

## MASTERPLAN COTTBUSER OSTSEE

### Textfassung



### Auftraggeber

Stadt Cottbus

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

Berlin/ Cottbus, März 2006



## **Inhaltsverzeichnis**

Vorwort

Einleitung

- 0. Vorlauf zum Masterplan Cottbuser Ostsee 2030
  - 0.1 Das Wettbewerbsverfahren zum Cottbuser Ostsee
  - 0.2 Zukunftswerkstatt Cottbuser Ostsee
  - 0.3 Aufgabe/Botschaften des Masterplanes Cottbuser Ostsee 2030
- 1. Grundsätzlichkeiten
  - 1.1 Aufgaben und Handlungsfelder des Masterplanes
  - 1.2 Struktur und Zeitplan des Masterplanes
  - 1.3 Die Dimensionen der Seeentwicklung
  - 1.4 Die Partner des Cottbuser Ostsees
- 2. Entwicklungsraum des Cottbuser Ostsees
  - 2.1 Städtebau
  - 2.2 Naturräumliche Gegebenheiten
  - 2.3 Übergeordnete Planungen
  - 2.4 Planungen und Verfahren zum Cottbuser Ostsee
  - 2.5 Rahmenpläne und weitere Planungen in Cottbus
- 3. Masterplan Cottbuser Ostsee
  - 3.1 Landschaftspark Cottbuser Ostsee
  - 3.2 Südufer des Cottbuser Ostsees / Landschaftsband Cottbuser-Strand
  - 3.3 Westufer des Cottbuser Ostsees / Künstliche Landschaft
  - 3.4 Nordufer des Cottbuser Ostsees / Freizeitpark Bärenbrück
  - 3.5 Ostufer des Cottbuser Ostsees / Naturschutz und Energie
- 4. Cottbuser Ostsee / Seekarte
  - 4.1 Daten zur Wasserfläche des Cottbuser Ostsee
  - 4.2 Wasserqualität Cottbuser Ostsee
  - 4.3 Uferlinie / Ufergestaltung
  - 4.4 Seekarte / Seezeichen
- 5. Infrastruktur
  - 5.1 Verkehrsinfrastruktur
  - 5.2 Straßennetz Cottbuser Ostsee
  - 5.3 Radwegenetz der Lausitz / Cottbuser Ostsee
  - 5.4 ÖPNV-Netz des Cottbuser Ostsees
  - 5.5 Parkway

- 5.6 Ruhender Verkehr
- 5.7 Fahren und Wasserverkehrswege
- 5.8 Die Leitthemen der Infrastrukturentwicklung
  
- 6. Projekte / Flächennutzung
  - 6.1 Nutzungsvorgaben für die Projektgebiete
  - 6.2 Projektschwerpunkte am Ostsee
  - 6.3 Einzelprojekte
    - Projektgebiet 1 „HafenZentrum“ Cottbus
    - Projektgebiet 2 „Parkway“
    - Projektgebiet 3 Merzdorf / „Surfstrand“ Merzdorf
    - Projektgebiet 4 „Seebühne Cottbus“
    - Projektgebiet 5 „Lagunenstadt Lakoma“ / „Lakoma-Inseln“
    - Projektgebiet 6 „Land zwischen den Dämmen“
    - Projektgebiet 7 „Jugenddorf Neuendorf“
    - Projektgebiet 8 „Hafenstadt Neuendorf“
    - Projektgebiet 9 „Neuendorfer Strand“
    - Projektgebiet 10 „Freizeitpark Bärenbrücker Höhe“
    - Projektgebiet 11 „Bärenbrücker Bucht“
    - Projektgebiet 12 „Lieskower Wald“
    - Projektgebiet 13 „Energiezentrum“ / Tagesanlagen
    - Projektgebiet 14 „Klinger See“
    - Projektgebiet 15 „DaytonaBeach“
    - Projektgebiet 16 „Wassersportvereine“ / „bewegtes Land“
    - Projektgebiet 17 „Schlichow“
    - Projektgebiet 18 „Dünen-Park-Cottbus“ / Badestrand Cottbus
  
- 7. Raumordnung / Bodenordnungskonzept
  
- 8. Regionale Standortpolitik des Cottbuser Ostsees
  - 8.1 Standortpolitik
  - 8.2 Der Cottbuser Ostsee als Aspekt im Stadtumbauprozess
  - 8.3 Arbeiten und Wohnen am Ostsee
  - 8.4 Initialprojekte
  - 8.5 Die konzeptionellen Handlungsempfehlungen
  
- 9. Cottbuser Ostsee – Labor für neue Stadt- und Landschaftsentwicklung
  - 9.1 Vernetzung von Ideen und Akteuren
  - 9.2 Inselrat / Planungsverband
  
- 10. Sonstiges
  - 10.1 Quellenverzeichnis
  - 10.2 Impressum

## **Vorwort**

Der Masterplan zum Cottbuser Ostsee ist nun auf der Zielgeraden. Sein Auftrag lautet, die Konturen von zwei Jahrzehnten gemeinsam mit den Partnern der Stadt Cottbus zu bestimmen und eine tragfähige Vision für die künftige regionale Landschaftsentwicklung rund um den zukünftigen Ostsee zu formulieren. Diese Aufgabe ist nicht nur spannend, weil die konkrete Gestaltung der grundlegenden Veränderung von weiten Teilen der Stadt eine ebenso einmalige wie vielseitige Herausforderung ist, sondern weil so viele engagierte Menschen den Masterplan mit ihren Beiträgen, ihren Projektvorschlägen, ihren Ideen und ihren kritischen Zwischenrufen unterstützt und herausgefordert haben. Der Planungsprozess zum vorliegenden Masterplan hat bereits ein leistungsfähiges Netzwerk in der Region hervorgebracht und wir danken allen Beteiligten für Ihre Mitwirkung. Unser Dank gilt auch den Planungsbüros und den Mitgliedern des Inselrates, die mit ihren Leistungen zum tragfähigen Profil des Masterplanes beigetragen haben. Die Aufgabe ist nicht nur aktuell, weil Masterpläne flexible Moderationen komplexer Sachverhalte erlauben, sondern weil während seiner Bearbeitung immer deutlicher wurde, wie aktuell der Seegedanke ist und wie sehr sich das Seekonzept dafür eignet, einen regionalen Entwicklungskonsens zu formulieren.

Erfolgreiche Standortentwicklung und nachhaltige Stadtentwicklung gehören ebenso dazu, wie die kulturelle Aneignung dieser faszinierenden Seenlandschaft im Stadtgefüge von Cottbus. Eine neue Dimension steht vor der Tür und kommt in den Focus: Die Stadt Cottbus am Ostsee.

Der Masterplan Cottbuser Ostsee 2030 setzt den inhaltlichen Rahmen, nennt die strategischen Ziele und beschreibt Projektansätze. Es ist die Aufgabe aller gestaltenden Kräfte der Region, den Masterplan mit Leben zu erfüllen. Gefragt sind Politik, Verwaltung und Unternehmen. Gefragt sind aber auch Architekten, Landschaftsgestalter, Flächenentwickler. Der Masterplan Cottbuser Ostsee 2030 ist von Beginn an als Prozess und als offener Dialog angelegt. Deshalb haben wir ihn mit der Zukunftswerkstatt begleitet, deshalb haben wir den Masterplan-Vorentwurf in den letzten Monaten mehrfach veröffentlicht und in allen beteiligten Kommunen vorgestellt und beraten und deshalb legen wir nun die Ergebnisse allen Beteiligten in Form des Masterplan-Entwurfes vor. Sei es als Institution, sei es als kommunalpolitisches Gremium, sei es als Verband, Genossenschaft oder Verein, sei es als Experte oder als interessierter Laie – der Entwurf des Masterplanes Cottbuser Ostsee steht auch weiterhin zu Ihrer Diskussion. Wir werden die Beschlüsse und Anregungen der kommenden Jahre kontinuierlich in den Masterplan einarbeiten und veröffentlichen. Wir freuen uns auf eine lebendige Debatte und laden Sie ein, sich aktiv an der Gestaltung des Cottbuser Ostsees zu beteiligen.

Marietta Tzschoppe

Beigeordnete für Bauwesen der Stadt Cottbus

## Einleitung

### Masterplan Cottbuser Ostsee, Leitbild und Orientierungshilfe für einen dynamischen Entwicklungsraum

„Masterpläne“ sollen Angebote zu Information und Diskussion an alle sein, die an der städtebaulichen Entwicklung des entsprechenden Teilraumes in Cottbus interessiert oder verantwortlich an Planung und Entwicklung beteiligt sind. Sie richten sich also gleichermaßen an Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit, sollen der Meinungsbildung über Konzepte und Prioritäten von entwicklungsfördernden Maßnahmen dienen. Masterpläne ergänzen damit als nicht gesetzlich vorgeschriebene, sondern informelle Planung das System der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung in Richtung auf die Teilentwicklungspläne und Rahmenpläne und stellen damit eine neue Arbeitsgrundlage für Koordination und Einflussnahme auf aktuelle Entwicklungsprozesse eines Raumes und seinen längerfristigen Wandel dar.

Dabei besteht ihr besonderer Vorteil auch darin, dass sie über Stadtgrenzen hinaus, bis in angrenzende Gemeinden im Cottbuser Umland räumliche wie strukturelle Zusammenhänge abbilden und damit Rahmenbedingungen für einzelne Entwicklungsprojekte formulieren können. Masterpläne werden allerdings nicht für alle Teilräume von Cottbus aufgestellt, sondern vorrangig dort erarbeitet, wo in besonderer Weise hohe Veränderungsdynamik Anlass zu konzentrierter Steuerung bietet und gleichzeitig eine Bedeutung für die Gesamtstadt gesehen wird.

Der Masterplan Cottbuser Ostsee wird nach mehrjährigem Arbeits- und Diskussionsprozess im Sommer 2006 von den Gemeinden als Entwicklungsplanung beschlossen und damit als überörtliche Planungsvorgabe bei den städtebaulichen Entwicklungen von Cottbus und den Gemeinden Teichland, Wiesengrund und Neuhausen/Spree zu berücksichtigen sein.



## **0. Vorlauf zum Masterplan Cottbuser Ostsee 2030**

Die Stadt Cottbus hat bereits 1997 mit dem Workshop Merzdorf begonnen, ihre Planungsaktivitäten verstärkt auf den Ostraum von Cottbus zu richten. Dort befindet sich der Tagebau Cottbus-Nord, dessen Fläche ca. 1/5 des gesamten Stadtgebietes einnimmt. Im Jahr 2015 soll der Abbau der Braunkohle beendet sein, bis 2030 soll ein ca. 19 qkm großer Binnensee entstehen.

Die Außergewöhnlichkeit des heutigen Tagebaus, bedingt durch die unmittelbare Lage im Stadtterritorium des Oberzentrums Cottbus, birgt die einzigartige Chance zur Schaffung einer unverwechselbaren Tagebaufolgelandschaft, mit Wirkung auch über die Region hinaus.

Die Langfristigkeit des Vorhabens ist das Kapital, um eine qualitätsvolle und nachhaltige Entwicklung zu initiieren, welche die Einmaligkeit des „Cottbuser Ostsees“ in Randlage einer Großstadt unterstreicht sowie zukunftsfähige Perspektiven für die Region aufzeigt.

In diesem Sinne wurde im Jahr 2000/2001 der städtebauliche und landschaftsplanerische Ideenwettbewerb „Cottbus-Ostsee“ europaweit ausgeschrieben. Der Wettbewerb hat Ideen und Visionen zukünftiger Entwicklungsrichtungen für den Raum des Tagebaus Cottbus-Nord und angrenzender Bereiche hervorgebracht, die nun in die Stadtentwicklungsplanung integriert und mittel- bis langfristig umgesetzt werden sollen. Das Wettbewerbsverfahren wurde von den Anrainergemeinden, die von den Tagebauaktivitäten betroffen sind, im Rahmen einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung getragen.

Die in den letzten Jahren durchgeführte „Zukunftswerkstatt Cottbuser Ostsee“ bildete einen weiteren wichtigen Baustein zur koordinierten und kontinuierlichen Entwicklung des zukünftigen Cottbuser Ostsees. Ziel des Werkstattverfahrens war es neben der Weiterentwicklung und Abstimmung der Planungen zum Cottbuser Ostsee die Initiierung eines Prozesses, in dem sich Wandel und Veränderung im Sinne einer neuen Planungskultur der Stadt Cottbus, auch in der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden Teichland, Neuhausen/Spree und Wiesengrund, im so genannten „Inselrat“ vollzieht und dokumentiert.

Im Ergebnis der Zukunftswerkstatt wurde der Masterplan-erarbeitet.

### **0.1 Das Wettbewerbsverfahren zum Cottbuser Ostsee**

Der Wettbewerb wurde 2000/2001 europaweit als 2-phasiger städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb nach GRW 95 (Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens) ausgelobt. Ziel eines Ideenwettbewerbes ist, im Gegensatz zu einem Realisierungswettbewerb, eine Vielfalt an Lösungsvorschlägen mit sich gegenseitig nicht ausschließenden Ansätzen als Grundlage für den Meinungsbildungsprozess zu erhalten.

Zwei Besonderheiten waren mit dem Wettbewerb verbunden:

Um den Organisationsaufwand offener Wettbewerbe – dieses Klassikers der Wettbewerbskultur – zu mindern, wurde eine Innovation erprobt, die weitgehende Durchführung per Internet (s.a.

Projekt- und Kommunikationsplattform). Dies war der erste Wettbewerb in einem noch aktiven Tagebau mit der Chance, die Möglichkeit der Bergbaugroßgeräte gemäß den Wettbewerbsergebnissen partiell zu nutzen.

Am Wettbewerb haben Architekten, Stadt- und Regionalplaner sowie Garten- und Landschaftsarchitekten aus den Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes, den Republiken Tschechien und Slowakei sowie aus Polen teilgenommen.

Zur ersten Phase des Wettbewerbes gingen 49 Vorschläge ein. Die Arbeiten wurden auf einer ersten Preisgerichtssitzung im Februar 2001 durch ein 15-köpfiges Preisgerichtsgremium diskutiert und bewertet. Es wurden 23 Lösungsansätze ausgewählt, deren Verfasser zur Teilnahme in der 2. Wettbewerbsphase aufgefordert wurden. Über die 22 Entwürfe, die nach einer zweimonatigen Bearbeitungsphase eingereicht wurden, entschied das Preisgericht im Juni 2001.

### **Ziel des Wettbewerbes**

Mit Hilfe des Wettbewerbes sollten Ideen und Perspektiven für die Entwicklung der Region in den nächsten 30 Jahren gewonnen werden, die im Ergebnis helfen sollen, das Beziehungsgefüge zwischen der Stadt Cottbus und den angrenzenden Gemeinden im Zuge der Transformation eines Braunkohletagebaus in einen Lebens-, Wirtschafts- und Kulturraum für das 21. Jahrhundert neu zu definieren.

Dabei waren u.a. Fragen zur künftigen Infrastruktur und Verkehrserschließung zu beantworten, das künftige Verhältnis von Siedlungs- und Landschaftsraum, von Freizeit- / Erholungsnutzung und Naturschutz herauszuarbeiten und in Grundzügen zu definieren sowie Entwicklungszonen für unterschiedliche Nutzungsarten aufzuzeigen.

Von den Wettbewerbsteilnehmern wurde nicht ein finites Bild erwartet, sondern die Entwicklung einer prozessorientierten Leitidee, die eine robuste Grundlage für ein späteres Planwerk bietet.

### **Auslober / Preisgericht**

Auslober des Wettbewerbes war die Stadt Cottbus, vertreten durch die Stadtverwaltung Cottbus, Baudezernat – Stadtplanungsamt –, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Teichland, Gosda, Grötsch, Haasow, Heinersbrück und Kathlow.

Das Preisgericht setzte sich aus externen Fachleuten verschiedener Disziplinen, Vertretern der Cottbuser Stadtverwaltung und der beteiligten Gemeinden sowie Vertretern des MSWV-Brandenburg, der LAUBAG, der IBA Fürst-Pückler-Land und der Gemeinsamen Landesplanung zusammen. Den Vorsitz hatte Hans-Georg Brunnert, Architekt aus Stuttgart und Vorsitzender des Wettbewerbsausschusses der Bundesarchitektenkammer.

Das Preisgericht stellte fest, dass die Qualitäten der eingereichten Arbeiten angesichts der Komplexität der Aufgabenstellung überdurchschnittlich war. Auslober und Preisgericht konnten in der Auseinandersetzung mit den eingereichten Entwürfen zahlreiche neue Erkenntnisse zur Planungsaufgabe gewinnen. Daher empfahl das Preisgericht, die Lösungsansätze aller Preisträger in einem dialogorientierten Verfahren weiter zu qualifizieren und die einzelnen Konzepte bei der Komplexität der Aufgabe auf Kombinations- und Ergänzungsmöglichkeiten zu



überprüfen.

### **Zielsetzung zum Masterplan Cottbuser Ostsee**

Der Cottbuser Ostsee ist eines der zentralen Anliegen und das verbindende Thema dieser Region. Er soll Cottbus und den anliegenden Gemeinden, deren landschaftlichen und auch städtischen Attraktivitäten positive Entwicklungsimpulse geben.

Ziel des Masterplans zum Cottbuser Ostsee ist neben der Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes für den zukünftigen seenahen Bereich, auch die Arrondierung des "äußeren Grünrings" von Cottbus mit einer Parklandschaft, die sich den Pücklerischen Zielsetzungen verpflichtet fühlen sollte sowie:

- die Realisierung von neuen ästhetischen Qualitäten in dem vom Braunkohleabbau geprägten Landschaftsraum verbunden mit Attraktionen für Freizeit, Sport und Kultur.
- die räumliche Erweiterung der großen zusammenhängenden Freiräume durch die Ergänzung bislang besiedelter Flächen sowie durch Umwidmung von Arealen, die bislang für gewerbliche Bebauung vorgesehen waren.

Inhaltlich-gestalterische Prämissen ergeben sich aus den traditionellen Entwicklungslinien

- Kernstadt und innerer Grünring der Altstadt über den Grünraum der Spree mit dem Cottbuser
- Ostsee,
- der Branitzer Parklandschaft im Südosten über die Kastanienallee, dem Töpferberg nach
- Dissenchen und Schlichow,
- sowie aus der Vernetzung der anliegenden Gemeinden.

Weitere übergreifenden Bestandteile sind:

- ein System von unterschiedlich großen und unterschiedlich intensiv gestalteten Landschaftsräumen, die vom Naturpark über die Kulturlandschaft, den Landschaftspark, den Freizeitpark bis hin zum intensiv gartenkünstlerisch gestalteten Bereich reichen sollten.
- Wegeverbindungen (Rad und Fußweg) rund um den See (Seerundweg), die vor allem dem Bewegungssport und aktiven Freizeitbeschäftigungen gute Voraussetzungen bieten und die wichtigen zum Teil neuen Radwanderwege miteinander vernetzen.
- ein System von Feuchtbiotopen und künstlich gestalteten Wasserflächen und Hafenbecken für die künftig sehr wasserreiche Landschaft des Ostraumes von Cottbus. Die O-W-Achse Spree – Ostsee – Klinger See ist ebenso wie die Fortsetzung des Gewässernetzes in nördlicher Richtung zu den Teich- und Vogelschutzgebieten als wichtiges Biotopverbundsystem auszubilden.

## 0.2 Zukunftswerkstatt Cottbuser Ostsee

Mit der Auslobung des Wettbewerbs "Cottbus–Ostsee" wurden so grundlegende Zukunftsfragen an die städtebauliche Entwicklung der Stadt und an die künftige Gestaltung der Böschungsbereiche des ca. 2015 auslaufenden Tagebaus Cottbus–Nord gestellt, dass diese natürlich nicht abschließend durch die Planer beantwortet werden konnten. Vielmehr ist ein Spektrum von möglichen Entwicklungen, von Entwicklungsoptionen aufgezeigt worden, welches in der Zukunftswerkstatt, in einem nun kooperativen Verfahren, weiter diskutiert und präzisiert werden musste.

Die zum Teil divergierenden Aussagen der ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten sollten im Rahmen des Werkstattverfahrens entsprechend den heutigen Rahmenbedingungen kooperativ weiterentwickelt werden, um in einem zum Teil öffentlich geführten Diskussionsprozess die innovativsten, tragfähigsten aber auch realistischsten Ideen herauszufiltern. Insbesondere war es Aufgabe der Werkstatt, Empfehlungen zur Fortschreibung des Braunkohlesanierungsplanes sowie zur Ausgestaltung der Uferbereiche des künftigen Cottbuser Ostsees zu entwickeln.

Aus diesen primären Zielsetzungen sollte als übergreifendes Ergebnis ein Masterplan für das gesamte Planungsgebiet abgeleitet werden, der als Vorbereitung zu einem gemeinsamen Flächennutzungsplan der oder weiterer verbindlicher Bauleitplanungen der Stadt Cottbus und dem umliegenden Gemeinden dienen soll.

### Ablauf der Zukunftswerkstatt

Das Werkstattverfahren wurde in 2 Phasen aufgeteilt. Dabei diente die 1. Werkstattphase als Programmierungswerkstatt zur Ermittlung der Planungsziele und Aufgabenstellung für die Planungswerkstatt. Die 2. Werkstattphase wurde als Planungswerkstatt konzipiert und endete mit der Abstimmung des Masterplans.

#### *1. Werkstattphase (Programmierungswerkstatt)*

Ziel der Programmierungswerkstatt war es, eine tragfähige und abgestimmte Aufgabenstellung für die Planungswerkstatt zu entwickeln. Mit Hilfe der Szenariotechnik (s.a. Anhang, Hinweise zur Szenariotechnik) wurde zunächst das in den verschiedenen Fachreferaten der Verwaltungen auf Ebene der Kommunen und des Kreises / Politik – aber auch in anderen Institutionen der Region – vorhandene Zukunftswissen generiert. Das zusammengetragene Faktenwissen und die darauf abgestützten Entwicklungspfade je Einflussfaktor auf die Entwicklung der kommenden Jahrzehnte, wurden zu konsistenten Annahmebündeln so verdichtet, dass sie die Zukunft als wohlbegründete Vision (be)greifbar machen.

Dieses Trendszenario war mit seinen Rahmenannahmen eine wesentliche Grundlage für die Formulierung der städtebaulich-landschaftsplanerischen Aufgabenstellungen, der nun folgenden Planungswerkstatt.

#### *2. Werkstattphase (Planungswerkstatt)*

Ziel der Planungswerkstatt zum Cottbuser Ostsee war die Abstimmung eines Masterplanentwurfes zum Cottbuser Ostsee. Die Planungswerkstatt beginnt mit der Diskussion der Aufgabenstellung und der Rahmenbedingungen. Um eine tiefere Maßstabebene zu

erreichen und die gewünschte Kooperation der Planer untereinander zu stärken, wurde das Masterplangebiet durch den Veranstalter in fünf Teilräume gegliedert. Weiterhin wurde ein Vorschlag zur Zuordnung der Bearbeitungsgebiete an die Preisträger des Wettbewerbes unterbreitet. Die Zuordnung der 5 Bearbeitungsgebiete erfolgte anhand der Entwurfsschwerpunkte und Stärken der Preisträger des Wettbewerbes „Cottbus Ostsee“.

Nach einer Arbeitsphase wurden dann die fünf erarbeiteten Teilpläne untereinander abgestimmt (Zwischenpräsentation) und im Rahmen der Abschlusswerkstatt diskutiert und durch eine Lenkungsgruppe verabschiedet.

#### Arbeitsablauf der Planungswerkstatt

- Die Planungswerkstatt begann mit der gemeinsamen Diskussion der Aufgabenstellung
- Besetzung der Teilbereiche mit je einem Planungsbüro (Wettbewerbsteilnehmer)
- Arbeitsphase zur Vertiefung der Entwürfe der Preisträger bezogen auf die Teilbereiche und unter Berücksichtigung der in der Programmierungswerkstatt erarbeiteten Aufgabenstellung
- Zwischenpräsentation: Abstimmung der Entwürfe zur Vermeidung von Überschneidungen und Planungskonflikten
- Veröffentlichung der Arbeitsschritte über „Pin Ups“ im Internet zur Abstimmung des Gesamtkonzeptes „Cottbuser Ostsee“ sowie der Entwurfsthemen untereinander
- Abschlusspräsentation: Diskussion und Verabschiedung der Entwürfe durch die Lenkungsgruppe

Im Anschluss der Planungsphase begann die Abstimmungsphase des Masterplans

- Zusammenfassung der Teilbereiche zu einem Masterplanentwurf durch den Veranstalter
- Abstimmung des Masterplanentwurfs mit den Ämtern des Planungsraumes, dem Landkreis und den Bergbauunternehmen
- Abschlusssitzung der Lenkungsgruppe mit abschließender Diskussion und Verabschiedung des Entwurfes des Masterplans

Für eine erfolgreiche Durchführung der Zukunftswerkstatt Cottbuser Ostsee war die Einbindung unterschiedlicher Teilnehmerkreise unabdingbar. Unterschieden wird zwischen den Verfassern der Zukunftsszenarien in der Programmierungswerkstatt, dem Inselrat als stimmberechtigtes Gremium, dem erweiterten Inselrat mit beratender Funktion sowie den Planungsbüros (Preisträger des Wettbewerbsverfahrens). Stimmberechtigte Mitglieder des Inselrates sind die Stadt Cottbus und die Gemeinden Teichland, Neuhausen/Spree und Wiesengrund.

#### Szenarioverfasser

Die Verfasser des Szenarios setzten sich aus Fachleuten mehrerer Unternehmen und Einrichtungen zusammen:

- der Verwaltung der Stadt Cottbus
- der Verwaltung des Landkreises Spree-Neiße
- dem Landesumweltamt (LUA, Wasserwirtschaft)

der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL)  
der Industrie- und Handelskammer Cottbus (IHK)  
dem Unternehmen Vattenfall Europe Mining and Generation AG (VE-M AG)  
dem Unternehmen Lausitzer u. Mitteldeutsche Bergbau – Verwaltungs GmbH (LMBV)  
der Entwicklungsgesellschaft Cottbus (EGC)  
der Firma Stadtwerke Cottbus GmbH

#### **Inselrat**

Karin Rätzel, Oberbürgermeisterin Cottbus (Stimmberechtigt)  
Helmut Geissler, Bürgermeister, Vertreter der Gemeinde Teichland (Stimmberechtigt)  
Egbert S. Piosik, Bürgermeister, Vertreter Gemeinde Wiesengrund (Stimmberechtigt)  
Herr Perkow, Bürgermeister, Vertreter Gemeinde Neuhausen/Spree (Stimmberechtigt)  
Roland Schöpe, Vorsitzender des Bauausschusses der Stadt Cottbus  
Prof. Heinz Nagler, Stadtplaner, BTU Cottbus  
Prof. Rabold, Stadtplaner, FHL Cottbus  
Rainer Vogt, LMBV mbH  
Birgit Schroeckh, Vattenfall Europe Mining AG  
Uwe Sell, MUNR – GL 7  
Margitta Gabriel, Landkeis SPN  
Brigitte Scholz, IBA-SEE GmbH

#### **Erweiterter Inselrat**

Beigeordnete der Stadt Cottbus und des Landkreises Spree-Neiße  
Vattenfall Europe Mining AG, Cottbus  
LMBV mbH, Senftenberg  
Politische Fraktionen  
Prof. Hinnerk Wehberg, Landschaftsplaner, Hamburg  
Helmut Rippl, Landschaftsplaner, Cottbus, Beirat IBA SEE  
Prof. Dr. Rolf Kuhn, IBA Fürst-Pückler-Land, Großräschen

#### **Entwurfsteams / Gutachter der Zukunftswerkstatt zum Cottbuser Ostsee**

*Arbeit 1001,*  
studio.eu, architektur – städtebau – landschaft, Berlin  
Paola Cannavo, Mona Ippolita Nicotera, Francesca Venier  
Scapes, urban design, M.Arch.Jörg Sieweke, Berlin  
Stefan Tischer, Landschaftsarchitekt, Berlin

*Arbeit 1015,*  
plattform berlin  
Dipl. Ing. Jens Metz, Berlin

*Arbeit 1027,*

Dr.-Ing. Kristin Ammann-Dejozé, Münster

*Arbeit 1041,*

Dipl.-Ing. Timo Herrmann, Berlin

Dipl. Ing. Christian Bauer, Berlin

*Arbeit 1045,*

Dipl.-Ing. Thomas Geissler, Stuttgart

Dipl.-Ing. Jutta Kehrer, Zwolle, NL



### **0.3 Botschaften des Masterplanes Cottbuser Ostsee 2030**

Der Gesamtprozess ist die Transformation der Braunkohlelandschaft. Seine mit dem Masterplan entwickelte Form stellt ein Netzwerk von Projekten dar, das zu einem neuen und dauerhaften Landschaftspark im Ostraum von Cottbus entwickelt werden soll. Das Seeprojekt betrifft alle Nutzungen und er soll neue Lebensqualität und neue Attraktivität für die ganze Region schaffen. Ein Projekt von dieser Dimension, ein Projekt mit dieser Vielzahl von Partnern, ein Projekt mitten in dem sehr komplexen Prozess des Strukturwandels braucht selbst eine robuste und zugleich einladende Struktur und einen abgestimmten Fahrplan. Ein solcher Fahrplan muss von Zeit zu Zeit überprüft werden. Am Ende soll ein aktuelles räumliches und strategisches Bild der zukünftigen Landschaftsentwicklung formuliert werden. Es sind die wichtigen Fragen, Flächen, Infrastrukturen und Projekte zu benennen, die vor uns liegen und es sind Vorschläge zu ihrer Umsetzung und Finanzierung zu machen. Von dem Masterplan werden ferner Aussagen zu der dauerhaften regionalen Trägerschaft des Gesamtprojektes erwartet.

Ein Merkmal des Cottbuser Ostsees ist, dass er sich in der regionalen Realität der Lausitzer Seenkette durchsetzen muss. Der Ostsee und seine Projekte müssen nicht nur sachlich, räumlich richtig gedacht werden, sondern sie müssen auch finanzierbar sein und sie müssen sich immer wieder im Wettbewerb mit anderen, konkurrierenden Interessen beweisen und politisch durchsetzen.

Ohne ein aktives öffentliches und politisches Engagement für die Ostseeentwicklung wird es keinen funktionsfähigen Landschaftspark geben, würde das Angefangene Stückwerk bleiben. Der Masterplan Cottbuser Ostsee 2030 setzt auf die regionale Kooperation und auf die Bereitschaft aller Akteure, die Entwicklung dauerhaft und gemeinsam anzugehen.

#### **Botschaft 1: Der Landschaftspark um den Cottbuser Ostsee verbindet die Region.**

Es bedeutet: interkommunale Zusammenarbeit, Wettbewerbsprinzip und Bereitschaft zum Experiment haben sich bewährt.

Der Cottbuser Ostsee wächst in die Stadt und in die Dorflagen hinein. Er bildet eine Klammer zwischen der Stadt und dem Umland. Neue Wegeverbindungen, der Verbund mit innerstädtischen Freiflächen und Parkanlagen sowie ein System der Grünen Spangen vernetzen den Cottbuser Ostsee mit der Stadt Cottbus.

#### **Botschaft 2: Der Masterplan zum Cottbuser Ostsee – als Leitprojekt der kommenden zwei Jahrzehnte ist eine große Chance für die gesamten Region.**

Der Umbau der Tagebaulandschaft schafft die Voraussetzungen, dieses Jahrhundertprojekt zu starten. Der Cottbuser Ostsee wird zu einem wichtigen Leitprojekt des Stadtumbaus. In seinem Kern entstehen neue Landschaftsbänder, die zusammen mit der geschaffenen Wasserlandschaft und den wasserbezogenen Freizeitangeboten die Lebens- und Standortqualitäten sowie die touristischen Potenziale enorm steigern werden.

Die Orientierung der anliegenden Stadtteile von Cottbus zum Gewässer schafft mittelfristig eine Wertsteigerungen der Grundstücke. Neue Wohngebiete, Gewerbe- oder Dienstleistungsflächen entstehen am Wasser. Der Cottbuser Ostsee wird das integrierende Projekt der

Regionalentwicklung.

Bis zum Jahr 2030 entsteht hier einer der größten Seen von Brandenburg.

**Botschaft 3: Der Cottbuser Ostsee ist Plattform für aktive Standortangebote.**

Der Cottbuser Ostsee und insbesondere das Hafenzentrum und der Parkway Cottbus sind Tragfläche wirtschaftlicher Entwicklung. Durch seine Entwicklung werden bis 2030 viele weitere Arbeitsplätze und ungewöhnliche Wohnungsangebote entstehen.

Der Masterplan Cottbuser Ostsee 2030 setzt auch Prioritäten für Standorte von regionaler Bedeutung. Dazu gehören z.B.:

- „Neuendorf an den Ostsee“
- Qualifizierung der Gewerbegebiete um Merzdorf und Dissenchen,
- Schaffung einer Entwicklungsachse nach Schlichow sowie
- die Weiterentwicklung des Gewerbegebietes der heutigen Tagesanlagen.

**Botschaft 4: Industriekultur des Tagebaus ist einmalig**

Die industriell geprägte „Tagebaukultur“ ist ein Markenzeichen der Niederlausitz. Ihre Entdeckung durch die IBA Fürst-Pückler-Land und kulturelle sowie politische Aneignung sind die Meilensteine der letzten fünf Jahre.

Die Lausitzer Seenkette steht heute für Imagewandel und touristische Angebote nach außen. Sie steht auch für Identifikation und neue Kultur- und Freizeitangebote nach innen.

In vielen kleinen und großen Projekten gilt es, authentische und einmalige Orte zu schaffen, die aus der Begegnung der Tagebaulandschaft mit neuer Stadt- und Landschaftsgestaltung entstehen.

Es gilt, die Projekte des Cottbuser Ostsees aktiv mit den kulturellen Projekten der Region zu vernetzen. Die Ausformung und Gestaltung der Einzelmaßnahmen am Ostsee fordert die Region und das Land Brandenburg in besonderem Maße heraus. Der kulturelle Diskurs über die Ästhetik und die Nachhaltigkeit des Sees, seiner Ufer und seiner Landschaftsparks steht auf der Tagesordnung der Region.

Es gilt, einerseits auf seine einzigartige Entwicklungsgeschichte aufmerksam zu machen, andererseits aber auch die Geschichte für die zukünftigen Nutzer erfahrbar und greifbar darzustellen und zu dokumentieren, die Einzigartigkeit des größten, von Menschenhand geschaffenen künstlichen Sees in Europa herauszustellen und seine industriekulturelle Bedeutung zu erklären.

**Botschaft 5: Erhöhung des Service und mehr Aufenthaltsqualität am Tagebau Cottbus Nord und Cottbuser Ostsee**

Landschaftspark Cottbuser Ostsee, das heißt spazieren gehen, Rad fahren, Inlineskaten, wandern und spielen. Der Landschaftspark am Tagebau wird die Erlebbarkeit des „vergessenen, verdrängten“ Raumes verbessern, neue Knoten im touristischen Netzwerk schaffen und neue Attraktionen für die Freizeit und Naherholung erzeugen. Die Erschließung mit Bus und Bahn ebenso wie mit dem Auto wird optimiert und mit einer Steigerung des Serviceangebotes verbunden.



### **Botschaft 6: Urbane Land- und Forstwirtschaft**

Rund 45 % der Flächen um den Cottbuser Ostsee, insbesondere die östlichen Uferbereiche werden durch Land- oder Forstwirtschaft genutzt. Diese wirtschaftlichen Potenziale müssen erschlossen bzw. gestärkt werden.

Die Stadt Cottbus wird daher in den kommenden Jahren gemeinsam mit Landwirten und Waldbesitzern Konzepte zur Bewirtschaftung der Flächen entwickeln.

Regionale Produkte werden aktiv in eine regionale Verwertungsstrategie eingebunden (z.B. Gastronomie, Energiewirtschaft). Landwirtschaftliche Flächen und ihre Wegesysteme werden aktiv in die landschaftsgestalterische Entwicklung einbezogen. Neue Pflegekonzepte für die öffentlichen Freiflächen setzen auch auf Ertragsorientierung, auf Pflege durch Nutzung.

### **Botschaft 7: Neue Partner und neue Bündnisse**

Der Masterplan zum Cottbuser Ostsee setzt auf Verabredungen statt Verordnungen, auf freiwillige Bündelung von Kompetenzen statt Kompetenzverlust. Die Erweiterung von Themenfeldern und Raumgefügen bringt neue Partner. Für private Eigentümer und Investoren entstehen neue Angebote. Die Herausforderung des Stadtumbaus von Cottbus macht neue Formen der Zusammenarbeit von öffentlichem und privatem Sektor notwendig. Die aktive Mitwirkung des privaten Sektors ist ein Fundament für den Erfolg der Entwicklung des Standortes Cottbus.

*Der Cottbuser Ostsee ist:*

- *eine Strategie zur Qualifizierung von Flächen mit dem Ziel, einen neuen Entwicklungsimpuls für die Region zu geben,*
- *Auftrag für ein regionales Flächenmanagement zur Koordination von Flächennutzungen,*
- *eine gestaltete Seestadtlandschaft, die als neuartige urbane Kulturlandschaft entwickelt wird,*
- *ein regional abgestimmtes Zusammenführen vieler Einzelprojekte mit hoher Qualität und eigener Außenwirkung,*
- *eine Marke, die um den Begriff "Cottbuser Ostsee" herum aufgebaut wird und zur Profilierung der Lausitz beiträgt,*
- *eines der wichtigsten Zukunftspotenziale der Stadt Cottbus nach dem Wegbrechen der Bergbauindustrie.*

## **1. Grundsätzlichkeiten**

### **1.1. Aufgaben und Handlungsfelder des Masterplanes**

Es galt, die Grundzüge der Gestaltung des Cottbuser Ostsees und der Uferbereiche zu bestimmen und es galt, die Gestaltung des Ostsees politisch und wirtschaftlich dauerhaft zu verankern.

