

MASTERPLAN COTTBUSER OSTSEE

1. Fortschreibung



Textfassung

Stadt Cottbus
in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden
Teichland, Neuhausen/Spree und Wiesengrund

Cottbus, August 2013

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

1. Relevante Planungen seit 2006
2. Abstimmungsprozess
3. Fortschreibung Masterplan 2013
4. Impressum
5. Quellen
6. Anhang

Einleitung

Seit 2006 liegt der Stadt Cottbus sowie den Gemeinden Teichland, Wiesengrund und Neuhausen/Spree der Masterplan „Cottbuser Ostsee“ vor.

Auf den Ergebnissen eines internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerbes aufbauend wurde mittels eines aufwändigen Abstimmungsverfahrens in einer „Zukunftswerkstatt“ der Masterplan „Cottbuser Ostsee“ erstellt. Der Masterplan bündelt alle Entwicklungsziele, welche durch die Anliegergemeinden favorisiert wurden. Er setzt den inhaltlichen Rahmen, nennt die strategischen Ziele und beschreibt Projektansätze. Der Masterplan ist von Beginn an als Prozess und als offener Dialog angelegt. Er formuliert über die Stadtgrenzen hinaus räumliche und strukturelle Zusammenhänge und die Rahmenbedingungen für die einzelnen Entwicklungsprojekte.

Der Masterplan Cottbuser Ostsee wurde wie folgt beschlossen:

- am 24.04.2006 durch die Gemeindevertretung Wiesengrund
- am 16.05.2006 durch die Gemeindevertretung Teichland (Beschluss-Nr. 8/29/45/06)
- am 18.05.2006 durch die Gemeindevertretung Neuhausen/Spree (Drucksache 22/2006)
- am 31.05.2006 durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Cottbus (Beschluss-Nr. IV-051-28/06)

Gleichzeitig wurde die Vereinbarung über die gemeindeübergreifende Planung zum Vorhaben „Cottbuser Ostsee“ zwischen der Stadt Cottbus, der Gemeinde Teichland und der Gemeinde Neuhausen/Spree verabschiedet, welche eine abgestimmte Flächennutzungsplanung in Umsetzung der Ergebnisse des Masterplans im Rahmen der Bauleitplanung zum Inhalt hat.

Gründe für die vorliegende Anpassung sind neben einer digitalen Neuerstellung an eine neue Kartengrundlage die Einarbeitung zwischenzeitlich entstandener neuer Nutzungen (z. B. B 168), die Einarbeitung neuer Planungsergebnisse (z.B. Rahmenplan „Prozesssteuerung Parkway, Hafenzentrum, CottbusStrand“; Variantenuntersuchung Bärenbrücker Bucht, Planungen der Gemeinde Teichland) sowie Aktualisierungen aufgrund bergrechtlicher Planungen / Umsetzungen.

1. Relevante Planungen seit 2006

Prozesssteuerung „Parkway, HafenZentrum, CottbusStrand“ (2007)

Im Rahmen der Prozesssteuerung vom Büro *bbz Berlin* wurde der Masterplan für die Teilbereiche „Parkway“ und „Cottbuser Strand“ auf seine landschaftsarchitektonischen und städtebaulichen Zielsetzungen untersucht und mit weiterführenden Planungen untersetzt. Für das zentrale, neue Verbindungselement zwischen Innenstadt und dem zukünftigen Cottbuser Ostsee, dem „Parkway“ wurden die Eigentumsverhältnisse für den zur Realisierung notwendigen Erwerb der betroffenen Liegenschaften ermittelt, sowie die Gestaltung und Einbindung des Parkways in die umgebenden Gebiete konkretisiert. Des Weiteren wurde ein Verkehrskonzept für den Parkway und die Erschließung für das „HafenZentrum“ sowie „Cottbus Strand“ entwickelt. Für den Bereich des zukünftigen Hafenzentrums von Cottbus wurden die Rahmenbedingungen für eine städtebauliche Wettbewerbsaufgabenstellung erarbeitet und dokumentiert.

Die vorliegende Prozesssteuerung hat die Aussagen des Masterplans für die beiden stadtnahen Teilbereiche Parkway und Cottbus Strand mit dem zukünftigen Hafenzentrum an den fortlaufenden Planungsprozess angepasst.

Größtenteils wurden die Aussagen des Masterplans übernommen und weiter ausgearbeitet, in Teilbereichen ergaben sich z. T. Änderungen des ursprünglichen Plans.

Schalltechnische Untersuchung und Sachverständigengutachten zur Einordnung der Seebühne am Cottbuser Ostsee (2007)

Im Namen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Einordnung einer Seebühne im Bereich der Merzdorfer Düne durch die

Eurofins-AUA GmbH, Niederlassung Cottbus erstellt. Dabei sollte einerseits der Einfluss des Umgebungslärms der angrenzenden Bundesstraße auf den geplanten Standort der Seebühne mit Zuschauerbereich bestimmt und ggf. durch entsprechende Maßnahmen auf eine Größenordnung reduziert werden, dass kulturelle und sportliche Veranstaltungen ohne störenden Schall für Beteiligte auf der Bühne und im Zuschauerbereich durchführbar sind. In zweiter Linie waren die Auswirkungen des Veranstaltungsortes auf die Geräuschemissionssituation der unbeteiligten Nachbarschaft zu quantifizieren, um Nachbarschaftskonflikte rechtzeitig vorbeugen zu können.

Es wurde aufgezeigt, dass mit Hilfe pragmatischer Ansätze eine Einflussnahme auf die vorgesehene Planung möglich ist, die letztlich zu einer Balance zwischen kulturpolitischem Anspruch und Kunstgenuss einerseits sowie immissionsrechtlich verbrieftem Schutz der Nachbarschaft vor erheblichen Belästigungen andererseits führen können.

Machbarkeitsstudie Kaimauer Hafenzentrum Cottbus (2009)

Das Hauptaugenmerk der o. g. Prozesssteuerung von 2007 richtete sich auf die Anlegung eines Hafenkomplexes zwischen den Ortslagen Merzdorf und Dissenchen entlang der zu erwartenden Wasserlinie des Cottbuser Ostsees, welcher in Folge der Flutung des Tagebaurestloches entstehen wird. Wichtigste Erkenntnis hierbei war das Erfordernis der Errichtung einer Kaimauer, um soviel Landmasse wie möglich zwischen zukünftiger Uferkante und zwischenzeitlich gebauter Bundesstraße erhalten zu können.

Die Stadt Cottbus hat daraus ableitend zur frühzeitigen Klärung der Anforderungen an die Böschungsgestaltung im Bereich des künftigen Hafenzentrums eine Machbarkeitsstudie durch das Büro *BIUG Freiberg* beauftragt, wo und wann eine Kaimauer in ca. 600 m Länge errichtet werden kann, um später eine Mole anhängen und eine Seepromenade entwickeln zu können.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie haben Eingang in die Masterplanfortschreibung gefunden.

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Cottbus 2020 – Zielnetz ÖPNV 2020 (2006 / 2009)

Im Rahmen der Untersuchung zum ÖPNV-Zielnetz 2020 wurde die Erschließung mittels ÖPNV untersucht. Ergebnis: Durch den überwiegend saisonalen Betrieb wird die Erschließung durch Stadtbusverkehr favorisiert. Für die Entwicklung ganzjähriger Angebote sollte eine Flächenvorsorge für ein anderes ÖPNV-Mittel (z.B. schienengebunden) getroffen werden. Dies hat Auswirkungen auf das Querprofil der Seestraße.

1. Grundsatzkonzept (2011)

Die *Lokale Arbeitsgruppe Schlichower Damm* hat sich zur Aufgabe gesetzt, für den Ortsteil Schlichow die Entwicklungsziele des Masterplans 2006 mit eigenen Vorstellungen abzugleichen. Angesprochene Punkte sind der zukünftige Umgang mit dem Lärmschutzwall, dem Sportplatz, sowie baulichen Entwicklungspotenzialen. Die nachbergbauliche Gestaltung im Bereich Kiessand Schlichow wurde gemeinsam mit dem Betreiber der Kiesabbaufläche im bergrechtlichen Rahmen abgestimmt. Die Nutzung alternativer Energien wurde ebenso thematisiert wie langfristige Vorstellungen zum Thema Tourismus.

In den Masterplan sind die Ergebnisse der Abstimmungen eingeflossen.

Masterplan für die Entwicklung der Tranitz (2011)

Mit den Vorbereitungsarbeiten zur Erschließung des Tagebau Cottbus-Nord ab 1976 erfolgte der Ausbau bzw. die Verlegung der Tranitz nördlich von Kathlow, um einerseits das Grubenwasser aus den angrenzenden Tagebauen Cottbus-Nord und Jänschwalde aufnehmen und ableiten sowie um den Wasserbedarf des Kraftwerks Jänschwalde decken zu können. Über weite Abschnitte wurde sie deshalb ab Kathlower Wehr zu einem Betongerinne ausgebaut und aus ihrem ursprünglichen Bett verlegt. Gegenwärtig weist die *Verlegte Tranitz* (zur Spree) nur einen geringen natürlichen Wasserzufluss auf. Damit verliert das Gerinne mit Einstellung der Bergbautätigkeit in den angrenzenden Tagebauen seine primäre wasserwirtschaftliche Funktion als Hoch-

wasserableiter für die *Verlegte Trantz*.

Aufgrund des sich verändernden Wasserregimes und der sich ändernden Nutzungsanforderungen wurde ein Masterplan erstellt, welcher mit Hilfe von Varianten Maßnahmevorschläge für die Gewässerabschnitte unterbreitet.

Flächennutzungsplan Teichland (2012)

Auf der Grundlage des *Entwicklungskonzeptes für das Nordufer des zukünftigen Cottbuser Ostsees* von 2009 erfolgten die Darstellungen im Flächennutzungsplan Teichland, welcher seit 2012 rechtswirksam vorliegt. Die Ergebnisse haben Eingang in die Masterplan-Fortschreibung gefunden.

Wettbewerbe Gemeinde Teichland (2007 – 2012)

Die Gemeinde Teichland hat drei Wettbewerbe durchgeführt:

2007 – Aussichtsturm Bärenbrücker Höhe

2010 - Seeachse Teichland

2012 – Seehafen Teichland

Die Ergebnisse untersetzen die städtebaulichen Zielsetzungen des Flächennutzungsplanes Teichland.

Masterarbeit „Parkway 2040 – zwischen Stadtzentrum und See“ (2012)

Das Thema der Masterarbeit von *Stefanie Klinger und Karoline Wegner von der BTU Cottbus* bestand darin, Lösungsansätze für die Entwicklung des heutigen Gewerbegebietes entlang der stillgelegten Bahntrasse Cottbus-Guben aufzuzeigen. 2040 soll das Gebiet das Eingangstor vom Stadtzentrum an den Cottbuser Ostsee darstellen.

Das Großprojekt sollte hiermit durch Visionen gestärkt werden, welche die Stadtentwicklung nachhaltig positiv beeinflussen. Die Masterarbeit bietet einen interessanten Entwicklungsansatz, welcher dazu beiträgt, die getroffenen generalisierten Darstellungen im Masterplan anhand diesen Beispiels im Weiteren zu untersetzen.

