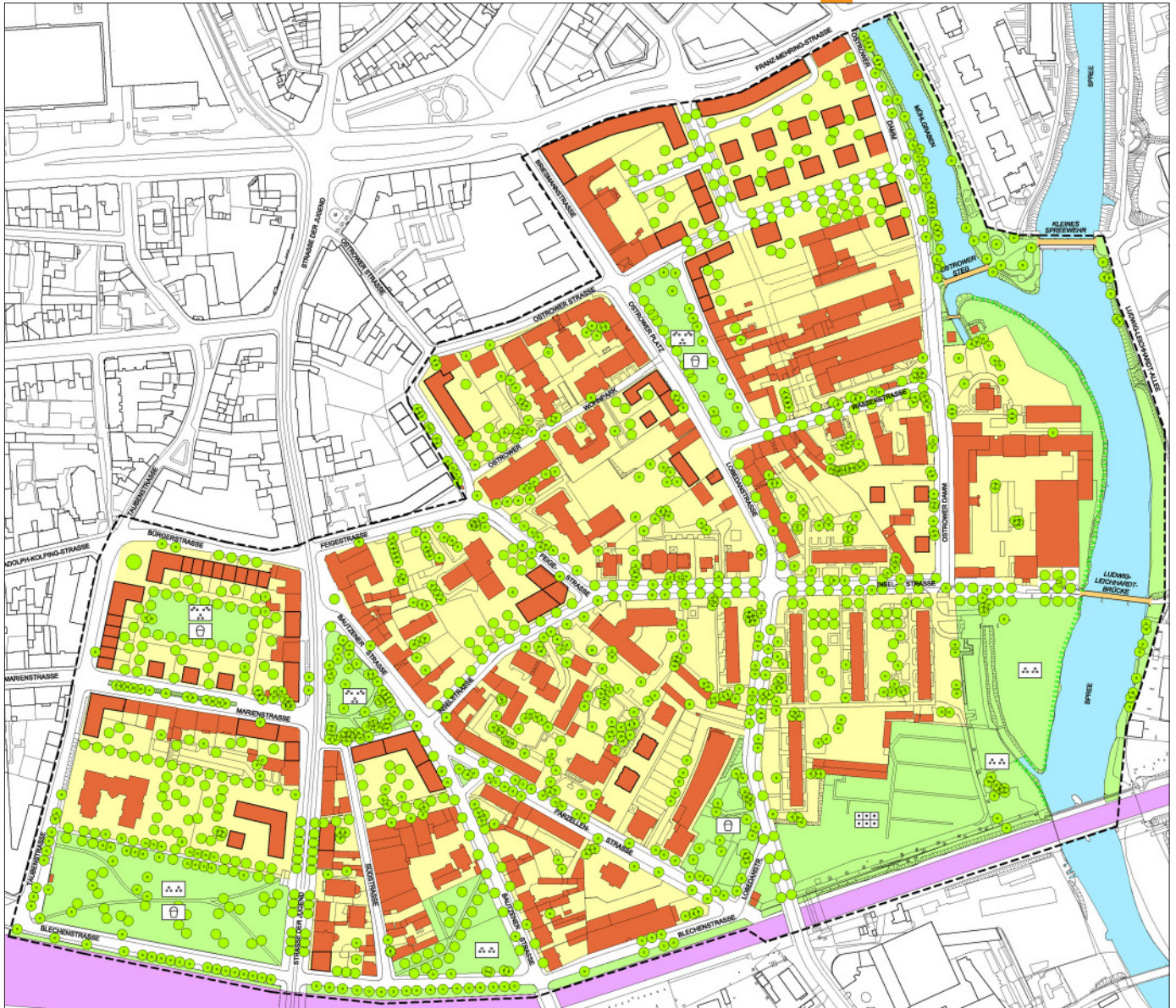


Innenstadtbereich Ostrow

Entwicklungskonzept



Kurzfassung / Handlungsprogramm

STADT COTTBUS
FB 61 STADTENTWICKLUNG

HERWARTH + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR

**ARCHITEKTUR- UND PLANUNGS-
WERKSTATT COTTBUS**

HOFFMANN-LEICHTER
INGENIEURGESELLSCHAFT

P R O S T A D T
GESELLSCHAFT FÜR PROJEKT-
STEUERUNG IM STÄDTEBAU

Cottbus
Entwicklungskonzept und Tragfähigkeitsuntersuchung
für den Innenstadtbereich Ostrow

Kurzfassung / Handlungsprogramm

Impressum

Auftraggeber:

Stadtverwaltung Cottbus
Geschäftsbereich IV - Bauwesen / Fachbereich Stadtentwicklung
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus

Tel. 0355 / 612 4109, Fax 0355 / 612 4103

Karola Haltenorth, Hannelore Limberg

Auftragnehmer:

Herwarth + Holz
Planung und Architektur

Bonnaskenstraße 10, 03044 Cottbus

Tel. 0355 / 70 20 99, Fax 0355 / 70 20 98

Carl Herwarth v. Bittenfeld, Brigitte Holz

Bearbeitung:
Lutz Wüllner, Andreas Richter, Kerstin Thureau, Renate Seiler

im Zusammenwirken mit
Architektur- und Planungswerkstatt Cottbus
Prof. Dr. Matthias Koziol, Sven Koritkowski

Hoffmann-Leichter
Ingenieurgesellschaft mbH
Matthias Heinz, Johannes Schäfer

ProStadt
Gesellschaft für Projektsteuerung im Städtebau GmbH
Dr. Rainer Emenlauer, Thomas Dacke

verantwortlich für Kurzfassung: Herwarth + Holz

Cottbus, 23.03.2009

Inhaltsverzeichnis

1.	Überblick	4
2.	Analyse	4
2.1	Ostrow in der Gesamtstadt Cottbus	4
2.2	Gebietscharakteristik	5
2.3	Soziale Infrastruktur	10
2.4	Immobilienwirtschaftliche Bedingungen	10
2.5	Schlussfolgerungen für die Gebietsentwicklung	12
3.	Leitbild: Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum.....	13
4.	Entwicklungskonzept	14
4.1	Gestaltung	15
4.2	Nutzung	16
4.3	Verkehr	17
4.4	Stadttechnik	19
5.	Handlungsprogramm.....	20
5.1	Schwerpunkte	20
5.2	Umsetzung	21
5.3	Maßnahmen	22
6.	Fazit	23
7.	Anhang	24
7.1	Übersicht Maßnahmen	24
7.2	Plan 'Analyse'	33
7.3	Plan 'Gestaltung'	34
7.4	Plan 'Nutzung'	35
7.5	Plan 'Maßnahmen'	36

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Teilräumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes.....	6
Abb. 2:	Zwei Säulen der Entwicklungsstrategie	21

1. Überblick

Ausgangssituation / Ziele / Aufgabe

Die Fokussierung der zukünftigen Cottbuser Stadtentwicklung auf die Innenstadt ist mit der Fortschreibung der maßgeblichen gesamtstädtischen Entwicklungskonzepte, dem Stadtbaukonzept (STUK) und dem 'Integrierten Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2020' (INSEK), noch stärker als zuvor herausgestellt worden. Dabei sollen insbesondere die Quartiere, die sich außerhalb der Modellstadtkulisse befinden und an diese angrenzen – hierzu gehört auch der Handlungsraum Ostrow – gezielt aufgewertet werden.

Dieser stadträumlich zwischen Altstadt im Norden, Spree im Osten, Bahntrassen und Bahnhofsumfeld im Süden und der westlichen gründerzeitlichen Stadterweiterung liegende Innenstadtbereich soll in der Cottbuser Stadtentwicklung zukünftig erheblich an Bedeutung gewinnen. Mit der vorliegenden Untersuchung sollen für Ostrow:

- Rahmenbedingungen, Hemmnisse und Potenziale geprüft,
- Entwicklungsfähigkeiten unter Berücksichtigung öffentlicher und privater Investitionen analysiert,
- Rahmen setzende, integrierte Planungskonzepte erarbeitet und
- Maßnahmen als Initiale einer Entwicklung formuliert werden.

Im Entwicklungskonzept wird dabei eine Analyse des Untersuchungsbereiches im gesamtstädtischen Kontext mit einer vertiefenden konzeptionellen Bearbeitung von Schwerpunktbereichen von besonderer Komplexität und / oder spezifischem Handlungsbedarf verbunden. Diese vorliegende Kurzfassung stellt die Kernaussagen des Entwicklungskonzepts und der Tragfähigkeitsstudie komprimiert dar. Für detaillierte Informationen wird auf die Langfassung verwiesen.

2. Analyse

2.1 Ostrow in der Gesamtstadt Cottbus

Lage

Die Abgrenzung des ca. 42,3 ha großen Untersuchungsgebietes erfolgt im Westen und Norden nicht an historischen, städtebaulichen oder funktionalen Trennlinien, sondern ist durch die bestehende Gebietskulisse des Sanierungsgebietes 'Modellstadt Innenstadt' weitgehend vorgegeben. Die starke Verflechtung gerade der westlichen Teilbereiche zu den umliegenden Stadtstrukturen wird hierdurch überdeckt. Im Osten und Süden bilden die Spree bzw. die Bahntrasse Cottbus – Guben hingegen stadträumliche Zäsuren.

Die Lagevorteile zu Spree und Stadtzentrum sind trotz räumlicher Nähe noch nicht wirksam. Ein zentrales Entwicklungshemmnis sind Barrieren und unterbrochene Wegeverbindungen. Attraktive Uferbereiche sind nicht zugänglich, aufgrund fehlender Brücken- und Wegeverbindungen sind wichtige quartiersübergreifende Beziehungen gestört. Insgesamt wird Ostrow durch eine Zone unattraktiver Teilräume, zu denen die Spree, der Bahndamm, der Busbahnhof, Industriebrachen und Parkplätzen gehören, von den umliegenden Quartieren, Magnetfunktionen und Impulsgebern der Stadtentwicklung isoliert.

Ostrow liegt abseits der Wegeverbindungen und abseits der Wahrnehmung und kann daher sein Potenzial als natürliches Bindeglied zwischen den Standorten Altstadt, Kunstmuseum, Dieselloch, Sandow, Stadion der Freundschaft, Branitz und Hauptbahnhof nicht ausschöpfen. Die Quartierseingänge an Franz-Mehring-Straße, Blechenstraße und Taubenstraße

weisen erhebliche Gestaltungs- und Funktionsmängel auf und tragen zusätzlich zu dieser Randlage bei.

Stadtentwicklung

Im Kontext der prognostizierten Einwohnerrückgänge ist die Cottbuser Stadtentwicklung auf eine Stärkung der Innenstadt ausgerichtet. Hierzu dienen unter anderem auch die in der Stadt eingesetzten Programme der Städtebauförderung. Seit einigen Jahren ist feststellbar, dass die Innenstadt auch auf Grund dieser Maßnahmen insgesamt spürbar an Attraktivität gewinnt. Steigende Einwohnerzahlen und Bau- und Sanierungsmaßnahmen im Wohnungsbau in den Stadtteilen Mitte und innerstädtischen Bereichen von Ströbitz weisen daraufhin, dass das städtische Leitbild der Konzentration auf die Innenstadt auch den Präferenzen von Eigentümern und Bewohnern entspricht. Ostrow ist hingegen bislang von Förderinstrumenten räumlicher Entwicklung weitgehend ausgeklammert worden und entwickelt sich gegenwärtig noch nicht analog zu diesem Trend. Mit einer Einstufung in die Kategorien "Vorranggebiet Wohnen", "Konsolidierungsgebiet im Stadtumbau" und der Lokalisierung von Aktivierungsflächen auf der Barackenstadt und Holzinsel im Stadtumbaukonzept, sind jedoch auch für Ostrow die strategischen Leitlinien für eine entsprechende Trendumkehr gesetzt. Insbesondere der Stadtumbau kann mit seinem Programmteil Aufwertung dazu dienen, den Wandel vom brach gefallenen Industriestandort zu neuen Nutzungen zu unterstützen. Hierbei kommt insbesondere der Wohnfunktion eine steigende Bedeutung zu.

Zudem ist für die laufende Periode der EU-Förderung von 2007-2013 angedacht, Mittel aus der EFRE-Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung und dem Programm LIFE+ zur Förderung von Naturschutz und biologischer Vielfalt gezielt im Handlungsraum einzusetzen.

Für den Untersuchungsraum bestehen bisher keine konkreten Planungsgrundlagen. Die überholten Rahmenplanungen von 1992 können keine realistische Zielformulierung für zukünftige Entwicklungen mehr darstellen. Momentan sind daher die Leitbilder für Ostrow aus übergeordneten Konzepten eher allgemein und insgesamt vage. Andererseits bestehen punktuelle, sehr konkrete Planungs- oder Bauabsichten unterschiedlichster Träger. Mangels übergeordneter Entwicklungskonzepte sind die Interessen und Projekte der Maßnahmenträger untereinander und mit gesamtstädtischen Zielen jedoch nicht abgestimmt.

Eine fehlende integrierte Planung hat im Untersuchungsraum auch dazu geführt, dass verschiedene sektorale Fachplanungen sich zum Teil gegenseitig ausschließende konzeptionelle Ansätze verfolgen. Die vielfältigen Restriktionen und Unterschützstellungen der Klingmüllerschen Insel bei gleichzeitiger Einstufung als Aktivierungspotenzialfläche für Wohnungsbau im Stadtumbaukonzept stellen einen solchen Widerspruch dar.

2.2 Gebietscharakteristik

Für den Untersuchungsraum wird eine Einwohnerzahl von 1.631 Personen am 31.12.2008 angegeben. Die Anzahl der bewohnten Wohneinheiten im selben Gebiet beträgt 1.093.

Der Untersuchungsraum ist äußerst heterogen strukturiert. Mit Ausnahme eines funktional stabilisierten Kernbereichs in der 'Ostrower Mitte' weist Ostrow im Vergleich zu umliegenden Teilräumen der Cottbuser Innenstadt große Entwicklungsrückstände auf. Diese lassen sich vordringlich auf den schwierigen Transformationsprozess des altindustriell geprägten Stadtbereichs in eine noch nicht definierte, zeitgemäße Funktion und Nutzungsstruktur zurückführen.