Es galt aber auch eine Programmatik zur Gestaltung des Cottbuser Ostsees festzulegen, dabei

ist die Planung auf Nachhaltigkeit angelegt und er braucht voraussichtlich drei Dekaden für ihre Realisierung.

Ein Projekt von dieser Dimension, der Vielzahl von Partnern braucht mitten in dem sehr komplexen Prozess des Strukturwandels eine robuste und zugleich einladende Struktur und einen abgestimmten Fahrplan.

Hierfür steht der Masterplan Cottbuser Ostsee, hierfür macht er Vorschläge.

Insgesamt gilt es, zwei Jahrzehnte des regionalen Planens zu bestimmen und den Ostsee politisch wie wirtschaftlich dauerhaft zu verankern. Dies ist das wesentliche Ziel des Masterplanes Cottbuser Ostsee

Dazu benennt der Masterplan die räumlichen und inhaltlichen Schwerpunkte für die Entwicklung des Landschaftsraumes in den nächsten Jahrzehnten, formuliert regionale und lokale Entwicklungsziele und dokumentiert aktuelle Projektvorschläge. Dabei sind die gezielte Entwicklung von Freiraum, die urbane Qualität mehr als ein "weicher" Standortfaktor. Sie sind Plattform für wirtschaftliches Handeln und Tragfläche für Innovation.

Natürlich sind ortsbezogene Zielkonflikte von wirtschaftlichen Interessen und Schutz und Entwicklung des Freiraums programmiert. Aber gerade deshalb gibt es Sinn, dass öffentliche Hand und private Wirtschaft in gemeinsamer Verantwortung strategisch voraus denken.

Die Entwicklung des Cottbuser Ostsees hat genügend Platz für alle Interessen. Die gemeinsame Aufgabe heißt „Steuerung“ der Entwicklung.

Die zentralen Aufgaben und Handlungsfelder des Masterplanes sind:

- die gemeinsame Verständigung über die Entwicklungsschwerpunkte und -räume im Planungsraum,
- die Dimensionierung der Neuen Seelandschaft als Leitprojekt der kommenden Jahre,
- die aktive Einbeziehung der Land- und Forstwirtschaft im Zusammenhang mit der Seeentwicklung,
- die Fortführung und Weiterentwicklung von erfolgreichen Schwerpunkten wie z.B. des Fürst-Pückler-Parks, der Schaffung neuer Parkanlagen und eines Systems von Landmarken,
- die Aneignung und Entwicklung neuer Wahrnehmungen der Stadtlandschaft mit Hilfe der Kunst (z. B. Seebühne),
- die planungsrechtlichen Widmungen,
- die verbindliche Vereinbarung zwischen allen beteiligten Einrichtungen zur Seeentwicklung für die kommenden Jahre.

Der Masterplan ist regionale Plattform, um gemeinsame Perspektiven anschaulich zu machen und Orientierung neu anzubieten. Er trägt dazu bei, den Transformationsprozess nachhaltig zu unterstützen und konsequent weiterzuführen. Dies mit dem Ziel, die Bedeutung des Ostsees auch dauerhaft als ein wichtiges Merkmal der neuen Niederlausitz zu unterstreichen.

Der Masterplan versteht sich als offenes, informelles Planungs- und Management-Instrument. Er bildet einen Handlungsrahmen, indem er Leitlinien der Entwicklung aufzeigt. Er formuliert eine Handlungsorientierung für alle am Seeaufbau beteiligten Akteure und er dient als Hilfsmittel, um lokale Entscheidungssituationen innerhalb eines regionalstrategischen Kontextes zu bewerten.

Der Masterplan sowie seine Projekte sind Langzeitaufgaben und haben eine langfristige Per-

spektive, die weit über das Jahr 2030 hinausgeht. Die Offenheit im dynamischen Prozess ist somit wesentliches Erfolgskriterium für die Erarbeitung und Weiterentwicklung des regionalen Projektnetzwerkes. Hierzu gehört z.B. die flexible Anpassung von Projektkonzepten, –maßnahmen und –verfahren an sich ständig verändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungstendenzen.

Der Masterplan besitzt Prozessqualität. Auf der Projektebene sind seine Aussagen fortlaufend zu überprüfen und zu qualifizieren: über die regionale und interkommunale Bereitschaft zur Koordination und Beteiligung, über das Wettbewerbsprinzip und über die Bereitschaft zum Experiment.

Das zweijährige Kooperationsverfahren für den Masterplan entspricht der Tradition der dialogorientierten Verfahren der Stadt Cottbus.

Kooperation und Offenheit sind die wichtigsten Verfahrensziele für gemeinsames Handeln. Es muss sich die Erkenntnis durchsetzen und verstetigen, dass alle Akteure gemeinsam den Entwicklungsraum mit Leben erfüllen wollen und müssen. Dazu muss der Cottbuser Ostsee aktiv auf die politische Agenda gehoben werden.

Der Masterplan liefert dazu die entsprechenden Anstöße, Grundlagen und Orientierungen. Im Jahre 2000 haben die Bürgermeister der beteiligten Kommunen mit der Gründung des Inselrates den gemeinsamen Beschluss gefasst, den Cottbuser Ostsee als Bestandteil der regionalen Strukturpolitik weiterzuentwickeln. Die Landesregierung Brandenburg hat anschließend das Projekt zur Masterplanung mit Fördermitteln unterstützt.

Seither haben viele Beteiligte aktiv an der Entwicklung des Masterplans mitgewirkt und die Inhalte des vorliegenden Entwurfs mitbestimmt.

## **1.2. Struktur und Zeitplan des Masterplanes**

Der Masterplan ist ein kommunikativer Plan. Er ist in einem intensiven Dialog zwischen Fachleuten, den Bergbautreibenden und den beteiligten Verwaltungen der Region entstanden. Grundlage dieses Planungsprozesses war ein internationaler städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb. Die Preisträger des Wettbewerbsverfahrens sind, zusammen mit den Mitgliedern des Inselrates, die wichtigsten Planverfasser des Masterplans. Dabei oblag es dem Büro Schönwälder / Zimmer, Architektur & Stadtplanung, Berlin, in enger Abstimmung mit dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Cottbus, die erarbeiteten Projekte und Ideen der Zukunftswerkstatt von 2004/2005 in einem Plan zusammen zu fassen. Basierend auf den Analysen der Einzelarbeiten sowie den Auswertungen und Kritiken der Jury hatten sich in den Wettbewerbsbeiträgen der 5 Preisträger ganz individuelle Stärken bzw. Entwurfsschwerpunkte herauskristallisiert. Diese wurden die Grundlage für den weiteren Entwurfsverlauf des Werkstattverfahrens und es wurden 5 charakteristisch unterschiedliche Bearbeitungsgebiete mit einem der Büros verbunden.

Dabei war trotz der verschiedenen Aufgabenstellungen und Bearbeitungsgebiete das Projekt Cottbuser Ostsee ganzheitlich zu betrachten, d.h. existierende Wechselwirkungen und Beziehungen zwischen den Teilgebieten waren zu berücksichtigen.

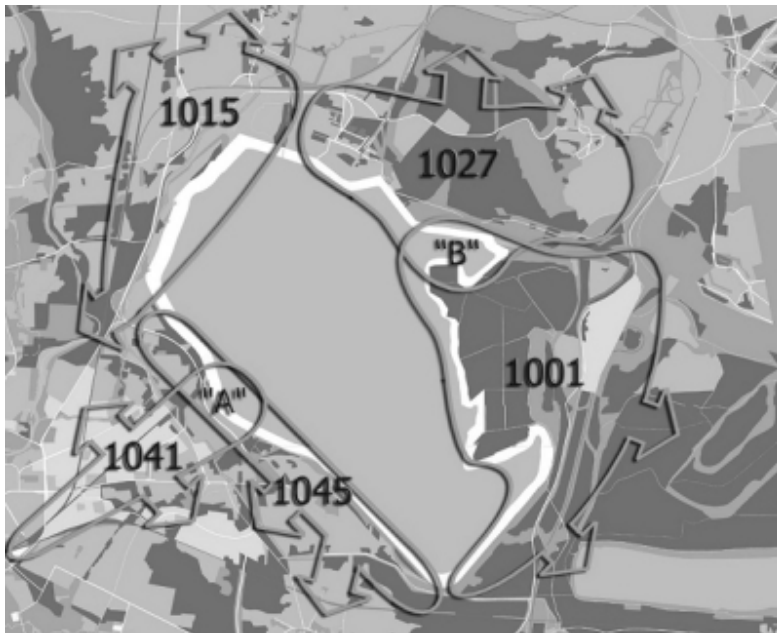


Abb.: Bearbeitungsgebiete der Entwurfteams

**Folgende Bearbeitungsgebiete wurden gebildet:**

**1045 „Cottbuser Strand“ (von Schlichow bis Merzdorf)**

Büro der Arbeit 1045, Dipl.-Ing. Thomas Geissler, Stuttgart und Dipl.-Ing. Jutta Kehrler, Zwlle (Büro Blauwert) Wettbewerbsarbeit 1045,

**1041 „Parkway“ (Verbindungsachse Cottbus – Cottbuser Ostsee)**

Büro Dipl.-Ing. Timo Herrmann und Dipl. Ing. Christian Bauer, Berlin, Wettbewerbsarbeit 1041.

**1015 westliches Seeufer (von Merzdorf über Wilmersdorf bis Neuendorf)**

Büro plattform berlin, Dipl. Ing. Jens Metz, Wettbewerbsarbeit 1015

**1027 nördliches Seeufer (Neuendorf und Bärenbrücker Höhe)**

Büro Dr.-Ing. Kristin Ammann-Dejové und Dipl. Ing. Tiele aus Münster ., Wettbewerbsarbeit 1027

**1001 östliches Seeufer (Tagesanlagen und Übergangsbereich zum Klinger See)**

Büro studio.eu, architektur – städtebau – landschaft, Paola Cannavo, Mona Ippolita Nicotera, Francesca Venier sowie den Büros, Scapes, urban design, M.Arch.Jörg Sieweke, Berlin und Stefan Tischer, Landschaftsarchitekt, Berlin; Wettbewerbsarbeit 1001

Der wichtigste nächste Planungsschritt ist, den Masterplan als unverbindliches Planwerk in die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung zu überführen.

### 1.3. Die Dimensionen des Masterplanes

Der Cottbuser Ostsee muss sich in der regionalen und kommunalen Realität durchsetzen können. Seine Projekte müssen nicht nur sachlich und räumlich richtig gedacht werden, sondern sie müssen auch finanzierbar sein und sich immer wieder im Wettbewerb mit anderen, konkurrierenden Interessen beweisen und politisch durchsetzen. Mit dem Cottbuser Ostsee sind so umfangreiche und vielfältige Anforderungen an den Wandel der Stadtlandschaft verbunden, dass es nicht ausreicht, ihn als Spezialthema von Stadt- und Landschaftsplanern zu behandeln. Der zentrale Auftrag des Cottbuser Ostsees ist die Gestaltung des Transformationsprozesses der Tagebaulandschaft. Das Ziel ist eine authentische und urbane Kulturlandschaft, die ihre industriellen Wurzeln nicht leugnet, sondern darin das Potenzial für neue Entwicklungen erkennt und nutzt. Sie ist sozial orientiert durch Freiraum- und Entwicklungsangebote für vernachlässigte Stadtteile, bietet ökonomische Perspektiven an neuen „Adressen“ in und am See und trägt durch extensive Nachnutzung industriell geprägter Flächen zur ökologischen Qualifikation der Region bei. Direkt davon berührt sind Strategien zur städtebaulichen, ökologischen und ökonomischen Aufwertung der Region, die dazu beitragen können, die negativen Auswirkung des Wandels abzufedern und die gleichzeitig in der Lage sind, neue urbane Entwicklungen zu generieren. Der Cottbuser Ostsee schafft auch günstige Rahmenbedingungen für die Unternehmensentwicklungen, für die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Er kann allein aber kein neues (Wirtschafts-) Wachstum für die Region generieren. Im Zusammenspiel mit lokaler und regionaler Wirtschaftsförderung, nachhaltiger Stadtentwicklungspolitik sowie im Zusammenwirken mit der Strukturpolitik und der Umweltpolitik des Landes Brandenburg bietet der Cottbuser Ostsee realistische Chancen für die Entwicklung eines marktfähigen und attraktiven Profils der Region nach Innen und Außen. Die Umgestaltung des Planungsraumes und die Entwicklung des Ostsees eröffnet eine neue urbane Dimension für die Entwicklung angrenzender Stadt- und Siedlungsräume. Bisherige Rückseiten werden zu Vorderseiten. Die neue Orientierung zum Wasser wird zu einem wichtigen Impulsgeber für den Stadtumbau von Cottbus.

Es besteht die einzigartige Chance, auch für visionäre Ansätze von Wohnen und Arbeiten an einer neuen Wasserlandschaft zu nutzen. Stadtteil- und Landschaftsentwicklung werden nicht mehr als getrennte Planungskategorien gesehen, sondern verschmelzen miteinander zu einer Einheit. Die gleichzeitige Qualifizierung von Stadt- und Landschaftsraum ist wichtiger Beitrag zum Aufbau des Cottbuser Ostsees.

Der Cottbuser Ostsee ist:

- mehr als ein See;
- die weitergehende Verbindung von landschaftlichen, ökologischen, städtebaulichen und ökonomischen Entwicklungsperspektiven zahlreicher lokaler und regionaler Akteure;
- das Pendant zum Stadtumbaukonzept von Sandow;

- Projekt der nachhaltigen Umweltpolitik und der regionalen Stadtentwicklungspolitik des Landes Brandenburg.

### **Die kulturelle Dimension**

Mit der IBA Fürst-Pückler-Land hat die Lausitz bereits erfahren, wie überaus positiv die kulturelle In-Wert-Setzung und die Inszenierung der Industriekultur aufgenommen wird und der bewusste Umgang mit ihr einen Weg für ein neues, bejahendes Selbstverständnis aufzeigt. Dabei ist es gelungen, aktuelle kulturelle Aktivitäten mit den Zeugnissen der industriellen Epoche zu verbinden, sie neu zu deuten und eine Erinnerungsstruktur zu entwickeln. All dies wird zu einem wesentlichen Imagewandel der Region beigetragen und es wird zu einer wichtigen Grundlage für neue Entwicklungen.

Stadtkultur und Lebensqualität werden auch weiterhin von entscheidender Bedeutung sein, die Region im nationalen Wettbewerb um Standortqualität zu positionieren. Letztlich sind sie der Nährboden für private Investitionen in Produktion, Dienstleistungen, Handel und Forschung. Die kulturelle Dimension bestimmt die besonderen, die einmaligen Beiträge der Entwicklung. Sie betrifft zunächst das Gesamtvorhaben der bewussten Gestaltung des Transformationsprozesses von Industrielandschaft zur urbanen Kulturlandschaft des 21. Jahrhunderts. Hier wird auch in den kommenden Jahren völliges Neuland zu betreten sein.

Die kulturelle Dimension betrifft vor allem die Ebene der konkreten Projekte, die Qualität ihrer konkreten Gestaltung und der Aneignung der neuen Seenlandschaft. Sie geht prozessual in die Landschaft ein und erörtert den Umbau und die neue Bedeutung. Sie thematisiert den Zugang zum Verständnis der Industriekultur und der Industrielandschaft, stellt die Aneignung und Lesbarkeit des Raumes in den Vordergrund und sorgt für dessen Belebung.

Dies alles dient dann auch der Förderung der Identifikation mit der Region und der Etablierung eines regionalen Selbstbewusstseins wie der Entwicklung eines eigenständigen (auch touristischen) Profils und Standortmarketings. Dass hierzu auch die Interpretation der Kulturlandschaft durch die Kunst gehört, ist eine Selbstverständlichkeit des Masterplans zum Cottbuser Ostsees 2030.

### **Die soziale Dimension**

Der Cottbuser Ostsee steht für großflächige Projekte und viele kleine Maßnahmen: Begrünung, der Bau von Wegen und Brücken, die Freilegung und Umgestaltung von Gewässern, die Schaffung von Attraktionen und Orten der Identifikation.

Der Landschaftspark um den Ostsee ist der Park der Bürger. Der Park ist für Alle da – und er wird von Allen genutzt. Er ist nicht nur für die Freizeit da, er wird bewohnt. Tausende von Menschen erhalten über den Landschaftspark direkten Zugang zum See, sie können Teile ihrer Freizeit nahe an ihrem Zuhause verbringen. Aus zerschnittenen Siedlungsbereichen entstehen "neue Nachbarschaften", Schritt für Schritt entwickelt sich die urbane Kulturlandschaft.

Bürgerschaftliche Initiativen und Vereine wirken mit an der konkreten Gestaltung des Sees, sie geben Anstöße und übernehmen Mitverantwortung.

Über die Einbeziehung eigener Vorstellungen und Ziele für die Seelandschaft, über konkrete Gestaltvorschläge, über persönliche Beziehungen und direkten Nutzen werden auch neue Ideen und Entwicklungen für die konkrete Planung generiert.

Dabei nimmt der Masterplan die Probleme des urbanen Stadtraumes und der Stadtteile, wie deren demographische Entwicklung oder die dauerhaft hohe Arbeitslosigkeit in den Blick.

### **Die städtebauliche Dimension**

Der Masterplan Cottbuser Ostsee 2030 verfolgt das Ziel, nicht mehr gebrauchte Industrielandschaft zu einer neuen urbanen Kulturlandschaft zu transformieren. Sie zeigt ihre spröde Schönheit in den heterogenen räumlichen Strukturen, entwickelt deren Attraktivität für wohnungsnahe Erholung und Freizeitgestaltung weiter und nutzt ihre ökologische Leistungsfähigkeit zur Verbesserung von Lebensräumen.

Unmittelbar am See befinden sich nicht nur attraktive Standorte für Wohnen und Gewerbe. Der See grenzt auch an Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf, deren Probleme in der Qualität von Wohnungsbeständen und Wohnumfeld, einer schwierigen Altersstruktur, hoher Arbeitslosigkeit und sozialer Segregation liegen. Der Masterplan entwickelt hier angepasste Lösungen im Zusammenwirken mit den lokalen Akteuren in den Stadtteilen.

Das Qualitätsmerkmal der "Stadt am Wasser" wird zu der zentralen und neuen städtebaulichen Herausforderung der Stadtentwicklung im Nord-Süd-Grünzug und seinem Leitprojekt, dem Cottbuser Ostsee.

Zentrale Zukunftsaufgaben bestehen:

- in der Entwicklung neuer Standorte des "Arbeiten und Wohnens am See",
- in der Profilierung und In-Wert-Setzung vorhandener Siedlungen und Stadtquartiere am See,
- in der Verknüpfung des Stadtzentrums mit dem See,
- in der Entwicklung neuer Qualitätsstandards in der prozessorientierten Qualifizierung alter und neuer Standorte (Stichwort: Park auf Zeit) und
- in dem Herausarbeiten einzigartiger Projektqualitäten der Standorte am See und in den Grünzügen.

### **Die ökonomische Dimension**

Der Cottbuser Ostsee sichert und schafft Arbeitsplätze. Er entwickelt Flächen für anspruchsvolle Nutzungen in Forschung, Dienstleistungen und Produktion. Er ist attraktiv für die lokale Ökonomie in den Stadtteilen. Er trägt bei zur Entwicklung der Lausitz als touristische Region. Der Bau von Projekten, die Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen und die Seennutzung bringen erhebliche Beschäftigungseffekte.

Die gezielte Entwicklung von Freiraum ist also mehr als ein weicher Standortfaktor. Sie ist Fundament für wirtschaftliches Handeln und Tragfläche für Innovation. Allein die Umgestaltung des Tagebaus zum See wird zu signifikanten Wertsteigerungen bei umliegenden Grundstücken führen, private Investitionen im Wohnungsbau und bei der Gewerbeansiedlung anregen und Beschäftigung in Handwerk und Bauwirtschaft schaffen. Erfahrungen aus den vorausgegangenen Projekten zeigen, dass die Attraktivität des Wohnens und Arbeitens am Wasser groß und dauerhaft ist.

Wirtschaftliche Dynamik und die Alltagstauglichkeit einer Region stehen in einem engen Zusammenhang. Nur wenn es gelingt, attraktive Standorte in guter Lage gut zu präsentieren, steigt die Wettbewerbsfähigkeit der Region in der Konkurrenz um innovative Unternehmen.

Die Verfügbarkeit nicht mehr genutzter Flächen und die absehbare Bevölkerungsentwicklung ermöglichen einen radikalen Paradigmenwechsel im Umgang mit Freiflächen. Während noch vor wenigen Jahrzehnten Freiflächensicherung als Strategie gegen expansive Siedlungsentwicklung verstanden wurde, zeigte die IBA Fürst Pückler Land Chancen auf für die integrative Entwicklung von Siedlung und Landschaft mit dem Ziel einer qualitativen Aufwertung der Region. Zugleich kann sie als "Wertsteigerungsprogramm" der Adressen und Standorte in der Region verstanden werden.

### **Die ökologische Dimension**

Ein engmaschiges Netzwerk weist vielgestaltige ökologische Qualitäten und Potenziale des Cottbuser Ostsees auf. Alle Maßnahmen sind einer hohen ökologischen Qualität verpflichtet. Die Trennung von Natur und Stadt, von Ökologie, Gestalt und Nutzung macht im Planungsraum keinen Sinn, ihr scheinbarer Gegensatz muss aufgehoben werden. Die Natur in der Stadt ist das neue Bild, das am Ostsee konkret werden soll.

Der Ostsee wird so zum neuen Synonym für „Stadtnatur“ und trägt somit auch zu einer neuen Identifikation der Menschen mit ihrem Lebensumfeld bei. In diesem Sinne spielt auch der „Parkway“ für eine nachhaltige Entwicklung des Transformationsraumes eine wichtige Rolle. Mit seinen vielfältigen Nutzungen kann der Cottbuser Ostsee für Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit einer urbanen Kulturlandschaft stehen. Er kann zu einer Modellregion werden, in der exemplarisch neue Strategien im Umgang mit urbanen Ökosystemen entwickelt und erprobt werden, die auch in anderen Ballungsräumen zur Anwendung kommen können. Insgesamt versteht sich die stadtökologische Dimension in der Entwicklung des Cottbuser Ostsees als Herausforderung in der Entwicklung einzelner Projekte wie der gesamten Fläche. Die ökologische Qualität fügt sich nicht von selbst.

## **1.4. Die Partner des Cottbuser Ostsees**

Der Cottbuser Ostsee entwickelt sich partnerschaftlich – durch Zusammenarbeit von Personen, Institutionen und Unternehmen. Grundpfeiler seiner Entwicklung sind die im Inselrat vertretenden Kommunen, der Landkreis, das Land Brandenburg und die beratend mitwirkenden Fachleute. Der regionale See könnte sich in dem erforderlichen Rahmen nicht entfalten ohne die stete Mitwirkung der Fachbehörden des Landes Brandenburg und der Kreisverwaltung. Zum Cottbuser Ostsee gehört auch die Bereitschaft privater Grundeigentümer, auf der Basis gemeinsamer Standards Mitverantwortung zu übernehmen. Dazu gehört in erster Line die Vattenfall Europe Mining AG mit ihren großen Eigentumsanteilen sowie die Lausitzer u. Mitteldeutsche Bergbau – Verwaltungs GmbH (LMBV). Weiterhin gehören auch verschiedene Gewerbe- und Industrieunternehmen sowie privatwirtschaftlich agierende städtische Tochtergesellschaften. Wichtig sind auch die privaten Standortentwickler, Landwirte und Kleineigentümer. Über 70 % Prozent des Planungsgebietes sind in privatwirtschaftlicher Nutzung. Das relativiert nicht nur die Diskussion über mögliche Folgekosten. Es verdeutlicht zugleich den Anteil an Mitverantwortung des privaten Sektors für die Entwicklungschancen des Ostsees. Und es öffnet den Blick für die ökonomischen Potenziale, die in einer



Entwicklungsstrategie mit gemeinsam formulierten Zielen stecken.

Eine Reihe von Aufgaben des Masterplans gibt auch Anlass zu intensiven Diskussionen mit den Straßenbauverwaltungen. Dazu gehört etwa eine Verständigung über die sensible Einbindung der Ortsumgebung (168 N) im Spannungsfeld Stadt – See sowie die Diskussion von der Anlage eines Seerundweges und die Aktivierung/Verlegung bzw. Ausbau wichtiger Erschließungsstrassen.

Der Masterplan zum Cottbuser Ostsee setzt auf ein dauerhaftes Modell dezentraler und doch gemeinschaftlicher Verantwortung. Die Partner des Parks sind immer zugleich Akteure vor Ort und Beteiligte des übergreifenden Diskussionsprozesses.

Weiterhin ist es eine Aufgabe des Inselrates, auch in Zukunft durch offene, kontinuierliche Einbeziehung Gesprächsbereitschaft und aktive Mitwirkung zu fördern. Die Entwicklung des Cottbuser Ostsees wird damit zu einer der großen Gemeinschaftsleistungen der Region. Dabei setzt der Cottbuser Ostsee nicht auf die Gründung einer neuen Organisation und den Verzicht auf Kompetenzen, sondern auf verabredete Ziele, auf Arbeitsteilung und auf einen strukturierten Entwicklungsprozess in der gemeinschaftlichen Verantwortung des Inselrates. Interkommunale Zusammenarbeit war noch vor acht Jahren ein Experiment, sie ist heute zur Selbstverständlichkeit geworden.

Neu wird die intensive Zusammenarbeit mit Flächeneigentümern und Investoren werden. Es geht darum, Standorte zielgerichtet zu entwickeln. Alle Potenziale zur Wertsteigerung und Verwertung sind zu nutzen. Dies verlangt auch die Bereitschaft, über tradierte Grenzen und Normen hinwegzudenken. Alle Akteure werden sich auf Verfahren einlassen müssen, in denen das Denken in Alternativen und die Suche nach Lösungen über Wettbewerbe hohe Priorität genießen. Der Entwicklungsraum um den Cottbuser Ostsee ist damit auch Labor für neue und weitgehende Kooperationen.

In diesem Zusammenhang spielt die Verfahrenskultur eine besondere Rolle. Transparenz innerhalb des Planungs- und Realisierungsprozesses ist dabei von allen Partnern bei ihrer Zusammenarbeit zu unterstützen und zu fördern. Nur so können die individuell zur Verfügung stehenden Ressourcen und Kompetenzen dynamisch und wirkungsvoll genutzt werden. Verfahrenskultur beinhaltet auch die Förderung des Wettbewerbsprinzips bei der Entwicklung von Projekten. Gerade in bedeutenden Vorhaben hat sich das Denken in Alternativen sowie die Einbindung externer Fachleute zur Findung innovativer Lösungswege etablieren können.

## **2.0. Entwicklungsraum des Cottbuser Ostsee**

### **2.1 Städtebau**

Der Planungsraum befindet sich im Osten der Stadt Cottbus, im traditionsreichen Braunkohlenrevier Niederlausitz zwischen Berlin und Dresden im Osten Deutschlands. Im südöstlichen Landesteil von Brandenburg und ca. 30 km von der polnischen Grenze gelegen, verbindet die Niederlausitz Brandenburg und Sachsen. Das betrachtete Gebiet im Masterplan umfasst das Umfeld des Tagebaus Cottbus-Nord im Nordosten von Cottbus, mit einer Größe von ca. 35 qkm.

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich Orte, Stadtteile und Gemeinden im näheren und weiteren Einzugsbereich des nach Beendigung der Abbautätigkeit entstehenden Sees sowie im Verflechtungsbereich See – Cottbus, die aufgrund der Veränderungen durch den Tagebau bzw. dessen Nachnutzung einer näheren Betrachtung unterzogen werden sollen:

Dies schließt die östlichen Randbezirke von Cottbus – von Norden nach Süden die Stadtteile Willmersdorf, Merzdorf, Dissenchen und den Ortsteil Schlichow – sowie das Gewerbegebiet Merzdorf/Dissenchen ein. Außerhalb des Stadtgebietes von Cottbus betrifft es die im Umfeld des Tagebaus Cottbus-Nord gelegenen Gemeinden des Amtes Peitz im Norden – Teichland, Heinersbrück/ Grötsch, der Gemeinde Neuhausen/Spree mit den Ortsteilen Haasow und Kathlow, bzw. im Osten mit der Gemeinde Wiesengrund – OT Gosda. Das dem Tagebau Cottbus-Nord östlich benachbarte Areal des Tagebaus Jänschwalde ist nicht Bestandteil der Werkstattaufgabe.

#### **Verflechtungsraum Cottbus**

Die Stadt Cottbus verfügte bis zur Eingemeindung von sieben Umlandgemeinden 1993 mit ca. 50 qkm Stadtfläche über ein relativ kleines Stadtterritorium. Heute umfasst die Stadt Cottbus eine Fläche um mehr als das Dreifache. Mit aktuell rund 105.000 Einwohnern (Stadt Cottbus, 2005) ist Cottbus die zweitgrößte Stadt im Land Brandenburg. Die Struktur der Stadt nahm aufgrund der starken Nord-Süd- und einer etwas geringeren Ost-West-Orientierung die Grundform eines Kreuzes an, dessen Zwischenhimmelsrichtungen weitgehend unbebaut blieben.

Die kreisfreie Stadt liegt in der Region Lausitz-Spreewald im äußeren Entwicklungsraum und hat die Funktion eines Oberzentrums. Direkt an das Stadtgebiet grenzen u.a. das Gebiet der Stadt Peitz und die Gemeindegebiete Dissen, Drennow, Teichland, Haasow, Kiekebusch, Gallinchen, Groß Gaglow und Kolkwitz an. Strukturell wird die Region vom Oberzentrum Cottbus dominiert, in dem alle ober- und mittelzentralen Einrichtungen vorhanden sind.

In der Region des Oberzentrums Cottbus leben rund 350.000 Menschen. Die Stadt besitzt einen guten Ausstattungsgrad mit zentralen Einrichtungen von z.T. überregionaler Bedeutung. Die Lage im Land Brandenburg und in der Bundesrepublik Deutschland ist peripher und verzeichnet keine wirtschaftliche Entwicklungsdynamik.

## **Stadt Cottbus**

Westlich der Spree befindet sich das historische Zentrum von Cottbus, das im Westen von gründerzeitlichen Stadtquartieren umgeben ist. Der mittelalterlich geprägte Stadtkern prägt das Bild der Stadt Cottbus. Cottbus ist seit 1991 eine von 11 Modellstädten in den neuen Bundesländern, wodurch die Entwicklung und Gestaltung der städtebaulich wertvollen Altstadtbereiche gefördert wird. Heute ist die Sanierung der Altstadt von Cottbus weitgehend abgeschlossen und die Stadt verfügt somit über hoch attraktive Zentrumsanlagen.

Gründerzeitliche Wohnquartiere liegen im Norden, Westen und Süden jenseits der Stadtpromenade. Im Norden und Westen handelt es sich um eine parzellenbezogene geschlossene Bauweise, die in der Regel 4–5 Geschosse aufweist. Während um den Schillerplatz die Bebauung geschlossen und großbürgerlich erscheint, wird die Struktur nördlich und südlich des Platzes heterogener und erste Baulücken unterbrechen das einheitliche Stadtbild.

Nach Osten, jenseits der Spree, schließt als erweiterter Innenstadtbereich (Cityergänzung) das Wohngebiet Sandow an. Seine Charakteristik besteht aus der Integration von Neubau aus den 70-er Jahren in Großblock- und Plattenbauweise in die historisch gewachsene zentrumsnahe, aber locker bebaute Vorstadt. Die durch überwiegend offene Bebauung geprägte Siedlungsstruktur verfügt über eine ausgeprägte räumliche Ordnung und Gliederung und steht in Korrespondenz mit der benachbarten Innenstadt.

## **Stadtteil Sandow**

Der Stadtteil Sandow bildet den städtebaulichen Übergang von den großen Gewerbegebieten im Osten der Stadt zur Altstadt von Cottbus und weist eine hohe Lagegunst im gesamtstädtischen Kontext auf. Zum einen verfügt Sandow über eine gute Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen sowie sozialer Infrastruktur und zum anderen profitiert Sandow von der Zentrumsrandlage, seiner Beziehung zur Spree und dem zukünftigen Cottbuser Ostsee. Dem Wohngebiet Sandow folgt zwischen dem Stadtring und den Ortslagen Merzdorf / Dissenchen das Gewerbegebiet Merzdorf (äußere Stadt). Es hat sich in den vergangenen 95 Jahren, besonders aber seit 1945 zu einem ausgedehnten, eigenständigen, die Struktur des östlichen Stadtgebietes prägenden Gebiet entwickelt, birgt aber auch noch über große Verdichtungspotentiale.

Die Siedlung am Hammergraben nahe Sandow besteht aus der gleichnamigen Wohnsiedlung, die sich als städtebaulich geschlossenes Ensemble darstellt, einer amorphen, noch lückenhaft bebauten Siedlung zwischen Hammergraben und Trinitzfließ. Der Hammergraben stellt ein aus stadtoökologischer und funktionaler Sicht wichtiges stadtgebietgliederndes Element dar. Die kleine Heidesiedlung wird weitgehend von den Gewerbeflächen umschlossen und dadurch in entscheidendem Maße geprägt.

## **Stadtteil Willmersdorf**

Willmersdorf befindet sich im Nordosten des Stadtkörpers Cottbus. Für diesen Stadtteil charakteristisch sind seine zwischen Bahnanlagen und Bundesstraße B 168 eingekeilte sowie von der Stadtstruktur losgelöste Lage und geringe Baulandreserven. Der alte Verlauf der B 168 (ehem. B 97) ging direkt durch die Ortslage Willmersdorf. Der heute westlich der B 168 liegende Stadtteil weist die Charakteristika eines Straßendorfes auf. Die Nutzungen des Ortsteils sind von

Mischnutzung und Wohnnutzung geprägt. Nördlich der Ortslage befindet sich eine große Sonderbaufläche, welche sich nur bedingt in die vorhandene Struktur einpasst.

### **Stadtteil Merzdorf**

Der Stadtteil Merzdorf befindet sich unmittelbar am Rande des Tagebaus Cottbus-Nord. Durch das Voranschreiten des Tagebaus sind im Bereich Merzdorf Defizite an der raumwirksamen Grünstruktur zur Ortsbegrenzung erkennbar. Merzdorf ist aus siedlungsstruktureller Sicht ein Rundling, da sich die Straßen an einem zentralen Platz treffen. Die Nutzungsstrukturen sind von Mischnutzung – überwiegend im Bereich des zentralen Platzes und der breitesten Straße – und Wohnnutzung geprägt. In den Randbereichen sind verstärkt Neubauaktivitäten zu erkennen. Durch den westlichen Teil Merzdorfs fließt der Hammergraben, der eine Grünfuge zwischen dem Ort und der Straße sowie dem folgenden Gewerbegebiet bildet. Südöstlich von Merzdorf befindet sich eine derzeit nicht mehr aktive Kiesgrube mit einem dazugehörigen Gewerbestandort.

In südwestlicher Lage befindet sich ein großes, zu Merzdorf gehörendes Gewerbegebiet, welches durch die L 50 vom eigentlichen Ortsteil getrennt wird. Das Gewerbegebiet schließt nördlich an das Gewerbegebiet Dissenchen an. Die Bahntrasse stellt die Trennung beider Gewerbegebiete dar. Das Gewerbegebiet wird in Ost-West-Richtung von einer Hauptsammelstraße – dem Merzdorfer Weg durchschnitten. Im nördlichen Teil befinden sich ein Schrottplatz und ein Großhandel mit dazugehörigen Lagergebäuden; der südliche Teil ist durch ein Industriegebiet geprägt.

### **Stadtteil Dissenchen**

Der Stadtteil Dissenchen ist nach seiner Bebauungsstruktur ein Straßendorf, kann aber kein so prägendes Ortsbild aufweisen wie sein Ortsteil Schlichow (s.u.). Die Bebauung entwickelte sich entlang der Verbindungsstraßen nach Merzdorf, Schlichow und Haasow. Erst in den späteren Jahren kamen neue Straßensysteme hinzu, so dass sich Dissenchen ausweiten konnte. Der Stadtteil ist hauptsächlich von Wohnnutzung geprägt, die in Richtung Süden durch Neubautätigkeiten fortgesetzt wird. In Dissenchen gibt es eine Schule, eine Gaststätte und kleinere Gewerbeflächen. Im Norden befindet sich die Justizvollzugsanstalt, die nicht direkt an der Hauptstraße liegt und somit das Ortsbild nicht beeinflusst. Die nördliche Randlage Dissenchens bis zur ehemaligen Bahntrasse Richtung Frankfurt/Oder ist durch ein Gewerbegebiet geprägt. Auch an der südlichen Randlage entsteht ein Gewerbegebiet, in dem zurzeit nur kleinere Betriebe untergebracht sind.

### *Ortsteil Schlichow*

Der Ortsteil Schlichow befindet sich direkt am Rande des Tagebaus Cottbus-Nord. Das aktive Abbaugeschehen ist an Schlichow bereits vorbeigezogen, somit ist Schlichow nicht mehr direkt von den Einflüssen des Tagebaus betroffen. Geblieben sind dem Ortsteil ein Lärmschutzwall und ein Tagebauaussichtspunkt.

