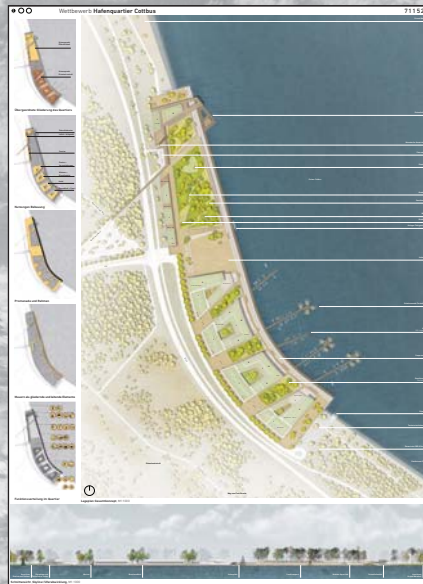
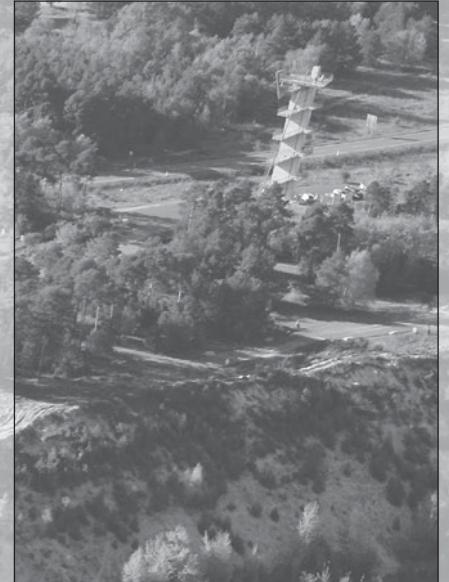


COTTBUSER OSTSEE - PLANUNGSWETTBEWERB HAFENQUARTIER COTTBUS



STADT COTTBUS
CHOSEBUZ



Nationale Projekte
des Städtebaus

ews Stadtanierungsgesellschaft mbH

COTTBUSER OSTSEE - PLANUNGSWETTBEWERB HAFENQUARTIER COTTBUS



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ



Nationale Projekte
des Städtebaus

ews StadtSanierungsgesellschaft mbH

INHALT

Vorwort	5
Aufgabenstellung	7
Wettbewerbsbeiträge	15
1. Preis	18
2. Preis	26
3. Preis	34
Anerkennungen	42
2. Rundgang	56
1. Rundgang	68
Wettbewerbsverfahren	84
Bildnachweis/Impressum	88

VORWORT

Der Cottbuser Ostsee wird auf der Fläche des ehemaligen Braunkohlentagebaus Cottbus-Nord im Osten des Stadtgebietes entstehen. Aktuell werden Seegrund und Uferböschungen durch die Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG) für die Flutung vorbereitet, die voraussichtlich zum Ende des Jahres 2018 beginnen und etwa fünf bis sechs Jahre andauern wird.

Der Cottbuser Ostsee wird dann eine Größe von 19 km² erreicht haben und damit größter See der Lausitzer Bergbaufolgelandschaft und zugleich größter See Brandenburgs sowie das größte künstliche Gewässer Deutschlands sein. Zudem wird er vor den Toren einer Großstadt liegen und damit die Chance bieten, die Lebensqualität der Stadt als Stadt am Wasser weiter aufzuwerten.

In diesem Kontext plant die Stadt Cottbus die Entwicklung eines Hafenquartiers mit Stadthafen als urbanen Ort mit Gastronomie, Hotel, Handel, Gesundheits-, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Wohnungen.

Es soll ein attraktives städtisches Quartier als Anziehungspunkt mit Alleinstellungsmerkmalen für Touristen und Besucher sowie die Einwohner der Stadt entstehen.

Um möglichst viele Ideen für die künftige Gestaltung des Quartiers zu sammeln, hat die

Stadt Cottbus im Jahr 2017 einen städtebaulich - landchaftsgestalterischen Ideenwettbewerb ausgelobt.

Die Wettbewerbsteilnehmer waren aufgerufen, einen gestalterischen Rahmen zu definieren, der eine langfristig tragende Gesamtcharakteristik ermöglicht und für neu entstehende Gebäude und Freiräume ein gemeinsames Erscheinungsbild erzeugt, auch wenn sie später von verschiedenen Architekten zu unterschiedlichen Zeitpunkten und mit veränderten Anforderungen geplant werden.

Die eingereichten Arbeiten zeigen eine große Bandbreite unterschiedlicher Konzepte auf. Ihre Qualität war überwiegend hoch. In fast allen Entwürfen war ablesbar, dass sich die Planer mit der besonderen Identität des Ortes auseinandergesetzt haben. Die vorliegenden und in dieser Broschüre abgebildeten Beiträge stellen ein großes Potenzial für die Entscheidungsfindung zur Weiterentwicklung der Planungen zur Verfügung.

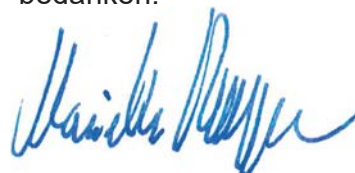
Dafür möchte ich den Wettbewerbsteilnehmern meinen Dank aussprechen. Es hat mir große Freude bereitet, als Sachpreisrichterin die einzelnen Entwürfe intensiv mit den anderen Jurymitgliedern zu diskutieren.

Bedanken möchte ich mich auch für die Aufnahme des Wettbewerbes in das Bundesförderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ des

Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Da diese Förderung nur Projekten zuteil wird, mit denen der Anspruch verbunden ist, national und international wahrnehmbare Vorhaben mit deutlichen Impulsen für die jeweilige Stadt, die Region und die Stadtentwicklungspolitik in Deutschland zu realisieren, zeigt die Aufnahme in das Programm, dass die Aufgabe der Entwicklung des Cottbuser Ostsees auch über die Grenzen der Region Berlin/Brandenburg hinaus besondere Anerkennung findet.

Mein besonderer Dank gilt den Mitgliedern der Jury. Stellvertretend seien hier Herr Prof. Heinz Nagler und Herr Prof. Dr. Rolf Kuhn genannt, die während der Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse im Rathaus interessante und von den Cottbuserinnen und Cottbusern vielfach genutzte Führungen angeboten haben.

Abschließend möchte ich mich auch bei den Mitarbeitern des Planungsbüros ews StadtSanierungsgesellschaft mbH und meines Fachbereiches Stadtentwicklung für die erfolgreiche Durchführung des Wettbewerbsverfahrens bedanken.



Marietta Tzschope
Bürgermeisterin

AUFGABENSTELLUNG

(Auszug aus der Auslobung des Wettbewerbes)

Mit dem Hafenquartier soll am Cottbuser Ostsee ein neuer Bezugspunkt für die Entwicklung des Raumes zwischen Innenstadt und zukünftigem See geschaffen werden. Das Quartier wird als wesentlicher Initialpunkt für die städtebauliche Weiterentwicklung der östlichen Stadtachse gesehen.

In ihm sollen sich die vier Leitthemen der Cottbuser Stadtentwicklung widerspiegeln:

- Alte und neue Kulturlandschaften im Sinne Fürst Pücklers - Stadt und Cottbuser Ostsee sollen sich im Sinne Fürst Pücklers visionär entwickeln.
- BTU Cottbus - Senftenberg Impulsgeberin für Forschung, Technologietransfer

und Fachkräfte

- Stadt mit Tatkraft für Energie, Wirtschaft und Innovation sowie
- Leuchttürme der Sport- und Kulturstadt

Auf dem Gelände zwischen der Bundesstraße (B 168) und der in etwa 150 m Abstand neu entstehenden Wasserkante am zukünftigen Cottbuser Ostsee soll auf einer Fläche von etwas mehr als 10 ha ein neues Stadtquartier entstehen, das ganzjährig genutzt wird. Neben Gastronomie, Hotel, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen ist die Einordnung von Gesundheits-, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Wohnnutzungen vorgesehen.

Im öffentlichen Raum sind eine Uferpromenade, eine Platzfläche für Veranstaltungen und die Führung des Ostsee-

rundweges einzuordnen. Des Weiteren sind Spielflächen für Kinder sowie Flächen zur Freizeitbetätigung für Jugendliche und Erwachsene vorzusehen.

Geplant ist ein Hafen mit 200 Bootsliegeplätzen und Schiffsanleger sowie hafenbedingten Funktionen (kleine Slipanlage, Bootsunterstellmöglichkeiten in Verbindung mit Sportvereinszentrum). Der Hafen in Cottbus ist in Verbindung mit dem in Planung befindlichen Hafen in der Gemeinde Teichland zu sehen und soll die Vernetzung in Form einer gedachten Wiederbelebung der ehemaligen Bahntrasse - hier über den Wasserweg - aufgreifen.

Weiterhin vorgesehen sind schwimmende Ferienappartements. Als Attraktion, Markenzeichen und Standortsymbol



Abb 1: Luftaufnahme des künftigen Hafenquartiers, Blickrichtung West



Abb. 2: Luftaufnahme des künftigen Hafenquartiers, Blickrichtung Ost

soll ein „Zukunftsfenster“ auf dem See gestaltet werden, das ausgehend von stadthistorischen Bezügen, bedeutenden Persönlichkeiten und/oder regionalen Prägungen eine zukunftsweisende und nachhaltige Entwicklung für den Ort, die Stadt und die Region durch Einsatz innovativer Technik und außergewöhnlicher Gestaltung dokumentiert.

Der künftig entstehende Cottbuser Ostsee im Bereich des ehemaligen Tagebaus Cottbus-Nord ist eine spannende Weiterführung der Kulturlandschaften im Sinne Fürst Pücklers - nämlich als Gestaltungsherausforderung und größte Landschaftsbaustelle Brandenburgs. Als moderne Interpretation des Landschaftswandels nach Fürst Pückler wird der Cottbuser Ostsee bereits während der Entstehung für Cottbuser und Touristen erlebbar sein. Mit Blick auf den Branitzker Park, der „alten“ Kulturland-

schaft, welche ebenfalls aus einer flachen, sandigen und ausgeräumten Landschaft entwickelt wurde, soll es gelingen, gartenkünstlerische bzw. landschaftsgestalterische Aspekte in die Planung des Hafenquartiers einfließen zu lassen, um den Übergang von alter zu neuer Kulturlandschaft zu verdeutlichen.

RAHMENBEDINGUNGEN

Historische Entwicklung:

Im heutigen Stadtgebiet von Cottbus siedelten im 3. und 4. Jahrhundert germanische Stämme, die ab dem 8. Jahrhundert durch aus Osten einwandernde Slawen abgelöst wurden. In der Region (Lausitz) war der ihr später den Namen gebende Stamm der LUSICI ansässig, der zu den Sorben/Wenden gehörig war. Die Entstehung der Stadt begründeten die Slawen mit einer Burganlage, aus der sich eine vorstädtische Siedlung entwickelte. Im

Zuge der Ostkolonialisierung fiel die Burg an die Deutschen und wurde mit einem Kaiserlichen Burggrafen besetzt. Cottbus wurde 1156 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Im 13. Jahrhundert erfolgte an der Kreuzung zweier Handelsstraßen des „Salzweges“ von Magdeburg nach Breslau und von Frankfurt/Oder nach Dresden die planmäßige Anlage der Siedlung. Sorben und zunehmend mehr deutsche Siedler ließen sich nieder und lebten gemeinsam in der Stadt.

Die seit 1501 nachgewiesenen Wollmärkte und die günstige Lage an den zwei Handelsstraßen erweiterten die Absatzmöglichkeiten. Cottbuser Tuche waren bald in Böhmen, Sachsen und Brandenburg begehrt. Das 1501 erteilte Privileg zum Abhalten der Biermeile und der jährlichen Durchführung von zwei Wollmärkten weist auf die Bedeutung von Cottbus in dieser Zeit hin. Pest-



Abb. 3: Blick vom Merzdorfer Aussichtsturm, Blickrichtung Süd

epidemien und verheerende Stadtbrände im Laufe der Geschichte, aber auch die jahrzehntelange Besatzung nach Ausbruch des 30jährigen Krieges brachten Zerstörung, Not und Elend für die Stadt.

Einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebte Cottbus wieder zu Beginn des 18. Jahrhunderts mit der Ansiedlung französischer Hugenotten. Sie führten neue, bisher unbekannte Gewerbe wie Seidenraupenzucht, Tabakanbau und Strumpfwirkerei ein und belebten Handwerk und Handel. Cottbuser Tuche waren jetzt in Dänemark, Schweden, im Elsass und in Amerika bekannt. Nach den Bestimmungen des Wiener Kongresses 1815 kam Cottbus mit der ganzen Niederlausitz, die bis dahin sächsisch war, zu Preußen.

1846 begann der Fürst Hermann von Pückler-Muskau mit der Gestaltung des Branitzer Parkes auf einer ehemals fla-

chen, sandigen und ausgeräumten Landschaft im heutigen Stadtteil Branitz, welcher er sich bis zu seinem Tode im Jahre 1871 widmete. Gartenkünstlerisch folgt die Gestaltung des Branitzer Parks dem Zonierungsprinzip, das Pückler in englischen Landschaftsgärten kennengelernt hatte.

Der Park blieb in seiner Substanz weitgehend original erhalten und wurde bereits 1952 unter Denkmalschutz gestellt. Die Branitzer Park- und Kulturlandschaft ist aufgrund ihrer außerordentlichen und einzigartigen gartengestalterischen Qualität von herausragender gartenkünstlerischer Bedeutung. Der Branitzer Park, Alters- und Meisterwerk des nunmehr weltbekannten Gartengestalters Hermann Fürst von Pückler-Muskau (1785–1871) gehört sowohl zu den bedeutendsten Denkmälern bzw. Kulturgütern als auch zu einem der wichtigsten touristi-

schen Ziele der gesamten Region.

Die Entwicklung der Stadt erlebte im 19. Jahrhundert mit zunehmender Industrialisierung (Textilindustrie und Braunkohleförderung) und durch kommunale Selbstverwaltung einen bedeutenden Aufschwung. Seit den 1960er Jahren entwickelte die Stadt große Siedlungen des industriellen Wohnungsbaus, welche seit Ende der 1990er Jahre im Zuge des Stadtumbaus angepasst werden.

Die in der zentralörtlichen Gliederung als Oberzentrum festgelegte kreisfreie Stadt ist die zweitgrößte Stadt im Land und hat gegenwärtig (31.12.2017) 100.945 Einwohner.

Geografisch liegt Cottbus an der mittleren Spree zwischen Lausitzer Grenzwall im Süden und dem Spreewald im Norden. Die Gesamtfläche der

Stadt hat sich durch die Eingemeindungen nach 1990 von etwa 50 km² auf 164,2 km² vergrößert, davon neben 35,2 km² Wald auch bisher 3 km² Wasserfläche.

Bevölkerung:

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt unterliegt seit dem Mittelalter vielfältigen Schwankungen. Waren in der Historie Epidemien und Kriege Auslöser von Bevölkerungsverlusten, sind in der jüngeren Vergangenheit politische und wirtschaftliche Entscheidungen ausschlaggebend für Wachstum und Schrumpfung.

Die Aufnahme der Hugenotten aus Frankreich im 18. Jahrhundert und die Entwicklung der sächsischen Tuchmacherindustrie führten zum Einwohnerzuwachs, und ab Mitte des 19. Jahrhunderts - mit Beginn des Industriezeitalters - erfuhr die Einwohnerentwicklung eine neue Dynamik. So stieg die Anzahl der Bewohner im Zeitraum 1867 bis 1904 von etwa 13.000 auf rund 46.000 Einwohner.

Mit der Verwaltungsgliederung in der DDR, die aus den ehemaligen Ländern 15 Bezirke machte, wurde Cottbus 1952 Bezirksstadt des Kohle- und Energiebezirks. Daraus resultierte neben dem in den 1970er/1980er Jahren stark angewachsenen Arbeitsplatzangebot der Energiewirtschaft strukturell bestimmende Beschäftigung in der Textil-, Bau-, Lebensmittel- und Elektroindustrie sowie dem Verkehrswesen. Dazu zählte auch eine bedeutende Bildungsinfrastruktur

von berufsbildenden Schulen bis Hoch- und Fachschulen. Dies führte zu einem konstanten Einwohnerzuwachs. Am 04.09.1976 lebten erstmals 100.000 Einwohner in der Stadt, die sie in den Großstadtstatus erhoben. Im Jahr 1989 zählte die Stadt 129.000 Einwohner.

Die Stadt und die Region sind vom anhaltenden Strukturwandel beeinflusst. Trotz Eingemeindungen in den Jahren 1993 bzw. 2003, die einen Zuwachs von ca. 10.000 Einwohnern brachten, sank die Einwohnerzahl bis Ende des Jahres 2010 auf knapp 100.000.

Seit dem Jahr 2010 konnte - entgegen der damaligen Prognosen - eine (nicht nur kurzzeitige) Stabilisierung der Einwohnerzahl erreicht werden. In den letzten Jahren verzeichnet die Stadt Cottbus Wanderungsgewinne, die vor allem aus den Bildungs- und Seniorenwanderungen resul-

tieren sowie seit 2015 durch Zuzug aus dem Ausland.

PLANUNGSGEBIET

Entstehung:

Nach ca. 35 Jahren wurde am 23.12.2015 die Braunkohleförderung im Tagebau Cottbus-Nord eingestellt. Das absehbare Ende der Kohleförderung an diesem Standort veranlasste die Stadt, bereits ab Ende der 1990er Jahre Überlegungen zur Nachnutzung des Geländes zu entwickeln, da sich der Großteil der Tagebaufläche im Stadtgebiet befindet und etwa 20 % des Stadtterritoriums einnimmt.

Das Tagebaurestloch soll ab Ende 2018 geflutet werden und nach 5 bis 6 Jahren den Zielpegel von +62,5 m NHN mit einer Wasserfläche von insgesamt 19 km² erreichen. Der ca. 5 km vom Stadtzentrum entfernte Standort soll zur Profilierung von Cottbus als Stadt am Wasser sowie als neuer Identitätsträger für den Wirtschafts- und



Abb. 4: „Ostseetor“ mit Merzdorfer Randschlauch im Hintergrund



Abb.5: Ausssichtsturm Merzdorf

Technologiestandort beitragen und gleichzeitig den Endpunkt einer Verbindung zur Innenstadt bilden. Ausgehend von dieser Verbindung Stadt-See dient das Planungsgebiet der Öffnung des Ostsees für Einwohner und Besucher.

Standort:

Der ehemalige Tagebau Cottbus-Nord, dessen Förderbetrieb Ende 2015 planmäßig eingestellt wurde, befindet sich nordöstlich der besiedelten Stadtfläche von Cottbus und ist mit rund 90 % der Betriebsfläche Teil des Stadtgebietes. Am seinem Westufer soll mit dem Hafenquartier unmittelbar

am See ein neues Stadtviertel entstehen, das den Endpunkt der östlichen Stadtachse („Seeachse“) von der Kernstadt zum See bildet, die ebenfalls ein wichtiges Potenzial für die Stadtentwicklung von Cottbus darstellt. Diese „Seeachse“ verbindet den kernstädtischen Bereich mit dem künftigen Hafenquartier. Auf dieser Trasse befand sich bis 2000/01 eine Eisenbahnstrecke, die bedingt durch den Tagebaufortschritt umverlegt werden musste. Im Jahr 2006 nutzte man eine Fläche auf der ehemaligen Bahntrasse und errichtete den 32 m hohen Merzdorfer Aussichtsturm als „Landmarke“ im

Zuge der Projekte der Internationalen Bauausstellung Fürst-Pückler-Land (2000-2010).

Mit Unterstützung des Bundes-Länder-Programmes „Stadtumbau“ wird in den nächsten Jahren begonnen, diese Stadtachse funktionell und gestalterisch aufzuwerten.

Im Rahmen des Gesamtprojektes der Entwicklung des Cottbuser Ostsees mit insgesamt 17 Projektgebieten unmittelbar um den See bildet die Gestaltung des Hafenquartiers das bedeutendste Vorhaben auf dem Territorium der Stadt Cottbus und gleichzeitig das wichtigste Initial für die Gesamtentwicklung des Gebietes.

Abgrenzung:

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 13 ha, in der sich eine Landfläche zwischen der 700 m langen Kaimauer (Spundwand) und der Bundesstraße von etwa 150 m Breite befindet sowie nördlich und südlich der Kaimauer jeweils ein ca. 50 m breiter Streifen, der den Übergang zum Landschaftsraum bildet.

Hinzu kommen etwa 2 ha Wasserfläche, die mit 25 m entlang der künftigen Kaimauer nur als theoretische Abgrenzung angenommen wurden. Diese symbolisiert in etwa die Größe der zu überplanenden Wasserfläche, ohne dass diese auf den abgegrenzten Bereich im Wasser beschränkt ist.

Der geplante Seerundweg quert als ein weiteres Schlüsselvorgaben des Gesamtpro-

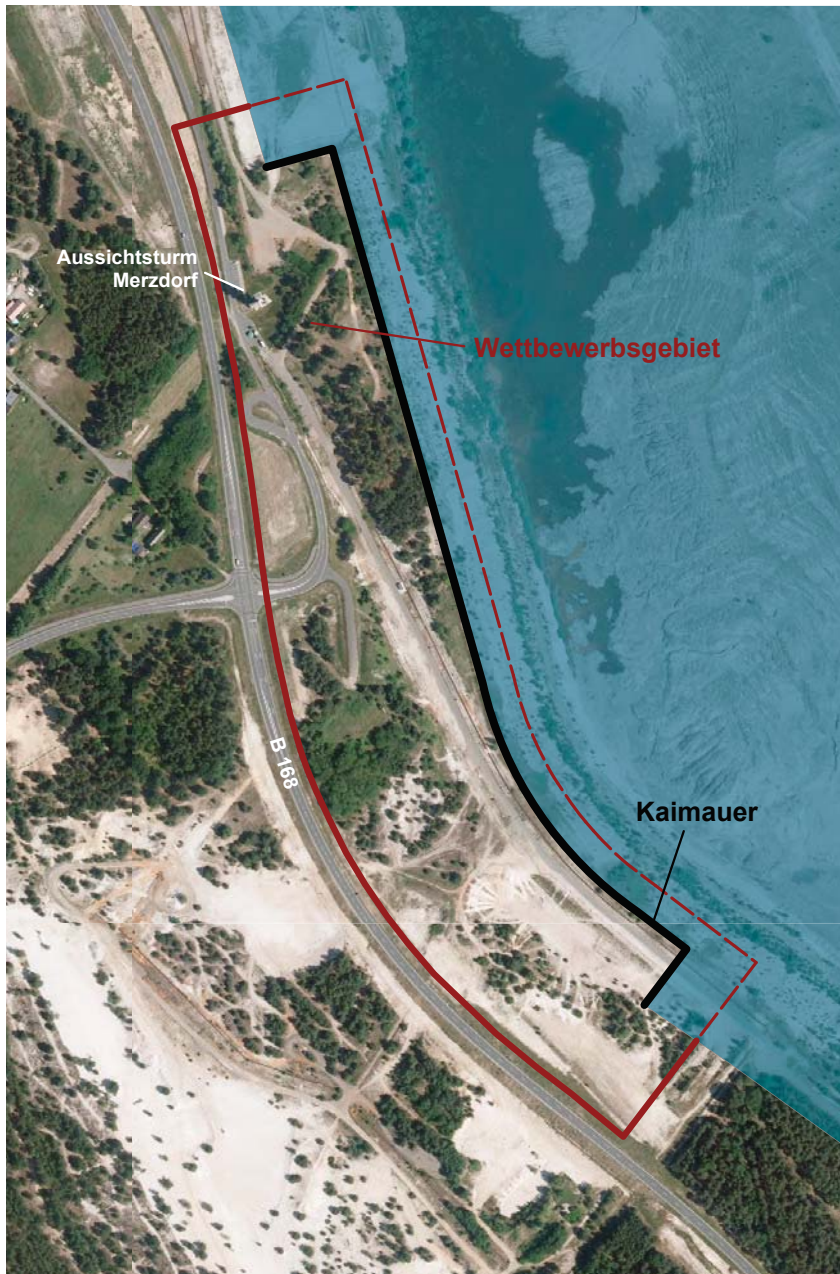


Abb. 6: Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes

jekt des Cottbuser Ostsee das Hafenquartier und verbindet sowohl die beiden angrenzenden Strände als auch die weiteren geplanten Standorte mit Strand-, Freizeit-, Sport- und anderen Einrichtungen rund um den gesamten See. Auf dem Rundweg genießt der nicht motorisierte Verkehr Vorrang.

Kaimauer:

Die Kaimauer soll in den Jahren 2018/2019 errichtet werden. Da der See zukünftig

möglicherweise auch als Wasserspeicher genutzt werden soll, muss die Planung einen wechselnden Wasserstand berücksichtigen (Wasserspiegel mindestens 61,80 m, maximal 63,50 m, mittel 62,50 m). Das heißt, die aktuelle Planung der Kaimauer sieht einen unterschiedlichen Wasserstand von Oberkante Kaimauer zur Wasseroberfläche von 1,00 m bis 2,70 m vor.

Die Kaimauer lässt bei der Gestaltung des Hafenquar-

tiers keine baulichen Eingriffe zu und muss bei der Planung als Bindung akzeptiert werden. Deshalb ist es Teil der Wettbewerbsaufgabe, sowohl die Abstandshöhe zur Wasseroberfläche wie auch den schwankenden Wasserspiegel zu berücksichtigen und trotzdem eine möglichst direkte Nähe, Erleb- und Erreichbarkeit des Wassers herzustellen.

Topografie:

Das landseitige Plangebiet ist aktuell bis auf den Aussichtsturm vollständig unbebaut.

Es verfügt über eine leichte topografische Modellierung (maximaler Höhenunterschied ca. 4 m).