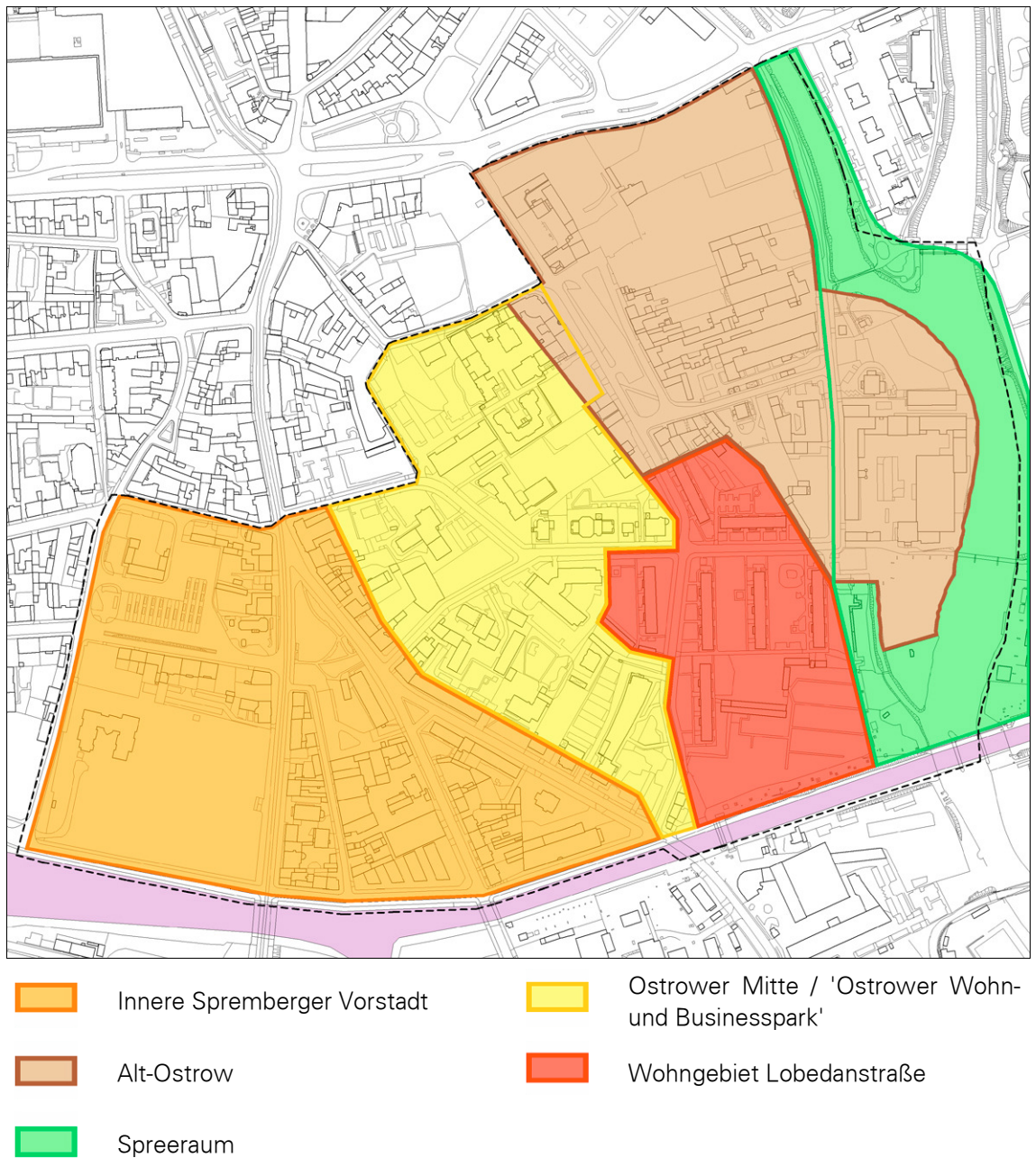
Die Bezugnahme auf die historische Dorflage Ostrow suggeriert einen zusammenhängenden homogenen Gebietscharakter, verdeckt jedoch die stark differierenden teilräumlichen Gebietscharakteristiken.

Da das Untersuchungsgebiet somit zum einen kein klar abgegrenztes, eigenständiges Quartier bildet und zum anderen in sich äußerst heterogen geprägt ist, ist eine teilräumliche Untergliederung eher geeignet, die spezifischen Entwicklungsbedingungen einzelner Lagen zu erfassen.

Im folgenden Plan sind fünf Teilräume voneinander abgegrenzt, die sich in ihrer Ausgangslage stark unterscheiden:

- Alt-Ostrow
- Spreeraum
- Innere Spremberger Vorstadt
- Ostrower Mitte / "Ostrower Wohn- und Businesspark"
- Wohngebiet Lobedanstraße.

Abb. 1: Teilräumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes



Alt-Ostrow*Historischer Wert*

Der nordöstliche Teilbereich hat sich aus dem einstigen Angerdorf Ostrow herausgebildet. Hier finden sich am Ostrower Platz die Fragmente des alten Dorfkerns mit straßenbegleitender, kleinteiliger Bebauung und einer typischen Parzellenstruktur mit einer schmalen Straßenseite und einer sehr großen Grundstückstiefe. Die Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Transformation der landwirtschaftlich geprägten Siedlung in den dominierenden Standort der Cottbuser Textilindustrie hat städtebaulich sehr kontrastreiche städtebauliche Strukturen in einem Nebeneinander von kleinteiliger, 1,5-geschossiger Dorfbebauung und bis zu fünfgeschossigen, architektonisch repräsentativen Industriebauten geschaffen, die einen bedeutenden Wert der Cottbuser Stadtgeschichte und Industriekultur darstellen.

Architektonische Qualität

Die Bestandsbebauung befindet sich zwar zu einem Großteil in einem schlechten Erhaltungszustand, doch weisen sowohl Dorfangerhäuser, wie auch Fabrikbauten und ehemalige Fabrikantenvillen eine sehr hohe architektonische Qualität auf. Wie sich gerade bei der sanierten Dorfangerbebauung zeigt, besteht neben der Qualität der städtebaulichen Struktur auch eine individuelle architektonische Attraktivität der Altbausubstanz.

Lagegunst

Alt-Ostrow besitzt die weitaus größten lagebedingten Potenziale des gesamten Untersuchungsraums. Die gleichzeitige Nähe zur Altstadt als urbanem Mittelpunkt des städtischen Lebens wie auch zur Spree mit seinen attraktiven Natur- und Erholungsräumen bietet für den Bereich zwischen Ostrower Platz, Lobedanstraße und Ostrower Damm große Entwicklungschancen.

Potenzialflächen

Die ungenutzten Grundstücke in diesem Teilraum summieren sich auf ca. 25.000 m² Fläche. Da es sich hierbei um integrierte Flächen in einer im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich attraktiven Lage handelt, sind sie als Potenzial zur Innenentwicklung in besonderer Weise prädestiniert.

Städtebauliche Missstände

Dennoch überwiegen derzeit die städtebaulichen und funktionalen Missstände stark substanzgefährdeter und leerstehender Fabrikbauten, weiträumiger Brachen, Altlasten und vernachlässigter öffentlicher und privater Freiräume hier bei weitem. Sie belasten Außenwahrnehmung und Gebietsimage erheblich.

Auch die identitätsbildenden Räume des Ostrower Platzes und des Ostrower Damm sind in ihrer raumbildenden Randbebauung zu einem Großteil aufgelöst worden. In Verbindung mit den gestalterischen Defiziten ihrer Freiräume ist die ehemals herausgehobene Stellung dieser beiden Straßenräume als Dorfmittelpunkt bzw. als von den Tuchfabrikanten gestaltete, repräsentative Uferpromenade kaum noch erkennbar.

Nutzungsdefizite

Nach der Auflösung der einst intensiven, industriell-gewerblichen Nutzung und Wirtschaftskraft des Gebietes hat dieser Bereich weder im Gewerbe- und Dienstleistungs-, noch im Wohnsektor eine tragfähige Neuausrichtung seines Nutzungsprofils gewinnen können.

Spreeraum

Kontrast von Industrie und Natur

Die Spreenähe war wichtiger Standortfaktor für die Ansiedlung der Textilindustrie, so dass auch heute noch die Nähe von Industriebauten und inzwischen wieder als ökologisch wertvoller Naturraum wirkenden Grünzug der Spree gebietsprägend ist. Besonders deutlich wird dieser Kontrast auf der ehemaligen Klingmüllerschen Holzinsel mit dem großen Komplex der Tuchfabrik Elias und den inzwischen verwilderten Parkanlagen der ehemaligen Villengärten.

Stadt am Fluss

Die Spree wird inzwischen als großes Potenzial der Cottbuser Stadtentwicklung verstärkt wahrgenommen. Gerade in Ostrow ist ein in seiner Verknüpfung von verzweigten Wasserläufen, abwechslungsreichem Grünraum und Bebauung besonders attraktiver Abschnitt vorhanden und weiter entwicklungsfähig.

Konflikte von Entwicklung und Schutzbedürfnissen

Die Spree ist im Ostrower Uferbereich ein äußerst sensibler Raum, in dem verschiedene Interessen aufeinander stoßen. Vor allem auf der Klingmüllerschen Holzinsel und teilweise auch am Ostrower Damm überlagern sich bestehende Bestimmungen zum Denkmalschutz, Naturdenkmalschutz, Landschaftsschutz, Naturschutz und Hochwasserschutz.

Auf der anderen Seite steht ein vorhandenes Nutzungs- und In-Wertsetzungsinteresse dieser privilegierten Wasserlagen durch die privaten Anlieger und eine verstärkte Öffnung des Spreeufers für eine Nutzung durch die Cottbuser Bevölkerung und den Tourismus.

Barrierewirkung

Der Spreeraum wirkt als mehrfache Barriere. Die abgerissene Ludwig-Leichhardt-Brücke wird auch im gesamtstädtischen Zusammenhang stark vermisst. An ihrer Stelle verhindern die Fernwärmetrassen nicht nur die Querung des Flusses, sondern die Zugänglichkeit des Ufers und der anliegenden Grünzonen insgesamt. Das Ostrower und gegenüberliegende Sandower Spreeufer sind zudem nicht angemessen in städtische und überregionale Fuß- und Radwegebeziehungen von der Altstadt nach Branitz oder zum Spreeradweg integriert.

Innere Spremberger Vorstadt

Funktionale und städtebauliche Verflechtung mit der 'Modellstadt'

Die westlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes sind als klassische gründerzeitliche Stadterweiterung entstanden und stehen daher städtebaulich eher im Zusammenhang mit den angrenzenden Modellstadt-Bereichen und gehören nicht zum eigentlichen Ostrow.

Gebietsübergreifendes Rückgrat ist die Straße der Jugend mit ihrem kleinteilig urbanen Charakter.

Massive städtebauliche Missstände

Beiderseits der Straße der Jugend schließen sich großflächige Funktionsschwächen und städtebauliche Problemlagen an, die das Gebiet insgesamt deutlich abwerten. Hervorzuheben ist, dass diese sich nicht alleine auf das Untersuchungsgebiet beschränken, sondern in ähnliche Problemlagen in der Modellstadt übergehen. Im Einzelnen sind hier hervorzuheben:

- die Barackenstadt als verwilderter, kaum nutzbarer und straßenseitig unattraktiv wirkender Grünraum,
- die beiden Brauereistandorte Bautzener Straße und Bürgerstraße mit umfangreicher Bausubstanz in weitgehend ruinösem Erhaltungszustand,

- der Busbahnhof als städtebaulich nicht integrierter 'Störfaktor' mit zudem unklarer langfristiger Nutzungsperspektive, sowie
- die aus Rückbaumaßnahmen des Stadtumbaus entstandenen Brachen an der Blechenstraße.

Große Flächen mit geringem Potenzial

Mit ca. 43.000 m² sind die Flächenangebote der genannten Problemstandorte noch umfangreicher als im Bereich Alt-Ostrow. Entscheidender Unterschied ist jedoch, dass in der Inneren Spremberger Vorstadt vergleichbare Lagequalitäten fehlen und somit ihre Entwicklungsfähigkeit als wesentlich schwieriger eingeschätzt werden muss.

Gestörte städtebauliche Strukturen

Das ehemals geschlossen bebaute, gründerzeitliche Stadtquartier ist nur noch entlang der Straße der Jugend und der Südseite der Marienstraße existent. Die verbliebenen Fragmente sind als Raumkanten oder städtebauliche Fassung nicht mehr wirksam.

Nutzungsprofile Senioren und (Alternativ-)Kultur

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ist die Konzentration unterschiedlicher Funktionen im Sozialbereich auffällig. Insbesondere für Senioren befinden sich vielfältige Angebote in enger räumlicher Nachbarschaft. Daneben ist mit dem Glad-House ein Magnet der Jugend- und Alternativkultur angesiedelt. An beide Nutzungsprofile und Zielgruppen ließe sich bei einer Entwicklung bevorzugt anknüpfen.

Großflächiges städtisches Eigentum

Die Stadt Cottbus ist Eigentümer großer Flächen dieses Teilraums, insbesondere des Busbahnhofs, der Barackenstadt und zwischen Bautzener Straße und Südstraße. Trotz der eher schlechten Ausgangsbedingungen ergibt sich aus kommunaler Sicht die Möglichkeit, hier eine Entwicklung relativ gut steuern zu können.

Ostrower Mitte

Funktionale Neuordnung und Aufwertung

In diesem ursprünglich ebenfalls von intensiver textilindustrieller Nutzung geprägten Bereich zwischen Ostrower Straße und Parzellenstraße konnte bereits in den frühen 1990er Jahren ein erfolgreicher Neuordnungsprozess initiiert werden. In seiner Nutzungsstruktur stellt dieser Bereich somit den am stärksten aufgewerteten und stabilsten Teilraum dar.

Hochwertige Nutzung

Vielfältige öffentliche und private, zumeist relativ hochwertige Dienstleistungen haben sich hier angesiedelt. Zu nennen sind insbesondere das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg, die Technische Akademie Wuppertal, das Haus der Wirtschaft, die RehaVita-Klinik, der Ostrower Wohn- und Businesspark, der Neubau des Kindergartens der Fröbel gGmbH, eine große Behindertenwerkstatt oder der Supermarkt in der ehemaligen Textilspinnerei und kleinteilige Dienstleistungen in umgenutzten Fabrikantenvillen.

Mit seinen zentrumsergänzenden Funktionen verfügt er über die größte ökonomische Strahlkraft und ist Standort regional bedeutsamer Einrichtungen, eines umfangreichen Arbeitsplatzangebotes und wichtiger, potenzieller Träger der Gebietsentwicklung. Die Ostrower Mitte deutet an, welche Potenziale die Nähe zum Cottbuser Stadtzentrum und die Attraktivität historischer Einzelgebäude für neue Nutzungen entfalten kann.