Abschlussbetriebsplan Tagebau Cottbus Nord (2012)

Ein Abschlussbetriebsplan ist die Voraussetzung für die "Entwidmung" (Entlassung aus der Bergaufsicht als Voraussetzung für das Schaffen von Baurecht bzw. Vermarktung) der im bergrechtlichen Sinne genutzten Flächen. Er ist nur dann zuzulassen, wenn die erforderliche Vorsorge zur Wiedernutzbarmachung der Oberfläche in dem nach Umständen gebotenen Ausmaß getroffen worden ist. Eine erneute Flächennutzung muss schadlos möglich sein.

Für den durch *Vattenfall Europe Mining AG* eingereichten Abschlussbetriebsplan Tagebau Cottbus-Nord ist im Oktober 2012 durch das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR) der Zulassungsbescheid erteilt worden. Von der Zulassung ausgenommen wurden die Schließung des Grubenbahnhofes/der Kohlebahnausfahrt im Bereich der Bärenbrücker Bucht sowie alle Fragen der wasserwirtschaftlichen Anbindung des Cottbuser Ostsees in das umliegende Gewässersystem.

Regionales Entwicklungskonzept Cottbus-Guben-Forst (REK) (2013)

Die Zusammenarbeit auf regionaler Ebene wird durch die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Region Cottbus-Guben-Forst auf eine bessere Basis gestellt werden. Auf Initiative der Stadt Forst, der Stadt Cottbus und Vattenfall wurde im Auftrag der *Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg* ein Regionales Entwicklungskonzept erstellt.

Die durch den Bergbau geprägte Region der Abbaugelände Tagebau Cottbus-Nord und Jänschwalde steht vor zukunftsprägenden Herausforderungen. In diesem Zusammenhang stehen insbesondere der absehbare demografische Wandel, die wirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Umstrukturierungen sowie der nachhaltige Umgang mit dem Bergbau. Es gilt, die vorhandenen Potentiale auf den verschiedenen Ebenen zu stärken, zu bündeln und für die Gesamregion im Sinne einer regionalen Wertschöpfung nutzbar zu machen.

Thematisch liegt der Schwerpunkt des REK auf der Fragestellung, welche Potentiale der Landschaftswandel für die Schaffung von Freizeit- und Naherholungsräumen bietet.

Abänderung zum Abschlussbetriebsplan Tagebau Jänschwalde (2013)

Gegenwärtig befindet sich die 5. Abänderung zum Abschlussbetriebsplan Tagebau Jänschwalde rückwärtige Bereiche der LMBV im Beteiligungsverfahren. Dies wurde notwendig, da die Altkippenbereiche zur Gewährleistung der Sicherheit vor dem Hintergrund jüngster Geländebrüche (Spreetal) durch die LMBV überprüft werden mussten. Die Auswertung der Sicherheitsnachweise hat ergeben, dass durch den Grundwasserwiederanstieg zusätzliche Sicherungsmaßnahmen für die Innenkippenbereiche des Tagebaus Jänschwalde erforderlich sind. Auf der Grundlage neuester Prognosen zum Grundwasserwiederanstieg mussten die nachbergbaulichen Geländehöhen und die sich daraus abzuleitende Gestaltung der Bergbaufolgelandschaft angepasst werden, woraus die Änderung der Lage des Grubenteiches schlussfolgert. Die Abänderungen werden nach Bewilligung der Abänderung durch das LBGR nachrichtlich in den Masterplan übernommen.

2. Abstimmungsprozess

Inselrat „Cottbuser Ostsee“

Der Inselrat ist das Kooperations- und Steuerungsgremium für das Vorhaben „Cottbuser Ostsee“ und der dafür relevanten Projekte in seinem Umfeld.

Der Inselrat „Cottbuser Ostsee“ wurde im Jahre 2002 gegründet. Seitdem fanden im Durchschnitt 3 - 4 Sitzungen pro Jahr statt. Zu den stimmberechtigten Mitgliedern gehören neben der Stadt Cottbus die Gemeinden Teichland, Neuhausen/Spree sowie Wiesengrund.

Um die anstehenden Belange allumfänglich bewerten zu können, gibt es weitere, beratende Mitglieder. Dazu zählen in erster Linie die Bergbautreibenden (LMBV mbH, Vattenfall Europe Mining AG), die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, die Brandenburgische Technische Universität Cottbus und die Hochschule Lausitz sowie der Landkreis Spree-Neiße. Die Ortsbeiräte Willmersdorf, Dissenchen und Merzdorf der Stadt Cottbus wurden in der Sitzung am 16.02.2009 als (nicht stimmberechtigte) Mitglieder in den Inselrat aufgenommen. Als ständige Gäste werden die „StadtAgenten e.V.“ sowie die „Stiftung Fürst-Pückler-Museum und Schloß Branitz“ geladen.

Sonstige Zusammenarbeit

Durch die direkte Integration der Ortsbeiräte der anliegenden Gemeinden in den Inselrat ist die Mitwirkung der dort ansässigen Initiativen bzw. Arbeitsgruppen weitgehend gesichert. Über die Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Klinger See“ (KAG) sind ebenfalls lokale Akteure, wie z. B. „Interessengemeinschaft Klinger See e. V.“ sowie die „Lokale Aktionsgruppe Spree-Neiße-Land e.V.“ in die Themen mit eingebunden.

Sofern Initiativen in Aktion treten bzw. bekannt werden und sich in diesem Zusammenhang auch an die Gemeinden, den Inselrat bzw. die Kommunale Arbeitsgemeinschaft „Klinger See“ (KAG) wenden, werden diese gebeten, ihre Entwicklungsabsichten mitzuteilen. So wurde die Initiative der LAG Schlichower Damm im Inselrat aufgegriffen und deren Entwicklungsvorstellungen präsentiert und diskutiert.

Die StadtAgenten e.V. sowie die Stiftung Fürst-Pückler-Museum werden als ständiger Gast zu den Sitzungen eingeladen und über dessen Ergebnisse informiert.

Die Abstimmungen mit den Bergbautreibenden und dem Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe sind ausschlaggebend für die Präzisierung der Ziele des Masterplans. Vattenfall ist seit seiner Gründung ständiges Mitglied des Inselrates. Ca. 4x pro Jahr sind so über den Inselrat Abstimmungen und Absprachen in direkter Linie möglich. Die Hauptarbeit der Abstimmungen zur Gestaltung zukünftiger Uferbereiche erfolgt jedoch in den offiziellen Beteiligungsverfahren zu den Betriebsplänen über das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR). In der Regel erstellt die Bergbautreibende die Planung und reicht diese beim LBGR zur Genehmigung

ein. Im offiziellen Beteiligungsverfahren werden Stellungnahmen u. a. der Behörden und Kommunen eingeholt. Das LBGR entscheidet letztendlich über das abschließende Ergebnis. Bei prioritären Themen (z.B. Bärenbrücker Bucht, ABP, Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren) äußert sich der Inselrat als kommunales Gemeinschaftsgremium mit einer gemeinsamen Stimme. Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Initiativen (z.B. LAG, „Pro Willmi, etc..) wird zudem genutzt, um die Interessen gebündelt über Stellungnahmen der Kommunen in die entsprechenden Planverfahren ein- und an die entsprechenden Stellen/Verantwortlichen zu bringen.

Mit dem Zweckverband Lausitzer Seenland Brandenburg sowie der Energieregion Lausitz-Spreewald ist Kontakt zwecks Erfahrungsaustauschs bzw. Nutzung von Synergieeffekten aufgenommen worden.

3. Fortschreibung Masterplan (Stand 2013)

Der Masterplan „Cottbuser Ostsee“ ist in Eigenleistung der Stadtverwaltung Cottbus fortgeschrieben worden. Die Grundannahmen und Zielstellungen im Masterplan (Stand 2006) – im Folgenden genannt „Masterplan 2006“ - wurden infolge zwischenzeitlicher Entwicklungen überprüft und aktuelle Planungsergebnisse integriert. Die hier getroffenen Ausführungen sind als Ergänzungen bzw. Aktualisierungen der Textfassung zum Masterplan 2006 zu verstehen, dessen Grundaussagen nach wie vor ihre Gültigkeit behalten. Es sind alle bis dato bekannten Planungsergebnisse eingeflossen.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden zu jedem Projektgebiet sogenannte Projektskizzen mit den jeweils wesentlichen Informationen zu den insgesamt 17 Schwerpunktprojekten erstellt (siehe Anhang). Diese geben die Entwicklungsziele, falls vorhanden die grob kalkulierten Projektkosten sowie den aktuellen Status des jeweiligen Schwerpunktprojektes wieder.

Parallel hierzu wurde der eigentliche Masterplan digital neu aufgearbeitet und aktualisiert.

Projekte

In den nachfolgenden Ausführungen werden die jeweiligen Einzelprojekte vollständig, ausgehend von den Ausführungen der Textfassung des Masterplans 2006 in aktualisierter Form erläutert. Es werden die aktualisierten Entwicklungsziele der 17 Schwerpunktprojekte kurz beschrieben. Die einzelnen Schwerpunktprojekte werden bei Bedarf in einzelne Teilprojekte gegliedert, welche je nach Aktualität neu aufgestellt werden können und nicht abschließend sind.

Nr.1. Marina Cottbus

Am Endpunkt der Seeachse ist die Entstehung einer Marina vorgesehen. Der Hafen mit direkter Stadtanbindung über die Seestraße stellt das Hauptzentrum des Wassersports am Cottbuser Ostsee dar. Die Marina soll im Wesentlichen durch die Sportbootnutzung geprägt sein. Unter Berücksichtigung der Liegeplatzbedarfe für die Segelvereine von Cottbus ist der Ausbau zur Marina mit ca. 400 Liegeplätzen möglich. Die rückwärtigen Teile des Hafens (östlich angrenzend an die B 168) sollen dabei Nutzungen vorbehalten bleiben, die dem Tagestourismus und Fremdenverkehr sowie der öffentlichen Nutzung im Allgemeinen (z. B. Hotels, Ferienwohnungen, Pensionen, Spa und Wellness, Cafes, Restaurants, Eisdielen, Sommergärten, Parkhäuser, etc..), dem eigentlichen Wassersportzentrum mit dazugehöriger Infrastruktur (Geschäftslokal für Yachtbedarf, Geschäftsräume Hafenmeister, Winterlager für Boote, etc..) und untergeordnet auch dem Wohnen und in angemessener Größe dem Einzelhandel dienen. Ansiedlungen von Kreativ- oder Gesundheitsagenturen sind hier ebenso denkbar. Ein für Zugfahrzeuge erreichbarer Kranbereich für das Einlassen von Booten sowie ein Kran zum Stellen von Segelbootmasten sind hier direkt an der Kaimauer gelegen zweckmäßig mit einzuordnen. Zur Abschirmung der Lärmimmissionen ausgehend von der Ortsumgehung B 168 ist eine weitgehend geschlossene Bebauung (Gebäudecluster) entlang der Straße mit Öffnung der Bebauung nach Osten zur Seepromenade und mit Blick zum See vorzusehen. Die direkt an die B 168 angrenzenden Gebäudeteile sollten den weniger ruhebedürftigen Nutzungen, hier bevorzugt z. B. dem ruhenden



Verkehr (hier Parkhäuser) zur Verfügung gestellt werden. Die Bildung klarer Raumkanten und flexibler Bebauungsstrukturen sowie die Bildung eines zentralen, vermittelnden Quartiersplatzes am Eingang zur Marina sind gestaltende Vorgaben. Die kompakten Bebauungsformen sind klar zu strukturieren und bilden deutlich definierte urbane Räume.