An das Festland schließt sich seeseitig der ca. 18 m breite Hafenbereich an. Die Höhe der geplanten Hafensohle beträgt 58,80 m NHN. Im Anschluss an den Hafenbereich fällt die gewachsene Böschung in den sogenannten „Randschlauch“ auf ca. 35 m NHN ab. Aufgrund der großen Wassertiefe (ca. 27 m) und der Tatsache, dass es sich im Randschlauch um seitlich von der Innenkippe herangerutschten, geschütteten Boden handelt, sind hier nur unter großem technischen und finanziellen Aufwand Bauwerksgründungen bzw. Verankerungen möglich. Aus den Erkenntnissen der Vorplanung und der Potenzialanalyse heraus wird wegen zu aufwendiger Verankerungskonstruktionem von einer Gesamtheit der Bootstege umspannenden Mole abgesehen. Darüber hinaus wird im Gegensatz zu den bisherigen Planungen zur Gestalt

des Stadthafens (Prozesssteuerung Parkway/Hafenzentrum/Strand Cottbus 2008 und Variantenuntersuchung zur Vorplanung der Kaimauer 2015/16) die Zahl der Bootsliegeplätze auf 200 reduziert. Zudem ist darauf zu achten, dass die Errichtung der Bootsliegeplätze etappenweise ermöglicht wird.

Erschließung:

Die verkehrstechnische Erschließung des Hafenquartiers für den motorisierten Verkehr wird ausschließlich über den im Bestand vorhandenen Knotenpunkt mit der B 168 erfolgen. Die Ausbildung weiterer Knoten ist nicht zulässig. Die Zufahrt von der Bundesstraße zum Hafenquartier im Bereich Merzdorf ist in der Gesamtbeurteilung des Sees eine der

beiden wichtigsten Zufahrten auf Cottbuser Stadtgebiet. Für Fußgänger und Radfahrer ist zudem als 2. Erschließungsmöglichkeit des Areals im Bereich des Aussichtsturmes eine Anbindung in Verlängerung der ehemaligen Bahnstrecke Cottbus - Guben zu berücksichtigen.

PLANUNGSAUFGABE

Anspruch:

Die Herausforderung der Wettbewerbsaufgabe besteht darin, dem Brachfeld – eingespannt zwischen Wasserkante und Bundesstraße – eine unverwechselbare, ganzjährig genutzte stadträumliche Qualität und baulich räumliche Gestaltung zu geben, die durch eine anspruchsvolle und funktions-

gerechte sowie gleichzeitig möglichst pflegearme Landschafts- und Freiraumgestaltung unterstützt wird. Lokal soll das Hafenquartier ein Verbindungsglied zwischen den Ortslagen Merzdorf und Dissenchen bilden.

Entwurfsaufgabe:

Als Aufgabe steht die Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfes für ein Stadtquartier in Nachnutzung der Bergbaufolgelandschaft auf dem ausgewiesenen Standort am zukünftigen Cottbuser Ostsee.

Ziel ist, ein urbanes Hafenquartier zu formen, das seine naturräumlichen Potenziale - vor allem die Wasserlage - in hohem Maß ausschöpft, innovative Lösungen zur Landschafts- und



Abb. 7: Konzeptskizze zum Nutzungsportfolio des Hafenquartiers aus der Potenzialanalyse zum Cottbuser Ostsee

„Seegestaltung“ umgesetzt und im Gesamtergebnis einen Beitrag als neue Kulturlandschaft leistet.

Es wird von dem Projekt erwartet, beispielgebend für eine nachhaltige Entwicklung der Bergfolgelandschaft zu stehen und gleichzeitig zur Unterstützung des Wirtschafts- und Technologiestandortes Cottbus beizutragen.

Für den städtebaulichen Entwurf für das neue Stadtviertel stehen folgende Zielstellungen: Es ist eine städtebaulich und stadträumlich überzeugende Stadtstruktur unter Berücksichtigung energiesparender Bauformen in einer signifikanten, ortsprägenden Formensprache der Gebäude und baulichen Anlagen zu entwickeln.

Die in der Potenzialanalyse enthaltenen Nutzungen sind funktional plausibel an- und einzuordnen. Dabei sind bei den nachfolgend aufgeführten

Nutzungsarten folgende Orientierungswerte zu berücksichtigen:

- Hotelanlage mit ca. 6.800 m² BGF
- Sport und Gesundheit mit ca. 2.700 m² BGF
- Einzelhandel und Wohnen (30 WE) mit ca. 4.000 m² BGF
- Veranstaltungen und Gastronomie mit ca. 3.500 m² BGF
- Wassersportbereich mit ca. 4.500 m² BGF, davon 1.500 m² Frei-Abstellfläche
- Zukunftsfenster (Sonderbauform) mit ca. 3.000 m².

Die Bruttogrundfläche ist für die bauliche Nutzung auf insgesamt 32.000 m² zu begrenzen. Es ist eine zukunftsorientierte Freiraumgestaltung zu formulieren, die der Attraktivität des Standortes gerecht wird sowie zur Funktions- und Gestaltungssteigerung beiträgt.

Für die Nutzung der Wasserfläche mit Schiffsanleger, 200 Liegeplätzen für Sportboote sowie

„schwimmender Architektur“ sind innovative Funktions- und Gestaltungslösungen herauszuarbeiten. Die Übergänge von Wasser zu Land und von Freiraum zu Bebauung sind funktionsgerecht und barrierefrei sowie gestalterisch anspruchsvoll auszubilden.

Eine besondere Herausforderung ist die Gestaltung eines „Zukunftsfensters“, das als „Seemarle“ im See Symbol und Synonym des neuen Hafenquartiers werden soll. Inhaltlich soll das „Zukunftsfenster“ für den nachhaltigen Strukturwandel der Lausitz in den kommenden 20er und 30er Jahren stehen und sowohl Forschungsfelder der BTU Cottbus - Senftenberg als auch Innovationen der Regionalwirtschaft reflektieren können sowie Informationspunkt für Bürger und Touristen sein.

WETTBEWERBSBEITRÄGE

1. Preis

- fehlig & moshfeghi architekten, Neuer Pferdemarkt 32, 20359 Hamburg
- Gartenlabor Landschaftsarchitektur Bruns, Nonnenstieg 20, 20149 Hamburg

2. Preis

- ISSSresearch & architecture, Wilhelmine-Gemberg-Weg 14, 10179 Berlin
- Studio RW Landschaftsarchitektur, Fürbringerstr. 20a, 10961 Berlin

3. Preis

- QuerfeldEins Landschaft I Städtebau I Architektur, Bautzner Straße 21, 01099 Dresden

Anerkennung

- mayerwittig Architekten und Stadtplaner GbR, Hubertstraße 7, 03044 Cottbus
- hutterreimann Landschaftsarchitektur GmbH, Möckernstr. 68, 10965 Berlin

Anerkennung

- Labor 4+, Fritz-Hoffmann-Str. 7, 01097 Dresden

2. Rundgang

- COBE Berlin GmbH, Alexanderstraße 7, 10178 Berlin
- bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Prager Platz 6, 10779 Berlin

2. Rundgang

- Machleidt GmbH, Mahlower Straße 23/24, 12049 Berlin
- Sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Lehrter Straße 57, 10557 Berlin

1. Rundgang

- Kanozi Arkitekter AB, Järntorget 3, 41304 Göteborg/Schweden
- Mareld Landskapsarkitekter AB, Esperantoplatsen 7-9, 41119 Göteborg/Schweden

1. Rundgang

- bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Marchlewskistr. 105, 10243 Berlin

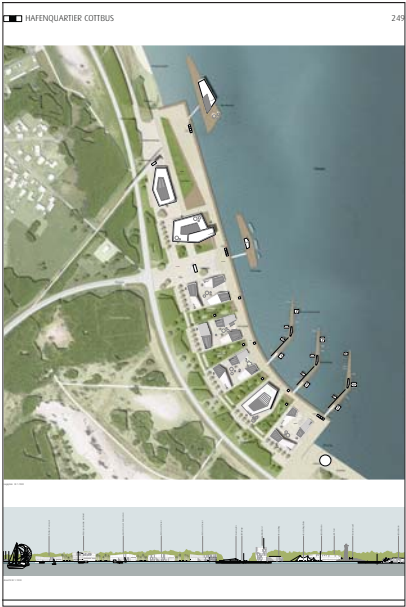
1. Rundgang

- Westphal Architekten BDA, Herbststr. 79, 28215 Bremen
- WES GmbH Landschaftsarchitektur, Jarrestr. 80, 22303 Hamburg

1. Rundgang

- roedig.schop architekten, Obentrautstr. 72, 10963 Berlin
- METTLER Landschaftsarchitektur, Wiener Straße 20, 10999 Berlin

GEGENÜBERSTELLUNG DER ARBEITEN



1. Preis
 fehlig & moshfeghi architekten,
 Hamburg
 Gartenlabor Landschaftsarchitektur
 Bruns, Hamburg



2. Preis
 ISSSresearch&architecture, Berlin
 Studio RW Landschaftsarchitektur,
 Berlin



2. Rundgang
 COBE Berlin GmbH
 bgmr Landschaftsarchitekten
 GmbH, Berlin



2. Rundgang
 Machleidt GmbH, Berlin
 Sinai Gesellschaft von Landschaftsar-
 chitekten mbH, Berlin



1. Rundgang
 Kanozi Arkitekter AB, Göteborg
 Mareld Landskapsarkitekter AB,
 Göteborg



3. Preis

QuerfeldEins Landschaft | Städtebau | Architektur, Dresden



Anerkennung

mayerwittig Architekten und Stadtplaner GbR, Cottbus | hutterreimann Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin



Anerkennung

Labor 4+, Dresden



1. Rundgang

bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Berlin



1. Rundgang

Westphal Architekten BDA, Bremen
WES GmbH LandschaftsArchitektur, Harnburg



1. Rundgang

roedig.schop architekten, Berlin
METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin

1. Preis

fehlig & moshfeghi architekten

Neuer Pferdemarkt 32, 20359 Hamburg

Gartenlabor Landschaftsarchitektur Bruns

Nonnenstieg 20, 20149 Hamburg



Lageplan M 1:1000



Ansicht M 1:1000

Abb. 8: Lageplan und Ansicht



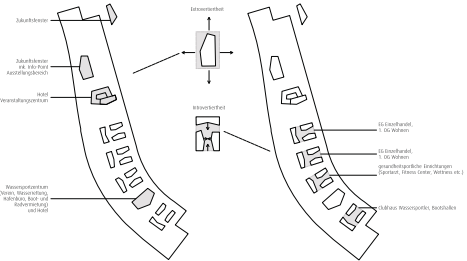
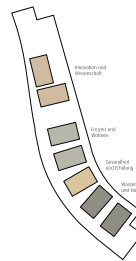
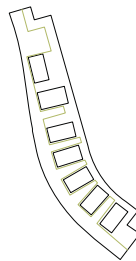
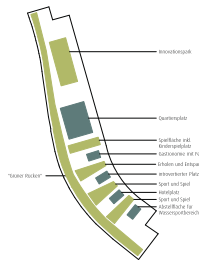
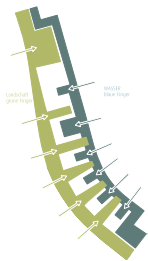
Aufgreifen von Leitthemen

Das neu entstehende Hafengebiet spiegelt das Leitbild der Cottbuser Stadtentwicklung wider. So sind für die folgenden Leitthemen neue Räume gefunden:

- Technologie, Forschung und Innovation
- Kulturlandschaften im Sinne Fürst Pückler
- Sport und Freizeit
- Energie, Wirtschaft und Innovation

Der Entwurf schlug eine enorme Dichte vor, um im Hofbogenpark beispielsweise im zukünftigen Forschungszentrum der E.ON City zu integrieren. Zudem wird ein Wasserstromsystem vorgeschlagen, welches die Wasserkraften bindet und ein Gegengewicht zu dem bereits in Cottbus befindlichen Spornstrom für die Landsparten mit integriertem Ökoprozesspunkt und Sportkanal darstellt. Energie, Wirtschaft und Innovation finden sich ebenfalls als Teil des städtebaulichen Impuls wieder, der den Ort nachhaltig und anders gestaltet. Neben dem innovativen Charakter wird der Entwurf durch großzügige Freizeitalqualitäten geprägt. Der zentrale Bestandteil des Entwurfs ist die Integration der besonderen Kulturlandschaft in Seine Fünf Parks: in Anlehnung an Fünf Punkte werden Achen geschaffen, die sich langsam zum Ozean öffnen.

Insgesamt kann mit dem vorgeschlagenen Entwurf der Anspruch an einen guten städtebaulichen Impuls für die Stadt Cottbus und seine Begren erfüllt werden, indem ein national und international wettbewerbsfähiges Quartier geschaffen wird.



Grundkonzept Verzahnung

Das Grundgestirp bildet sich aus den beiden stimmunglichen Elementen des Feinears zusammen.

Das Festland mit der dünnem Landschaft und der dichten Vegetation auf der einen Seite. Das künftige Wasser mit der ungeheuerlichen Weite auf der anderen Seite. Diese treten zunächst als Schwellen gegeneinander aufeinander: die Vegetation landside von Westen als weiche, natürlich gewachsene Fläche und das Wasser von Osten als harter und klarer Landschaftsumarm. Abwechselnd greifen die Landschaftselemente in das Planungsgebiet und teilen diesen in die einzelnen Baueinheiten. Zwischen den Baueinheiten ergeben sich dichte, schattenspendende Gehölzkompositionen und innerhalb der Baueinheiten ergeben sich zwischen den Baukörpern freie Plätze mit einer Feinstruktur. Damit verzahnt das neue Haltungsgefüge die beiden Elemente miteinander und es entsteht ein Rhythmus bebauter und unbebauter Freiraumqualität mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten.

System von Grünanlagen und Plätzen

Letztendlich entstehen differenzierte Grenzränge, die wie „grünen Finger“ in das Gebiet ragen und durch die bestehenden „grünen Rücken“ gestützt werden. Vom Innovationspark, zu Erholungsplätzen, Spiel und Kinderspielflächen und Flächen zur Freizeitschöpfung für Jugendliche und Erwachsene können die grünen Finger thematisch unterschiedlich besetzt werden.

Dem gegenüber steht das wasserseitig der geschulterte Wasserpromenade im Hafenquartier aus und es entstehen Wasserstationen mit halboffenen oder öffentlichem Charakter. Vom großzügigen Quartiersteil, zu den eher introvertierten Häfen bis hin zur Abstellfläche für den Wasserportbereich können unterschiedliche Räume und Qualitäten generiert werden.

Baufelder

Aus diesem System der Verzahnung kann schlussendlich ein robustes und effizientes Grundgerüst für den Städtebau generiert werden. Insgesamt entstehen, in die grünen Finger eingebettet, sieben neue Baufelder.

Nutzungsverteilung

Die Nutzungen gliedern sich wie folgt: Im nördlichen Teil werden Räume der Innovation, Wissenschaft und für Veranstaltungen geschaffen. Besonders hervorzuheben ist in diesem Teil auch das Zukunftsforum, welches sich aus der fülligsten Erhellungssache der Seerose befindet, auf der auch das Aussichtsturm liegt. Den Eingang in das Quartier bilden die Baufelder Innovation und Wissenschaft und Freizeit und Wohnen. Ein weiteres Baufeld widmet sich den Themen Gesundheit und Erholung. Die südlichsten Baufelder widmen sich dem Thema des Wassersports, welches auf der Colbaser Oase angeordnet wird. Neben den Bootliegeplätzen finden sich auf dem Wasser schwimmende Gebäude.

Gebäudetypologie

- Gebäudetypologie als Solitär (Extrovertiertheit)
- Gebäudetypologie als U-Form (Introvertiertheit)

Die extravertierte Gebäudetypologie gibt die Möglichkeit öffentlichkeitswirksame Nutzungen besonders zu positionieren und durch eine besondere Gebäudeform, einen Sonderbau, und eine höhere Geschosshöhe auszubilden.

Dem gegenüber ermöglicht die introvertierte Gebäudetypologie einen, auch von laien geschützten Bereich, welcher sich durch seine intimen, halb-öffentlichen und privaten Räume ausbildet. Diese Gebäudeformen und angelehnt an die typische U-Form, die sich zur Wasserseite öffnet. So wird verhindert, dass Gebäude in einer zweiten Reihe entstehen. Durch ihre Geschlossenheit wird eine enorme Flexibilität geboten. Die Gebäudeformen umfassen die Funktionen des Bergbaus hoch und greifen somit die ursprüngliche Identität und Historie des Ortes auf.

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Aufgreifen von Leitthemen:

Das neu entstehende Hafenquartier spiegelt das Leitbild der Cottbuser Stadtentwicklung wider. So werden für die folgenden Leitthemen neue Räume gefunden:

- Technologie, Forschung und Innovation
- Kulturlandschaften im Sinne Fürst Pücklers
- Sport und Freizeit
- Energie, Wirtschaft und In-

novation
Der Entwurf schlägt eine angemessene Dichte vor, um im Hafenquartier beispielsweise im Zukunftsfenster Forschungszentren der BTU Cottbus - Senftenberg zu integrieren.

Zudem wird ein Wassersportzentrum vorgeschlagen, welches die Wassersportarten bündelt und ein Gegengewicht zu dem bereits in Cottbus befindlichen Sportzentrum für die Landsportarten mit integriertem Olympiastützpunkt und Sportinternat darstellt.

Energie, Wirtschaft und Innovation finden sich ebenfalls als Teil des städtebaulichen Konzepts wieder, die den Ort nachhaltig und urban gestalten. Neben dem urbanen Charakter wird der Entwurf durch großzügige Freiraumqualitäten geprägt. Der zentrale Bestandteil des Entwurfs ist die Integration der besonderen Kulturlandschaft im Sinne Fürst Pücklers.

In Anlehnung an Fürst Pückler werden Achsen geschaffen, die sich landseitig zum Ostsee öffnen.

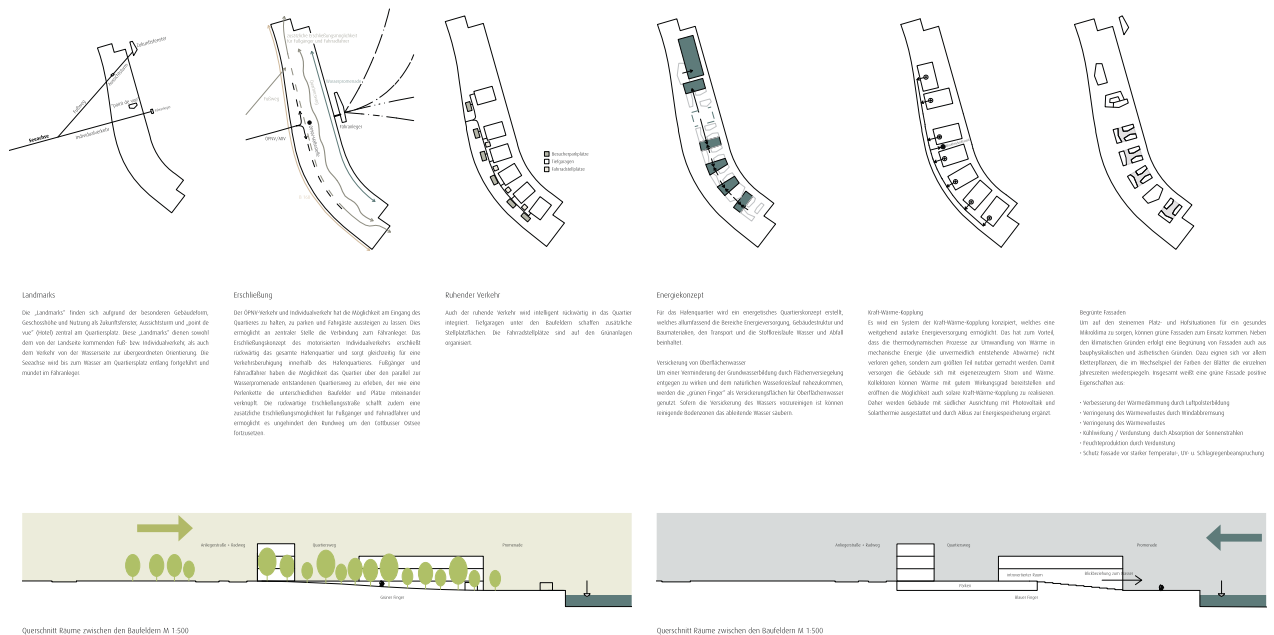


Abb. 10: Konzeptskizzen

Insgesamt kann mit dem vorgeschlagenen Entwurf der Anspruch an einen großen städtebaulichen Impuls für die Stadt Cottbus und seine Region erfüllt werden, indem ein national und international wahrnehmbares Quartier geschaffen wird.

Grundkonzept Verzahnung:

Das Grundgerüst bildet sich aus den beiden räumlichen Elementen des Freiraums zusammen.

Das Festland mit der Dünenlandschaft und der dichten Vegetation auf der einen Seite. Das künftige Wasser mit der ungehinderten Weitsicht auf der anderen Seite. Diese treffen zunächst als Schwellen ungehindert aufeinander. Die Vegetation landseitig von Westen als weiche, natürlich gewachsene Freifläche und das Wasser von Osten als harter und klarer Landschaftsraum.

Abwechselnd greifen die Landschaftsräume in das Planungs-

gebiet und teilen diesen in die einzelnen Baufelder. Zwischen den Baufeldern ergeben sich dichte, schattenspendende Gehölzformationen und innerhalb der Baufelder ergeben sich zwischen den Baukörpern freie Plätze mit einer Fernsicht.

Damit verzahnt das neue Hafenquartier die beiden Elemente miteinander und es entsteht ein Rhythmus bebauter und unbebauter Freiraumqualitäten mit unterschiedlichen Aufenthaltsqualitäten.

System von Grünanlagen und Plätzen:

Letztendlich entstehen differenzierte Grünanlagen, die wie „Grünen Finger“ in das Gebiet ragen und durch den bestehenden „Grünen Rücken“ gestärkt werden.

Vom Innovationspark, zu Erholungsflächen, Spiel und Kinderspielflächen und Flächen zur Freizeitgestaltung für Jugendliche und Erwachsene können die grünen Finger thematisch

unterschiedlich bespielt werden.

Dem gegenüber dehnt sich wasserseitig die geschaffene Wasserpromenade im Hafenquartier aus und es entstehen Platzsituationen mit halböffentlichem oder öffentlichem Charakter. Vom großzügigen Quartiersplatz, zu den eher introvertierten Plätzen bis hin zur Abstellfläche für den Wassersportbereich können unterschiedliche Räume und Qualitäten generiert werden.

Baufelder:

Aus diesem System der Verzahnung kann schlussendlich ein robustes und effizientes Grundgerüst für den Städtebau generiert werden. Insgesamt entstehen, in die grünen Finger eingebettet, sieben neue Baufelder.

Nutzungsverteilung:

Die Nutzungen gliedern sich wie folgt: Im nördlichen Teil werden Räume der Innovation,

Drei Ausschnitte Gestaltungsplan M 1:500



Pavillone als Rast- und Verweilorte



klar gegliederte Freiräume mit



Überdachungselemente als Schattenspende



Natürliche und helle
Eckwandmaterialien

Die Tektonik des Bergbaus als
Geoteknikparadigma

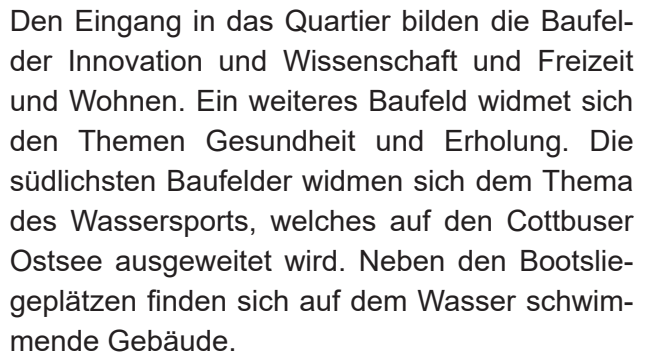
Farbabsetzung in Anlehnung an die
Garteninformation



Asymmetrisches Spiel der Fassade bei den Solitiron



Rhythmisches Spiel der Fassade
Dachflächen bei den Gebäuden



Das Hafenquartier wird primär von zwei verschiedenen Gebäudetypologien geprägt:

- Die extrovertierte Gebäudetypologie gibt die Möglichkeit, öffentlichkeitswirksame Nutzungen besonders zu positionieren und durch eine besondere Gebäudeform, einen Sonderbau, und eine höhere Geschosshöhe auszubilden.

Landmarks:

Die „Landmarks“ finden sich aufgrund der besonderen Gebäudeform, Geschosshöhe und Nutzung als Zukunftsfenster, Aussichtsturm und „point de vue“ (Hotel) zentral am Quartiersplatz. Diese „Landmarks“ dienen sowohl dem von der

Abb. 11: Ausschnitt Gestaltungsplan

Landseite kommenden Fuß- bzw. Individualverkehr, als auch dem Verkehr von der Wasserseite zur übergeordneten Orientierung. Die Seeachse wird bis zum Wasser am Quartiersplatz entlang fortgeführt und mündet im Fähranleger.

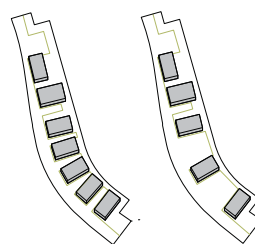
Erschließung:

Der ÖPNV-Verkehr und Individualverkehr hat die Möglichkeit am Eingang des Quartiers zu halten, zu parken und Fahrgäste aussteigen zu lassen. Dies ermöglicht an zentraler Stelle die Verbindung zum Fähranleger. Das Erschließungskonzept des motorisierten Individualverkehrs erschließt rückwärtig das gesamte Hafenquartier und sorgt gleichzeitig für eine Verkehrsberuhigung innerhalb des Hafenquartiers. Fußgänger und Fahrradfahrer haben die Möglichkeit das Quartier über den parallel zur Wasserpromenade entstandenen Quartiersweg zu erleben, der wie eine Perlenkette die unterschiedlichen Baufelder und Plätze miteinander verknüpft.

Die rückwärtige Erschließungsstraße schafft zudem eine zusätzliche Erschließungsmöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer und ermöglicht es ungehindert den Rundweg um den Cottbusser Ostsee fortzusetzen.

Ruhender Verkehr:

Auch der ruhende Verkehr wird intelligent rückwärtig in das Quartier integriert. Tiefgaragen unter den Baufeldern schaffen zusätzliche Stellplatzflächen. Die Fahrradstellplätze sind auf den Grünanlagen organisiert.