Schlichow ist vom Ursprung her ein Straßendorf. Durch die Tagebaugrenze und die obsolet gewordene Verbindung zu den abgebaggerten Orten Groß Lieskow und Tranitz wurde aus Schlichow ein Sackgassendorf, das am Schutzwall endet. Der Ort ist durch eine dörfliche

Bebauungs- und Nutzungsstruktur geprägt. Nur in den äußersten Randbereichen des Ortes sind kleinere Neubauten entstanden.

### **Gewerbegebiete**

Der Schwerpunkt der Entwicklung der gewerblichen Bauflächen soll sich im Osten der Stadt Cottbus vollziehen, wo sich bereits die traditionellen Gewerbestandorte befinden.

Die Gewerbeflächen im Untersuchungsbereich sind als GE-Gebiete und teilweise GI-Gebiete ausgewiesen. Von den fünf existierenden B-Plänen haben drei Rechtsgültigkeit, zwei befinden sich noch im Verfahren.

1. B-Plan Gebiet „Am Elias Park“ (Satzungsbeschluss)
2. Gewerbegebiet „Altes HKW“ (Auslegungsbeschluss)
3. Gewerbegebiet Dissenchen (Satzungsbeschluss) – Teile dieses Gewerbegebietes sind noch nicht vollständig erschlossen.
4. Gewerbegebiet „An der Reichsbahn“ (Satzungsbeschluss)
5. Gewerbegebiet „Merzdorfer Weg“ (Auslegungsbeschluss)

Weiterhin findet sich südlich der ehemaligen Bahntrasse das Entwicklungsgebiet der Entwicklungsgesellschaft Cottbus (EGC).

Übersicht über Flächen und Auslastung:

|                            |         |                 |
|----------------------------|---------|-----------------|
| GE Merzdorf                | 22,9 ha | 71% Ausgelastet |
| GE Dissenchen Nord         | 15,4 ha | 62% Ausgelastet |
| GE Dissenchen Süd 1. BA.   | 15,0 ha | 45% Ausgelastet |
| GE Am Heizkraftwerk        | 33,4 ha | 30% Ausgelastet |
| GE Merzdorfer Weg          | 16,9 ha | 50% Ausgelastet |
| GE Merzdorfer Bahnhofsstr. | 8,9 ha  | 80% Ausgelastet |
| GE An der Reichsbahn       | 35,9 ha | 30% Ausgelastet |

### **Gemeinde Heinersbrück/Grötsch**

Das Siedlungsgebiet von Grötsch befindet sich am Rande des Tagebaus Jänschwalde und ist erheblich durch die Aktivitäten des Tagebaus belastet (Lärm, Staub), wenngleich der Ortsteil östlich und südlich durch Lärmschutzwälle teilweise vom Bergbau abgeschirmt wird. Ein Tagebauaussichtspunkt lässt einen weiten Blick über das Tagebaugebiet zu.

Das alte Straßendorf Grötsch hat bis auf eine schmale Schneise im Norden seine natürliche Dorfrandausbildung verloren. Ein kleiner Dorfplatz bildet das Gelenk zwischen ursprünglichem Dorf und der Dorferweiterung in östlicher Richtung. Aufgrund der Nähe zum Tagebau enden einige Straßenzüge als Sackgassen. Die Hauptnutzung des Dorfes ist von Mischnutzung geprägt.

Die ursprüngliche Form eines Straßendorfes ist in Heinersbrück bis heute beibehalten. Deutlich erkennbar ist eine definierte Ortskante, die aufgrund der inhomogenen Baustruktur gelegentlich unbefriedigend wirkt. Durch Heinersbrück fließt die Malxe, ein kleiner Fluss, der im Ortsinnern zur Belebung der Struktur beiträgt. Das Dorf gliedert sich in einen südlich gelegenen

historischen Ortskern und in einen Ortserweiterungsbereich entlang der Ausfallstraßen und –wege im Nordosten. Beide Teile sind durch Mischnutzungen in ein- bis zweigeschossigen Gebäuden bestimmt. In Heinersbrück gibt es eine Schule, eine Feuerwehr sowie zwei Gaststätten und eine Pension. Die vorhandenen baulichen Anlagen schaffen es nicht, eine harmonische Verbindung zwischen den lange Zeit getrennten Teilbereichen herzustellen.

Aus siedlungsstruktureller Sicht wird eine kleine Fläche zur Ortserweiterung vorgeschlagen, die gleichzeitig den nördlichen Ortseingang und die Dorfrandausbildung verbessern soll. Auf der "Insel" ist ein Erlebnisbereich für das sorbische Brauchtum geplant. Durch das planmäßige Vorbeifahren des Tagebaus in den nächsten Jahren wird die Gemeinde von den Wirkungen des Tagebaus direkt betroffen sein.

## **Gemeinde Teichland**

### *Ortsteil Maust*

Umgeben von Landwirtschaftsflächen, die bis zur B 168 (Westen) und der Bahnstrecke Cottbus-Guben (Süden) reichen, wird das ursprüngliche Angerdorf Maust im Norden und Osten durch große Wasserflächen (Peitzer Fischteiche) im Übergang mit Landwirtschaftsflächen eingeschlossen. Es hat sich ursprünglich um einen ehemaligen Gutshof entwickelt, dessen Baustruktur nicht mehr erkennbar ist. Das vorhandene Straßensystem weist aber noch auf diesen markanten Punkt hin. Beschränkungen für die Dorfrandausbildung resultieren aus der neuen Bahntrasse, der parallel verlaufenden Landstraße sowie dem Neulauf des Hammergrabens. Der Übergang zur Landschaft ist gestört. Durch intensive Siedlungserweiterungen hat sich die Gemeinde Maust städtebaulich von ihrer dörflichen Mischstruktur zunehmend zu einem Wohnstandort entwickelt. Im südlichen Teil gibt es kompakte Siedlungserweiterungen (z.B. Finewood-Siedlung) aus älterer und jüngerer Zeit, die sich nicht den gewachsenen Dorfstrukturen anpassen. Dieser Teilbereich weist eine hohe Dichte und einen ortsuntypischen Grundstückszuschnitt auf.

Mit der Maustmühle am Neuendorfer Teich ist der Ort schon heute Ausflugsziel, wobei Maßnahmen zur Belebung des Standortes wünschenswert wären. Im Umfeld der Maustmühle ist ein kleiner bebauter Ortsteil entstanden, der sanierungsbedürftig ist.

### *Ortsteil Neuendorf*

Das aufgrund seiner verschiedensten Erweiterungsrichtungen als breites Gassendorf bezeichnete Neuendorf wird heute zur Kategorie Straßendorf gezählt. Der Ort ist durch Mischstruktur und einen überwiegenden Teil an Wohnnutzung in bis zu zweigeschossigen Gebäuden geprägt. Innerhalb des Ortes gibt es kleinere Gewerbeflächen, im nordöstlichen Teil der Ortslage befindet sich das Umspannwerk. Seit 1990 hat sich der Ort, ausgehend von einzelnen vorhandenen Hofstellen, im Norden der historischen Ortslage entwickelt. Entlang bestehender Straßen vollzog sich eine Ortserweiterung als flächige Bebauung mit dazugehörigem Straßensystem. Ein Neubaugebiet entsteht derzeit nordwestlich der alten Ortslage. Innerhalb der Gemarkung Neuendorf befindet sich auf rd. 50 ha Fläche der Kraftwerksstandort Jänschwalde.

### *Ortsteil Bärenbrück*

Der ursprünglich als Weilersiedlung entstandene Ort Bärenbrück ist durch seine unmittelbare Nähe zu den Teichen im Osten sowie der touristisch interessanten Bärenbrücker Höhe im Westen geprägt und wird z.Zt. forstwirtschaftlich genutzt. Aufgrund der entstandenen Siedlungsausweitungen stellt sich Bärenbrück heute als intaktes Haufendorf dar. Die Nutzung des Ortes ist überwiegend von Wohn- und Mischnutzung in zweigeschossigen Häusern, teilweise mit Dachausbau, geprägt.

## **Gemeinde Neuhausen/Spree**

### *Ortsteil Haasow*

Etwa in der Mitte der Liegenschaft Haasow liegt die im Zusammenhang bebaute Ortslage Haasow. Der strukturell als Straßendorf zu bezeichnende Ort ist hauptsächlich von dörflicher Mischnutzung geprägt. Vom künftigen Cottbuser See liegt der Ort rd. 1,7 km entfernt. Eine Barriere zwischen dem Ort und dem See stellt die Bahntrasse Cottbus-Forst dar. Infolge der Änderungen der ursprünglichen Bergbauplanung haben sich für die Gemeinde neue Entwicklungsperspektiven eröffnet. Das Leitbild zur Präzisierung des Dorfentwicklungsplanes sieht eine Revitalisierung des Ort in seiner Wohnfunktion vor. Vereinzelte Neubautätigkeiten entlang der bestehenden Straßenzüge sind bereits erkennbar. Die Gemeinde beabsichtigt, drei kleine Baugebiete im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu entwickeln. Weitere Maßnahmeschwerpunkte sind die Entwicklung der westlichen Ortslage, die Freiraumgestaltung, der Erhalt des Ortsbildes und der Infrastrukturausbau.

### *Ortsteil Kathlow*

Südlich der B 122 befindet sich der Ortsteil Kathlow. Es handelt sich um ein Angerdorf, welches seine ursprüngliche Bebauung erhalten konnte. Im Zentrum des Ortes befindet sich eine Kirche, um welche die Bebauung am stärksten verdichtet ist. Es handelt sich dabei überwiegend um eine dörfliche Mischnutzung mit meist großen Hofanlagen. Zu den Ortsrändern hin kommt es entlang der Straßen vereinzelt zu Neubautätigkeiten. Nördlich der Ortslage befinden sich der Kathlower Teich ("Großteich") und die Kathlower Mühle.

## **Gemeinde Wiesengrund**

### *Ortsteil Gosda*

Der nördlich der Bahntrasse Cottbus-Forst liegende Ortsteil Gosda hat die Charakteristika eines Straßendorfes, welches aus zwei Ortsteilen besteht. Gosda ist verkehrstechnisch ungünstig gelegen. Aufgrund der Nähe zum Tagebau enden einige Straßenzüge als Sackgassen oder gehen nur als fußläufige Wegeverbindungen weiter. Im Zentrum des Ortes befindet sich eine kleinere Aufweitung, um die sich die ursprüngliche Bebauung entwickelt hat. Diese ist geprägt von zweigeschossiger dörflicher Mischnutzung. An den Ortsrändern sind vereinzelt Neubauaktivitäten erkennbar.

Westlich von Gosda befindet sich im Umfeld des Bahnhofs Klinge an der Strecke Cottbus-Forst der Siedlungsteil Klinge, bestehend aus einer kleinen Ansammlung eingeschossiger Bauten.

### **Tagesanlagen für die Tagebaue Jänschwalde / Cottbus-Nord**

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.

Direkt gelegen an der Bundesstraße B 97, der sogenannten Oder-Lausitz-Trasse, wird das Gewerbegebiet aufgrund seiner sehr guten Erreichbarkeit sowie der exponierten Lage zu Wohnstandorten in Zukunft deutlich an Bedeutung gewinnen.

Die B 97 erhält mit ihrer Anbindung an die Ortsumgehung Cottbus und durch ihre zügige Führung bis zum Grenzübergang nach Polen/Guben eine wesentlich größere Bedeutung für den weiträumigen Verkehr.

### **Windkraftpark**

Windkraftanlagen gelten als umweltfreundliche Form der Energieerzeugung, da im Gegensatz zu konventionellen Kraftwerken weder Kohlendioxid, Schwefel oder Kohlenwasserstoffe noch radioaktive Abfälle emittiert werden.

Der positive Energieeffekt führte bundesweit in der Vergangenheit durch eine planerisch ungeordnete Aufstellung dieser Anlagen zu negativen Auswirkungen, was in erster Linie die Lärmbelästigung sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Lebensraumes empfindlicher Vogelarten betrifft.

Da es bisher auf dem Cottbuser Stadtgebiet keine Windkraftanlagen gibt, einer zukünftigen ungeordneten Errichtung von im Außenbereich privilegierten Windkraftanlagen in der freien Landschaft jedoch begegnet werden sollte, wurde für das Stadtgebiet von Cottbus ein „Gutachten zur Ermittlung von Vorranggebieten für Windenergieanlagen“ erstellt.

Auf der Grundlage der Erfassung einer mittleren Jahreswindgeschwindigkeit von mind. 3,5 m/s in 10 m Höhe über Grund und der Bewertung der betreffenden Standorte auf ihre Standorteignung (z.B. Baugrund, Erschließung, Verfügbarkeit, Abstandsforderung, etc.) und ihre möglichen Auswirkungen auf Mensch, Fauna, Boden, Biotope sowie Landschaftsbild wurden Konzentrationsflächen zwischen den Tagebaufeldern Jänschwalde und Cottbus-Nord ermittelt worden.

Derzeit werden östlich der Tagesanlagen vorwiegend auf den Kippenbereichen des Tagebaus Cottbus-Nord über 30 Windkraftanlagen mit einer Betriebsgenehmigung bis 2030 aufgestellt.

## **2.2 Naturräumliche Gegebenheiten**

### **Einordnung**

Das Entwicklungsgebiet liegt im Bereich des „Cottbuser Schwemmsandfächers“, einer Untereinheit der naturräumlichen Haupteinheit „Spreewald“. Der Landschaftsraum wurde weitgehend durch die geomorphologischen Prozesse der Saale- und Weichselvereisung geprägt und erstreckt sich von den denudierten saaleglazialen Hochflächen im Hinterland des Niederlausitzer Grenzwalls im Süden bis zum Baruther Urstromtal im Norden.



## Natur und Landschaft

Von Natur aus ist die Niederlausitz ein Eichen-Mischwaldgebiet mit großem Kiefernwaldanteil und ausgedehnten, mit Erlenwald bestockten Niederungen, die von Stieleichen-Hainbuchenwäldern umsäumt werden. In den Niederungen der Flußtäler sind Moore mit Erlenbrüchen, Schilfröhrichten und Großseggenriedern charakteristisch für die potentielle Vegetation.

Die heutigen Lebensräume im Bereich des Tagebaus Cottbus-Nord lassen sich wie folgt untergliedern:

- Peitzer Niederung: Mit 935 ha Wasserfläche ist die Peitzer Wiesen- und Teichlandschaft die größte zusammenhängende Teichlandschaft Europas. Zu finden ist hier, nur wenige Kilometer von den Braunkohletagebaugebieten entfernt, ein reichhaltiger und z. T. einmaliger Vogelbestand.
- Cottbuser Schwemmsandfächer: Der Cottbuser Schwemmsandfächer ist heute durch großflächige Kiefernmonokulturen und Ackerflächen geprägt.
- derzeit offener Braunkohletagebau: Das bereits devastierte Abbaugbiet besteht aus einem künstlich entwässerten Abgrabungsloch und aufgeschütteten Kippflächen, die z.T. aufgeforstet wurden.
- Cottbuser Sandplatte östlich von Branitz: Prägend sind hier intensive Ackerwirtschaft und größere Kiefernwaldflächen.

## Stadtstrukturell gliedernde Freiraumelemente

Die ursprüngliche Landschaft verfügt über kein ausgeprägtes Relief. Die Stadt liegt in ebener Landschaft ohne nennenswerte Bodenbewegungen. Die Stadtstruktur wird einerseits durch den überwiegend kompakt bebauten (nur 21 % der Gesamtfläche von Cottbus sind Siedlungsfläche) Siedlungskörper und andererseits durch naturräumliche Elemente geprägt, die den Siedlungskörper gliedern:

- die Spree, die das Stadtgebiet von Süden nach Norden durchfließt und mit dem begleitenden Grün das tragende Gerüst des Grünsystems darstellt
- die großen offenen Freiräume im Norden und Südosten, die aufgrund schlechten Baugrundes bzw. oberflächennaher Grundwasserstände historisch nicht bebaut werden konnten, sowie
- die gesetzlich mit Nutzungsbeschränkungen belegten Areale (z.B. Kohlebergbau im Osten und Autobahn im Süden).

## Natur- und Landschaftsschutzgebiete

Das Bearbeitungsgebiet des Masterplanes wird von folgenden Schutzgebieten direkt bzw. indirekt beeinflusst/tangiert:

### *Peitzer Teiche mit Teichgebiet Bärenbrück und Laßzinswiesen (FFH/SPA/NSG)*

Dieses Gebiet dient v.a. als Brut- und Nahrungsgebiet bestandsbedrohter und seltener Wasservogelarten und Limikolen. Schutzzweck ist die Erhaltung der Brut- und Rastgebiete bestandsgefährdeter und seltener Wasservogelrassen, der Erhalt der Vogelarten auf

Feuchtwiesen sowie der Vegetation.

#### *NSG/FFH Biotopverbund Spreeaue Cottbus*

Das einen ca. 30 km langen Abschnitt entlang der Spree umfassende Gebiet dient der überregionalen Biotopvernetzung zwischen dem Biosphärenreservat "Spreewald" und dem NSG "Talsperre Spremberg". Das Gebiet ist Standort seltener bestandsgefährdeter Pflanzengesellschaften v.a. in den Bereichen der nassfeuchten Wiesen und in Flusspartien und bietet Lebensraum für einige seltene, gefährdete Tierarten (Fischotter, Sing- und Großvögel, Insekten, Amphibien und Reptilien). Erhalten werden sollen durch die Schutzgebietsfestsetzung der Biotopcharakter, die Nutzung und die Freiräume (Schutz vor Überbauung).

#### *FFH Lakomaer Teiche*

Die Lakomaer Teichlandschaft nördlich von Cottbus ist eine der wertvollsten Landschaften der Region. Auf einer Fläche von ca. 300 ha befindet sich ein überdurchschnittlich vielfältiges Mosaik verschiedener Lebensräume. Mehr als 170 bedrohte Tier- und Pflanzenarten sind hier heimisch, u.a. die Rotbauchunke, der Eremiten-Käfer, der Fischotter, Laubfrosch sowie der Wiedehopf, die Rohr- und die Zwergdommel.

Die Lakomaer Teichlandschaft soll durch den Tagebau-Nord in den nächsten Jahren in Anspruch genommen werden. Hierfür läuft gegenwärtig ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren, in dessen Zusammenhang eine Umwelt- und FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wird. Dieses mit Konzentrationswirkung versehene Zulassungsverfahren ist für die Weiterführung des Tagebaus unerlässlich.

#### *LSG Peitzer Teichlandschaft mit Hammergraben*

Eine durch zahlreiche Teiche geprägte Niederungslandschaft im Baruther Urstromtal; umgeben von Waldflächen, Feucht- und Frischwiesen, Hochstaudenfluren und Ackerbauflächen bzw. von aufgelassenem Grünland beinhaltet das NSG Peitzer Teiche mit dem Teichgebiet Bärenbrück und den Lasszinswiesen sowie das FFH Lakomaer Teiche.

#### *LSG Branitzer Parklandschaft*

Einziger, vollständig erhaltener Landschaftspark des weltbekannten Parkschöpfers Pückler; umgeben von gehölzreicher Auenlandschaft der Spree. Das Gebiet dient der Naherholung und als Ausflugsziel.

#### *LSG Spreeaue Cottbus Nord*

#### *LSG Spreeaue südlich Cottbus*

Enthält buschreiche Feuchtwiesen und bewaldete Randhöhen sowie Wochenendhausbereiche. Das Gebiet beinhaltet das NSG Biotopverbund Spreeaue.

Auf regionaler Ebene gibt es übergeordnete ökologische Verbundsysteme, die die wichtigsten Feuchtgebiete miteinander vernetzen.

Bedeutsam in diesem Zusammenhang ist das *Verbundsystem Spreeaue* mit NSG "Biotopverbund Spreeaue",

LSG "Spreeaue nördlich Cottbus"  
LSG "Branitzer Parklandschaft"  
LSG "Spreeaue südlich Cottbus"

sowie das *Verbundsystem Peitzer Teiche – Laßzinswiesen* mit den Bestandteilen  
NSG "Biotopverbund Spreeaue" (FFH-Gebiet) und  
NSG "Peitzer Teiche mit Teichgebiet Bärenbrück und Laßzinswiesen" (SPA-Gebiet).

### **Topographische Besonderheiten**

Aus dem Abraum der Tagebaue Jänschwalde und Cottbus-Nord entstand 1974–82 zwischen den Orten Neuendorf und Bärenbrück die Bärenbrücker Höhe, die sich mit 99,3 m ü. NN ca. 33 m über die Umgebung erhebt. Sie hat sich seitdem zu einem ökologisch wertvollen Landschaftsteil mit hoher Biotop- und Artenvielfalt sowie stabilen Pflanzengesellschaften entwickelt und ist als Aussichtspunkt auf die aktive Tagebautätigkeit und als Erholungsgebiet bei Einheimischen wie Besuchern beliebt.

Weiterhin ist in diesem Zusammenhang die Schlichower Höhe zu erwähnen, die sich mit 86,2 m ü. NN und sich ca. 16 m über die Umgebung erhebt. Dieser wurde 2002/2003 zu einen attraktiven „Aussichtsborg“ umgestaltet und bildet somit einen wichtigen Bestandteil eines geplanten „Höhenzuges“ entlang der zukünftigen Uferlinie des Cottbuser Ostsees.

## **2.3 Übergeordnete Planungen**

### *Raumordnung und Landesplanung*

Nach der Landesentwicklungsplanung (LEP I) ist die Stadt Cottbus das Oberzentrum (OZ) für die Region Lausitz-Spreewald. Im raumordnerischen Leitbild der dezentralen Konzentration kommt dem OZ Cottbus als Regionalem Entwicklungszentrum (REZ) besondere Bedeutung zu, da es aufgrund seiner Lage, Größe und Ausstattung ein Hauptträger der angestrebten polyzentrischen Landesentwicklung ist und Entwicklungspriorität im Land Brandenburg besitzt.

### *Flächennutzungsplan / Landschaftsplan von Cottbus*

U.a. aufgrund der Eingemeindungen 1993 wurde eine Neubearbeitung des FNP der Stadt Cottbus erforderlich. Am 27.4.1994 wurde der entsprechende Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung gefasst. Die öffentliche Auslegung hat 1998 stattgefunden und er liegt nun heute in seiner Endfassung vor. Als Zeithorizont des Cottbuser Flächennutzungsplanes ist das Jahr 2010 angesetzt. Die Bedarfe – als Grundlage für die Bauflächenausweisungen – wurden bis zu diesem Jahr ermittelt.

Gleichzeitig mit dem Aufstellungsbeschluss zur Neubearbeitung des FNP wurde ein Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Cottbus beauftragt und 1996 vorgelegt. Das STEK stellt ein strategisches Planungsinstrument der Stadtentwicklung dar. Das darin enthaltene räumliche Leitbild der Stadtentwicklung bildet die Grundlage der FNP-Planung.

Der FNP wie auch der parallel dazu erarbeitete Landschaftsplan geben noch keine für das Jahr 2017 bis 2030 relevanten zentralen Vorgaben zur Braunkohle(sanierungs-)planung wider.

Abweichungen ergeben durch die unterschiedliche Geltungsdauer beider Planungen. Der FNP und Landschaftsplan sind für eine Dauer von 10 – 15 Jahre konzipiert und stellen als nördliche Grenze des Abbaugebietes die "Obergrenze Abgrabung 06/2010" dar. Nördlich dieser Grenze stellt der FNP die Lakomaer Teiche als Landwirtschafts- und Waldflächen dar. Der FNP verweist dabei auf einen Ergänzungsbeschluss zum Braunkohleplan von 1994, wonach die Möglichkeit besteht, dass unter bestimmten Voraussetzungen die ökologisch wertvollen Gebiete Hammergraben-Altlauf und Lakomaer Teiche erhalten bleiben können.

## **2.4 Planungen und Verfahren zum Cottbuser Ostsee**

### ***IBA Fürst-Pückler-Land***

In der Region Lausitz findet in den Jahren von 2000 bis 2010 eine Internationale Bauausstellung statt. Im Mittelpunkt ihres Wirkens steht das Thema "Landschaft".

In der Lausitz werden im Rahmen der Braunkohlegewinnung und -sanierung Millionen Kubikmeter Erde bewegt. Wo sich einst das Energiezentrum der DDR befand, treffen Sie heute auf eine Landschaft, in der Berge versetzt und neue Seen geschaffen werden. Teil dieses Wandlungsprozesses sind Industriebauten, Bergbaugeräte, Werksiedlungen und großflächige Industrieareale, für die neue Bestimmungen zu finden sind.

Die IBA als "Werkstatt für neue Landschaften" verknüpft gestalterische und technische Innovationen, konfrontiert Wissenschaft und Kunst mit dieser Aufgabe, lenkt die internationale Aufmerksamkeit auf die Region – und schafft damit regionale Wirtschaftskreisläufe und neue Arbeitsplätze.

### ***IBA-Workshop Werkstatt für neue Landschaften***

Seit zwei Jahren arbeitet die IBA an Visionen, Konzepten und Landschaftsbildern für die Region. Zeitgleich entwickelte sie Projekte, die in acht „Landschaftsinseln“ und eine „Europainsel“ eingebettet sind. Querschnittsthemen, wie das Thema „Netze, Verbindungen und Landmarken“ sichern eine räumliche Vernetzung dieser „Inseln“.

Ein wichtiger Schritt zur Ausarbeitung von Inhalt und Form der Landschaftsinseln war der Internationale Workshop „Werkstatt für neue Landschaften“ vom 03. bis 21. September 2001, in welchem 100 Studentinnen und Studenten in 10 Arbeitsgruppen, angeleitet von 25 Coaches, arbeiteten. Die Mitwirkenden kamen aus 16 Ländern, darunter Spanien, Niederlande, USA, Norwegen, Polen, Jugoslawien und die Slowakei – aber auch aus Brandenburg und Berlin. Ausgehend von den faszinierenden Strukturen der Tagebaulandschaften stellte sich die Frage, welche Prämissen die Neuschöpfung von Landschaft als schöpferischer Prozess verlangt. Für eine Arbeitsgruppe bildete die gewachsene Landschaft den Rahmen, das feste Ufer als Ausgangsbasis für Aktivitäten und Aneignung der neuen Landschaft. Wie Falten graben sich die Spuren der Nutzung in die Landschaft ein, generieren Formen und sind Indikator für die Rückeroberung einer „closed area“.

Als Basis für die Steuerung eines solchen Prozesses wurde von einem anderen Team das Modell einer „Land foundation“ entwickelt. Dieses Stiftungsmodell soll es ermöglichen, die Flächen dem

Regelkreislauf der Verwertung zu entziehen und damit Schutz und Entwicklung zu steuern – vor dem Hintergrund des Verwertungsauftrages der Bergbauunternehmen eine hochaktuelle Frage. So ist zum Beispiel die Idee einer Offenlandschaft im Bereich Lauchhammer in hohem Maße von der Gestaltung der Flächen und dem zukünftigen Flächeneigentümer abhängig. Mit neuen Bewirtschaftungsformen könnten in enger Zusammenarbeit zwischen Naturschutz, Forst- und Landwirtschaft regionale Wirtschaftskreisläufe initiiert und einzigartige Kulturlandschaften geschaffen werden.

Der wirtschaftliche Aspekt spielte bei vielen Konzepten eine zentrale Rolle: Landschaft muss sich rechnen. Auch in der grenzübergreifenden Gesundheitsregion, welche die alte Badetradition Muskau wieder aufgreift, kann der neue Tagebausee ein Reservoir für nachwachsende Rohstoffe sein. Auf dieser Basis des Wachstums und Erntens kann in Form der „Energiegärten“ an die Tradition der Energieregion angeknüpft und neue Impulse entwickelt werden.

### ***Workshop Insel 7 – Cottbus Seestadt-Stadtsee***

Die Landschaftsinsel „Seestadt Stadtsee“ umfasst die Stadt Cottbus und die Fläche des Tagebaus Cottbus-Nord, der in den Jahren 2020 bis 2030 zu einem großen Binnensee werden soll. Der Tagebau Cottbus-Nord und somit auch der künftige See befinden sich zum größten Teil auf städtischem Gebiet. Mit dem allmählichen Transformationsprozess des Tagebaus Cottbus-Nord bietet sich die Chance, die Stadt Cottbus bezüglich ihrer Lage in der Region und ihres unmittelbaren räumlichen Umfeldes neu zu definieren. In Anlehnung an die Ergebnisse des internationalen Ideenwettbewerbs zum stadträumlichen und landschaftsarchitektonischen Leitbild „Cottbus Ostsee“ sollte der IBA-Workshop „Seestadt-Stadtsee“ das Wegenetz zwischen der Stadt Cottbus und dem zukünftigen See untersuchen und besondere Formen der Verbindungen herausarbeiten. Das Workshopteam konzentrierte sich auf die heutige stadträumliche Situation zwischen der Stadt Cottbus, den Ortsteilen Schliechow, Lakoma, Merzdorf und dem Tagebau sowie auf die Suche nach alternativen Verbindungsmöglichkeiten zum Tagebau/See.

Um Stadt und Tagebau miteinander zu verbinden, suchten die Workshopteilnehmer nach bestehenden Wegeverbindungen und entwickelten schließlich ein Nachnutzungskonzept des ab 2004 stillgelegten Teilabschnittes der Bahntrasse nach Guben. So genannte Aktionskorridore könnten Möglichkeiten für Aktivitäten (Freizeitangebote am ehemaligen Bahngleis), zu alternativer Fortbewegung (Draisinenfahrten) und zu Informationen (Natur- und Landschaftsgeschichte) bieten.

Die geplante Ortsumgehung sollte als attraktive Uferstraße angelegt werden. Damit legt das Team hohe Gestaltungsmaßstäbe an und betont, dass die bisher berücksichtigten straßenplanerischen Gesichtspunkte alleine unzureichend seien.

„Außerdem muss das Thema „Lakoma“ und „Lakomaer Teiche“ in den Vordergrund des planerischen Interesses gerückt werden“, so Annette Schwarz, Juniorcoach des Team 7, „Die zu erhaltenden Ortsteile und umliegenden Landschaften von Schliechow, Dissenchen, Merzdorf und Lakoma bilden mit der Stadt Cottbus ein stadt- und landschaftsräumliches Netzwerk, das die Basis der notwendigen Planungsschritte am Westufer des zukünftigen Sees darstellt.“

### ***Studie Gubener Bahntrasse***

Die Studie sollte die Grundlagen für die Entwicklung der Achse „Gubener Bahntrasse“ in Abhängigkeit von den angrenzenden Flächen bilden, wobei die Bereinigung von Wissensdefiziten und das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten ihre Zielsetzung war. Die Bearbeitung wurde von der IBA in Auftrag gegeben und erfolgte von September 2002 bis April 2003. Die Voraussetzungen waren dabei durch die Planungen der vorangegangenen Jahre gegeben, allerdings waren viele der Rahmenbedingungen im Zuge weiterer Entwicklungen, insbesondere des Tagebaus Cottbus-Nord, verändert.

Beim Betrachtungsraum handelt es sich um ein Gebiet, welches am östlichen Rand von Cottbus liegt und ca. 100 ha umfasst. Der aus mehreren Siedlungsbereichen zusammengesetzte Bereich entlang der heutigen Bahntrasse könnte die zukünftige „Adresse“ der Stadt Cottbus am Cottbuser Ostsee bilden, der östlich von Cottbus als Folge des Braunkohletagebaus ab dem Jahre 2017 entstehen wird. Der Charakter des Planungsgebietes wird zum einen durch die großen Gewerbe- und Industriegebiete im Osten von Cottbus und zum anderen durch noch weitgehend erhaltene dörfliche Eigenschaften der Ortslagen Merzdorf und Dissenchen sowie weiter südlich der Ortslage Schlichow geprägt.

### ***Studie „Parkway“***

Die Entstehung bzw. der Entwurf eines Parkway war eine der wesentlichen Aussagen des Wettbewerbes Cottbus-Ostsee (s.u.). Hierbei ging es um eine imageträchtige Verbindung von Cottbus mit dem See entlang der ehemaligen Gubener Bahntrasse. An diesem sehr starken Element sollte unbedingt festgehalten werden. Vorschläge zur Ausgestaltung des Parkway sind im Wettbewerb sowie im Seestadt Workshop bereits formuliert worden. Es bedarf der klärenden Abstimmung sowie der Kontrolle der Zielsetzungen und der Sinnfälligkeit des Parkways, insbesondere bei der veränderten Situation des Stadteingangs am Knotenpunkt See.

### ***Stadteingang Cottbus am Knoten 1.1 (B 168n)***

Der Knotenpunkt wird ein wichtiger neuer Stadteingang Cottbus werden. Dieser sollte baulich gefasst werden und kann den Konflikt zwischen Technik und Natur thematisieren. Das Verkehrsbauwerk, das künstliche Wasserbecken der Kiesgrube, die künstliche Uferkante sind Themen, die dieses Spannungsfeld aufspannen. Eine Bebauung kann als Landmark den Ort betonen, es lassen sich Spuren der alten Verbindung nach Neuendorf legen (z.B. Schienen, die einfach ins Wasser führen...). Das Wasserbecken sollte so angelegt werden, dass eine Bedienung durch Ausflugsschiffe möglich ist, das hat auch Konsequenzen für die B 168 (ehem. B 97) neu, deren Brückenbauwerk über einen Zulauf vom See muss mindestens die Höhe haben, dass darunter kleine Schiffe passieren können.

## **2.5 Rahmenpläne und weitere Planungen in Cottbus**

Folgende Planungen für einzelne Teilgebiete wurden im Rahmen der Zukunftswerkstatt betrachtet und bewertet:

– Stadtumbaukonzept (Stand Fortschreibung E 2005)

- Vorstudie zur Stadterweiterung Cottbus-West (Flugplatz), Stand 2/1998
- Städtebauliche Rahmenplanung für das Gelände zwischen Bahnhof und BTU für das brachfallende nördliche Bahngelände und das ehemalige Stadtgleis
- Städtebauliches Um- und Rückbaukonzept Sachsendorf/Madlow, Stand 4/2000

## **3.0 Masterplan Cottbuser Ostsee**

### **3.1. Landschaftspark Cottbuser Ostsee**

Viele Regionen und Städte in Europa konnten neue Potenziale mobilisieren, indem sie stadtnahen, direkten Zugang zu Seen, Flüssen oder Küstenstreifen geöffnet haben. Aber nirgendwo sonst war diese Strategie so gut planbar, so gut einzupassen in eine regionale Entwicklungsstrategie. Der Aufenthalt am Wasser ist für alle Menschen etwas Besonderes – zur Erholung, zum Wohnen, zum Arbeiten und auch als Tourist. Die große Herausforderung ist die Schaffung eines Entwicklungsraumes, der diese Lebensformen möglich macht.

Der neue Cottbuser Ostsee wird zum Leitprojekt der Region in den kommenden 25 Jahren. Das Bild kehrt sich um. Aus dem ehemaligen Hinterhof der Anliegergemeinden und damit Distanzraum zueinander wird ein Entwicklungsraum mit Schwerpunktcharakter, der zugleich wesentlichstes Verbindungselement der Region ist. Lang gezogene Wasserfronten entstehen, die gemeinsam Leben gefüllt werden müssen.

Im Rahmen der Masterplanung zum Cottbuser Ostsee war die Entwicklung eines Landschaftsparks zur künftigen Einordnung des zukünftigen Sees einer der wichtigsten Planungsbausteine.

Dabei wurde in vier Teilräumen unterschieden:

- dem Südufer (Ost–Westgrünzug) oder auch dem Cottbuser Strand
- dem Westufer der für das „künstliche“ des Cottbuser Ostsee stehen soll,
- das Nordufer mit seinen touristischen Anziehungspunkten
- und das der Natur weitestgehend vorbehaltende Ostufer.

### **3.2 Südufer des Cottbuser Ostsees / Landschaftsband Cottbuser–Strand**

Cottbus–Strand ist ein eindeutiger, originärer Ort, der hinsichtlich der Zusammensetzung, Mischung und Anordnung der geplanten Nutzungen neue Wege geht.

Es ist ein verbindendes Landschaftsband, eine artifizielle Binnendünenlandschaft, die vom Klinger See (Tranitzer Höhen) bis Merzdorf (Merzdorfer Höhe) durchgängig entwickelt werden soll, um eine tragfähige Klammer zwischen den sehr unterschiedlichen Nutzungsansprüchen in diesem wichtigen Planungsbereich zu schaffen. Dieser in seinem Charakter durchgängige Ost–Westgrünzug verbindet die beiden Nord–Südgrünzüge und bildet das Rückgrat in einer zusammenhängenden Struktur. Er erstreckt sich über eine Länge von 6 km entlang des Cottbuser Ostsees von Merzdorf bis zum Klinger See.

Als Planungsfigur gibt es den Cottbuser Strand seit dem Wettbewerbsverfahren. Trotz der eingängigen Figur als das zentrale Verbundelement ist er in der Zukunftswerkstatt in Richtung Realisierbarkeit weiterentwickelt worden. Das städtische Geflecht im Umfeld des Binnendünengürtels ist charakterisiert durch eine Vielzahl selbstständiger Teilräume: Wohnsiedlungen, Industrie und Gewerbegebiete, Parks und Waldflächen. Diese Flächen sind



untereinander wenig vernetzt, werden durch zahlreiche alte Infrastrukturtrassen und insbesondere durch die Ortsumgehung sogar noch weiter zerstückelt. Trotz oder gerade wegen dieser Charakteristik bietet der Cottbuser-Strand aber auch erhebliche Potenziale für den Aufbau des Grünzuges als Kern des „Landschaftsparks Cottbuser Ostsees“. Dieser kann für den gesamten Ostsee das Grundgerüst bilden und innerhalb der Region Orientierung und Identität vermitteln. Die neue Bundesstraße (Ortsumgehung Cottbus) wird in das Landschaftskonzept integriert, um ihre abriegelnde Wirkung weitgehend zu reduzieren.