Defizite im Umfeld und Straßenraum

Die Entwicklung dieses Bereiches ist bisher eher auf Basis einzelner Vorhaben und Akteure erfolgt und nicht als Ergebnis eines übergeordneten Konzeptes. Der schlechte Zustand des öffentlichen Straßenraum, Brachflächen und fehlende Wegeverbindungen zum Stadtzentrum stellen gravierende Defizite der weiteren Entwicklung dar.

Wohngebiet Lobedanstraße*Wohnquartier im demographischen Wandel*

Die von 1959 bis 1962 auf dem Standort einer ehemaligen Tuchfabrik errichteten Zeilenbauten und die angrenzende Kleingartenkolonie lassen sich als reines Wohngebiet charakterisieren. Die Akzeptanz der Wohnbauten bei der Bewohnerschaft ist hoch, jedoch von einer weit fortgeschrittenen Alterung der Bewohner geprägt. Es ist mittelfristig mit einem Austausch großer Teile der Bewohnerschaft zu rechnen.

Erneuerungsbedarf

Aus der demographischen Entwicklung können sich Anpassungsbedarfe an den zumeist nur teilsanierten Gebäuden und dem kaum gestalteten Wohnumfeld ergeben.

2.3 Soziale Infrastruktur

Ostrow übernimmt wesentliche Versorgungsaufgaben im Sozialbereich für die gesamte Stadt Cottbus. Hervorzuheben sind vor allem der Seniorenbereich, die Angebote für Behinderte, der Jugendkulturbereich und die Versorgung mit Kindergartenplätzen.

Andererseits ist der Untersuchungsraum einer der wenigen Bereiche innerhalb der Cottbuser Innenstadt, der außerhalb der Einzugsradien von Grundschulstandorten liegt. Im gesamten Gebiet gibt es keinen Schulstandort. Problematisch ist dies für eine möglichst wohnortnahe Versorgung mit Grundschulplätzen, die im Untersuchungsbereich nicht gewährleistet ist. Auch die Spielplatzversorgung im Gebiet ist bislang unterentwickelt.

Gegenwärtig sind diese Defizite noch von untergeordneter Bedeutung, da in Ostrow kaum Familien als potenzielle Nutzer dieser Angebote wohnen. Für die zukünftige Entwicklung von familiengerechten Wohnstandorten ist diese Unterversorgung jedoch ein entscheidender Standortnachteil, der nur über eine Abdeckung der Bedarfe in angrenzenden Stadtteilen und deren verbesserte Anbindung zu mildern ist.

2.4 Immobilienwirtschaftliche Bedingungen**Ausgangssituation**

Die städtische und regionale Situation der Immobilienmärkte ist gegenwärtig und den Prognosen zu Folge auch zukünftig in den meisten Segmenten von Überkapazitäten und hohen Leerstandsdaten geprägt. In dieser insgesamt schwierigen Marktsituation weist der Stadtteil Mitte (mit Ostrow) stabile Gewinne aus der Binnenwanderung auf. Es ist in innerstädtischen Lagen eine erkennbare Nachfrage nach:

- eher kleinen Mietwohnungen im unteren Preissegment,
 - höherwertigen Mietwohnungen im sanierten Altbau und Neubau mit Mieten bis zu 8,00 Euro/m²,
 - Eigentumswohnungen (70 - 90 m², 2 - 3 Zimmer) in kleineren Wohngebäuden mit Grünbezug sowie selbst genutzten Häusern und
 - altengerechten, barrierefreien Wohnungen
- vorhanden.

Die Chancen von Ostrow als Wohnstandort werden davon abhängen, ob es gelingt durch attraktive Wohnangebote einen Teil der grob geschätzten jährlichen Neubauproduktion von 200 bis 250 Wohnungen – davon im Geschosswohnungsbau ca. 100 WE und im Einfamilienhausbau ca. 100 - 150 WE¹ zu binden.

Die positive Kehrseite der deutlichen Entwicklungsschwäche des Gebietes ist ein relativ günstiges Ausgangspreisniveau der Immobilien. Zum einen reduzieren sich hierdurch die finanziellen Belastungen für Grunderwerb im Vorfeld baulicher Maßnahmen. Ostrow ist der von den Bodenpreisen her bei weitem günstigste Investitionsstandort im engeren Innenstadtbereich. Zum anderen eröffnet das niedrige Ausgangsniveau Spielräume für deutliche Wertsteigerungen auf ein der tatsächlichen Lage angemessenes Preisniveau im Falle einer erfolgreichen Entwicklung.

Die Wohnungsmarktsituation im Quartier ist im Vergleich zu anderen Stadtteilen relativ günstig. Im Stadtumbau-Monitoring wurden am 31.12.2006 insgesamt 68 Wohnungen als leerstehend ermittelt, was einer Leerstandsquote von 6,2 % entspricht.

Ostrows Risiko sind die fehlende Positionierung als Standort, das durch große Brachen signalisierte Image des "vergessenen Stadtteils" und die fehlende Verkaufs- bzw. Investitionsbereitschaft (und -fähigkeit) der Grundstückseigentümer.

Empfehlungen für die Entwicklung von Ostrow

Die Entwicklung Ostrows zum innerstädtischen Wohnstandort kann gelingen, wenn jährlich 20 bis zu 50 Wohnungsbauvorhaben der weitgehend endogenen Nachfrage in Cottbus in Ostrow gebunden und zugleich die Entwicklungsbedingungen für und in Ostrow verbessert werden. Ostrow muss seine Konkurrenzfähigkeit im Stadtgefüge stärken und das negative Image ablegen.

- Bindung der in Cottbus vorhandenen endogenen Nachfrage in Ostrow

Durch die Entwicklung und Förderung von Eigentumswohnungen mit 2 - 3 Zimmern (ca. 70 – 90 qm) in Wohngebäuden mit sechs bis acht Wohnungen und Grünbezug, durch selbst genutzte Einfamilienhäuser, kleinteilige Stadthäuser (sogenannte 'Townhouses') in verdichteter Form (GFZ von 0,6 bis 1,0), durch neu gebaute Mietwohnungen im höheren Preissegment – auch im sanierten und umgebauten Altbau, urbane Wohnformen wie Baugemeinschaften, sowie alten- und barrierefreien Miet- und Eigentumswohnungen lassen sich in Ostrow Teile der Wohnungsnachfrage der Stadt binden.

- Modellvorhaben für gesamtgesellschaftliche Wohntrends

Neben den genannten eher konventionellen Marktsegmenten, für die sich in Cottbus eine Nachfrage diagnostizieren lässt, könnten auch Modellvorhaben für sich aus gesellschaftlichen Veränderungen abzeichnende neue Wohntrends marktfähig sein. Ostrow wäre hier insbesondere für zwei Experimentierfelder geeignet:

- neue Formen des Zusammenlebens wie generationenübergreifendes Wohnen,
- energieeffizientes, klimafreundliches Wohnen.

- Verbesserung der Entwicklungsbedingungen

Die Entwicklungsbedingungen für Ostrow verbessern sich vor allem bei einer konsequenten und zielorientierten Aufwertung von Ostrow durch die Stadt Cottbus. Dies kann gelingen durch:

- konsequente Weiterführung des Stadtumbaukonzepts mit Stärkung des inneren Stadtgebietes bei Hervorhebung Ostrows,
- die Aufwertung Ostrows durch Infrastrukturmaßnahmen und private Pilot- und Vorzeigeprojekte,

¹ Schätzungen der Wohnungsbaupotenziale aus dem INSEK.

- Einbeziehung der vom Rückbau betroffenen Eigentümer / Wohnungsbaugesellschaften in die Entwicklung Ostrows,
- Unterstützung der Grundstückseigentümer bei der Brachflächenaktivierung.

Selbst wenn gegenwärtig in der schrumpfenden Stadt Cottbus rein quantitativ eine deutliche Überversorgung mit Flächen und Bauten für nahezu alle Nutzungen von Wohnen, Büro, Dienstleistung und Einzelhandel feststellbar ist, gibt es innerhalb dieses mengenmäßigen Überangebots nach wie vor qualitative Marktlücken. Daher steht vor allem die Abdeckung qualitativ neuartiger und spezifischer Angebote im Vordergrund baulicher Entwicklungen. Exemplarisch kann hierfür der Wohnungsmarkt stehen. Obwohl in Cottbus ein langfristiger, quantitativer Überhang von Wohnungen verbleiben wird, bestehen durchaus Nischen mit stabiler Nachfrage. Das Segment hochwertiger, moderner, potenziell eigentumsfähiger Wohnungen oder Häuser in innerstädtischer Lage ist eine solche Nische, die im Bestand nur unzureichend abgedeckt werden kann und deren Nachfrager bislang vorzugsweise auf den vorstädtischen Raum orientiert waren. Die besonders attraktiven Lagen in Ostrow sollen daher explizit für solche hochwertigen Wohnangebote genutzt werden. Hier wird gezielt eine höhere Qualität angestrebt, damit diese Standorte nicht "unter Wert" entwickelt werden.

2.5 Schlussfolgerungen für die Gebietsentwicklung

Der Untersuchungsbereich ist zwar als Ganzes sehr heterogen strukturiert, es gibt aber innerhalb dieser Diversität Teilbereiche mit spezifischen Qualitäten, Potenzialen und Herausforderungen. Im Plan 1 'Analyse' (siehe Anhang) sind die aufgenommenen Mängel und Potenziale graphisch dargestellt, sofern sie sich räumlich verorten lassen. Deutlich wird die Konzentration von Mängeln, aber auch Potenzialen im nordöstlichen Teilraum Alt-Ostrow sowie im südwestlichen Teilraum Innere Spremberger Vorstadt ersichtlich. Während der östliche Bereich des Untersuchungsraums mit seiner Kombination aus Zentrums- und Naturnähe, geringer Verkehrsbelastung und guter Infrastrukturausstattung gute Rahmenbedingungen für eine weitere bauliche Qualifizierung bietet und der zentrale Bereich als vielfältiges Dienstleistungsquartier bereits funktional relativ stabil entwickelt ist, erscheinen im südwestlichen Bereich die Ausgangsbedingungen weniger günstig. Hier wird eine städtebauliche Neuordnung mit vielfältigen Ansätzen einer nutzungsstrukturellen und ökonomischen Revitalisierung und Aktivierung kombiniert werden müssen.

Für den gesamten Untersuchungsraum Ostrow erscheint eine schwerpunktmäßige Ausrichtung auf Wohnungsbau als Hauptnutzung am ehesten tragfähig. Gründe hierfür sind:

- Die Lagequalitäten der Spree und der Altstadt Nähe werden im Wohnsegment am stärksten wirksam.
- 'Wohnen' entspricht den aus anderen Planwerken wie Flächennutzungsplan, Stadtumbaukonzept und Integriertem Stadtentwicklungskonzept ablesbaren gesamtstädtischen Entwicklungszielen für diesen Bereich.
- Wohnungsbau ist am ehesten geeignet, städtebauliche Qualitätsgewinne für diesen im Gefüge der Gesamtstadt so wichtigen Stadtteil zu erzeugen.
- Unter Ausnutzung von Nischensegmenten ergeben sich im innerstädtischen Wohnungsbau die größten Nachfragepotenziale.
- Für eine erneute Profilierung als Gewerbestandort sind die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, insbesondere der Verkehrserschließung, ungeeignet.

3. Leitbild: Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum

Die große Heterogenität der Gebietsstruktur sowie der geringe funktionale und räumliche Bezug zwischen einzelnen Teilbereichen, etwa zwischen der sogenannten ehemaligen Barackenstadt und der Klingmüllerschen Insel, erschweren die Formulierung eines Leitbildes, das die Spannbreite der Entwicklungsperspektiven vollständig abbildet. Das Leitbild *'Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum'* akzentuiert daher vor allem den zukünftigen Entwicklungsschwerpunkt, besitzt jedoch keinesfalls ausschließenden Charakter für weitere, untergeordnete Entwicklungsziele.

Das Leitbild der künftigen Gebietsentwicklung leitet sich sowohl aus der spezifischen stadtteilbezogenen Ausgangssituation als auch aus gesamtstädtischen Rahmenbedingungen ab. Als ein wesentlicher Schwerpunkt der notwendigen nutzungsstrukturellen Neuausrichtung des ehemaligen Industriestadtteils wird die zeitgemäße Stärkung und Entwicklung der Wohnfunktion gesehen.

'Wohnen' steht trotz der quantitativen Überhänge auf dem Cottbuser Wohnungsmarkt für die nachfragegerechteste Nutzung. Entscheidend wird hierbei vor allem die Qualität und die spezifische Zielgruppenausrichtung des Wohnens sein, über die sich Ostrow in der gesamtstädtischen Konkurrenz behaupten kann.

'Neu' weist u.a. auf die Möglichkeit hin, auf Brachen oder auch durch Umnutzung von Industriegebäuden Wohnformen anzubieten, die es bislang in der Cottbuser Innenstadt nur begrenzt gibt.

'Spree' und *'Zentrum'* benennen die beiden herausragenden Lagequalitäten des Untersuchungsraums. Diese gilt es in der städtebaulichen Entwicklung gezielt herauszustellen und zu qualifizieren, damit Ostrow als innerstädtischer Wohnstandort profiliert werden kann.

Nach dem Leitbild *'Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum'* ist Ostrow nach einem spürbaren Imagewandel zukünftig ein profilierter und begehrter innerstädtischer Wohnstandort. Die besonderen Lagequalitäten des Gebietes kommen nach ihrer Aktivierung durch die erfolgten Quartiersentwicklungsmaßnahmen optimal zur Geltung. Die Nähe zum Zentrum einerseits, als auch zur Spree andererseits sind entscheidende Standortfaktoren, mit denen der Wohnstandort Ostrow auf dem stadtreionalen Wohnungsmarkt konkurrenzfähig und attraktiv ist. Die Entwicklung wird dabei sowohl durch gehobene Marktsegmente im Miet- und Eigentumswohnungsbau getragen, als auch durch spezifische, neuartige Angebote gemeinschaftlicher und integrativer Wohnformen, mit denen baulich auf den demographischen Wandel reagiert wird. Ermöglicht wird die Transformation eines Industriequartiers in ein vielfältiges, urbanes Wohngebiet auch durch eine parallele Entwicklung günstiger Rahmenbedingungen für attraktives Wohnen, vor allem in der Schaffung wohngebietsbezogener öffentlicher und privater Infrastrukturangebote.