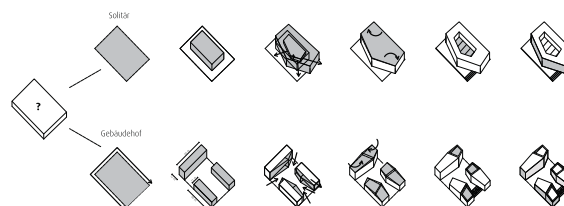


Gestaltungsleitbild der Architektur

Für das Cottbusser Hafenquartier gilt eine Formensprache vorzugeben, die einen Impuls für die Stadt Cottbus und seine Region schafft und in ein national und international wahrnehmbares Hafenquartier verwandelt. Da es wenig Bestandbebauung in der weiteren Umgebung vorzufinden gilt, wird die einseitige Eingliederung geboten an diesem Ort eine signifikante, originäre Formensprache der Gebäude und baulichen Anlagen zu schaffen. Wobei die Freiflächen die Weiterführung der besonderen Kulturlandschaft im Sinne des Farz Pickers sind, orientieren sich die Gestaltungsvorschläge der Material und Formensprache der Gebäude und baulichen Anlagen an dem Ort als vorerst bestehendes Hafenquartier.

1. Vorschritt zur Gestaltung der Baufelder

- Das Grundgerüst gibt ein Wechselspiel zwischen Freiraum und bebautem Raum vor
- Das Grundgerüst bietet aber dennoch Flexibilität, bedarfsgerechte Planung und Anpassung, denn die Anzahl der Baufelder kann bedarfsgerecht angepasst werden. Eine Anpassung ist daher möglich und lässt Planungen zu einem späteren Zeitpunkt zu
- Das Weglassen eines Baufeldes führt automatisch zur Vergrößerung der Grünflächen und damit zu einer intensiveren Freizeitanlage.



2. Vorschritt zur Gebäudetypologie

Vorgabe von zwei unterschiedlichen Gebäudetypen (extrovertiert und introvertiert) mit eigenen Regeln.

Gebäude Typ 1 Solitär (extrovertiert)

- Solitär als identitätsstiftendes Bauelement
- Eine öffentliche Baugrenze / flexible Anordnung auf dem Baufeld möglich
- Grundstücksgröße variabel einsetzbar
- Offener Seitenabschluss
- Ausrichtung bis in die Promenadenachse
- Asymmetrische Fassadengestaltung als Wiedererkennung
- Anordnung als Visualisierungsmöglichkeit
- Geschossigkeit und Höhe ist in Abstimmung mit dem Bedarf individuell anpassbar

Gebäude Typ 2 Gebäudehof (introvertiert)

- Klare Baufeldgröße von 70x50m
- Definition einer dreiseitigen Baufeldlinie zur Einbettung der städtebaulichen Figur
- 3 Gebäude in 10 Metern mit Baufeldgröße von 12m
- Ausrichtung zur Wasserseite möglich
- Fassadengestaltung zur reduzierten Baufeld
- Innenliegende Fassaden als begrenzte Fassaden vorsehen
- Geschossigkeit und Höhen sind vorgegeben



Befestigungsmöglichkeit, zwischen den Gebäuden doppelt auf der Promenade



Vorschlag Promenade Bereich Sockelle



Vorschlag Introvertiert



Vorschlag Solitär



Landschaftsgrünflächen - Bäume + Beete



Sensitiv Introvertiert



Sensitiv Solitär



Abb. 12: Konzeptskizzen

AUSZUG AUS DER BEURTEILUNG DES PREISGERICHTES

Ein kleines Stück Stadt am neuen See. Klar gliedert und unaufgeregt entsteht entlang der Uferkante eine Bebauung, die in ihrer Körnung überzeugen kann. Zwei Gebäudetypologien, der Solitär und das aufgebroschene, zum Wasser orientierte „U“ werden als geeignet angesehen die gewünschten Nutzungen aufzunehmen. Hierbei wird die Nutzungsabfolge von Nord nach Süd mit Zukunftsfenster, Hotel und Veranstaltungszentrum am Platz, gefolgt von Wohnen und im Süden dem Wassersportzentrum einschließlich Hotel und Marina als sinnvoll betrachtet.

Konfliktpotential durch sich störende Nutzungen, insbesondere durch den Tagestourismus erscheint in vertretbarem Rahmen zu bleiben.

Es ergibt sich eine stimmige, angenehm getaktete Silhouette vom Wasser aus und mit dem Hochpunkt Hotel auch ein wichtiger, richtig positionierter Blickpunkt aus Richtung der

Stadt kommend. Die Struktur der Wohnbebauung ermöglicht Seeblick auch aus der zweiten Reihe.

Die grünen Fugen erzeugen qualitätsvollen Abstand, können in der Art ihrer Bespielung jedoch nur teilweise überzeugen. Anzumerken ist, dass das Modell um ca. 1/3 überhöht erscheint - spannenderweise wird das Ergebnis als angemessen und ortsverträglich beurteilt.

Die Bebauung legt sich als ausreichend starkes Band zwischen die von Süden anlaufende Dünenlandschaft und das Seeufer. Dabei wird die zukünftige Topografie im Wesentlichen folgerichtig aus dem Bestand entwickelt. Feine Terrassierungen hinunter zur Wasserkante erzeugen ausreichende Zonierungen und versprechen ein funktionierendes Miteinander von Privatheit und Öffentlichkeit.

Die Uferpromenade gibt dem zu erwartenden Besucherandrang ausreichend Raum und Abstand zu den privaten Nutzungen. Insgesamt wird die

Promenade als noch zu wenig ausdifferenziert beurteilt, kann jedoch in den wesentlichen Setzungen überzeugen: ein Belagswechsel, der die Uferkante signalisiert, ein Vernähen mit Hafenplatz und Fähranleger sowie eine deutliche Aufweitung im Norden als Veranstaltungsfläche.

Die überörtlichen Verbindungen werden positiv bewertet: Aus der Seeachse ergibt sich eine grundsätzlich erst einmal gut funktionierende Abfolge mit Hafenplatz und Fähranleger. Die Einbindung des Aussichtsturms, als Endpunkt der Bundesstraßenüberspannenden Brücke und eine Fuß- und Radwegeverbindung nach Merzdorf sind gelungen.

Die verkehrlichen Anforderungen sind im Wesentlichen erfüllt, wenn auch z. T. nur angedeutet dargestellt, wie beispielsweise der Anschluss der internen Erschließungsstraße an die B168. Über diese rückwärtige Erschließungsstraße sind die Tiefgaragen und gebäudebezogenen Besucherstellplätze erreichbar. Im Weiteren wäre unbedingt darauf zu

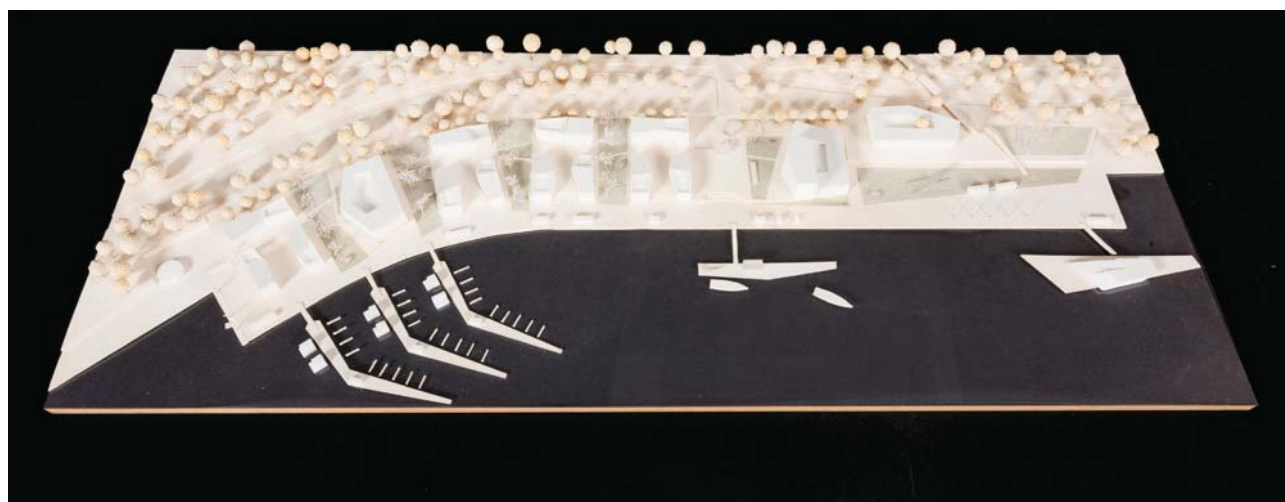


Abb. 13: Modellfoto

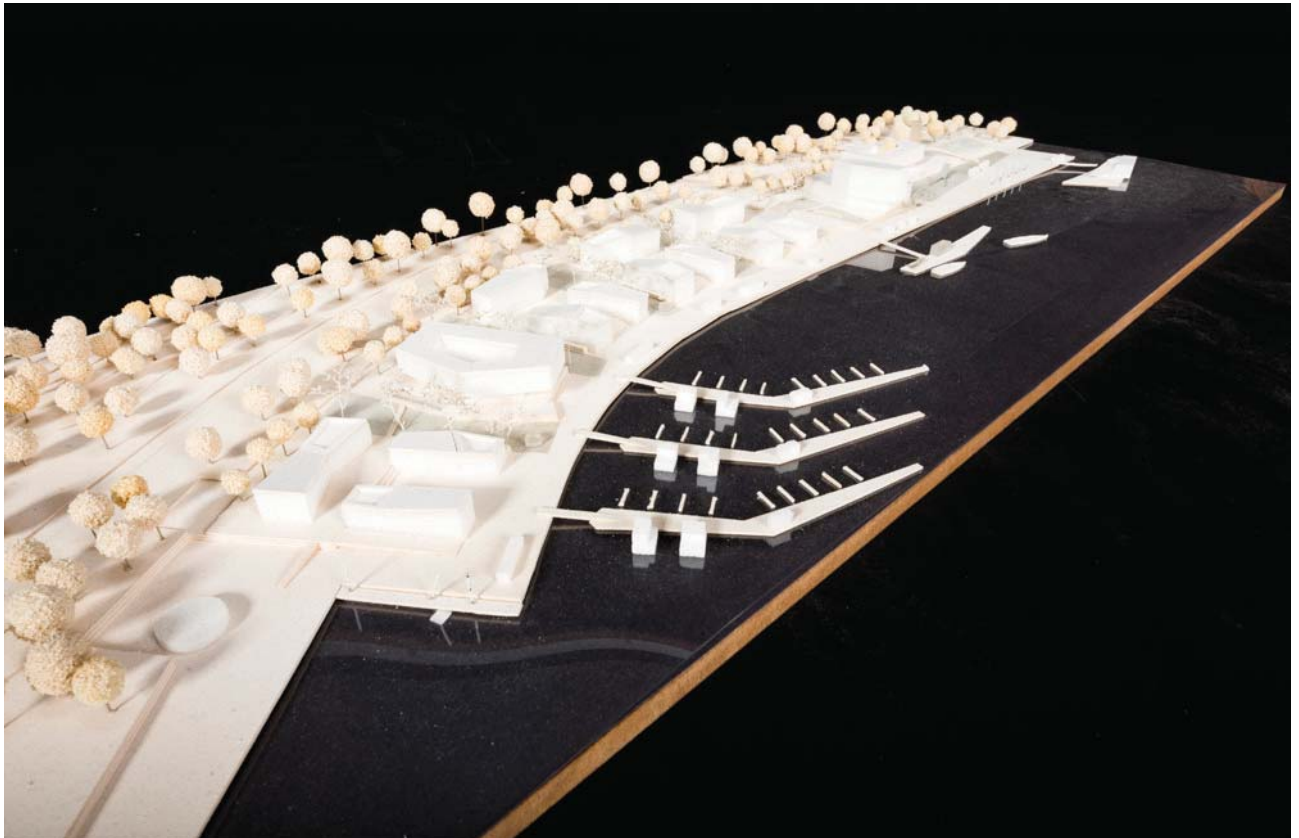


Abb. 14: Modellfoto

achten, dass sich hier kein monofunktionaler Verkehrsraum entwickelt. Eine Flächenausweisung für die allgemeinen Besucherstellplätze des neuen Hafenquartiers fehlt.

Die Vorschläge zum Energiekonzept und nachhaltigen Bauen gehen über Standardlösungen nicht hinaus.

Die großen Qualitäten im Konzept und der Grundstruktur können noch nicht in die tieferen Maßstabsebenen überführt werden. So taugt der Hafenplatz in der angebotenen Gestalt leider nicht als vielversprechendes, attraktives Entree. Erste Einblicke in die Leitdetails, insbesondere des Freiraums, fallen deutlich in der Qualität ab.

Die Arbeit stellt einen wertvollen, wenn auch nicht sehr un-

konventionellen Diskussionsbeitrag dar. Eine qualitätsvolle Entwicklung scheint auf Basis

dieses Konzeptes sukzessiv über einen langen Entwicklungszeitraum gewährleistetbar.



Abb. 15: Modellfoto

2. Preis

ISSSresearch & architecture

Wilhelmine-Gemberg-Weg 14, 10179 Berlin

Studio RW Landschaftsarchitektur

Fürbringerstr. 20a, 10961 Berlin



LAGEPLAN 1_1000



Abb. 16: Lageplan und Ansicht

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Vision und Konzept

Das neue Stadtquartier am Ostseehafen in Cottbus ist ein Pionierprojekt zur aktiven Gestaltung der Energiewende auf mehreren Ebenen mit außergewöhnlicher Strahlkraft.

Der Cottbuser Ostsee ist als gefluteter Tagebau die räumliche Manifestation einer vergangenen Energiepolitik. Die Gestaltung der Energiewende hin zu vielschichtigen nachhaltigen Kreisläufen als zentrales Entwurfsthema ergibt sich somit ganz selbstverständlich aus der Geschichte des Ortes.

Das Thema ENERGIE verbindet sich an dieser Stelle mit den drei zentralen Inhalten BILDUNG - ALLTAG - TOURISMUS und adressiert Nutzer*innen auf lokaler, regionaler und internationaler Ebene. So wird ein Ort geschaffen an dem sich unterschiedliche Nutzungen in einer robusten räumlichen Struktur überlagern und sich

flexibel in der Zukunft entfalten können.

Bildung:

Die Gesamtheit des energetisch autarken Hafenquartiers ist Zukunftsfenster und das Forschungszentrum eine wichtige Anlaufstelle darin für Schulen und Bildungseinrichtungen. Darüber hinaus ist es ein Netzwerkknoten in der internationalen Forschungslandschaft zur Energiewende.

Alltag:

Es wird ein vielfältiges Sport- und Freizeitangebot für die lokale Bevölkerung der Stadt und der unmittelbaren Umgebung geschaffen, sich sportlich zu betätigen und sich das neue Stadtquartier am Hafen als alltäglichen Bestandteil der Stadt anzueignen.

Tourismus:

Der Stadthafen ist ein starker touristischer Magnet für Cottbuser*innen, Bewohner*innen der Region und darüber hinaus. Mit dem Hafenquartier entsteht die nötige Infrastruktur, dieses Potential optimal nutzen zu können.

ENTWICKLUNGSPHASEN

Phase 1 - Sofort - Energiewald und bestehender Wald:

Der Zeitraum bis und während der Flutung des Ostsees bietet die Chance, sofort mit den ersten Schritten des Projektes zu beginnen und die Fläche des zukünftigen Hafenquartiers mit einem Energiewald zu bepflanzen. Auf diese Art und Weise wird die Energiewende erleb- und sichtbar gemacht. Das Kraftwerk selbst wird als Boulderpark zu einem integralen Bestandteil des neuen Stadtquartiers.

Phase 2 - Promenade, Aktivflächen und Erschließung:

Mit der Hafenpromenade entlang der Kaimauer werden vielfältig nutzbare Aktivflächen geschaffen, die der lokalen Bevölkerung neben einer großen Freizeitqualität auch die Möglichkeit bieten, eine alltägliche Beziehung zu ihrem neuen gerade entstehenden See aufzubauen und sich so diesen neuen Bestandteil ihrer Stadt anzueignen. Diese Aktivflächen bilden räumliche Taschen innerhalb des Energiewaldes,

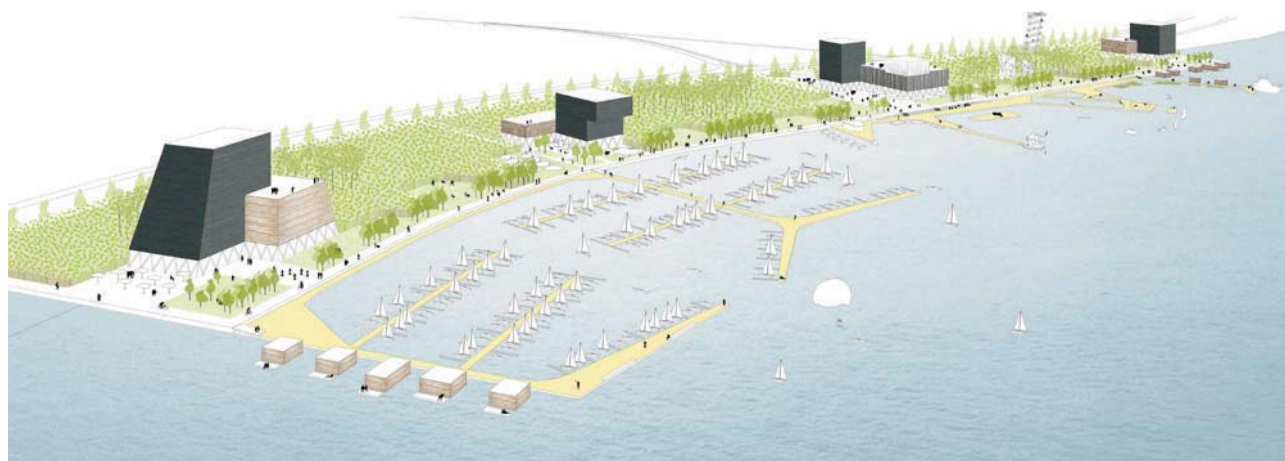


Abb. 17: Visualisierung

PHASE 1 - SOFORT ENERGIEWALD BESTEHENDER WALD



Der Zeitraum bis und während der Flutung des Ostsees bietet die Chance, sofort mit den ersten Schritten des Projektes zu beginnen und die Fläche des zukünftigen Hafenquartiers mit einem Energiewald zu bepflanzen. Auf diese Art und Weise wird die Energiewald erleb- und sichtbar gemacht. Das Kraftwerk selbst wird als Boulderpark zu einem integralen Bestandteil des neuen Stadtquartiers.

PHASE 2 PROMENADE AKTIVFLÄCHEN ERSCHLIESSUNG



Mit der Hafenpromenade entlang der Kaikauer werden vielfältig nutzbare Aktivflächen geschaffen, die der lokalen Bevölkerung neben einer großen Freizeitqualität auch die Möglichkeit bieten, eine alltägliche Beziehung zu ihrem neuen gerade entstehenden See aufzubauen und sich so diesen neuen Bestandteil ihrer Stadt anzueignen. Diese Aktivflächen bilden räumliche Taschen innerhalb des Energiewaldes, welcher die Hafenpromenade begleitet und räumlich Rückhalt gibt. Durch die Vielfalt der ganzjährig möglichen Aktivitäten ist das Hafenquartier ein echtes Highlight am Rundweg des Ostsees.

PHASE 3 HAFEN WASSERLANDSCHAFT ERSTE BAUSTEINE



Die Uferpromenade wird durch die Aktivflächen und die Gebäude-Bausteine bespielt. Durch dieses Wechselspiel ist ihre Lebendigkeit und Attraktivität nicht von einzelnen Elementen des Projektes abhängig und kann als eigenständiges räumliches Element mit hoher Aufenthaltsqualität bestehen. Über die Aktivflächen auf dem Land hinaus werden vielfältige Angebote auf dem Wasser geschaffen. Diese stehen jeweils in Verbindung mit den funktionalen Schwerpunkten der einzelnen Bausteine, funktionieren aber auch unabhängig von diesen als öffentlicher Raum am und auf dem Wasser. Die Erlebbarkeit des Wassers wird so auf unterschiedliche Weisen möglich und bietet eine Vielzahl von Aktivitäten, die diesen Ort ganzjährig für Jung und Alt attraktiv machen.

PHASE 4 WEITERE BAUSTEINE



Einhergehend mit der voranschreitenden Flutung des Sees werden die vier Hafenbausteine entwickelt, welche jeweils einen eigenen thematischen Schwerpunkt haben. Durch einen hybriden Nutzungsmix funktioniert jeder Baustein jedoch auch für sich und kann aktivierend in sein Umfeld hinein wirken. So bilden das Forschungszentrum, das Sportzentrum, der Hafen und das Hotel in ihrem Zusammenspiel als autarkes und nachhaltiges Stadtquartier das „Zukunftsfenster“ einer aktiv gestalteten Energiewald.

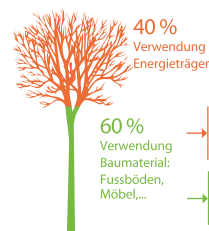
ENERGIEKONZEPT & NACHHALTIGKEIT

Die punktuelle Konzentration der Bausteine auf die vier Bausteine hat einen geringen Flächenverbrauch zur Folge und erlaubt einen geringen Versiegelungsgrad auf dem gesamten Areal. Durch eine gute ÖPNV Anbindung und die gute Erreichbarkeit des Hafenquartiers per Fahrrad vom Stadtzentrum aus wird auf großflächige Stellplatzanlagen verzichtet. Eine notwendige Anzahl an Stellplätzen ist den einzelnen Bausteinen zugeordnet, um optimale Funktionsabläufe zu gewährleisten und den Bewohner*innen die nötigen Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Angebote zum Aufladen von E-Bikes, Fahrradverleih für Rundfahrten am See und eine optimale Anbindung der diesbezüglichen Infrastruktur bis ins Stadtzentrum ermöglichen die zukunftsweisende Ausrichtung des Hafenquartiers als autarken Stadtteil.

Die Energiepflanzen des Energiewaldes binden CO₂, sind nachwachsender Rohstoff für das neue Pyrolyse Kraftwerk und produzieren so dreifachen Mehrwert für das zukünftige Hafenquartier.

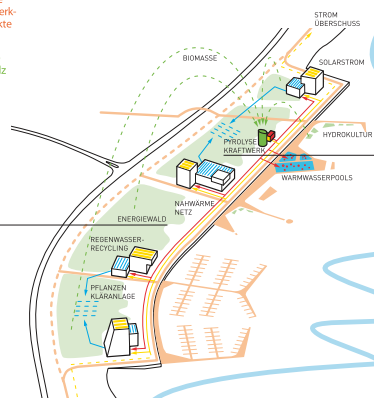
- Es wird ein lokales Nahwärmenetz geschaffen, das der Beheizung der zukünftigen Bebauung dient und weitere Plug-In Möglichkeiten vorsieht.
- Es wird lokal Strom produziert, der direkt vor Ort genutzt bzw. bei Überschuss in das allgemeine Netz eingespeist werden kann.
- Im Pyrolyse Kraftwerk wird Pflanzenkohle erzeugt, die als Fassadenmaterial weiterverarbeitet werden kann (www.madeofair.com). Dadurch wird ein direkter Link in die Zukunft des Quartiers hergestellt und auf die Geschichte des Ortes verwiesen.

ENERGIEWALD



RESSOURCENKREISLAUF

Das gesamte Stadtquartier ist als energieautarker Kreislauf konzipiert. Der Energiewald bildet die nachwachsende Ressource für das Pyrolyse-Kraftwerk vor Ort. Dieses speist ein lokales Nahwärmenetz für das Hafenquartier und produziert Strom. Ein Anschluss ans allgemeine Stromnetz dient darüber hinaus dazu, etwaige Überschüsse einspeisen zu können. Die einzelnen Bausteine tragen als Energie Plus Häuser zusätzlich dazu bei. Aktives Wasserrecycling sowie Regenwasser-Speicherung und -Nutzung sind integraler Bestandteil der Gebäudekonzeption. Brauchwasser, das dem Wertungskreislauf nicht mehr zugeführt werden kann, wird lokal in natürlichen Pflanzenkläranlagen gereinigt und kann danach versickert werden.



MULTIPLE ENERGIE PRODUKTE

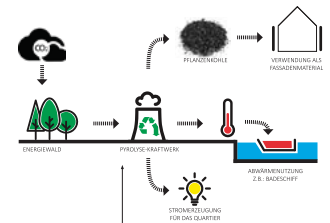


Abb. 18: Konzeptskizzen

welcher die Hafenpromenade begleitet und räumlich Rückhalt gibt. Durch die Vielfalt der ganzjährig möglichen Aktivitäten ist das Hafenquartier ein echtes Highlight am Rundweg des Ostsees.

Phase 3 - Hafen, Wasserlandschaft und erste Bausteine:

Die Uferpromenade wird durch die Aktivflächen und die Gebäude-Bausteine bespielt. Durch dieses Wechselspiel ist ihre Lebendigkeit und At-

traktivität nicht von einzelnen Elementen des Projektes abhängig und kann als eigenständiges räumliches Element mit hoher Aufenthaltsqualität bestehen.

Über die Aktivflächen auf dem Land hinaus werden vielfältige Angebote auf dem Wasser geschaffen. Diese stehen jeweils in Verbindung mit den funktionalen Schwerpunkten der einzelnen Bausteine, funktionieren aber auch unabhängig von diesen als öffentlicher Raum

am und auf dem Wasser. Die Erlebbarkeit des Wassers wird so auf unterschiedliche Weisen möglich und bietet eine Vielzahl von Aktivitäten, die diesen Ort ganzjährig für Jung und Alt attraktiv machen.

Phase 4 - Weitere Bausteine:

Einhergehend mit der voranschreitenden Flutung des Sees werden die vier Hafenbausteine entwickelt, welche jeweils einen eigenen thematischen Schwerpunkt haben. Durch einen hybriden Nut-

zungsmix funktioniert jeder Baustein jedoch auch für sich und kann aktivierend in sein Umfeld hinein wirken. So bilden das Forschungszentrum, das Sportzentrum, der Hafen und das Hotel in ihrem Zusammenspiel als autarkes und nachhaltiges Stadtquartier das „Zukunftsfenster“ einer aktiv gestalteten Energiewende.