Cottbus-Strand führt die zukunftsfähigen Nutzungen des Freizeit- und Dienstleistungssektors über ein starkes Landschaftsbild zusammen.

Durch die Art der Landschaftsgestaltung wird ein Alleinstellungsmerkmal für den Cottbuser Uferbereich geschaffen, welches einen hohen Wiedererkennungswert hat und damit zum Mehrwert in Form eines positiven weichen Standortfaktors wird. Die Entstehung und der dauerhafte Erhalt der Dünen-Landschaft basiert hierbei auf dem Gleichgewicht zwischen natürlichem und künstlichen

Erhalt bzw. Entwicklung von Binnendünen. Die Basismodellierung der Landschaft erfolgt mit lokal verfügbarem Bodenmaterial (Reststoffe Grube, vorhandener Boden). Die Toplage besteht überwiegend aus grasbewachsenden Hügeln, in die vereinzelt Sandflächen in einer Mächtigkeit von 1 bis 3 m eingebettet werden. Die Hangsicherung erfolgt durch Bepflanzung, die auch in einzelne Waldflächen übergehen kann.

### **Teilräume des Cottbuser Strandes**

Der Verdichtungsbereich entlang des Cottbuser Ufers und der Stadtkörper von Cottbus bilden zwei Pole, die ein Spannungsfeld zueinander aufbauen sollen. Dabei erlauben drei attraktive Verbindungen die Verknüpfung der beiden Pole. Entlang der ehemaligen Gleisanlagen verbindet der „Parkway“ die Stadt Cottbus mit dem Cottbuser Hafenzentrum. Weiter süd-westlich wird ein „Landschaftspfad“ zwischen Branitzer Park und dem „Dünen-Park“ eine Verknüpfung herstellen. Eine Landschaftsausprägung des Westufers bis hin zum Spreeverlauf bildet eine weitere wichtige Verbindungsachse.

Entlang des Landschaftsbandes Cottbuser-Strand entsteht somit eine Kette von Kristallisationskernen, die die Ausgangspunkte der Aneignung des Planungsraumes bilden (von Ost nach West).

### **Merzdorfer Höhe / Lärmschutzwall Merzdorf**

Die Merzdorfer Höhe (90,00 m ü HN) bildet den landschaftsarchitektonischen Ausgangspunkt des Ost-Westgrünzuges und besteht aus einem Ensemble von Höhen, die sich bogenförmig um das Hafenbecken von Merzdorf gruppieren. Die Merzdorfer Höhe, die topografisch gesehen das Gegenüber zur Saspower Höhe bilden soll, ist der funktionale Grundstein für die Seebühne Cottbus.

Eingebettet in den Hügeln soll sich eine Seebühne etablieren. In sinnvoller Symbiose von Landschaftsgestaltung mit Kultur bietet die Merzdorfer Höhe gleichzeitig den notwendigen Lärmschutz zur Ortsumgehungsstraße (B 168n). Die Hügelkette sollte mit einem topografischen Verlauf von ca. 76,5 bis 79,5 m ü HN ausgeformt werden. Dabei wird darauf zu achten sein,

dass ein Sichtfeld der geplanten Ortsumgehung freigehalten bzw. freigestellt wird. 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.

### **Binnendünen süd-westlich des Parkway / Cottbuser Binnenhafen / Kalkberge / Cottbus Strand**

Dieses Gebiet im Süden von Merzdorf süd-östlich des Parkways ist durch den Gegensatz verschiedener Vegetationsformen gekennzeichnet. Am Siedlungsrand sind artenreiche Brach- bzw.

Ruderalflächen mit einzelnen Gehölzen vorhanden. Das kleine Waldgebiet im Süden der Ortslage bleibt in Teilen erhalten und soll zukünftig Parkplätze für die angrenzende Hafennutzungen aufnehmen. Der ausgebildete Waldrand geht in den Parkway über. Am westlichen Rand verläuft das in der Masterplanung begradigte Trinitzfließ, während die östlich davon gelegene Hochspannungsleitung aus diesem Planungsraum heraus in den Cottbuser Ostsee als Unterwasserleitung verlegt werden soll bzw. ein neuer Trassenverlauf gefunden werden muss. Entlang des Trinitzfließes wechseln sich Siedlungsbereiche und freiere Landschaft ab. Hierbei liegt die Herausforderung der nächsten Jahre in der Schaffung von attraktiven Verknüpfung zwischen den vorherrschenden gewerblichen Nutzungen mit wenig Freiraumqualitäten und der neuen Landschaftsstruktur zwischen Merzdorf und Schlichow.

Die topografischen Gegebenheiten resultierend aus dem jahrelangen Abbau der Bodenschätze durch das Kalksandsteinwerk erlauben an dieser Stelle die Entwicklung eines Binnenhafens. Eine Wasserfläche wird durch den Wiederanstieg des Grundwassers bzw. durch Flutung des Ostsees zwangsläufig dann entstehen, wenn die Abbauflächen, welche bereits heute teilweise tiefer als der zukünftige Wasserspiegel des Cottbuser Ostsees liegen, nicht wieder verfüllt werden. Das Ziel des Masterplanes ist es, die vorhandenen Binnendünen und topografische Erhöhungen in das Gestaltungskonzept eines Binnenhafens zu integrieren. So ist denkbar, dass bei weiterem Kiesabbau westlich der OU bzw. durch eine entsprechende Rekultivierung innerhalb der abschließenden Bergbausanierung zukünftig eine zusätzliche Wasserfläche entsteht. Diese Wasserfläche wird entsprechend den Zielen des Masterplans mit dem zukünftigen Cottbuser Ostsee unterhalb der Ortsumgehung wasserseitig verbunden, um dem Anspruch eines Hafens gerecht werden zu können. In diesem Fall wäre ein Durchstich unter der B 168 n denkbar, der die Wasserverbindung dauerhaft gewährleisten soll. Der Binnenhafen wird zusätzlich durch einen Schutzdamm vom verlegten Trinitzfließ getrennt.

Der östlich von Dissenchen gelegene größere Binnendünenrest, der Zeugnis der Erdgeschichte ist, bleibt erhalten. Relief- und Vegetationsvielfalt werden verstärkt und ausgebaut. Von der Binnendüne „Kalkberge“ (78,0 m üNN) aus hat man einen kleinen Ausblick auf die Umgebung und auf die Schlichower Höhe. Nördlich der Kalkberge wird der zukünftige Hauptstrandbereich (600 m Länge und 100 m Tiefe) für die Stadt Cottbus eingeordnet. Die in diesem Bereich sehr umfangreich erfolgten Schutzpflanzungen während des Tagebaus werden mit Beendigung der Sanierungsarbeiten wieder größtenteils entfernt werden müssen. Dabei sind wichtige Sichtachsen ausgehend von der Schlichower Höhe freizuhalten.

### **Schlichower Höhe / Dünen Park / Schlichower Berge**

Die Schlichower Höhe (86,2 m üNN) tritt heute schon als prägnantes Landschaftselement hervor und bildet zusammen mit der Merzdorfer Höhe die beiden topografischen Höhepunkte des Cottbuser Strandes. Der Dünen-Park, der nutzungsstrukturell aus der Schlichower Höhe und seiner nördlichen Erweiterung bestehen wird, steht für eine Landschaft, die Ort für Freizeit, Aktivität und Spiel ist. Er zeigt in die Zukunft einer Tagebaufolgelandschaft und soll den Bedürfnissen einer zukünftigen Gesellschaft gerecht werden.

Die angrenzenden Stadträume zeigen die für den Planungsraum charakteristische Heterogenität. Kleine Wohnquartiere und große Gewerbeflächen, Infrastrukturbänder und gestaltete Freiräume liegen in direkter Nachbarschaft zueinander.

Die Herausforderung liegt in der Ausformulierung und Gestaltung eines zusammenhängenden Landschaftsbandes, welches die Durchgängigkeit dieser Teilräume gewährleistet und eine Verknüpfung mit dem Branitzer Park erlaubt. Diese Verknüpfung erfolgt über eine „Feld-Flur“-Entwicklung im Sinne der Pücklerschen Landschaftsarchitektur. Die Grenze des Branitzer Parkes wird gegenwärtig durch die Bahntrasse südlich von Dissenchen bestimmt, welche eine starke Zäsur darstellt. Zukünftig ist es das Ziel, die Idee der gestalteten Kulturlandschaft bis zum Ufer des Ostsees vorzuschieben und trennende Elemente durch prägende Landschaftsbestandteile weitgehend optisch zu mindern.

Der Friedhof bzw. die Kriegsgräberstätte wurden im Masterplan in die Dünenparkkonzeption einbezogen und in die gegliederte westliche Grünstreifen integriert.

Im heutigen Uferbereich vor Schlichow befindet sich der Lärmschutzwall Schlichow. Dieser ist eine Immissionsschutzmaßnahme des Bergbaus zum Schutz der Ortslage Schlichow. Als solche ist sie zurückzubauen, sofern sie nicht einem in nachfolgenden Planungen/Genehmigungen festgelegten Verwendungszweck zugeführt werden kann. Unter Beachtung der Ergebnisse des Wettbewerbes als auch der Zukunftswerkstatt steht der Erhalt des Damms in der gegebenen Situation nicht im Einklang mit den städtischen Entwicklungszielen. Es wird der teilweise Rückbau des doch recht technisch geprägten Erdwalles und eine Modellierung im Sinne der o.g. Dünenlandschaft vorgesehen. Der Masterplan beabsichtigt, an wenigen Stellen den Wall in der Art abzutragen bzw. Massen zu verschieben, dass der Eindruck einer natürlichen Hügelkette, die „Schlichower Berge“, entsteht. In östlicher Verlängerung der Schlichower Dorfstraße ist die Teilung des Walles vorgesehen, damit sich zukünftig unmittelbar aus dem Ort heraus der Blick auf den See eröffnet. Um dem Aspekt des künftigen Windschutzes der Schlichower Ortslage weitgehend entgegenkommen zu können, sollte der Durchbruch jedoch nur auf einer geringen Breite am Dammfuß erfolgen, wobei die hier überschüssigen Erdmassen zum Ausbau der angrenzenden Uferböschung bzw. zur Modellierung der Kammlage des Walles eingesetzt werden sollen. Es ist in diesem Zusammenhang darauf zu achten, dass die dem See zugewandten Böschungen für den Seenutzer zugänglich werden.

Die heutige flächendeckende Bepflanzung des Walles bzw. des Dammfußes mit Bäumen und Sträuchern dient dem Immissionsschutz und ist deshalb sinnvoll, solange Tagebautätigkeiten im östlichen Bereich erfolgen. Ein langfristiges flächiges Zuwachsen der verbleibenden Wallanlagen wird durch den Masterplan nicht unterstützt. Das weitgehende Freihalten der Erdaufschüttungen von mittelgroßen bis großen Gehölzen ist hierbei vordergründiges Ziel.

Das in den 90er Jahren angelegte Feuchtbiotop am nördlichen Ende des Dammes lässt sich gut in die Nachfolgenutzungen integrieren, bedarf jedoch der Pflege, die bis zum Abschluss der Sanierungstätigkeiten und darüber hinaus zu gewährleisten ist.

### **„Bewegtes Land“ Schlichow**

Südöstlich von Schlichow ist die Bündelung /Einmündung-des Koppatz-Kahrener-, des Haasower Landgrabens sowie des Trantzfließes laut Masterplan in den Cottbuser Ostsee vorgesehen. Aufgrund des dort vorhandenen Gefälles und der damit verbundenen erforderlichen Sicherungsmaßnahmen soll die Einleitung der Gewässer an nur einer Stelle gebündelt erfolgen, womit gleichzeitig ein gestalterischer Anspruch verbunden wird. Diese Einleitung soll unter Verwendung ortstypischer Findlinge naturnah ausgebildet werden. Ziel des Masterplanes ist, das starke Gefälle bis zum künftigen Wasserspiegel (ca. 10 m) durch die Ausprägung wasserfallartiger Abschnitte zu überbrücken. Starke Einschnitte ins Gelände müssen hierbei weitgehend vermieden werden, um einer erneuten starken Zerschneidung vorzubeugen. Begründet wird der Vorschlag zur gebündelten Einleitung der Gräben vor allem damit, eine zusätzliche Speisungs- und Durchströmungsquelle abseits des bislang vorgesehenen Einleitungspunktes bei Merzdorf im Sinne einer Verbesserung der Wasserqualität zu erhalten. Es ist zu vermuten, dass ohne einen zusätzlichen Zufluss sich in diesem Bereich nur eingeschränkt Strömungsverhältnisse ausprägen werden, was einer Durchmischung des Gewässers in diesem Bereich abträglich ist.

Ein Rückbau des Trantzfließes und/ oder ggf. dessen Einleitung in den Cottbuser Ostsee ist aus Hochwasserschutzgründen bislang noch umstritten, Aus diesem Grund schlägt der Masterplan an dieser Stelle vor, sinnvollerweise auch die Einleitung des Trantzfließes zu integrieren, welches aufgrund seiner gegenwärtig künstlichen Ausformung einen äußerst geringen Wert im Sinne des Naturschutzes oder des Landschaftsbildes aufweist. Da ein vollständiger Rückbau des Trantzfließes nach Auffassung der Unteren Wasserbehörde nur über ein gesondertes wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zu erreichen ist, sind an dieser Stelle zwingend entsprechende Ziele hierfür zu formulieren. Neben der anvisierten Einleitung des Trantzfließes ist ausgehend von der B 97 der verbleibende Verlauf zu renaturieren (Entfernen der Betonrinne) und der Rückbau der abgehängten künstlichen Gewässerrinne bis zur Einmündung des Branitz-Dissenchener-Grenzgrabens zu befördern. Der rückzubauende Teil ist in der Folge mit den nördlich des Trantzfließes lagernden Aushubmassen wieder zu verfüllen. Positiver Nebeneffekt wäre die Zusammenführung bislang durch das Trantzgerinne zerschnittene Flächen wieder zu vereinen und für Nachfolgenutzungen zu optimieren.

Als südlichen Abschluss des Dünenbandes sieht der Masterplan südlich der Ortslage von Schlichow eine modellierte Landschaft vor, welche entweder mit reliefbetonten Modellierungen oder aber mit ausgesuchten Landschaftselementen spielt. Bestechend hierbei ist die Idee der Ausprägung einer abwechslungsreichen hügelartigen Landschaft, welche sich als Auftakt einer Dünenlandschaft in nordwestlicher Richtung entlang der Uferkante fortsetzen soll, und damit unverwechselbares Landschaftselement im Zusammenhang mit dem größten künstlichen See in der Lausitz werden soll.

Die Idee der Anlage eines 18-Loch Golfplatzes direkt am künftigen Ostsee gelegen stellt aus der Sicht des Inselrates eine hochattraktive Möglichkeit zur Realisierung dieses Planungsansatzes

dar – eine künstlich gestaltete Hügellandschaft in direkter Verknüpfung mit der Beförderung von Freizeitaktivitäten. Aus der Benachbarung zum bestehenden Golfplatz in Drieschnitz-Casel gesehen ist dieser Ansatz derzeit jedoch umstritten, was einer eingehenderen Prüfung in der Folge unterzogen werden muss.

Denkbar sind aber auch das Spiel mit Pflanzenarten, der gezielten Ausformung von Schlägen oder der direkten Nutzung landwirtschaftlicher Anbauten (z.B. Irrgarten), was dem artifiziellen Anspruch ebenso gerecht werden kann.

### **3.3 Westufer des Cottbuser Ostsees / Künstliche Landschaft**

Die großräumige Verbindung des Westufers des Cottbuser Ostsees mit dem Landschaftsraum der Spree wird durch verschiedene hintereinander gelagerte Barrieren gestört. Die Bahnlinie nach Guben, die B 168 sowie der Hammergraben ermöglichen das Überqueren an nur wenigen Stellen. Dadurch ergibt sich ein schmales Landschaftsband entlang des Ufers, welches sich räumlich im Wesentlichen auf den Ostsee konzentrieren muss.

Aufgrund seiner relativ geringen Tiefe wird die Nord – Süd – Linearität betont, ein offener und auf den See bezogener Bereich entsteht, eine ebene Fläche, die den Maßstab der künstlichen Wasserfläche erfahrbar macht. Auf dieser Projektionsfläche befinden sich verschiedene Relikte des früheren Landschaftsraums, die verbleibenden Häuser des Dorfes Lakoma, Baumalleen, Spuren von Wegen. Das lineare Ufer verdeutlicht den Schnitt und unterstreicht das Artifizielle der neuen Landschaft.

Der Masterplan schlägt eine Verstärkung dieser Charakteristika vor, als Kontrast zum naturnah gestalteten Ostufer. Der entstehende Polder ist durch wenige Elemente geprägt, die Schwerpunkte am Uferweg bilden und sich auf bestehende und geplante Infrastrukturen stützen.

Der direkte Uferbereich wird durch den rund 40 m tiefen Randschlauch begleitet, der eine Ausbildung von Inseln entlang des Ufers sehr unwahrscheinlich erscheinen lässt. Dennoch schlägt der Masterplan zur Zonierung des Westufers, zum Schutz des Strandbades Willmersdorf sowie einer Hausbootsiedlung vor Lakoma die Anlage von drei größeren Inseln vor. Die Inseln liegen ca. 200 m vor dem Westufer und sind in ihrer Ausformung und Lage Abbild von drei Fischteichen, die dem Tagebau in der nächsten Zeit zum Opfer fallen werden.

Für die Realisierung der Inseln wird vorgeschlagen, dass Teile des Randschlauches vor dem Westufer zugeschüttet werden und der geschüttete Boden mit Hilfe von Sprengungen bzw. von Rütteldruck verdichtet wird. Es wird weiterhin vorgeschlagen, die bislang für die Schließung der „Kippenbahn“-Ausfahrt vorgesehenen Erdmassen in den Randschlauch einzubringen, um somit die Anlage der „Lakoma Inseln“ zu ermöglichen und gleichzeitig die durch den Inselrat geforderte „Bärenbücker Bucht“ zu schaffen.

Die bestehenden Zugänge am ehemaligen Dorf Lakoma, in Willmersdorf und am Mauster Kiessee sollten verstärkt und ausgebaut werden, weitere Zugänge am Hammergraben und entlang des Ufers in Merzdorf werden angelegt. Entlang des Westufers ergeben sich, bedingt durch die unterschiedlichen topographischen Situationen, verschiedene Sequenzen. Das Band ist durch seine formale Ausprägung und die verschiedenen wassertechnischen Anlagen wie dem Einlauf- sowie Auslaufbauwerk und dem Deich im Norden linear geprägt und technisch überformt.

### **Land zwischen den Deichen**

Innerhalb des Westuferbandes finden sich verschiedene Spuren, die auf durch den Tagebau zerstörte Strukturen verweisen, vor allem abgeschnittene Baumreihen und die Rudimente des Dorfes Lakoma. Durch den notwendigen Bau des Deichs ergibt sich eine Differenzierung des Bezuges zum See im Norden und im Süden, introvertierte und extrovertierte Bereiche resultieren. Das ca. 600 m lange Deichbauwerk (mit Entwässerungsgraben und einer Bauhöhe von rund 5 m) wird notwendig, weil die Höhe des zukünftigen Wasserspiegels des Ostsees von max. 63,35 m ü. HN, die durchschnittliche Höhe des Hinterland von rund 59 m ü. HN, überschreiten wird. Zur harmonischen Modellierung des Deichbauwerkes sollen die landseitigen Böschungsneigungen von 1:7 bis 1:20 in wechselnder Form ausgeprägt werden. Auf der Kammlage des Bauwerkes wird zukünftig der Seerundweg seine abschließende Führung erfahren.

### **Der Polder**

Der „Polder“ entlang der B 168 ist ein flacher, linearer Streifen, der rückwärtig vom Hammergraben begrenzt wird. Hierbei schlägt der Masterplan großzügige Offenlandbereiche, unterbrochen von stringent angeordneten Gehölzstreifen vor, wobei die „harte Kante“ der Uferlinie als geometrisches Element sich landschaftlich widerspiegeln soll. Die bereits erfolgten Anpflanzungen im Bereich der Dichtwandtrasse integrieren sich hierbei sehr gut. Aufgrund des äußerst engen Spielraumes zwischen Hammergraben und zukünftiger Uferkante und der künftig absehbaren Nutzungen ist davon auszugehen, dass die anthropogene Beeinflussung zum Ufer nicht unbedeutend sein wird, bauliche Entwicklungen nicht ausgeschlossen werden sollen. Um Nutzungskonflikte langfristig auszuschließen, ist dieser Bereich zwingend in die Böschungsgestaltung mit einzubeziehen. Versumpfungen und die damit einhergehende Ausprägung wertvoller Biotopstrukturen sind in diesem Bereich deshalb ausdrücklich nicht zu befördern.

### **Ein- und Auslaufbauwerk**

Ausgehend von der Spree, über den Hammergraben wird die Flutung des Cottbuser Ostsee erfolgen. Nördlich der Merzdorfer Höhe wird der Hammergraben über einen kurzen Stichkanal (Einlaufbauwerk) zum Flutungsinstrument. Der Masterplan schlägt an dieser Stelle die Anlage eines Wasserwanderrastplatzes für Paddelboote vor, da hier die technische Möglichkeit besteht, mit kleineren Booten, die nur einen geringen Tiefgang aufweisen, die Spree über den Hammergraben zu erschließen.

Das Auslaufbauwerk des Cottbuser Ostsees findet sich südlich des Deichendes und nutzt den Altlauf des Schwarzen Grabens. In Weiterführung des Wasserstraßennetzes in nördlicher Richtung ist auch hier die Nutzung für Kanus oder Paddelboote zu prüfen.

Das Ein- bzw. Auslaufbauwerke sollten so gestaltet werden, dass ein gefahrloses Umsetzen der Boote möglich ist.

### **3.4 Nordufer des Cottbuser Ostsees / Freizeitpark Bärenbrücker Höhe**

Das Konzept zur Landschaftsgestaltung greift hier die Landschaftselemente wie Seeufer, Bärenbrücker Höhe, Reliefkanten, Vegetation, Binnendünen, Siedlungskörper und Erschließungsstrukturen auf.

Auf dieser Grundlage wird für den Bereich Neuendorf – Bärenbrücker Höhe – Bärenbrück ein Landschaftsbild mit robusten Grundstrukturen entwickelt, das dem Verharren und dem Warten auf den Landschaftsverlust entgegen wirkt. Die übliche Folgelandschaft des Bergbaus mit ihren weitgehend monotonen Strukturen erhält eine gestalterische Aufwertung mit dem Anspruch, die Monotonie durch Vielfältigkeit zu ersetzen. Sie trägt bei zur Identifikation der Bevölkerung mit ihrer neuen Landschaft.

In der weiteren Vertiefung des Landschaftsbildes sollten folgende Belange besondere Beachtung finden:

- Das Seeufer sollte verschiedene Erlebnisqualitäten bieten, die durch einen Rundweg erfahrbar werden.
- Die "Insellage" der Bärenbrücker Höhe sollte erhalten bleiben. Sichtbeziehungen zur Höhe und in den Landschaftsraum sollten geschaffen und frei gehalten werden, insbesondere am Südhang.
- Die Umwandlung der vorhandenen Nadelwaldflächen in Mischwälder sollte angestrebt werden. Hierbei ist es sinnvoll die Waldflächen partiell zu roden und mit Laubgehölzen zu ergänzen. Hierdurch ergeben sich zusätzliche, belebende Aspekte im Jahreslauf (Austrieb, Blüte, Fruchtschmuck, Herbstfärbung u.a.). Das Freischlagen bzw. Freihalten von Lichtungen ist hierbei gestalterisches wie ökologisches Prinzip.
- Herausarbeiten von Baumgruppen und Einzelbäumen im Bestand. Auf Rodungsflächen am Hang sollten flächige Strauchpflanzungen vorgenommen werden, um Erosionen zu verhindern. Hierbei sind großflächige Pflanzungen aus einer Art, z.B. Rosen, denkbar, um aspektbildende Pflanzstrukturen zu entwickeln.
- Fragmente ehemaliger Dünensysteme müssen zwingend erhalten bleiben (Eigenart der Landschaft).

Typische Ortsränder werden definiert. Vorhandene Wege und Straßen werden ergänzt und an regionale und überregionale Wegebeziehungen angebunden. Im Westen Neuendorfs bildet das "Jugenddorf" mit Camping-, Spiel-, Sport- und Badeangeboten den Übergang in den angrenzenden Landschaftsraum. Der südlich vorhandene Kiefernwald mit Binnendünen wird erhalten und zu einer Hafeninsel entwickelt. So werden die Erlebnisqualitäten auf dem Wasserweg nach Neuendorf und auf dem Weg zum bzw. entlang des Seeufers deutlich gesteigert.

#### **Kiessee Neuendorf**

Südwestlich des Ortsteiles Neuendorf ist ebenfalls ein Strandabschnitt im Masterplan festgeschrieben, der für die Öffentlichkeit offen stehen soll. Ein Erhalt der Schutzpflanzungen des Tagebaus am künftigen Campingplatz bei gleichzeitigem Waldumbau ist hierbei möglich und sinnvoll. Der Altlauf Hammergraben endet ca. 100 m vor dem Ufer, eine zukünftige

Verbindung mit dem Ostsee erscheint nicht sinnvoll.

### **„Himmel und Erde“**

Durch die landschaftliche Einbindung gelingt ein harmonischer Übergang zum touristischen Schwerpunkt "Himmel und Erde" auf dem Hochplateau der Bärenbrücker Höhe. Der "Erlebnispark Himmel und Erde" bildet das Zentrum der touristischen Angebote am nördlichen Seeufer. Ein Aussichtsturm markiert den Ort und ermöglicht weite Blickbeziehungen über den See und den angrenzenden Landschaftsraum. Die Beziehung des Menschen zur Erde (Landschaft) und zum Himmel (Raumfahrt) sowie deren Entstehungsgeschichte, von der Urzeit bis heute wird wissenschaftlich aufbereitet und publikumsnah dargeboten. Themengärten mit unterschiedlichen Schwerpunkten runden das Angebot ab.

Das Hochplateau wird von einer Findlingsmauer aus ortstypischen Granitsteinen begleitet. Die Mauer setzt einen künstlichen Akzent. Sie erinnert an den Bergbau und gleichzeitig an den glazialen Ursprung der Landschaft. Die Mauerwindungen zeichnen das Relief des Geländes nach. Ihre Höhen schwanken zwischen 0,60 und 1,50 m, bei einer Breite von ca. 1,50 m. Am Nordhang der Bärenbrücker Höhe bieten Aussichtsplätze unterschiedliche Landschaftsfenster. Zur Steigerung der Erlebnisqualität im Bereich "Himmel und Erde" ist ein, dem Geist des Ortes angemessenes Lichtkonzept denkbar, das seine Fortsetzung über die Serpentina am Südhang bis zum Millenniumhain findet.

### **"Open-Air-Kultur"**

"Open-Air-Kultur" umschreibt den Schwerpunkt in der Umgebung des Millenniumhains. Kulturelle Veranstaltungen von Musik über Schauspiel, bis hin zu Montgolfiaden und privaten Veranstaltungen (z.B. Hochzeitsfeiern) sind in diesem Bereich vorstellbar. Der Zugang zum See wird durch die Plateaus der "Hochzeitswiesen" gebildet, die sich in die Landschaft einschneiden. Seitlich gefasst durch Findlingsmauern, die das obere Niveau des Millenniumhains und der Hochzeitskapelle betonen. Die Seekante wird durch ein Holzdeck definiert, das als Anlegestelle und Aussichtspunkt fungiert. Vorgelagerten "Schwimmende Inseln" (Stahlpontons mit Bäumen, Sträuchern und Gräsern) sind interessante Blickpunkte und können auch als Badeinseln (Holzdecks) genutzt werden.

In Richtung Süden werden dem Seeufer Badebuchten zugeordnet, die als unreglementierte Strände eine eigene Erlebnisqualität bieten.

### **Bärenbrücker Bucht**

Bislang zur Verfüllung vorgesehen, wird durch den Inselrat gefordert, eine Bucht im Bereich der Kippenausfahrt zu belassen.

Während der Planungsphase zum Masterplan wurde hierfür eine Kompromisslösung zum teilweisen Erhalt der Kippenausfahrt des Tagebaues erarbeitet (anteilmäßiges Verfüllen bei Aufrechterhalten der Wassernutzung). Die so entstehende Bärenbrücker Bucht würde wesentlich dazu beitragen, zusätzliche Strandabschnitte mit Südausrichtung und die Möglichkeit der Anlage eines weiteren Hafenbeckens für die Nordseite des künftigen Sees zu sichern.

Um dem technologischen Aspekt gerecht zu werden, wird vorgeschlagen, die überschüssigen Erdmassen in den Randschlauch vor Lakoma zu verbringen. Die zu erhaltende Bucht kann auf



das übliche Niveau des Seegrundes aufgefüllt werden, so dass die Aufwendungen für Böschungsbefestigungen reduziert werden können.

Als zusätzliches Ablaufgerinne soll der Ableitungsgraben 2 genutzt werden, welcher in bereits vorhandener Gewässerverknüpfung eine Zuleitung zu den Bärenbrücker Teichen ermöglichen



könnte. Ein zusätzlicher Ablauf würde die Durchströmung des künftigen Sees fördern, was aufgrund der Gewässergröße als äußerst sinnvoll eingeschätzt werden muss. Sollte diese Möglichkeit nicht genutzt werden können, so ist der Ableitungsgraben nach Auslauf seiner Notwendigkeit gänzlich zurück zu bauen und das Gelände zu renaturieren.

### **3.5 Ostufer des Cottbuser Ostsees / Naturschutz und Energie**

Als Pendant zur westlichen Uferseite, welche in ihrer stringenten Ausformung den technischen Eingriff nachvollziehen lässt, soll die östliche Uferkante möglichst naturnah ausgeformt werden, wozu Einbuchtungen und Inseln gehören. Der teilweise Erhalt der „Bärenbucker Bucht“ wird wesentlich dazu beitragen, diesem Anspruch gerecht zu werden. Es besteht in den Reihen der direkt vom Tagebau betroffenen Kommunen, die im Anschluss mit der neu geschaffenen Landschaft umgehen werden müssen sowie sonstigen Anliegern Einigkeit in dieser Auffassung darüber, eine zusätzliche Bucht als Forderung aufrecht zu erhalten.

Kulturlandschaft entsteht durch verschiedenartige Nutzungen, aber auch durch gezieltes Gestalten mittels beabsichtigter bzw. vorherrschender Nutzungen. Das Landschaftsbild wird nicht absichtsvoll als Bild hergestellt, sondern ist ein Resultat der jeweiligen Nutzungen, die sich erst zu einer Kulturlandschaft anreichern. Herkömmliche Nutzungen sind auf den Kippen-Flächen nicht rentabel. Sie konkurrieren mit ertragsreicheren Standorten in Brandenburg. Andererseits können die Kommunen nicht den gesamten Planungsraum um den Cottbuser Ostsee als Erholungslandschaft herstellen und bewirtschaften. Das Potential liegt in der Nähe zum See als periphere Erholungslandschaft neuen Typs. Dieses sieht vor, innerhalb der bestehenden Flächennutzungskategorien Land- und Forstwirtschaft Gemeinschaftsbesitz zu etablieren, der auf der Basis von Nebenerwerb das Land kultiviert und ein Aufenthaltsrecht auf den Flächen nach dem Prinzip Verfügbarmachung von Land gegen Kultivierung gestattet. Die räumliche Qualität des Waldes als Erholungswald sollte sehr vielgestaltig sein. Das Spektrum geht von großen waldfreien Bereichen über lichte parkartige Situationen, die von Einzelbäumen bestanden sind. Der Masterplan schlägt in diesem Sinne die Erstellung bzw. Fortführung der forstwirtschaftlichen Nutzung mit dem Schwerpunkt der Erholungsfunktion vor (Erholungswald). Durch forstliche Rahmenpläne der unteren Forstbehörde können Qualitäten beschrieben werden, die in Satzung der gemeinnützigen Genossenschaft oder Stiftung festgeschrieben werden müssen.

#### **Landwirtschaft und Waldnutzung**

Der Landschaftspark Cottbuser Ostsee wird künftig von einem grünen Netzwerk aus vielfältigen Flächenstrukturen und Verbindungslinien geprägt sein. Zu diesen zählen lokale Freiräume und naturnah geprägte Landschaftsräume. Parkanlagen, Kleingärten, Brachflächen der Industrie und des Gewerbes, Wälder, Flußauen und landwirtschaftlich geprägte Flächen fügen sich zu einem überregionalen Biotopverbundsystem zusammen.

Die Renaturierung des Tagebaus und der umfassendere Landschaftspark Cottbuser Ostsee bieten nun die einmalige Chance, dieses grüne Netz durch die dicht besiedelten Bereiche der

Stadtgrenze hindurch zu führen und damit auch mit dem innerstädtischen Grün zu vernetzen. Hier weist der Masterplan noch Lücken auf, die zu schließen sind. Das engmaschige Netzwerk soll vielgestaltige ökologische Qualitäten und Potenziale aufweisen.

Es gilt daher, eine moderne städtische Agrar- und Waldlandschaft zu entwickeln und mit dem Gestaltungsanspruch der urbanen Kulturlandschaft zu verbinden. Der Cottbuser Ostsee kann dabei konzeptionell an historische Vorbilder – wie z.B. das Gartenreich im Schlosspark Branitz – anschließen.

Nachhaltigkeit ernst genommen erfordert die allgemeine Akzeptanz aktiver Mitgestaltung durch Flächeneigentümer und –nutzer sowie die Herstellung dafür geeigneter Rahmenbedingungen durch die Nutzung regionaler Möglichkeiten. Hier liegt ein möglicher Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die kommenden Jahre.

Die Landwirtschaft und Waldnutzung der Ostsee-Zone unterscheidet sich in Teilbereichen signifikant von der in ländlichen Räumen. Dabei ist es erforderlich, die urbane Landwirtschaft nicht als kriselndes Relikt, sondern als vitale Kraft zu verstehen, die weniger gestützt als vielmehr in ihrer Eigeninitiative animiert werden kann und auf deren Innovationskraft auch stärker vertraut werden soll.

Bei der Verteilung des Waldes zeigt sich, analog zur Landwirtschaft, ein Kontrast zwischen Ost- und Westteil des Cottbuser Ostsees. Der größte Teil der Waldfläche liegt in der Osthälfte. Es handelt sich dabei infolge der Renaturierung um sehr junge Waldstandorte. Um ihren technisch bedingten, anthropogenen Ursprung zu unterstreichen, wird im Masterplan vorgeschlagen, eine Reihe von „kreisrunden“ Lichtungen zu schlagen. Die Lichtungen markieren historische Orte wie z.B. die ehemaligen Ortslagen von Tranitz und Lieskow. Die kreisrunden Lichtungen in unterschiedlicher Größe werden so zu „Orten mit Eigenschaften“ (z.B. für die nächsten 20 Jahre werden Sie mit Windkraftanlagen bestückt), in Zukunft zu „eigenartigen Orten“.

#### **4. 0 Cottbuser Ostsee / Seekarte**

Der zukünftige See wird mit einer Ausdehnung von ca. 19,5 qkm und einer Uferlinie von ca. 26,3 km einer der größten Seen des Landes Brandenburg und soll zu großen Teilen intensiv touristisch genutzt werden. Die Planung einer Wasserfläche dieser Größenordnung eröffnet für den Standort Cottbus bisher nicht vorhandene Nutzungsmöglichkeiten hinsichtlich wassersportlicher und freizeitorientierter Aktivitäten, ergänzt durch neue Standorte für Freizeit- und Sportwirtschaft sowie Gastronomie und Veranstaltungswesen.

Der den jetzigen Seeplanungen zu Grunde gelegte Raum für sportliche Nutzungen konzentriert sich auf die ufernahen Bereiche von Cottbus sowie der Gemeinden Teichland und Neuhausen. Das östliche Ufer und dessen angrenzenden Flächen sollen wegen ihrer ökologischen Qualität und den daraus resultierenden Schutzansprüchen zukünftig nicht mehr für eine intensive Erholungsnutzung in Anspruch genommen werden.

Der figuralen Ausformung des Ostsees folgt der Masterplan entsprechend den Festlegungen des Abschlussbetriebsplanes zum Tagebau Cottbus-Nord bis auf wenige Ausnahmen.

Wesentlichste Abweichung und wichtigste Forderung des Masterplan ist die Ausformung der Bärenbrücker Bucht, wobei die hierfür veranschlagten, nun überschüssigen Erdmassen zur

Verkipfung des westlichen Randschlauches herangezogen werden sollten.

Weiterhin wird zur Unterstützung des Namens „Ostsee“ vorgeschlagen, die dem Ostufer vorgelagerte südlichste Insel der Küstenlinie von Bornholm im verkleinerten Maßstab nachzuempfinden („Klein Bornholm“).

Der Name „Cottbuser Ostsee“ wurde im ersten Planungsverfahren zum See, dem Planungsworkshop zur Rahmenplanung von Merzdorf, vorgeschlagen und geprägt.

In der Inselratsitzung vom Feb. 2005 wurde der Namen „Cottbuser Ostsee“ zunächst als Arbeitstitel für den Masterplan festgeschrieben. Der Masterplan nimmt die Doppeldeutigkeit zur eigentlichen Ostsee auf und verstärkt durch konkrete Planungsmaßnahmen wie dem Vorschlag zu „Klein Bornholm“ und durch weitere Namensgebungen von Landzungen, Buchten, etc. diese Verbundenheit. Die namentliche Verbindung zur Ostsee wird von allen Verfahrensbeteiligten des Masterplans positiv beurteilt und es wird an dieser Stelle deshalb empfohlen, sich auch weiterhin das gute Image der Ostsee für das Marketing zum Cottbuser Ostsee zu nutzen.