Das Leitbild *'Wohnen'* greift einen der wenigen Nutzungssektoren des gegenwärtig wachstumsschwachen Cottbuser Immobilienmarktes auf, in der tendenziell noch eine Nachfrage und entsprechende bauliche Entwicklungspotenziale vorhanden sind. Gleichzeitig entspricht eine Schwerpunktsetzung auf Wohnnutzung auch auf Gebietsebene den hierfür besonders tragfähigen Entwicklungspotenzialen oder knüpft im westlichen und südlichen Untersuchungsgebiet an bereits existente Gebietscharakteristiken an. Dennoch bedeutet die Entwicklung hin zu einer verstärkten Wohnnutzung für die vorrangigen Umstrukturierungsstandorte eine vollständige Neuorientierung. Das Leitbild ist daher keine Bestandsfortschreibung, sondern beinhaltet auch eine Aufforderung zu aktivem Stadtumbau und funktionaler Neuordnung.

4. Entwicklungskonzept

Entwicklungskonzept

Für die Gebietsentwicklung lassen sich folgende zentrale Handlungsfelder benennen:

1. Vorrangig wohnbauliche Nachnutzung großflächiger, stadträumlich integrierter Brachen
2. Sanierung wertvoller, industriegeschichtlicher Bausubstanz
3. Etablierung der Spreeanlage als Potenzial für Wohnumfeldqualität, Naherholung, Tourismus
4. Qualifizierung der Ostrower Mitte als zentrumsnaher Dienstleistungsschwerpunkt.

Bezogen auf die einzelnen Teilräume zeichnen sich die Ziele differenziert ab.

Alt-Ostrow

Auf den ausgedehnten potenziellen Bauflächen entsteht ein neues, höherwertiges Wohnquartier. Städtebauliche Ziele sind die Verknüpfung der Entwicklungsbereiche und des Stadtteils Mitte mit dem Grünzug der Spree, der Erhalt der wertvollen historischen Stadtstrukturen und indusriekulturellen Identitätsträger an Ostrower Platz und Ostrower Damm sowie die Schaffung qualitativ neuartiger, potenziell eigentumsfähiger Wohnangebote in unmittelbarer Altstadt Nähe.

Klingmüllersche Holzinsel / Tuchfabrik Elias

Auf der Insel wird auf die Synergie von Industriearchitektur, Vegetation und Wasserlage gesetzt. Zu den Maßnahmen gehört die Herstellung gebietsübergreifender Wegeverbindungen, von Wasserzugängen und der Ausbau von Freizeitangeboten in einer umweltgerechten Form. Die Gebäude der Tuchfabrik werden nutzungsstrukturell vom unspezifischen Gewerbestandort auf die Lagequalitäten bezogenen Nutzung im Dienstleistungs-, Sozial- und Freizeitsektor entwickelt. Parallel werden für die Öffentlichkeit zugängliche Uferzonen geschaffen.

Vereinsbrauerei

Mangels realistischer konventioneller Investitionsperspektiven wird auf diesem Standort eine Aktivierungs- und Projektentwicklungsstrategie 'von unten' verfolgt, die explizit auf 'Low-Budget-Lösungen', Selbsthilfe und zunächst geringere immobilienwirtschaftliche Wertschöpfung setzt. Der Standort wird für ausgewählte Zielgruppen geöffnet, die einerseits eine teilweise bauliche Grundinstandsetzung mittragen, andererseits durch ihre Aktivitäten den Brauereistandort nutzen und in einem besonderen Themenschwerpunkt, z.B. Handwerk und Existenzgründungen, profilieren.

Barackenstadt

Theoretisch stellt die Barackenstadt mit 18.500 m² Entwicklungsfläche das flächenmäßig größte Neubaupotenzial des gesamten Untersuchungsraums dar. Die stadträumlichen Lagequalitäten sind jedoch insbesondere für die südliche Barackenstadt sehr ungünstig, so dass eine bauliche Entwicklung als unrealistisch eingestuft wird. Als Alternative zur verdichtenden Bebauung wird für diesen Bereich eine naturnahe, freiräumliche Entwicklung mit implementierten seniorenspezifischen Wohnnutzungen und ergänzenden Sozialangeboten vorgeschlagen.

Busbahnhof

Der Busbahnhof erscheint in der gesamtstädtischen Standortkonkurrenz mit seinen wenig attraktiven Lagequalitäten nur mit einem besonderen Nutzungsprofil städtebaulich nachnutzbar. Für diese Fläche in städtischem Eigentum wird eine Entwicklung als urbanes Wohnquartier in Anknüpfung an die städtebauliche Struktur der gründerzeitlichen Umgebung vorgeschlagen. Mit

einer gezielten Entwicklung als Modellprojekt für energieeffizientes, klima- und umweltfreundliches Bauen kann hier ein in Cottbus noch wenig entwickeltes Marktsegment abgedeckt werden, das zugleich eine Symbol-Wirkung für die 'Energie-Stadt Cottbus' entfalten soll. Hierfür wird eine zunehmende Nachfrage prognostiziert.

'Ostrower Mitte'

Die Aufwertung der Wegeerschließung insbesondere zur Altstadt und zur Straße der Jugend ist eine zentrale städtebauliche Zielsetzung für diesen Teilraum. Im Kontext der angrenzenden Modellstadt soll das Bindeglied zwischen Altstadt und Ostrower Dienstleistungskern aufgewertet werden und eine angemessene Umfeldqualität erhalten. Die Nutzungsprofile 'Nahversorgungszentrum' und 'spezialisierte Dienstleistungen' sollen durch die Ansiedelung ergänzender Funktionen gestärkt und in ihren Angeboten und Aktivitäten besser als bislang vernetzt werden. Eine besondere Bedeutung kommt der Inselstraße als hervorgehobener Dienstleistungsstandort und wichtige Ost-West-Achse zur Spree zu.

4.1 Gestaltung

Plan 2 'Gestaltung' (siehe Anhang) stellt in Grundzügen eine mögliche städtebauliche Entwicklung für den Untersuchungsbereich dar, die auf Basis der Analyse als tragfähig und den Quartiers- und Stadtentwicklungszielen angemessen erscheint. Grundprinzipien des Gestaltungskonzeptes sind:

- Unterstützung der Transformation eines Industriestadtteils in ein attraktives Wohnquartier für unterschiedlichste Zielgruppen,
- Bestandsorientierte, geschichtsbewusste Weiterentwicklung wertvoller, vorhandener Baustrukturen, insbesondere bei industriekulturellen und dörflichen Objekten und der Denkmalsubstanz,
- Kleinteilige Entwicklung und phasenweise Realisierbarkeit,
- Neuordnung großflächiger Missstände und 'Stadtreparatur',
- Räumliche Verknüpfung von Stadt, Fluss und Freiräumen,
- Verzicht auf Neubauentwicklung in nicht integrierten, konfliktträchtigen oder nicht vermarktbare erscheinenden Lagen,
- Integration des Bereichs Ostrow in die Gesamtstadt,
- Aufwertungsimpulse durch freiräumliche Entwicklung.

Im Einzelnen soll eine Konzentration der Neubauentwicklung auf die beiden großflächigen Schlüsselstandorte zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm und auf dem Busbahnhofareal angestrebt werden. Diese Bereiche sind in ihrer städtebaulichen Wirkung auch gebietsübergreifend von herausragender Bedeutung.

Im Gegenzug werden im Gestaltungskonzept weitere Brachflächen nicht entwickelt, weil ihre gesamtstädtische und quartiersbezogene Tragfähigkeit und Wirtschaftlichkeit als eher ungünstig eingeschätzt werden. Obwohl zum Teil Neubauten städtebaulich verträglich wären, wird daher auf weiten Teilen der Barackenstadt, untergenutzten Flächen an der Blechenstraße, der Klingmüllerschen Holzinsel und im mittleren Abschnitt des Ostrower Damms zunächst auf Neuentwicklungen verzichtet. Stattdessen sind freiräumliche Nutzungen oder bestandsorientierte Lösungen hier realistischer.

Die möglichen Bauformen im Wohnungsbau sind in erster Line von der Nachfrage abhängig. Eindeutig ist in Cottbus ein Trend zu kleinteiligen Wohnformen mit Grünbezug feststellbar, wie beispielsweise Stadtvillen, städtisch geprägte Reihenhäuser oder Stadthäuser ('Townhouses') für bis zu drei Parteien. Geschosswohnungsbau wäre zwar städtebaulich häufig eine Ideal-Lösung, doch sind die Marktpotenziale für diese Bauweise derzeit sehr begrenzt. Hierfür werden zunehmend weitere zielgruppenspezifische Ausstattungen erforderlich sein. Das Entwicklungs-

konzept reagiert hierauf mit der Ausrichtung auf energieeffizientes, klimafreundliches Wohnen am Busbahnhof bzw. seniorengerechtes Wohnen auf dem Standort der ehemaligen Barackenstadt.

4.2 Nutzung

Nutzungsverteilungen

Plan 3 'Nutzung' (siehe Anhang) stellt die angestrebte Nutzungsverteilung von Bauflächen und öffentlichen Freiräumen sowie das Erschließungsgerüst mit seinen Straßenhierarchien dar.² Dem Leitbild 'Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum' entsprechend, liegt ein besonderer Schwerpunkt des Konzeptes auf der nutzungsstrukturellen Weiterentwicklung in ein urbanes Wohnquartier.

Die Entwicklung des Gesamtraums steht unter dem zentralen Ziel der Stärkung der Wohnfunktion. Hierzu werden wünschenswerte Nutzungsoptionen formuliert, aber auch die für eine solche Entwicklung störenden Nutzungsformen verlagert oder ausgeschlossen.

Die große Nutzungsvielfalt des Gebietes soll erhalten und weiter entwickelt werden. Daher sollen auch Mischnutzungen nicht nur im Bereich der zu erhaltenden historischen Industriebauten ermöglicht werden, sondern auch an Straßenzügen, die tendenziell eine stärkere Publikumsfrequenz erhalten, wie die Straße der Jugend, die Franz-Mehring-Straße, der Ostrower Platz und die Taubenstraße.

Gewerbliche Flächenangebote im Neubau sind nur in Zusammenhang mit einer konkreten Nutzernachfrage denkbar. Diese kann sich auf Einzelhandel, auf Erweiterungsabsichten von Nutzern vor Ort aber auch gewerbliche Neuansiedlungen vornehmlich in den Bereichen Gesundheit / Soziales, Wissenschaft / Forschung, Bildung / Ausbildung, sonstige Dienstleistungen und ortsbezogene Handwerksbetriebe beziehen. Gewerbliche Nutzungen in Bestandsbauten sind auf der ehemaligen Brauerei an der Bautzener Straße und in Tuchfabrik Elias möglich, um hier ein möglichst breites Feld an Revitalisierungsoptionen offen zu halten.

Mit der Kategorisierung als Gemeinbedarf soll der soziale Charakter entsprechender Nutzungen betont werden. Diese Darstellung hebt den besonderen Öffentlichkeitsbezug der jeweiligen Nutzungen hervor, trifft jedoch keine Aussage zu Gemeinnützigkeit, Trägerschaft oder Eigentumsform. Hierfür sind neben dem Bestand zusätzliche Angebote im Seniorenbereich im Umfeld von Pflegeheim und karitativen Einrichtungen auf dem Areal der ehemaligen Barackenstadt und im soziokulturellen Bereich in der ehemaligen Vereinsbrauerei Bautzener Straße denkbar.

Im Nutzungskonzept werden nur die großen öffentlichen Grünflächen als Freiflächen dargestellt. Kleinere öffentliche Flächen und private Freiflächen sind in den jeweiligen Baugebieten mit inbegriffen. Die Grünanlagen am Spreeufer, die neu zu gestaltenden, als öffentlich nutzbare Freiräume konzipierten Zonen der Klingmüllerschen Holzinsel und die Südhälfte der Barackenstadt stellen wichtige neue Grünflächenangebote dar. Teilweise ist hierfür eine öffentliche Zugänglichkeit erst herzustellen.

Spezifische nutzungsstrukturelle Ziele

Nutzung von Marktnischen

Das Planungsgebiet eröffnet von seiner Größe und der unterschiedlichen Eignung seiner Teilräume her die Möglichkeit, Angebote für vielfältigste Wohnformen und Zielgruppen abzudecken. Da sich im Zuge der Differenzierung von Lebensstilen, demographischen und sozialen

² Das Straßennetz stellt Straßenneubaumaßnahmen in einem möglichen Endausbauzustand dar. In der im Plan Gestaltung dargestellten Variante wird anfangs nur ein Teil der Straßenbaumaßnahmen realisiert.

Bedingungen auch die Anforderungen an Wohnangebote breiter auffächern, können dabei auch explizit Nischenangebote realisiert werden.

Eine solche Marktnische wäre auch eine explizit energieeffiziente Bauweise auf dem Busbahnhof. Der hiermit verbundene planerische und bauliche Mehraufwand kann erfolgversprechender sein, als die auf den ersten Blick kostengünstigere Entwicklung im konventionellen Wohnungsbau. Denn nur mit einem echten Alleinstellungsmerkmal lässt sich überhaupt eine Nachfrage auf diesen insgesamt unterdurchschnittlich attraktiven Standort lenken. Für Geschosswohnungsbau ohne spezifische Profilsetzung erscheint der Busbahnhof unter gegenwärtigen Rahmenbedingungen des Cottbuser Immobilienmarktes nicht konkurrenzfähig.

Wellness, Sport und Gesundheit

Wellness- und Gesundheitssektor sind wachsende Wirtschaftsbranchen, in denen auch Cottbus Potenziale besitzt. Der Bereich Ostrow soll mit seinen günstigen Standortvoraussetzungen in diesem Bereich unter Integration der ergänzenden Themenfelder Sport und Erholung gezielt entwickelt werden. Mit der Reha Vita Klinik ist bereits ein starker Träger dieses Sektors im Gebiet ansässig. Die Nähe zur verstärkt für Erholungsfunktionen zu entwickelnden Spree, zum Kanuverein, zum Sportzentrum um das Stadion der Freundschaft und zum Fernradwanderweg sind weitere Standortpotenziale, mit denen Ostrow gezielt um Ansiedlungen von Dienstleistungen dieser Branchen werben kann.