Verkehrlich ist der Bereich über den Knoten Merzdorf der Ortsumgehung Cottbus B 168 erschlossen. Für die Marina ist eine geschüttete oder als Betonbauwerk erstellte Außenmole aufgrund der vorhandenen Boden-/Reliefverhältnisse nicht herstellbar. Die Außenmole für die Cottbuser Marina muss als Schwimmmole konzipiert werden. Die Entwicklung der Marina in vorgeschlagener

Form erfordert die Errichtung einer Kaimauer, um zwischen zukünftigem Ufer und der B 168 einen möglichst großen Landerhalt zu erzielen. Entlang dieser Kaimauer soll sich die Seepromenade erstrecken, welche die Zugänglichkeit der Marina sichert und gleichzeitig die Verbindungsfunktion für die nördlich und südlich angrenzenden Strandbereiche übernimmt. Am Endpunkt der Seeachse befindet sich der Anleger für Fahrgastschiffe.

Dem Knotenpunkt mit der B 168 westlich vorgelagert sind Flächen für die erforderlichen Stellplätze für die Marina zu sichern, welche vorwiegend dem Tagestourismus vorbehalten bleiben sollen.

Zwischen der B 168 und der Merzdorfer Bahnhofstraße erstreckt sich das Gelände des ehemaligen Kalksandsteinwerkes Dissenchen (KSW). Im Masterplan wurde noch als Pendant zum Außenhafen, getrennt durch die Ortsumgehung B 168 ergänzend ein Binnenhafen vorgeschlagen. Durch die ehemalige Abbautätigkeit des KSW sind die Restflächen teilweise tiefer gelegen als der zukünftige Wasserspiegel des Ostsees. Diese Ausgangssituation legte den Bau eines Binnenhafens nahe.

Der Abbau der Rohstoffe innerhalb des ehemaligen Kiesabbaugeländes wurde jedoch dauerhaft eingestellt. Ein weiterer Abbau findet nicht mehr statt. Da aufgrund der eingestellten Abbautätigkeit nur zu einem sehr geringen Anteil Flächen tiefer als der künftige Wasserspiegel des Sees liegen würden, würde die Anlage eines Binnenhafens einen erheblichen Aufwand durch die zusätzliche Auskofferung des künftigen Wasserbeckens bedeuten. Zusätzlich müsste die B 168 in diesem Bereich die Anbindung des Binnenhafens an den Ostsee als schiffbare Unterführung erfolgen. Durch den Bauausschuss der Stadt Cottbus wurde am 13.07.2007 bestätigt, diesen Bereich aus Kostengründen nicht zum Binnenhafen umzugestalten, sondern zu Gunsten einer Stärkung des projektierten Dünenbandes und der geplanten Marina als landschaftlichen Bereich zu entwickeln.

In Abänderung zum Masterplan 2006 werden die potentiellen Bauflächen zwischen dem Neulauf des Trantitzfließes (in der Lage nach Osten verschoben) und entlang der Merzdorfer Bahnhofstraße nicht mehr mit dem Schwerpunkt Gewerbe, sondern mit dem Schwerpunkt Wohnbaufläche dargestellt, allerdings in sinnvoller Kombination mit gewerblichen, das Wohnen nicht störenden Nutzungen. Sie bilden den städtebaulichen Auftakt des Hafenquartiers von der Stadt kommend und erhalten eine eigene, in diesem Bereich neue Bauqualität, welche sich absetzt von der bisherigen Architektur. Aufgrund ihrer Lagequalitäten sollen neben der Wohnnutzung Nut-

zungen aus den Bereichen Freizeit und Tourismus sowie des Gesundheitswesens und der Bildung vorgesehen werden. Darüber hinaus sind gewerbliche, nicht störende Nutzungen in Form von Dienstleistungs- oder Handwerksbetrieben vorstellbar, soweit diese mit den sonstigen vorhandenen bzw. neu anzusiedelnden Nutzungen verträglich sind oder diese ggf. sogar ergänzen. Vor allem im südlichen Übergangsbereich zum vorhandenen Wohnquartier entlang der Dissenchener Schulstraße sind als städtebaulicher Übergang bevorzugt Wohngebiete anzusiedeln. Diese neuen Wohngebiete sind allerdings in Abgrenzung zur herkömmlichen Baustruktur und Bauweise des bislang üblichen Ein-/Zweifamilienhauses in Satteldachausführung und als Auftakt des „Wohnens am Ostsee“ als alternative Wohnangebote zu verstehen, wo innovative und zukunftsweisende Wohnarchitektur als Chance attraktive und individuelle Wohnräume mit dem Wohnkomfort der Gegenwart schafft.

Generell wird in diesem neuen Quartier nachhaltiges Bauen mit modernen Gebäudeformen gekoppelt. Das Wohnen und Arbeiten am Ostsee schafft eine exklusive Adresse.

Nr. 1.1 Kaimauer

Zur späteren Entwicklung der Marina von Cottbus ist für einen größtmöglichen Landerhalt zwischen der B 168 und der zukünftigen Uferkante vor Böschungsabflachung die Errichtung einer Kaimauer erforderlich. Eine vom Büro BIUG Freiberg erarbeitete Machbarkeitsstudie zur Errichtung der Kaimauer untersetzt die Lage der ca. 600 m langen Kaimauer und einen möglichen Landgewinn um Ø 40 m bis zu einer Gesamttiefe von max. 100 m. Die Errichtung der Kaimauer muss aus geotechnischen Gründen bereits während der Flutung bis zur Erreichung des für den Bau zulässigen Höchstwasserstandes aus Standsicherheitsründen bis spätestens 2018/20 abgeschlossen sein.

Die Ausführung soll als Betonstützwand erfolgen. Diese ist 6 m hoch und im Fuß 3 m breit.

Nr. 1.2 Seepromenade

Zwischen dem Ufer und der B168 soll die gesamte Infrastruktur der Marina, sowie eine Seepromenade ca. 30 m breit entlang der Kaimauer verortet werden. Alle notwendigen, vor allem seeafine Nutzungen sollen im angegliederten Gebäudekomplex, der auch eine Schallschutzfunktion zur B 168 übernehmen soll, untergebracht werden. Die Seepromenade erhält ihren Auftakt mit einem „Quartiersplatz“, welcher den Bereich zwischen Aussichtsturm und Straßenanbindung mit der B 168 markiert, wird von einer Allee gesäumt und bildet an dieser Stelle ein Bindeglied des Seerundweges. Die Seepromenade ist dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV vorbehalten und nur zur Andienung bzw. für Anlieger mit PKW und LKW befahrbar.

Nr. 2. Seeachse

Der Bereich „Seeachse“ verbindet die Innenstadt von Cottbus mit dem zukünftigen See. Als zentrales Segment der zukünftigen Entwicklung soll die brachliegende Bahntrasse Cottbus – Guben, die zukünftige Seestraße, die Verbindungsfunktion übernehmen.

Hierfür sind entlang der neu zu errichtenden Erschließungsstraße die Baugrenzen angrenzender Baugebiete in Richtung dieser Straße auszurichten. Die angrenzenden Grundstücke sind mittels seines B-Plans neu zu ordnen. Die bislang überwiegend vorhandene, z.T. störende gewerbliche Nutzung ist zukünftig in nicht störende gewerbliche bzw. untergeordnet Wohnbaunutzungen zu ändern. Eine kleinteiligere und dichtere Nutzung zur Seestraße hin ist anzustreben. Die angrenzenden Nutzungen sollen sich zukünftig zur Seestraße hin orientieren. Es wird empfohlen, mit der verbindlichen Bauleitplanung beidseitig der Seestraße eine Baulinie sowie eine annähernd gleichbleibende Gebäudehöhe von ca. 12 m festzusetzen. Damit soll ein einheitliches und städtebauliches Bild festgeschrieben werden, welches den Gestaltungsansatz der Seeachse untersetzt.



Nr. 2.1 Seestraße

Die Seestraße ist im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan als Maßnahme mitverankert, welche unter Beachtung der verkehrlichen, städtebaulichen und Umweltgesichtspunkten unverzichtbar ist. Im Hinblick darauf, dass das erste Teilstück im Abschnitt von der B 168 bis zur Merzdorfer Bahnhofstraße im Zuge des Baus der Ortsumgehung bereits hergestellt ist, bedarf es einer Fortführung der geplanten Straße in Richtung Stadtzentrum zur Ausprägung der neuen Stadtachse. Das ca. 1,77 km lange fehlende Stück zwischen der Merzdorfer Bahnhofstraße bis zur Dissencher Hauptstraße ist durch die Stadt Cottbus zu errichten. Es soll nach Überprüfung der Entwicklungsziele eine 2-spurige öffentliche Straße entwickelt werden, an welcher beid-

seitig parallel des Regelquerschnittes jeweils eine Baumreihe eingeordnet wird. Ein innerhalb des Regelquerschnittes einzuordnender, separat geführter Radweg ermöglicht ein weitgehend gefahrloses Fahren entlang der Seestraße. Die Einordnung einer separaten Trasse für ein öffentliches Verkehrsmittel (z. B. Parkeisenbahn) ist ggf. zu sichern.

Zur besseren Einbindung und Vernetzung der an die Seestraße angrenzenden Nutzungen wird neben der Qualifizierung der zukünftigen Nutzungen deren Anbindung an die Seestraße empfohlen. Diese sollen von der Seestraße aus mit limitierten Kreuzungen erschlossen werden.

Nr. 3. Merzdorf



Die Ortslage Merzdorf ist, obwohl fast unmittelbar am See gelegen, durch die anbaufreie Ortsumgehung fast vollständig vom See abgeschnitten. Der verbleibende Restraum zwischen der Ortsumgehung und der zukünftigen Uferlinie ist in diesem Bereich extrem eingeschnürt und weitet sich erst wieder in nordwestlicher Richtung auf.

Nr. 3.1 Surfstrand

Innerhalb des zu entwickelnden Dünenbandes, begrenzt durch die B 168, wird der Strandbereich zwischen Marina im Süden und der eigentlichen Merzdorfer Düne im Norden entwickelt.

Die Größe des Strandbereiches beträgt ca. 30 x 500m; insg. ca. 2 ha. Der Merzdorfer Surf- und Bade-

strand genießt aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zur B 168 nicht die Aufenthaltsqualitäten, die an einen üblichen Badestrand zu stellen wären. Deshalb wird der intensiveren Freizeitnutzung (Surfen, Spielfelder, Jugendstrand, etc.) an dieser Stelle höhere Priorität eingeräumt. Das Bergbauunternehmen hat die Böschungen innerhalb der Abbaugrenze bereits hergestellt, so dass hier eine Strandnutzung bei vollständiger Flutung des Sees bereits gegeben ist. Weitere Abflachungen sind aufgrund des sehr begrenzten Raumangebotes nicht mehr möglich und auch nicht nötig.

Zwischen der Ortsumgehung B 168 und Uferkante hat das Bergbauunternehmen in Abstimmung mit der Stadt Cottbus eine fehlende Wegeverbindung zur Sicherung der Bewirtschaftung des Tagebaus vom Kreuzungspunkt Merzdorf bis östlich des Hammergrabens neu gebaut; diese Trassenführung wird zukünftig Bestandteil des Rad- und Wirtschaftsweges.

Um den Strand auf kurzem Wege von der Ortslage Merzdorf erreichen zu können, ist eine Überführung für Radfahrer und Fußgänger in Verlängerung der Merzdorfer Wiesenstraße über die B 168 sinnvoll. Aufgrund des begrenzten Platzangebotes im Uferbereich sind die erforderlichen Stellflächen westlich der B 168 in der Nähe der Überführung zu verorten.