Mit der o.g. Wasserfläche wird der Cottbuser Ostsee der größte Tagebaurestsee in der Lausitz werden. Er wird als letzter in der großen Reihe der Tagebaurestseen in diesem Braunkohlerevier geflutet werden.

### **Wasserstand und Flutungszeiträume des Cottbuser Ostsees**

Die Grundwasserstände im Cottbuser Stadtgebiet sowie den angrenzenden Gemeinden werden in weiten Teilen durch den Braunkohletagebau beeinflusst. Mit weiterem Fortschreiten des Tagebaus ergeben sich laufend Veränderungen.

In den nächsten Jahren wird die Zuständigkeit für das Seegewässer im Sinne der Gesetzgebung mit dem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zum Cottbuser See Teil 2 (Herstellung eines neuen Gewässers in Folge der Restlochflutung ab ca. 2015) abschließend geklärt werden. Damit wird auch der Gewässerstatus festgelegt. Ein Gewässer mit einem Status der 1. Ordnung wird vom Land Brandenburg als Wasserspeicher mit ca. 1,5 m hohen Staulamelle bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung für ein Gewässer mit einem Status der 2. Ordnung obliegt dem künftigen Eigentümer des entstehenden Gewässers.

Die Anliegergemeinden befürworten einstimmig die Ausprägung als ein Gewässer 1. Ordnung, welches durch das Land Brandenburg dauerhaft unterhalten wird. Dies resultiert u.a. auch durch die Forderung des Landes Brandenburg nach einer Speicherfunktion des Cottbuser Ostsees. Voraussichtlich wird der Abbau im Tagebau Cottbus Nord noch bis zum Jahr 2015 planmäßig weitergeführt. Anschließend folgen drei Jahre der Abflachung, der Renaturierung der Randbereiche und die Sicherung der Kippenbereiche. Entsprechend dem z. Zt. in der Abstimmung befindlichen Abschlussbetriebsplan soll die Kippensohle sehr homogen gestaltet werden, was keine Zustimmung seitens des Masterplanes und der Anliegergemeinden findet. Als Basishöhe soll entsprechend des Abschlussbetriebsplanes die Kippensohle bei ca. 59,8 m üNNH liegen. Dieses wird von den Planern des Masterplans als nicht ausreichend eingeschätzt, da hier nach wie vor der Nachweis fehlt, dass bei der Flächenausdehnung des Cottbuser Ostsees und einem Wasserstand von rund 2 m bei Niedrigwasserstand die Wasserqualität für ein Badegewässer dauerhaft gesichert werden kann. Bereits vorhandene Vertiefungen auf dem

Gelände der Brückenkippe sind zweckmäßigerweise nicht weiter aufzufüllen, da unterschiedliche Wassertiefen und damit Temperaturunterschiede sich positiv auf das Strömungs- und Mischungsverhalten der Wassermassen auswirken kann und die Wasserqualität verbessert wird.

Ab spätestens 2020 beginnt die Flutung des Tagebaurestloches. Nach ersten Bilanzrechnungen und aufgestellten Flutungsmodellen wird sich der Flutungsdauer über einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren erstrecken. Spätestens 2030 wird der See vollständig gefüllt und allseitig für die geplanten Nutzungen verfügbar sein. Die erforderliche Flutungsdauer wird dabei u.a. durch die jährlichen Niederschlagsverhältnisse bestimmt.

Der Wasserstand des Cottbuser Sees soll sich nach bisherigen Vorstellungen zwischen + 61,8 und 63,5 üNNH Einpegeln. Dies bedeutet, dass in weiten Bereichen des zukünftigen Gewässers eine Mindestwassertiefe von nur 2,0 m gewährleistet werden soll, falls die Staulamelle voll ausgeschöpft wird.

Der Masterplan empfiehlt nach eigenem Ermessen, einen Dauerstau von 63,5 m üNNH (Wasserstand bei ca. 3,5 m) zu halten, um damit einerseits die Wasserqualität des Cottbuser Ostsees auf Dauer sicher zu stellen. Andererseits kann nur auf diesem Wege die touristische Attraktivität und Akzeptanz des Gewässers erhöht werden, da sich eine mögliche Schwankung des Wasserstandes von 1,5 m und eine Verschiebung der Uferlinie von max. 15 m an den flachen Strandzonen (Gefälle von 1:10) äußerst negativ auf die Ausprägung der touristischen Infrastruktur auswirken würde.

#### 4.1 Daten zur Wasserfläche des Cottbuser Ostsee

| Vorortung                               | Flächenangaben (qm, ha., qkm)                                                                                                       | Besonderheiten                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gesamtfläche des Cottbuser Ostsees      | Incl. Lakomainseln:<br>19,575 km <sup>2</sup><br>(1957,50 ha.)<br><br>excl. Lakomainseln:<br>19,476 km <sup>2</sup><br>(1947,6 ha.) | Flächenangabe bei<br>Höchstwasserstand<br>(Durchschnittlich 3,5 m über<br>Grund, 63,5 üNNH)<br><br>Incl. Bärenbrücker Bucht, ohne<br>Häfen und Insel Bornholm |
| Gesamtuferlänge des Cottbuser Ostsees   | Gesamtuferlänge:<br>26344,4 m<br>26,340 km                                                                                          | Idealisierte Uferlänge                                                                                                                                        |
| Gesamtfläche der Insel „Klein Bornholm“ | Gesamtfläche:<br>327663,4 m <sup>2</sup><br>(32,76 ha.)                                                                             |                                                                                                                                                               |
| Uferlänge von „Klein Bornholm“          | Uferlänge:<br>2,5 Km<br>(2521 m)                                                                                                    |                                                                                                                                                               |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Fläche der Lakomainseln</b><br>Insel 1<br>Insel 2<br>Insel 3<br><br><b>Uferlänge der Lakomainseln</b><br>Insel 1<br>Insel 2<br>Insel 3                                                                                                                                                                                                                                                               | Fläche: 31410 m <sup>2</sup> , (3,14 ha.)<br>Fläche: 15836 m <sup>2</sup> , (1,58 ha.)<br>Fläche: 51417 m <sup>2</sup> , (5,14 ha.)<br>Summe: 9,87 ha.<br><br>Uferlänge: 723,7 m<br>Uferlänge: 693,0 m<br>Uferlänge: 856,5 m                                                                                                                                                                                                                                                          |  |
| <b>Gesamtfläche der Bärenbrücker Bucht; Uferlänge der Bärenbrücker Bucht</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Fläche: 367738 m <sup>2</sup> , (36,77 ha.)<br><br>Uferlänge: 3072,1 m, (3,07 km)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
| <b>Fläche der Strände am Cottbuser Ostsee:</b><br><br>Neuendorf (Hafen)<br>Neuendorf (Jugenddorf)<br>Bärenbrücker Bucht<br>Daytona Beach<br>Cottbus (Hauptstrand)<br>Cottbus (Surfstrand)<br>Wilmersdorf<br><br><b>Uferlänge der Strände:</b><br><br>Neuendorf (Hafen)<br>Neuendorf (Jugenddorf)<br>Bärenbrücker Bucht<br>Daytona Beach<br>Cottbus (Hauptstrand)<br>Cottbus (Surfstrand)<br>Wilmersdorf | Fläche 38447,7 m <sup>2</sup> , (3,845 ha.)<br>Fläche 19307,5 m <sup>2</sup> , (1,931 ha.)<br>Fläche 13800,9 m <sup>2</sup> , (1,380 ha.)<br>Fläche 44548,2 m <sup>2</sup> , (4,455 ha.)<br>Fläche 35157,8 m <sup>2</sup> , (3,516 ha.)<br>Fläche 32386,3 m <sup>2</sup> , (3,239 ha.)<br>Fläche 10335,5 m <sup>2</sup> , (1,033 ha.)<br><br>Uferlänge: 620 m<br>Uferlänge: 334 m<br>Uferlänge: 315 m<br>Uferlänge: 622 m<br>Uferlänge: 464 m<br>Uferlänge: 602 m<br>Uferlänge: 315 m |  |

## 4.2 Wasserqualität Cottbuser Ostsee

Erste Untersuchungen durch Fachleute ergaben, dass für den Cottbuser Ostsee keine bzw. nur geringe Probleme bezüglich der Wasserbeschaffenheit (z.B. Versauerungsproblematik) und Wasserqualität zu erwarten sind. Ausschlaggebend hierfür ist der großräumige Grundwasserzustrom von Süden aus dem natürlich gewachsenen Einzugsgebiet von Cottbus sowie die günstigen Bedingungen für die Wasserführung aus der Spree über den Hammergraben. Die Bedingungen für die Flutung sind hinsichtlich der Wasserqualität und der Menge besser (bis zu 5m<sup>3</sup>/s) als bei vielen anderen Seeflutungen der Lauzitzer Seenkette. Auch das Risiko einer Belastung durch Sulfate stellt für den Cottbuser Ostsee vorrausichtlich kein

größeres Problem dar.

Die meisten der neu entstehenden Tagebauseen in der Lausitz sind bei allgemeinen Aufgang des Grundwassers (Eigenflutung) der Versauerung ausgesetzt. Deshalb wird auch am Cottbuser Ostsee noch ein Konzept zur „Fremdflutung“ entwickelt werden müssen. Dabei werden die Arbeiten im wissenschaftlich-technischen Projekt zur „Gewässergüte des Cottbuser Tagebausees“ als ein flexibles Instrument verstanden werden müssen, das den sich ständig ändernden Randbedingungen Rechnung tragen muss. Für den Cottbuser Ostsee wird voraussichtlich Spreewasser entnommen, das über den Hammergarben und das Einlaufbauwerk bei Merzdorf eingeleitet wird. Um gezielt Wasser wieder abgeben zu können, ist ein Auslaufbauwerk am Westufer und die Entnahme von Ostseewasser über den Schwarzen Graben geplant. Dies sollte den positiven Effekt einer Wasserzirkulation begünstigen.

Weiterhin schlägt der Masterplan vor, eine wasserseitige Verbindung zwischen dem Klinger See und dem Cottbuser Ostsee herzustellen und das Höhengefälle der beiden Wasserspiegel von ca. 8 m zugunsten einer zusätzlichen Wasserzirkulation zu nutzen. In sinnvoller Kombination ließe sich dieser Fakt touristisch für eine temporär zu flutende Wildwasserbahn nutzen. Hierbei ist im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu prüfen, inwieweit das Tränitzfließ zur Fremdflutung des Klinger Sees genutzt werden kann. Weiterhin sind Möglichkeiten abzuschätzen, wie, in welcher Größenordnung und unter welchen Umständen dem Ansinnen einer temporären Entnahme von größeren Wassermengen aus dem Klinger See ermöglicht werden kann.

Der Masterplan schlägt eine einmalige Wasserabgabe zwei bis maximal drei mal pro Jahr zu bestimmten Anlässen vor, wonach mittels zukunftsorientierter, lokal vorhandener Antriebstechnik ein Zurückpumpen der abgegebenen Wassermenge vorstellbar wäre.

Desweiteren wird zur Zirkulationsverstärkung ein zusätzlicher Auslauf vom Cottbuser Ostsee im Bereich der Bärenbrücker Bucht in Richtung der Bärenbrücker Teiche und ein weiterer Zulauf über den Koppatz-Kahrener-/ Haasower Landgraben und Tränitzfließ südlich von Schlichow im Masterplan vorgeschlagen.

### **4.3 Uferlinie / Ufergestaltung**

Eine den See umspannende homogene Uferabflachung von generell 1:15 mit in Richtung Hinterland anschließenden Böschungen von 1:4 bis 1:2, so wie es der Abschlussbetriebsplan für den Tagebau Cottbus Nord vorsieht, wird von den Verfahrensbeteiligten der Masterplanung für nicht sinnvoll erachtet.

Stattdessen wird eine variable Ufergestaltung in Abhängigkeit zukünftiger Nutzungen angestrebt. (vgl. auch Braunkohlenplan Z 20: „...Uferbereiche sind abwechslungsreich zu gestalten...“). So sind die bereits vorhandenen Geländemodellierungen in vielen Bereichen möglichst beizubehalten, welche abschnittsweise durch erforderliche Böschungsbearbeitungen verstärkt ausgeprägt werden.



### Übersicht der Uferböschungen:

| Abschnitt                                                                    | Böschungsverhältnis                                                                             | Besonderheiten                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Südufer:<br>zwischen Tranitzer Höhen<br>und Schlichower Berge                | Uferabflachung: 1:1,5<br>Hinterlandbösch.: 1:4                                                  | Wie im ABP vorgeschlagen                                                                                                                                               |
| Südufer:<br>Schlichower Berge<br>(Lärmschutzwall Schlichow)                  | Uferabflachung und<br>Hinterlandbösch.: 1:4                                                     | Durchbruch des Lärmschutzwallen in<br>der Ortlage von Schlichow zur<br>Herstellung einer Blickbeziehung.<br>Herstellung und Befestigung eines<br>Uferweges.            |
| Südufer:<br>Zwischen Schlichower Berge<br>und dem Hauptstrand von<br>Cottbus | Uferabflachung: 1:1,5<br>Hinterlandbösch.: 1:4                                                  | Wie in ABP vorgeschlagen                                                                                                                                               |
| Südufer:<br>Hauptstrand von Cottbus                                          | Uferabflachung<br>durchgängig im<br>Strandbereich(100 x<br>600m): 1:10                          | Auf eine Hinterlandböschung sollte<br>bis zur OU 168 n überwiegend<br>verzichtet werden.                                                                               |
| Südufer:<br>Promenade am Hafenzentrum                                        | Steilufer                                                                                       | Die Promenade soll als Betonbauwerk<br>bzw. durch Spundwände erstellt<br>werden und benötigt einen<br>entsprechend befestigten Untergrund.                             |
| Südufer:<br>Vom Parkway bis zum<br>Surfstrand vom Cottbus                    | Uferabflachung: 1:1,5<br>Hinterlandbösch.: 1:4                                                  | Wie in ABP vorgeschlagen                                                                                                                                               |
| Südufer:<br>Surfstrand von Cottbus                                           | Uferabflachung<br>durchgängig im<br>Strandbereich(100 x<br>600m): 1:10                          | Auf eine Hinterlandböschung sollte<br>bis zur OU 168 n überwiegend<br>verzichtet werden. Nach dem Ufer<br>sollte eine begehbare<br>Flachwasserzone hergestellt werden. |
| Südufer:<br>Merzdorfer Höhe                                                  | Uferabflachung und<br>Hinterlandbösch.: 1:4                                                     | Herstellung und Befestigung eines<br>Uferweges.                                                                                                                        |
| Westufer:<br>Polder                                                          | Uferabflachung und<br>Hinterlandbösch.: 1:4                                                     | Durchgängig steile und befestigte<br>Uferböschung. Keine<br>Hinterlandböschung                                                                                         |
| Westufer:<br>Badestrand Wilmersdorf                                          | Uferabflachung<br>durchgängig im<br>Strandbereich(80 x<br>400m): 1:1,5<br>Hinterlandbösch.: 1:4 | Hinterlandböschung wie<br>Uferböschung der Polder                                                                                                                      |

|                                                                     |                                                                        |                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Westufer:<br>Deichbereich                                           | Uferböschung ist gleich<br>der Deichböschung                           | Fuß- und Radwege auf der Deichkrone                                      |
| Westufer:<br>Land hinter den Deichen                                | Böschungen in<br>unterschiedlichen<br>Winkeln von 1:2 bis 1:8          | Flächen werden durch<br>Heckenpflanzungen begrenzt                       |
| Nordufer:<br>Deichbereich                                           | Uferböschung ist gleich<br>der Deichböschung                           | Fuß- und Radwege auf der Deichkrone                                      |
| Nordufer:<br>Stand am Kiessee                                       | Uferabflachung<br>durchgängig im<br>Strandbereich(70 x<br>400m): 1:10  | Auf eine Hinterlandböschung sollte<br>bis überwiegend verzichtet werden. |
| Nordufer:<br>Hauptstand Neuendorf                                   | Uferabflachung<br>durchgängig im<br>Strandbereich(150 x<br>600m): 1:10 | Auf eine Hinterlandböschung sollte<br>bis überwiegend verzichtet werden. |
| Nordufer:<br>Vom Hauptstand Neuendorf<br>bis zur Bärenbrücker Bucht | Uferabflachung: 1:15<br>Hinterlandbösch.: 1:4                          | Wie in ABP vorgeschlagen                                                 |
| Nordufer:<br>Bärenbrücker Bucht                                     | Uferabflachung: 1:15<br>Hinterlandbösch.: 1:4<br>Strandbereich: 1:10   |                                                                          |
| Ostufer                                                             | Uferabflachung: 1:15<br>Hinterlandbösch.: 1:4<br>Steiluferbereiche     | Wie im ABP der LmbV vorgesehen                                           |

#### 4.4 Seekarte / Seezeichen der Cottbuser Ostsee

Eine **Seekarte** ist eine Karte, die für die Schifffahrt die Seewege und Küsten, Untiefen, Seezeichen, etc. von einem bestimmten Seegebiet (z.B. Ostsee) darstellt.

Eine großmaßstäbige Seekarte vom Cottbuser Ostsee enthält u.a.:

- die Konturen des Ufers und Inseln
- Tiefenlinien (5m, 10m und 20m)
- alle wichtigen Seezeichen und Symbole
- bei den Leuchtuern von Cottbus und Neuendorf Angaben, in welchen Sektoren das Leuchtuern in welchen Farben und mit welcher Kennung leuchtet
- die wichtigsten Ortschaften, Straßen und Berge des Ufers

Das Land ist beige, der Flachwasserbereich in verschiedenen Blautönen eingefärbt. Ansonsten haben Seekarten einen weißen Hintergrund.

**Seezeichen** oder Schifffahrtszeichen sind in der Regel hör- oder sichtbare Markierungen, die als Navigationshilfen in der Schifffahrt dienen. Seezeichen dienen im Wesentlichen der Navigation nach Sicht und sind zur Orientierung der Seefahrer häufig an Küsten, gefährlichen Sandbänken

oder Riffen, in Hafeneinfahrten und engen Fahrstraßen aufgestellt. Sie sind durch Form- und Farbgebung sowie teilweise durch Lichtsignale (Befeuerung) eindeutig unterscheidbar und haben international festgelegte Bedeutungen.

Auf der Seekarte zum Cottbuser Ostsee sind zwei herausragende Seezeichen gekennzeichnet: das Seezeichen am Hafenzentrum von Cottbus und das Seezeichen der Hafeneinfahrt von Neuendorf. Beide kennzeichnen die jeweiligen Kappungspunkte der ehemaligen Gubener Bahntrasse, die für den Tagebau weichen musste. Der Masterplan empfiehlt, diese Zeichen als klassische Seezeichen z.B. als Leuchttürme zu realisieren und sie zu Orten der Information zur Entstehungsgeschichte des Cottbuser Ostsees und des Tagebaus zu entwickeln.



## 5.0 Infrastruktur

Die verschiedenen Elemente der Infrastruktur des Cottbuser Ostsees, das Wegenetz und die Verkehrsmittel sowie die Angebote an Information, Gastronomie, Besucherzentren, Veranstaltungen etc. bilden die Schnittstellen des Raumes zu seinen Nutzern. Hieran zeigt sich, wie gut oder schlecht der Landschaftspark Cottbuser Ostsee durch die Bewohner, Besucher und Touristen angenommen wird.

Die punktuelle Infrastruktur in Form von Projekten stellt die Themen und Inhalte am Cottbuser Ostsee dar und gibt den Teilräumen durch ihre Verteilung unterschiedliche Bedeutung. Die lineare Infrastruktur in Form von Wegen, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, hat die Aufgabe, sowohl Grünflächen und Projekte als auch die darin liegenden Standorte zu erschließen und thematisch zu verbinden. Der Ausbau der physischen wie inhaltlichen Verklammerung ist eines der Hauptaufgabenfelder der künftigen Infrastrukturentwicklung.

Die Stadt Cottbus und der Tagebau können schon heute auf ein quantitativ hochwertiges Angebot an Infrastruktur zurückgreifen. Die infrastrukturelle Basis ist zwar vielfältig, jedoch liegen in allen Bereichen Qualitätsmängel und ungenutzte Potenziale vor. Vieles ist bereits vorhanden, Teile müssen ergänzt und ausgebaut werden, einiges muss neu geordnet, prägnanter herausgearbeitet oder auch gänzlich neu versucht werden. Ziel muss es dabei sein, den Ostsee für Bewohner der Region und Besucher von außerhalb besser erkennbar und insgesamt attraktiver zu machen.

Die erreichten Qualitäten bilden heute das Fundament, das die Weiterentwicklung der Infrastruktur stützt und trägt. Dennoch ist für den Cottbuser Ostsee insbesondere für den Tourismus sowie den Freizeitverkehr Handlungsbedarf anzumelden. Die Bandbreite der notwendigen Maßnahmen reicht hier vom Herstellen kleinräumiger Verknüpfungen über die Konzeption eines integrierten Netzwerkes bis hin zu einer regional abgestimmten Infrastrukturstrategie.

Die Qualität der Erreichbarkeit entscheidet letztlich über die Akzeptanz und die Aneignung des Cottbuser Ostsees durch die Bürger und Nutzer. Dies beinhaltet nicht nur die Wege und Verkehrsmittel, sondern auch die Dichte und Qualität der Informationsangebote. Führungen, Gastronomie und Events leisten einen entscheidenden Beitrag zur Qualität der Infrastruktur.

### 5.1 Verkehrsinfrastruktur

Durch seine zentrale Lage und überregionale Bedeutung als Oberzentrum der Niederlausitz ist Cottbus auch der bedeutendste Verkehrsknoten der Region.

Cottbus ist über die Bundesautobahn A 15 gut an das Fernstraßennetz angeschlossen. Die durch die Stadt führenden Bundesstraßen B 168 und B 169 sind permanent überlastet und damit

zwischen A 15 und Stadtring für den Durchgangs- sowie den Quell-/ Zielverkehr in die östlichen und nord-östlichen Bereiche der Stadt nicht attraktiv. Gegenwärtig wird die Führung der Oder-Lausitz-Straße (B 97) im Zusammenhang mit einer Ortsumgehung (Teil der B 168) vorbereitet.

Das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz wird seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts von einem ehemals reinen Radialnetz zu einem Radial-Ring-Netz umgebaut. Der mittlere Ring als wichtigster Verteilerring für den Kfz-Verkehr ist bislang nicht geschlossen. Die Nord-Süd-Verbindung über Thiemstraße – Bahnhofstraße – Karl-Marx-Straße ist permanent überlastet und ist im Bereich der Bahnhofstraße nicht mehr innenstadtverträglich.

Die Einordnung des Planungsraumes in das regionale und überregionale Verkehrssystem erfolgt über

- die Bundesstraße B 168 (ehem. B 97), die westlich parallel zum Tagebaugebiet in Nord-Süd-Richtung verläuft,
- die L 49 (ehemals B 115), die von Nordwesten (Lübben) nach Südosten (Görlitz / Bad Muskau) verläuft und den Planungsraum im Süden tangiert,
- die L 50, die von der B 168 (ehem. B 97) im Norden durch Merzdorf und Dissenchen nach Süden verläuft
- die B 97 (ehemals L 47), die zwischen den Tagebauen Cottbus-Nord und Jänschwalde in Nord-Süd-Richtung verläuft

Die B 97 (ehemals L 47) ist Teil der geplanten Oder-Lausitz-Trasse aus Frankfurt (Oder) über Guben, Cottbus bis zur A 13 und fortführend in den mitteldeutschen Raum. Sie wird südlich des Schnittpunktes mit der Eisenbahnstrecke Cottbus-Forst in einem Bogen südöstlich um Haasow (Netzer Ergänzung) und östlich um Kahren (2. Verkehrsabschnitt) bis zur Autobahn A 15 geführt.

Die L 49 (ehemals B 115) bindet von Osten, die B 168 von Westen auf die B 97 auf.

Die Oder-Lausitz-Trasse soll frei von Ortsdurchfahrten und in Abhängigkeit von den Verkehrsstärken mit niveaufreien Kreuzungen sowie mit einem 2- bis 4-streifigen Querschnitt ausgebaut werden. Damit wird eine durchgängige, leistungsstarke Straßenverbindung geschaffen. Die östlich des künftigen Sees verlaufende Oder-Lausitz-Trasse soll den überörtlichen N-S-Durchgangsverkehr aufnehmen und somit das Straßennetz in Cottbus entlasten.

### **Verkehrspolitische Rahmenbedingungen für den Cottbuser Ostsee**

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 Ortsumgehung (B168n und B168) und über
- den inneren Ring mit den verbindenden Haupteinzelstraßen 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 soll der ÖPNV künftig mindestens 40% der motorisierten Personenfahrten substituieren.  
Der Cottbuser Hafen selbst soll langfristig durch folgende Verkehrsmittel erreichbar sein: Regionalbahn (über Tram und Bus), Tramlinie; 2 Buslinien, Motorisierter Individualverkehr (Taxen; private Pkw), Fahrradverkehr.

## 5.2 Straßennetz Cottbuser Ostsee

### Oder-Lausitz-Trasse (B 97n) – Ortsumgehung Cottbus (B 168n)

Die Gesamtmaßnahme trägt dazu bei, die Verkehrsströme im Zusammenhang mit dem derzeit vorhandenen und dem künftig zu erwartenden Umfang zu optimieren. Der Abschnitt von der B 168 zur A 15 ist dabei Bestandteil der neuen Netzverknüpfung zwischen den Bundesfernstraßen im Raum Cottbus. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt beinhaltet den 1. Verkehrsabschnitt (1. VA) mit dem Neubau der B 168n zwischen der B 168 und der L 49, den Anbindungen an das untergeordnete Straßennetz, Lärmschutzmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Der Planfeststellungsabschnitt des 1. VA beginnt bei Bau – km 0+006,750 – NK 4252012, Abschnitt 170, km 0,997 als provisorische Verknüpfung mit der B 115. Von dort verläuft die Trasse der B 168n in nördlicher Richtung westlich von Haasow, kreuzt die Bahnstrecke Cottbus – Forst, die L 50, das Trinitzfließ, sowie die Ortsverbindungsstraße Dissenchen – Schlichow. Am Planungsende schließt die B 168n an die vorhandene B 168 an (NK 4252 004, Abschnitt 150, km 0,234 – km 8+800). Der Abschnitt hat eine Länge von 6,5 km und ist selbständig verkehrswirksam.

Der Neubau der B 168n im 1. VA erfolgt unter Berücksichtigung des späteren Neubaus der B 97n im Abschnitt B 97 – A 15. Diese Maßnahme als Bestandteil der Oder-Lausitz-Straße ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – vordringlicher Bedarf – enthalten. Weiterhin sind die OU Cottbus und die Oder-Lausitz-Straße im Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin – Brandenburg (LEP GR– ergänzende Festlegung für den äußeren Entwicklungsraum des Landes Brandenburg, Stand Feb. 2001) als großräumige Straßenverbindungen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aufgenommen. Der vorrangige Bedarf für die Maßnahmen wird darüber hinaus auch durch den Regionalplan der Region Lausitz-Spreewald, 1999, bestätigt.

Die Ortsumgehung Cottbus ist als notwendige Netzergänzung zur Verbesserung der Verkehrssituation in Cottbus in die Flächennutzungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung (Stand 1998) der Stadt aufgenommen. Sie nimmt im Rahmen der Neuordnung der Straßennetzstruktur im Raum Cottbus gemäß dem Straßennetzkonzept des Landes Brandenburg eine wichtige Stellung ein und hat für den regionalen und überregionalen Verkehr der Stadt Cottbus und des Landes Brandenburg eine zentrale Bedeutung.

Die B 97n – Oder-Lausitz-Trasse stellt neben der verteilenden Funktion eine wichtige Verbindung zwischen den Oberzentren Frankfurt (O) und Cottbus dar.

### ***Querschnitt***

Entsprechend der ermittelten Verkehrsbelastung der B 168n wurde ein Regelquerschnitt RQ 10,5 festgelegt. Der Schwerverkehranteil von deutlich über 900 Fhz/24 h erfordert abschnittsweise einen überbreiten Randstreifen von beiderseits 50 cm. Für den Abschnitt zwischen Bau-km. 2+336,260 bis 2+656,387 wurde unter Berücksichtigung der Weiterführung der OU – Cottbus bis zur A 15 ein RQ 20 gewählt. Die im Endzustand ermittelte Verkehrsbelastung von ca. 21.000 Fz/24 h und der hohe Anteil von Abbiegeströmen waren Grundlage für die Wahl des Querschnittes in diesem Abschnitt. Damit ergibt sich folgende Zusammensetzung des Fahrbahnquerschnittes:

Fahrstreifen:  $2 \times 3,50 = 7,00 \text{ m}$

Randstreifen:  $2 \times 0,50 = 1,00 \text{ m}$

Bankett:  $2 \times 2,00 = 4,00 \text{ m}$

Kronenbreite: 12,00 m

Die B168n ist Bestandteil des Masterplanes zum Cottbuser Ostsee. Ihr Verlauf und Ausbaustandard wurden im Masterplan übernommen. Im Bereich des Binnenhafens befindet sich die Trasse der B168n in einer relativen Hochlage zum zukünftigen Wasserspiegel des Cottbuser Ostsees. Deshalb schlägt der Masterplan zur künftigen wasserseitigen Anbindung des Binnenhafens eine Unterquerung der B168n mittels eines Stichkanals an den Ostsee vor. Dabei ist zur Querung von kleineren Motorbooten eine lichte Öffnungshöhe von 2m zu gewährleisten.

Aufgrund der Anbaufreiheit sowie der stark begrenzten Anzahl an Zufahrtsmöglichkeiten über die wenigen Knotenpunkte der Bundesstraßen zum künftigen See wird es erforderlich, zusätzliche Erschließungsstraßen zur Aufnahme und Verteilung des Zielverkehrs im Bereich zwischen Bundesstraße und Uferkante einzuordnen. Zum Teil werden völlig neue Erschließungskonzepte u.a. auch unter dem Aspekt der Stadttechnik erforderlich. So zeigen aktuelle differenzierte Voruntersuchungen, dass z.B. in Bezug auf die Seebühne eine Verkehrerschließung aufgrund der auf einen kurzen Zeitraum begrenzten, zu erwartenden Besucherzahlen über die Knotenpunkte Lakoma und Merzdorf allein als sehr problematisch bewertet werden muss. Diese Teilaspekte sind innerhalb der Erarbeitung eines teilträumlichen Verkehrskonzeptes zu hinterfragen.

Hierbei sind u.a. auch zusätzliche Überbrückungen der B 168n werden zur fußläufigen Erschließung der Strandlage im Bereich von Merzdorf (im Verlängerung des Merzdorfer Weg) und im Bereich der Schlichower Höhe z bewerten, die im Masterplan vorgeschlagen werden.





### 5.3 Radwegenetz der Lausitz / Cottbuser Ostsee

Cottbus wird von einer Reihe übergeordneter Radwege und Radfernwanderwege tangiert bzw. durchzogen. Die wichtigsten Wege mit touristischer Bedeutung sind der Spree-Radweg (ca. 400 km, von der Quelle der Spree bis Berlin), die Tour Brandenburg und der Oder- Neisse Radweg (465 km, von Stettin bis Nova Ves in der Tschechischen Republik).

Das Radwegenetz von Cottbus umfasst ca. 120 km, davon ca. 30 km Radfernwanderwege. Der Spreeradweg tangiert bei Lakoma den zukünftigen Seebereich.

Weiterhin sind der Gurkenradweg, die Niederlausitzer Bergbautour und der Fürst- Pückler Radwanderweg, die auch das Gebiet des zukünftigen Cottbuser Ostsees erschließen, zu nennen.

#### **Gurkenradweg (Gesamtlänge ~ 250 km)**

Am Rundweg liegen mehrere Ortschaften mit Bahnanschluss (Cottbus, Lübben und Lübbenau). Der Radweg, dem übrigens auf der ITB 2001 der Tourismuspreis des Landes Brandenburg verliehen wurde, führt durch den Spreewald. Am südlichsten Punkt des Gurkenradwegs durchquert man die Stadt Cottbus. Die Einbindung des Cottbuser Ostsees erfolgt entlang des Altaufes Hammergraben am Westufer.

#### **Bergbautour in der Niederlausitz (Gesamtlänge ~ 300 km)**

Die Niederlausitzer Bergbautour, mit dem Rekord-Teufel ausgeschrieben, führt auf gut ausgebauten und asphaltierten Radwegen durch die Niederlausitz – einst eine bedeutende Tagebauregion, von der bereits einige Flächen in Erholungslandschaften umgestaltet wurden. Achtzehn Bahnhöfe, direkt an der Rundstrecke gelegen, erlauben, den Ausgangspunkt der Tour beliebig zu wählen.

Der Radwanderweg führt am West – und Südufer des Cottbuser Ostsees entlang, tangiert den Branitzer Park und weiter in östlicher Richtung über den Klinger See in Richtung die alte Tuchmacherstadt Forst (L.). Am Rande des Nordufers führt die Bergbautour über Bärenbrück, die Bärenbrücker Höhe, nach Neuendorf über das Westufer zurück nach Cottbus.

#### **Der Fürst-Pückler-Weg (Gesamtlänge ~ 500 km)**

Der Fürst-Pückler-Weg führt auf über 500 Kilometern, durch vier Landkreise sowie die Stadt Cottbus quer durch die Zeitgeschichte der Lausitz. Mit ihm bietet sich die einmalige Chance mitzuerleben, wie Berge versetzt und neue Seen geschaffen werden. Er führt vorbei an traditionellen, dörflichen Siedlungen, Schlössern und Parkanlagen (z.B. Branitzer Park), aber auch zu den imposanten Denkmälern der Industriekultur. Er verläuft durch eine alte Kulturlandschaft wie den Spreewald ebenso wie durch neu aufgeforstete Wälder und entlang der in Flutung befindlichen Seen. Und immer wieder bieten sich spannende Ausblicke in die bizarre Landschaft der Tagebaue. In Cottbus beginnt nach der Entwicklung des Ostsees der Fürst-Pückler-Weg am Parkway und führt über das West- und Ostufer zur Bärenbrücker Höhe nach Peitz.

## 5.4 ÖPNV-Netz des Cottbuser Ostsees

Der Bahnhof Cottbus ist ein regionaler Knoten und verfügt über einen stündlichen Taktverkehr mit dem Regionalexpress nach Berlin, Dresden, Frankfurt/Oder, Potsdam sowie nach Schwerin und Wismar (Ostsee). Täglich besteht eine EC-Bahnverbindung zwischen Hamburg und Krakow. Über den Hauptbahnhof ist Cottbus mit den benachbarten Oberzentren in Brandenburg und Sachsen verbunden. Die Reisezeiten sind z.T. unangemessen lang. Es gibt nur eine Personenverbindung in das benachbarte Polen, über Görlitz.

Cottbus verfügt über ein attraktives Angebot im ÖPNV. Dabei stellt die Straßenbahn, die auf 4 Linien verkehrt, das Hauptnetz dar. Der Stadt- und Regionalbusverkehr ergänzt die Straßenbahn in der Fläche. Infolge der erforderlichen Zuschüsse durch die öffentliche Hand wird der Betrieb der Straßenbahn intervallweise hinterfragt.

Rückrad der ÖPNV-Erschließung zum künftigen See ist die „Strandtram“, welche die Innenstadt von Cottbus mit dem Hafenzentrum von Cottbus verbindet. Dazu nutzt die Tram, kommend aus Sandow die brachgefallene Trasse der alten Gubener Bahn und wird im Gestaltungskonzept des Parkways integriert. Am Cottbuser Ostsee ist auf der Höhe des Binnenhafens (Endstation „Cottbuserhafen“) der Endhaltepunkt denkbar.

Weiterhin wird vorgeschlagen, eine sinnvolle Quell-Ziel-Bus-Beziehung aufzubauen, welche die wesentlichsten Ziele des Ostsees miteinander verbindet bzw. mit der Stadt Cottbus und dem Umland verbindet. Für Veranstaltungen der Seebühne werden Sonderbusse von der Innenstadt sowie vom Bahnhof eingesetzt.

Die Linien werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden müssen, wozu der Masterplan die Erarbeitung eines gesonderten teilträumlichen Verkehrskonzeptes „Cottbuser Ostsee“ empfiehlt.

## 5.5 Parkway

Der Parkway ist aus dem Masterplanverfahren als wichtigste Verbindungsachse zwischen der Stadt und dem See hervorgegangen. Er hat eine hohe planerische Prägnanz und kann zukünftiger Imageträger der Stadt sein. Er erschließt die Stadt auf direktem Weg für den motorisierten Verkehr. Die Achse übernimmt darüber hinaus die Verteiler- bzw. Haupteerschließungsfunktion für die nördlich und südlich angrenzenden Gewerbegebiete. Diese neue Haupteerschließung bedeutet eine deutliche Entlastung und damit eine erhebliche Aufwertung für den Merzdorfer Weg und die Dissenchener Hauptstraße, da der Durchgangsverkehr vor allem der Lasttransporte nicht mehr über diese Straßen abgewickelt

werden soll. Gleichzeitig wertet sie die tangierenden Gewerbegebiete auf, da diese nun direkt erschlossen werden und somit ihren verkehrlichen Standortvorteil besser nutzen können.