Soziale Ökonomie

Insbesondere der starke Senioren- und der Jugendbereich bieten Chancen für die Ansiedlung von anknüpfenden Folgenutzungen. Auch die eher auf benachteiligte Gruppen ausgerichteten Einrichtungen der Behindertenhilfe und für soziale Randgruppen sollen als Qualität und wichtige Aufgabe, die der Stadtteil für die Gesamtstadt übernimmt, begriffen und nach Bedarf ergänzt bzw. ausgebaut werden. Auch hier sollten maximale Synergieeffekte durch räumliche Nähe angestrebt werden. Daher könnte Ostrow bevorzugter Standort solcher Einrichtungen sein, wenn im gesamtstädtischen Stadtumbauprozess Verlagerungen von Einrichtungen aus peripheren Randlagen in die Innenstadt notwendig werden.

Zwischennutzungen als Raum für kreative Nutzungen

Das kreative Potenzial einer temporären und spontanen Aneignung von Flächen und Gebäuden im Wartestand durch Bürger, Vereine und gesellschaftliche Akteure soll verstärkt eingesetzt werden, um ausgewählte Standorte aus ihrem langjährigen Stagnationszustand zu lösen. Angesichts der insgesamt umfangreichen Flächenangebote und des fehlenden Entwicklungsdrucks können auf diesen Standorten auch experimentelle und unkonventionelle Ansätze zugelassen werden. Dieser Zwischennutzungsansatz zur Aktivierung von Flächen und Bewohnern nimmt bei der zukünftigen Entwicklung des Gebietes einen besonderen Stellenwert ein. Barackenstadt und Vereinsbrauerei erscheinen für diese experimentellen Ansätze besonders geeignet.

4.3 Verkehr

Gesamtstädtische Verkehrsanbindung

Durch die Anbindung an die Straße der Jugend und die Franz-Mehring-Straße und die Nähe zum Stadtring ist das Gebiet in alle Richtungen für den motorisierten Individualverkehr bestens angebunden. Die Bahnhofsnähe, die im Gebiet liegenden Haltestellen der Straßenbahnlinien 1, 2 und 4 und verschiedener städtischer und regionaler Buslinien gewährleisten zudem eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, von der lediglich der Südostbereich ausgenommen ist.

Die Kehrseite einer guten verkehrlichen Erschließung zeigt sich auf Franz-Mehring-Straße und Straße der Jugend in höheren Belastungen mit Lärm, überbelegten Straßen und Stellplätzen,

Feinstaub oder Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern durch den Autoverkehr. Da sich der Verkehr auf diese relativ leistungsstarken Hauptverkehrsstraßen konzentriert, wirken die Nebenstraßen verkehrsarm und ruhig.

Ein grundsätzlicher Konflikt besteht zwischen der Klassifizierung des Gebietes als Vorranggebiet Wohnen und der bis vor Kurzem noch gültigen gesamtstädtischen und quartiersbezogenen Verkehrsplanung, die den Quartiersstraßen Lobedanstraße, Inselstraße und Ostrower Damm eine zukünftig höhere Verkehrsfunktion zugeschrieben hat und einen entsprechenden Ausbau vorsah. Insbesondere der Ausbau der Lobedanstraße zu einer Hauptsammelstraße als Entlastung der Straße der Jugend ist unter dem Ziel der Stärkung der Wohnfunktion sehr kritisch zu bewerten. Die im Zuge eines starken Ausbaus zu erwartende Verkehrszunahme im Kfz-Verkehr stellt eines der größtmöglichen Hindernisse für eine Entwicklung eines hochwertigen Wohnstandorts und eine gravierende Qualitätseinbuße gegenüber dem Ist-Zustand dar.

Straßenhierarchie

Ziel einer zukunftsorientierten Planung sollte es sein, eine Erhöhung von Lärmbelastungen im Untersuchungsraum durch Durchgangsverkehr zu vermeiden. Diese Ziele sollten in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 1997 / 2020 für den Bereich Ostrow berücksichtigt werden und die im Plan von 1997 vorgesehenen Straßenhierarchien für Lobedanstraße, Inselstraße und Ostrower Damm zurückgestuft werden.

Im Plan 3 'Nutzung' (siehe Anhang) sind die Hierarchiestufen vorhandener und geplanter Straßen dargestellt. Straße der Jugend und Franz-Mehring-Straße und in geringerem Umfang die Lobedanstraße und Briesmannstraße bilden das Erschließungsgrundgerüst. An einem Teilabschnitt des Ostrower Damms kann gegebenenfalls der Kraftfahrzeugverkehr herausgenommen werden um die Attraktivität der Uferpromenade und des anschließenden neuen Wohngebiets zu steigern.

Erneuerungsbedarf der Verkehrsanlagen

Der Fahrbahnzustand im Handlungsraum Ostrow kann allgemein als sehr schlecht eingestuft werden. Ca. 50 % der vorhandenen Straßen sind in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. Besonders erneuerungsbedürftig sind Südstraße, Parzellenstraße, Lobedanstraße und Inselstraße.

Ähnlich der Fahrbahn sind auch ca. 40 % der vorhandenen Gehwege erneuerungsbedürftig bzw. unbefestigt.

Eigene Radwege sind im Untersuchungsraum bis auf die im Bau befindlichen Wege an der Straße der Jugend ebenfalls nicht vorhanden, die Attraktivität des Stadtbereichs für Radfahrer/innen ist daher relativ gering.

Erschließungsstraßen

Neue anzulegende Erschließungsstraßen im Bereich Alt-Ostrow und zwischen Ostrower Straße und Feigestraße ermöglichen eine städtebauliche Entwicklung bisher nicht erschlossener Potenzialflächen. Gleichzeitig kann eine bessere Anbindung Ostrows an die Altstadt und an die Spree über diese Straßen gewährleistet werden.

Die Straßen sollen generell als verkehrsarme Wohnwege angelegt werden. Die Erschließungskosten sollten als ein wesentliches Kriterium der immobilienwirtschaftlichen Tragfähigkeit möglichst gering gehalten werden.

Stellplatzentwicklung

Die hohe Arbeitsplatzdichte in der Ostrower Mitte und die Nähe zum Stadtzentrum verursachen in den nördlichen und zentralen Bereichen des Untersuchungsgebietes tagsüber eine sehr hohe Stellplatzauslastung, die außerhalb der Arbeitszeiten deutlich zurückgeht.

Abends hingegen stellt sich die Nachfrage differenzierter dar. Die hohen Auslastungen des Ostrower Platzes und der Lobedanstraße verändern sich kaum gegenüber der Nachfrage tagsüber. Andererseits werden jedoch auch zahlreiche Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum frei. Auch im privaten, kostenpflichtigen Stellplatzsegment (Tiefgarage Ostrower Wohn- und Businesspark¹) sind noch Reserven vorhanden.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass die Stellplatzbelegung einiger Bereiche von Ostrow zu Spitzenzeiten bereits so hoch sind, dass an diesen Straßen eine Gebietsentwicklung mit kräftigen Verkehrserzeugern im Bereich Kfz-Verkehr ohne Schaffung von entsprechenden Stellplätzen auf den Grundstücken nicht vertretbar erscheint.

Ostrower Platz und Ostrower Damm sollen zukünftig weniger als Parkplatz für Berufspendler, Kunden und Besucher der Cottbusser Innenstadt genutzt werden, sondern als attraktive, multifunktionale, eher verkehrsarme Straßen- und Platzräume den Anwohnern zur Verfügung stehen.

Fußgänger und Radfahrer

Neben der Nord-Süd-Verbindung von der Feigestraße ins Zentrum besteht auch eine Nachfrage nach einer ergänzenden Ost-West-Verbindung in Richtung Sandow, Branitz und Stadion der Freundschaft einerseits und einer qualitativ verbesserten Wegeverbindung zwischen Ostrow und dem Hauptbahnhof andererseits. Diese Wegeverbindung wird auch sehr stark von Berufspendlern und Besuchern der Einrichtungen im Bereich Inselstraße und Feigestraße genutzt.

Eine solche Verbindung könnte im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der als Fuß- und Radwegbrücke konzipierten Ludwig-Leichhardt-Brücke entstehen und über den Straßenzug Marienstraße - Inselstraße - Ludwig-Leichhardt-Brücke mit dem Radwanderweg Spreeradweg verknüpft werden. Mit dem Wiederaufbau der Ludwig-Leichhardt-Brücke wird sich nicht nur eine verbesserte Anbindung von Ostrow Richtung Osten ergeben, sondern werden sich auch Wegeverbindungen für Radfahrer innerhalb von Cottbus verbessern.

4.4 Stadttechnik

Die stadttechnische Infrastruktur entspricht im Untersuchungsbereich weitgehend den vorhandenen Anforderungen. In der Schmutz- und Regenwasserableitung sind stellenweise altersbedingte Sanierungsbedarfe feststellbar. Die Kapazitäten der Regenwasserableitung sind voll ausgelastet, so dass für zukünftige Entwicklung im Idealfall eine grundstücksbezogene Regenwasserversickerung anzustreben ist.

Die gegenwärtig laufende Umstellung des Fernwärmenetzes von Dampf auf Heizwasser verursacht im Untersuchungsgebiet übergangsweise erhebliche Belastungen durch temporäre Rohrleitungen. Anschließend ist hier jedoch kein technisch bedingter Erneuerungsbedarf mehr absehbar. Städtebaulich sind die oberirdischen Fernwärmeleitungen gerade im Spreebereich sehr problematisch. Ein Rückbau nicht mehr in Betrieb befindlicher Abschnitte, insbesondere zwischen Inselstraße und ehemaliger Ludwig-Leichhardt-Brücke ist anzustreben. Da bis auf die Bereiche westlich der Südstraße und Straße der Jugend das gesamte Gebiet unter die Cottbuser Fernwärmesatzung fällt, werden Neubauten hier vorrangig durch diese Wärmeversorgung bedient.

Für das Modellvorhaben im energieeffizienten, klima- und umweltfreundlichen Wohnungsbau auf dem Busbahnhof sind stadttechnische Aspekte in besonderer Weise relevant. Das Areal gehört nicht zum Fernwärmesatzungsgebiet. Im Rahmen des Modellvorhabens wäre hier durch eine Passivhausbauweise eine vollständige Abkopplung der Wärmeversorgung am besten möglich. Bei geringeren Baustandards zur Energieeinsparung kann auch eine Kombination von Erdgas und regenerativen Energieträgern sinnvoll sein.

5. Handlungsprogramm

5.1 Schwerpunkte

Die Handlungsschwerpunkte lassen sich auf Basis der Analyse folgendermaßen charakterisieren:

Alt-Ostrow – Neue Wohnqualitäten

Im östlichen, spreenahen Bereich sind einerseits die besonders dringlichen Handlungsbedarfe konzentriert, andererseits aber auch die größten Potenziale vorhanden und Impulswirkungen mit investiven Vorleistungen erzielbar. Im Handlungsraum Ostrow sollte die Entwicklung der Brachen zwischen Dorfanger und Spree die höchste Priorität und Initialfunktion übernehmen. Die Rahmenbedingungen sind sowohl von Eigentumsstrukturen als auch städtebaulicher Ausgangslage her gut, eine Nachfrage nach den hier verorteten höherwertigen Wohnnutzungen erscheint realistisch, die Entwicklung dieser Flächen könnte einen breiten Ausstrahlungseffekt ins Umfeld auslösen und nicht zuletzt wäre diese Maßnahme als symbolische Umsetzung des Leitbilds "Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum" tauglich.

Barackenstadt – Mehrgenerationennutzung

Die Brache der Barackenstadt stellt in dieser Gruppe einen Sonderfall dar. Für Neubaumaßnahmen erscheint allenfalls eine eher langfristig angelegte Strategie für die nördlichen Teilflächen sinnvoll.

Dass dieser Standort dennoch als einer der ersten in den Fokus genommen werden sollte, ist in seinem besonderen Innovationspotenzial für eine kurzfristige Aktivierung der Freifläche als öffentlicher Raum über Zwischennutzungen begründet. Mit einer Freiraumentwicklung als Ruhezone und naturnahes Biotop in Mitten der Stadt ließe sich eine erhebliche In-Wertsetzung dieses Stadtraums auslösen. Städtebauliche Nachnutzungskonzepte sollten eher mit einer langfristigen Perspektive verfolgt werden und zu Gunsten anderer Prioritäten zurückgestellt werden.

Busbahnhof – Energieeffizientes Wohnen

Auf dem Standort des Busbahnhofs ist die grundsätzliche Entwicklung des Standorts und die mittelfristige Verfügbarkeit der Flächen noch ungeklärt und damit die Initiierung konkreter Maßnahmen daher noch kaum möglich. Eine Verlagerung des Busbahnhofs ist Voraussetzung und Anreiz, diesen stadtstrukturell sehr problematischen Bereich zu qualifizieren.

Mit der gezielten Entwicklung unter dem Leitbild 'Energiesparender und klimafreundlicher Wohnungs- und Städtebau' könnte hier ein Modellprojekt zu einem hochaktuellen gesellschaftlichen Themenfeld das nötige Interesse entfachen, das für die Entwicklung dieses bislang wenig attraktiven Standorts notwendig ist.

Ostrower Mitte – Standortstärkung der lokalen Ökonomie

Die Ostrower Straße bildet einen wichtigen Quartierszugang. Die Herstellung einer öffentlichen Fußwegeverbindung sollte prioritär realisiert werden, damit die Verknüpfung zwischen Ostrow und Altstadt verbessert werden kann. Bereits diese relativ kleine Maßnahme würde einen Qualitätsgewinn für den gesamten zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes bewirken.

Die weitere städtebauliche Entwicklung mit den Funktionen Nahversorgungszentrum und qualifizierter Dienstleistungsstandort kann bei vorhandenem Bedarf vorrangig privat getragen werden.

Spreeufer / Tuchfabrik Elias – Freizeitbezogene Entwicklung der Spreelagen

Als weiterer Raum mit hoher Priorität sollte die unmittelbare Uferzone der Spree in den Fokus der Entwicklung gerückt werden. Mit der Herstellung uferbegleitender Wege und Aufenthalts-

qualitäten am Wasser und der Wiedererrichtung der Leichhardt-Brücke ließen sich die wirksamsten Aufwertungsimpulse für den gesamten östlichen Handlungsraum erzielen.

Für die Tuchfabrik stellen sich gegenwärtig keine substanziell gefährdenden Bau- und Nutzungsprobleme, langfristig wäre jedoch die Aufwertung dieses industriekulturellen 'Leuchturms' im Gebiet zu unterstützen.