Nutzungsschwerpunkte

Bildung - Forschungszentrum:

Das Forschungszentrum bildet eine Anlaufstelle zum Thema nachhaltige Energien für Schulen und Bildungseinrichtungen in der Region.

Darüber hinaus bildet es eine Schnittstelle des gesamten Pionierprojekts zur BTU Cottbus mit dem Forschungsschwerpunkt Smart Capital Region und darauf aufbauend zu internationalen Forschungsnetzwerken. Studentisches Wohnen und damit verbundene Nutzungen beleben das Norddeck der Promenade ganzjährig.

Alltag - Sport und Gesundheit:

Direkt am zentral gelegenen Quartierseingang befindet sich das Sport- und Gesundheitszentrum im Hafenquartier. Dies beinhaltet ganzjährige Sport-, Fitness- und Gesundheitsangebote für alle Cottbuser*innen und macht das Hafenquartier somit zu einem alltäglichen Bestandteil des städtischen Lebens.

Neben den Sportnutzungen befinden sich an dieser Stelle auch Gastronomie und Einzelhandelsflächen, um von Synergieeffekten dieser Nutzungen zu profitieren. Wohnungen ergänzen den Nutzungsmix im Baustein und beleben den Ort dauerhaft. Ganz selbstverständlicher Teil dieses zentralen Bausteins ist auch das Zukunftsfenster, von dem aus man das gesamte Pionierprojekt und den Hafen überblickt. Dieses bietet Raum für Ausstellungen und Veranstaltungen und funktioniert zudem als Infozentrum für das neue Stadtquartier. Eine vielfältig nutzbare, schwimmende

Landschaft mit Stegen, Sonnendecks, Sitzstufen, beheiztem Schwimmbecken und vielem mehr macht diesen Baustein ganzjährig zu einem Anziehungspunkt für Jung und Alt.

Tourismus - Stadthafen und Hotel:

Der neue Stadthafen besitzt nicht nur ein touristisches Potential, sondern verschafft dem neuen Stadtquartier am Wasser natürlich auch ein besonderes und neues Flair. Neben den Nutzungen des Hafens, des Einzelhandels und der Gastronomie wird auch in diesem Baustein gewohnt, was wiederum zu einer ganzjährigen Belebung beiträgt.

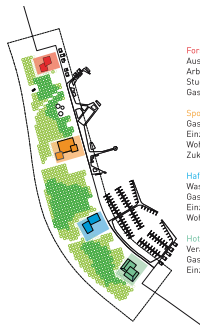
Die den Hafen betreffenden Nutzungen im Inneren des Bausteins stehen in engem funktionalen Zusammenhang mit den entsprechenden Flächen im Freiraum. Der Hafen bietet nicht nur einen weiteren erlebbaren Zugang zum Wasser sondern bietet ganzjährige Aufenthaltsqualitäten.



Abb. 19: Visualisierung

NUTZUNGSSCHWERPUNKTE BILDUNG FORSCHUNGSZENTRUM

Das Forschungszentrum bildet eine Anlaufstelle zum Thema nachhaltige Energien für Schulen und Bildungseinrichtungen in der Region. Darüber hinaus bildet es eine Schnittstelle des gesamten Pionierprojekts zur BTU Cottbus mit dem Forschungsschwerpunkt Smart Capital Region und darauf aufbauend zu internationalen Forschungsnetzwerken. Studentisches Wohnen und damit verbundene Nutzungen beleben das Norddeck der Promenade ganzjährig.



Forschungszentrum
Ausstellung
Arbeiten
Studentenwohnen
Gastronomie

Sport und Gesundheit
Einzelhandel
Wohnen
Zukunftsfenster

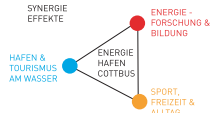
Hafenutzungen
Wassersportbereich
Gastronomie
Einzelhandel
Wohnen

Hotel
Veranstaltungen &
Gastronomie
Einzelhandel

ALLTAG SPORT UND GESUNDHEIT

Direkt am zentral gelegenen Quartierseingang befindet sich das Sport- und Gesundheitszentrum im Hafenquartier. Dies beinhaltet ganzjährige Sport-, Fitness- und Gesundheitsangebote für alle Cottbuser*innen und macht das Hafenquartier somit zu einem alltäglichen Bestandteil des städtischen Lebens. Neben den Sportnutzungen befinden sich an dieser Stelle auch Gastronomie und Einzelhandelsflächen, um von Synergieeffekten dieser Nutzungen zu profitieren. Wohnungen ergänzen den Nutzungsmix im Baustein und beleben den Ort dauerhaft. Ganz selbstverständlicher Teil dieses zentralen Bausteins ist auch das Zukunftsfenster, von dem aus man das gesamte Pionierprojekt und den Hafen überblickt. Dieses bietet Raum für Ausstellungen und Veranstaltungen und funktioniert zudem als Infozentrum für das neue Stadtquartier. Eine vielfältig nutzbare, schwimmende Landschaft mit Stegen, Sonnendecks, Sitzstufen, beheiztem Schwimmbecken und vielem mehr macht diesen Baustein ganzjährig zu einem Anziehungspunkt für Jung und Alt.

NUTZER*INNEN EBENEN



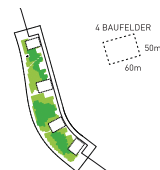
TOURISMUS STADTHAFEN UND HOTEL

Der neue Stadthafen besitzt nicht nur ein touristisches Potential, sondern verschafft dem neuen Stadtquartier am Wasser natürlich auch ein besonderes und neues Flair. Neben den Nutzungen des Hafens, des Einzelhandels und der Gastronomie wird auch in diesem Baustein gewohnt, was wiederum zu einer ganzjährigen Belebung beiträgt. Die den Hafen betreffenden Nutzungen im Inneren des Bausteins stehen in engem funktionalen Zusammenhang mit den entsprechenden Flächen im Freiraum. Der Hafen bietet nicht nur einen weiteren erlebbaren Zugang zum Wasser sondern bietet ganzjährige Aufenthaltsqualitäten.

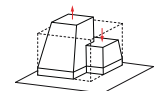
Das Hotel am Südeck der Promenade bildet den räumlichen Abschluss des Hafenquartiers. Der Hotelstandort am Hafen bietet nicht nur einen ansprechenden Rahmen für Gäste aus der gesamten Region, sondern eignet sich auch optimal als Standort für Tagungen und Veranstaltungen in Verbindung mit dem Baustein Forschung direkt im energieautarken Pionierprojekt. Die Hotelgastronomie belebt den südlichen Abschluss der Promenade und nutzt den Synergieeffekt mit dem Hafen.

GESTALTUNGSLEITBILD

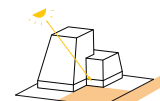
Die vier hybriden Bausteine am Hafen prägen die Ansicht des neuen Stadtquartiers am See, bilden ein zusammengehöriges Ensemble und funktionieren auch unabhängig voneinander. Durch ihre städtebauliche Positionierung bespielen sie die gesamte Länge der Hafenpromenade und setzen daran klare Akzente. Die Nutzungsverteilung erfolgt in Schwerpunkten, ohne jedoch monofunktionale Strukturen zu schaffen. Durch die verschiedenen Nutzungsschwerpunkte der einzelnen Bausteine wird die Hafenpromenade abwechslungsreich bespielt. Für die einzelnen Bausteine bestehen einfache und räumlich wirksame Grundregeln der Gestaltung.



• Vier Baufelder entlang der Hafenpromenade bilden das robuste und flexible städtebauliche Gerüst des Hafenquartiers.



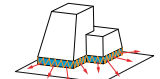
• Die Verteilung der Baumassen erfolgt in gegliederten Volumen, die sich in der Höhe differenzieren.



• Jeder Baustein bildet einen im Süden gelegenen Platz aus, der durch die volumetrische Gliederung definiert wird und sich zur Hafenpromenade hin orientiert.



• Jeder Baustein wird als Plus Energie Haus konzipiert, deckt an das Nahwärmenetz an, betreibt aktives Wasserrecycling und nutzt die lokalen pflanzlichen Kläranlagen.



• Die Erdgeschossebenen beinhalten öffentliche bzw. den Freiraum aktivierende Funktionen. Die einheitliche Gestaltung der transparenten Erdgeschossebenen verweist mit den sichtbaren Diagonalstreifen auf die industrielle Geschichte des Ortes, während die darüber liegenden Geschosse innerhalb des Farb- und Materialkanons frei gestaltet werden können.



• Die vorrangigen Fassadenmaterialien bilden eine Referenz zur Geschichte des Ortes, zum Beispiel durch den Einsatz von...



Abb. 20: Ausschnitt Gestaltungsplan öffentlicher Platz / Konzeptskizzen

Das Hotel am Südeck der Promenade bildet den räumlichen Abschluss des Hafenquartiers. Der Hotelstandort am Hafen bietet nicht nur einen ansprechenden Rahmen für Gäste aus der gesamten Region, sondern eignet sich auch optimal als Standort für Tagungen und Veranstaltungen in Verbindung mit dem Baustein Forschung direkt im energieautarken Pionierprojekt.

Die Hotelgastronomie belebt den südlichen Abschluss der Promenade und nutzt den Synergieeffekt mit dem Hafen.

Gestaltungsleitbild

Die vier hybriden Bausteine am Hafen prägen die Ansicht des neuen Stadtquartiers am See, bilden ein zusammengehöriges Ensemble und funktionieren auch unabhängig voneinander. Durch ihre städtebauliche Positionierung bespielen sie die gesamte Länge der Hafenpromenade und setzen daran klare Akzente.

Die Nutzungsverteilung erfolgt in Schwerpunkten, ohne jedoch monofunktionale Strukturen zu schaffen. Durch die verschiedenen Nutzungsschwerpunk-

te der einzelnen Bausteine wird die Hafenpromenade abwechslungsreich bespielt. Für die einzelnen Bausteine bestehen einfache und räumlich wirksame Grundregeln der Gestaltung.

- Vier Baufelder entlang der Hafenpromenade bilden das robuste und flexible städtebauliche Gerüst des Hafenquartiers.
- Die Verteilung der Baumassen erfolgt in gegliederten Volumen, die sich in der Höhe differenzieren.
- Jeder Baustein bildet einen im Süden gelegenen Platz

aus, der durch die volumetrische Gliederung definiert wird und sich zur Hafenpromenade hin orientiert.

- Jeder Baustein wird als Plus Energie Haus konzipiert, dockt an das Nahwärmenetz an, betreibt aktives Wassercycling und nutzt die lokalen pflanzlichen Kläranlagen.
- Die Erdgeschoßzonen beinhalten öffentliche bzw. den Freiraum aktivierende Funktionen. Die einheitliche Gestaltung der transparenten Erdgeschoßfassaden verweist mit den sichtbaren Diagonalstreben auf die industrielle Geschichte des Ortes, während die darüber liegenden Geschosse innerhalb des Farb- und Materialkanons frei gestaltet werden

können

- Die vorrangigen Fassadenmaterialien bilden eine Referenz zur Geschichte des Ortes, zum Beispiel durch den Einsatz von Pflanzenkohle-Fassadenelementen oder einer Farbgebung, die sich am Farbspektrum des Tagebaus orientiert.

Energiekonzept und Nachhaltigkeit:

Die punktuelle Konzentration der Baumassen auf die vier Bausteine hat einen geringen Flächenverbrauch zur Folge und erlaubt einen geringen Versiegelungsgrad auf dem gesamten Areal. Durch eine gute ÖPNV Anbindung und die gute Erreichbarkeit des Hafenquartiers per Fahrrad vom

Stadtzentrum aus wird auf großflächige Stellplatzanlagen verzichtet. Eine notwendige Anzahl an Stellplätzen ist den einzelnen Bausteinen zugeordnet, um optimale Funktionsabläufe zu gewährleisten und den Bewohner*innen die nötigen Stellplätze zur Verfügung zu stellen.

Angebote zum Aufladen von E-Bikes, Fahrradverleih für Rundfahrten am See und eine optimale Anbindung der diesbezüglichen Infrastruktur bis ins Stadtzentrum ermöglichen die zukunftsweisende Ausrichtung des Hafenquartiers als autoarmen Stadtteil.

- Die Energiepflanzen des Energiewaldes binden CO₂, sind nachwachsender Rohstoff für das neue Pyrolyse Kraftwerk und produzieren so dreifachen Mehrwert für das zukünftige Hafenquartier.
- Es wird lokal Strom produziert, der direkt vor Ort genutzt bzw. bei Überschuss in das allgemeine Netz eingespeist werden kann.
- Im Pyrolyse Kraftwerk wird Pflanzenkohle erzeugt, die als Fassadenmaterial weiterverarbeitet werden kann (www.madeofair.com). Dadurch wird ein direkter Link in die Zukunft des Quartiers hergestellt und auf die Geschichte des Ortes verwiesen.



Abb. 21: Modellfoto

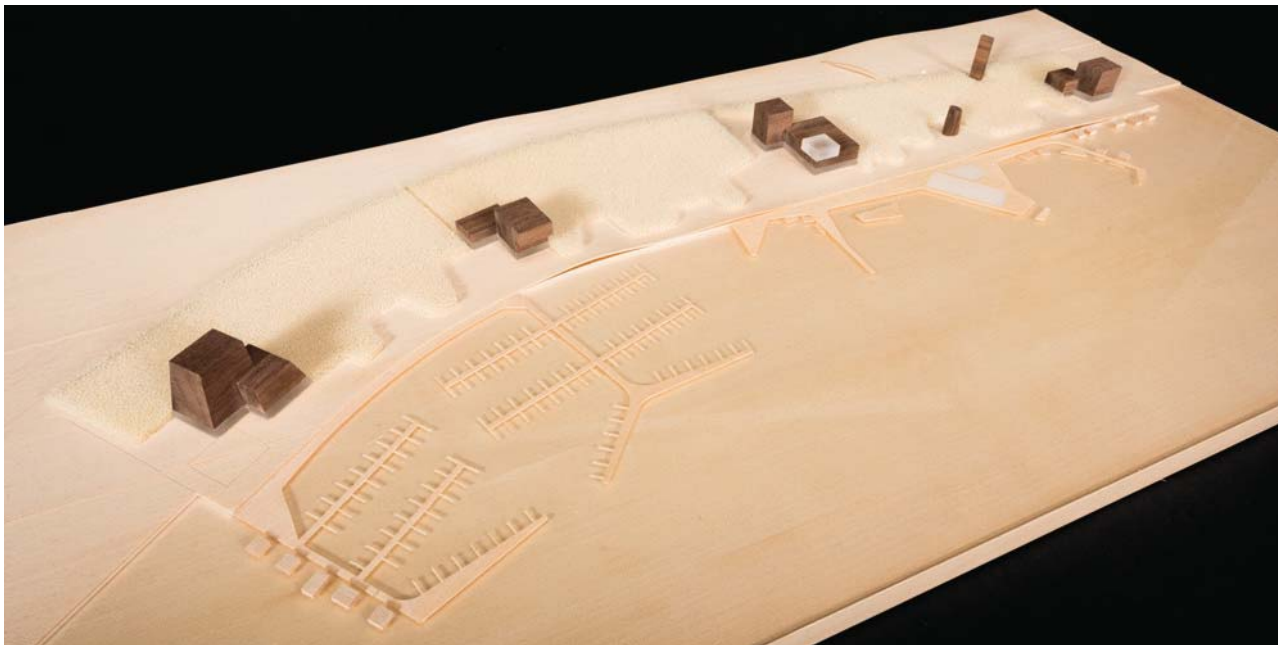


Abb. 22: Modellfoto

AUSZUG AUS DER BEURTEILUNG DES PREISGERICHTES

Die Arbeit ist in vier Phasen unterteilt:

- 1. Energiewald,
- 2. Promenade und Aktivflächen,
- 3. Hafen und Wasserlandschaft,
- 4. weitere Bausteine.

Der Entwurf ist ungewöhnlich und spektakulär. Entlang einer gut ausgebauten Promenade wird sehr früh ein so genannter „Energiewald“ angelegt, in welchen sich später große Solitäre hineinschieben. Vorher sind Freizeitangebote auf dem Wasser und auch an der Promenade, eingefügt in den Energiewald, vorgesehen.

Die bis zu 12-geschossigen Solitäre markieren einen ungewöhnlichen, neuen, für die Zukunft von Cottbus stehenden Ort. Gleichzeitig sollen mit ihrem Habitus die Braunkohlegeschichte des Ortes und die Dimension des landschaftlichen

Eingriffs verdeutlicht werden. Auch mit den Funktionen der 4 vorgesehenen Solitäre soll das Image von Cottbus hinsichtlich einer Stadt der Wissenschaft, des (Wasser-)Tourismus, des Sports und des Wandels von einer festen zu einer regenerativen Energiekompetenz zum Ausdruck kommen. Die Erschließung erfolgt über eine Parallelstraße zur Bundesstraße.

Der Anschluss dieser Erschließungsstraße an den Knotenpunkt mit der B 168 ist zu überarbeiten. Für den Besucherverkehr sind keine Stellplätze vorgesehen. Die Führung des Radweges entweder über die Promenade oder über die Parallelstraße zur Bundesstraße ist nicht definiert. Der Entwurf und das Energiekonzept sind innovativ, aber funktionell und wirtschaftlich unsicher.

Es ist zu überprüfen, ob der Energiewald den Energiebedarf decken kann. Eine Beson-

derheit des Entwurfs ist die extreme Stapelung der Nutzfläche und der dadurch gewonnene großzügige Freiraum. Allerdings wurden die durch die Solitäre initiierte städtebauliche Entwicklung sowie die Qualität der Freiräume als Erholungsgebiet kontrovers diskutiert.

Der Entwurf steht und fällt mit einer gut ausgeformten und auch alleine wirksamen Promenade, die das Gerüst (bzw. die „Perlenschnur“) des Entwurfs bildet. Die daran aufgefädelt Solitäre (die „Perlen“) können allerdings nur mit einer hervorragenden Architektur zu der vorgesehenen positiven Wirkung von sich ergänzenden Landmarken führen.

Damit ist die große Chance, aber auch das große Risiko dieses Entwurfs beschrieben.

3. Preis

QuerfeldEins - Landschaft | Städtebau | Architektur
Bautzner Straße 21, 01099 Dresden



Abb. 23: Lageplan



Abb. 24: Visualisierung

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

„Weiße Kante“ Cottbus

Mit dem Hafenquartier schließt die Stadt Cottbus, als eine der wenigen Großstädte Deutschlands, an einen Binnensee in der Größenordnung des Ostsees an. Damit entsteht nach langen Jahren des Landschafts- und Strukturwandels ein gewaltiges Potential für eine Neuausrichtung der gesamten Region. Das Hafenquartier als urbaner Ort am Ufer hat dabei eine Schlüsselfunktion. Es bringt die Stadt an den neu entstehenden Ostsee heran.

Städtebauliches Konzept, Nutzungen:

Das Konzept greift den Gedanken urbaner Qualitäten am Wasser auf. Auf direktem Wege vernetzt sich das Hafenquartier über die Seeachse Cottbus mit der Cottbusser Innenstadt.

Die Achse teilt sich kurz vor dem Quartier in zwei Teile. Die direkte Verbindung entlang der ehemaligen Bahntrasse trifft im Norden des Quartiers auf die Aussichtsbastion mit dem Merzdorfer Aussichtsturm. Der südliche Abzweig der Achse trifft über die B168 auf den neuen zentralen Bereich des Quartiers am Wasser.

Hier entsteht ein zentraler Platz als urbaner Raum. Dieser verbindet über die das Ufer begleitende Promenade die ausgestalteten Übergänge in die Landschaft. Der Platz ist umstanden von dreigeschossigen Baukörpern, die überwiegend mischgenutzt sind. In den offenen Erdgeschossen befinden sich zentrale Nutzungen. Restaurants, Dienstleistungen, kleine Läden und Veranstaltungsbereiche beleben den Ort. Entlang der Promenade wird eine klare Kante aus dreigeschossigen Zeilen, senkrecht zum Wasser

angeordnet. Nördlich des Platzes schließt eine Hotelanlage, die sich zum Wasser hin öffnet, an. Im Süden entsteht im gleichen Duktus ein Stadtfeld aus, teils wohn- teils ferienwohngenutzten Gebäuden.

Die eingeschossigen Pavillons zwischen den Zeilen nehmen weitere gastronomische und gewerbliche Nutzungen auf. Im rückwärtigen Bereich des Stadtfeldes werden freistehende, drei- bis viergeschossige Stadtvillen angeordnet.

Die Dimensionierung der Baufelder lässt Raum für Flexibilität und damit einer bedarfsgerechten und nachfrageorientierten Bebauung. Das Quartier lässt sich in Teilbereichen realisieren. Weiter südlich entlang der Promenade entsteht das eigentliche Hafengelände.

Das Stadtfeld dreht sich leicht entlang der Richtung der Pro-

menade ein. So entsteht ein kleiner aufgeweiteter Platzbereich entlang des Ufers, als Auftakt zum Hafenbereich.

200 Bootsliègeplätze lagern vor den beiden Baukörpern des Sport- und Gesundheitszentrums. In den beiden dreigeschossigen Baukörpern befinden sich die Bereiche für den Wassersport und die zugehörigen Gesundheits- und Dienstleistungseinrichtungen in erforderlicher Größe. Im südlichen Übergang zur Landschaft gliedert sich die Slipanlage ein. In Verlängerung des zentralen Platzes entsteht auf dem

Wasser als neues Wahrzeichen das Zukunftsfenster - die „Lausitz-Stege“. Der zweigeschossige Baukörper entwickelt sich als aufsteigendes Stegelement in den See und bietet neben den baulichen Nutzungen im Zusammenhang mit der Forschungs- und Kulturlandschaft Cottbus einen weiteren Ausblick auf den Ostsee und entlang der Promenade.

Daneben bietet der Steg die Möglichkeit additiv in schwimmenden Inseln innovative Konzepte der Energiegewinnung bzw. das Forschungsfeld der

Zukunftstechnologien zu testen und zu präsentieren.

Aus den beiden Stadtfeldern entsteht eine klar definierte Kante entlang der Promenade und mit den anliegenden Plätzen ein urbaner Ort am Wasser. Die klare Struktur vermittelt neben dem Ankommen der Stadt am Ostsee, insbesondere in ihrer Gestaltung und Durchlässigkeit in den oberen Geschossen auch die Leichtigkeit historischer Bäder- und Hafenarchitektur.

Ein gestalterisch aufgelockerter, geöffneter Sockelbereich



Abb. 25: Gestaltungsplan

Weißer Kante


Abb. 26: Visualisierung

aus filigranen Kolonnaden unterstützt den Eindruck.

Helle regionale Materialien wie beispielsweise weißer Klinker in den Fassaden unterstützen das Konzept aus klarer städtebaulicher Figur und Leichtigkeit in der Gestaltung.

Erschließungskonzept:

Ausgehend vom Anschlusspunkt an die Bundesstraße entsteht parallel eine Planstraße im Rücken des Quartiers. Von dort verzweigen verkehrsberuhigte Straßen an die jeweiligen Baufelder. Die Promenade bleibt weitestgehend frei von motorisiertem Individualverkehr.

Parkiert wird auf den Parzellen und entlang der Straßen. Für die Hotel und Hafenanlage stehen Stellplätze im rückwärtigen Freiraumbereich entlang der Planstraße zur Verfügung. Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte, Elektromobilität, Carsha-

ring und ÖPNV sollen bewusst bevorzugt werden. Zwei Haltepunkte für Busse werden vorgesehen, am südlichen Ende der verkehrsberuhigten Straße entsteht eine Wendemöglichkeit für Busse. E-Tankstellen, verknüpft mit den energetischen Gewinnen aus dem Quartier, unterstützen das Konzept.

Ein feingliedriges Wegesystem für den Fußgänger- und Radverkehr, auch abseits der motorisierten Verkehrswege sorgen neben der Reduzierung von Lärm auch für ein ausgeglichenes Quartiersklima. Die Promenade als übergeordneter Fußgängerbereich erschließt jedes Gebäude im Gebiet.

Freiraumplanerisches Konzept:

Ein System hochwertiger Freiräume unterschiedlicher Typologien bildet das Gerüst des Hafenquartiers. Prägendstes Element ist die langgestreckte Promenade am Ostsee. Groß-

formatige, helle Ort betonplatten schaffen hier einen ruhigen Untergrund. Ein rhythmisches Muster aus Pflanzflächen, Spielbereichen und Klinkerbändern, zonierte die Promenade und schafft Raum und Angebote für alle Altersgruppen. Holzliegen bieten großzügige Sitz- und Liegeflächen, darüber hinaus können einzelne Flächen mit Freisitzen der Cafés oder Strandkörben besetzt werden. Besonderes Highlight werden die Wasserterrassen, welche als kurze Stege über die Brüstungsmauer auskragen.

Durch die leichte Abtreppe zur Wasseroberfläche entstehen hier Sitz- und Liegemöglichkeiten mitten im Wasser. Die Marina bildet den südlichen Abschluss der Promenade. Im Norden dagegen vermittelt eine geneigte Wiesenfläche zwischen den beiden Höhenniveaus am Aussichtsturm und am Ufer.

In Reminiszenz an Pücklers Seepyramide entsteht hier ein, als Liegewiese interpretierter, barrierefrei-begehrbarer Rasenkörper.

Als Endpunkt der Seeachse wird der nunmehr eingebettete Aussichtsturm mit Blick über den Ostsee und Übergang zum nördlichen Strand, beliebter Rast- und Erholungsort. Ein Saum aus Kiefern schließt optisch an die umgebende, ortstypische Vegetation an und

schirmt, in Verbindung mit der Böschung, das Hafenquartier von der Bundesstraße ab.

Auf der Promenade schaffen in Gruppen stehende intensiv gelbgrün leuchtende Gleditschien (Gleditsia triacanthos sunburst) eine angenehm heitere Atmosphäre. Auch der „Pückler-Platz“ wird mittels eines Gleditschienhains markiert. Materialbänder verbinden Platz und Promenade und schaffen eine abwechs-

lungsreiche Szenerie für den großzügigen Raum, auf dem Außengastronomie, Marktplatz und Veranstaltungen stattfinden können.