Nr. 3.2 Merzdorfer Düne

Am nordwestlichen Ende vom Merzdorfer Strand soll der Aussichtsberg „Merzdorfer Düne“ entstehen. Diese Düne stellt mit einer Höhe von max. ca. 90 m über NHN (ca. 25 - 30 m über Geländeneiveau) einen topographischen Hochpunkt dar und bildet das Gegenüber zu den Hochpunkten der Saspower und der „Schlichower Höhe“.

Der Nordosthang der „Merzdorfer Düne“ soll einen Einschnitt für ein weiteres Hafenbecken, dem „Merzdorfer Hafen“ erhalten. Hier soll zukünftig Platz für ca. 100 Sportboote sein. Die Aushubmassen für das Hafenbecken sind gleichzeitig zur Aufschüttung und Ausformung des Aussichtsberges zu verwenden.

Die Merzdorfer Düne ist eines der wenigen zusammenhängenden großen Flächenareale am zukünftigen See, weshalb sie weiterhin eine potenzielle Entwicklungs- sowie Angebotsfläche für private Investoren im Zusammenhang mit der Entstehung des Sees darstellt.

Da die benachbarte Verkehrsstrasse mit dem vorhandenen Brückenbauwerk der B 168 einen erhöhten Lärmpegel nach sich zieht, ist die Abschirmung der potenziellen Entwicklungsfläche mittels eines Erdwalles nach wie vor denkbar und sinnvoll. Mit der Modellierung der Merzdorfer Düne ist der Schutz vor Umgebungslärm gegenüber zukünftiger Entwicklungen am See als auch der Schutz unbeteiligter Nachbarn möglich (Gutachten 07-1354). Die Höhe der Verwallung sollte 90 mNN als Pendant zur Saspower Höhe jedoch nicht übersteigen. Ein Hafenbecken als Ergänzung zur Marina Cottbus ist weiterhin städtebauliches Entwicklungsziel, auch die Anzahl der vorgeschlagenen Bootsliegeplätze in einer Größenordnung von ca. 100 Stück. Die vorhandenen Pflanzungen zwischen der OU und dem zukünftigen Ufer sollten nicht weiter verdichtet werden. Den optischen Abschluss bildet eine Verwallung südlich der eigentlichen Merzdorfer Höhe, welche funktional den Cottbuser Surfstrand und den Merzdorfer Hafen voneinander trennt. Die Art und Weise der Ausformung von Erdwall und Hafen ist nicht abschließend geklärt und stellt in der Masterplanfortschreibung nur ein Beispiel dar.

Der Seebühne hingegen wird keine Priorität mehr eingeräumt. Die bauliche Entwicklungsfläche wird jedoch weiterhin für Vorhaben vorgehalten, welche sich aus den Sektoren Tourismus, Beherbergung, Kultur und/oder Sport bedienen sollen.

Die erforderlichen Stellflächen für den öffentlichen Verkehr sind nicht im Bereich der Merzdorfer Düne selbst, sondern westlich der B 168 mit einzuordnen. Diese sind über die bereits bestehende Unterführung der B 168 entlang des verlegten Hammergrabens für die Besucher auf kurzem Wege zu Fuß erreichbar. Am Standort der Merzdorfer Düne sind nur die Stellplätze für den Eigenbedarf mit abzudecken, um das Verkehrsaufkommen so gering wie möglich zu halten.

Das Einlaufbauwerk wird ausgehend vom Hammergraben am nördlichen Ende der Merzdorfer Düne in den See münden und bei Bedarf den See mit zusätzlichem Oberflächenwasser speisen. Das Bauwerk bietet denkbare Ansätze, den auf der Spree bereits praktizierten Kanusport zukünftig über den Hammergraben zum Cottbuser Ostsee zu leiten, um das sportliche Angebot entsprechend erweitern zu können. Hierfür sind ggf. am Einlaufbauwerk entsprechende Ein-

/Ausstiegsstellen vorzusehen.

Nr. 4. Lakoma

Die ehemalige Ortslage Lakoma wird im Westen begrenzt durch die B 168 und den Hammergraben. Der verbleibende Abstand zwischen Hammergraben und zukünftiger Uferkante beträgt nur noch ca. 100 m, so dass die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt sind.

Nr. 4.1 Neu Lakoma

Die Restflächen der ehemaligen Dorflage werden vorrangig mit dem Thema des Ferienhauses belegt. Im Kernbereich von „Neu Lakoma“ finden sich neben kleineren Hotelnutzungen untergeordnet auch Gastgewerbe und Einzelhandelseinrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfes. Das neue Dorfzentrum wird sich um einen kleinen städtischen Platzraum gruppieren, der wasserseits mit einer kurzen Seebrücke ausgestattet wird. Diese Seebrücke dient nicht nur als Fähranleger sondern dient auch der Erschließung der „Lagunen Stadt“.

Die Erschließung von „Neu Lakoma“ und der „Lagunen Stadt Lakoma“ erfolgt direkt von der B168 über die vorhandene Kreuzung und der Brücke über den Hammergraben. Für eine der drei wichtigsten Zufahrten zum See besteht die Notwendigkeit, das Verkehrs-/Raumkonzept an dieser Stelle den hohen Erfordernissen anzupassen. Hierfür ist vorgesehen, den Raum zwischen Hammergraben und Uferkante als Auftakt neu zu fassen und das Verkehrssystem aufgrund der räumlichen Begrenzung entsprechend auszurichten.



Nach wie vor besteht die Vision, vor dem Westufer des Cottbuser Ostsees in Ufernähe drei Inseln vorzulagern, obwohl es Bedenken hinsichtlich der Herstellung, Sicherung und Beschaffenheit der Inseln gibt. An dieser Vision wird festgehalten, vor allem um langfristig ein Angebot für bauliche Nutzungen auf dem See sichern zu können.

In Position und Form zitieren sie drei Teiche der ehemaligen Fischteichkette von Lakoma. Diese sollen als begehbare Inseln zum einen als Wellenschutz für die dahinter liegende, neu entstehende „Lagunen-Stadt“ (Fläche der Steganlagen ca. 3,87 ha.) dienen und sicherstellen, dass Wellen bei nordöstlichen Winden frühzeitig gebrochen werden. Sie sind thematisch belegt und unterschiedlich akzentuiert, denkbare

Themen wären hier etwa eine Campinginsel, ein Restaurant, eine Vogelinsel. Denkbar wäre aber auch, die Inseln als Landmarken auszubauen. Ihre Formulierung könnte einerseits naturnah ein Kontrast zum Ufer sein, andererseits sind auch technische Formen für intensivere Nutzungen denkbar. Ein Hotel, kombiniert mit einem Wellnessbereich, könnte als gebaute künstliche Insel den Bereich zusätzlich verstärken. Die Lagunenstadt besteht aus 1- bis max. 2-geschossigen schwimmenden Gebäuden (Hausbooten), als Erst- und Zweitwohnsitz oder in Form von vermietbaren Ferienhäusern mit Bootsanleger direkt vor der Haustür. Der Standort erscheint geeignet, da er gut erschlossen und am Rande des Sees auf den Flächen der ehemaligen Siedlungslage die dafür notwendige Infrastruktur denkbar ist.

Die für die Nutzungen erforderlichen Parkstellflächen werden südlich und nördlich angrenzend an die Bauflächen ausgewiesen. Der nördlich gelegene Parkplatz dient zudem für Badegäste

des sich anschließenden Willmersdorfer Strandes.

Nr. 4.2 Zwischen den Deichen

Zwischen dem neu entstehenden Schutzdeich im nördlichen Bereich des Westufers und dem Deich des Hammergrabens entsteht das Land „Zwischen den Deichen“, ein introvertierter Ort, der durch Baumreihen gefasst wird und die Gesamtfläche in Teilbereiche gliedert. Wesentliches Merkmal dieser Flächen ist ein unterschiedlicher Neigungswinkel der landseitigen Deichböschungen, so dass eine abwechslungsreiche und „bewegte“ Landschaft entsteht. Das Auslaufbauwerk soll im Bett des Schwarzen Grabens geführt werden. Das ca. 600 m lange Deichbauwerk (mit einer Bauhöhe von rund 5 m) wird notwendig, weil die Höhe des zukünftigen Wasserspiegels des Ostsees von max. 63,5 m ü. HN gleich der Höhe des Hinterlandes bzw. diese im Durchschnitt deutlich überschreiten wird. Das Deichbauwerk als auch die Strandlage Willmersdorf sind Bestandteil des ABP zum Tagebau CB-Nord.

Auf Teilflächen schlägt der Masterplan die Anlage eines größeren Camping-/Caravanplatzes mit der dazugehörigen Infrastruktur vor. Dem Campingplatz ist ein Strandbereich südlich des Ostseedeiches zugeordnet, welcher auch von den Willmersdorfer Bürgern genutzt werden soll. Im „Deicheck“ der Wasserfläche bietet sich die Möglichkeit, dem motorisierten Wassersport eine Wettkampffläche zuzuordnen. Zukunftsfähige Antriebsarten wie Wasserstoff oder Solarenergie erfordern eine „Tankstelle“, welche infrastrukturell mit dem Strand-/Campingbereich am südlichen Deichende gelegen eingeordnet werden soll.

Die Erschließung des Bereiches erfolgt über eine Anliegerstraße parallel zum Hammergraben bis zur Wendeschleife am Campingplatz.

Der vorhandene Wirtschaftsweg, welcher gleichzeitig als Rundweg dienen soll, ist an dieser Stelle aufgrund seiner lagemäßigen Einordnung evt. nur als temporär zu betrachten, da er die Entwicklungsfläche für den Campingplatz diagonal schneiden würde. Die Vereinbarkeit der Lage des Weges mit der künftigen Flächennutzung ist durch verbindliche Planungen zu überprüfen. Der Seerundweg soll bis auf den Strandbereich vorzugsweise direkt an der Uferkante geführt werden, wobei im Deichgebiet die Weiterführung auf der Kammlage vorgeschlagen wird.

Nr. 5. Neuendorf



Neuendorf schaut zukünftig einem moderaten Einwohnerzuwachs entgegen, der den Erhalt der dörflichen Struktur berücksichtigt. Insofern soll die Ausweisung von Neubauflächen zum einen einer behutsamen Innenentwicklung dienen und zum anderen den Ort näher an den See heranführen. Die künftige städtebauliche Entwicklung wird mit einem rechtswirksamen Flächennutzungsplan bereits weitgehend vorgegeben. Die Darstellungen im Masterplan leiten sich daraus ab. Realisiert wurde bereits der Erlebnispark Teichland u. a. mit seinem Aussichtsturm auf der Bärenbrücker Höhe. Der Aussichtsturm wurde im Rahmen des 2. Bauabschnittes des Erlebnisparks Teichland bereits rea-

lisiert und im Juli 2010 eröffnet. Im Untergeschoss des Aussichtsturms befindet sich ein Museum in dem die Geschichte des Tagebaus Cottbus Nord und die Entwicklung der Braunkohleförderung zu sehen sind.