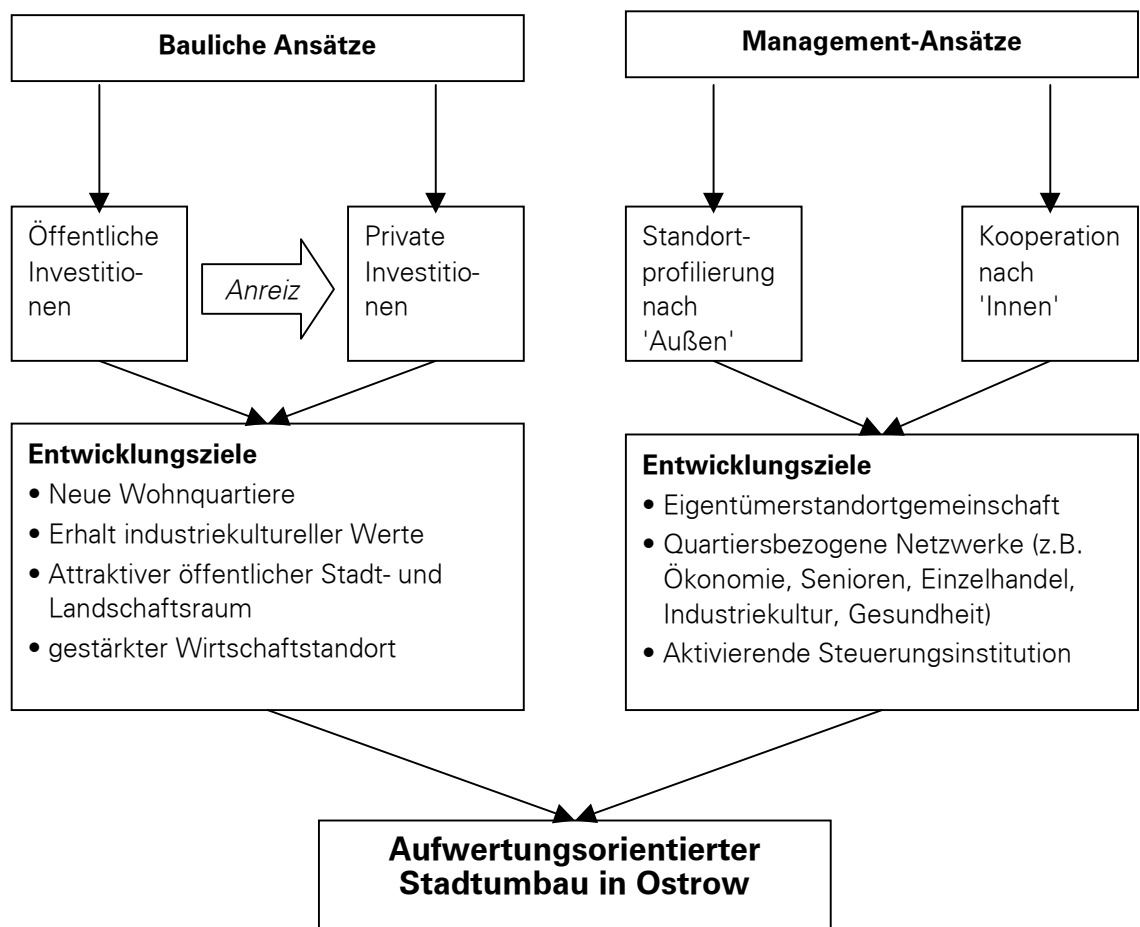
Vereins-Brauerei – Kreatives Handwerk und Gewerbe

Beim ehemaligen Brauereistandort in der Bautzener Straße klaffen ein hoher städtebaulicher Problemdruck und eine zunächst geringe Umsetzbarkeit des hohen Umbau- und Investitionsbedarfs deutlich auseinander. Die gefährdete, leerstehende, aber historisch und architektonisch wertvolle Bausubstanz erfordert eine baldige Intervention. Auch wegen der negativen Auswirkungen dieses Standorts auf die umliegende Wohnnachbarschaft sollte dieser städtebauliche Missstand mittelfristig aufgehoben werden. Da jedoch für eine Umnutzung gegenwärtig kaum Nachfrage besteht, könnten Sicherungsmaßnahmen der erhaltenswerten Bestandteile, temporäre Veranstaltungen und Zwischennutzungen, beispielsweise im handwerklichen, künstlerisch-kreativen oder kulturellen Bereich, vertiefende Nutzungs- und Umbaukonzepte und eine langfristig gezielte Projektentwicklung angemessene Maßnahmen bilden.

5.2 Umsetzung

Die Doppelstrategie einer Gebietsentwicklung durch bauliche und nicht-bauliche Ansätze verdeutlicht die schematische Darstellung der Entwicklungsstrategien in der folgenden Abbildung.

Abb. 2: Zwei Säulen der Entwicklungsstrategie



Städtebauförderung

Die vorhandenen städtebaulichen und funktionalen Missstände rechtfertigen die Aufnahme in ein Programm der Städtebauförderung. Es wird empfohlen, Ostrow einen stärkeren Schwerpunkt im Programm Stadtbau-Ost mit dem Programmbereich Aufwertung einzuräumen.

5.3 Maßnahmen

Im Plan 4 'Maßnahmen' (siehe Anhang) sind die zur Erreichung der Entwicklungsziele vorgeschlagenen baulich-räumlichen Maßnahmen dargestellt. Die Übersicht sämtlicher Maßnahmen, die einen aufwertungsorientierten Stadtbau in Ostrow unterstützen, ist in der Tabelle 'Übersicht Maßnahmen' (siehe Anhang) mit einer groben Kostenschätzung dargestellt. Überschlüssig wird ein öffentlicher Investitionsbedarf von bis zu 10 Mio. Euro kalkuliert. In der Analyse und Tragfähigkeitsuntersuchung wurde festgestellt, dass eine sich selbst tragende Entwicklung aus 'eigener Kraft' mit weitgehend privaten Investitionen nicht zu erwarten ist. Eine entscheidende Initialfunktion wird der Umsetzung von öffentlichen Maßnahmen im Sinne von Entwicklungsanstößen zukommen. Zum Bündel solcher investiven Maßnahmen gehören Investitionen in den öffentlichen Raum, in Wege und Straßen oder in die stadttechnische Infrastruktur. Insbesondere im östlichen, spreenahen Bereich, im Umfeld des Ostrower Platzes und in der 'Ostrower Mitte' können durch öffentliche Initialmaßnahmen umfangreiche private Folgemaßnahmen und Investitionen generiert werden, wenn es gelingt im ersten Schritt deutliche Zeichen für eine Aufwertung zu setzen. Diese privaten Folgeinvestitionen würden vor allem in die Sanierung und Errichtung von privaten Gebäuden fließen.

Die besondere Problematik des Gebietes liegt darin, dass für diese baulichen Maßnahmen, insbesondere für durch private Investitionen zu realisierende Vorhaben, zunächst nur eine sehr geringe Entwicklungsdynamik gegeben ist. Parallel zu einem baulich-räumlichen Maßnahmenkonzept sind daher für eine erfolgreiche Initiierung eines Entwicklungsprozesses auch umsetzungsorientierte und steuernde Maßnahmen notwendig. Diese lassen sich nur zu einem Teil verorten und sind daher in der Langfassung des Berichts differenziert ausgeführt. Als exemplarische, nicht-investive Maßnahmen können eine gebietsbezogene Koordination, eine aktivierende Unterstützung privater Initiativen, Bauleitplanungsverfahren und eine Mobilisierung von Zwischennutzungen genannt werden. Hierbei kann ggf. an eine Eigentümerstandortgemeinschaft angeknüpft werden, deren Gründung während der Bearbeitung des Entwicklungskonzeptes initiiert wurde.

Schlüsselmaßnahmen

Als Schlüsselmaßnahmen der Gebietsentwicklung mit einer besonderen Priorität können folgende, durch die Stadt Cottbus zu tragende bzw. zu initiiierende Maßnahmen gelten:

Investive bauliche Maßnahmen

- Erneuerung der Inselstraße
- Neubau der Ludwig-Leichhardt-Brücke
- Neugestaltung Ostrower Platz
- Anlage Verbindungsstraße Ostrower Platz – Freiheitsstraße (Teilabschnitte Planstraßen B und E)

Steuerungs- und Management-Maßnahmen

- Intensivierung der Eigentümer-Koordination
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Bauleitplanung zur Sicherung der Entwicklungsziele
- Verlagerung des Busbahnhofs.

6. Fazit

Die schwerwiegenden Entwicklungsdefizite im Quartier Ostrow sind nicht nur als Mängel im Bestand, sondern auch als entscheidendes Hindernis zukünftiger Entwicklung zu sehen. Das 'Durchbrechen' verfestigter Entwicklungshemmnisse ist nur über deutliche öffentliche Impulse zu erreichen, die durch die stadträumlich integrierte Lage, die stadthistorische und städtebauliche Bedeutung, die vorhandenen Potenziale und zu erwartende private Folgeinvestitionen mehr als gerechtfertigt werden.

Ohne eine stärkere Einwirkung der Stadt Cottbus auf die Entwicklung in Ostrow droht im ungünstigen Fall nicht nur ein weiterer Verlust wertvoller Bausubstanz, sondern auch eine Nachnutzung von Flächen weit 'unter Wert', beispielsweise durch Supermärkte oder Tankstellen, für die auf Teilflächen bereits Interesse bekundet wurde. Über eine ungeplante Entwicklung würden die Potenziale des Bereichs Ostrow langfristig verschenkt.

Im Zuge der Konzepterarbeitung hat sich auch gezeigt, dass in Ostrow eine sehr aktive und mitwirkungsbereite Eigentümer- und Trägerlandschaft besteht, die großes Interesse an einer qualitätsvollen Entwicklung des Stadtquartiers hat und damit eine entscheidende Basis für eine erfolgreiche städtebauliche Erneuerung und Entwicklung ist.

7. Anhang

7.1 Übersicht Maßnahmen

Die nachfolgende Tabelle ‚Übersicht Maßnahmen‘ stellt eine Übersicht der für eine Gebietsentwicklung erforderlichen Maßnahmen und ihrer grob geschätzten Kosten dar. Die benannten Schlüsselmaßnahmen sind in der Tabelle unterstrichen.

Bezüglich der Förderung wird eine Fördermöglichkeit im Rahmen der Städtebauförderung geprüft. Falls eine Förderung in Frage kommt, wird eine Zuordnung zu den Maßnahmenbereichen nach der Förderrichtlinie '99 zur Stadterneuerung des Landes Brandenburg mit den entsprechenden Kürzeln benannt. Diese Kategorisierung der Maßnahmen dient der überschlägigen Aufstellung eines möglichen 'Projekt pools'. Eine Aussage über die tatsächliche Förderfähigkeit und einen Einsatz öffentlicher Mittel ist mit dieser Auflistung und Kategorisierung nicht verbunden. Eine detaillierte Prüfung im Rahmen des Umsetzungsverfahrens ist erforderlich. Die verwendeten Kürzel bezeichnen im Einzelnen:

- B1: Städtebauliche Untersuchungen und Planungen
- B2: Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
- B3: Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden
- B4: Ordnungsmaßnahmen
- B5: Anlage und Gestaltung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen
- B6: Anlage und Gestaltung von öffentlichen Grünflächen
- B7: Anlage und Gestaltung von Wohnumfeldbereichen und privaten Grünflächen in Mietwohngebieten
- B8: Durchführungsmaßnahmen
- B9: Kleinteilige Maßnahmen

Tab. 1: Übersicht Maßnahmen

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Gesamträumliche Maßnahmen				
Planungsleistungen (z.B. Gutachten für Altlasten oder Lärm, Ausführungsplanungen)	offen	offen	öffentlich StBF (B1)	offen
<u>Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligungsverfahren</u> , (z.B. Inszenierung des industriekulturellen Erbes im "Pfad der Industriekultur", Etablierung themenbezogener Quartiersnetzwerke (Ökonomie, Soziale Einrichtungen, Industriekultur, Gesundheit, Senioreneinrichtungen), Imagekampagnen für den Stadtteil und seine wertvolle Bausubstanz)	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B2)	offen
<u>Steuerungs- / Managementaufgaben</u> (z.B. Gründung einer Eigentümerstandortgemeinschaft, Aktivierendes Gebietsmanagement, Fördermittelmanagement)	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B8)	offen
Erneuerung Straßenbeleuchtung	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B5)	offen
Tempo-30-Zone abseits der Hauptverkehrsstraßen	mittelfristig	minimal	Verkehrsbehördliche Maßnahme	offen
Erhöhung der Flächenanteile zur Regenwasserversickerung	mittelfristig	offen	privat	offen
Alt-Ostrow				
Planungsleistungen	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B1)	offen
<u>Bebauungsplan Alt-Ostrow</u>	kurzfristig	40.000	öffentlich StBF (B1)	45.000 m²
Grundstücksneuordnungen, Betriebsverlagerungen	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	offen

³ Erläuterung des Zeitrahmens: kurzfristig: Beginn sofort möglich oder Vorleistungen, ab ca. 2009; mittelfristig: prioritäre Entwicklungsmaßnahmen, ab ca. 2010; langfristig: ergänzende Maßnahmen, Umsetzung unklar, ab ca. 2018

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Archäologische / bodendenkmaltflegerische Maßnahmen Ostrower Dorfanger	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	4000 m ²
Neuorganisation des fließenden Verkehrs, 'Verkehrsberuhigungs- Konzept'	mittelfristig	minimal	öffentlich	offen
Verkehrerschließung insgesamt, inkl. Straßenentwässerung, Begrünung und Beleuchtung, Ausgleichsmaßnahme, darunter:		1.800.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	
- Umbau Briesmannstraße	kurzfristig	90.000	öffentlich StBF (B5)	1.350 m ²
- <u>Neuanlage Erschließungsstraßen</u>	mittelfristig	750.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	10.000 m ²
- <u>Neugestaltung Ostrower Platz</u>	mittelfristig	660.000	öffentlich StBF (B5, B6)	8.200 m ²
- Erneuerung Ostrower Damm und Uferpromenade, Grünpflege	mittelfristig	210.000	öffentlich StBF (B5, B6)	2.700 m ²
Altlastensanierung Industriestandorte	kurzfristig	offen	vorrangigprivat StBF (B4)	16.000 m ²
Anlage der stadttechnischen Erschließung (Ver- und Entsorgung Wasser, Gas, Strom, Fernwärme)	kurzfristig	2.000.000	vorrangig privat StBF teilweise (B5)	
Sanierung historische Industriebauten	mittelfristig	21.000.000	privat evtl. Wohneigentum-InnenstadtR	14.000 m ² Bruttogeschossfläche
- Fabrik Enke Briesmannstraße / Ostrower Platz				
- Tuchfabrik Jürss & Elger, Franz-Mehring-Str. / Ostrower Damm				
- Fabrik Eschenhagen Ostrower Damm 11 (Produktionshalle)				
- Tuchfärberei Geisler Ostrower Damm 12, 12				