Die angelagerten „Lausitzstege“ dienen darüberhinaus als Seebühne, u.a. für die vielgestaltige Theaterlandschaft von Cottbus, von dessen Dach aus man das mondäne Hafenquartier überblicken kann.

ISOMETRIE HAFENQUARTIER UND NUTZUNGEN

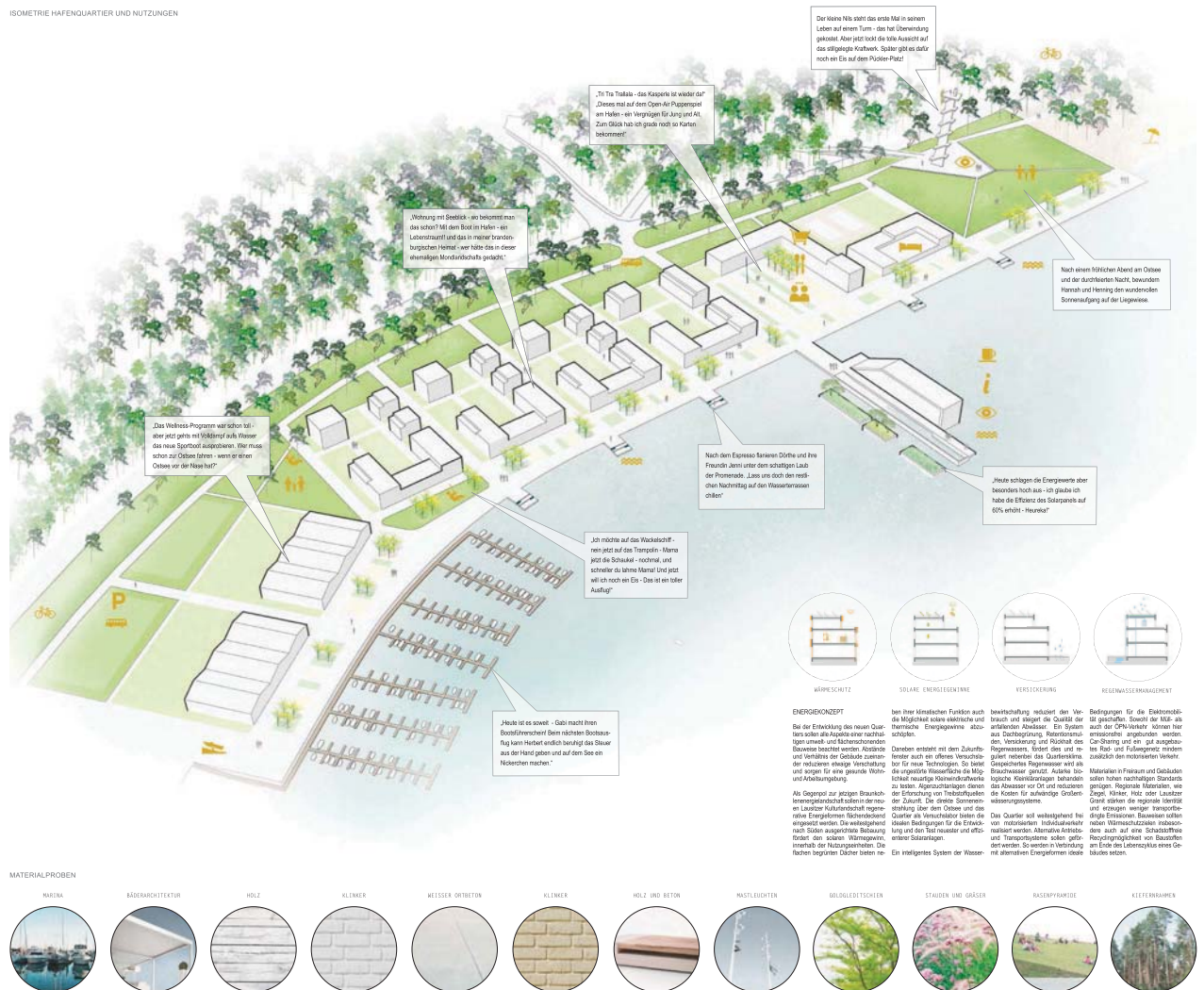


Abb. 27: Visualisierung



Abb. 28: Modellfoto

AUSZUG AUS DER BEURTEILUNG DES PREISGERICHTES

Die Arbeit „Weiße Kante“ weist eine klare städtebauliche Grundfigur auf, die sich eindeutig auf den Ostsee und die vorgelagerte Uferpromenade bezieht.

Diese Gliederung ermöglicht eine sukzessive Entwicklung der einzelnen Baufelder. Wenngleich die städtebauliche Gestaltung etwas schematisch wirkt, entsteht eine angenehme maritime und urbane Atmosphäre (Bildwirkung).

Das Verhältnis zwischen öffentlichen Erschließungsflächen und privat nutzbaren Baufeldern erscheint ausgewogen.

Der zentral angeordnete Platz überzeugt als Gelenk für die Erschließung des Quartiers und als Zugang zum Zukunftsfenster auf dem Wasser mit Seebühne.

Als Schwerpunkt in der Mitte des Quartiers kann dieser Bereich eine Anstoßwirkung für die Entwicklung der benachbarten Bebauung entfalten. Eine stärkere baukörperliche Ausdifferenzierung im zentralen Platzbereich wäre jedoch wünschenswert um die Zugangssituation von der Landseite zu akzentuieren.

Die Landseite im nördlichen Bereich des Hafenquartiers erscheint im Übrigen räumlich und gestalterisch wenig ausformuliert. Eine Präzisierung

wäre hier wünschenswert. Die deutlich erkennbare und stimmige Abfolge von Nutzungsbereichen (Parkanlage und Hotel im Norden, Dienstleistungen im Zentrum, Restaurant, Läden, Wohnen, Marina und Gesundheitszentrum im Süden) ist eine Stärke des Entwurfes.

Die Einordnung der Marina und des Hafengebäudes am südlichen Endpunkt überzeugt in ihrer Bildsprache und auch wegen dem ausreichenden und realistischen Angebot an Nebenflächen.

Die Uferpromenade ist gut proportioniert. Die konkrete Gestaltung wirkt jedoch schematisch und gewöhnlich. Die zwischen den Wohngebäuden angeordneten Kolonnaden mit

ihren Ladennutzungen wirken belebend.

Die kammartige Erschließungsstruktur erzeugt ein klares Grundgerüst. Einige Bereiche bedürfen jedoch einer Überarbeitung. So wird die unmittel-

bare Nähe der Knotenpunkte an der B 168 als problematisch gesehen.

Außerdem sollte die Führung des Radverkehrs einfacher und für das Quartier nutzbringender eingeordnet werden. Die Un-

terbringung des ruhenden Verkehrs der Besucher wird nicht beantwortet

Die Arbeit überzeugt mit einer guten städtebaulichen Setzung die im Detail jedoch in bekannten Bildern gefangen bleibt.

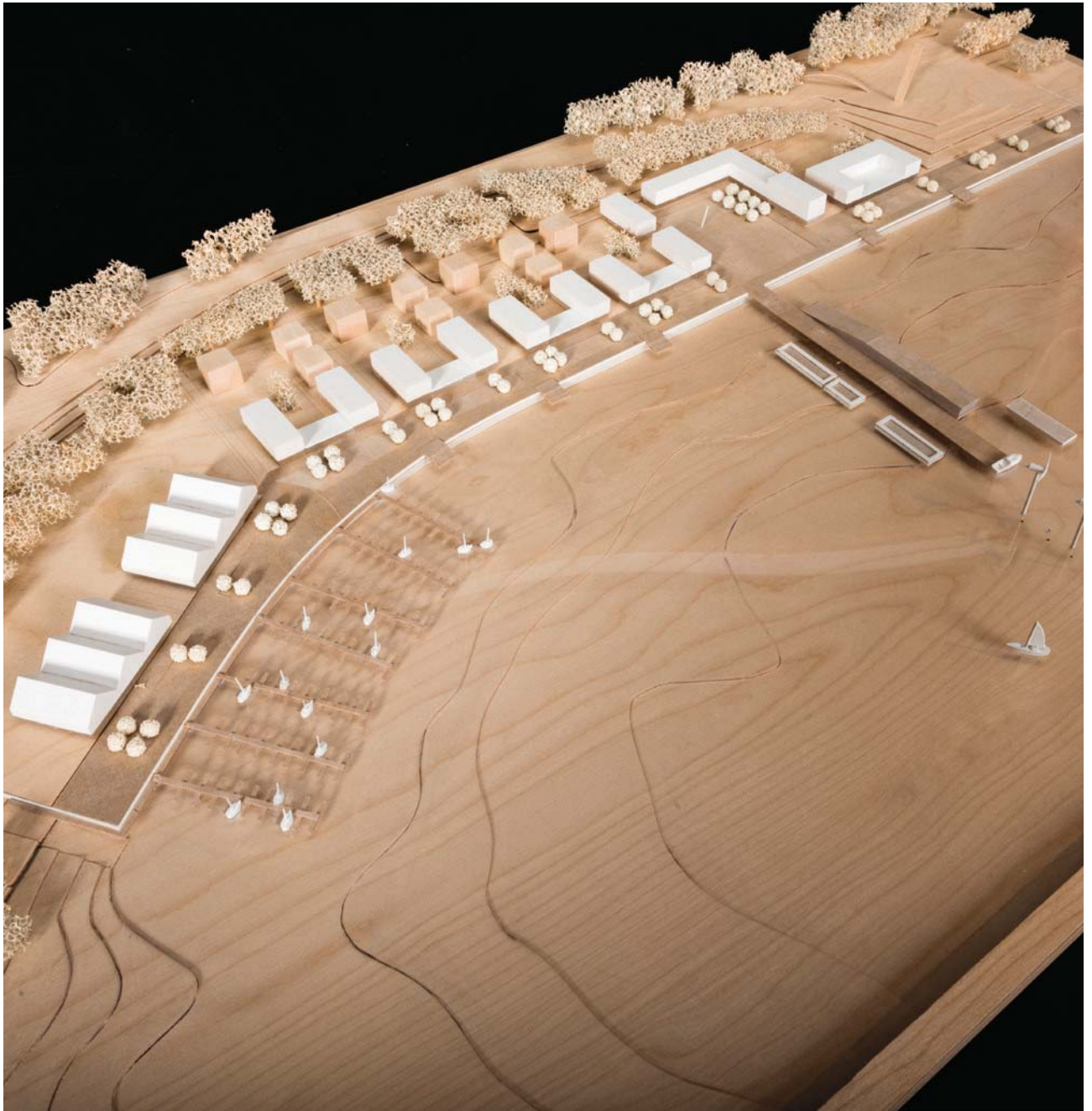
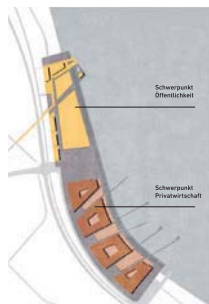


Abb. 29: Modellfoto

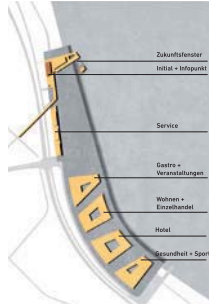
Anerkennung

mayerwittig Architekten und Stadtplaner GbR
Hubertstraße 7, 03044 Cottbus

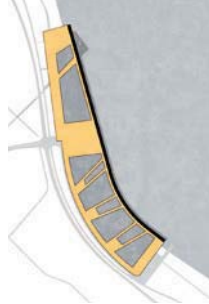
hutterreimann Landschaftsarchitektur GmbH
Möckernstr. 68, 10965 Berlin



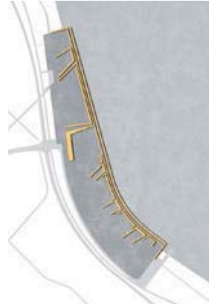
Übergeordnete Gliederung des Quartiers



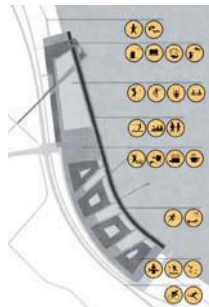
Nutzungen Bebauung



Promenade und Rahmen



Mauern als gliedernde und leitende Elemente



Funktionsverteilung im Quartier



Lageplan Gesamtkonzept M1:1000



Abb. 30: Lageplan



Abb. 31: Visualisierung

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Städtebauliches Konzept

In der durch den Menschen geprägten, im Wandel begriffenen Landschaft gilt es, unter Beachtung zukünftiger Realitäten einen neuen Ort und dessen Qualität zu definieren.

Die Entwicklung des Hafenquartiers Cottbus reicht über mehrere Dekaden in die Zukunft hinein, Rahmenbedingungen werden sich in dieser Zeit ändern, neue Mobilitätskonzepte und Gebäudetechnologien entstehen, Haltungen und Ansprüche verändern sich.

Vor diesem Hintergrund bietet der Entwurf ein solides und einfaches, städtebauliches Grundgerüst, innerhalb dessen Rahmen viele Entwicklungen und Konkretisierungen flexibel gestaltbar sind.

Zonierung:

Die Gliederung des Quartiers in einen Schwerpunktbereich „Öffentlichkeit“ im Norden und einen Schwerpunktbereich „Privatwirtschaft“ im Süden ermöglicht einen reibungslosen Entwicklungsprozess in Etappen, in dem weitreichende Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Akteuren vermieden werden können.

Der zentrale Platz bildet das vermittelnde Gelenk zwischen diesen Bereichen und öffnet sich vom Hauptzugang in das Quartier wie ein Fenster zum Wasser hin. Auch im baulich geprägten, südlichen Hafenbereich findet sich diese Geste in Form der sich trichterförmig öffnenden Zwischenzonen (Pocket-Parks) wieder.

Diese Räume gliedern das Bauvolumen in vier Bereiche und ermöglichen so Ein- und Durchblicke auf das Wasser, sowohl für den vorbeifahrenden Autofahrer als auch für

den Wanderer auf seinem Weg vom Branitzer Park durch die Dünenlandschaft zum Hafenquartier.

Im nördlichen Hafenbereich dominieren vegetationsgeprägte Landschaftselemente, die von dienender Kleinarchitektur im Westen sowie dem „Zukunftsfenster“ im Norden gerahmt werden.

Die Fußgängerbrücke über die Bundesstraße wird ebenso wie der „Aussichtsturm Merzdorf“ in ein System begehrter Dächer eingebunden, welches als Balkon über die Kaimauerlinie ragt und einen weiten Blick über den „Cottbuser Ostsee“ ermöglicht.

Städtebauliche Leitlinien:

Die Bebauung des südlichen Hafenbereiches folgt einigen wenigen städtebaulichen Leitlinien (siehe Piktogramme), mit deren Hilfe einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und einer hochwertigen Ge-

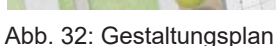
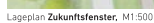
Der durch die Nutzung erzeugte Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr, ist in den Gebäuden zu integrieren (Parkgaragen oder Tiefgaragen). Mehrgeschossige Bauteile sind zuerst in Richtung Hafenpromenade und See vorzusehen, im rückwärtigen Bereich sind Nachverdichtungen mittels Aufstockungen bei Bedarf möglich.

Die Zugänge in das Hafenquartier sind über den Verkehrsknoten Bundesstraße/Seestraße für den MIV, ÖPNV und für den Radverkehr sowie über das Brückenbauwerk über die Bundesstraße im nördlichen Bereich des Hafenareals insbesondere für den Fußverkehr, aber auch für den Radverkehr definiert.

Weite Teile des motorisierten Individualverkehrs, insbeson-

Für den verbleibenden Anlieger- und Lieferverkehr sowie für den Linienverkehr wird im südlichen Teilgebiet eine neue Hafenstraße parallel zur Bundesstraße im Rücken der Baufelder eingeordnet.

Die neue Hafenstraße mündet im Süden auf eine großzügige befestigte Fläche, auf der sowohl das Wenden für große Fahrzeuge (Gelenkbusse, Lastzüge) als auch das Rangieren der Bootstrailer beim



Slipvorgang möglich und eine Abstellfläche für Boote integriert ist. Auf der östlichen Seite der Hafenstraße sind öffentliche Parkplätze als Längsparker angeordnet sowie zentral in direkter Nähe zum Quartiersplatz zwei Haltestellen für die Linienbusse. Weitere öffentliche Stellplätze befinden sich in den hinteren Bereichen der Pocket-Parks von wo aus auch die Anlieferung zu den einzelnen Gebäuden sowie die Zufahrten in die Parkgaragen erfolgen.

Der nördliche Hafenbereich wird von MIV und ÖPNV freigehalten. Die Erschließung für Anliefer- und Rettungsfahrzeuge erfolgt über die befestigten gebäudenahen Bereiche, die Durchfahrtshöhen wurden beachtet.

Der Radrundweg wird im Bereich des Hafenquartiers zwischen Bundesstraße und Hafenstraße geführt. Für sportlich motivierte Radfahrer und Ska-

ter wird so ein nahezu störungsfreier Verkehrsfluss gewährleistet. Im Bereich des Verkehrsknotens Bundesstraße/Seestraße werden die unterschiedlichen Verkehre über eine Lichtsignalanlage geregelt. Am Turm entsteht ein Fahrradhafen mit Fahrradstellplätzen, Ladestationen für E-Bikes und weitere Fahrradinfrastruktur.

Bebauungs- und Nutzungskonzept:

Die Umsetzung des Raumprogramms erfolgt in vier, jeweils durch Pocket-Parks voneinander getrennten Baufeldern.

Die Pocket-Parks werden den privaten Grundstücksflächen der einzelnen Baufelder zugeordnet, sie tragen jedoch den Charakter öffentlicher Freiräume und sind in das Gestaltungskonzept der öffentlichen Räume mit einzubeziehen, was über Regelungen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen zu gewährleisten ist. Die Ge-

schosszahl variiert von eingeschossigen Gebäudeteilen zur Hafenstraße hin bis zu zwei- bzw. dreigeschossigen Gebäudeteilen zur Promenade.

Alle sensiblen Hauptnutzungen, wie Wohnen und Hotelzimmer sind in den Obergeschossen zum Wasser hin orientiert. Mit den damit eingehaltenen Abständen zur emittierenden Bundesstraße werden die schallschutztechnischen Orientierungswerte voraussichtlich eingehalten bzw. können über einfache, passive Schallschutzmaßnahmen an den Fassaden erreicht werden.

Der nördlichste Baustein ist gleichzeitig der wichtigste Spieler am Platz, hier sind die Großgastronomie im Erdgeschoss sowie Veranstaltungsräume mit großzügigen Dachterrassen im Obergeschoss untergebracht.

Es folgt in Richtung Süden der zweite Baustein mit vier kleine-



Abb. 33: Visualisierung

AUSZUG AUS DER BEURTEILUNG DES PREISGERICHTES

Der Entwurf besitzt eine übergeordnete Zonierung in private und öffentliche Investitionen. Diese sind nachvollziehbar und in Phasen gegliedert.

Die Fassung der südlichen Promenade in geschwungener Form ist ein hervorragendes Gestaltungselement. Der Entwurf arbeitet zudem mit Parkelementen, die allerdings unter dem Aspekt der Urbanität kritisch hinsichtlich ihrer Funktion zu bewerten sind.

Der Entwurf ist in die Landschaft eingegliedert und die Anbindung an die Umgebung erfolgt über die Fußgänger-/Radfahrerbrücke im Norden sowie über den bereits vorhan-

denen Knotenpunkt. Die zentrale Position des Hafenplatzes bestätigt die Anbindung für motorisierten Verkehr. Die Brücke für Fußgänger (Radfahrer) führt etwas überinstrumentiert auf die vorgesehenen Dachterrassen und zum Turm, wodurch zusammen mit dem Zukunftsfenster ein zweiter Platz erschlossen wird.

Städtebaulich wird der Entwurf durch einen klaren Charakter geprägt. Die Vielfalt des öffentlichen Raums (Promenade, Pocket-Parks, Zentraler Hafenplatz, Seedünenpark) garantieren eine hohe Qualität und Funktionalität. Die Gliederung ist nachvollziehbar und unterstreicht den Charakter des öffentlichen Raums.

Als nachteilig und nicht überzeugend wird die umfängliche

und übertriebene Nutzung von (Stütz)Mauern als gliedernde und leitende Elemente gesehen. Der Freiraum wird so eingeengt und überreguliert. Der Raum / der Platz hat dies nicht nötig. Auch die umfangreiche Nutzung von Beton (mit verschiedenen Qualitätsmerkmalen, wie Farbe oder Strukturmatritze) ist zu dominant.

Die vorgeschlagenen Nutzungen sind allgemein nachvollziehbar. Gastronomie findet sich am zentralen Hafenplatz, Bootshaus am Südende. Kontrovers diskutiert wird die Konzentration des Einzelhandels auf einen Gebäudekomplex gesehen. Eine Verteilung über das Gebäudeensemble entlang der Promenade wäre wünschenswert und attraktivitätserhöhend.

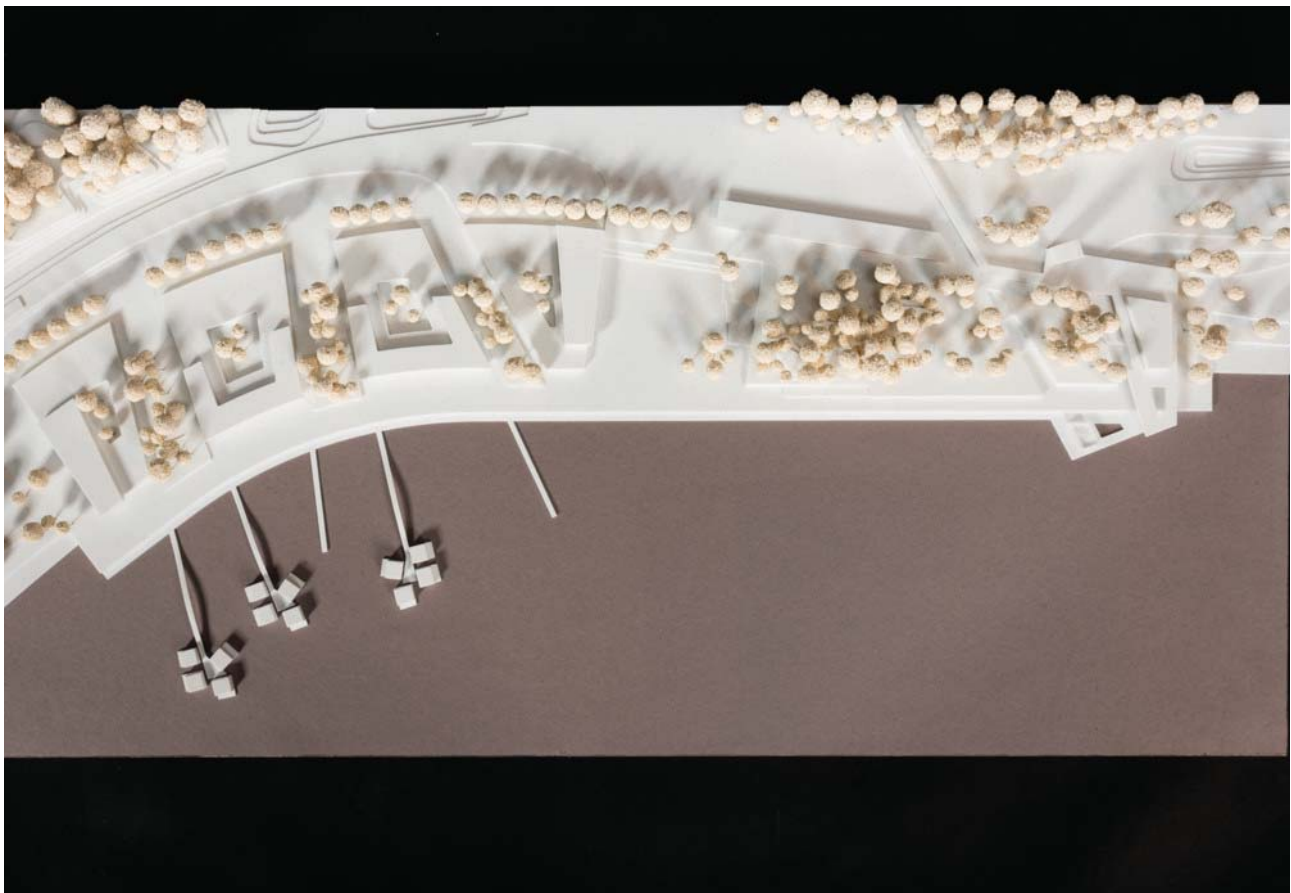


Abb. 35: Modellfoto

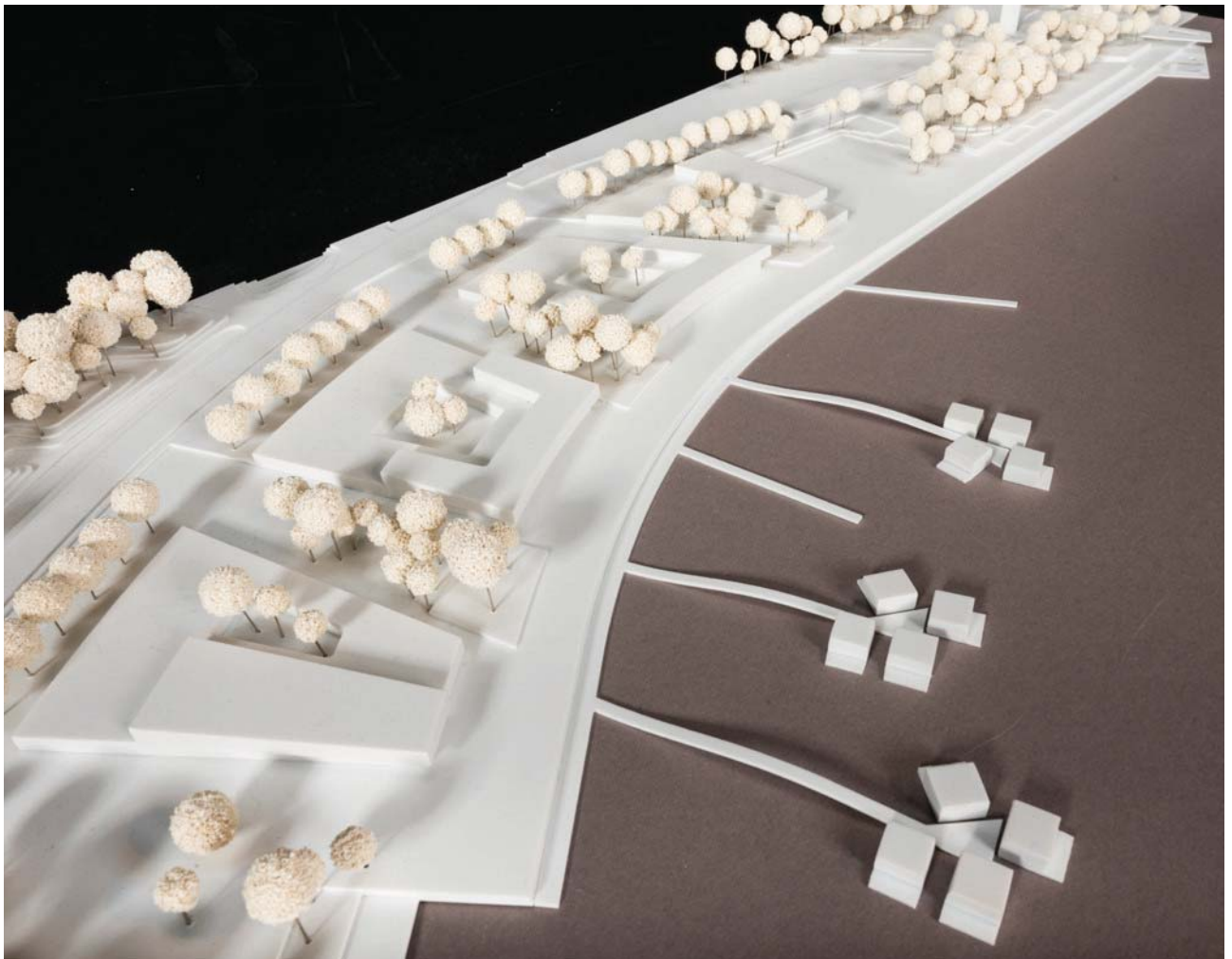


Abb. 36: Modellfoto

Die Erstellung der Parkplatzflächen auf der „Rückseite“ des südlichen Gebäudeensembles führt allerdings zu einer Abwertung des rückwärtigen Raumes (seeabgewandter Raum).

