

Variantenuntersuchung zum Bau einer Kaimauer an der geplanten Hafenanlage Cottbus-Merzdorf
ERLÄUTERUNGSTEXT städtebauliche Varianten A, B und C

23.04.2015

Variante A – lineare Kaimauer:

Grundlagen dieser Varianten bildet der Entwurf zur Prozesssteuerung Parkway, Hafen-Zentrum, Cottbus-Strand aus dem Jahr 2007/08 (bbz) sowie die Machbarkeitsuntersuchung zur Errichtung einer Kaimauer im Jahre 2009 (BIUG). Wesentliche Entwurfsparameter sind dabei der größtmögliche Landerhalt, sowie die Ausbildung der Hafenmole als schwimmende Großform, um mit dieser liegenden Landmarke den Wiedererkennungswert für den zukünftigen Cottbuser Hafen zu steigern.

Der Hafen wird zwischen den beiden aus der Stadt kommenden Achsen, der Blickachse zum Turm sowie der Weiterführung der Seestraße aufgespannt. In diesem nördlichen Abschnitt des Hafens ist neben den 400 Bootsliegeplätzen die gesamte, notwendige Hafeninfrastruktur, wie der technischer Hafen mit Slipanlage untergebracht. Vom zentralen Hafenplatz aus lassen sich die ein- und ausfahrenden Boote beobachten und auch das Fahrgastschiff hat hier seinen Anlegepunkt.

Der Aussichtsturm ist in die Hafenanlage integriert und bildet mit seinen 34 Metern Höhe einen Kontrapunkt zur ausladenden Geste der Mole, die die Hafenbesucher zu einen Spaziergang über das Wasser einlädt.

Nach Süden entwickeln sich hoch attraktive Bauflächen mit direktem Wasserbezug und einer vorgelagerten großzügigen Promenade.

Der Rad- und Fußgängerverkehr ist so konzipiert, dass er Hafenbereich von Beginn an über die bestehende Kreuzung Bundesstraße / Seestraße erschlossen ist. Die Gestaltung der Sichtachse von der Seestraße in Richtung Aussichtsturm sollte darauf ausgerichtet sein, dass die Ergänzung einer Fußgängerbrücke über die B 168 jederzeit möglich ist.

Variante B – geschwungene Kaimauer:

Auf Anregung eines Bachelor-Entwurfs an der BTU Cottbus-Senftenberg im Sommersemester 2013 (Hein, Hawkins) sollte die Ausbildung einer geschwungenen Kaimauer näher untersucht werden.

Für die Variante B wurden zwei Hafenbecken in gerundeter Form entwickelt, deren besondere Form den gesamten Hafenbereich bestimmt, wodurch sich eine städtebauliche Figur mit hohem Wiedererkennungswert ausbildet.

Durch die mäandrierende Form der Kaimauer entsteht ein lang gestreckter Hafenbereich, der jeweils direkt in den Sportstrand im Norden und den Badestrand im Süden übergeht. Zur Unterstützung der Figur wurde in dieser Variante auf die Betonung der Blickachse von der Seestraße zum Aussichtsturm verzichtet. Nichts desto trotz kann auch hier jederzeit eine Fußgängerbrücke errichtet werden.

Der Bereich um den Aussichtsturm wird als gestaltete Grünfläche aufgewertet und durch den Fahrgastschiffsanleger ergänzt.

Die Erschließung des Hafenbereichs für den Rad- und Fußverkehr erfolgt über den Knotenpunkt B168 / Seestraße. Die Hafenerschließung für den Fahrzeugverkehr wird im rückwärtigen Bereich parallel zur Bundesstraße geführt.

Entlang der geschwungenen Promenade bilden sich markante Baufelder aus, die sich locker um die beiden unterschiedlich großen Hafenbecken gruppieren. Der technische Hafen befindet sich zentral im Bereich des nördlichen Hafenbeckens.

Variante C – eingeschnittene Kaimauer:

Räumliche und gründungstechnische Aspekte bilden die Grundlage für die Entwicklung der Variante C, in der untersucht wird, inwieweit das Einrücken der gesamten Kaimauer um 25 Meter in das Hinterland, planerische und ökonomische Vorteile birgt.

Die Variante entstand ferner unter der Prämisse, für die Elemente des Hafens, also für Mole und Schwimmstege einfachere Verankerungsmöglichkeiten im Flachwasserbereich zu generieren. Zugleich sollte in dieser Variante die Möglichkeit einer phasenweisen und flexiblen Umsetzbarkeit der gesamten Hafenanlage Berücksichtigung finden.

Die 400 Bootsliegeplätze werden in drei annähernd gleichen Hafenbecken in linearer Reihung untergebracht. Ausgangspunkt der Entwicklung bildet auch in dieser Variante der nördliche Bereich zwischen dem Aussichtsturm und dem Bereich der bestehenden Zufahrt am Knotenpunkt B168 / Seestraße. Hier befinden sich der öffentliche Fahrgastschiffsanleger sowie die Slipanlage zum Wassern der Boote.

Der Hafen lässt sich stufenweise in Richtung Süden entwickeln, wo eine neue Hafenstraße die beiden unterschiedlich tiefen Streifen der Baufelder erschließt.

Die Linearität des Hafens wird durch die Anordnung von mehreren Plätzen entlang der Hafenpromenade gebrochen. Diese Stellen eignen sich besonders, um den Zugang zum Wasser für die Besucher mittels Treppen und Rampen zu ermöglichen.

Da diese Variante aufgrund ihrer zurückhaltenden Grundform einen Mangel an städtebaulicher Prägnanz aufweist, wird hier ein besonderes Gewicht auf die Errichtung der Fußgänger- und Radfahrerbrücke als gesonderte Verbindung über die Bundesstraße gelegt.

Um für den Cottbuser Hafen auch hier ein besonderes Merkzeichen zu setzen, wird vorgeschlagen, die Fußgängerbrücke am Turm vorbei zu verlängern, um als Seebrücke in Form eines Balkons über dem Wasser ihren Abschluss zu finden.