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebau-förderung	Umfang der Maßnahme
Abbruch von Gebäuden	kurzfristig	600.000	privat	6.000 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Entwicklung der Brachen Ostrower Platz, Ostrower Damm	mittelfristig	22.000.000	privat WohneigentumInnenstadtR	14.500 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Entwicklung der Brachen Franz-Mehring-Straße	mittelfristig	20.000.000	privat	13.500 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Neuentwicklung Ostrower Platz Westseite	kurzfristig	2.400.000	privat WohneigentumInnenstadtR	1.600 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Entwicklung und Sanierung der Brache Ostrower Damm / Inselstraße	mittelfristig	3.100.000	privat WohneigentumInnenstadtR	1.700 m² Neubau, 500 m² Sanierung Bruttogeschoss-fläche
Klingmüllersche Holzinsel				
Rückbau funktionslose Fernwärmetrasse Inselstraße - Leichhardt-Brücke	kurzfristig	50.000	StBF (B4)	500 m², 170 m Trassen-länge inkl. Flussüberque-rung
Verlagerung Kleingartenparzellen Uferbereich	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	1800 m²
<u>Neubau Leichhardt-Brücke, Anbindung Inselstraße</u>	kurzfristig	900.000 ⁴	öffentlich StBF (B5)	60 m Länge
Spreeuferwege mit Anbindung an übergeordnetes Wege-netz	mittelfristig	750.000 ²⁴	öffentlich StBF (B5)	
Grünpflege, Neugestaltung Freiräume Holzinsel	mittelfristig	250.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B6, B7)	9.500 m²
Sanierung Tuchfabrik Elias	langfristig	10.000.000	privat	10.000 m² Bruttogeschoss-fläche

⁴ Kostenangabe gemäß Übersicht Investitionsschwerpunkte der Stadt Cottbus bis 2013

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Vereins-Brauerei				
Abbruchmaßnahmen und Altlastenbeseitigung Bautzener Straße 159 / Südstraße	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	4.000 m ²
Abbruchmaßnahmen Garagenhöfe Blechenstraße, Südstraße, Bautzener Straße	langfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	
Anliegererschließung, Fuß- und Radweg Bautzener Straße / Südstraße	kurzfristig	32.000	öffentlich StBF (B5)	53 m ² Weglänge
Denkmalschutz Vereinsbrauerei	kurzfristig	minimal	öffentlich	-
Initiierung von Zwischennutzungen Brauerei	kurzfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B2)	-
Sanierung Vereinsbrauerei, evtl. bauliche Sicherungsmaßnahmen	mittelfristig	9.700.000 (Sanierung)	gemischt öffentlich / privat StBF (B3, B9)	6.500 m ² Bruttogeschossfläche
Altlastensanierung Brauereigelände	mittelfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B4)	6.900 m ²
Städtebauliche Neuentwicklung Bautzener Straße / Straße der Jugend ('Dresdener Dreieck')	mittelfristig	6.500.000	gemischt öffentlich / privat WohneigentumInnenstadtR	4.300 m ² Bruttogeschossfläche
Städtebauliche Neuentwicklung Garagenhöfe Blechenstraße	langfristig	offen	gemischt öffentlich / privat	offen
Busbahnhof				
Bebauungsplan Busbahnhof	kurzfristig	30.000	öffentlich StBF (B1)	20.000 m ²
Planungsleistungen (Gutachten, Wettbewerbe)	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B1)	offen
Aktivierung von Brachflächen und Wohngebäuden Marienstraße im Rahmen der Initiative STADTWOHNEN	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B2, B8)	bis zu 2.200 m ² Grundstücksflächen

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Verlagerung Busbahnhof	kurzfristig	offen	öffentlich	
Verlagerung Papierrecyclinghof	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	560 m² Bruttogeschossfläche, 2.000 m² Grundstücksfläche
Abbruchmaßnahmen im Block Bürgerstraße, Marienstraße, Busbahnhof	kurzfristig	160.000	öffentlich StBF (B4)	1.600 m² Bruttogeschossfläche
Platzanlage Bürgerstraße / Taubenstraße	mittelfristig	136.000	öffentlich StBF (B5)	2.000 m²
Neuanlage Grünfläche Blockinnenbereich	langfristig	150.000	öffentlich oder privat StBF (B6 bzw. B7)	4.300 m²
Neugestaltung Marienstraße	mittelfristig	210.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	3.500 m²
Sanierung Wohnungsbauten Marienstraße	mittelfristig	1.500.000	privat evtl. Generationengerecht-ModInstR, Wohneigentum-InnenstadtR	1.000 m² Bruttogeschossfläche
Baulückenschlüsse Marienstraße	mittelfristig	3.900.000	privat WohneigentumInnenstadtR	2600 m² Bruttogeschossfläche
Städtebauliche Neuentwicklung Busbahnhofareal	langfristig	29.000.000 ⁵	privat WohneigentumInnenstadtR, diverse Energie und Klima bezogene Programme	14.600 m² Bruttogeschossfläche
Barackenstadt				
Initiierung von Zwischennutzungen Freiflächen Barackenstadt	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B2)	20.000 m²

⁵ Wegen des anvisierten Modellprojektes für energieeffizientes, umweltfreundliches Bauen wurde mit Höheren Baukosten von 2.000 Euro pro m² kalkuliert.

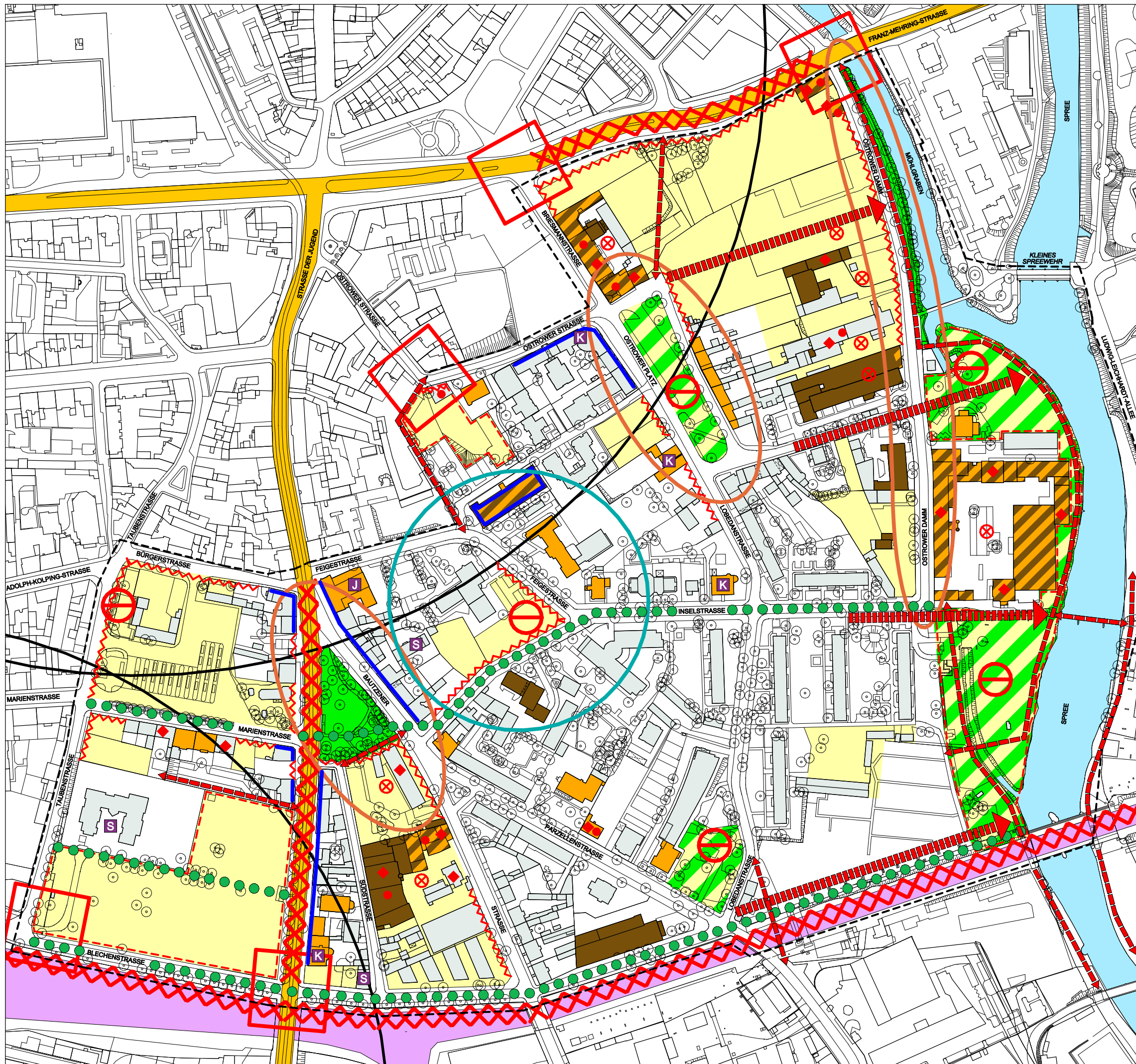
Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Altlastenuntersuchung Barackenstadt (evtl. Fliegerbomben)	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	20.000 m²
Archäologische / bodendenkmalpflegerische Maßnahmen Alter Friedhof / Barackenstadt	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	20.000 m²
Anlage Reisebusstellplätze Blechenstraße	mittelfristig		öffentlich StBF (B5)	
Entsiegelung Südseite Blechenstraße ('Mittlerer Grüning')	langfristig	offen	öffentlich StBF (B6)	
Naturnahe Entwicklung Barackenstadt, öffentliche Durchwegung	kurzfristig	30.000	öffentlich StBF (B6)	13.500 m²
Städtebauliche Neuentwicklung nördlicher Barackenstadt	langfristig	5.830.000	gemischt öffentlich / privat	3.900 m²
Ostrower Mitte				
Sanierung Gladhouse	kurzfristig	956.500 ⁶	öffentlich StBF (B3)	
<u>Aufwertung Straßenzug Inselstraße als zentrale Ost-West-Achse (Straße der Jugend - Ostrower Damm)</u>	mittelfristig	358.000	öffentlich StBF (B5)	5.700 m²
Förderung Ostrower Dienstleistungsnetzwerk	kurzfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B2, B8)	-
Anlage Erschließungsstraße zwischen Ostrower Straße und Feigestraße	kurzfristig	135.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	1.780 m²
Sanierung und Umnutzung Inselstraße 9	kurzfristig	350.000	privat	350 m² Bruttogeschossfläche
Städtebauliche Neuentwicklung Brache Ostrower Straße 15a, angrenzende Modellstadtbereiche	mittelfristig	9.700.000	privat WohneigentumInnenstadtR	6.450 m² Bruttogeschossfläche

⁶ Kostenangabe gemäß Übersicht Investitionsschwerpunkte der Stadt Cottbus bis 2013

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Städtebauliche Neuentwicklung Areal Technische Akademie Wuppertal	langfristig	5.400.000	privat	3.600 m ² Bruttogeschossfläche
Sonstige Räume				
Abbruch Lobedanstraße 13	langfristig	20.000	öffentlich StBF (B4)	200 m ² Bruttogeschossfläche
Instandsetzung und Erneuerung öffentlicher Straßenraum (Gesamtsumme)	kurzfristig und mittelfristig	2.000.000	öffentlich StBF (B5)	
Anlage straßenbegeleitender Radwegeverbindung Marienstraße - Inselstraße	mittelfristig	enthalten in Gesamtsumme Straßenbau	öffentlich StBF (B5)	
Fuß- und Radweg Straße der Jugend 20 - Bautzener Str. 158/159	langfristig	20.000	öffentlich StBF (B5)	400 m ² Wegfläche
Fuß- und Radweg in Verlängerung der Blechenstraße zur Spree	langfristig	42.500	öffentlich StBF (B5)	850 m ² Wegfläche
Aufwertung Bahnunterführung Straße der Jugend	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B5, B9)	offen
Erweiterung Öffentliche Grünfläche Lobedanstraße 14-16	langfristig	40.000	öffentlich StBF (B6)	1.000 m ²
Aktivierung Altbau und Restflächen Parzellenstraße 3 durch Initiative STADTWOHNEN	kurzfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B2, B8)	
Abbruch Straße der Jugend 20	langfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B4)	offen
Umbau Knoten Lobedanstraße / Parzellenstraße, Bahnübergang	langfristig	317.000	gemischt öffentlich / privat ⁷ StBF (B5)	

⁷ Da seitens der DB Netz AG kein Umsetzungsabsicht erkennbar ist, muss von einer weitgehenden finanziellen Beteiligung der Stadt Cottbus ausgegangen werden.