2012 wurde zur Ausprägung des Neuendorfer Hafens ein interdisziplinärer Realisierungswettbewerb durchgeführt. Die Umsetzung des Siegerentwurfes wurde am 29.01.2013 beschlossen. Danach soll der künftige Hafen eine Fläche von ca. 1,5 ha umfassen. Er soll Liegekapazitäten für ca. 110 Boote bieten. „Mit dem durch die vorgelagerte Insel geschützten und landschaftlich geprägten Hafen entsteht das Motiv einer eingebetteten „Lagune am weiten See“, so die Leitidee des Wettbewerbssiegers. Ein großzügiger Uferplatz wird als neues Dorfzentrum ausgebildet. Dienstleistung und Einzelhandel wird vorwiegend in der Nähe des neuen Zentrums am Hafen angesiedelt. Entlang der Hafenpromenade sind ein Hotel, Cafe, Boutiquen, Pensionen und eine Verleihstation untergebracht. Dahinter befinden sich Ferienwohnungen. Östlich der Seeachse befindet sich eine Ferienhaussiedlung. Der „Cottbusser Schwemmsandfächer“ mit seinen unfruchtbaren Sanden ist eine natürliche Vorgabe, welches das Konzept des Lagunenhafens aufnimmt.

Angrenzend an den Hafenbereich soll ein Technikpark integriert werden. Dort ist vorgesehen, Tagebaugroßgeräte aus dem Tagebau Cottbus-Nord auszustellen. Derzeit laufen Untersuchungen zur Anzahl und zum Standort der Geräte. Ein Erster Vorschlag ist im Siegerentwurf enthalten. Die Gemeinde Teichland plant, die baurechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung im Jahr 2014 zu schaffen.

Für die Seeachse Teichland, entlang der ehemaligen Schienenstrecke nach Guben, wurde im Jahr 2010 ein landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. Die Seeachse Teichland verläuft auf der ehemaligen Bahntrasse und verbindet den Erlebnispark Teichland mit dem zukünftigen Seehafen. Der 1. Bauabschnitt vom Erlebnispark bis zur Hauptstraße (Gaststätte) befindet sich derzeit in der Realisierung und soll im Mai 2013 übergeben werden. Die markante Fortführung zu einem vorgelagerten Anlegerponton (Seebrücke Neuendorf) soll als Seezeichen prägnant gestaltet werden und die Hafeneinfahrt markieren.

Vom See wird der Hafen durch eine große vorgelagerte Insel getrennt, welche durch die hier bereits vorhandene Dünen- und Waldstruktur geprägt ist. Die Insel wird durch eine Brücke mit der Hafenpromenade verbunden und bietet Platz für ein Hotel.

Der bestehende Kiefernforst wird als liches Dach für eine lockere Bebauung im Übergangsbereich vom Dorf zum neuen Seeufer weitgehend erhalten.

Die Haupteinfahrt bildet die neue ost-west gerichtete Hafenrandstraße, die einerseits alle wichtigen Nutzungen wie an einer Perlenschnur verbindet: das Jugendcamp, den Eingang zum alten und zum neuen Neuendorf, sowie die Seeachse und den angrenzenden Campingplatz.

Die Hafenpromenade, Brückenstraße zum Hotel sowie das neue Wohnen mit Wohnwegen an der Lagune werden als Anliegerstraßen und Mischflächen (Shared Space) vorgesehen. Die ausgelagerte Stellplatzfläche für über 100 Stellplätze nördlich der Hafenrandstraße bietet ausreichende Parkmöglichkeiten für den Bootsbetrieb an Sommer-Wochenenden, bei Veranstaltungen und für den Shuttle-Service des Inselhotels. Der Rundweg wird an dieser Stelle oberhalb entlang des Neuendorfer Strandes geführt und verzweigt sich am Lichtsignal zu einem begehbaren Hafenweg entlang der Zufahrt zur Marina. Die Radfahrer bleiben oberhalb und bewegen sich entlang der Wohnbebauung über den großzügigen Platz am Clubhaus vorbei. Die Hafenpromenade führt diesen Weg direkt zur Seeachse weiter und begleitet dann Richtung Süden die östlich angrenzende Hafenzufahrt entlang dieser Achse. Das Gelenk bildet der Endpunkt mit seinem Seezeichen. Hier wird der Rad- und Wanderweg wieder entlang des Strandes und der Kiefernwaldkante geführt.

Innerhalb der Gemarkung Neuendorf befindet sich auf rd. 50 ha Fläche der Kraftwerksstandort Jänschwalde. Auf den angrenzenden disponiblen Teilflächen könnten aus immissionsschutzrechtlicher Sicht interessante Möglichkeiten für die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe bestehen. Zur Entlastung der bestehenden Ortslage ist eine Ortsumgehung geplant.

Westlich von der Dorflage Neuendorf und jenseits des neu angelegten Aussichtshügel und Bolzplatzes von Neuendorf wird eine Fläche für ein großes Jugenddorf im Masterplan ausgewiesen. Dieses Camp wird in seiner vorgeschlagenen Struktur mit Hecken gesäumt und soll sich flexibel und landschaftsverträglich an das Dorf angliedern. Die hier vorherrschende ackerbaulich

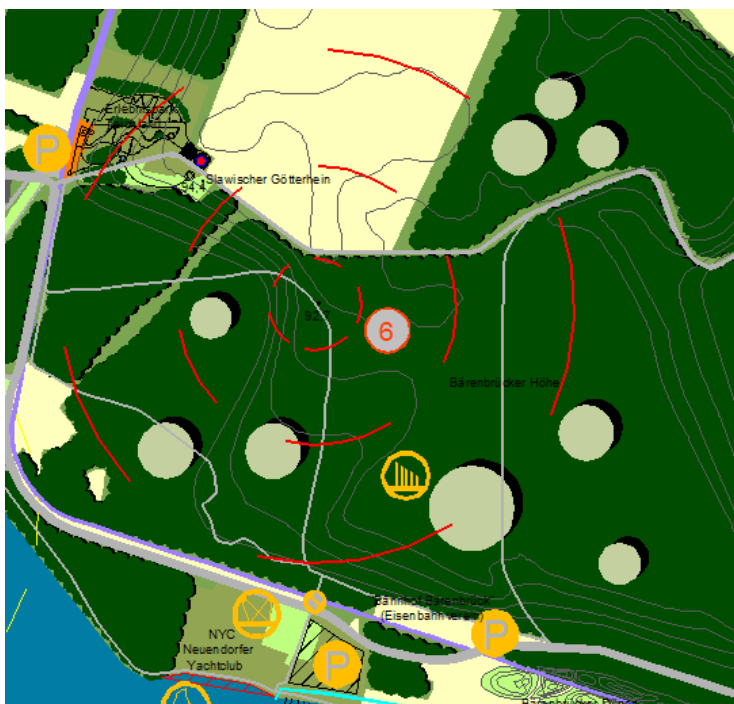
geprägte Landschaft soll ebenso wie die innerörtlichen und öffentlichen Freiräume durch Streuobstwiesen strukturell angereichert werden. Es soll bewusst ein Kontrast zur Kiefern- und Mischwaldlandschaft im östlichen und westlichen Plangebiet hergestellt werden.

Südlich des Jungendcamps wird ein Strandbereich direkt am Ostsee angeordnet. Ein weiterer Strandbereich am Kieselsee soll zum Baden genutzt werden und die Übergangszeit bis zur Entstehung des Cottbuser Ostsees überbrücken. Die Realisierung des Jugendcamps wäre unter dieser Prämisse zeitnah möglich.

Die Erschließung erfolgt als Fuß- und Radweg über den Seerundweg, für den motorisierten Verkehr über das gegebene Straßennetz.

Östlich an den ehemaligen Schienenstrang der alten Gubener Bahn schließt in Hafenhöhe die Versorgungsstation für den angrenzenden Campingplatz an. Das Seeufer selbst dient südlich des Campingplatzes als bewirtschafteter Strand mit einer Gesamtfläche von ca. 2,6 ha.

Nr. 6. Bärenbrücker Höhe



Die Bärenbrücker Höhe ist bereits zu einem touristischen Anziehungspunkt ausgebaut worden. Der Erlebnispark „Teichland“ bildet das Zentrum der touristischen Angebote am nördlichen Seeufer. In ihm finden sich Themengärten mit unterschiedlichen Schwerpunkten, wie z. B. der slawische Götterhain oder eine Sommerrodelbahn wieder. Ein Aussichtsturm markiert den Ort und ermöglicht weite Blickbeziehungen über den See und den angrenzenden Landschaftsraum.

Die überwiegend forstwirtschaftlich genutzte Bärenbrücker Höhe verbleibt in ihrer derzeitigen Nutzung. Das gezielte Freischlagen kleinteiliger Waldschneisen, welche den Blick von der Höhe über den zukünftigen Cottbuser Ostsee erlauben könnte, ist zwar wünschenswert,

unter den gegebenen Bedingungen jedoch weitgehend ausgeschlossen. Diese bleiben jedoch nach wie landschaftsarchitektonisches Ziel.

Im Weiteren sind Wegebeziehungen von der Bärenbrücker Höhe zum See zu sichern, welche derzeit durch die Betriebsbahntrasse weitgehend abgeriegelt sind.

Nr. 7. Bärenbrücker Bucht

Während der Planungsphase zum Masterplan 2006 wurde bereits eine Kompromisslösung zum teilweisen Erhalt der Kohlebahnausfahrt des Tagebaues erarbeitet (anteilmäßiges Verfüllen bei Aufrechterhalten der Wassernutzung). Die so entstehende Bärenbrücker Bucht würde wesentlich dazu beitragen, einen zusätzlichen Strandabschnitt mit Südausrichtung und die Möglichkeit der Anlage eines weiteren Hafenbeckens an der Nordseite des künftigen Sees zu sichern. Die weitere Entwicklung hängt davon ab, wie mit dem Bereich aus bergrechtlicher Sicht weiterhin umgegangen werden soll, da der Braunkohleplan das Offenhalten der ursprünglichen Kohlebahnausfahrt nicht differenziert als Ziel festgelegt hat. Inzwischen liegt eine Variantenuntersuchung seitens der Bergbautreibenden vor, in deren Ergebnis die Vorzugslösung in den Masterplan aufgenommen wurde.



Die verringerte Variante bietet trotz allem die Möglichkeit der Anlage von Bootsstegen, wobei die Anzahl der Liegeplätze für Sportboote nun nicht mehr als 100 Stück betragen sollten. Die Marina, die hier mit allen erforderlichen Infrastruktureinrichtungen entstehen soll, rundet das Bootsliegplatzangebot des Cottbuser Ostsees ab. Die Seekante wird durch ein Holzdeck definiert, das als Anlegestelle und Aussichtsplattform fungiert. Ein Anlegepunkt für ein Fahrgastschiff, welches als Fähre den See kreuzt, sollte der am See nächsten, zugewandten Stelle vorgesehen werden. Entsprechend wären ggf. die Böschungen in Ihrer Ausprägung zu variieren.

Ein YachtClub soll hier eingeordnet werden. Eine ca. 4,5 ha große Fläche "Open-Air-Kultur" umschreibt den Schwerpunkt in der Umgebung des Milleniumhains. Kulturelle Veranstaltungen von Musik über Schauspiel, bis hin zu Groß- und privaten Veranstaltungen sind in diesem Bereich vorstellbar. Der Zugang zum See wird durch die Plateaus der "Open-Air-Kultur" gebildet, die sich in die Landschaft einschneiden, seitlich gefasst durch Findlingsmauern, die das obere Niveau des Milleniumhains und der Hochzeitskapelle betonen. Dem Yachtclub wird einem zum Teil nicht öffentlicher Parkplatz, der auch als Winterlager für Boote dienen kann, zugeordnet. Der öffentliche Teil des Parkplatzes muss hierbei so dimensioniert werden, dass er auch für Großveranstaltungen der „Open-Air-Kultur“ ausreicht. Die Erschließung erfolgt von der nördlich tangierenden Landstraße aus, der Seerundweg ist in diesem Bereich nicht von Autos befahrbar. In Richtung Westen wird eine geschützte Badebucht entstehen, die u.a. einen weiteren Strand mit eigener Erlebnisqualität bieten soll.