Der Parkway kann seinen Sinn nur entfalten, wenn er in ein entsprechendes räumliches Umfeld eingebunden ist. Die aktuellen Planungen sehen die Verbindung zum See an dieser Stelle als Erschließung der Gewerbegebiete Dissenchen Nord und „An der Reichsbahn“. Für die Qualifizierung des Parkways wäre somit eine Qualifizierung der Flächen unumgänglich. Dem Masterplan lässt sich das Konzept entnehmen, die Trasse nicht als harte Kante zu formulieren, sondern als weichen Übergang der Stadt zur Landschaft. Dieses Verhältnis wird allerdings bestimmt werden durch die Nutzung der Gewerbeflächen entlang des Parkways, der angestrebten Dichte etc..

Das Profil des Parkways sollte so angelegt werden, dass eine Wegeführung des „langsamen Verkehrs“ entlang der Trasse des schnellen Verkehrs erfolgen kann. Sinnvoll könnte ferner eine Bündelung der Richtungsbahnen für den langsamen Verkehr auf einer Seite des Parkways sein, also nicht Radwege beiderseits der Verkehrsstrasse. Der Parkway bündelt somit unterschiedliche Verkehrsarten: den motorisierten Verkehr, den Radverkehr sowie eine Trambahntrasse, die die Industriebahntrasse nutzen soll.

Mit der Bündelung und der Bedeutung einher geht auch die Gestaltung des Parkway. Er ist eine qualitativ hochwertige Verbindung Richtung See. Durch landschaftliche Elemente könnten die Trassen voneinander getrennt werden, um eine möglichst beeinträchtigungsfreie Abwicklung zu ermöglichen. Die Gestaltung des Parkways sollte mit artifiziellen Elementen erfolgen, um genau diesen Charakter herauszukehren.

Es ist unproblematisch, vom Parkway aus die Gewerbegebiete beiderseits der Trasse zu erschließen. Um eine „Adresse“ zu schaffen ist es aber notwendig, die Fronten der Gewerbebauten oder späterer sonstiger Bauten zum Parkway hin zu orientieren. Als ehemalige Verbindung Richtung Neuendorf hat der Parkway auch die Aufgabe, am Ufer des Sees „Spuren“ deutlich zu machen. Dies könnte geschehen durch das Weiterführen der Gleise in den See hinein und auf Neuendorfer Seite aus dem See heraus. Um den See zu thematisieren ist es weiter denkbar, Teile des Parkways in Form einer Welle ggf. bis ans Ufer zu führen. Der Anschluss des Parkway an den Stadtring erfolgt über einen neu zu gestaltenden Knotenpunkt, der im weiteren näher beschrieben wird, da er auch die Dissencher Straße und die Straße des Gewerbegebietes Dissenchen Süd mit berührt.

Ob die Integration der vorhandenen Anschlussbahn langfristig in das Konzept passt, ist durch eine entsprechende Bedarfsermittlung sowie durch eine weitergehende Konzeption „Eisenbahn/Anschlussbahnen“ zu untersetzen.

#### **Knotenpunkt Parkway und 168 n**

Der Masterplan sieht an dieser Stelle einen Hafen und ein touristisches Zentrum vor. Der aktuelle Stand der Straßenplanung sieht einen niveaugleichen Knoten mit Lichtsignalanlage vor. Obwohl er einer der wenigen Zufahrtspunkte zum Ostsee über die sonst querungsfreie

Ortsumgehung darstellt, ist die Erschließung des Bereiches östlich der Straßentrasse von diesem Knotenpunkt aus weiterhin als problematisch zu bewerten, da die Ausprägung der Zu-/Abfahrt kein stärkeres Verkehrsaufkommen verkraften wird. Hier sind weitere Untersuchungen erforderlich, da der Hafenbereich einen städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkt darstellt, der eine entsprechende Infrastrukturausprägung erfordert.

### **Merzdorfer Weg**

Die nördlichste der Verbindungen wird durch den Merzdorfer Weg beschrieben. Diese sollte als Grünverbindungsachse zum See qualitativ aufgewertet werden, welche gleichzeitig geringe Teile des motorisierten Erschließungsverkehrs, vor allem den Zielverkehr für die Gewerbeflächen mit industriellem Charakter und Gleisanschluss nördlich des Parkways aufnimmt. Eine direkte Anbindung des Merzdorfer Weges an den Parkway über das GE-Gebiet „An der Reichsbahn“ wird im Masterplan vorgeschlagen, um den schleichenden Durchgangsverkehr aus der Merzdorfer Bahnhofstraße größtenteils herausnehmen und den Stadtteil Merzdorf im Sinne der künftigen Entwicklung tatsächlich aufwerten zu können.

Dem Merzdorfer Weg kommt durch den Haltepunkt der Bahn zusätzlich auch fußläufig und radtechnisch eine besondere Bedeutung für die Erschließung von Stadt und See zu: Von hier aus ist sowohl das Seeufer als auch das historische Zentrum Cottbus mit dem Fahrrad in wenigen Minuten zu erreichen. Der Haltepunkt liegt an der Strecke Dresden–Frankfurt/O. und wird somit für die überregionale Anbindung an Bedeutung gewinnen. Allerdings entstehen in beiden Richtungen vom Haltepunkt aus Ansprüche:

- Eine direkte Verbindung in die Altstadt ist mit dem Stadtumbauprojekt von Sandow untersucht und geklärt worden und ein direkter Anschluss Puschkinpromenade – Sandow – Merzdorfer Weg – Cottbuser Ostsee ermöglicht worden.
- Die Weiterführung des Merzdorfer Weges in der Ortslage Merzdorf bzw. die Querung der OU erfolgt in der Verlängerung der Merzdorfer Wiesenstraße.

### **Dissenchener Straße**

Die Dissenchener Straße bzw. Dissenchener Hauptstraße wird neben dem Merzdorfer Weg zu einer zweiten „langsamen“ Verbindung zum Cottbuser Ostsee. Sie wird der Hauptzubringer für Fahrradfahrer und Fußgänger zum See bzw. zum neuen Freizeit- und Erholungszentrum Schlichow. Durch die verkehrliche Entlastung erfährt die Dissenchener Straße eine Aufwertung. Eine verkehrliche Abkoppelung der Dissenchener Straße ab Knotenpunkt Bahnlinie für den motorisierten Verkehr könnte auch an dieser Stelle den schleichenden Durchgangsverkehr verhindern und zu einer wesentlichen Aufwertung der Ortslage Dissenchen beitragen.

### **Gewerbegebiet Dissenschen Süd**

In den Diskussionen und Abstimmungsprozessen tritt die vierte, südlichste Verbindung zum See für den motorisierten Verkehr als eine der wichtigsten hervor: Die Verbindungsstraße durch das Gewerbegebiet Dissenschen Süd. Diese könnte bei Fertigstellung der OU B168n den kürzesten Weg in die Stadt für den aus Süden/Südosten kommenden Verkehr darstellen. Das

Gewerbegebiet ist zum Teil noch nicht erschlossen.

### **Knotenpunkt Bahnlinie/Dissenchener Straße**

Am jetzigen Bahnübergang Dissenchener Straße / Gubener Bahnlinie werden in Zukunft die drei südlichen Verbindungen von Cottbus zum See zusammenlaufen. Diesem Punkt kommt in der Erschließung somit eine entscheidende Priorität zu, die auch in der Zukunft weiterhin thematisiert werden muss, um zukünftige Probleme zu vermeiden. Voruntersuchungen der Trassenführung haben gezeigt, dass es möglich ist, einen niveaufreien Übergang über die Bahn zu konstruieren. Nach der Sichtung unterschiedlicher Modelle scheint eine Variante empfehlenswert, in der die Bahnlinie erst mit Hilfe eines Tunnels bzw. einer Brücke überwunden wird und die Trasse dann in einem großen Kreisverkehr mündet. Dem Kreisverkehr sollen dann alle wichtigen Verkehrsträger sowie der Parkway angehängt werden.

### **Seerundweg**

Der Seerundweg übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion für den Cottbuser Ostsee, der hauptsächlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bleiben soll. Der Seerundweg soll sich vorzugshalber aus den Wirtschaftswegen (Betriebsstraßen) des heutigen Tagebaus entwickeln. Die Wegeführung wird z. Zt. zwischen der Vattenfall Mining AG und dem Stadtplanungsamt von Cottbus abgestimmt.

Da der Seerundweg auch für den Inlinesport genutzt werden soll, ist bei der Bauausführung auf eine besonders glatte Oberfläche der Bitumendecke zu achten.

## **5.6 Ruhender Verkehr**

Ziel ist, eine günstige Verteilung der Parkplätze mit Bezug zu den Zielen und den Verkehrswegen anzubieten. Die Größe der Parkplatzangebote wird bestimmt durch den Charakter der Ziele, alternativ zur Verfügung stehende Verkehrsmittel und das jeweils angesprochene Klientel.

Übersicht Ruhender Verkehr:

| Abschnitt                       | PKW Stellplätze /<br>Bus Stellflächen | Besonderheiten                                                                                    |
|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Südufer:<br>Parkway             | Ohne Angabe                           | straßenbegleitendes Parken in<br>Parkbuchten                                                      |
| Südufer:<br>Parkway Binnenhafen | Max: 200 PKW Stellplätze              | Parkplatz nur zum Teil öffentlich.<br>Kann auch als Winterlagerplatz für<br>Boote genutzt werden. |

|                                                                                      |                                                      |                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Südufer:<br>Haupteinfahrt der<br>Seebühne wird parallel der<br>Ortsumgehung geführt. | Ohne Angabe                                          | straßenbegleitendes Parken zum<br>Strand orientiert, um das Abladen von<br>Surfbrettern zu begünstigen. |
| Südufer:<br>Hauptstand von Cottbus                                                   | Max: 200 PKW Stellplätze                             |                                                                                                         |
| Südufer:<br>Seebühne                                                                 | Ca. 1 500 PKW Stellplätze<br>Ca. 30 Bus Stellflächen |                                                                                                         |
| Westufer:<br>Badestrand Willmersdorf                                                 | Max: 50 PKW Stellplätze                              |                                                                                                         |
| Nordufer:<br>Open Air Kultur                                                         | Ca. 400 PKW Stellplätze<br>Ca. 10 Bus Stellflächen   |                                                                                                         |
| Nordufer:<br>Yacht Club / Strandbereich                                              | Max: 100 PKW Stellplätze                             | Parkplatz nur zum Teil öffentlich.<br>Kann auch als Winterlagerplatz für<br>Boote genutzt werden.       |
| Ostufer:<br>Lausitztrasse                                                            | Ca. 50 öffentliche<br>Stellplätze für Caravans       |                                                                                                         |

## 5.7 Fahren und Wasserverkehrswege

Zum unverzichtbaren Bestandteil des Cottbuser Ostsees gehören auch Seebrücken. Geschichtlich wurden Seebrücken anfangs nur als Landungsbrücken für Ausflugsdampfer und Fähren gebauten. Aber die Stege entwickelten sich rasch zu beliebten Flaniermeilen über die Ostsee. Am Cottbuser Ostsee dienen die kleinen „Seebrücken“ (ca. 25 m Baulänge) von Schlichow, Neu Lakoma und Merzdorf ebenfalls als Anlegestelle für den Fährverkehr des Cottbuser Ostsees.

Die Seebrücke vom Hafenzentrum Cottbus und von Neuendorf sollen neben der Fährfunktion aber auch das Flanieren ermöglichen.

Die wichtigste Fährverbindung ist die Linie zwischen Cottbus und Neuendorf. Weitere Schiffsanlegestellen sind an der Seebrücke von Schlichow, an der Seebühne von Merzdorf sowie Neu Lakoma vorgesehen.

Bedingt durch die geringe Wassertiefe sollte die Nutzung von z.B. Luftkissenbooten geprüft werden.

## 5.8 Die Leitthemen der Infrastrukturentwicklung

Um die Infrastruktur des Cottbuser Ostsees und damit die Aufenthaltsqualität des gesamten Raumes zu attraktiveren, kann man auf dem Bestand aufbauen. Grundvoraussetzung für das Erleben des Cottbuser Ostsees ist die Verbesserung seiner Alltagstauglichkeit: den See direkt vor der Tür zu haben und sich um ihn herum durchgängig bewegen zu können. In der

Konsequenz wird es darauf ankommen, das Verständnis eines zusammenhängenden und engmaschigen Netzwerkes bei allen beteiligten Akteuren anzuregen.

Neben der räumlichen und inhaltlichen Definition von Schnittstellen gilt es zu klären, wie die Träger ihre unterschiedlichen Infrastruktursysteme aufeinander abstimmen und wie technische und personelle Gemeinsamkeiten weiterentwickelt werden können.

Die konzeptionell wichtigsten Standorte der Infrastrukturplanung sind die Schnittstellen. Diese ergeben sich an Orten, wo verschiedene Verkehrssystemzugänge (z.B. Bahnhöfe, Anlegestellen) und punktuelle Attraktionen aufeinander treffen. Sie konzentrieren sich am Cottbuser Strand und unterstützen die zentrale Verbindungsachse.

Durch die strategische Lage am Schnittpunkt des Cottbuser Strandes und dem Parkway entfalten sie Entwicklungsimpulse für den gesamten Cottbuser Ostsee. So kann sich mit dem Fokus auf das Gesamtsystem und mit der Priorität auf diese Schnittstelle ein zusammenführendes Infrastrukturangebot für den Cottbuser Ostsee entwickeln. Der Parkway sollte durch Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsträger attraktiv erreichbar und erlebbar gemacht werden. Gleichzeitig sind Schnittpunkte der linearen Infrastruktur mit wichtigen Attraktionen zu koppeln. Durch Anlegestellen für Fahrgastschiffe und Sportboote in Verbindung mit Haltepunkten einer touristischen Tram und dem Serviceangebot des Cottbuser Hafenzentrums, ergeben sich klare Synergien, die diese zentrale Achse insgesamt stärken werden.

Entlang der Uferlinie bieten sich weitere wichtige Standorte als Verknüpfungspunkte an. Zu nennen sind insbesondere der Binnenhafen von Merzdorf, der Binnenhafen von Neuendorf, der Hauptstrand von Cottbus und der Dünenpark von Schlichow.

Die Entwicklung der Ostseeinfrastruktur sollte sich an folgenden Leitthemen konzentrieren:

- 1 Akteure vernetzen und Infrastruktur pflegen

Im Infrastrukturbereich sind eine Vielzahl von Akteuren angesprochen, die z.T. recht unterschiedliche Zielrichtungen verfolgen. Die Angebotsgestaltung und die Pflege der Infrastruktur werden in ihren Händen verbleiben. Wichtig ist deshalb, eine kontinuierliche Koordination durch ein regionales Management der Infrastruktur, das Qualitätsstandards, Trägerschaften und abgestimmte Pflegekonzepte mit den Akteuren zu vereinbaren

- 2 Flexible Erlebbarkeit durch Schnittstellen schaffen

Die innere und äußere Erreichbarkeit des Ostsees wird durch Verknüpfungsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel gesteigert. Die Infrastrukturschnittstellen (Auftakt Parkway, Bahnhöfe) dienen auch als repräsentative Eingangstore des Parks. Die Kombinierbarkeit touristischer Verkehrsmittel (Fahrrad, Tram, Schiff) macht die Fortbewegung am Ostsee attraktiver, sorgt für eine Erweiterung des Aktionsraumes und für Abwechslung in Geschwindigkeit und Wahrnehmung.



3 Bewährtes fortsetzen und vernetzen

Zu Fuß, mit dem Rad und auf dem Wasser lässt sich die Landschaftsraum um den Cottbuser Ostsee am intensivsten erleben. Diese Arten der Fortbewegung erfordern ein feinmaschiges Wegenetz. Zentrale Projekte für die Erschließung sind die Entwicklung des Parkways, die Weiterentwicklung des Seerundweges, zusätzliche Überbrückungen der Ortsumgehung sowie die Verknüpfung des Cottbuser Strandes zum Branitzer Park.

4 Erlebnisdimensionen der Fortbewegung berücksichtigen

Erlebnisinfrastrukturangebote (z.B. Tram und Schifffahrt) sowie individuelle, erlebnisorientierte Sport- und Mobilitätsangebote (z.B. Inliner, Roller, Reiten) ergänzen das Angebot und schaffen eine eigene Qualität. Besonders große Potenziale liegen in der Weiterentwicklung des Parkways zur Freizeitlandschaft.

**Punktuelle und "weiche" Infrastrukturangebote**

Über die Wege und Verkehrsmittel hinausgehend muss ein attraktives und punktuell Infrastrukturangebot, das sich auf Wassersport, Events und Veranstaltungen, Informationsangebote und Gastronomie bezieht, entstehen. Die enge Verzahnung dieses Angebotes mit dem Wege- und Verkehrsmittelangebot und die gemeinsame Vermarktung sind für dieses Themenfeld anzustreben. Dies beinhaltet zunächst eine klare Informations- und Vermarktungsstrategie für den Cottbuser Ostsee.

Die Bandbreite denkbarer Informationsmedien, die schon heute während des Besuchs des Tagebaus genutzt werden können, ist groß. Im Folgenden sind beispielhaft einige für den Cottbuser Ostsee relevanten Angebote angerissen:

- Schautafeln vermitteln auf ansprechende, interessierende Weise Wissen über den Standort, Themen, Zusammenhänge, Zusatzangebote,
- Wegweiser dienen v.a. der Orientierung zum und um den See,
- der Internetauftritt erlaubt dynamische Abfragen an jedem Ort.

Hinzu kommen geführte Touren durch die IBA SEE und andere buchbare Angebote, die von entsprechend den Inhalten qualifiziertem Personal durchgeführt werden müssen.

Für die Informationsvermittlung wird auch vorgeschlagen, die „Seezeichen“ am Cottbuser Hafenzentrum sowie in Neuendorf schon in der nächsten Zukunft zu entwickeln, um hier die Besucher zu informieren.

**Gastronomie und Beherbergungsangebote**

Ziel des Handlungsfeldes ist es, ein qualifiziertes Gastronomie- und Übernachtungsangebot am Cottbuser Ostsee aufzubauen und es thematisch zusammen mit Infrastrukturangeboten wie Wanderhotels, Häfen, Schifffahrt und Wassersportangeboten zu verknüpfen. Da der Cottbuser Ostsee nicht direkt mit der Lausitzer Seenkette verbunden werden kann und das wassertouristische Angebot in Brandenburg sehr groß ist, wird der Ostsee in erster Linie ein See für die Cottbuser und das Einzugsgebiet der Stadt sein. Deshalb gilt für den Ausbau eines

Beherbergungsangebotes eine regionale Beschränkung. Allerdings wird empfohlen, vor allem jugendspezifische Bedürfnisse sowie den low-Budget-Tourismus mit einzubeziehen.

### **Events und Sonderprogramme**

Die Inszenierung und Organisation von besonderen Veranstaltungen durch Events muss sich als wichtiger Bestandteil des Angebotes entwickeln. Mit dem Branitzer Parkfest existiert bereits ein Stadtfest, das mit Veranstaltungen und attraktiven Programmen auch zur Entdeckung des Cottbuser Ostsees einladen könnte. Die Weiterentwicklung des Parkfestes in Kooperation mit allen beteiligten Gemeinden und den wichtigsten Grundstückseigentümern könnte auf die Steigerung der Bekanntheit des Cottbuser Ostsees zielen. Mit rund 20.000 Besuchern an den Festtagen entwickelt sich hier ein herausragendes Ereignis, das große Bedeutung für den Cottbuser Ostsee haben kann.

Qualifizierung und Ausbau des Angebotes an touristischen Führungen und Angeboten durch die IBA SEE wäre ein weiterer Baustein zu einem nachhaltigen Marketingkonzept.

### **IndustrieKultur**

Die Transformation dieser Industrielandschaft des Tagebaus ist einmalig in der Welt. Die Industriekultur des Tagebaus ist ein Markenzeichen, ein Alleinstellungsmerkmal und die Basis für die Identität der Lausitz. Ihre Entdeckung und kulturelle sowie öffentliche Aneignung ist Verdienst der IBA SEE.

Im Gesamtprojekt sowie bei den vielen großen und kleinen Einzelprojekten gilt es, authentische und einmalige Orte zu schaffen, die aus der Begegnung der Industrielandschaft mit neuer Stadt- und Landschaftsgestaltung entstehen. Die bewusste Gestaltung der sich wandelnden Industrielandschaft bleibt die zentrale kulturelle Aufgabe des Cottbuser Ostsees.

Der allgemeine kulturelle Auftrag ist ganz konkret und gilt flächendeckend, dass heißt Regional, in allen Projekten, bei jeder Brache, jeder Bucht, jeder Seebrücke und bei jeder Nutzung. Den kulturellen Diskurs über die Ästhetik und die Nachhaltigkeit des Cottbuser Ostsees, seines Wassers, seiner Ufer und seiner Landschaftsräume gilt es offen und offensiv zu führen und für die anstehende Umgestaltung zu nutzen.

Künstlerische Interventionen können einen besonderen Beitrag dazu leisten, diese See-Stadtlandschaft neu zu sehen, sie neu zu verstehen und sie sich neu anzueignen.

Als Bestandteil des regionalen Seeaufbaues werden temporäre Inszenierungen als auch dauerhafte künstlerische Interventionen von großer Bedeutung sein. Auch hierauf gilt es sich vorzubereiten. Hier gilt es, das Programm zu bestimmen, Intendanten und Künstler einzuladen und neue Projekte zu realisieren.

Die Aneignung der Tagebaulandschaft beginnt in den Köpfen. Hierzu tragen nicht nur die Gestaltung und Inszenierung des Sees selbst bei, sondern hierzu gehört ein ganzer Kanon gesellschaftlicher und kultureller Prozesse. Es gilt, den Cottbuser Ostsee aktiv mit den großen

kulturellen Projekten der Lausitz, wie dem Spreewald zu vernetzen.

### **Kunst als Perspektive**

Die Kunst kann, soll dabei radikale Positionen beziehen und Katalysator sein für die notwendige Auseinandersetzung in der Region. Wie die Landschaftsmalerei die Entwicklung der Landschaften vorweg genommen hat, kann die Kunst auf Bilder den zukünftigen Cottbuser Ostsee skizzieren. Kunst kann die Wartezeit auf den gefluteten See verkürzen. Sie kann den Auftakt bilden und Vorschläge für die Richtung machen.

Eine schon in den nächsten Jahren installierte „Tagebaubühne“ könnte die beeindruckende „Kulisse“ des Karftwerks Jänschwalde nutzen und somit zum Vorreiter der Seebühne von Merzdorf werden und als erste „Tagebaubühne“ der Welt Kulturgeschichte schreiben.

### **Gunst des Ortes – Parkway**

Innerhalb des Planungsraums bietet sich der Parkway als besonders geeigneter Raum, als Sequenz spannender Geschichte genauso wie als zusammenhängendes Lineament an. Er könnte Laboratorium werden, temporäre Installationen könnten den Zeitraum der kommenden Jahre bis zur Realisierung des Cottbuser Ostsees füllen, er wäre zentraler, regionaler Ort. Diesen Raum mit vielen Menschen völlig neu zu entdecken, wäre ein herausragender Schritt auf dem Weg zu einem neuen Cottbus.

Dabei können die bereits vorhandenen kulturellen In-Wert-Setzungen wie die Verbindung zum Branitzer Parkfest einbezogen und weiter entwickelt werden.

## 6.0 Die Projekte / Flächennutzung

Die Projekte sind das Herz des Cottbuser Ostsees. Sie geben dem Ostsee sein Gesicht, machen ihn erlebbar und schaffen die vielfältigen Möglichkeiten zur Nutzung. Im Rahmen der Zukunftswerkstatt wurden 48 Einzelprojekte untersucht und vertieft diskutiert, abgestimmt und in 18 Projektgebieten zusammengefasst. Diese Projektgebiete liegen in vier Entwicklungsbändern mit einem unterschiedlichen Realisierungshorizont. Die Vorplanungen dazu stammen vorwiegend aus dem Wettbewerb und der Zukunftsplanung, aber auch aus weiteren Planungsinitiativen sind Ideen in den Masterplan eingeflossen.

Die Auswahl der Ideen und ihrer Umsetzung im weiteren Verfahren richtet sich nach den bewährten Grundsätzen und Maßstäben der Zukunftswerkstatt. Für die Realisierung gelten zehn einfache Grundsätze:

- Grün: Gewachsene, stadtnahe Natur mit Wiesen, Wäldern, Feldern, Brachen, von Tieren belebt und vom Wechsel der Jahreszeiten geprägt.
- Schön: Abwechslungsreich; mal wild, natürlich und spontan – mal gestaltet und einprägsam geformt– kleinräumig gegliedert oder großflächig und offen.
- Erkennbar: Als Teil des regionalen Landschaft, erlebbar als zusammenhängende Struktur mit Merkzeichen, Landmarken und eigener Infrastruktur.
- Wirkungsvoll: Anschaulich und nachvollziehbar in der Verbesserung der Landschaftsqualität.
- Attraktiv: Für Anwohner und Nutzer eine täglich verfügbare Bereicherung.
- Ausgewogen: Nachhaltig und leistungsfähig in seinen stadtökologischen, sozialen, ökonomischen und ästhetischen Funktionen.
- Offen: Frei betretbar, öffentlich, durchlässig, ungefährlich, angenehm, interessant; geeignet für die verschiedensten Formen der Erholung.
- Sinnvoll: Am richtigen Ort und für den Ort entwickelt, verbunden mit den innerstädtischen Freiräumen und den Landschaftsräumen.
- Entwickelt: Zusammengeführt durch das regionale Denken des Cottbuser Ostsees.
- Erfahrbar: Zu entdecken auf den eigenen, hochwertigen Rad- und Wanderwegen des regionalen Seesystems.
- 

Alle Einzelprojekte des Masterplans tragen dazu bei, die Erholungsräume der Region zu sichern und dem Cottbuser Ostsee ein einzigartiges Gesicht zu geben. Die Schaffung gestalteter, öffentlich zugänglicher Flächen führt unmittelbar zur Aufwertung und Wertsteigerung des bebauten Umfeldes. Mit der Verknüpfung von Einzelvorhaben nehmen Projekte Gestalt an, entstehen zusammenhängende Entwicklungsflächen und regionale Verbindungen. Regionales Handeln bei der Projektentwicklung über Gemeindegrenzen hinweg ist ein lebendiges Beispiel für die Bereitschaft zum gemeinschaftlichen Handeln in der Lausitz.

## **6.1 Nutzungsvorgaben für die Projektgebiete**

### **Hotels/ Pensionen**

Dem allgemeinen Nachfragetrend zu qualitativ höherwertigen Angebotsformen im Beherbergungsgewerbe wurde in der Stadt Cottbus laut der Szenario Werkstatt zum Großteil Rechnung getragen. Der örtliche Markt ist durch Angebote in Form von Pensionen, Gasthöfen, Privatunterkünften und Hotels weitestgehend gedeckt. Dennoch wurde für den Ostsee der Bedarf von Hotels für Gruppenreisen und Kongressnutzungen vorausgesehen. Weiterhin bietet sich am Ostsee ein Potential für neue Kapazitäten in den Kategorien Hotel und Hotel garni an. Dabei ist das Nachfragepotential im Einzelfall aufgrund der örtlichen Verhältnisse zu quantifizieren.

Die aufsteigende Tendenz der Nachfrageseite zu den Erholungsorten zeigt, dass in Brandenburg die geografische Lage eines Urlaubs- oder Reiseziels an einen großen See nicht mehr allein entscheidendes Auswahlkriterium ist. Für die Wahl eines Urlaubsortes spielen vielmehr die örtlichen Angebote im Bereich Wellness, Fitness, Freizeit und Erholung eine immer größere Rolle. Dieses zeigt sich im derzeit populären Trend des "Aktivurlaub".

Durch Ansiedlung eines innovativen themenorientierten Markenhotels am Ostsee kann ein der Nachfrage entsprechendes attraktives Angebot in Cottbus und Neuendorf geschaffen werden. In diesem Bereich (Cottbuser Strand und am Neuendorfer Hafen) bietet sich die Möglichkeit der Ansiedlung eines Hotelressortprojektes. Im Zusammenhang mit einem Sportboothafen können hier Wellness- und Fitnessbereiche, Tagungs- und Kongressräume sowie weitere spezifisch ergänzenden Einrichtungen angeboten werden. Die für Resorts typische kleinteilige Architektur passt sich dabei sehr gut in das geplante Stadtgefüge ein.

### **Camping**

Im Rahmen der Szenariowerkstatt wurde der Bedarf von lediglich zwei Campingplätzen ermittelt. Ein weiterer Campingplatz am Klinger See kann insbesondere im Zusammenhang mit Ruder-/ Regattaveranstaltungen als zusätzlicher Standort in der Region angeboten werden. Zusätzlich besteht der Bedarf nach einem gesonderten Caravanplatz.

### **Tagestourismus**

Ein wesentliches Potential des Cottbuser Ostsees liegt im Bereich des Tagestourismus, der sich in die Bereiche Wohnortausflügler und Urlaubsausflügler gliedert. In diesem Segment kommt es ganz besonders auf die Schaffung von Anziehungspunkten und Magneten an, um in der Konkurrenz um die Besucherpotentiale im Einzugsgebiet möglichst weit vorn zu liegen.

Es gilt, die Besucher für einen Tag an die Stadt zu binden und vor Ort zu beschäftigen. Als Zielgruppen können Frauen und Männer über 40 Jahre und Familien identifiziert werden. Aktivitäten sind dabei u.a. Rad fahren, spazieren gehen, flanieren/bummeln, einkaufen, essen, "sich pflegen lassen" und nicht zuletzt Aktivitäten auf dem Wasser wie Bootsfahrten, segeln, angeln und rudern.

Im Zusammenwirken mit den vorhandenen und zukünftigen Angeboten in der angrenzenden Innenstadt kann im Bereich des Hafens ein breites Spektrum verwirklicht werden. Bei entsprechend hoher Attraktivität sind hier Besucherzahlen von 2–4 Mio. Wohnortausflüglern und 40.000 – 70.000 Urlaubsausflüglern pro Jahr als durchaus realistisch anzusehen. Unberücksichtigt sind dabei Besucherzahlen infolge von Einzelveranstaltungen, wie z.B. den Cottbuser Filmwochen.

### **Gastronomie**

In Cottbus sind bereits zahlreiche Restaurants und Gaststätten vorhanden.

Das Angebotsspektrum kann im Zusammenhang mit Neunutzungen noch ergänzt, erweitert und ausgebaut werden. Der Bereich der Schank- und Speisewirtschaften umfasst ein weites Feld mit sehr unterschiedlicher Angebotspalette, die teilweise auf eine bestimmte Klientel ausgerichtet ist.

Das Spektrum reicht von der "Kneipe an der Ecke" über die Imbissbude, die Eisdiele und die Themengastronomie bis hin zum Nobelrestaurant. Das Speisen- und/oder Getränkeangebot kann zudem speziell ausgerichtet werden, beispielsweise ostseebezogen (Fischrestaurant, Holstenbierkneipe, etc.) oder produktbezogen (Heringsspezialitäten, Räucheraale, etc.).

### **Wohnen**

Das Potential für die Entwicklung von Wohnbauflächen im Seeinzugsgebiet besteht aus der Arrondierung von Schlichow und Neuendorf. Aufgrund der unmittelbaren Lage am See mit „Meerblick“ ist hier die Ansiedlung auch von höherpreisigen Wohnnutzungen wünschenswert. Aus der Szenariowerkstat geht hervor, dass der Wohnungsmarkt der Stadt Cottbus auch in Zukunft generell gesättigt sein wird. Nur im Bereich der Eigentumsbildung wird es eine Nachfrage fast ausschließlich in den Bereich der freistehenden Einfamilienhäuser und Reihenhäuser geben. Geschosswohnungsbau sollte am Cottbuser Ostsee nicht realisiert werden.

Trotz dieser generell angespannten und schwierigen Marktlage ist nach Expertenmeinung jedoch in 1a-Lagen durchaus eine Nachfrage nach Wohnraum auch zukünftig vorhanden und auch über das im Masterplan vorgeschlagene Maß hinaus generierbar, vor allem im Segment der Einfamilienhäuser. Dieses insbesondere im Zusammenhang mit wohnungsnahen ergänzenden Angeboten im Bereich Nahversorgung und Dienstleistungen.

### **Wohnsonderformen**

Im Bereich des "betreuten Wohnens" sieht die Szenariowerkstat eine Nachfrage für weitere Kapazitäten. Dabei könnte ein Alten- und Pflegeheim oder eine Seniorenresidenz im Umfeld von Schlichow, Dissenchen oder auch Wilmersdorf realisiert werden.

Ein größerer Bedarf wurde im Sektor des Ferienhausbereiches gesehen. Hierfür wurden im Masterplan Standorte bei Lakoma und Neuendorf ausgewiesen, wobei auch Ferienwohnungsstandorte in den Häfen entstehen können.

### **Einzelhandel, Gewerbe / Industrie**

Im Zusammenspiel mit dem Sportboothafen kann ein einzigartiges und unverwechselbares Einkaufsangebot geschaffen werden. Ein maritimer Themenschwerpunkt rund um das Segeln (von der Segelbekleidung über den Seglerbedarf bis zum Reparaturservice) kann zur Erweiterung des Images der Stadt beitragen und weitere Kunden nach Cottbus ziehen.

Für Gewerbenutzungen stehen am Ostsee eine große Anzahl von Bauflächen zur Verfügung. Weitere Industrienutzung sollten sich auf das Areal der Tagesanlagen konzentrieren. Die potentiellen Bauflächen im Uferbereich sollten als Standorte für weitere Gewerbebetriebe oder Betriebe des produzierenden Gewerbes nicht bzw. nur zu einem kleinen Teil (z.B. weitere Winterlagerbereiche für Boote) zur Verfügung gestellt werden. Diese Flächen sollten entsprechend den Vorgaben der Szenariowerkstatt aufgrund ihrer Lagequalitäten eher für Nutzungen aus den Bereichen Freizeit und Tourismus vorgesehen werden.

Am Parkway und im Bereich des Binnenhafens von Cottbus ist die Ansiedlung von gewerblichen 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 (z.B. Schiffausrüster, Segelmacherei- bzw. -reparatur).





## 6.2 Projektschwerpunkte am Ostsee

Entsprechend der ökonomischen Einschätzung des Projektraums bieten sich insbesondere die Seeufer für kommerzielle Freizeitvorhaben an, nach gegenwärtiger Markteinschätzung jedoch nur mit einem langfristigen Realisierungshorizont. Mögliche konzeptionelle Bausteine verkörpern die Häfen sowie verschiedene Hotelnutzungen und Wohnsonderformen sowie die ausgewiesenen Campingplätze. Gleichzeitig zeichneten sich im Laufe der Planungsverfahren Projektschwerpunktsbereiche ab, die hier in den Entwicklungsbändern zusammengefasst wurden.

### **Entwicklungsband Parkway**

Im Rahmen des Wettbewerbs und der Zukunftswerkstatt wurde die herausragende städtebauliche Bedeutung der ehemaligen Gubener Bahntrasse mehrfach unterstrichen. Nach der Flächensicherung durch die Stadt Cottbus sollte die Entwicklung des Parkways bis 2012 zum größten Teil abgeschlossen sein. Die Maßnahmen sollten sich in nächster Zukunft um die Entwicklung des Binnenhafens und der angrenzenden Gewerbeflächen bemühen. Gleichzeitig sollte die Realisierung des Cottbuser Seezeichens bis 2010 gemeinsam mit der IBA SEE angestrebt werden.

### **Entwicklungsband Merzdorf / Schlichow**

Das Entwicklungsleitbild für den Landschaftspark des Cottbuser Ostsees ist hier zentrale Aussage. Die landschaftskünstlerische Gestaltung basiert auf einem Konzept aus dem Wettbewerbsverfahren und wurde im Rahmen der Masterplanung zugunsten einer realistischen Planungsebene übersetzt. Für den weiteren Realisierungsprozess sollte insbesondere die Seebühne, die auch schon als „Tagebaubühne“ bespielt werden kann, in den kommenden Jahren thematisiert werden. Zusätzlich sind dem Wohnungsbau und Entwicklungsmaßnahmen um Schlichow eine hohe Priorität einzuräumen. Die Entwicklung des Dünenparks und die bislang mangelhaft ausgeprägte, landschaftsarchitektonische Verbindung des Branitzer Parks mit dem Ostsee sind ebenfalls Maßnahmen, die bis zum Abschlussjahr der IBA SEE zum Großteil abgeschlossen sein sollten.

### **Entwicklungsband Neuendorf / Bärenbrücker Höhe**

Als ein weiteres wichtiges Entwicklungsband ist das Nordufer zu nennen. Hierbei sollte in den nächsten Jahren das neue Ortszentrum von Neuendorf in weiten Teilen entwickelt worden sein. Wobei der Umsetzung des Freizeit- und Naherholungskonzeptes von Neuendorf mit der Realisierung eines überregionalen Jugendcamps eine hohe Entwicklungspriorität eingeräumt werden sollte.

Die landschaftsarchitektonischen Zielsetzungen für die Bärenbrücker Höhe sollten ebenfalls bis 2012 weitgehend abgeschlossen sein. Das gilt insbesondere für die Realisierung der Sichtachsen und Wegeführungen. Die Sommerrodelbahn wird bereits in 2007 realisiert sein.