Der Charakter des Seedünenparks im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Raum ist schlüssig mit dem Entwurfskonzept (Verwandtschaft von Park und Pocket-Parks), allerdings nicht plausibel und überzeugend in Bezug zum gesamten See und dessen vorhandener Vegetationsareale. Das Hafenquartier sollte als Stadthafen vordergründig urbanen Charakter tragen.

Die Erschließung des Wettbewerbsgebietes wird selbst un-

ter der Annahme, dass die Zuwegung / Versorgung über die Fußgängerzone / Promenade mit reduzierter Geschwindigkeit erfolgt, kontrovers beurteilt.

Die südliche Erschließungsstraße öffnet die Versorgung der südlichen „Privatwirtschaft“. Allerdings bleibt offen, wie die Slipanlage im Süden verkehrlich erschlossen werden soll.

Anlieger- und Besucherverkehr sind voneinander getrennt. Stellflächen für den Besucherverkehr sind westlich der B168 (außerhalb des Projektgebietes) angesiedelt. Der ruhende Verkehr von Anwohnern ist an den Ge-

bäuden vorgesehen, wenn auch unglücklich artikuliert. Die Integration eines energetischen Konzeptes und innovativen Ansatzes für Ver- und Entsorgung beschränken sich auf eine Reihe von einschlägigen und zeitgemäßen Standardtechniken zur Ver-/ Entsorgung, die nachvollziehbar in das gesamte Konzept (hydrothermisches System, autarke Abwasserentsorgung und Photovoltaiksysteme) integriert sind.

Insgesamt stellt die Arbeit einen guten Diskussionsbeitrag dar, die Klarheit und die Selbstverständlichkeit des Gesamtkonzeptes sind unbestreitbar, ein innovativer Charakter wird jedoch vermisst.

Anerkennung

Labor 4+

Fritz-Hoffmann-Str. 7, 01097 Dresden



Abb. 37: Lageplan

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Rahmenkonzept Stadt & Landschaft

Das neue Hafenquartier entsteht als Endpunkt der übergeordneten Seeachse, die die Stadt Cottbus mit dem Ostsee verbindet. Zwischen der visuellen Weiterleitung der Achse und der Haupteinschließung spannt sich in der Bergbaufolgelandschaft ein kompaktes Quartier auf, dessen urbane Dichte und klare Ausprägung sich auf den ressourcenschonenden Umgang mit Bauflächen zugunsten einer nachhal-

tigen Landschaftsentwicklung gründet. Kurze Wege und minimaler Erschließungsaufwand erzeugen die kompakte Grundform des neuen Hafenquartiers.

Hotel, Restaurants, Wohnhöfe, Einzelhandel und ein „Zentrum für Gesundheit und Sport“ bilden ein, in die Landschaft eingebettetes, eigenständiges städtebauliches Ensemble und generieren ein neues urbanes, abwechslungsreiches Stadtquartier mit hohem Erholungswert. In seiner überschaubaren Form ist das Stadtfeld geprägt durch unterschiedlich ausgebildete Stadträume, die in Ge-

stalt und Funktion aufeinander abgestimmt sind und spannende Situationen innerhalb des Quartiers erzeugen.

Der offene Hafenplatz bildet das Filetstück des Gebietes und fungiert als Agora des neuen Stadtquartiers. Neben Treffpunkt und Ort des Verweilens ist es auch die erste Adresse für Hotel und Gastronomie. Der Platz reicht über eine großzügige, eigenständige Stufenanlage bis zum Wasser und wird über eine Seebrücke bis auf den Cottbuser Ostsee verlängert. Vom Platz entwickelt sich ein neuer abwechslungsreich inszenier-



Abb. 38: Visualisierung

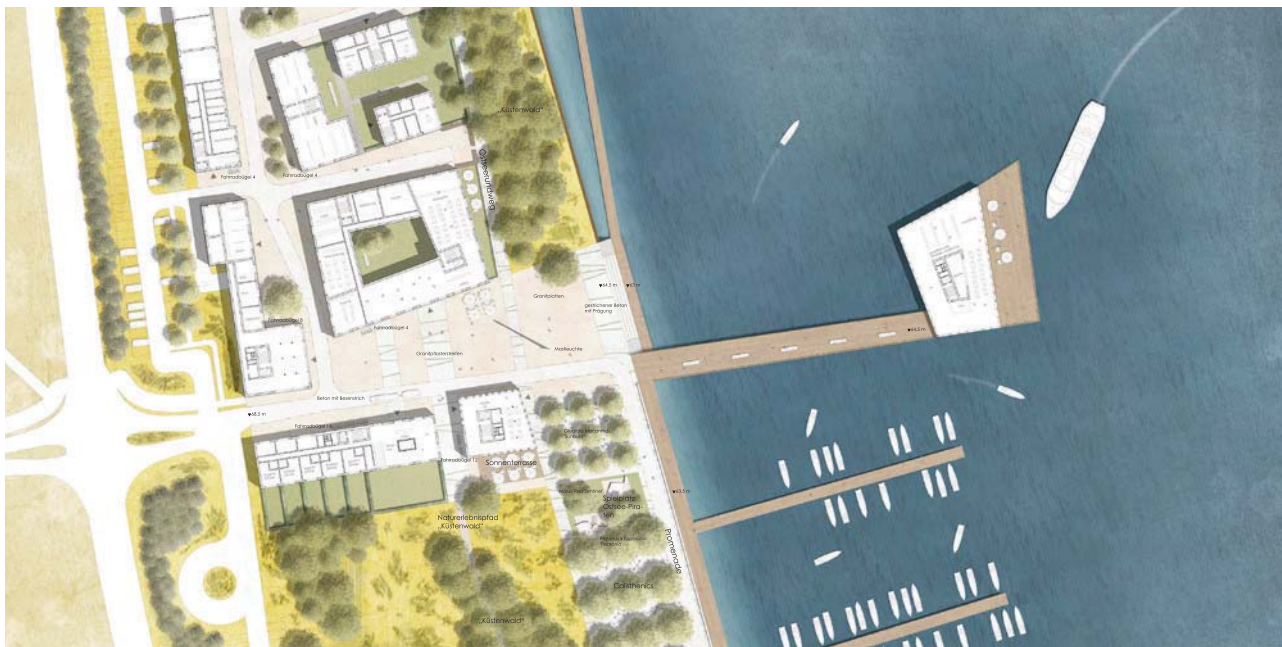


Abb. 39: Gestaltungsplan

ter städtischer Freiraum nach Norden, der neben Erschließung auch die Funktion des Seerundweges aufnimmt. Von hier werden die angelagerten gemischtgenutzten zwei- bis viergeschossigen Quartiere erschlossen. Im Westen befindet sich eine drei- bis viergeschossige, schallschützende Randbebauung, die vorwiegend Dienstleistungen, gewerbliche Nutzungen und das „Zentrum für Gesundheit und Sport“ aufnimmt.

Das gesamte Planungsgebiet wird hauptsächlich durch den Seerundweg, einer Uferpromenade erschlossen und über Querwege miteinander „verwoben“. Die intensiven, aktiven Freiraumnutzungen wie Spielen, Skaten, Parcours und Beachvolleyball werden entlang der Uferpromenade konzentriert. So entsteht ein Uferpark hoher Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität, der als grüne Infrastruktur die Erholungs- und Gesundheitsfürsorge für Bewohner und Besucher

langfristig gewährleistet.

Das Grüne Rückgrat des Hafenquartiers Cottbuser Ostsee bildet jedoch der extensiv genutzte großflächige „Küstenwald“, welcher der ungestörten Landschaftsentwicklung vorbehalten ist und nur punktuell an besonderen Orten genutzt und inszeniert wird.

Drei Zukunftsfenster nehmen Bezug zur Geschichte der Cottbuser Bergbaufolgelandschaft und Stadtentwicklung und zeigen mit innovativen Energiekonzepten Perspektiven für eine nachhaltige, ressourcenschonende Stadtentwicklung im Sinne einer Smart City auf.

Den nördlichen Auftakt bildet das Zukunftsfenster Kultur & Landschaft, welches einerseits auf die historische Gartenkunst von Fürst von Pückler-Muskau verweist und andererseits den Blick in die sich sukzessive entwickelnde Uferlandschaft lenkt. Der vorhandene Aussichtsturm wird durch einen

angemessenen Infopavillon mit Café ergänzt. Ein Schwerpunkt bildet das Zukunftsfenster Ökologie & Bildung, das Möglichkeiten der CO₂-neutralen Stadtentwicklung auslotet und Räumlichkeiten für ökologische Bildung und Forschung anbietet.

Das Zukunftsfenster ist in Anlehnung an die Förderbagger als eine filigrane Stahlkonstruktion vorstellbar, die als Pavillon für Informationen, Ausstellungen, Bildungsstandort aber auch als Ort der Besinnung und des Weitblicks dienen soll. Den Abschluss des Gebiets findet dieser landschaftlich genutzte Teil im Südosten mit dem autark funktionierenden Zukunftsfenster Wasser & Erholung, das den Fokus auf die Ressource Wasser richtet und die mit dem Ostsee in Verbindung stehenden Sport- und Freizeitfunktionen aufnimmt.

Verkehrs- und Wegeführung: Die Erschließung erfolgt auf kürzestem Weg direkt im An-

schluss an die Kreuzung zur Bundesstraße. Von dort aus erfolgt die Erschließung des Hafenquartiers, ÖPNV-Haltestelle mit Wendeschleife und die Anbindung des Zukunftsfensters „Wasser“ im Südosten des Areals.

Die auf der Seeachse geplante Parkeisenbahn erhält einen Bahnhof auf der gegenüberliegenden Seite der Bundesstraße mit großzügigem Besucherparkplatz. Von dort aus gelangt man fußläufig über eine elegante Brücke zum Zukunftsfenster Kultur & Landschaft. Der Seerundweg durchzieht das gesamte Plangebiet und bildet mit der Uferpromenade ein Wegenetz, das

alle Nutzungen gut erreichen lässt. Über eine Steganlage lassen sich nicht nur die Bootsliegeplätze erreichen, sondern auch Spaziergänge über dem Wasser genießen.

Neben einer großen Anzahl an Stellflächen auf dezentral verteilten Parkplätzen in der Pufferzone zur Bundesstraße sowie am nördlichen und südlichen, befindet sich unter dem Hafenquartier eine zentrale Tiefgarage für Bewohner, Arbeitende und Gäste.

AUSZUG AUS DER BEURTEILUNG DES PREISGERICHTES

Mit der kompakten Anordnung der Gebäude im nördlichen Bereich wird ein klares Konzept entwickelt, welches vor allem in der Zonierung interessante Ansätze zeigt. Inwieweit dies jedoch zu einer prägnanten, den Ort inszenierenden Lösung führt, wird kontrovers diskutiert. Auch bleibt unklar, ob die im Süden offengehaltene Fläche als ein dauerhafter Zustand angesehen werden kann oder nicht doch eine spätere bauliche Entwicklung möglich gemacht wird.



Abb. 40: Visualisierung



Abb. 41: Modellfoto

Mit der auf eine romantische Weise fast kleinstädtisch wirkenden Struktur des „Hafenquartiers“ entstehen vielfältige, rhythmisch gegliederte Räume, die in ihrer Maßstäblichkeit einen überraschenden Gegensatz zur Weite des Ostsees entwickeln.

Eine deutliche Hinwendung zum Ufer wird hier jedoch – auch wegen der abschirmenden Vegetation – nicht erreicht. Dagegen wird das Entree mit dem sich großzügig öffnenden Platz als sehr gelungen gewürdigt, auch in seiner städtebaulichen Beziehung zum Zukunftsfenster. Dieses erscheint gut positioniert und in Volumen und Nutzungspotentialen angemessen konzipiert.

Mit der geschickten Anbindung des Turmes erhält der nördli-

che Teil einen gut inszenierten Abschluss, dies wird durch ein zweites Zukunftsfenster an dieser Stelle unterstützt.

Der weit im Süden angeordnete Hafenbereich schafft zwar eine funktionelle Entspannung, die Wegebeziehung dorthin erscheint jedoch nicht unproblematisch.

Vor allem der starke Kontrast zwischen der urban erscheinenden Promenade und den dahinterliegenden „rauen“ Landschaftsflächen erscheint unnötig dramatisierend. Auch sind Konflikte zu erwarten, da der Zufahrtsverkehr für Fahrzeuge direkt auf der dem See zugewandten Seite erfolgt.

Aus gestalterischer Sicht wird der Versuch gewürdigt, die Promenade in unter-

schiedliche Bereiche zu gliedern, jedoch werden die sehr gleichförmig verteilten Funktionsflächen aus Sicht eines effizienten Tourismusbetriebes kritisch gesehen.

Die Nutzung des Straßendreiecks als Parkplatz wird positiv gesehen, in anderen Bereichen, vor allem in der Ausbildung des Knotenpunktes und der Bushaltestelle, erscheint jedoch das Verkehrskonzept nicht vollständig durchgearbeitet.

Insgesamt bietet der Entwurf einen interessanten, ungewöhnlichen Ansatz, der jedoch nicht in allen Punkten überzeugen kann und vor allem die Formulierung eines identitätsstiftenden Bezuges zum Seeufer vermissen lässt.

2. Rundgang

COBE Berlin GmbH

Alexanderstraße 7, 10178 Berlin

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH

Prager Platz 6, 10779 Berlin

170327



Wettbewerb Hafenquartier | 57

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Das Hafenquartier ist das zukünftige Tor zur Cottbuser Ostsee. Heute bestimmen die vom Tagebau ausgeräumte Landschaft, kulturellandschaftliche Relikte und ruderele Resträume den ehemaligen Tagebaurand.

Was kann man hier zukünftig erwarten? Was wird man hier erleben? Wieder Landschaft? Schon Stadt oder wirklich schon den Ostsee?

Der vorliegende Wettbewerbsbeitrag macht sich auf die Suche nach der DNA des Stand-

ortes. Alte Kiefernrestbestände auf den Binnendünen der Eiszeit und die Hoffnung auf einen neuen See - soweit das Auge reicht, mit einem Horizont der auf dem Wasser ruht – wecken Erwartungen an eine Landschaft nach dem Tagebau, die ohne ihn hier nie gedacht worden wäre.

Mit ‚Walden‘, ‚Sanden‘ und ‚Fluten‘ werden die derzeit ablaufenden Prozesse der Landschaftsentwicklung zu den wesentlichen Strategien der Kultivierung der zukünftigen Seeuferlandschaft. Die Entwicklung des Hafenquartiers ist Teil dieses Kultivierungsprozesses.

Der See und die noch raue Uferlandschaft werden so zu Ansatzpunkt der Entwicklung. Ihre Qualifizierung soll das Versprechen auf Zukunft einlösen. Erwartet wird die Entwicklung einer Schnittstelle in der Landschaft, die das Leben kulturell bereichert und die regionale Identität ‚nach der Kohle‘ stärkt.

Das Hafenquartier ist Inkubator dieser langfristigen Entwicklung. Die Region hat sich entschieden, hier ein Zeichen zu setzen, touristische Impulse zu geben und gleichermaßen einen Beitrag zur Umweltgerechtigkeit, Zukunftsorientierung und Schönheit der Folgelandschaft zu leisten.



Abb. 43: Visualisierung



Abb. 44: Visualisierung

Der vorliegende Beitrag skizziert das Hafenquartier als einen Ort, der nicht auf die Referenz städtischer Vorbilder vertraut, sondern eine selbstbewusste Haltung aus der Landschaft heraus entwickelt.

Um eine programmatische Weiterentwicklung zu ermöglichen sind über das in der Aufgabenstellung formulierte Raumprogramm hinaus Spielräume für den Austausch, die Diskussion und die Verhandlung über den Cottbuser Ostsee von Bedeutung. In diesem Sinne wird das neue Quartier als Hafencampus verstanden an dem die Zukunft diskutiert, verhandelt und sichtbar gemacht wird.

Landschaftsentwicklung und Städtebau in der Seeuferlandschaft

Die Topographie des Hafenquartiers wird durch Walden, Sanden und Fluten zur Uferlandschaft modelliert. Gehölzflächen, Sandflächen, Dünen-

topografie und Wasserlagen verbinden den Standort mit seiner Umgebung.

Die neue Topografie ist zugleich das Substrat für neue Freizeitangebote und Referenz für die zukünftige Atmosphäre. Im städtebaulichen Kontext des östlichen Cottbuser Stadtrandes werden starke Bilder benötigt, die durch ein Zusammenwirken von Städtebau und Landschaft entstehen.

Die neuen Gebäude schreiben sich mit flach geneigten Dünendächern in die Landschaft ein. Sie suchen den Kontakt zum Ufer ohne die Bindung zur Seeuferlandschaft zu verlieren. Einzig die Hafenpromenade besetzt die Schnittstelle zwischen Wasser und Land als artifizielles Ordnungselement. Von hier aus weitet sich der Blick auf den See mit Hafenmolen, Liegeplätzen, dem zentralen Hafenbad und dem Seepumpspeicherkraftwerk.

Die zum zentralen Platz- und Promenadenbereich zunehmende Geschossigkeit verstärkt die Präsenz der Hafenarchitektur im Zentrum des Entwicklungsbereichs. Die Körnung der baulichen Programme nimmt ausgehend vom Hafenplatz zu den Übergangsbereichen in die Uferlandschaften im Norden und Süden ab.

Großflächige Nutzungen werden im Zentrum in zwei Gebäudekomplexen gebündelt. Kleinteiligere Nutzungen, wie z.B. Ferienhausangebote, werden dagegen in freier Stellung in die Übergangszonen der Seeuferlandschaft eingeschrieben.

Diese Standortmorphologie ist sowohl vom Wasser, als auch in der Vorbeifahrt über die westliche Tangente (B 168) als Silhouette deutlich erkennbar. Gerade in der schnellen Bewegung aus dem Straßen-



60 | Wettbewerb Hafenquartier

raum wird die Verdichtung der Hafenlandschaft zum zentralen Zukunftsfenster deutlich erfahrbar.

Die Erschließung der Gebäude erfolgt über öffentlich zugängliche Platzflächen mit integrierten Fahrbahnen. Die Hauptgebäude des Hafenquartiers (Gebäude C und D) werden mit inneren Schlechtwetterpassagen ausgestattet. Sie haben Erschließungsfunktionen, sichern über geöffnete Dachflächen die Tageslichtversorgung und verbinden unterschiedliche Kernnutzungen im inneren der Gebäude. Die Gebäude sollten möglichst offen gestaltet werden, um den Dialog mit der Landschaft zu ermöglichen. Transparente und transluzente Fassaden

können dieses Anliegen unterstützen.

Zukunftsfenster – zentraler Hafenplatz, Seehafenbad und Seepumpspeicherkraftwerk

Das Zukunftsfenster besteht aus drei korrespondierenden Einheiten, dem zentralen Hafenquartiersplatz, dem Seehafenbad und dem von der Hafenanlage abgelösten Seepumpspeicherkraftwerk. Das Zukunftsfenster bündelt programmatische Schwerpunkte der Entwicklung zentral im Hafenquartier.

Der Hafenplatz ist das Scharnier zwischen verkehrlicher Erschließung, geschützten Aufenthaltsflächen, Zugangsbereichen in die zentralen Hauptge-

bäude und der Seepromenade mit den angelagerten wasser-touristischen Nutzungen.

Promenade

Die Promenade ist das durchlaufende Aktionsband am Wasser. Die Bewegungslinie verläuft mit 4,50 m Breite zwischen den Aktionsflächen an der Hafenkante und den gebäudebezogenen Freiflächen der Hafenbebauung. Die Promenade ist Fuß-Radverkehr und anderen freizeitmobilitätsorientierten Nutzungen (Inliner, Segways, Roller o.a.) sowie Pflegefahrzeugen vorbehalten. Anlieferungen und Reglerschließungen für gebäudebezogene Hafennutzungen erfolgen rückwärtig oder über die den Gebäuden vorgelagerten Regieflächen.

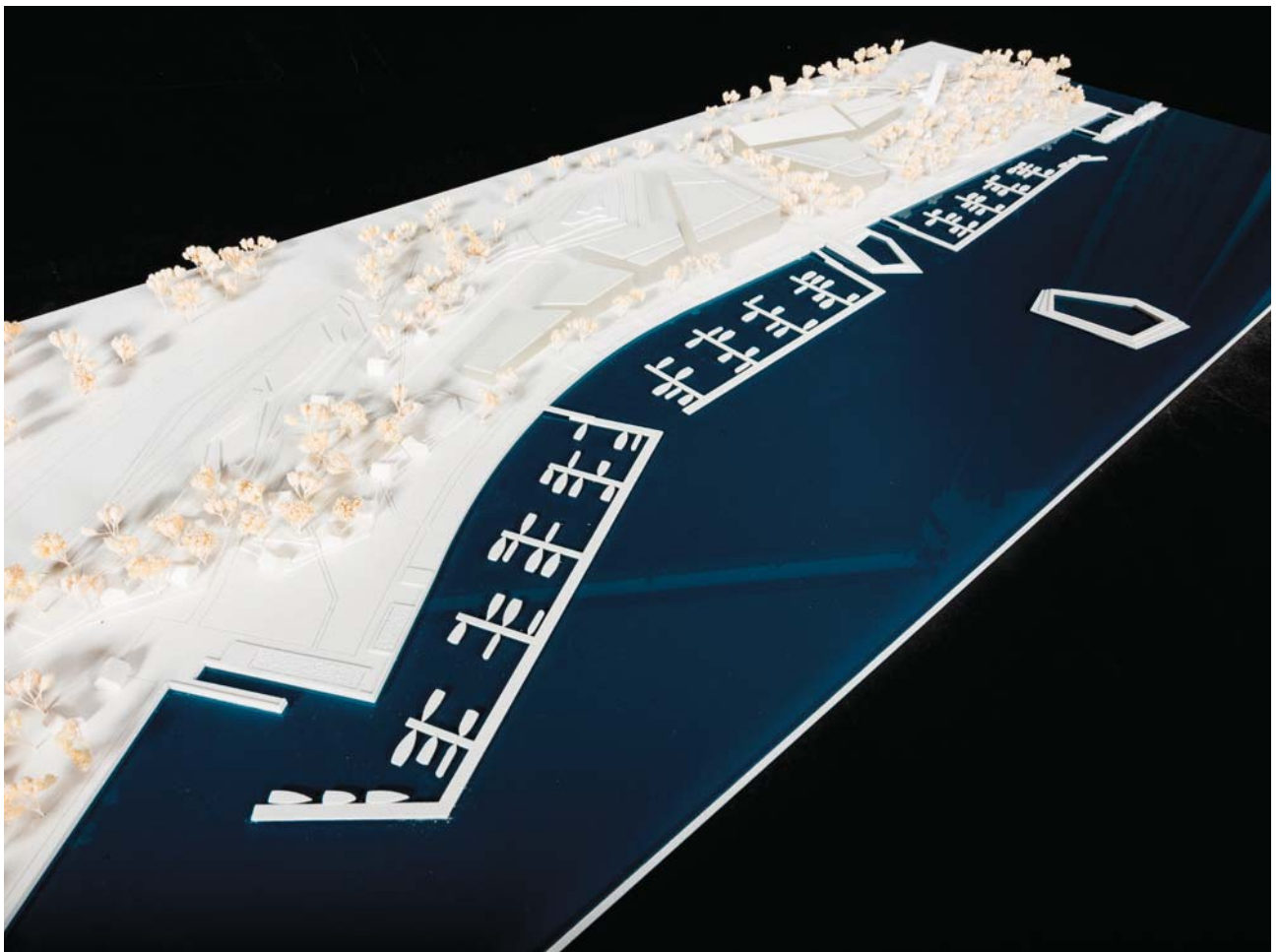


Abb. 46: Modellfoto

2. Rundgang

Machleidt GmbH

Mahlower Straße 23/24, 12049 Berlin

Sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH

Lehrter Straße 57, 10557 Berlin



Ansicht Hafenkante M 1:1000



LEITIDEE
COTTBUS LIEGT KÜNFTIG AN DER OSTSEE-KÜSTE. MIT DEN GROSSEN STRÄNDEN IM NORDEN UND SÜDEN UND DEM IM ZENTRUM LIEGENDEN HAFENQUARTIER WIRD COTTBUS ZUM ERSTEN SEEBAD BRANDENBURGS. VERBUNDEN MIT DEM EINFACHEN ABER EINPRÄGSAMEN MOTIV DER KIEFERNDÜNEN WIRD DIE WASSERKANTE DER STADT ALS ZUSAMMENHÄNGENDES LANDSCHAFTLICHES ERLEBNIS INSZENIERT. DAS HAFENQUARTIER STELLT DARIN DEN VITALEN, URBANEN KULMINATIONSPUNKT DAR.