Der Eisenbahnverein, der am Fuß der Bärenbrücker Höhe beheimatet ist, soll einschließlich des hierfür erforderlichen Gleisanschlusses seine Daseinsberechtigung behalten.

Nr. 8. Energiezentrum

An der Nahstelle zwischen dem Tagebau Cottbus-Nord und dem Tagebau Jänschwalde befinden sich die Tagesanlagen des Bergbauunternehmens. Die infrastrukturell sehr gut erschlossenen Tagesanlagen sollen nach Beendigung des Braunkohlebergbaus als Wirtschaftsstandort für Industrie und produzierendes Gewerbe nachgenutzt werden. Baumreihen gliedern die neu zonierte Gewerbegrundstücke. Die „Oder-Lausitz-Trasse“ (B 97)

bietet eine zügige Anbindung/Führung an die Ortsumgehung Cottbus, die Autobahn A 15 bzw. zum Grenzübergang nach Polen/Guben. Die Anbindung an die A 15 ist mit Fertigstellung der Ortsumgehung Cottbus, 2. BA und der Netzergänzung gegeben. Das Gewerbegebiet der heutigen Tagesanlagen soll zu einem Technologie- und Gründerzentrum für Zukunftsenergien (Schwerpunkt nachwachsende Rohstoffe, alternative Energiegewinnung) auf einer Gesamtfläche von ca. 67 ha ausgebaut werden.

Die verkehrlich gut mit Straße und Schiene erschlossenen Flächen verfügen über die erforderlichen Anschlüsse der technischen Infrastruktur. Die periphere Lage lässt diesen Standort für Industrieansiedlungen abseits von Wohnnutzungen als besonders geeignet erscheinen.

Nr. 9. Markierte Orte

Im Bereich des Ostufers wird eine überwiegend forstwirtschaftliche Nutzung vorgeschlagen. Strukturiert wird der Bereich durch den Rundweg, kleinteilige Biotope sowie als ein immer wiederkehrendes landschaftsprägendes Element kreisrunde Lichtungen unterschiedlicher Größe. Die Lichtungen sollen zu „Orten mit Eigenschaften“ (z.B. mit Windkraftanlagen bestückt) entwickelt werden und markieren u.a. Orte historischer Nutzung wie die Ortslagen Tranitz und Lieskow.

Der Seerundweg quert das Gebiet in Nord-Süd-Richtung. Das buchtenreiche Ufer mit vorgelagerten Inseln bzw. Halbinseln soll der naturbelassenen Entwicklung vorbehalten bleiben. Die Entstehung einer Vogelinsel mit Beobachtungssteg soll an dieser Stelle befördert werden.



Auf der Kippe wie auf benachbarten Flächen stehen gegenwärtig insg. 32 Windkraftanlagen; hierzu liegt der Stadt Cottbus ein Sachlicher Teilflächennutzungsplan „Windkraftnutzung“ rechtswirksam vor; die Nutzung ist hiernach unbefristet dauerhaft möglich.

Nr. 10. Klinger See

Folgende Maßnahmen sollen in diesem Entwicklungsbereich Berücksichtigung finden:

- Errichtung eines Wassersportzentrums („Wasserwelt“) mit Südstrand und Regattastrecke
- Entwicklung des mit aufsteigendem Grundwasser entstehenden Grubenteiches (Grötscher Teich) zu einem naturnahen Landschaftssee (ausstehende Prüfung der zu erwartenden Wasserqualität und Standsicherheit setzt Maßgabe zur weiteren Entwicklung)
- Einbindung des Geschützten Landschaftsbestandteiles (GLB) Eem-Vorkommen Klinge und Ausbau zu einer touristischen Attraktion (Museum Zeitsprung)



- Errichtung des Oststrandes mit Bootssteg und Parkmöglichkeiten
- Ausbau eines funktionierenden Radwegenetzes
- Ersatzbau der Verbindungsstraße Mulknitz – Grötsch
- Verbindung Klinger See mit dem Cottbuser Ostsee (Wege-/Straßenverbindungen, Wasserverbindung)

Die Entwicklung des Wassersportzentrums mit Strandlage an der Ortslage Klinge hat Priorität am Klinger See. Eine Regattastrecke mit einer der Länge 2.500 m bis 3000 m Länge ist im Klinger See ohne Problem realisierbar und die Ausformung des Sees begünstigt die Anlage einer professionellen Ruderregattastrecke.

Mit der Empfehlung, das Wassersportangebot räumlich zu bündeln, wird die im Masterplan 2006 bereits

dargestellte Idee eines „Rudersportszentrums Klinger See“ weiterverfolgt. Um Nutzungskonflikten zwischen dem Klinger See und dem Cottbuser Ostsee vorzubeugen, soll die Ruderbootnutzung neben dem Verleih ausschließlich vereinsgebunden erfolgen. So werden die Bootsliegeplätze, die erforderlichen Nebeneinrichtungen sowie wünschenswerte ergänzende Angebote im Umfeld des Wassersportzentrums im Ruderclub gebündelt. Ein modulares, stufenweise erweiterbares Baukonzept für das Rudersportzentrum Klinge trägt den Vereinerfordernissen und insbesondere dem Bestandsschutz für die vorhandenen Sport- und Freizeitanlagen Rechnung. Am Klinger See wird der Schaffung und dem Erhalt von wertvollen Natur- und Landschaftsarealen sowie der Entwicklung eines naturnahen Tourismus besondere Bedeutung eingeräumt.

Nr. 11. DaytonaBeach

Das östliche Seeufer soll mit den städtischen Entwicklungen der anderen Seeuferabschnitte nicht in Konkurrenz treten. Hier soll die periphere Lage als eigene Qualität entwickelt werden.

Die „Tranitzer Höhen“ setzen hier die Idee der Dünen fort und sind auf Grund ihrer Höhe visuelle Schnittstelle zwischen dem Klinger See und dem Cottbuser Ostsee.

Die post-industrielle Landschaft ermöglicht an der Stelle die Einordnung eines Campingplatzes für Caravans und Wohnmobile mit der notwendigen Infrastruktur. Hier soll es möglich sein, mit dem Auto direkt an den Strand fahren zu können (Autostrand von ca. 4,6 ha Größe =



Daytona Beach). Als Angebotserweiterung kann in direkter Kombination die Ausweisung eines Standortes für eine Tankstelle mit Gastronomie, unmittelbar an der Oder-Lausitz-Trasse gelegen, gewertet werden.

Wenn eine Anbindung des Strandcampingplatzes über die B97 zukünftig nicht mehr genehmigungsfähig erscheinen sollte, so erfolgt die erforderliche Erschließung über die Südrandstraße.

Der Klinger See liegt mit +71 m ü NHN ca. 8 m über dem Wasserspiegel des Cottbuser Ostsees. Um einerseits diesen Geländesprung auszunutzen und andererseits die Zirkulation und damit die Wasserqualität des Klinger Sees als auch des Cottbuser Ostsees verbessern zu können, schlägt der Masterplan eine wasserseitige Verbindung der beiden Seen vor. Durch eine temporäre Abgabe von Wasser aus dem Klinger See an den Cottbuser Ostsee ließe sich in sinnvoller Kombination mit Sportevents z. B. (über die Wildwasserbahn) eine ökologische Aufwertung beider Seen erreichen. Die entnommene Wassermenge könnte mittels zukunftsorientierter Antriebstechniken, z. B. Pumpspeicherwerk wieder an den Klinger zurückgepumpt werden, um den optimalen Wasserspiegel des Klinger Sees nicht wesentlich zu verringern. Ein ökonomischer wie wasserwirtschaftlicher Betrieb wäre z.B. unter Ausnutzung des nahe gelegenen Windkraftgebietes als Energiespender denkbar.

Große Flächenareale im betreffenden Bereich sind im Rahmen der Flächenübertragung des Nationalen Naturerbes vom Bund auf die Länder an die Stiftung NaturSchutzFonds übertragen worden, was bei weiteren Entwicklungsabsichten zu beachten ist.

Tranitz

Im Bereich befinden sich die beiden Gewässer *Tranitz zwischen den Tagebauen* und *verlegte Tranitz* (vom Wehr Kathlow bis zur Spree). Die Zielstellung des Masterplans ist der vollständige Rückbau der verlegten Tranitz ab Wehr Kathlow bis zur Einmündung des Branitz - Dissenchener Grenzgrabens. Die dann zur Verfügung stehende Trasse der verlegten Tranitz soll im östlichen Endsegment als niveaufreie, kurze Rad-/Fußwegeverbindung vom Cottbuser zum Klinger See mit Unterquerung der B 97 und der Bahntrasse zum Teil nachgenutzt werden. Zu diesem Zweck wird nur eine teilweise Verfüllung des Gerinnes zur Einordnung der Wegetrasse und Unterquerung erforderlich. Der Rest der tiefen Rinne ist vom Betonbett zu entkernen und vollständig wieder aufzufüllen.

Der bislang im Raum stehenden Forderung zum Teilerhalt der *verlegten Tranitz* aus Gründen des Hochwasserschutzes kann abgeholfen werden, indem die *Tranitz zwischen den Tagebauen* ein entsprechend erweitertes Querprofil im Bereich vom Kathlower Wehr bis zum Abschlag in den Cottbuser Ostsee erhält, um die überschüssigen Wassermassen ausgehend vom Kathlower Wehr auf kurzem Wege ableiten zu können. Sollte die geplante Wasserzuführung zum Klinger See nicht nur zur Flutung des Sees, sondern dauerhaft errichtet werden, so wäre zudem eine Abführung des Hochwassers mit Umweg über den Klinger See über die neu herzustellende Wasserverbindung in den künftigen Cottbuser See möglich. Dies würde gleichzeitig das Schutzniveau gegenüber extremen Abflussereignissen erhöhen, da beide Seen über Ableiter als Pufferspeicher fungieren können.

Der Vorschlag erscheint umso effektiver, da hiermit gleichzeitig eine Frischwasserzufuhr und damit Wassererneuerung im ansonsten zuflusslosen Klinger See als auch in der räumlich fast abgeschlossenen, zudem sehr flachen Bucht im Cottbuser See ermöglicht werden könnte. Gleichzeitig mit dem Bau des geplanten Ableiters vom Klinger See könnte somit unter Wiederherstellung des alten Gewässerverlaufes der Tranitz eine kurze Wasserverbindung, wenn auch nur temporär begrenzt vom Klinger See zum Cottbuser See hergestellt werden, wie im Masterplan „Cottbuser Ostsee“ bereits vorgeschlagen.

