aufenthaltsfläche ist analog ähnlicher Flächen entlang des Weges am Alten Strom oder hinter dem Parkplatz an der Festwiese als Natursteinpflasterfläche mit integrierten Sitzbänken vorgesehen (siehe Lageplan Anlage 2). Als problematisch hat sich kürzlich der marode Zustand der Uferbefestigung an dieser Uferecke herausgestellt, die in Teilen aus den 30-er Jahren des vorigen Jahrhunderts stammt. Zwischen den Ufer haltenden Wurzeln der Schwarzerlen sind voranschreitende Auskolkungen sichtbar. Bug- und Sogwellen der Schifffahrt wirken durch Verwirbelungen auf diese Uferecke verstärkt ein. Auch für den angedachten späteren Neu- und Ausbau der öffentlichen Slippanlage wird hier eine standsichere Uferbefestigung unumgänglich sein. Mit einem umgehend an dieser Stelle veranlassten Bodengutachten wurde nachgewiesen, dass tragfähiger Grund erst in 4,00 m Tiefe ansteht. Das Fachplanungsbüro HYDRO-Plan kommt zu dem Ergebnis, dass nur ein fester Uferverbau mit rückverankerter Stahlspundwand eine erdstatisch nachweisbare Ufersicherung bringen kann, die zu bisher nicht berücksichtigten Kosten führen. Andererseits kann aber nur durch einen solchen Verbau der dauerhafte Bestand des Weges und der Aufenthaltsfläche gesichert werden.
Ein zusätzlicher positiver Effekt dieser Uferbefestigung kann sein, dass die Aufenthaltsfläche analog der „Wasserbalkone“ im nördlichen Auenbereich nur durch ein Geländer getrennt bis an die Uferlinie herangeführt werden kann und damit eine direkte sichere Wassernähe erlebbar wird. Diese Zielstellung soll in die weiteren Planungsphasen aufgenommen werden.
Der notwendige Rückschnitt der Erlenaustriebe an der Uferecke war außerhalb der Vegetationsperiode beauftragt.

Wegeabschnitt südlich der Vereinsfläche von der Hafenstraße zur südlichen Slippanlage mit Verlängerung bis zur Fahrgastschiffsanlegestelle (südliche Anbindung)

Dieser Wegeabschnitt, der früher auch die Zufahrt zu den Garagenkomplexen war, hat gemäß den Bebauungsplänen Nr. 16/I „Gebiet am Stadthafen“ und Nr. 16//II „Freizeithafen am Stadthafen“ eine Mehrfachfunktion. Einerseits soll er der öffentliche

Zugang zum Havelufer sein und andererseits soll er durch eine geplante Gesamtbreite von sechs Metern die wichtige befahrbare und auch öffentlich nutzbare Zuwegung zur Erschließung des Stadthafens und des öffentlichen Anlegers für Fahrgastschiffe bilden. Hinzu kommt die Aufgabe der Erschließungsfunktion für die grundhaft auszubauende Slippanlage, die auch durch Kraftfahrzeuge zum Aufnehmen oder Abschleppen größerer Motorboote und für Rettungsfahrzeuge erreichbar sein soll.

Für diese Planungsziele soll und kann dieser Abschnitt nicht schon jetzt komplett ausgebaut werden, da dies nur im Zusammenhang mit der Gesamtinvestition Marina-Projekt sinnvoll ist. Deshalb sieht die jetzige Planung lediglich den Ausbau der nördlichen Wegehälfte in 3,0 m Breite vor. Dieser Ausbau wurde jetzt so gewählt, dass eine späterere Verbreiterung in Verbindung mit der Verlegung grundstücksbezogener Medienleitungen und dem geplanten Anbau von Stellplätzen auf dem Privatgrundstück ohne weiteres machbar ist. Um nach dem Endausbau nicht eine zu große Versiegelungsfläche in diesem sensiblen Bereich zu haben, soll nur der künftig mittlere Wegebereich geschlossen gepflastert werden. Der ein Meter breite Randstreifen soll als gelegentlich überfahrbarer Bereich breit- oder offenfugig gepflastert werden. Seitenbefestigungen aus Schotterrasen sind bei den hier zu erwartenden Verkehren nicht zweckentsprechend.
Die Weiterführung des Weges verläuft hinter der Zufahrt Slippanlage entlang der Uferkante nach Osten und endet am Beginn der bisher nur provisorisch bearbeiteten Rasenfläche an der Fahrgastschiffsanlegestelle. Ein vorgezogener Endausbau dieser Fläche ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Innerhalb der im Bebauungsplan Nr. 16/II festgesetzten Wegetrasse waren zwei Birken zu fällen.
Ersatzpflanzungen sollen durch Salix alba „Tristis“ (Trauerweiden) in Form von Baumgruppen auf der Wiese bzw. durch niedrige Strauchpflanzungen an geneigten Randflächen erfolgen.

3. Medienleitungen

Im Zusammenhang mit diesem Wegebauvorhaben sollen die Vorbereitungen für die Umverlegung der Abwasserdruckleitung Stolpe/Süd-Neubrück-Hennigsdorf getroffen werden. Die jetzige Leitung muss aus der Havelbrücke in der Ruppiner Straße herausgenommen werden und mittels Düker die Havel unterqueren. Das geplante Kopfloch (siehe Lageplan Anlage 2) liegt in der Wiese westlich des Uferrandweges. Von dieser Stelle aus soll die neue Abwasserdruckleitung unter dem neuen südlichen Weg bis zur Hafenstraße verlegt werden, wo die Anbindung an die jetzige Leitungstrasse erfolgt. Die Leitungsverlegung soll zusammen mit den Wegebaumaßnahmen beauftragt und ausgeschrieben werden. Die Kosten sind nicht Bestandteil dieses Projektbeschlusses, da sie von der OWA, Eigenbetrieb Abwasser, getragen werden. Die Dükerung und der Umschluss der Leitungen sind seitens der OWA für das Jahr 2013 vorgesehen.
Weitere Leitungsverlegungen sind nicht vorgesehen. Die Wege sollen auch nicht beleuchtet werden. Das Straßenbeleuchtungskabel zur beauflagten Beleuchtung der Schiffsanlegstelle ist bereits vor zwei Jahren unter der öffentlichen Wegefläche verlegt worden.

4. Kosten

Das Vorhaben ist unter dem Titel „Hafenerschließung“ Bestandteil der Maßnahmeplanung für das Sanierungsgebiet und zur Förderung mit Städtebaufördermitteln vorgesehen. Der ursprüngliche Kostenrahmen von 260.000,- € war zuletzt auf 250.000,- € reduziert worden, was nun durch die Mehrkosten für den Spundwandverbau an der „Uferecke“ revidiert werden muss. Durch die hierfür erforderlichen Kosten (siehe Anlage 4) liegen die Gesamtkosten (ohne Anteil Eigenbetrieb Abwasser) bei rund 280.000,- €.