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR: COLLIER MIT DIAMANT

In der Silhouette zeigt sich der Cottbuser Hafen als lagerturm, kräftige Kante, die der neuen Seepromenade einen konsistenten räumlichen Abschluss und der Stadt Cottbus eine markante Wasseranleihe verleiht. Wie ein Collier begleitet die horizontal gestrichelten Bauten und Steganischen die Uferlinie. Wie ein Diamant liegt der kristallin wirkende Bau des Zukunftsfestivals davor.

Am Cottbuser Hafen gibt es durch die lineare Ordnung der Bauten nur Wasserlagen. Landschaft ermöglicht diese Setzung die Verzahnung des Quartiers mit dem landschaftlichen Motiv des Kiefern-Parks. Schützend zwischen Straße und Ufer gelegen, verknüpft er mit dem Dünenweg (dem Seerundweg) den Hafen mit den Stränden im Norden und Süden.

In der baulichen Abfolge und der Setzung der Funktionen wird eine Zweigleisigkeit erkennbar: ein hochfrequentiertes, urbanes Zentrum im Norden und den ruhigeren Abschnitt der Promenade im Süden.

DAS URBANE QUARTIER

Das Zentrum im Norden spannt sich auf zwischen den „aufgespleissenen“ Linien der 2 km langen Cottbuser Seestraßenachse: Der verschwenkte Seestraße mit dem Knotenpunkt an der B168 im Süden und der autofreien Achse der Cottbus-Gubener Bahn im Norden. Diese markante infrastrukturelle Figur wird am Cottbuser Hafen raumbildend aufgenötigt und abgelesen.
Im urbanen Zentrum verdichten sich die hochfrequentierten und intensiv erschlossenen Funktionen: Der bildgebende Hafen mit dem Anleger, der Marina und dem zugehörigen Hafenhaus bildet im Zusammenspiel mit dem Aussichtsturm den nördlichen Kopf des Ensembles. An der anschließenden Raumfolge liegen das Veranstaltungshaus mit Gastronomie, ein zentrales Wohn- und Geschäftshaus sowie der öffentliche Komplex des Hotelensembles. Durch die versetzte Anordnung der Volumina ergibt sich ein Freiraumsystem aus landschaftlichen Erschließungsraum mit Foyerplatz und Wirtschaftshaus und den seeseitigen Stadträumen mit Hafenplatz, Hafenballon und Regattawiese.

Als „Stadteingang“ fungiert dabei eine Platzfolge auf der Höhe des Anschlusses an die Seestraße. Landseitig entwickelt sich am Kopf des Hotels ein Platz als Foyer mit Bissvorfahrt und Kiosk-Ride-Zone. Über eine Fuge zwischen Geschäftshaus und Hotel erreicht der Besucher den Hafenplatz als zentralen Ort des Ensembles. Der Platzraum öffnet sich aus der gefassten Westseite, trapezoid zum See und lässt die ganze Weite der Wasserlandschaft erfahrbar werden. Eine großzügige Treppe und Terrasseneinlage bildet den Abgang zur Promenade sowie Zuschauerang in einem.
Als „Landschaftseingang“ wird die Bahnachse verstanden. Etwas abgeleitet von der baulichen Figur wird die Achse vom Parkplatzzugang aus als Fuß- und Radbrücke über die Bundesstraße ausgebaut. Der freistehende Aussichtsturm wird an einem Zwischenpodest an die Brücke angeschlossen. Der Besucher schwebt hierab über der Regattawiese mit Blicken über Hafen und Werft, welche ihn sofort in eine maritime Atmosphäre eintauchen lassen. In ihrem Weiterem Verlauf bindet die Brücke die obere Promenadenfläche barrierefrei an und wird bis zum Schiffsanleger fortgeführt – die ideale Linie nach Reichland wird vollendet.

DIE RUHIGE PROMENADE

Südlich des zentralen Platzes ändert sich der Charakter der Uferlinie. Über grünen Böschungen lagert der langgestreckte Bau des Hotels und des Ferienhauses-Komplexes. Die Bebauung ist abgedeckt und geschützt von der öffentlichen Promenade aber eingebettet zwischen Seeküste und Kiefernstrand. Die Promenade folgt linear der Uferlinie, bildet im Uferbogen noch einen kleinen Platz aus. Die funktionale Erschließung des Wohnbandes erfolgt über einen landschaftlichen Parkweg. Über Westwiesen ist die Hafenpromenade im Süden (wie im Norden) an den Dünenweg angeknüpft. Den Schlusspunkt des Hafenquartiers im Süden bildet das Ensemble des Sport- und Gesundheitskomplexes. Bewusst abgedeckt vom Betrieb des urbanen Zentrums steht hier das Wechselspiel zwischen Bewegung und landschaftsbezogener ruhiger Erholung im Mittelpunkt. Die Kernfunktionen des Sport- und Gesundheitshauses werden ergänzt um ein schwimmendes See-Spa dessen Außenbereich sich bereits den Schiffsanleger jenseits des Hofers zuwendet. In dieser ruhigen Lage wird auch der Standort für schwimmende Ferienhäuser an einem abgedeckten Steg gesehen.

Abb. 47: Lageplan

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Seebad in den Kieferndünen

Cottbus liegt künftig an der Ostsee-Küste. Mit den großen Stränden im Norden und Süden und dem im Zentrum liegenden Hafenquartier wird Cottbus zum ersten Seebad Brandenburgs.

Verbunden mit dem einfachen aber einprägsamen Motiv der Kieferndünen wird die Wasserkante der Stadt als zusammenhängendes landschaftliches Erlebnis inszeniert. Das Hafenquartier stellt darin den vitalen, urbanen Kulminationspunkt dar.

Städtebauliche Struktur: Collier mit Diamant

In der Silhouette zeigt sich der Cottbuser Hafen als lagernde, kräftige Kante, die der neuen Seepromenade einen konsistenten räumlichen Abschluss und der Stadt Cottbus eine markante Wasseransicht verleiht.

Wie ein Collier begleiten die horizontal geschichteten Bauten und Steglandschaften die Uferlinie. Wie ein Diamant liegt der kristallin wirkende Bau des Zukunftsfensters davor.

Am Cottbuser Hafen gibt es durch die lineare Ordnung der Bauten nur Wasserlagen. Landseitig ermöglicht diese Setzung die Verzahnung des Quartiers mit dem landschaftlichen Motiv des Kieferndünen-Parks. Schützend zwischen Straße und Ufer gelegen, verknüpft er mit dem Dünenweg (dem Seerundweg) den Hafen mit den Stränden im Norden und Süden.

In der baulichen Abfolge und der Setzung der Funktionen wird eine Zweigliedrigkeit erkennbar: ein hochfrequentiertes, urbanes Zentrum im Norden und den ruhigeren Abschnitt der Promenade im Süden.

Das urbane Quartier:

Das Zentrum im Norden spannt sich auf zwischen den "aufge-

spleissten" Linien der 2 km langen Cottbuser Seestraßenachse: Der verschwenkten Seestraße mit dem Knotenpunkt an der B168 im Süden und der autofreien Achse der Cottbus-Gubener Bahn im Norden. Diese markante infrastrukturelle Figur wird am Cottbuser Hafen raumbildend aufgenommen und abgeschlossen.

Im urbanen Zentrum verdichten sich die hochfrequentierten und intensiv erschlossenen Funktionen: Der bildgebende Hafen mit dem Anleger, der Marina und dem zugehörigen Hafenhaus bildet im Zusammenspiel mit dem Aussichtsturm den nördlichen Kopf des Ensembles. An der anschließenden Raumfolge liegen das Veranstaltungshaus mit Gastronomie, ein zentrales Wohn- und Geschäftshaus sowie der öffentliche Komplex des Hotelensembles.

Durch die versetzte Anordnung der Volumina ergibt sich ein Freiraumsystem aus landseitigen Erschließungsräumen (mit



Abb. 48: Visualisierung

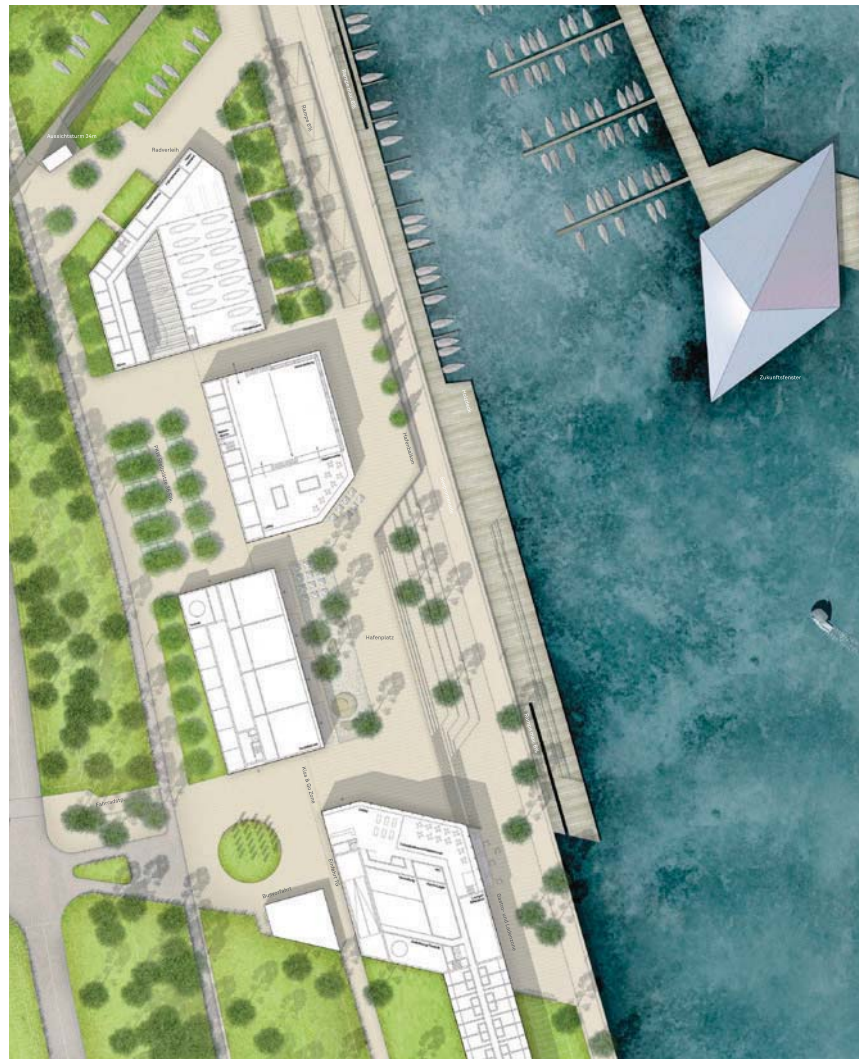


Abb. 49: Gestaltungsplan

Foyerplatz und Wirtschaftshof und den seeseitigen Stadträumen mit Hafenplatz, Hafenbalkon und Regattawiese).

Als "Stadteingang" fungiert dabei eine Platzfolge auf der Höhe des Anschlusspunktes an die Seestraße. Landseitig entwickelt sich am Kopf des Hotels ein Platz als Foyer mit Busvorfahrt und Kiss & Ride-Zone. Über eine Fuge zwischen Geschäftshaus und Hotel erreicht der Besucher den Hafenplatz als zentralen Ort des Ensembles. Der Platzraum öffnet sich aus der gefassten Westseite trapezoid zum See und lässt die ganze Weite der Wasserlandschaft

erfahrbar werden. Eine großzügige Treppen- und Terrassenanlage bildet den Abgang zur Promenade sowie Zuschauerrang in einem.

Als "Landschaftseingang" wird die Bahnachse verstanden. Etwas abgelöst von der baulichen Figur wird die Achse vom Parkplatzzugang aus als Fuß- und Radbrücke über die Bundesstraße ausgebildet. Der freistehende Aussichtsturm wird an einem Zwischenpodest an die Brücke angeschlossen.

Der Besucher schwebt herab über der Regattawiese mit Blicken über Hafen und Werft, welche ihn sofort in eine ma-

ritime Atmosphäre eintauchen lassen. In Ihrem weiteren Verlauf bindet die Brücke die obere Promenadenebene barrierefrei an und wird bis zum Schiffsanleger fortgeführt- die ideelle Linie nach Teichland wird vollendet.

Die ruhige Promenade:

Südlich des zentralen Platzes ändert sich der Charakter der Uferlinie. Über grünen Böschungen lagert der langgestreckte Bau des Hotels und des Ferienhauskomplexes. Die Bebauung ist abgerückt und geschützt von der öffentlichen Promenade aber eingebettet zwischen Seekulisse und Kieferndünenpark.

Die Promenade folgt linear der Uferlinie, bildet im Uferbogen noch einen kleinen Platz aus.

Die funktionale Erschließung des Wohnbandes erfolgt über einen landseitigen Parkweg. Über Wegetraversen ist die Hafenpromenade im Süden (wie im Norden) an den Dünenweg angebunden.

Den Schlusspunkt des Hafenquartiers im Süden bildet das Ensemble des Sport- und Gesundheitskomplexes. Bewusst abgerückt vom Betrieb des urbanen Zentrums steht hier das Wechselspiel zwischen Bewegung und landschaftsbezogener ruhiger Erholung im Mittelpunkt.

Die Kernfunktionen des Sport- und Gesundheitshauses werden ergänzt um ein schwimmendes Seespa dessen Außenbereich sich bereits den Schilflandschaften jenseits des Hafens zuwendet. In die-

ser ruhigen Lage wird auch der Standort für schwimmende Ferienhäuser an einem abgerückten Steg gesehen.

Freiraumprogramm

Im Urbanen Quartier entstehen Flächenangebote, die große Besuchermengen aufnehmen können und für Großveranstaltungen nutzbar sind. So ist der Hafenplatz für Feste und die Bespielung mit einer mobilen Seebühne geeignet. Durch die räumliche und topografische Gliederung in Hafenplatz und Hafenpromenade, Hafenbalkon und Regattawiese ist jedoch auch für eine angemessene Maßstäblichkeit im Alltagsbetrieb gesorgt.

Es entstehen sowohl offene als auch geschützte Situationen, die von den Gastronomien bespielt werden können, kleinteilige Spielinstallationen beleben auch die urbanen Räume. Der Kieferndünenpark ist auf selbstverständliche Weise in

die Rundwege des Hafenquartiers eingebunden und bildet als Spiel- und Fitnesspark einen ergänzenden Kontrapunkt zum urbanen Kern und den landschaftlichen Säumen.

Erschließung:

Der Motorisierte Individualverkehr der Tagesbesucher wird in der Regel am Parkplatz westlich der B168 aufgenommen, die Besucher erreichen fußläufig den Hafen über die Aussichts-Brücke der Bahnachse oder die LSA-gesteuerte Querung am Knotenpunkt zum Foyerplatz.

Auf letzterem wird ein Haltepunkt für Linien- und Reisebusse mit Wendemöglichkeit eingerichtet, der mit einem Sondergebäude als Gästehaus mit Infoangeboten verbunden ist. Die Wartestände der Busse befinden sich wiederum auf dem Parkplatz. Anlieger- und Sonderverkehre erreichen am Hafenensemble die Tiefgarage



Abb. 50: Visualisierung



Abb. 51: Modellfoto

des Hotels, die um Kapazitäten für das Ferienwohnen und die Gesundheitsangebote ergänzt wird.

Der Wirtschaftshof zwischen Hafengebäude und Veranstaltungshaus dient der Anlieferung für Veranstaltungen und dem Werftbetrieb, jedoch auch der Unterbringung von Sonderstellplätzen für den Betrieb sowie für Behindertenstellplätze. Lediglich Sonderverkehre befahren die Zufahrten zum Gesundheitszentrum und die Verbindung zwischen Hafenhaus und dem Slipplatz.

Ein Mobilityspot befindet sich am zentralen Kopf des Parkplatzes mit Carsharing-Angeboten und E-Stellplätzen. Die Option einer langfristigen Anbindung der Straßenbahn besteht ebenfalls im Bereich des Stellplatzes mit unmittelbarer Anbindung an die Brücke.

Fahrradverkehre erreichen den Hafen über den Uferrundweg (Dünenweg) und über die Bahnachsenbrücke in Verlängerung der Seestraße. Fahrradstellplätze werden dezentral angeboten mit einem Schwerpunkt am Hafenbalkon.

Umsetzungsstrategie:

Erstes Initial der Entwicklung sollte das Ensemble um den Hafenplatz mit dem Hotel, dem Wohn- und Geschäftshaus sowie dem Veranstaltungshaus mit Gastronomie in Kombination mit der Errichtung der wesentlichen Freiraumanlagen sein.

Die weiteren Entwicklungsschwerpunkte können modular und flexibel ergänzt werden, wobei stets ein stimmiger Zwischenzustand erreicht wird.

1. Rundgang

Kanozi Arkitekter AB

Järntorget 3, 41304 Göteborg/Schweden

Mareld Landskapsarkitekter AB

Esperantoplatsen 7-9, 41119 Göteborg/Schweden



Abb. 52: Lageplan

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Gelände Analyse:

Die vergessene Landschaft, die den See einbettet, ist nur durch die angrenzenden Strukturen wie abrupt endende Wege und die alte Bahntrasse zu erahnen. Diese alten Fragmente werden in das Gelände integriert, um die Landschaft „genesen“ zu lassen.

Das neue Hafenquartier:

Das Areal wird zukünftig von zwei Stränden gerahmt, dem großen Cottbuser-Strand im Süden, der einen eigenen Parkplatz erhält, sowie dem kleineren Merzdorfer-Strand im Norden. Die Erreichbarkeit des nördlichen Strandes wird durch den Hafenquartier-Parkplatz in Kombination mit der Busanbindung gewährleistet werden. Auf Grund seiner Infrastruktur ist der Nordstrand deutlich

stärker mit dem Hafenquartier und mit der Ortschaft Merzdorf verbunden.

Die sandige Landschaft/Dünenpark:

Die südwestlich gelegene sandige Pinienlandschaft mit Blick auf den zukünftigen See schafft eine nahezu maritime Atmosphäre. Die heute ebene und sandige Fläche kann durch den Abraum zur Modellierung des Sees strategisch genutzt und gestaltet werden.

Daraus ergeben sich einzigartige Möglichkeiten, ökologische Funktionen wie Regenwassermanagement, Lärminderung und soziale Aspekte in die Gestaltung zu integrieren. Infolge seiner Größe benötigt der Bereich westlich der Bundesstraße eine langfristige Strategie, um eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen. Aus dieser Betrachtung heraus erscheint es sinnvoll, das Gebiet

in einen engen Bezug zum Planungsgebiet zu stellen, der diesen Bereich ganzjährig attraktiv und lebendig werden lässt. Die Entwicklung einer robusten, nachjustierbaren Strategie sollte dabei in kleinen Schritten erfolgen.

Gestaltungskonzept:

Der Cottbus Hafenpark ist eine Komposition aus Landschafts- und Architekturelementen, wobei die Landschaftselemente die Basis bilden. Sanddünen, Kieferngruppen und wiederkehrende Sichtbezüge zum Wasser erzeugen eine Küstenatmosphäre. Die Gebäude und deren nötige Infrastruktur werden in diesem Landschaftspark sorgfältig gestaltet und platziert.

Die markanten architektonischen Elemente wie Brücken, Holzdecks, ein Schwimmbad mit Sprungturm, sowie das charakteristische Wegenetz für



Abb. 53: Visualisierung

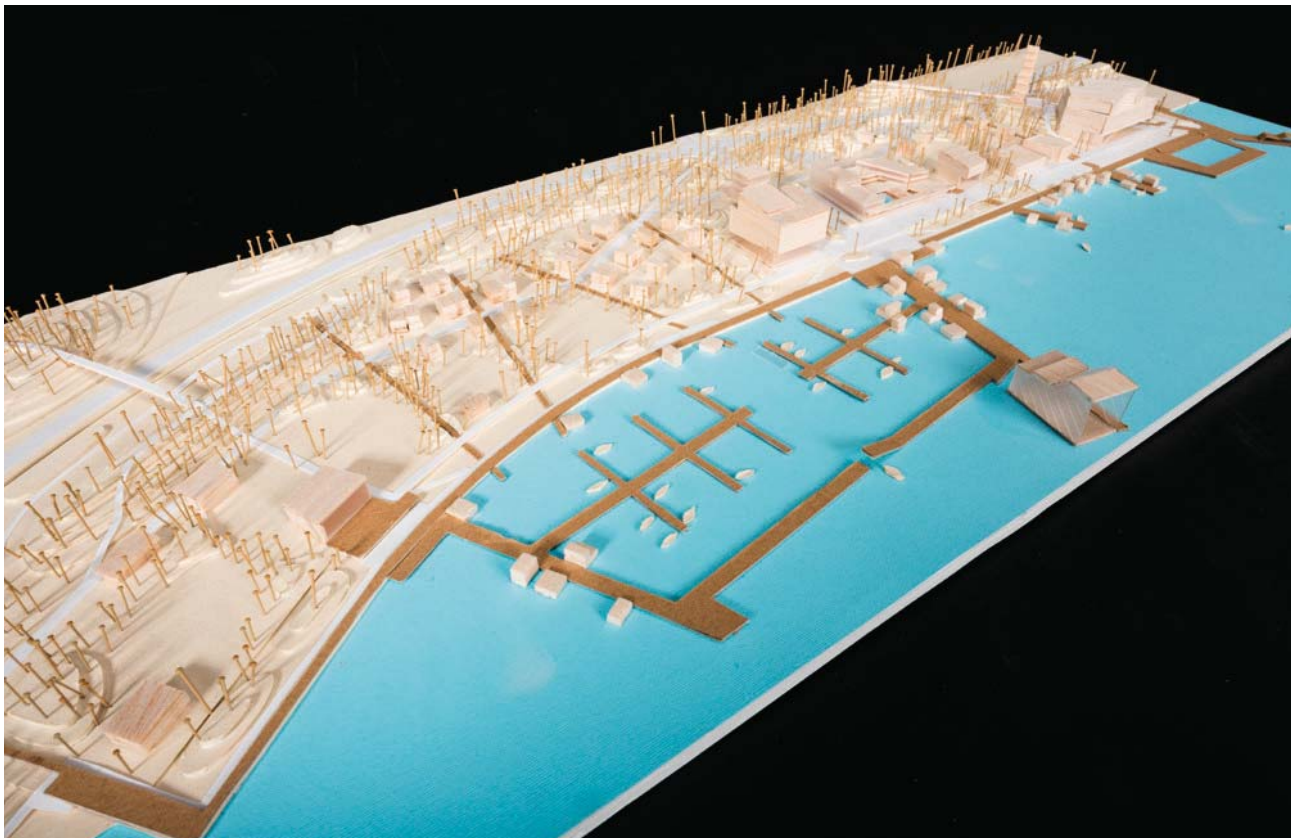


Abb. 54: Modellfoto

Rad- und Fußgänger werden zukünftig ein wichtiger Teil von Cottbus sein. Es entsteht ein Landschaftspark mit sensibler und respektvoller Gestaltung.

Um eine lebendige und städtische Atmosphäre zu schaffen, konzentrieren sich die Hauptgebäude und dazugehörige wichtige Funktionen auf das Zentrum sowie den nördlichen Bereich. Auf diese Weise werden Areale geschaffen, die es ermöglichen qualitativ hochwertigen Service und Handel im Gebiet anzusiedeln.

Den Außenanlagen im südlichen Teil des Planungsbereiches werden je nach Jahreszeit unterschiedliche Aktivitäten/Funktionen zugeordnet. So werden beispielsweise die Winterstandorte für die Boote im Sommer als Campingplatz genutzt.

Unserer Überzeugung nach sollten einfache und flexible Strukturen bereitgestellt werden, die für Pop-up-Aktivitäten wie Food Trucks oder mobile Kaffeebars, Kioske sowie für Einzelhandel attraktiv sind.

Durch die Platzierung des Wassersportzentrums mit ausgelagertem Freibad im Norden, mit direktem Bezug zum Merzdorfer Strand, wird die Schwimm- und Badekultur in diesem Bereich gefördert. Der Sprungturm stellt ein aktives und charakteristisches Wahrzeichen dar, welches in mehreren Hauptsichtachsen erkennbar ist.

Um sportliche Aktivitäten auch während der Wintersaison zu fördern entstehen zudem Sportanlagen, die vom Hauptparkplatz sowie der zentral gelegenen Bushaltestelle leicht

erreicht werden können. Die „Seeachse“ wird in das Planungsgebiet verlängert und endet in einem zentralen Platz, der zur Seebrücke übergeht. Dieser Bereich bildet das städtische Rückgrat, an welchem die Bushaltestelle, der Fähranleger, sowie die zentrale Zufahrten für den PKW-Verkehr verortet sind.

Die Seebrücke stellt einen natürlichen Anziehungspunkt dar, an dessen Ende sich strategisch günstig das Zukunftsfenster befindet. Es wird so zu einem architektonischen Element, welches das gesamte Gebiet visuell verbindet. Das Hotel, das Konferenz- und Wissenschafts- sowie das Besucherzentrum nehmen unterschiedlichen Raum entlang dieser Achse ein und unterstreichen die lebendige maritime Atmosphäre.

1. Rundgang

bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau
Marchlewskistr. 105, 10243 Berlin



Abb. 55: Lageplan

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Konzept:

Das künftige Hafenquartier verknüpft Cottbus mit dem neu entstehenden Ostsee. Die Fläche liegt abseits eines zusammenhängenden Siedlungsgefüges in einiger Entfernung zum Stadtzentrum.