Nr. 12. Bewegtes Land

Als südlicher Abschluss des Dünenbandes ist südlich der Ortslage von Schlichow eine modellierte, abwechslungsreiche hügelartige Landschaft vorgesehen, welche entweder mit reliefbetonten Modellierungen oder aber mit ausgesuchten Landschaftselementen spielt. Denkbar sind Freizeitnutzungen, die Reliefbewegungen als Grundkapital voraussetzen, aber auch das Spiel

mit Pflanzenarten, der gezielten Ausformung von landwirtschaftlichen Schlägen oder der direkten Nutzung landwirtschaftlicher Anbauten (z.B. Irrgarten), was dem artifiziellen Anspruch ebenso gerecht werden kann. Die Erschließung des Geländes erfolgt von der Südrandstraße sowie von der Ortslage Schlichow.



Die ehemalige Idee der Anlage eines 18-Loch Golfplatzes direkt am künftigen Ostsee gelegen wird nicht weiter verfolgt, da in unwesentlicher Entfernung in Drieschnitz-Kahsel bereits ein Golfplatz betrieben wird.

Die Fläche liegt eingebettet von Hecken, Wiesen und Wald in der heute überwiegend landwirtschaftlich genutzten Fläche nördlich der Bahnlinie nach Forst. Für eine zusammenhängende Flächenentwicklung muss die geplante Südrandstraße bis an die Bahntrasse herangeschoben werden. Das bestehende, technisch geprägte Gerinne der „verlegten Trantz“ soll bis zum Einlauf des Branitz - Dissenchener Grenzgrabens bei Nachweis der Entbehrlichkeit für den Hochwas-

serschutz weitgehend zurück gebaut werden, die Trasse in die zukünftige Geländegestaltung bzw. -nutzung integriert werden.

Der Koppatzer und Frauendorfer Landgraben, welche in ihrem ursprünglichen Verlauf durch den Tagebau unterbrochen und in der Folge in die verlegte Trantz eingeleitet wurden, sollen nach Rückbau der verlegten Trantz gebündelt südlich angrenzend an den Standort Nr. 13 (Vereinsanlagen) in den Cottbuser Ostsee eingeleitet werden. Vorhandene neu zu errichtende Wasserläufe werden naturnah um-/gestaltet und Gehölzstrukturen zusätzlich geschaffen. Dabei ist dem landschaftsplanerischen Charakter des Südufers (Cottbuser Strand), als südlicher Auftakt des Binnendünengürtels im hohen Maß Rechnung zu tragen.

Infrastrukturelle Ansiedlungen sollen vorzugsweise in der Ortslage Schlichow bzw. im Zusammenhang mit dem ehemaligen Gutshaus/-park von Schlichow entwickelt werden.

Nr. 13. Schlichow

Am Anger Schlichow soll sich die neue Ortsmitte von Schlichow mit Hilfe eines Platzes entwickeln. Dieser Platz übernimmt verschiedene zentrale Funktionen. Er bildet den städtebaulichen Auftakt am See, stellt den Zugang zum Anleger und zum See her und ist zentraler Anbindungspunkt an den Seerundweg. Vorstellbare Nutzungen entlang des Platzes sind ein Mehrzweckgebäude, ein Radler- & Skaterbahnhof und in Richtung See ein Restaurant mit Aussichtspunkt. Der Sportplatz wird nicht gänzlich aus der Ortslage herausgenommen, wie ursprünglich vorgesehen, sondern an seinem jetzigen Standort geringfügig in Richtung Nordwesten verschoben, um der Entwicklung einer Baufläche für das Mehrzweckgebäude Rechnung tragen zu können. Das neue Wohnquartier zwischen den „Schlichower Hügeln“ und den Ausläufern des „Dünen-Parks“ gelegen wird von der alten Ortslage räumlich getrennt, um der geforderten behutsamen Ortsentwicklung entsprechend Rechnung tragen zu können. Die Fläche wird verringert und nimmt nur noch ca. 5 ha ein, was einem Angebot von max. 80 Wohneinheiten an einem äußerst attraktiven Standort entspricht. Das Wachstum von Schlichow um diese Fläche scheint mittel- bis langfristig realistisch und verträglich.



Der Schlichower Lärmschutzwand ist eine Immissionsschutzmaßnahme des Bergbaus, welche gemäß Braunkohleplan nach Abschluss der bergbaulichen Maßnahmen zurück zu bauen ist, sofern sie nicht einem in nachfolgenden Planungen/Genehmigungen festgelegten Verwendungszweck zugeführt werden kann. Es besteht jedoch Einigkeit darüber, dass er in weiten Teilen als „Düne“ erhalten bleiben soll. Ausgehend des möglichen, breiten Spektrums der zukünftigen Nutzungs- und Gestaltungsvorstellungen im Bereich des Schlichower Lärmschutzdammes sind weitergehende planerische Aussagen in Varianten erforderlich, um eine entsprechende Vorzugslösung verabschieden zu können. Hiermit sollen

die endgültige Nutzung sowie bauliche wie landschaftsplanerische Gestaltungsvorschläge für den Bereich entwickelt werden. Deshalb ist die Darstellung im Masterplan bislang als nicht abschließend zu werten. Die Einordnung der zukünftigen Nutzung in das Umfeld des betreffenden Bereiches ist in die planerischen Betrachtungen mit einzubeziehen.

Der Tagestourismus wird für das neue Ortszentrum Schlichow zu einer wichtigen Einnahmequelle werden. Schlichow soll zukünftig, zusätzlich auch von der Südrandstraße aus erschlossen werden.

Nr. 14. Vereinsanlagen

Südöstlich der Ortslage Schlichow direkt am Ufer gelegen wird ein ca. 5 ha großes Areal vorgehalten, welches der Ansiedlung von verschiedenartigen Wassersportvereinen vorbehalten bleiben soll. Die Erschließung der aufteilbaren Grundstücke erfolgt von Süden über die Haasower Landstraße bzw. dem tangierenden Seerundweg.

Die Böschung ist in diesem Bereich bereits mit einem flacheren Neigungswinkel hergestellt worden. Hier soll sich eine Straßenrampe zum See einordnen, die von jedermann zum Einsetzen von Booten genutzt werden kann. Die Fläche soll zusätzliche Kapazitäten für Bootswinterlager mit absichern.

Vorhandene Wasserläufe (Frauendorfer Landgraben, Koppatz-Kahrener-Landgraben) sollen naturnah umgestaltet und/bzw. möglichst in den See eingeleitet werden. Diese sollen nach Aussage des Masterplans Tranitz gebündelt südlich angrenzend an die Fläche für Vereinsanlage in den See eingeleitet werden. Es sind weitere Abstimmungen zur künftigen Gestaltung des Abschnittes sowie der exakten Einordnung des Abschlagsbauwerkes erforderlich. Dies ist im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zur Herstellung des neuen Sees abschließend zu klären.

Nr. 15. Strand Cottbus

Innerhalb des zu entwickelnden Dünenbandes wird der Hauptstrand von Cottbus entstehen. Die Erschließung des Hauptbadestrandes erfolgt entlang der Schlichower Höhe. Der Uferweg wird als leicht erhöhte Promenade ausgebildet. Ein architektonisches Baumdach aus Kiefern nimmt die für den Badebetrieb erforderlichen Versorgungseinrichtungen auf. An die Uferpromenade angelagert befinden sich ein Strandparkplatz mit Rast- und Picknickmöglichkeiten. In axialer Verlängerung der Dissenchener Hauptstraße entsteht ab Schlichower Höhe ein Rad/-

Gehweg, welcher durch die zu gestaltende Dünenlandschaft in Richtung Seeufer führt. Die Durchgängigkeit für den motorisierten Verkehr in nördlicher Richtung endet am Hauptbadestrand, die rad- und fußläufige Verbindung wird in direkter Weiterführung des Seerundweges zum Hafenzentrum von Cottbus ermöglicht.

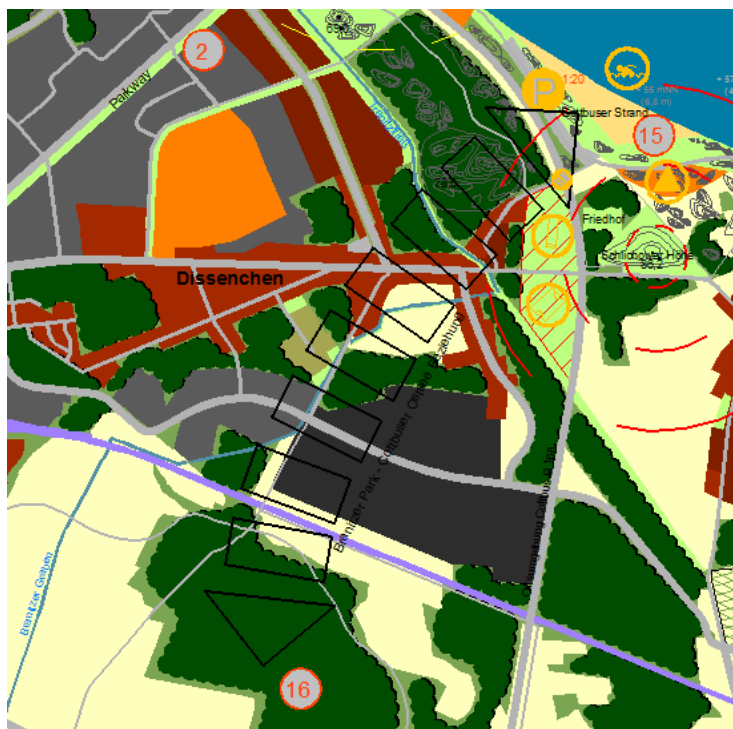


Um die erforderliche Strandgröße herstellen zu können, sind weitere Abflachungen in der Tiefe des Geländes erforderlich. Die intensiv genutzte Strandfläche erhält einen geometrischen Zuschnitt, welcher mit der Formsprache der Hafemole korrespondiert. Die überschüssigen Erdmassen sind zur Lärmabschirmung gegenüber der B 168 entlang dieser als wallartige Hügelkette zu verbringen und wieder aufzuforsten. Diese Dünenlandschaft bildet den extensiven, landschaftlichen Rücken für den Badestrand.

Westlich der Ortsumgebung werden Sonderbauflächen für sportliche Einrichtungen (Frei- und Bauflächen) vorgehalten, die bereits im FNP der Stadt Cottbus verankert

sind. In Verbindung mit dem Hauptbadestrand von Cottbus werden Sondergebietspotenziale (denkbar sind vor allem Wochenendhausgebiet, Campingplatz, Caravan, etc.) angedacht. Der Dünen-Park bildet einen wichtigen Baustein der Dünen-Landschaft vom Cottbuser Strand. Ausgehend von der vorhandenen und gestalteten Schlichower Höhe werden auf dem Gelände der Kiesabbaufäche von Schlichow weitere sanftwellige Bodenmodellierungen incl. Initialpflanzungen im Zusammenhang mit der

Rekultivierung der Flächen vorgenommen. Die Gestaltung soll angelehnt an die Biotoptypen der trockenen Sandheiden und Sandtrockenrasen der Binnendünen erfolgen, die zur sanften Erholung sowie für kleinteilige Sport- und Freizeitnutzungen nutzbar ist.



Nr. 16. Schlosspark Branitz

Der Landschaftsraum um die Schlichower Höhe soll landschaftsgestalterisch eine Verbindung mit der Branitzer Park- und Kulturlandschaft eingehen. Wie dies zukünftig realisiert werden soll, ist bislang nicht ausformuliert.

Der vorliegende Bebauungsplan im Bereich des Gewerbegebietes südlich von Dissenchen enthält bislang keine Festsetzungen, welche landschaftsgestalterische Vorgaben im

o. g. Sinne vorsieht. Die für gewerbliche Nutzungen festgesetzten Bauflächen sind bereits zum Teil mit Photovoltaikanlagen belegt, was eine landschaftsgestalterische Aufwertung z. B. mit Gehölzen weitgehend ausschließen würde.

