

Einordnung des Vorhabens in den Gesamtprozess „Cottbuser Ostsee“

Zum Jahresende 2015 beendet die Vattenfall Europe Mining AG (VEM) die Kohleförderung im Tagebau Cottbus Nord. In den Folgejahren wird das Bergbauunternehmen den künftigen See für die Flutung vorbereiten, die voraussichtlich von 2018 bis 2024 andauern wird.

Der Cottbuser Ostsee wird mit einer Wasserfläche von ca. 19 km² der größte See des Lausitzer Seengebietes. Seine infrastrukturelle und touristische Entwicklung als regionales, nationales sowie internationales Reiseziel wird eine der wichtigsten Aufgaben der Cottbuser Stadtentwicklung und der Anrainergemeinden für das nächste Jahrzehnt und darüber hinaus.

Auf Cottbuser Seite soll als wesentlicher Baustein der Seeinfrastruktur eine Marina zwischen den Ortslagen Merzdorf und Dissenchen entstehen. Der für die Hafenanlage zur Verfügung stehende Raum wird durch den Verlauf der 2012 errichteten Ortsumgehungsstraße B 168 stark begrenzt. Daher wurde, um so viel Landmasse wie möglich zwischen Uferkante und Bundesstraße nutzbar zu machen, im Ergebnis einer bereits im Jahr 2007 zur Anlage eines Hafens durchgeführten Studie, der Bau einer Kaimauer mit angehängter schwimmender Mole favorisiert. Dieser Vorschlag wurde 2009 durch eine Machbarkeitsstudie unteretzt. Das mit dieser Untersuchung beauftragte Büro BIUG zeigte unter Berücksichtigung der nachbergbaulichen geo- und sicherheitstechnischen Bedingungen auf, in welcher räumlichen Lage (BIUG-Linie) eine Kaimauer für einen maximal möglichen Landerhalt eingeordnet werden sollte. Aus dem Bau einer entsprechenden Kaimauer würde ein Landgewinn von ca. 40 m Breite mit einer Ø-Gesamtbreite der nutzbaren Fläche von ca. 100 m sichergestellt werden.

Das Ergebnis dieser Studie wurde in die weiterführenden Planungsschritte eingestellt. Die im November 2013 durch Beschluss der StVV bestätigte Fortschreibung des Masterplans Cottbuser Ostsee enthält als wesentliche Grundlage für den Bau des Cottbuser Hafenkomplexes eine Kaimauer mit der durch BIUG vorgeschlagenen Einordnung. Entlang dieser Kaimauer sollen sich die Seepromenade und daran anschließend das Hafenzentrum erstrecken, das alle erforderlichen infrastrukturellen und touristischen Einrichtungen für den nachhaltigen Betrieb des Hafens aufnimmt. Die verkehrstechnische Erschließung wird über den bereits errichteten Knotenpunkt an der B 168 erfolgen.

VEM beauftragte im November 2014 das Cottbuser Ingenieurbüro IPP Hydro Consult GmbH (IHC) und als Nachauftragnehmer die Beratenden Ingenieure für Umweltgeotechnik und Grundbau GmbH (BIUG) sowie mayerwittig Architekten und Stadtplaner GbR mit der Planung einer Kaimauer bis Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) einschließlich Untersuchung von drei unterschiedlichen städtebaulichen Varianten zur späteren Anlage des Cottbuser Stadthafens.

Die Aufgabenstellung wurde zuvor mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Mit Beschluss der StVV vom 26.03.2014 wurde die Aufgabenstellung zur Vorplanung des Stadthafens Cottbus präzisiert und dem Vorschlag der Fachverwaltung gefolgt, die als zwei von drei zu untersuchenden Varianten Bachelorarbeiten des Studienganges Architektur aus dem Sommersemester 2013 der BTU Cottbus-Senftenberg präferiert hatte. Zugleich behielt sich die StVV vor, über das Ergebnis zur Variantenuntersuchung hinsichtlich der weiter zu verfolgenden Vorzugsvariante zu entscheiden.

Die den beiden Arbeiten zugrundeliegenden Geometrietypen der Kaimauer sollten in der zu beauftragenden Vorplanung in ihren Grundzügen Berücksichtigung finden. Ziel der Variantenuntersuchung sollte die Optimierung der städtebaulich-architektonischen und landschaftsgestalterischen Ansprüche mit der Schaffung von möglichst großen Baulandpotenzialen für die Anlage einer funktionsfähigen Marina bei vertretbaren Kosten sein.

Bei den beiden zu berücksichtigenden Geometrietypen handelt es sich um den geradlinigen Verlauf analog der im Masterplan verankerten Einordnung (vgl. BIUG-Linie) sowie um einen frei geformten, geschwungenen Verlauf der Kaimauer. Vattenfall stellte diese beiden Typen in die Aufgabenstellung ein. Die 3. Variante sollte vom Planungsbüro aus den Erkenntnissen im Planungsprozess heraus entwickelt werden.