## 6.3 Einzelprojekte

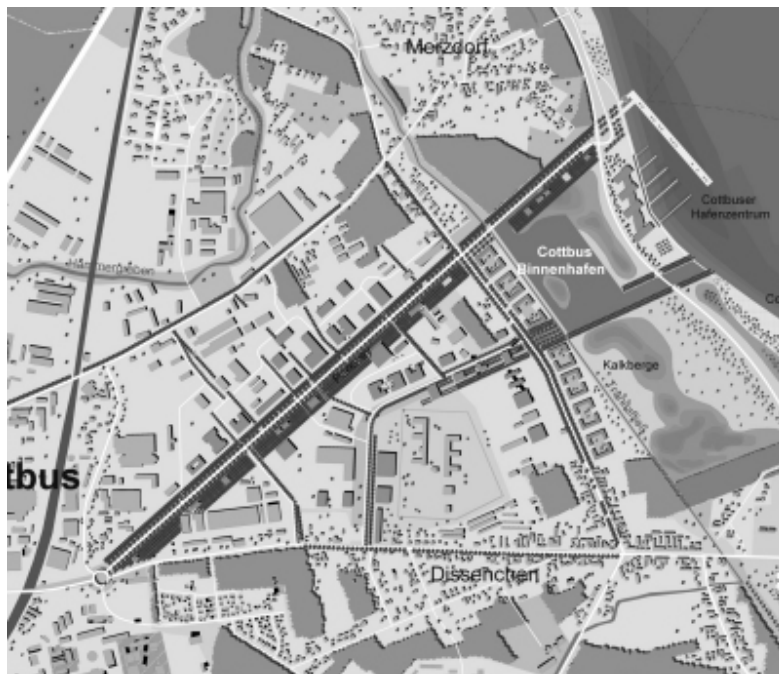
### Projektgebiet 1 Hafen Zentrum Cottbus

Als städtebaulicher Abschluss des Parkways und somit in direkter Anbindung an die Stadt Cottbus wird das Hafenzentrum Cottbus angelegt. Den adäquaten baulichen Abschluss bildet hier einen Platz, der sich zwischen der Außenhafenmole und des abschließenden Bebauungsriegels aufspannt. Dieser Cottbuser „Hafenplatz“ neigt sich großflächig auf das Wasserniveau, wodurch See und Ufer stärker in einen Kontext gesetzt werden.

Um die Barrierewirkung der B 168n für Fußgänger und Radfahrer zu mindern, wird mittels einer Überführung eine großzügige Querung der Ortsumgehung ermöglicht.

Am Ende der Mole findet sich ein Fähranleger, der zum Besuch von Neuendorf, Lakoma, Merzdorf oder Schlichow einlädt. Ein „Seezeichen“ wird das zukünftige Cottbuser Hafenzentrum sowohl Land als auch vom See her markieren. Das Seezeichen sollte ein architektonisch markanter Baukörper (z.B. Leuchtturm) sein, durch seine Höhenentwicklung eine gute Fernwirkung entfalten. Seine Höhe sollte zwischen 20 und 35 Metern angelegt werden, um die gewünschte städtebauliche Zielwirkung zu erreichen.

Das Cottbuser Hafenzentrum gliedert sich in zwei Hafenbereiche. Den Seehafen für Sportboote bis max.12 Länge (Wassertiefe des Sees min. 2,0 m) und dem Binnenhafen für max. 150 weitere Sportboote mit geringer Rumpfhöhe, der über einen kurzen Kanal an den Cottbuser Ostsee angebunden wird (Tunnel unter der 168n) .



#### ***Binnenhafen***

Das 9,51 ha. große Hafenbecken des Binnenhafen liegt etwa 300m hinter der Uferkante (2,29 km) des Ostsees und wird über einen ca. 20 m breiten Stichkanal erschlossen. Das Becken selbst

hat eine annähernd rechteckige Form und integriert landschaftsgestalterisch zwei bestehende, erhaltenswerte Binnendünen. Alle Seiten des Binnenhafens bis auf die Seiten des Stichkanals werden über Böschungen gefasst, während für den Stichkanal voraussichtlich Spundwände notwendig werden.

Die Erschließung des Sportboothafens erfolgt vom Parkway aus. Somit wird die Nutzung der hafenspezifischen Infrastruktur vom Außenhafen aus möglich. Eine weitere Erschließung kann aber auch vom südlich angelagertem Gewerbegebiet aus erfolgen.

Das Westufer des Binnenhafens wird vom Parkway gefasst und während das Nord- und Ostufer von der Binnendünenlandschaft eingefasst werden, wird das Ostufer durch einen Bebauungsriegel städtebaulich begrenzt. Dieser maximal 5-geschossige Gewerbegebiet, der zwischen der Bahnhofstraße und dem Trinitzfließ eingebettet wird, soll den städtebaulichen Abschluss der Gewerbegebiete bilden. Der Kopfbereich des Gewerbegebietes schiebt sich leicht in den Parkway und bildet somit eine herausragende Adresse und markiert den Eingang zum Hafenbereich. Nutzungsstrukturell sollen sich hier Bürodienstleistungen und bei Bedarf auch ein Wissenschafts- und Technologiestandort nach der Realisierung des Parkways entwickeln. Teile des Gebäudegebietes sind u.a. für Wohnnutzungen nutzbar. Zusätzlich werden hier auch Einzelhandelsnutzungen sowie Schank- und Speisewirtschaften angeordnet.

Für diese Ansiedlung muss die bestehende 110 KV Hochleitung verlegt werden. Im Masterplan wird weiterhin vorgeschlagen, das Trinitzfließ vom Parkway an über eine Länge von 1470 m zu fluchten und bei Dissenchen den südlichen Verlauf zu kappen.

Teile der Uferbefestigungen des Binnenhafens sowie des Kanals zum Ostsee sollten über Spundwände gesichert werden. Die Hafensohle wird auf durchgängig minimal -2,50 m NHN festgelegt.

Entlang der Binnendünen (Parkway) und zur Trennung des Trinitzfließes wird das Ufer größtenteils von der Böschung gestützt. Wobei hier der Nachteil im Verlust von nutzbarer Wasserfläche bzw. nutzbarer Kailänge für das längsseitige Festmachen von Booten liegt. Wenn die Boote jedoch senkrecht zum Ufer aufgestellt werden, ist die durch die Böschung verminderte Wassertiefe hinnehmbar, da der vollständige Tiefgang erst in Bootsmitte erforderlich ist.

### ***Außenhafen***

Der Außenhafen ist im Wesentlichen geprägt durch die Sportbootnutzung. Hier finden sich in erster Linie, Stände für Segelboote, die aufgrund ihrer Masten den Binnenhafen nicht erschließen können.

Unter Berücksichtigung der Liegeplatzbedarfe für die Segelvereine von Cottbus ist der Ausbau des Hafens zur Marina mit ca. 400 Liegeplätzen möglich. Teile des Hafenbeckens sollten dabei weiteren Neunutzungen vorbehalten bleiben, die dem Tagestourismus und Fremdenverkehr im Allgemeinen dienen. So liegt beispielsweise im Bereich der Außenmole ein geeigneter Standort für ein Restaurantschiff. Der Liegeplatz ist frei vom Parkway einsehbar und für Besucher schnell und einfach von der Hafenpromenade aus zu erreichen.

Weiterhin ist dieser Bereich sehr gut geeignet für einen Museumshafen. Durch die Fokussierung auf die Freizeitschiffahrt kann im Cottbuser Hafenzentrum ein eigenständiges Profil entwickelt werden. Zudem wird der Erlebniswert dieser Museumsanlage dadurch gesteigert, dass ein direkter Bezug zu den angrenzenden Nutzungen besteht. Andererseits können sie in der Marina die moderneren Schiffe in Benutzung mit den gerade gesehenen Museumsschiffen vergleichen.

Zwischen den beiden Hafenbecken wird die gesamte Infrastruktur des Hafenzentrums, sowie die Seepromenade verortet. Dieser 3 bis 4-geschossige Gebäudekomplex übernimmt auch eine Schallschutzfunktion und riegelt den Außenhafen von der Ortsumgehungsstraße ab. Hier finden sich zukünftig neben den notwendigen hafentechnischen Anlagen auch Hotels, Gastronomie, Bootsverleih, Seglermacher sowie Shops für Wassersport und Wassertourismus; aber auch Ferienwohnungen werden angeboten. Eine zwischen 30 m breite Seepromenade bildet den städtebaulichen Abschluss zum Sportboothafen.

Für den Außenhafen, der in Verlängerung der Achse des Parkways liegen soll, ist eine geschüttet oder als Betonbauwerk erstellte Außenmole aufgrund der vorhandenen Boden-/Reliefverhältnisse nicht herstellbar. Die Außenmole für die Cottbuser Marina muss als Schwimmmole konzipiert werden, was technisch gesehen möglich ist. Allerdings müssen Verankerungsbetonblöcke für die L-förmige Außenmole, dem Ufer vorgelagert auf dem Seegrund eingebracht werden. Zur Sicherung der Seepromenade muss eine Spundwand erstellt werden.

## **Projektgebiet 2 Parkway**

Im Masterplan wird die Verknüpfung der Innenstadt mit dem Ostsee auf mehreren Ebenen vorgeschlagen. Zum einen entlang der Spreeaue und des Hammergrabens mit einem Zugang zum Uferrundweg in Merzdorf. Zum anderen über den „Fürst-Pückler-Pfad“, der durch die Branitzer Feldflur nach Dissenchen und von dort ebenfalls zum Uferrundweg führt. Die für das künftige Stadtgefüge bedeutendste Verbindungsachse wird von der Cottbuser Innenstadt über den rund 23 ha großen Parkway zum Cottbuser-Strand und zum Hafenzentrum geführt.

Während die ersten beiden Verbindungen überwiegend Wanderern und Radfahrern vorbehalten bleiben sollen, wird der Parkway als Hauptverbindung mit Boulevardcharakter geplant. Die Fahrbahnen werden 2-spurig (Länge 2,3 km) ausgeführt. An sie lagert sich ein großzügiges Freiraumband an, welches Fuß- sowie Radwege integriert.

In einem strengen Raster und gleichmäßig hoher Auflastung bilden unterschiedlichste Laub- und Nadelbäume ein abwechslungsreiches Blätterdach. Je nach Bedarf werden Lichtungen erzeugt, die auf vielfältige Art genutzt werden: Spielplätze und -felder, intensiv gestaltete Aufenthaltszonen, Gastronomieeinrichtungen, Märkte und Jahrmärkte etc. Eine Pflanzung der

Bäume zu einem möglichst frühen Zeitpunkt würde ein prägnantes und abwechslungsreiches Gerüst entstehen lassen, welches Unverwechselbarkeit auch in einem heterogenen und lückenhaften Umfeld garantiert.

Der Parkway bildet das Rückrad für das Erschließungssystem der angrenzenden Gewerbegebiete. Vorhandene Straßen und weiterhin genutzte Gebäude werden integriert. Er weicht räumlich vom Verlauf der ehemaligen Bahnlinie ab, um sich zwischen den Ortslagen Merzdorf und Dissenchen frei zu spielen. Ein variables System frei kombinierbarer Grundstücksflächen erlaubt eine flexible Neubebauung und Nachverdichtung. Wünschenswert wäre ein „Patch“ aus Gewerbe, Dienstleistung und Flächen für Sport sowie Kulturprojekte.

### **Projektgebiet 3 Merzdorf / Surfstrand Merzdorf**

Der Stadtteil Merzdorf befindet sich unmittelbar am Rande des Tagebaus Cottbus-Nord. Möglich sind Siedlungsflächenenerweiterungen für Wohn- und Mischnutzung im Wesentlichen deshalb nur südlich und westlich des bestehenden Siedlungsgebietes. Eine Siedlungserweiterung wird grundsätzlich durch die geplante Ortsumgehung begrenzt. Durch deren geplanten Verlauf wird der Ort vom künftigen See getrennt sein. In der Verlängerung des Merzdorfer Wegs ist deshalb eine zusätzliche Überbrückung der B 168n für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

Dem zentralen Platz innerhalb der Ortslage, an dem sich die Haupteerschließungsstraßen treffen, dem es bislang aber an einer deutlichen Fassung bzw. Ausprägung fehlt, wird entsprechend aufgewertet.

Durch das Voranschreiten des Tagebaus sind im Bereich Merzdorf Defizite an der räumlich wirksamen Grünstruktur zur Ortsbegrenzung erkennbar. Diese strukturellen Defizite werden durch eine Verwallung östlich der Siedlungsgrenze auch im Sinne des Lärmschutzes vor der B 168n weitestgehend behoben.

Der notwendige Lärmschutzwall zur Ortsumgehungsstraße (B 168n) soll entsprechend den Vorgaben des Masterplans in das Landschaftsbild eingepasst werden. D.h., dieser sollte als „Hügelkette“ mit einem topografischen Verlauf von ca. 76,5 bis 79,5 m ü HN ausgeformt werden. Dabei wird darauf zu achten sein, dass Sichtfeld der geplanten B168 n freizuhalten bzw. freizustellen. Die vorhandenen Pflanzungen zwischen der OU und dem zukünftigen Ufer sollten nicht weiter verdichtet werden. Den optischen Abschluss bildet ein Hügel der nördlich der OU angeordnet wurde und funktional den Cottbuser Surfstrand und den Merzdorfer Hafen voneinander trennt.

Da die Ortsumgehungsstraße eine Bebauung der Seeuferbereiche vor Merzdorf nicht zulässt, wird im Masterplan hier ein ca. 500 m langer und ca. 50 bis 70 m tiefer Strandbereich vorgeschlagen. Dieser Strand wird über eine die B168n begleitende Straße, die zu den großen Parkplätzen der Seebühne führt, erschlossen. Der Merzdorfer Surf- und Badestrand genießt

aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zur B 168n 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.



#### Projektgebiet 4 Seebühne Cottbus

Am nordwestlichen Ende vom Cottbuser-Strand soll aus Abraummaterial des Tagebaus der Aussichts- und Rodelberg „Merzdorfer Höhe“ mit einer Grundfläche von ca. 10 ha und einem Volumen von ca. 930.000 qm entstehen. Diese Düne stellt mit einer Höhe von ca. 90 m über NHN (ca. 25 – 30 m über Geländeniveau) einen topographischen Hochpunkt dar und bildet das Gegenüber zum Hochpunkt der „Schlichower Höhe“.

In den Nordosthang der „Merzdorfer Düne“ soll eine Tribüne eingefügt werden, die in den nächsten Jahren als „Rohbau“ ein terrassiertes Picknick-Areal und auch schon als provisorische Seebühne dienen soll. Die Seebühne am / im Randschlauch ist durchaus auf längerfristige Nutzung ausgelegt. Der Reiz des noch detailliert zu erstellenden Entwurfes liegt in der Bewältigung der Topographie, der Einbindung in die Landschaft, des Modifizierens mit der Flutung, d. h. des Findens einer transitorischen Position. Zu beachten ist damit auch die Erarbeitung einer angemessenen Hinführung an die Seebühne.

Wie bindet man die Bühne statisch konzeptionell ein in diese Topographie? Entfaltet sie sich von oben nach unten, spannt sie sich dazwischen? Welche Teile sind statisch, welche dynamisch? Modifiziert sich die Seebühne, wandert sie mit, wird sie in Teilen mitgeflutet? Eine

Entwurfsprämisse ist es, die Position der Sonne im Rücken der Zuschauer zu behalten, damit die Bühne optimal beleuchtet wird und die Tribüne gegenlichtfrei bleibt.

Zusätzlich soll der Nordosthang der „Merzdorfer Düne“ einen Einschnitt für ein weiteres Hafenbecken, dem „Merzdorfer Hafen“ (mit einer Fläche ca. 2 ha sowie einer Uferlänge von rund 444 m) erhalten. Hier wird zukünftig Platz für ca. 100 Sportboote sein.

## **Projektgebiet 5 „Lagunenstadt Lakoma“ -Lakoma-Inseln**

Vor dem Westufer des Cottbuser Ostsees sollen in Ufernähe drei Inseln vorgelagert werden. 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 Lakoma“ (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 oder als eine Toteninsel 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 Restflächen der ehemaligen Dorflage werden städtebaulich neu gefasst und ebenfalls mit dem Thema des Ferienhauses auf einer Fläche von ca. 1,8 ha. belegt. Im Kernbereich von „Neu Lakoma“ finden sich neben Verwaltungs- und Hotelnutzungen auch 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.

## Projektgebiet 6 „Land zwischen den Dämmen“

Zwischen dem neuen Schutzdeich im nördlichen Bereich des Westufers und dem Deich des Hammergrabens entsteht das „Land zwischen den Dämmen“, ein introvertierter Ort, der durch Baumreihen gefasst wird und die Gesamtfläche in Teilbereiche gliedert. Diese Teilflächen haben eine dreieckige Form und werden mit verschiedenen Nutzungen versehen. Ein weiteres Merkmal dieser Flächen ist ein unterschiedlicher Neigungswinkel der landseitigen Deichböschungen, so dass eine abwechslungsreiche und „bewegte“ Landschaft entsteht. Zwei dieser Flächen werden durch das Auslaufbauwerk, welches im Bett des Schwarzen Grabens geführt wird, geschnitten.

Auf einer dieser Flächen schlägt der Masterplan die Anlage eines größeren Campingplatzes (Gesamtfläche 4,49 ha,) mit der dazugehörigen Infrastruktur vor. Dem Campingplatz wird ein



größerer Strandbereich am Cottbuser Ostsee zugeordnet, welcher unter anderen auch von den Willmersdorfer Bürgern genutzt werden soll.

Im „Deicheck“ 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 Seerundweg wird bis auf den Strandbereich vorzugsweise direkt an der Uferkante geführt, wobei im Deichgebiet die Weiterführung auf der Kammlage vorgeschlagen wird.

## Projektgebiet 7 „Jugenddorf Neuendorf“

Westlich von der Dorflage Neuendorf und jenseits des neu angelegten Aussichtshügel und Bolzplatzes von Neuendorf wird eine Fläche für einen großen Jugendcampingplatz mit einer Größe von ca. 4,5 ha im Masterplan ausgewiesen. Dieser Zeltplatz 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 Jugendcamps wird ein Strandbereich direkt am Ostsee angeordnet. Ein weiterer Strandbereich am Kiessee 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.

## **Projektgebiet 8 „Hafenstadt 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.

Als Schwerpunkt der Innenverdichtung schlägt der Masterplan den Bereich nördlich und südlich der Muskauer Strasse vor. Um Neuendorf stärker an den See heranzuführen, ist eine großzügig gegliederte Baustruktur (Mischgebiet) entlang der Cottbuser Strasse (Größe 7,05 ha.) vorgesehen, die gleichzeitig den westlichen baulichen Rahmen für den neuen Binnenhafen darstellt. Der Bebauungsvorschlag berücksichtigt einerseits die traditionelle Form des Dreiseitenhofes und andererseits die Ausbildung eines zur Cottbuser Strasse hin offenen Platzes. Die Bebauung kann Einzelhandel mit den typischen Sortimenten für Wasser- und Bootssport, Tourismus, Gaststätten, Hotel und Dienstleister überschaubarer Größenordnungen beinhalten. Auch Wohnnutzung ist denkbar.

Der neue Binnenhafen (Wasserfläche ca. 4 ha und einer Mittelinselfläche 5,3 ha.) wird an den Ort herangeführt und bekommt eine Einfahrt entlang der ehemaligen Schienenstrecke nach Guben, sowie eine Ausfahrt im Westen vom eigentlichen Hafenbereich aus. Die markante Fortführung der ehemaligen Bahntrasse zu einem weit vorgelagerten Anlegerponton (Seebrücke Neuendorf) soll als Seezeichen prägnant gestaltet werden und die Hafeneinfahrt markieren.

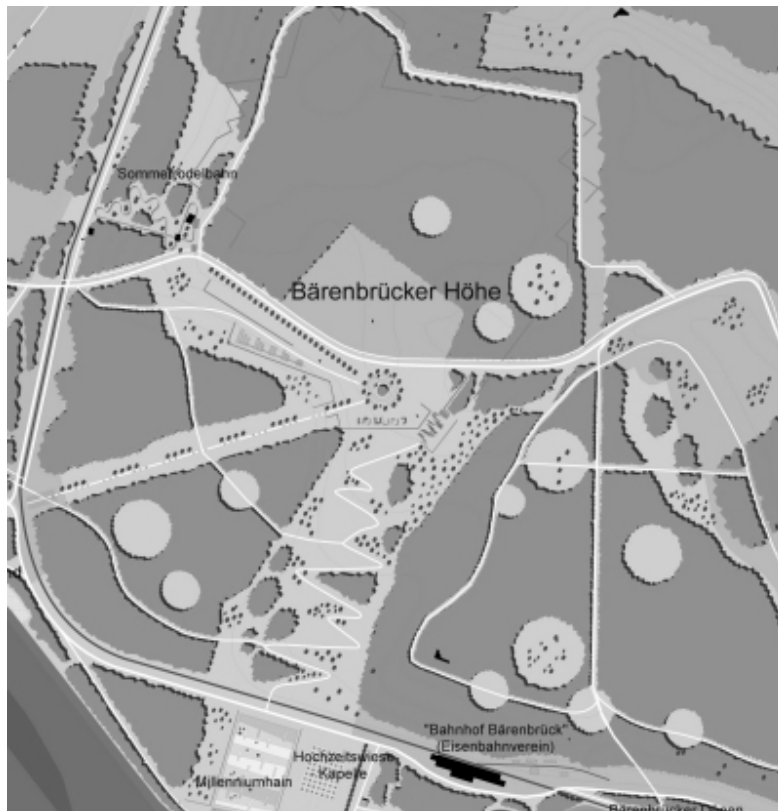
Vom See wird der Hafen durch eine große vorgelagerte Insel (Fläche 5,3 ha.) getrennt, die die hier bereits vorhandene Dünen- und Waldstruktur erhält. Auch der östliche Abschnitt des nördlichen Hafenufers bleibt naturbelassen. In Neuendorf wird keine Marina mit Dauerliegeplatzangebot errichtet, der Hafen soll vorwiegend als Tageshafen von „Wasserwandertouristen“ genutzt werden.

hier können Boots- und Ferienhäuser im Wasser errichtet werden. Entsprechend dieser Idee sind Vorkehrungen im Zusammenhang mit der Böschungsgestaltung der Sanierungsplanung des Tagebaus, dem Freihalten von Pflanzungen, evt. dem Abtragen von Gelände und Verfüllen des Randschlauches zu treffen, die das Unterfangen in Zukunft ermöglichen.

Innerhalb der Gemarkung Neuendorf befindet sich auf rd. 50 ha Fläche der Kraftwerksstandort Jänschwalde. Auf den angrenzenden ca. 28 ha disponiblen Teilflächen könnten aus immissionsschutzrechtlicher Sicht interessante Möglichkeiten für die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe bestehen. Zur Entlastung der bestehenden Ortslage ist eine Ortsumgehung geplant.

## Projektgebiet 9 „Neuendorfer Strand“

Östlich an den ehemaligen Schienenstrang der alten Gubener Bahn schließt in Hafenhöhe die Versorgungsstation für den angrenzenden Campingplatz an, den der Masterplan in einer entwicklungsfähigen Flächendimension von max. 3,8 ha anbietet. Damit wird gewährleistet, dass die Campingplatzgröße sich dem flexiblen Ortsmaßstab Neuendorfs anpassen kann. Das Seeufer selbst dient südlich des Campingplatzes als bewirtschafteter Strand mit einer Gesamtfläche von ca. 3,6 ha. Die Mittelinsel des Neuendorfer Hafens erhält wegen des zukünftigen beidseitig verlaufenden Schiffsverkehrs keinen Strand, sondern ein uferbegleitendes Wegesystem, das sich über kleine Zugbrücken mit dem Fuß- und Radwegenetz verbinden lässt.



## Projektgebiet 10 „Freizeitpark Bärenbrücker Höhe“

Die heute forstwirtschaftlich genutzte Bärenbrücker Höhe wurde im Rahmen der Masterplanung umfassend neu gestaltet. Hiernach soll die Höhe zu einem überregionalen touristischen Anziehungspunkt ausgebaut werden. Durch die landschaftliche Einbindung gelingt ein harmonischer Übergang zum touristischen Schwerpunkt "Himmel und Erde" auf dem Hochplateau der Bärenbrücker Höhe. Der "Erlebnispark Himmel und Erde" bildet das Zentrum der touristischen Angebote am nördlichen Seeufer.

Ein Aussichtsturm markiert den Ort und ermöglicht weite Blickbeziehungen über den See und den angrenzenden Landschaftsraum. Die Beziehung des Menschen zur Erde (Landschaft) und zum Himmel (Raumfahrt) sowie deren Entstehungsgeschichte, von der Urzeit bis heute wird wissenschaftlich aufbereitet und publikumsnah dargeboten. Themengärten mit unterschiedlichen Schwerpunkten und weitere angegliederte Nutzungen wie z.B. eine Sommerrodelbahn runden das Angebot ab.

Das Hochplateau wird von einer Findlingsmauer aus ortstypischen Granitsteinen begleitet. Die Mauer setzt einen artifiziellen Akzent. Sie erinnert an den Bergbau und gleichzeitig an den glazialen Ursprung der Landschaft. Die Mauerwindungen zeichnen das Relief des Geländes nach. Ihre Höhen schwanken zwischen 0,60 und 1,50 m, bei einer Breite von ca. 1,50 m. Am Nordhang der Bärenbrücker Höhe bieten Aussichtsplätze unterschiedliche Landschaftsfenster an (s.a. Nordufer).



### **Projektgebiet 11 „Bärenbrücker Bucht“**

Die ca. 4,5 ha große Fläche der "Open-Air-Kultur" umschreibt den Schwerpunkt in der Umgebung des Millenniumhains. Kulturelle Veranstaltungen von Musik über Schauspiel, bis hin zu Groß- und privaten Veranstaltungen (z.B. von Rockkonzert bis zu Hochzeitsfeiern) sind in diesem Bereich vorstellbar.

Weiterhin findet sich hier der zukünftige Yacht Club Neuendorf, eine Marina für ca. 200 Sportboote. Dabei bildet die Bärenbrücker Bucht, deren Zufahrt durch das „Tranitz Cap“

eingeeengt wird, einen Wellenschutz vor den überwiegend westlichen Winden der Region. Die Marina, die hier mit allen erforderlichen Infrastruktureinrichtungen entstehen soll, rundet das Boots Liegeplatzangebot des Cottbuser Ostssee von insgesamt ca. 850 Liegeplätzen ab. 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.

Der Zugang zum See wird durch die Plateaus der „Open Air Kultur“ gebildet, die sich in die Landschaft einschneiden. Die Seekante soll hier zum Teil durch ein Holzdeck definiert werden, welches gleichzeitig als Anlegestelle und Aussichtspunkt fungieren kann. In Richtung Westen wird eine geschützte Badebucht entstehen, die u.a. einen unreglementierten Strand mit eigener Erlebnisqualität bieten soll.

In den Masterplan wurden in diesem Bereich mehrere Einzelprojekte wie z.B. ein „Geltschergarten“ sowie eine „Geologische Uhr“ aufgenommen. Der Eisenbahnverein, der am Fuß der Bärenbrücker Höhe beheimatet ist, soll einschließlich des Gleißanschlusses seine Daseinsberechtigung erhalten.

## **Projektgebiet 12 „Lieskower Wald“**

Vornehmlich im Bereich der LmbV-Flächen wird eine forstwirtschaftliche Nutzung im o.g. Sinne (s. a. Ostufergestaltung) vorgeschlagen. Strukturiert wird der Bereich durch Wege, kleinteilige Biotop sowie als ein immer wiederkehrendes landschaftsprägendes Element kreisrunde Lichtungen unterschiedlicher Größe. Die Lichtungen sollen zu „Orten mit Eigenschaften“ (z.B. für die nächsten 20 Jahre werden Sie mit Windkraftanlagen bestückt sein) und in Zukunft vielleicht zu „eigenartigen Orten“ entwickelt werden.

Der Seerundweg quert das Gebiet in Nord-Süd-Richtung in gerader Linie. Ein uferbegleitender Weg soll dem Naturliebhaber Entdecker-/Beobachtungsqualitäten bieten. 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.

## **Projektgebiet 13 „Energiezentrum“ / Tagesanlagen**

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. Die „Oder-Lausitz-Trasse“ (B97)

bietet eine zügige Anbindung/Führung an die Ortsumgehung Cottbus, die Autobahn A 15 bzw. zum Grenzübergang nach Polen/Guben.

Das Gewerbegebiet der heutigen Tagesanlagen soll zu einem Technologie- und Gründerzentrum für Zukunftsenergien (Schwerpunkt nachwachsende Rohstoffe, Wasserwirtschaft, Energiegewinnung durch Wasserkraft) auf einer Gesamtfläche von ca. 55 ha ausgebaut werden. Seine periphere Lage lässt industrielle Nutzungen abseits von Wohnnutzungen sehr gut zu. Baumreihen gliedern die neu zonierte Gewerbegrundstücke. Sie definieren außerdem die Erschließung und die Parkplätze.

### **Projektgebiet 14 „Klinger See“**

Mit der Empfehlung, das Wassersportangebot räumlich zu bündeln, unterstreicht die Szenariowerkstatt die im Masterplan dargestellte Idee eines „Rudersportzentrums Klinger See“. 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 der Ruderclubs in Klinge gebündelt. Ein modulares, stufenweise erweiterbares Baukonzept für das Rudersportzentrum Klinge trägt den Vereinerfordernissen und insbesondere dem Bestandsschutz für die vorhandenen Sport- und Freizeitanlagen Rechnung.

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.

Weiterhin wird an dieser Stelle die Schaffung und der Erhalt von wertvollen Natur- und Landschaftsarealen sowie die Entwicklung eines naturnahen Tourismus Priorität eingeräumt. Folgende Merkmale sollen Berücksichtigung finden:

- 1- Berücksichtigung der im nahen Umfeld vorhandenen Natur- und Landschaftsschutzgebiete;
- 2- Mehrfachnutzung des entstehenden Klinger Sees durch Errichtung eines Wassersportzentrums ohne Motorwassersport;
- 3- Entwicklung des mit aufsteigendem Grundwasser entstehenden Grubenteiches (Grötscher Teich) zu einem naturnahen Landschaftssee;
- 4- Einbindung des Geschützten Landschaftsbestandteiles (GLB) Eem-Vorkommen Klinge und Ausbau zu einer touristischen Attraktion dieses Gebietes;
- 5- Einrichtung von Erlebnismöglichkeiten für die naturnahe Erholung durch Schaffung von Aussichtspunkten;
- 6- Entwicklung von Energiegärten im Zusammenhang mit nachwachsenden Rohstoffen.“

## **Projektgebiet 15 „DaytonaBeach“**

Das östliche Seeufer soll nicht mit den städtischen Entwicklungen der anderen Seeuferabschnitte 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.

### ***Daytona Beach***

Die post-industrielle Landschaft ermöglicht an der Stelle, an der die Strasse dem Ufer am nächsten kommt, die Einordnung eines ca. 3,8 ha großen 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.

### ***Wildwasserbahn***

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 unter Anlage einer Wildwasserbahn vor. Durch eine temporäre Abgabe von Wasser aus dem Klinger See über die Wildwasserbahn an den Cottbuser Ostsee ließe sich in sinnvoller Kombination mit Sportevents eine ökologische Aufwertung beider Seen erreichen. Die entnommene Wassermenge müsste mittels zukunftsorientierter Antriebstechniken wieder an den Klinger zurückgepumpt werden. Ein ökonomischer wie wasserwirtschaftlicher Betrieb wäre z.B. unter Ausnutzung des nahe gelegenen Windkraftgebietes als Energiespender denkbar.

## **Projektgebiet 16 „Wassersportvereine“ / „bewegtes Land“**

### ***Wassersportvereine***

Südöstlich der Ortslage Schlichow direkt am Ufer gelegen wird ein ca. 9 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. Hier findet sich auch eine Straßenrampe zum See, die von jedermann zum Einsetzen von Booten genutzt werden kann.

### ***„Bewegtes Land“***

Eine künstlich gestaltete bewegte Landschaft soll den Auftakt der Binnendünenlandschaft im Süden des „Cottbuser Strandes“ bilden.

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 Ortlage Schlichow. Durch die Planer wird speziell an die Projektierung einer 18-Loch Golfplatzanlage auf einer Fläche von ca. 115 ha gedacht. Die Idee der Anlage eines 18-Loch Golfplatzes direkt am künftigen Ostsee gelegen stellt eine hochattraktive Möglichkeit zur Realisierung des Planungsansatzes dar in direkter Verknüpfung mit der Beförderung von Freizeitaktivitäten. Aus der Benachbarung zum bestehenden Golfplatz in Drieschnitz-Casel gesehen ist dieser Ansatz derzeit jedoch umstritten, was einer eingehenderen Prüfung in der Folge unterzogen werden muss. Dieses Vorhaben bedarf u.a. auch einer langfristigen Vorlaufplanung und muss überregional auf seine Machbarkeit hin geprüft wird.

Der Golfplatz Cottbus liegt eingebettet von Hecken, Wiesen und Wald in der heute überwiegend landwirtschaftlich genutzten Fläche nördlich der Bahnlinie nach Forst. Für eine zusammenhängende Spielfläche muss die geplante Südrandstraße bis an die Bahntrasse herangeschoben werden, das bestehende, technisch geprägte Trantzgerinne unverlegt werden. Unter behutsamem Umgang mit dem vorgefundenen Geländere relief weisen, ausgehend von einem zentral angelegten runden Gelände, bequem einsehbare Fairways, geschickt platzierte Bunker und strategisch eingebundene Wasserhindernisse einen besonderen spielerischen Reiz auf.

Vorhandene Wasserläufe werden naturnah umgestaltet und neue Wasserflächen und Gehölzstrukturen zusätzlich geschaffen. Dabei ist dem landschaftsplanerischem Charakter des Südufers (Cottbuser Strand), als südlicher Auftakt des Binnendünengürtels im hohen Maß Rechnung zu tragen. Der in diesem Sinne entstehende Golfplatz von Cottbus soll ein lebendiger und abwechslungsreicher Ort werden, der den Anforderungen von Anfängern und Fortgeschrittenen gleichermaßen gerecht werden kann.

Infrastrukturelle Ansiedlungen sowie das Golfhotel sollen vorzugsweise im Zusammenhang mit dem ehemaligen Gutshaus/-park von Schlichow entwickelt werden.





### Projektgebiet 17 „Schlichow“

Parallel zum heutigen Wall soll die neue Ortsmitte von Schlichow mit Hilfe eines Platzes angelegt werden. Dieser Platz übernimmt verschiedene zentrale Funktionen. Er bildet den städtebaulichen Auftakt für das neue angrenzende Wohnungsbaugbiet, stellt den Zugang zum Anleger und zum See her und ist zentraler Anbindungspunkt an den Seerundweg. Das neue Wohnquartier zwischen den „Schlicher Hügeln“ und den Ausläufern des „Dünen-Parks“ gelegen nimmt eine Fläche von ca. 7 ha ein. Dies entspricht einem Angebot von ca. 100 bis 150 Wohneinheiten an einem äußerst attraktiven Standort. Das Wachstum von Schlichow um diese Fläche scheint mittel- bis langfristig realistisch und verträglich.

Der Schlicher Lärmschutzwall soll in weiten Teilen erhalten bleiben. Geplant ist, ihn im Ortsbereich Schlichow als „Deich“ zwar zu erhalten, ihn im axialen Verlauf der Dorfstraße jedoch zu öffnen so dass der Cottbuser Ostsee und der Fähranleger (kurze Seebrücke) sichtbar werden. Weiterhin soll der bislang technisch geprägte Lärmschutzwall zu einer „Hügelkette“ modelliert werden, so dass sich das Bauwerk in das zukünftige Landschaftsbild des Cottbuser-Strandes einfügt (s.a. Südufergestaltung). Die flächigen Pflanzstrukturen mit mittleren bis hoch wachsenden Gehölzen werden wieder aufgebrochen, so dass die modellierten Kubaturen sichtbar werden.

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

Im Zuge der vorgeschlagenen Seenutzung wird sich das Nutzungsgefüge des Projektgebietes

auf Grund der Erschließungszwänge, die sich durch den Bau der Ortsumgehungsstraße ergeben, einigen wichtigen Veränderungen unterziehen müssen. Zwischen Schlichow und dem Hafenzentrum bei Merzdorf werden der Hauptbadestrand von Cottbus sowie ein Sonderbaugebiet erschlossen werden müssen. Um die Ortslage Schlichow weitgehend vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird eine axiale Verlängerung der Dissenchener Hauptstraße ab Schlichower Höhe in Richtung Seeufer vorgeschlagen, von dort aus die Verteilung des Zielverkehr erfolgen wird.

### **Projektgebiet 18 „Dünen-Park-Cottbus“ / Badestrand Cottbus**

Die freizeitwirtschaftlichen Untersuchungen der Zukunftswerkstatt im Rahmen der Szenariowerkstatt haben für das Seeumfeld ein hohes Potential für eine größere Freizeitinfrasturktur im Bereich Wassersport und Trendsportarten ermittelt, die in diesem Projektgebiet konzentriert werden sollen. Funktional stellt diese Nutzung eine Ergänzung zu den Beach- und Outdoor-Angeboten des Badestrandes Cottbus dar. Die offene räumliche Verknüpfung zwischen diesen Nutzungen sollte daher verfolgt werden, zumal die verkehrliche Erschließung über die Ortsumgehung sowie ausreichende und bei Bedarf erweiterbare Stellplatzkapazitäten für diese besucherintensiven Angebote flexible und gemeinsam nutzbare Infrastrukturen darstellen.

Die Erschließung des Dünenparks, dessen Programm und Gestaltung im Rahmen der Laufzeit des IBA SEE abgeklärt werden sollte, sowie des Hauptbadestrandes erfolgt über eine axiale Verlängerung der Dissenchener Hauptstraße ab Schlichower Höhe in Richtung Seeufer, sowie über den Seerundweg, der in diesem Bereich auch als Anliegerstraße fungiert.

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.

In Verbindung mit dem Hauptbadestrand von Cottbus werden Sondergebietspotenziale (denkbar sind Hotels, Erlebniswassersport-Center (Spaßbad), SPA-, REHA – Zentrum, etc..) angedacht. Die hierfür erforderlichen Infrastrukturen werden mit eingebunden .