Ein Vorschlag liegt seitens der BTU Cottbus vor, welcher mit Hilfe von studentischen Stehgreifentwürfen die Aufwertung einer Entwicklungsachse ausgehend vom Branitzer Park über die Kirchallee, die Branitzer Straße, durch die Ortslage Dissenchen zum Cottbuser Ostsee aufzeigt. Diese interessanten Ideenansätze sind umso erfolgversprechender, da vorhandene Wege-/Straßenachsen aufgegriffen werden und nicht in planungsrechtlich festgesetzte Bauflächen eingegriffen werden muss.

Deshalb ist in den Masterplan mittels der Pfeildarstellung diese Achse aufgegriffen worden.

Nr. 17. Verkehr

Über die Hauptverkehrsstraßen wird der Zielverkehr gut an den Cottbuser Ostsee herangeführt werden können.

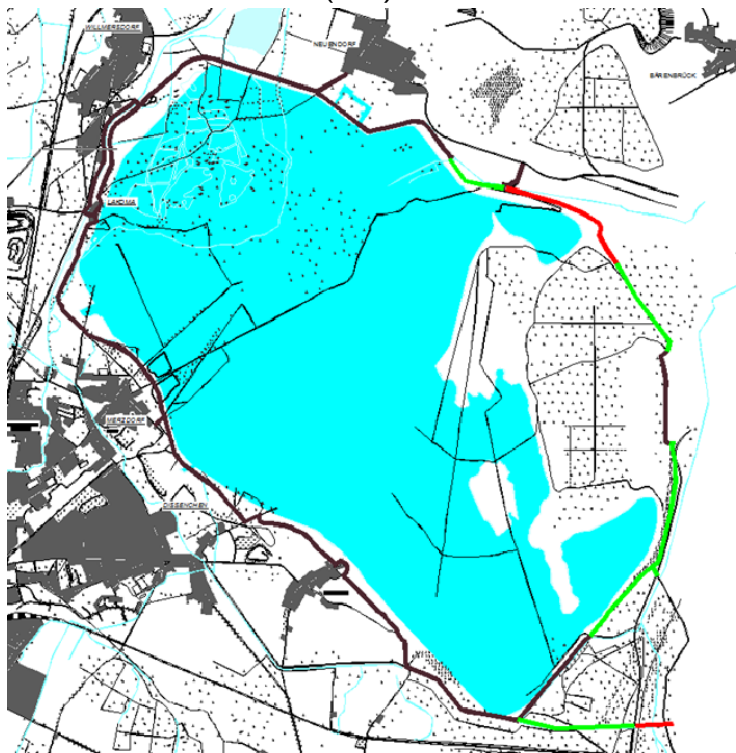
Allerdings handelt es sich bei der B 168 im Westen, der L 473 im Norden und der B 97 im Osten um weitgehend anbaufreie Straßen, welche dem zügigen Verkehr vorbehalten sind. Eine direkte Grundstückerschließung ist hierbei ausgeschlossen. Dies bedeutet, dass über die wenigen Kreuzungspunkte zusätzliche kommunale Straßen die Quell- und Zielverkehre am See verteilen müssen.

Verkehrspolitisches Planungsziel für den Ostsee ist es, aufgrund der hohen Funktionsdichte und der begrenzten Flächenverfügbarkeit das Süd-/Westufer weitestgehend vom Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten.

Ziel- und Durchgangsverkehre sollen über

- die B168n und B 97 und über
- den inneren Ring mit den verbindenden Haupterschließungsstraßen bewältigt werden.

Am Cottbuser Ostsee soll eine deutliche Veränderung der Verkehrsaufteilung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht werden,



um den Freizeitwert des Ostsees zu verbessern. Dabei sollen ca. 70% durch den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Radfahrer und Fußgänger) abgesichert werden.

Der Cottbuser Hafen selbst soll langfristig durch folgende Verkehrsmittel erreichbar sein: Bus, Motorisierter Individualverkehr (Taxen; private Pkw), Fahrradverkehr. Eine zusätzliche Fläche soll dabei für ein z. B. schienengebundenes Verkehrsmittel gesichert werden.

Nr. 17.1 Rundweg

Handlungsbedarf wird in der Sicherstellung einer durchgehend hohen Qualität des Radverkehrsangebotes um den Cottbuser Ostsee gesehen. Der Seerundweg übernimmt dabei eine wichtige Erschließungsfunktion für den Cottbuser Ostsee, der hauptsächlich

dem Fuß- und Rad-/Skaterverkehr vorbehalten bleiben soll. Der Seerundweg soll sich vorzugs- halber aus den Wirtschaftswegen (Betriebsstraßen) des heutigen Tagebaus entwickeln.

Die Verknüpfung mit dem Radverkehrsnetz von Brandenburg und den großen Radwanderwegen

der Region bietet die Chance für eine deutliche Profilierung des Seerundweges und der Freizeit- und Radwege am Cottbuser Ostsee. Dabei spielt die Integration des Gurken-Radweges, der Niederlausitzer Bergbautour und des Fürst-Pückler-Radwanderweges in das Ostseenetz eine besondere Rolle.

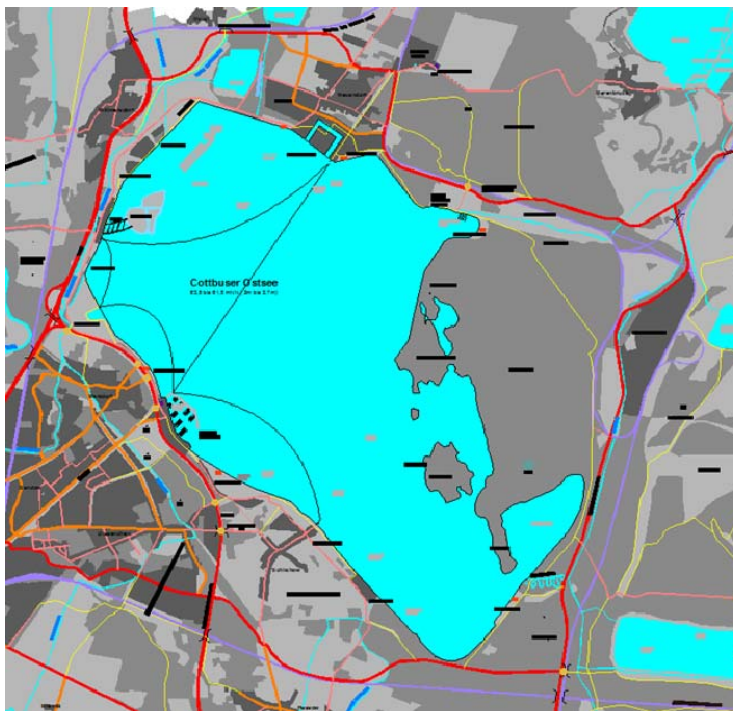
Zur Attraktivitätssteigerung des Radtourismus sollten alle Anlaufpunkte angeboten werden und zu einer Perlenkette ausformuliert werden. Es bieten sich hierfür zahlreiche Potenziale.

Für den Rundweg liegt eine Studie erarbeitet im Auftrag von Vattenfall vor. Hier sind in Abstimmungen mit den Gemeinden der Trassenverlauf des Seerundweges weitgehend abgestimmt worden. Die Bergbauunternehmen haben einen Großteil des Rundweges bereits hergestellt, die gegenwärtig zum größten Teil als bergbaulich genutzte Wirtschaftswege deklariert sind und sich deshalb in bergbaulicher Unterhaltung befinden. Eine Übernahme des Weges durch die Gemeinden wird erst mit Entbehrlichkeit für den Bergbau stattfinden.

Fehlende bzw. nicht fertiggestellte Wegeabschnitte befinden sich im östlichen Teil des Tagebaugeländes. Im Bereich der Grubenausfahrt wird der Wegeschluss erst mit Verfüllung der Ausfahrt möglich sein.

Entlang des Rundweges sind in Anbetracht der Entwicklung von Elektro-Fahrrädern entsprechende Servicepunkte zu etablieren. Deren Standorte sind noch zu konkretisieren. So sind auch entlang des Rundweges in Abhängigkeit der jeweils entstehenden Nutzungen Fahrradabstellmöglichkeiten direkt am Ort des Ereignisses mit zu sichern.

Nr. 17.2 Südrandstraße



Südlich des Sees ist im Bereich bis zur Bahnlinie Cottbus-Forst bislang keine öffentliche Verkehrsverbindung vorhanden, so dass zur vollständigen Verkehrserschließung des Sees eine zusätzliche Querspange nördlich der Bahnlinie erforderlich wird. Diese Trasse soll die B 168 und die B 97 miteinander verbinden, so dass eine optimale Verkehrsverteilung möglich wird. Der konkrete Trassenverlauf ist bislang nicht abschließend geklärt und muss einem Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben, zumal das Gemeindegebiet von Neuhausen je nach Trassenvariante mehr oder weniger tangiert wird. Er könnte als Vorzugsvariante bis an die Bahntrasse im Süden verschwenkt werden, um zusammenhängende Flächenareale nicht zusätzlich zu

zerschneiden.

Mit dem Landesbetrieb für Straßenwesen sind vor allem in Bezug auf die Anbindung der Straße an die B 97, welche sich gegenwärtig in Planung befindet Abstimmungen erforderlich. Mit Erstellung der Entwurfsplanung sind Varianten gegeneinander abzuwägen. Ziel ist die Umsetzung bis zur vollständigen Flutung ab 2025.

4. Impressum

Herausgeber:

Stadtverwaltung Cottbus
Fachbereich Stadtentwicklung
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus
www.cottbus.de



Bearbeiterinnen:

Stadtverwaltung Cottbus
Fachbereich Stadtentwicklung
Ilona Kiese
Silvia Schlickeisen
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus

5. Quellen

- Masterplan Cottbuser Ostsee (2006); Schönwälder & Zimmer Berlin
- Prozesssteuerung „Parkway, HafenZentrum, CottbusStrand“ (2007); bbz Berlin
- Schalltechnische Untersuchung und Sachverständigengutachten zur Einordnung der See-
bühne am Cottbuser Ostsee (2007); Eurofins-AUA GmbH Cottbus
- Machbarkeitsstudie Kaimauer Hafenzentrum Cottbus (2009); BIUG Freiberg
- 1. Grundsatzkonzept (2011); LAG Schlichower Damm
- Masterplan für die Entwicklung der Trinitz (2011); gerstgraser Ingenieurbüro für Renaturie-
rung Cottbus
- Masterarbeit „Parkway 2040 – zwischen Stadtzentrum und See“ (2012); Klinger, Wegner,
BTU Cottbus
- Flächennutzungsplan Teichland (2012); Planungsbüro Wolff Cottbus
- Bericht der Vorprüfung zum Interdisziplinären Realisierungswettbewerb Seehafen Teichland
(2012); Gemeinde Teichland
- Abschlussbetriebsplan Tagebau Cottbus Nord (2012); Vattenfall Europe Mining AG Cottbus
- Regionales Entwicklungskonzept Cottbus-Guben-Forst (2013);
- Abänderung zum Abschlussbetriebsplan Tagebau Jänschwalde (2013); LMBV

6. Anhang

- Masterplan Cottbuser Ostsee – 1. Fortschreibung
- Projektskizzen