Entsprechend wird das Quartier stärker geprägt durch den angrenzenden Landschaftsraum und seine Elemente. Als Enklave und Freizeitort soll

sich das Viertel bewusst in seiner Stimmung und seinen räumlichen Qualitäten von den angrenzenden Stadtbereichen unterscheiden.

Dazu greift das städtebauliche Konzept eine Reihe von Eigenarten des Landschaftsraums auf. Dazu gehören:

- das Wechselspiel von Gehölzclustern und Lichtungen,
- die bestehenden Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Ostsee und dem angrenzenden Stadtgefüge sowie der langgestreckte

Bogen des Seeufers.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die bauliche Umsetzung der einzelnen Nutzungen noch nicht endgültig feststeht. Entsprechend konzentriert sich das städtebauliche Konzept auf die Festsetzung von räumlich-funktionalen Qualitäten und Zusammenhängen.

Dazu werden drei übergeordnete Elemente vorgeschlagen:

- große Spange: Als Rückgrat verbindet sie alle Nutzungen, ohne deren individuelle Artikulation einzuschränken.
- Baukörper: Vorgeschlagen



Abb. 56: Visualisierung



Abb. 57: Visualisierung



Abb. 58: Modellfoto

wird eine Abfolge aus fünf Baukörpern, die sich jeweils selbstbewusst zum Ostsee hin orientieren.

- **Lichtungen:** Zwischen die Baukörper sind Platzräume eingefügt, die jeweils einen eigenen Blick auf den Ostsee inszenieren.

Große Spange:

Die große Spange umfasst als Rückgrat alle Baukörper. Sie greift dazu die Bogenform des Ostseeufers auf. Die einzelnen Baukörper können sich zum Ufer hin frei artikulieren. Zur Stadtseite werden sie hingegen durch die Spange begrenzt.

Die Einfassung dient als übergeordnetes Orientierungselement. Gleichzeitig erlaubt sie eine Zuordnung von Verkehrs- und Parkierungsflächen sowie Aufenthaltsbereichen. Als durchlaufender Laubengang ermöglicht die Spange Gästen und Bewohnern eine regengeschützte Verbindung aller Nutzungen sowie kurze Wege

zu Stellplätzen und Bushalteecken.

Die Erschließung knüpft unmittelbar an die Fußgängerbrücke zur Cottbuser Innenstadt an. Entsprechend werden alle Gebäude grundsätzlich von der großen Spange aus erschlossen.

Baukörper / Lichtungen - Übergangsplätze:

Innerhalb des Quartiers sind unterschiedliche Nutzungen vorgesehen, die jeweils eigene Anforderungen an Gebäudegliederung, Belichtungen und Disposition stellen.

Entsprechend sollen sich alle Bauten selbstbewusst von den vorgegebenen Hauptrichtungen lösen können. Mögliche Motive dazu sind die unterschiedlichen Nutzungszusammenhänge und ihre bauliche Artikulation, die Gebäudedisposition zu Sonne und Wind sowie gewünschte Wechselbeziehung zwischen Innen- und Außennutzungen.

Zwischen den Baukörpern sind jeweils unterschiedliche Übergangsräume (Lichtungen) eingefügt. Eingefasst durch einen Abschnitt der Spange inszenieren sie jeweils einen besonderen Blick zum Ostsee.

Die einzelnen Platzflächen werden beidseitig durch unterschiedliche Nutzungen flankiert, die sich jeweils auf eigene Weise zum Außenraum hin öffnen können. Je nach Gebäudeartikulation entstehen introvertierte oder stärker geöffnete Platzräume.

Nutzungen:

Nördlich und südlich bilden Hotel- und Wohnnutzung den Abschluss des Hafenquartiers. Dazwischen liegen Nutzungen, die sich besonders an die Cottbuser Öffentlichkeit sowie an Bewohner und Gäste richten: Veranstaltungs- und Gastronomiegebäude, Wassersportbereich sowie Sport- und Gesundheit.

1. Rundgang

Westphal Architekten BDA

Herbststr. 79, 28215 Bremen

WES GmbH Landschaftsarchitektur

Jarrestr. 80, 22303 Hamburg



Abb. 59: Lageplan

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Bebauung und Nutzung

Die Gesamtbebauung des neuen Hafenstandortes verteilt sich auf 4 einzelne Nachbarschaften mit unterschiedlichen Charakteren. Durch ihre dichte Bebauung verleihen die neuen Quartiere dem Ort eine angemessene Urbanität. Die Erdgeschosszonen sind überwiegend öffentlich genutzt, sodass alle Quartiere belebt werden und sowohl Anwohner, Urlauber und Tagestouristen die verschiedenen Orte für sich entdecken können.

Seequartier:

Das Seequartier ist das Herz des neuen Hafenstandortes und der erste Anlaufpunkt für alle Besucher. Die drei bis viergeschossigen Bebauungen schaffen einen urbanen Charakter, welcher durch die kubische und moderne Formsprache der Architektur unterstützt wird. Die beiden Fußgänger- und Radfahrerüberquerungen

der Bundesstraße treffen hier auf das nördliche bzw. südliche Ende des Seequartiers, wo auch die Bushaltestelle platziert ist und leiten somit den Besucherstrom in den Mittelpunkt des Cottbuser Ostsees. Neben vielen öffentlichen Funktionen wie Gastronomie und Einzelhandel, treffen die Besucher hier auf das Infocenter als erste Anlaufstelle.

Damit verbunden sind zahlreiche Unternehmensmöglichkeiten, wie z.B. der Tretbootverleih, der Ticketverkauf für die Fähre oder auch ein Fahrrad- und Segwayverleih. Der zentrale Platz im Seequartier ist der Ostseeplatz, welcher durch das gastronomische Angebot zum Verweilen einlädt. Auch hier wird Aktivität und Unternehmungen großgeschrieben.

Unter den Dächern der Platanen bieten eine Boulebahn, sowie Outdoorsportgeräte Möglichkeiten der Bewegung für Groß und Klein. Um das Hafengebiet ganzjährig zu bespielen, bietet das Kohle-Thermalbad

mit Saunalandschaft auch bei schlechtem Wetter einen direkten Blick auf den See.

Weitere zahlreiche Sportangebote, wie das Fitnesscenter oder der Rehastandort mit dem gesundheitsmedizinischem Zentrum, finden hier Raum in den Obergeschossen und bieten immer einen großartigen Blick auf den Cottbuser Ostsee. Weiterhin bietet der Ostseeplatz mit dem vorgelagertem Holzplateau und das angrenzende Veranstaltungszentrum Platz für zahlreiche Events jeglicher Art.

Hotelquartier:

Die Hotelnutzung ist im neuen Hafenstandort einer der zentralen Bausteine der neuen Entwicklung. Das Ferienquartier bietet eine kleinteilige Hotelanlage, welches sich in drei Bauten unterschiedlicher Gebäudehöhe aufteilt. Die Obergeschosse sind belegt mit großzügigen komfortablen Zimmern und Apartments, die alle einen Seeblick garantieren. Die Erdgeschosszone ist



Abb. 60: Modellfoto



Abb. 61: Modellfoto

öffentlich und somit auch den Nicht-Hotelgästen zugänglich. Restaurants, Tagungsräume und Cafés bespielen den Außenraum und laden mit Seeblick zum Verweilen ein. Der angrenzende Spielplatz ist das Verbindungsglied zwischen den Feriengästen und dem Wohnquartier.

Wohnquartier:

Das Wohnquartier umfasst drei Wohngebäude mit zwei bis vier Geschossen. Verschiedenste Wohnungsgrundrisse lassen sich hier realisieren, um sämtlichen Nachfragen gerecht zu werden. Alle Wohnungen haben einen direkten Wasserblick sowie einen Balkon bzw. private Gärten. Neben dauerhaften Wohnsitzen lassen sich hier auch touristische Ferienwohnungen platzieren. Serviceleistungen wie Wäscheservice, ein kleiner Lebensmittelladen oder

ein Gemeinschaftsraum bespielen die Erdgeschosszone des Quartiers. Alle Gärten sind zum Innenhof orientiert und beleben gleichzeitig den Quartiersplatz.

Hafenquartier:

Ein besonderes Erlebnis für Wassersportler bietet das Hafenquartier mit verschiedenen Serviceleistungen für Bootsbesitzer und der Surfschule. In der zwei bis drei geschossigen Bebauung dreht sich alles um den Wassersport. Die Erdgeschosszone wird durch ein Hafencafé und verschiedene Dienstleister rund um das Thema „Boot“ bespielt (Zubehörladen, Reparaturservice, Bootsverleih, etc.).

Die großflächige Kite- und Surfschule ist hier ebenfalls lokalisiert und nutzt den Nachbarschaftshof auch für

Trockenübungen. Die große Bootshalle ist der Unterstellplatz im Winter, welcher direkt vom Kran oder der Slipanlage erschlossen werden kann. Die dazugehörige großzügige Freifläche dient den Bootsvorbereitungen. Weiterhin sind in den Obergeschossen das Vereinsheim, sowie das Hafenbüro mit dem Rettungsbüro integriert.

Marina:

Die Cottbuser Marina umfasst 180 Anlegestellen für Sportboote und schwimmende Ferienhäuser, mit der Möglichkeit der Erweiterung auf dem Wasser. Der Mix aus Booten und schwimmenden Apartments, soll die großflächige Marina auf unterschiedliche Weise bespielen und erlebbar machen. Eine barrierefreie Erschließung durch Rampen ist hier gegeben.

1. Rundgang

roedig.schop architekten

Obentrautstr. 72, 10963 Berlin

METTLER Landschaftsarchitektur

Wiener Straße 20, 10999 Berlin



Ansicht M 1:1000



Abb. 62: Lageplan



Abb. 63: Gestaltungsplan

AUSZUG AUS DEM ERLÄUTERUNGSBERICHT DER ARBEIT

Umgebung:

Der Stadthafen Cottbus wird am zukünftigen Westufer des Ostsees entstehen. Nördlich grenzt das Gebiet an den Stadtteil Merzdorf, der durch kleinteilige Siedlungs-Bebauung geprägt ist. Neben der direkten Wasserlage bilden Kiefernwälder und sandige,

dünenartige Landschaften Freiraumpotenziale von hoher Qualität.

Städtebau:

Im nördlichen Teil des Gebietes sieht der Entwurf eine verdichtete kompakte Bebauungsstruktur mit einer heterogenen Nutzungsverteilung vor. Dabei wird der bereits bestehende Aussichtsturm als Stadt- bzw. Landmarke integriert. Im Bereich der

Haupteinschließung, schafft der Hafenplatz einen direkten Sichtbezug vom Eingang über das Quartier zum Wasser. Er bildet somit die Adresse des Stadthafens Cottbus. Südlich der platzbildenden Bebauung öffnet sich die kompakte Struktur in Einzelbaukörper unterschiedlicher Größe. Freistehende kleine Kubaturen gehen in den dünenartigen Landschaftsraum über.



Abb. 64: Modellfoto

Erschließung:

Die Haupteerschließung erfolgt über den zentral gelegenen Knotenpunkt an der B168 und der Seeachse. Für den ÖPNV (Bus) wird je eine Haltestelle am Hafenplatz und am Aussichtsturm vorgesehen. Der MIV wird über die Verbindung zum Aussichtsturm geführt, welche als „Shared Space“ ausgebildet wird.

Der Rad-Rundweg verläuft als schnelle Verbindung parallel zur B168. Als Solarradweg wird er auch zur Energieversorgung des neuen Quartiers herangezogen. Fuß- und Radverkehr aus der Innenstadt kommend kann die Bundesstraße mittels einer Brücke im Bereich des Aussichtsturms queren.

Nutzungen:

Am nördlichen Rand entsteht das „Wassersportzentrum Ostsee“. Neben dem Hafenbüro und Clubräumen werden Flächen in variierender Größe angeboten und bieten somit Platz für Segeln, Rudern, Surfen, Wasserski, Kiten etc... Südlich davon entwickelt sich die verdichtete Bebauungsstruktur als

Mischgebiet aus Einzelhandel, Wohnnutzung und Sportfunktionen. Letztere bilden durch ihre Lage entlang der Bundesstraße einen Schutz gegen Lärmemission.

Der Hafenplatz wird auf der Südseite durch das Hafenzentrum gefasst, welches Raum für Hotel, Ausstellungen, Veranstaltungen und Gastronomie bietet. Mit der Adresse direkt am Hafenplatz entwickelt sich das Hotel Richtung Süden über immer kleiner werdende Nutzungseinheiten bis hin zum freistehenden Schlafkubus in der Dünenlandschaft.

Freiraum:

Die Umgebung der ehemaligen Tagebaugelände wird durch das Gestaltungskonzept vernetzt und gestärkt. Mittels einer identitätsbildenden Formsprache, die auf dem postindustriellen Landschaftscharakter des Ortes bezieht, erhält der Raum seine Prägnanz. Die Hafenpromenade und der neue Hafenplatz werden durch einen durchgängigen Holzbelag und gezielt gesetzte Elemente miteinander verbunden. Die

schlichte Gestaltung verbindet und rhythmisiert den Raum durch den Wechsel der Bodenoberflächen und einer präzisen Baumsetzung.

Neben der Hafenpromenade, die als ein Angelpunkt fungiert, wird der neue Hafenplatz mit dem einheitlichen Gesamtkonzept in seiner zentralen Funktion gestärkt.

Ein Wegenetz verbindet die Anlage und sichert die Zugänge zum Strand und Seerundweg. Die Form der Wege ist eine abstrakte Interpretation der alten Kulturlandschaft und ihre Ausrichtung stärkt die Blickbeziehung zum See.

Der erlebbare Wechsel zwischen Platzaufweitungen, Parkpfaden und der Uferpromenade, das kulturelle Angebot und das Sitzen unter Bäumen mit Blick auf den Cottbuser Ostsee und ehemaligem Tagebau verleihen dem Hafenplatz einen eigenständigen Charme. Die Außengastronomie und das Gewerbe füllen die entsprechenden Flächen entlang der Fassaden.

WETTBEWERBSVERFAHREN

In der Potentialanalyse für den Cottbuser Ostsee wurde 2015/16 ein Nutzungsportfolio für einen urbanen Stadthafen gemessen sowohl an der Stadtgröße als auch den regionalen Potenzialen aus dem Bereich der Naherholung sowie aus überregionalen touristischen Potenzialen zusammengestellt. Damit lagen die Voraussetzungen für die weitere Planung des Hafenquartiers vor.

Um möglichst vielfältige Lösungsansätze zu generieren, hatte sich die Stadt entschlossen, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb durchzuführen und im April 2016 um die Aufnahme in das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ beworben.

Am 30.11.2016 wurden die Förderurkunden feierlich durch die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Frau Dr. Barbara Hendricks übergeben. Das Ministerium hat den Wettbewerb mit 200.000 € gefördert. Der durch die Stadt zu tragende Eigenanteil belief sich auf 20.000 €.

Mit der Durchführung und Organisation des Wettbewerbes wurde seitens der Stadt Cottbus die ews StadtSanierungsgesellschaft mbH beauftragt. Damit stand dem kommunalen Fachbereich Stadtentwicklung ein kompetenter und erfahrener Partner zur Seite.

Im Juni 2017 wurde durch die Stadt die Absicht bekannt gegeben, einen städtebaulich landschaftsgestalterischen Ideenwettbewerb durchzuführen. Als Wettbewerbssumme wurde insgesamt ein Betrag von 88.000 € ausgelobt.

Auf diese Ausschreibung hin bewarben sich insgesamt 16 Planungsbüros bzw. Arbeitsgemeinschaften um die Teilnahme am Wettbewerb. 4 Planungsbüros waren zusätzlich durch die Stadt Cottbus als Teilnehmer gesetzt worden.

Da es sich um einen interdisziplinären Wettbewerb handelte, mussten in jedem Bearbeitungsteam sowohl Architekten/Städtebauer als auch Landschaftsarchitekten vertreten sein.

15 Planungsbüros/-gemeinschaften wurden als Wettbewerbsteilnehmer bestätigt. Diese erhielten am 11. August

2017 die Aufgabenstellung zur Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe.

Am 08. September 2017 fand das Rückfragekolloquium statt. Dabei handelt es sich um einen Vor-Ort-Termin zur Besichtigung des Plangebietes. Zugleich hatten die Wettbewerbsteilnehmer die Gelegenheit, Fragen an den Auslober des Wettbewerbes zu richten, die von Vertretern der Stadt beantwortet wurden.

Am 23. Oktober 2017 endete die Bearbeitungsfrist. An diesem Tag waren die Wettbewerbsbeiträge spätestens abzugeben. Von den 15 ausgewählten Wettbewerbsteilnehmern gaben 11 einen Entwurf ab.

Im November und Dezember 2017 wurden die eingereichten Arbeiten der Vorprüfung unterzogen. Hierbei wurde begutachtet, ob die Entwurfsverfasser



Abb. 65: Übergabe der Förderurkunde, v.l.: Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks, Dr. Klaus-Peter Schulze (MdB), Thomas Kramer, Doreen Mohaupt, Christian Hollnick (alle Stadt Cottbus), Florian Pronold (PStS)



Abb. 66: Partizipationskolloquium

die wesentlichen Bedingungen der Wettbewerbsaufgabe eingehalten hatten. Im Ergebnis konnten alle Arbeiten zur Preisgerichtssitzung zugelassen werden.

Am Vorabend der Jurysitzung konnten sich Stadtverordnete, Vertreter der Ortsbeiräte und der Nachbargemeinden gemeinsam mit den Jurymitgliedern zu den 11 eingereichten Wettbewerbsbeiträgen informieren. Dieses der Preisgerichtssitzung vorgeschaltete Partizipationskolloquium - bisher einmalig im Land Brandenburg - diente der Erprobung neuer Beteiligungsverfahren in Planungswettbewerben.



Abb. 67: Preisgerichtssitzung

Die Preisgerichtssitzung fand unter Vorsitz von Herrn Prof. Nagler am 16.01.2018 im Saal des Cottbuser Stadthauses statt. Der Jury gehörten insgesamt 5 Fachpreisrichter/-innen, 4 Sachpreisrichter/-innen und 5 Sachverständige/Gutachter/-innen an. Stimmberechtigt waren Fach- und Sachpreisrichter.



Abb. 68: Preisgerichtssitzung

Zu Beginn der Sitzung wurden die einzelnen Arbeiten durch die Vertreter des mit der Verfahrensdurchführung betrauten Büros vorgestellt. Anschließend konnten die Mitglieder des Preisgerichtes in einem informellen Rundgang Fragen zu den einzelnen Arbeiten stellen.

In dem folgenden 1. Wertungsrundgang wurden 4 Arbeiten durch einstimmiges Votum der Jury aussortiert. Die verbliebenen 7 Arbeiten wurden im dem sich anschließenden 2. Wertungsrundgang nochmals ver-

tieft diskutiert. In Folge schieden weitere 4 Arbeiten nach Mehrheitsbeschluss aus.

Da nach dem zweiten Wertungsrundgang nur noch 3 Arbeiten im Wettbewerb waren, wurden die beiden nur mit einer Stimme Differenz ausgeschiedenen Beiträge einstimmig in das Verfahren zurückgeholt, womit die „engere Wahl“ aus insgesamt fünf Arbeiten bestand. Im Anschluss erfolgte jeweils durch einen Fach- und einen Sachpreisrichter/in die schriftliche Bewertung der Arbeiten der „engeren Wahl“.

Die Bewertungen der Arbeiten wurden in der Jury vorgetragen und diskutiert. Nach Präzisierungen und Ergänzungen zu den Bewertungen erfolgte die Rangbildung und die Vergabe der Preise.

Nach nochmaligem intensivem Austausch von inhaltlichen Argumenten und teilweise kontrovers geführten fachlichen Diskussionen über die verbliebenen Beiträge legte die Jury einstimmig eine Veränderung der Preisvergabe gegenüber der Auslobung fest, indem der 4. Preis aufgehoben und zwei Anerkennungen für die beiden Rückholer ausgesprochen wurden.

Die Jury empfahl dem Auslober, die mit dem 1. Preis ausgezeichnete Arbeit unter Berücksichtigung der inhaltlichen Hinweise des Preisgerichts zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.



Abb. 69: Preisverleihung



Abb. 70: Preisverleihung

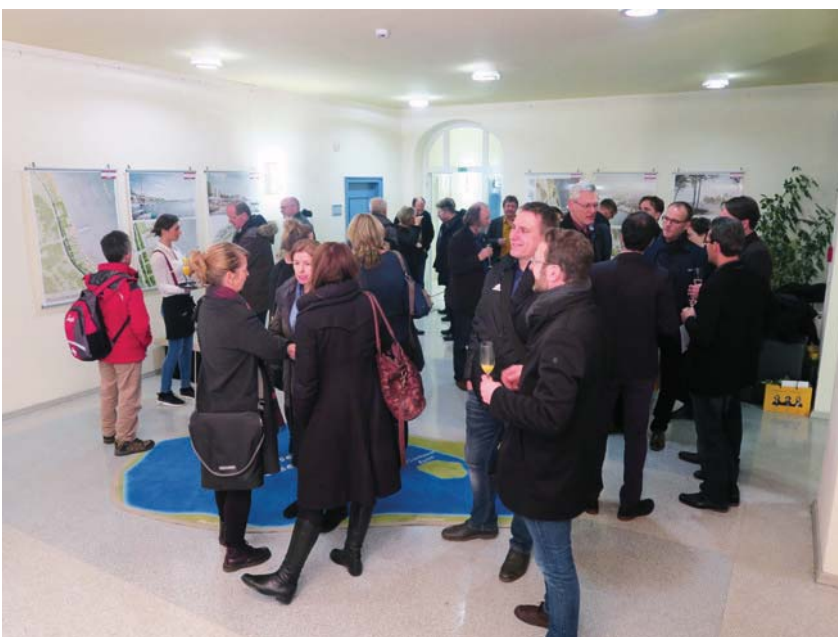


Abb. 71: Ausstellungseröffnung

Die Durchführung des Wettbewerbes erfolgte anonym. Weder die Vertreter der Stadt Cottbus, noch die Mitglieder der Jury wussten, wer die Verfasser der einzelnen Arbeiten waren. Die Anonymität wurde erst am Ende der Preigerichtssitzung aufgehoben, nachdem die Preise vergeben worden waren.

Am 01. Februar 2018 fand die Preisverleihung und Ausstellungseröffnung im Rathaus statt. Die Wettbewerbsarbeiten wurden bis zum 28. Februar ausgestellt.

TEILNEHMER DER JURYSITZUNG

Fachpreisrichter:

- Herr Prof. Dr. Rolf Kuhn, Großräschen (Stadtplaner)
- Herr Prof. Jose Gutierrez Marquez, Weimar/Berlin (Architekt)
- Herr Christoph Dieck, Cottbus (Stadtplaner)
- Herr Prof. Heinz Nagler, Cottbus (Architekt und Stadtplaner)
- Frau Prof. Ariane Röntz, Kassei/Berlin (Landschaftsarchitektin)
- Herr Till Rehwaldt, Dresden (Landschaftsarchitekt, ständiger Stellvertreter)

Sachpreisrichter:

- Frau Birgit Kann, Bonn (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)
- Herr Stefan Korb, Cottbus (Ostseemanagement)
- Herr Jörg Schnapke, Cottbus (Vorsitzender des Ausschusses Wirtschaft, Bau und Verkehr der Stadtverordnetenversammlung)
- Frau Marietta Tzschoppe, Cottbus (Bürgermeisterin)
- Herr Dr. Lars Scharnholtz, Cottbus (Ostseemanagement, ständiger Stellvertreter)

Gutachter:

- Frau Gabi Grube, Cottbus (Stadtmarketing- und Tourismusverband)
- Herr Volker Mielchen, Senftenberg (Zweckverband Lausitzer Seenland)
- Herr Holger Palme, Cottbus (Beratender Ingenieur Wasserbau)
- Herr Prof. Dr. Herbert Staadt, Potsdam (Verkehrsplaner)
- Herr Hans-Joachim Stricker, Potsdam (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung)

Vorprüfer:

- Herr Christian Hollnick, Cottbus (Fachbereich Stadtentwicklung)
- Frau Ilona Kiese, Cottbus (Fachbereich Stadtentwicklung)
- Herr Thomas Kramer, Cottbus (Fachbereich Stadtentwicklung)
- Herr Egbert Thiele, Cottbus (Fachbereichsleiter Stadtentwicklung)
- Herr Rainer Lehmann, ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
- Herr Roland Schmuck, ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
- Frau Franka Herold, ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH

Brandenburgische Architektenkammer:

Herr Thomas Siebert, Cottbus

BILDNACHWEIS

Luftbild Umschlag (im Original)
sowie Abbildungen 1 und 2:
Urheber: Falcon Crest Air Fo-
toflug & Filmvertonungsgesell-
schaft mbH, Hamburg, 2017

Abbildungen 3 bis 6, 15:
Stadtverwaltung Cottbus

Abbildung 7:
TOPOS
Stadtplanung, Landschaftspla-
nung, Stadtforschung GbR

Modellfotos:
Alle Abbildungen, die mit Mo-
dellfoto gekennzeichnet sind,
wurden von der Medienwerk-
statt der Fakultät für Architek-
tur, Bauingenieurwesen und
Stadtplanung der BTU Cottbus
- Senftenberg aufgenommen.
Das Modellfoto Abb. 15 wurde
von der Stadtverwaltung Cott-
bus aufgenommen.

Abbildung 65:
Büro des Bundestagsabgeord-
neten Dr. Klaus-Peter Schulze
Abbildung 66 bis 71:
ews Stadtsanierungsgesell-
schaft mbH

Alle weiteren Inhalte und Ab-
bildungen der Seiten 15 bis 83
wurden den Wettbewerbsarbei-
ten entnommen. Die Urheber-
rechte liegen bei den jeweiligen
Entwurfsverfassern.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Stadtverwaltung Cottbus
Fachbereich Stadtentwicklung
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus
Tel. 0355-6124115
www.cottbuser-ostsee.de
E-Mail: stadtentwicklung@cottbus.de



Betreuung des Wettbewerbes:

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Straße 26c
10245 Berlin
Tel. 030-2938110
E-Mail: info@ews-stadtsanierung.de

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH

Förderung durch:

Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit
E-Mail: nationale-staedtebauprojekte@bbr.bund.de



Druck:

Druckerei Schiemenz GmbH
Byhlener Straße 3
03044 Cottbus

Cottbus, März 2018