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Sanierung Parzellenstraße 3	mittelfristig	450.000	privat WohneigentumInnenstadtR	300 m² Bruttogeschossfläche
Sanierung Q6-Blockbauten Parzellenstraße, Lobedanstraße, Inselstraße	mittelfristig	10.800.000	privat Generationsgerecht-ModInstR, AufzugsR	13.600 m² Bruttogeschossfläche
Anlage Spielplatz Blechenstraße 5, Straße der Jugend 25	kurzfristig	28.000	privat	700 m²
Wohnumfeldgestaltung Zeilenbauten	mittelfristig	offen	privat	19.000 m²
Städtebauliche Arrondierung Wohnsiedlung Lobedanstraße	langfristig	offen	privat WohneigentumInnenstadtR	offen
Nachverdichtung Grundstück Parzellenstraße 3	mittelfristig	3.000.000	privat WohneigentumInnenstadtR	1.500 m² Bruttogeschossfläche
Baulückenschlüsse Straße der Jugend 20 und 25	mittelfristig	1.700.000	privat WohneigentumInnenstadtR	900 m² Bruttogeschossfläche



ENTWICKLUNGSKONZEPT COTTBUS - OSTROW

PLAN MÄNGEL UND POTENZIALE ¹

MÄNGEL

	Hoher Leerstand		Gestalterische u. funktionale Mängel im Freiraum
	Schwere bauliche Mängel		Eingeschränkt zugänglicher Freiraum
	Mangelhafte Raumkante		Barriere Wirkung und Lärmbelastung durch Verkehrsstraßen
	Unattraktive Eingangesituation		Fehlende Wegeverbindung
	Altlastenverdachtsfläche		Fehlender Bezug zur Spree

QUALITÄTEN UND POTENZIALE

	Entwicklungstandort		Industriegeschichtlicher Standort
	Entwicklungsfähige Grünfläche		Wohngebietsbezogene Infrastruktur und Gemeinbedarf K Kinder J Jugendliche S Senioren
	Attraktiver Spreeraum		Einzelhandel / Dienstleistung
	Attraktive öffentliche Grünfläche		Arbeitsplatz- / publike-interne Nutzung
	Entwicklungsfähige Grünverbindung		Zentrumsthe (500m Radius Hauptbahnhof / Bleichen-Karree)
	Identitätsprägender Stadtraum		Gute Verkehrsanbindung
	Architektonisch wertvolles Einzelgebäude		

SONSTIGE DARSTELLUNG

	Flurstücksgrenze		Grenze des Untersuchungsgebietes
	Beinfäche		



0 20 50 100

M 1 : 3.000

STAND 10/2008

AUFTRAGGEBER:
STADTVERWALTUNG COTTBUS
GESCHÄFTSBEREICH IV
FACHBEREICH 61 STADTENTWICKLUNG

KARL-MARX-STRASSE 87 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 612 41 00 FAX 0355 / 612 41 03

AUFTRAGNEHMER:
HERWARTH + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR

BONNASKENSTRASSE 10 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 70 20 98 FAX 0355 / 70 20 98

PLAN GESTALTUNG

2

BEBAUUNG

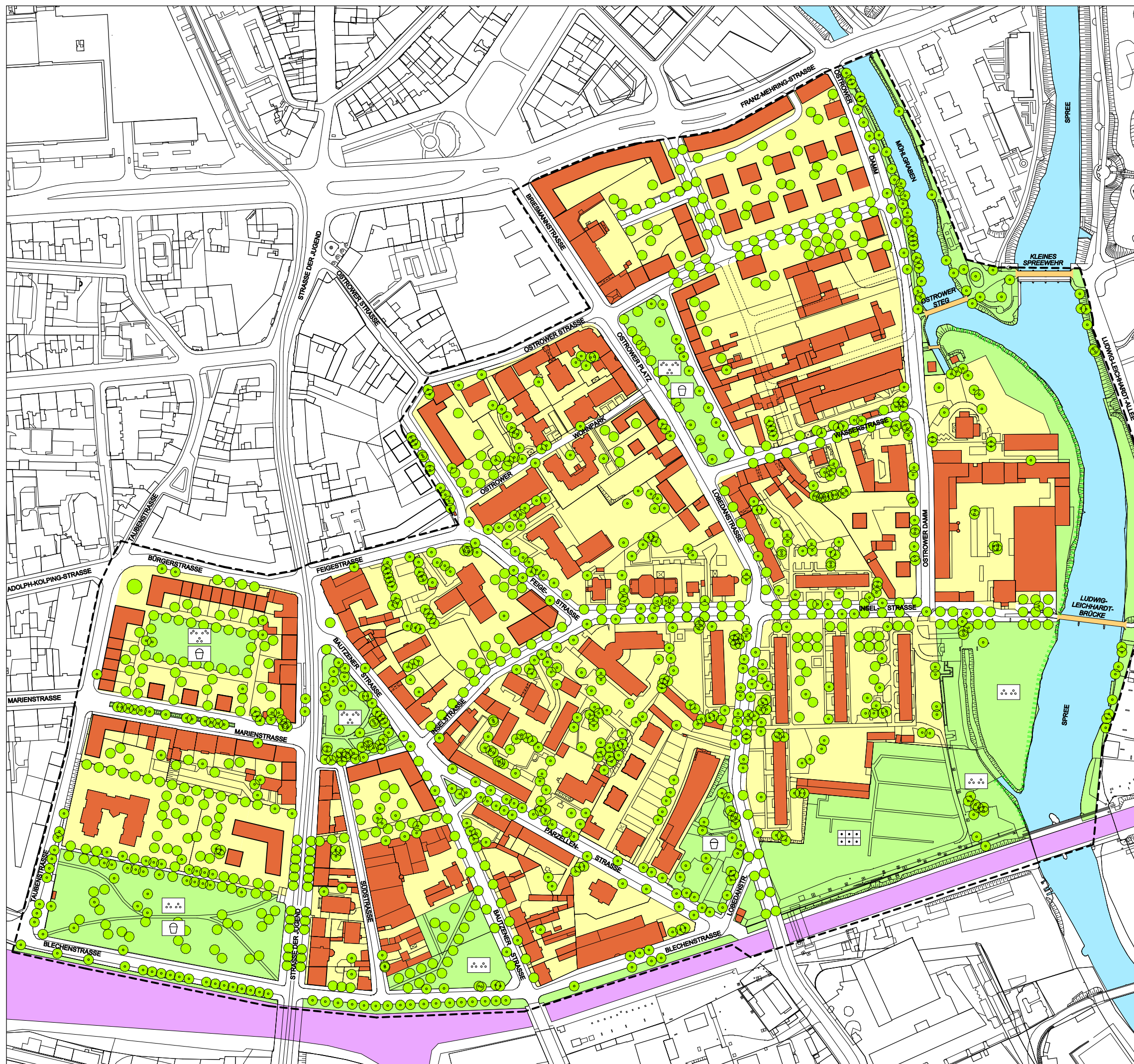
- | | |
|--|---|
|  Bestand von Gebäuden |  Neubau von Gebäuden |
|--|---|

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

- | | |
|--|---|
|  Öffentliche Grünanlage |  Sonstige Grün- und Freiflächen |
|  Öffentlicher Spielplatz |  Brücken und Stage für Fußgänger und Radfahrer |
|  Öffentliche Sportfläche |  Naturnah gestalteter Uferbereich |
|  Kleingartenanlage |  Wasserfläche |
|  Pflegearme, naturnahe Grünfläche |  Baum Bestand / Planung |

SONSTIGE DARSTELLUNG

- | | |
|--|--|
|  Flurabtegrenzung |  Grenze des Untersuchungsgebietes |
|  Beinfraße | |



KONZEPT



0 20 50 100

M 1 : 3.000

STAND 01/2009

AUFTRAGGEBER:
STADTVERWALTUNG COTTBUS
GESCHÄFTSBEREICH IV
FACHBEREICH 61 STADTENTWICKLUNG

KARL-MARK-STRASSE 67 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 612 41 00 FAX 0355 / 612 41 03

AUFTRAGNEHMER:
HERWARTH + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR

BONNASKENSTRASSE 10 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 70 20 99 FAX 0355 / 70 20 98

PLAN NUTZUNG

3

ALLGEMEINE BAULICHE NUTZUNG

	Allgemeines Wohngebiet		Gemeinbedarf
	Mischgebiet		Gewerbegebiet (eingeschränkt)

NUTZUNGSOPTIONEN

	Brauerei a) Kulturbrauerei b) Handwerkerhof		Tuchfabrik a) Gewerbehof b) Soziale Einrichtungen c) Kultur und Erholung
--	---	--	---

ÖFFENTLICHE FREIFLÄCHENNUTZUNG

	Parkanlage		Kleingartenanlage
	Spielfeld		Pflegearme, naturnahe Grünfläche
	Sportfläche		

VERKEHRSWEGEKATEGORIE

	Verbindungsstraße (HS III)		Verbindungsweg / Verbindungsstraße (ES V)
	Sammelstraße (ES IV)		Eingeschränkte Verkehrsführung als Einbahnstraße
	Quartierstraße (ES IV)		

SONSTIGE DARSTELLUNG

	Flurstücksgrenze		Wasserflächen
	Bahnfläche		Grenze des Untersuchungsgebietes



0 20 50 100

M 1 : 3.000

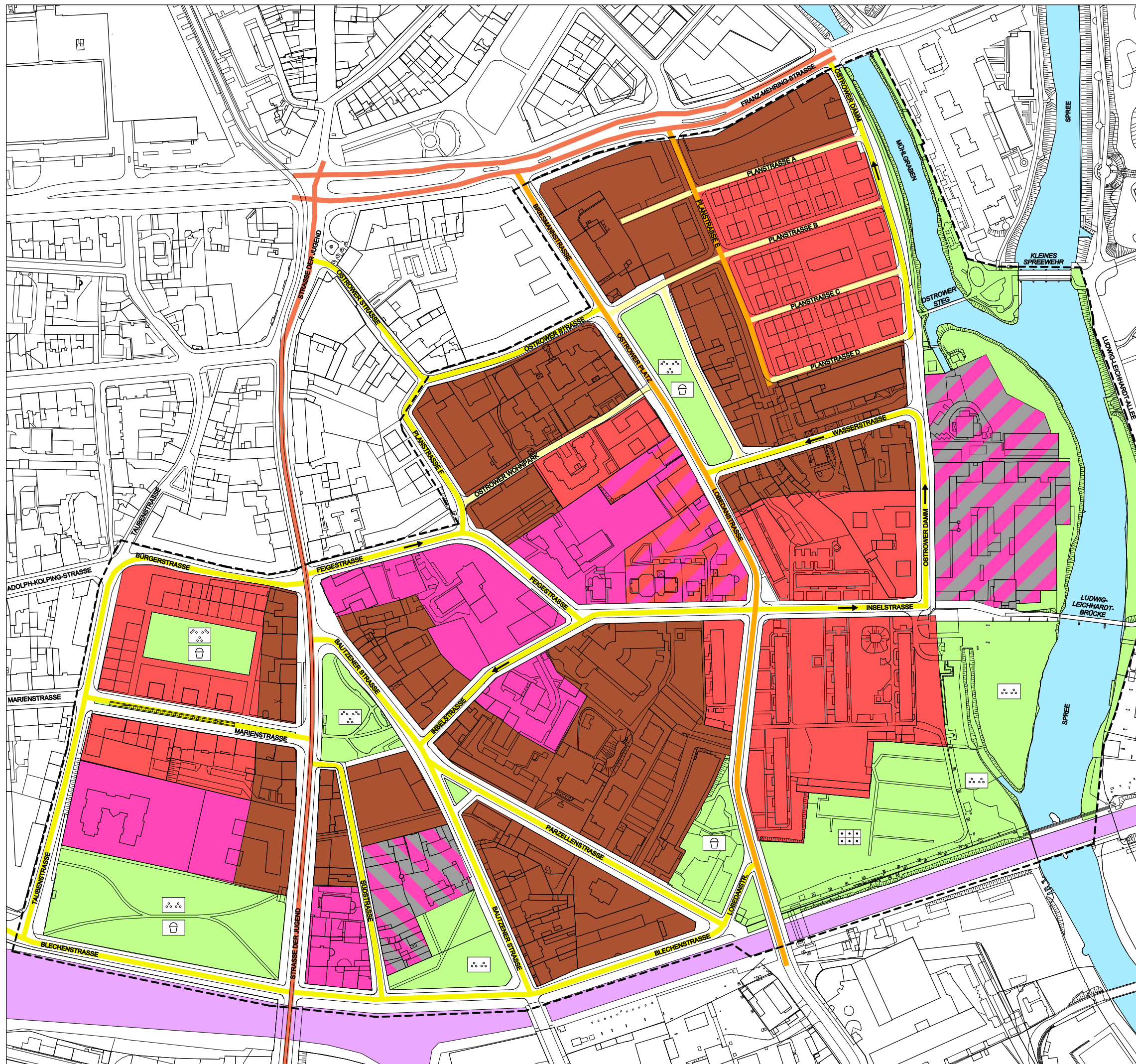
STAND 02/2009

AUFTRAGGEBER:
STADTVERWALTUNG COTTBUS
GESCHÄFTSBEREICH IV
FACHBEREICH 61 STADTENTWICKLUNG

KARL-MARX-STRASSE 67 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 612 41 09 FAX 0355 / 612 41 03

AUFTRAGNEHMER:
HERWARTH + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR

BONNASKENSTRASSE 10 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 70 20 99 FAX 0355 / 70 20 98



ENTWICKLUNGSKONZEPT COTTBUS - OSTROW

PLAN MASSNAHMEN

4

BEBAUUNG UND ORTSBILD

	Baufelder Neubau und Neuordnung		Einfache Sanierungsmaßnahmen von Wohngebäuden
	Schließung wichtiger Raumkanten		Sanierung / Nachnutzung von historischen Industriebauten
	Abriß		Prüfung Denkmalestatus Neuaufnahme
	Grundlegende Sanierung von Wohngebäuden und Gemeinbedarfsbauten		Verlagerung Busbehaltn und störender Gewerbenutzungen

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

	Entwicklung und Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen		Archaische und bodenkundliche Maßnahmen
	Anlage von Spielplätzen		Baumpflanzungen
	Verlagerung von Kleingärten		Altlastenberäumung / -untersuchung
	Aufwertungsmaßnahmen im Wohnumfeld		Rückbau oberirdischer Fernwärmeführung

STRASSEN UND WEGE

	Anlage von Erschließungsstraßen / Anliegerwegen		Verkehrsberuhigung / gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen
	Erneuerung und Aufwertung des Straßen- und Gehwegbereiches		Einzählung von Straßenverkehrsflächen
	Anlage und Aufwertung von Fuß- und Radwegen		Schaffung von Stellplätzen für Kfz im Längsverkehr
	Fuß- und Radweg langfristig optional		Schaffung von Stellplätzen für Reisebusse
	Neubau von Brücken		Schaffung von Querungshilfen
	Aufwertung der Unterführung		Eingeschränkte Verkehrsführung als Einbahnstraße

VERFAHREN UND UMSETZUNG

	Initiierung und Unterstützung von Zwischennutzungen		Priorität
	Handlungsschwerpunkt		Baugrenze ggf. durch Bauleitplanung sichern

SONSTIGE DARSTELLUNG

	Bestand		Behelfsfläche
	Flurstücksgrenze		Grenze des Untersuchungsgebietes
			0 20 50 100

M 1 : 3.000

STAND 01/2009

AUFTRAGGEBER:
STADTVERWALTUNG COTTBUS
GESCHÄFTSBEREICH IV
FACHBEREICH 61 STADTENTWICKLUNG

KARL-MARX-STRASSE 67 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 612 41 09 FAX 0355 / 612 41 03

AUFTRAGNEHMER:
HERWARTH + HOLZ
PLANUNG UND ARCHITEKTUR

BONNASKENSTRASSE 10 03044 COTTBUS TEL. 0355 / 70 20 99 FAX 0355 / 70 20 98