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

Der Dünen-Park bildet einen wichtigen Baustein der Dünen-Landschaft vom Cottbuser Strand. Ausgehend von der vorhandenen und gestalteten Schlichower Höhe werden weitere Bodenmodellierungen im Zusammenhang mit der Rekultivierung der Kiesabbaufläche von Schlichow vorgenommen. Hier sind kleinteilige Sport- und Freizeitnutzungen denkbar.

## **7.0 Raumordnung / Bodenordnungskonzept**

### **7.1 Raumordnungspolitische Grundsätze**

Auf der Grundlage von drei Nachhaltigkeitsprinzipien wird von folgenden raumordnungspolitischen Grundsätzen des Masterplans zum Cottbuser Ostsee ausgegangen:

#### **Erreichen einer möglichst hohen dauerhaften wirtschaftlichen Effizienz**

- Grundsatz der bedarfsgerechten Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete: Güter- und Warenströme sollen dort angebunden werden, wo die, durch die OU bedingten Standortvorteile und Gegebenheiten zukunftsweisend ausgenutzt werden können.
- Grundsatz der optimalen Erschließung der touristischen Potenziale: Die spezifischen Standortvorteile und Gegebenheiten des Cottbuser Ostsees müssen zukunftsweisend ausgenutzt werden können.
- Grundsatz des präventiven Uferzonenschutzes: Die Erschließungsbereiche des künftigen Ostsees sind sowohl gegen Setzungen als auch gegen Erosion zu sichern.
- Grundsatz der Nutzbarmachung regenerativer Energiequellen: geeignete Räume für Anlagen und Bauwerke zur regenerativen Energieerzeugung sind zu sichern und zu entwickeln.

#### **Herstellung und Schutz der natürlichen Systeme und Prozesse**

- Grundsatz des Schutzes: Wertvolle Lebensräume sind zu erhalten und zu entwickeln.
- Grundsatz der Vorsorge: gegen potentiell umweltbelastende Einflüsse auf den Planungsraum oder wesentliche Teile davon ist durch Anwendung der „BestenVerfügbaren-Technik (BVT)“ i. S. der EG-Richtlinie (IVU-Richtlinie) Vorsorge zu treffen.
- Grundsatz des Verursacherprinzips: Die für die Entstehung, Vermeidung oder Beseitigung eines Umweltschadens Verantwortlichen haben auch die entsprechenden Kosten zu tragen.
- Grundsatz der Kompensation: Für nicht vermeidbare Auswirkungen von Maßnahmen sind nach Möglichkeit Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen.

#### **Breite gesellschaftliche Akzeptanz aller Maßnahmen**

- Grundsatz der Öffentlichkeitsinformation: Alle Beteiligten sind so frühzeitig wie möglich über geplante Aktivitäten zu unterrichten, damit alle relevanten Erkenntnisse zur

späteren Entscheidungsfindung vorliegen.

- Grundsatz der nachbarschaftlichen Beteiligung: Über geplante Aktivitäten ist grenzüberschreitend zu informieren.
- Grundsatz der Planungskoordination: Gleichartige Maßnahmen verschiedener Planungsträger sind zu koordinieren und nach Möglichkeit einer abgestimmten Lösung zuzuführen.
- Grundsatz der Interessenabwägung: Auf der Grundlage und der Kenntnis der vielfältigen Interessenlagen sind ausgewogene Entscheidungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu treffen. Alle relevanten Belange sind in die Abwägung einzustellen. Jede ernsthaft in Betracht kommende Alternative muss in Betracht gezogen und erwogen werden.



## 7.2 Raumordnungsgrundsätze

Die verschiedenen Nutzungsfunktionen sollen sich möglichst nicht beeinträchtigen. Das kann durch räumliche, zeitliche Staffelung oder Mehrfachnutzung von Räumen erreicht werden. Für den gesamten Ostsee sollen die folgenden allgemeinen Prinzipien gelten:

1. Es darf nicht zu einer Abwälzung der Probleme vom Land auf das Wasser kommen.
2. Es darf nicht zu irreversiblen Störungen und Verschmutzungen des Sees und der darauf bezogenen natürlichen Systeme kommen – weder auf direktem Wege noch über die Zuläufe oder über die Luft.
3. Dem Entstehen von Verunreinigungen der Medien ist nach Möglichkeit an der Quelle entgegenzuwirken, bestehende Belastungen sind zu vermindern. Das ökonomische Potential ist zu erkennen; auf dieser Grundlage sind Nutzungsfestlegungen zu treffen.

## 7.3. Raumordnungsschwerpunkte

Im Masterplan werden fünf Raumordnungsschwerpunkte gesetzt.

1. Dorferneuerung und Entwicklung von Neuendorf, Merzdorf und Schlichow

Die bauliche Entwicklung am Cottbuser Ostsee beschränkt sich in weiten Teilen auf die Ortslagen von Neuendorf, Schlichow und Merzdorf. Alle drei Siedlungen sollen sich dem Ostsee zuwenden. Die Entwicklung von Merzdorf ist durch die Trassenführung der B168n beschränkt, allerdings soll diese Beschränkung sich langfristig durch eine verträgliche Integration der Bundesstraße weitestgehend aufgehoben werden.

2. Dünenlandschaft „Cottbuser Strand“

Cottbus-Strand ist ein eindeutiger, originärer Ort, der hinsichtlich der Zusammensetzung, Mischung und Anordnung der geplanten Nutzungen neue Wege geht.

Es ist ein verbindendes Landschaftsband, eine artifizielle Binnendünenlandschaft, die vom Klinger See (Tranitzer Höhen) bis Merzdorf (Merzdorfer Höhe) durchgängig entwickelt werden soll, um eine tragfähige Klammer zwischen den sehr unterschiedlichen Nutzungsansprüchen in diesem wichtigen Planungsbereich zu schaffen. Dieser in seinem Charakter durchgängige Ost- Westgrünzug verbindet die beiden Nord-Südgrünzüge und bildet das Rückgrat in einer zusammenhängenden Struktur. Er erstreckt sich über eine Länge von 6 km entlang des Cottbuser Ostsees von Merzdorf bis zum Klinger See.

3. Das artifizielle Westufer

Der Masterplan schlägt am Westufer die Verstärkung der artifiziellen Charakteristika vor, diese soll als Kontrast zum naturnah gestalteten Ostufer fungieren. Aufgrund seiner relativ geringen Tiefe wird die Nord – Süd – Linearität betont, ein offener und auf den See bezogener Bereich entsteht, eine ebene Fläche, die den Maßstab der künstlichen Wasserfläche erfahrbar macht. Auf dieser Projektionsfläche befinden sich verschiedene Relikte des früheren Landschaftsraums, die verbleibenden Häuser des Dorfes Lakoma, Baumalleen, Spuren von Wegen. Das lineare Ufer verdeutlicht den Schnitt und unterstreicht das Artifizielle der neuen Landschaft. Hier findet sich auch Platz für das Thema der „See- Architektur“ der IBA Fürst Pückler Land.

#### 4. Der touristische Schwerpunkt „Bärenbrücker Höhe“

Der Masterplan greift hier die Landschaftselemente wie Seeufer, Bärenbrücker Höhe, Reliefkanten, Vegetation, Binnendünen, Siedlungskörper und Erschließungsstrukturen auf.

Auf dieser Grundlage wird für den Bereich der Bärenbrücker Höhe ein Landschaftsbild mit robusten Grundstrukturen entwickelt, das den Landschaftsverlust des Tagesbaus entgegen wirken soll. Die übliche Folgelandschaft des Bergbaus mit ihren weitgehend monotonen Strukturen erhält eine gestalterische Aufwertung mit dem Anspruch, die Monotonie durch Vielfältigkeit zu ersetzen. Sie trägt bei zur Identifikation der Bevölkerung mit ihrer neuen Landschaft.

#### 5. Das naturräumliche Ostufer

Als Pendant zur westlichen Uferseite, welche in ihrer stringenten Ausformung den technischen Eingriff nachvollziehen lässt, soll die östliche Uferkante möglichst naturnah ausgeformt werden, wozu Einbuchtungen und Inseln gehören.

### 7. 4. Bodenordnungskonzept

#### **Ansatzpunkte der Bodenordnung am zukünftigen Cottbuser Ostsees**

Der Neugestaltungsauftrag des Flurbereinigungsgesetzes (FlurbG) lässt sich grob in zwei Aufgaben

zerlegen – in die Bodenordnung und die Gestaltungs- und Ausbaumaßnahmen. Die Bodenordnung ist dabei als Teil der Wirkungskette zu verstehen, welche

- die tatsächlichen Probleme (z. B. Eigentumszersplitterung) und
- die rechtlichen Probleme (z. B. ungeklärte Eigentumsverhältnisse, Grundstücksüberbauungen, baurechtswidrige Zustände, konträre Nutzungsansprüche) behebt und die Grundstücke nach Lage, Form und Größe so ordnet,
- dass eine effiziente Entwicklung möglich,
- die Erschließung sichergestellt und

- die Maßnahmen der Flurbereinigung, der Dorferneuerung, sowie anderer Träger raumbedeutsamer Planungen durchführbar sind. Im Vergleich zu Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB) bietet die Bodenordnung nach dem FlurbG entscheidende Vorteile:
- Es bestehen umfangreiche Regulierungsmöglichkeiten. Dies betrifft sowohl die Festlegung der Grenzen, als auch die Abfindungsansprüche. Neben der Landabfindung in der Feldlage, können auch Grundstücke zwischen Feld- und Ortslage getauscht sowie mit Land in anderen Flurbereinigungsgebieten oder mit Geld abgefunden werden. Dabei besteht weitgehender Handlungsspielraum, um Vereinbarungen zu treffen, die allen Beteiligten nachhaltige Vorteile bringen.
- Die endgültige Festlegung der Grenzen erfolgt **nach** dem Abschluss der Entwicklungstätigkeit. Insbesondere für Maßnahmen aus dem Wege- und Gewässerplan (Plan nach § 41 FlurbG) ist dies wichtig und vermeidet so das Entstehen neuer Splitterflurstücke.

#### **Besonderheiten durch die Eigentümerstruktur**

Weite Teile der Entwicklungsflächen zum Cottbuser Ostsee sind im Eigentum bzw. unter Verwaltung und Pacht der Vattenfall Mining AG und der Lausitzer und Mitteldeutschen Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV).





## 8.0 Regionale Standortpolitik des Cottbuser Ostsees

Er vereint Angebote für Freizeit und Tourismus, schafft attraktive Angebote für Flächenentwicklungen im Wohnungsbau, für Gewerbe und Dienstleistung und verweist auf die räumlichen Schwerpunkte für die Entwicklung der Stadt Cottbus und die umliegenden Gemeinden für die nächsten 25 Jahre. Der Cottbuser Ostsee schafft einen zusammenhängenden Handlungsraum, in dem über 25 Jahre hinweg neue Flächenpotenziale erschlossen werden und der Wert anliegender Wohn- und Gewerbebereiche enorm verbessert wird. Die gezielte Entwicklung des Freiraumes, das Herausarbeiten urbaner Qualitäten ist dabei mehr als "weicher Standortfaktor". Sie sind Fundament für wirtschaftliches Handeln und "Tragfläche" für Innovation. Der inhaltliche Fokus liegt auf der Schaffung von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich, der branchenorientierten Technologieentwicklung und der Etablierung der Projektfamilien "Arbeiten und Wohnen am Ostsee". Voraussetzung für eine erfolgreiche Mobilisierung des Flächenpotenzials ist eine abgestimmte Strategie der Region. Der Masterplan benennt dazu verschiedene Standortkategorien, die im Sinne der Entfaltung einer größtmöglichen Effektivität der Standortentwicklung konkrete Hilfe bei der regionalen Koordination und Abstimmung leisten können. Der Ostsee ist Plattform für private Investitionen, großflächiges Beispiel für öffentlich-private Partnerschaft und aktive Wirtschaftsförderung. Der Cottbuser Ostsee ist Bestandteil der regionalen Strukturpolitik des Landes Brandenburgs. Er beeinflusst den Stadtumbau von Cottbus und ermöglicht eine innovative und einmalige Integration von Wirtschafts- und Standortpolitik im Zusammenhang mit der Stadt- und Landschaftsentwicklung in der Region.

### 8.1. Standortpolitik

Wirtschaftliche Dynamik und die "Alltagsqualität" von Regionen stehen in einem engen Zusammenhang. Das belegt eine Vielzahl nationaler wie internationaler Untersuchungen. Nur wenn es gelingt, attraktive Standorte in guter Lage gut zu präsentieren, steigt die Wettbewerbsfähigkeit der Region in der Konkurrenz um innovative Unternehmen. Der Ostsee macht die Region zu einer attraktiven Adresse, wird zum "Label" für den Raum. Damit wird auch die Strategie des Cottbuser Ostsees zu einer regionalen Herausforderung zur Sicherung der eigenen Zukunft. Unter anderem erfordert dies das Setzen von Prioritäten bei der Flächenentwicklung und der Investitionstätigkeit und die Definition von Qualitätsstandards in der Entwicklung von Standorten und der Ausprägung von Projekten. Ziel der regionalen Strukturpolitik des Landes Brandenburg in der Lausitz ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des durch den Tagebau industriell geprägten Raumes. Für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Planungsraumes sind in den Entwicklungsschwerpunkten folgende Kompetenzfelder festgelegt:

- Energie und Energietechnik,
- Verkehr / Logistik,
- Medizintechnik und Gesundheitswirtschaft,

- industrielle Technologien und neue Materialien,
- Wasserwirtschaft,
- Bergbautechnik,
- Design,
- Informations- und Kommunikationstechnik,
- Tourismus, Freizeit und Kultur.

Natürlich sind ortsbezogene Zielkonflikte von wirtschaftlichen Interessen und Schutz des Freiraums programmiert. Vieles ist zu lösen, wenn öffentliche Hand und Wirtschaft in gemeinsamer Verantwortung Strategien entwickeln. Die Organisationen der Wirtschaft sind eingeladen, gemeinsam mit den anderen Akteuren Formen des Zusammenwirkens bei der Umsetzung des Masterplanes zu suchen.

In der Vergangenheit hat oft eine ideologiebeladene Debatte – abstraktes Investoreninteresse gegen konkretes Freiraumanliegen – die Diskussion bestimmt. Der Cottbuser Ostsee hat nun genug Platz für alle Interessen. Die gemeinsame Aufgabe heißt: "Intelligente Steuerung". Wenn dies gelingt, sind tatsächliche Konfliktfälle keine Bedrohung: Sie sind Ausdruck neuer wirtschaftlicher Dynamik auf dem Fundament des Ostsees.

Über 80 % der Entwicklungsfläche sind in privatwirtschaftlicher Nutzung oder gehören den Trägern der Infrastruktur. Das verdeutlicht den Anteil an Mitverantwortung des privaten Sektors für die Entwicklungschancen der nördlichen Lausitz. Und es öffnet den Blick für die ökonomischen Potenziale, die in einer Entwicklungsstrategie mit gemeinsam formulierten Zielen stecken.

Nach mehr als 5 Jahren des Planens ergeben sich in der nächsten Jahren viele Möglichkeiten, große Flächen in einem neu gestalteten und erschlossenen Umfeld zu verwerten. Daraus entsteht auch Mitverantwortung. Es gilt, die Entwicklung dieser Flächen so zu gestalten, dass sie einen attraktiven Beitrag zum regionalen Parksysteem leisten können und dass die über viele Jahre entwickelten Freiraumqualitäten erhalten bleiben.

Ökonomisch und städtebaulich attraktive Standorte im Stadtraum von Cottbus sind das Kapital der kommenden Jahre. Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Mittel muss es einen regionalen Konsens zur Förderung solcher Standorte geben, die aus immobilienwirtschaftlicher Sicht besondere Bedeutung haben.

## **8.2 Der Cottbuser Ostsee als Aspekt im Stadtumbauprozess**

Er leistet einen nachhaltigen Beitrag zur regionalen Infrastruktur, zur Standortqualität von heute, morgen und übermorgen. Die flexible Umsetzung von Projekten innerhalb der Strategie des regionalen Seeaufbaus gibt öffentlichen wie privaten Nutzern die Möglichkeit, Investitionen nach Maßgabe der aktuellen Finanzierungsperspektive zu tätigen.

Der See ist Plattform für private Investitionen. Der Cottbuser Ostsee könnte zu einem klassischen, großflächigen Beispiel für öffentlich – private Partnerschaft werden. Diese Partnerschaft funktioniert in den meisten Fällen ganz selbstverständlich, ohne Diskussionen oder öffentliche Auseinandersetzung. Grund dafür ist eine weitgehende Identität der Interessen.

Der Konsens bezieht seine Stärke auch daraus, dass öffentliche Hand wie private Eigentümer erhebliches Interesse an einer positiven Standortentwicklung haben.  
Der Ufergürtel entwickelt sich von Jahr zu Jahr und nimmt ungenutzte Flächen für öffentliche wie private Nutzung "in Besitz". Dort, wo der See heranwächst, gibt es keine "nutzlosen" Flächen mehr. Der See erschließt also Flächen, er stellt sie zur Verfügung – für Gewerbe, Landwirtschaft, Wohnen, Freizeit, Erholung. Der See führt nutzbare Flächen zusammen. Flächensicherung und Flächenentwicklung am Cottbuser Ostsee sind aktive Wirtschaftsförderung.

### **8.3 Arbeiten und Wohnen am Ostsee**

Freie Flächen in guter Lage mit vorhandener Verkehrsanbindung sind für jede Region ein wichtiges Potenzial. Sie sind der Nährboden für künftige Entwicklungen im Wohnungsbau und bei der Ansiedlung von Unternehmen.

Sie sind auch Plattform für eine Strategie der Städte, die Abwanderung von Unternehmen und Bürgern ins Umland auf Dauer zu verhindern. Diese Unternehmen verlassen nicht immer die Region. Oft suchen Sie aber für ihre Standortinvestition besondere Rahmenbedingungen im Hinblick auf Kosten und Umfeld, die derzeit in Cottbus nicht hinlänglich vorhanden sind.

Der Wohnungsmarkt verlangt ebenfalls nach differenzierten Angeboten. Eine veränderte Bevölkerungsstruktur führt zu einer veränderten Nachfrage im Wohnungsbau. Andere Wohnformen und Grundrisse, neue Formen von Eigentum, die Nähe von Wohnung und Arbeitsplatz, die Kombination von Wohnung und Büro bieten Marktchancen auch in Zeiten des Rückgangs der Bevölkerung. Es geht um kundenorientierte Standortentwicklung, um Entwicklungsstandards, um die Vermeidung von marktschädlicher Konkurrenz auf der Angebotsseite.

Für den Masterplan gilt die Erweiterung der künftigen Projektentwicklung unter dem gemeinsamen Label "Arbeiten und Wohnen am Ostsee". Struktur und Verteilung der Standorte im Entwicklungsraum des Cottbuser Ostsees begünstigen eine differenzierte Entwicklung der einzelnen Flächen. So brauchen Dienstleister und gewerbliche Unternehmen unterschiedliche Standorte: zentral und repräsentativ, verkehrsgünstig in Randlage. Nicht jeder Standort kann alles leisten. Und die Region kann es sich nicht leisten, alle Standorte auf alle denkbaren Nutzerprofile hin zu entwickeln. Der Masterplan versteht sich als Grundlage der notwendigen Koordination und Abstimmung – er entwickelt Vorschläge zu einem "weichen Flächenmanagement" durch Konsens über die Funktionsteilung zwischen den Standorten.

Alle Standorte profitieren von ihrer Lage im Entwicklungsraum des Cottbuser Ostsees und der Einbindung in das regionale Netzwerk des Seeaufbaus. Der See macht die Region zu einer attraktiven Adresse.

#### **Standortkategorien**

Der Masterplan empfiehlt für die weitere Projektentwicklung ein gestuftes, nach Standortkategorien differenziertes Vorgehen.

Die Standortkategorien entwickeln Angebote für die unterschiedlichen Nachfrageprofile der Unternehmen. Sie richten sich nach der Raumwirksamkeit der Ansiedler und ordnen jeweils Standortqualitäten zu, die für eine zielgerichtete Vermarktung unentbehrlich sind.

Alle Standortprofile, die Entwicklung jeder einzelnen Fläche ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Region wichtig.

#### *Standortkategorie A – Überregional*

Geeignet für Arbeitsplätze im Bereich wissensintensiver Tätigkeiten und Dienstleistungen, bieten diese Standorte Ansiedlungsmöglichkeiten für "kreative Berufe". Sie bieten ein breites Spektrum beim Angebot von unterschiedlichen Wohnformen und Miet- oder Eigentumsformen mit gehobenem Standard bis zu freizeitbezogenen Angeboten an gehobenem Freienwohnen. Standorte der Kategorie A sind in der Regel herausragende Standorte in seenaher Lage mit sehr guter Verkehrsanbindung. In Einzelfall kann es sich auch um völlig neu entwickelte Standorte mit einem sehr eigenständigen Profil handeln. Übereinstimmendes Merkmal der Projekte ist ein hohes Maß an Bau- und Stadtbaukultur mit exponierten städtebaulichen Leuchtturmprojekten. Die Freiraumgestaltung wird dabei als wichtiges Instrument zur Attraktivitätssteigerung der Standorte und zum Ausgangspunkt für die Entwicklung neuer Wohnqualitäten genutzt. Hinsichtlich des wirtschaftlichen Profils steht die Entwicklung von wertschöpfenden Dienstleistungsangeboten zu Gunsten der gesamten Region im Vordergrund.

#### *Standortkategorie B – Regional*

Bedeutung für die regionale Ökonomie und die Stadtteilentwicklung. In der Regel bestimmen Büronutzungen und Dienstleistungen das Standortprofil, typisch sind aber auch mittelständische Gewerbebetriebe mit hohem Fertigungsanteil. Bei den Standorten der Kategorie B handelt es sich um verkehrsgünstige Lagen in den Gewerbegebieten mit guter Anbindung an die Innenstadt bzw. regionalen Straßennetzen.

Die Ausprägung spezifischer Standortqualitäten steht in Abhängigkeit vom angesiedelten Unternehmenstyp. So erlauben technologiegeprägte gewerbliche Nutzungen eine enge Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen. Solitäre Standorte sollen angebotsorientiert entwickelt werden. Hinsichtlich der städtebaulichen Gestaltung ist davon auszugehen, dass insbesondere bei Standorten der Kategorie B die primäre Zielgruppe das verarbeitende und das produzierende Gewerbe ist.

#### *Standortkategorie C – Lokal*

Preiswerte Grundstücke mit flexiblen Größen für lokale Nachfrage. Die primäre Zielgruppe bilden kleinere und mittlere Gewerbe- und Handwerksbetriebe, produktionsnahe Dienstleister sowie Wohnnutzungen im Stadtteilzentrum.

Die Ansiedlung der Betriebe erfolgt zum Teil in Bestandsgebäuden. Bei der Freiraumplanung ist den ökonomischen Rahmenbedingungen und den funktionalen Anforderungen der späteren Nutzer Rechnung zu tragen. Aspekte wie die Gliederung der Gesamtfläche und die Verknüpfung mit dem Stadt- und Ortsteilen über gestaltete Freiräume verdienen eine besondere Aufmerksamkeit.

#### **“Arbeiten und Wohnen am See”**

“Wohnen und Arbeiten am See“ soll Gütesiegel und Qualitätsmerkmal sein, die Standorte selbst leben aber von ihrem unterschiedlichen Profil. Die Projektstrategie erfordert einen

Paradigmenwechsel im Planungsverständnis: Von der Betrachtung der Region als ökonomisch homogener Raum zur Kompetenzfeldwirtschaft, von der Einzelbetrachtung von Flächen zum "weichen" Flächenmanagement, vom Flächentyp mit vergleichbaren Qualitätsmerkmalen.

Mit dem Projekt "Arbeiten und Wohnen am See" kann ein "weiches regionales Flächenmanagement" etabliert werden, das auf Konsens und Verabredungen zu Projekten und Entwicklungsstrategien setzt.

Herausragende Standorte für die Strategie des Wohnens und Arbeitens am See sind z.B.: Randbereiche des Parkways, die Arrondierung von Merzdorf und die Entwicklung des Gewerbegebietes Dissenchen Süd.

### *Qualitätsanforderungen*

Qualitätsanforderungen sollten bei der Entwicklung von Projekten konkretisiert und als Rahmen der künftigen Entwicklung vereinbart werden. Qualifizierungsverfahren wie Wettbewerbe, Entwurfswerkstätten, Workshops und Mehrfachbeauftragungen sollten als wichtiges Instrument der Qualitätssicherung eingesetzt werden.

Der Masterplan empfiehlt folgende Qualitätsanforderungen bei der Entwicklung von Projekten anzuwenden:

- 1 Einbindung des Standortes in die Umgebung  
Eine funktionale und gestalterische Einbindung in die Umgebungszusammenhänge versteht sich als Voraussetzung für den Erfolg der Projekte. Für integrierte Standorte ist eine enge Verzahnung mit dem Bestand der vorhandenen Siedlungsstruktur eine Verknüpfung zum See und zur Stadt bzw. Dorf anhand öffentlicher Freiräumen und über Wege- und Grünverbindungen zu überprüfen.
- 2 Aufgreifen ortsspezifischer Merkmale  
Aus der Vielzahl ortsspezifischer Wesensmerkmale sind spezifische Raumqualitäten zu entwickeln und herauszuarbeiten.
- 3 Städtebaulich-räumliche Qualitäten  
Investitionen in Baukultur und Landschaftsqualität sind unabdingbare Voraussetzung für die Ansiedlung qualifizierter Unternehmen. Dabei knüpft der hochwertige Städtebau an dem gartenstädtischen Siedlungstypus oder an kompakt-urbanen Siedlungstypen an. Ein ebenso hoher Anspruch kommt auch der Entwicklung und Qualitätssicherung architektonischer Ausdruckskraft zu. Für junge Unternehmen und Mittelstandsbetriebe sind entsprechend funktionale und finanzierbare Strukturen zu schaffen.
- 4 Landschaftsarchitekturqualitäten  
Mit hohen Freiraumqualitäten lassen sich die Attraktivität und Vermarktung eines Standortes um ein Vielfaches steigern. Als gliedernde und verbindende Elemente erfüllen Freiräume eine Fülle sozialer, ästhetischer und ökologischer Anforderungen. Vorstrukturierende Pflanzmaßnahmen helfen schon frühzeitig, eine räumliche Qualität zu entwickeln. Ein differenziertes System privater, gemeinschaftlich nutzbarer und

öffentlicher Freiräume wird zum Grundgerüst der Freiraumentwicklung. Der öffentliche Raum übernimmt bei den Projekten eine tragende Funktion.

5 Ökologische Qualitäten

Ökologische Standards spielen in einer neuen Generation von Projekten weiterhin eine bedeutende Rolle und sind gleichwertig neben anderen Qualitätsanforderungen zu platzieren.

6 Vermarktung und Management im Konsens von Eigentümern und Stadt

Management und Vermarktung der Flächen sollten durch eine damit beauftragte Gesellschaft bzw. einen eigenständigen Träger erfolgen. Sie können das Nutzerprofil des Standortes entwickeln, eine geregelte Vermarktung sichern und Serviceleistungen anbieten. Durch eine kleinteilige Vermarktung kann auch eine vielfältige Nutzungsmischung gesichert werden.

7 Stufenweise Umsetzbarkeit und Variabilität des städtebaulichen Konzepts

Eine robuste und zukunftstaugliche Planung zeichnet sich durch Variabilität und stufenweise

Umsetzbarkeit des städtebaulichen Konzeptes aus. Anpassungsmöglichkeiten an veränderte Rahmenbedingungen wie unerwartetes Wachstum oder fehlende Nachfrage können auf diese Weise gewährleistet werden. Dabei sind Faktoren wie eine etappenweise Umsetzbarkeit, Nutzungsvariabilität, Offenheit, das Denken in Alternativen und die Parallelität in der Umsetzung einzelner Entwicklungsschritte zu berücksichtigen.

## 8.4 Initialprojekte

Initialprojekten kommt eine große Bedeutung zu. Sie setzen die neuen Standards, an denen die Entwicklung des Raumes fortan gemessen werden kann. Und sie liefern die Bilder, die notwendig sind, um den Park auch andernorts qualifiziert aufzubauen.

Der Raum des Cottbuser Ostsees bietet verschiedenste Standorte zur Realisierung der in diesem Bericht angesprochenen Themen.

Die Initialprojekte der nächsten Jahre sollten sein:

- Seebühne oder auch Tagebaubühne
- Seezeichen in Cottbus und Neuendorf
- Inszenierung des Parkways bzw. Nutzung und Belebung des Raumes mit Hilfe von Events
- landschaftsarchitektonische Entwicklung der Bärenbrücker Höhe
- Hafen und neue Ortsmitte von Neuendorf

## **8.5 Die konzeptionellen Handlungsempfehlungen**

Das Strategiekonzept zur Entwicklung des Infrastrukturangebotes des Cottbuser Ostsees baut auf verschiedenen Handlungsfeldern auf. Dabei kommt es weniger auf den flächendeckenden Ausbau der Infrastruktur an. Das Netz und die bauliche Optimierung von einzelnen Systemelementen ist eine – wenngleich wichtige – Voraussetzung für eine verbesserte Nutzung und Erlebbarkeit des Sees. Ein Qualitätssprung durch ein vernetztes Infrastruktursystem wird erst dadurch erreicht, dass systemübergreifende Schnittstellen betont werden (z.b. Radfahren und Gastronomie, Straßenbahn und Schifffahrt, ÖPNV und Fahrradmitnahme, punktuelle Infrastrukturangebote mit linearen Angeboten).

### **Seerundweg**

Das dichte Nebeneinander von Siedlung, Freiraum und See führt zu einer Vielzahl von Zugängen, die individuelle Alltagsnutzungen gewährleisten. Ein kleinteiliger Ausbau von Fußwegeverbindungen für die siedlungsnahen, überwiegend fußläufige Naherholung ist in der Regel gegeben und bedarf nur geringer Ergänzungen (Überbrückung der OU bei Merzdorf). Für Wanderer bietet der Seerundweg bereits in den nächsten Jahren einen guten Überblick über den gesamten Tagebau und später über den Ostsee. Thematisch sind die Ergänzungen durch ausgeschilderte Routen zum Thema Wasser denkbar, wie etwa eine Route entlang des Hammergrabens oder Trinitzfließes.

Die Betrachtung der Radwegeinfrastruktur umfasst in erster Linie die regional angelegten Wege, wie wiederum der Seerundweg und regionale Radwanderstrecken sowie weitere wichtige Verbindungen (z.b. in die Altstadt), die für die Netzgestaltung von Bedeutung sind.

Handlungsbedarf wird in der Sicherstellung einer durchgehend hohen Qualität des Radverkehrsangebots um den Cottbuser Ostsee sowie einer Orientierung hin zu den Gewässerbändern Hammergraben und Trinitzfließ gesehen.

Die Verknüpfung mit dem im Aufbau befindlichen 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 Radweg (ca. 250 km), der Niederlausitzer Bergbautour (Lausitz nach Cottbus) und der Fürst- Pückler Radwanderweg in das Ostseenetz eine besondere Rolle. Zur Attraktivierung des Radtourismus sollten alle Anlaufpunkte in entsprechenden Tagesabständen angeboten werden und zu einer Perlenkette ausformuliert werden.

Insbesondere im Bereich des Cottbuser Strandes und der Bärenbrücker Höhe bieten sich hierfür zahlreiche Potenziale an.

### **Autoerreichbarkeit des Ostsees**

Der Tagebau Cottbus-Nord als Ganzes ist kaum an den Verkehrswegen ablesbar. Sowohl die Zugänglichkeit des heutigen Tagbaus als auch des künftigen See ist vom Auto aus erkennbar zu gestalten.

Es sind attraktive Angebote zu entwickeln, die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit des Sees aus Sicht des Individualverkehrs verbessern. Diese Angebote müssen mehr sein als gut erreichbare Parkplätze. Sie müssen die Besucher zum „Seelerleben“ animieren, ihnen den Umstieg auf andere



„langsamere“ Verkehrsmittel erleichtern und sie so um den See führen. Schnittstellen des Umstiegs müssen definiert und möglichst komfortabel gestaltet werden.

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Für den Einzugsbereich des Cottbuser Ostsees existiert ein dichtes ÖPNV-Konzept, das die einzelnen Siedlungsbereiche miteinander verbindet.

Konzeptionell ist in diesem Themenfeld nicht über eine Erweiterung des Linienangebots nachzudenken, sondern über die einheitliche Vermarktung und Information der für den Cottbuser Ostsee relevanten Linien und Angebote.

### **Ostsee**

Das prägende und durchgehende Element ist der See selbst. Wenn man auf dem Wasser unterwegs ist, werden die Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln besonders wichtig: So wird die Mitnahme von Fahrrädern auf den Fährschiffen zur zentralen Anforderung. Auch das Umfeld der Anlegestellen und Aufenthaltsbereiche am Ufer bedarf der Gestaltung. Erst wenn die Anlegestellen für alle Betreiber offen sind, werden Umstiege zwischen verschiedenen Schiffen denkbar. Im Rahmen einer „Ostsee Flotte“ können vereinbarte Standards einen einheitlichen und qualitativ hochwertigen Auftritt sichern. Dazu zählt ein regelmäßiges und vertaktetes Fahrtenangebot ebenso wie abgestimmte Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln oder ein einheitliches Corporate Design. Cottbus ist bislang kein etabliertes Revier für den Sportboottourismus. Dem Startprojekt, der „Marina Cottbus“ werden nach der Errichtung der Anlegestellen, sportbootfreundliche Einrichtungen und Nutzungen folgen. Die Marina in Neuendorf und die dritte Marina in der Bärenbucker Bucht vervollständigen das Angebot. Nur ein durchgängig hochwertiges Angebot und eine gleich bleibende und gute Wasserqualität wird die Skipper für den Cottbuser Ostsee gewinnen können.

### **Sportives Erleben des Sees**

Fun-Sportangebote und sportives Erleben ergänzen die Breitenangebote am Cottbuser Ostsee und steigern dessen Attraktivität sowohl für auswärtige, touristische Besucher wie auch für Freizeitnutzer aus der Region. Die Seeuferbereiche können und sollen sich auch jenseits der klassischen Freizeit-Aktivitäten (Radwandern, Spazieren) als Trend- und Sportadresse profilieren. Hierzu gehören Sportarten wie Mountainbiken, Inlineskaten, Wanderreiten, Klettern, Tauchen, Volksgolfen, Motocross und Trendsportparks in kompakter Form. Mountainbiken befindet sich im Übergang vom Trend- zum Breitensport und wird von daher auch in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen. Am Cottbuser Ostsee existieren bereits wenn auch illegal MTB-Parcours auf der Halde des Kalksandsteinwerkes. Dies könnte aufgenommen werden und durch weitere Parcours ergänzt bzw. ausgetauscht werden, so z.B. auf den Flächen der Schlichower Höhe. Zu einem deutlich wahrnehmbaren Leuchtturmprojekt für Fun- und Trendsport am Cottbuser Ostsee muss der Dünenpark bzw. Parkway ausgebaut werden. Aufgrund der Verstetigung der Trendsportart des Inlineskatings in den letzten Jahren sollte auch hierauf am Cottbuser Ostsee reagiert werden. Zum Schwerpunkt sollte der erlebnisreiche und asphaltierte Seerundweg werden.

Derzeit sind kaum Reitwege im Betrachtungsraum ausgewiesen. Künftig sollte eine gezielte regionale Vermarktung dieser Sportart in Erwägung gezogen werden. Im Bereich von Klinge bis Schlichow könnte durch entsprechende Weiterentwicklungen der Reitsportangebote ein neuer Schwerpunkt im am Rand des Cottbuser Ostsees entstehen. Neue Reitwege könnten hier auch zu den neuen Attraktionen des Sees zählen. Pferdebespannte Fahrten mit Kutschen, Kremsern und Planwagen könnten das Erlebnisangebot ergänzen.

## **9.0 Cottbuser Ostsee – Labor für neue Stadt- und Landschaftsentwicklung**

Die oben genannten Konzepte, Projekte und Planungen zur Umgestaltung des Landschaftsraumes um den zukünftigen Cottbuser Ostsee haben auf unterschiedlichen Ebenen und mit unterschiedlicher Tiefe stattgefunden. Sie haben einen Wandel durchlebt und sind trotzdem noch nicht an ihrem Ziel angekommen. Bei genauem Hinsehen wird deutlich, dass es sich um eine sehr komplexe Aufgabe handelt. Zu den Schwierigkeiten gehört das Fehlen von Erfahrungen. Gesucht werden nicht nur technische Lösungen, sondern vor allem überzeugende Leitbilder für den neuen See.

Bereits die Vorbereitung des Leitbildes erforderte ein Umdenken, eine Offenheit für neue Lösungen. Gefragt sind nicht nur starke Bilder, sondern ebenso durchdachte Konzepte, die einer Anwendung auf das Gesamtsystem der Stadt und Region standhalten.

Die Planungen für den Cottbuser Ostsee haben sich aus verschiedenen Richtungen immer wieder der Gesamtaufgabe angenähert, ohne dass bis heute eine endgültige Lösung oder gar Verbindlichkeit für das Gesamtsystem erreicht werden konnte.

### **9.1 Vernetzung von Ideen und Akteuren**

Der Cottbuser Ostsee ist die strategische Aufgabe der Stadt Cottbus. Ihrer Tradition folgend, wird die Region das als Chance verstehen und eine Perspektive entwickeln, die sich aus einem abgewogenen öffentlichen Diskurs ableitet. Die öffentliche Diskussion über diese große Chance ist notwendig. Auf der Suche nach guten Lösungen wird jeder Sachverstand gebraucht. Und wer gefragt wird, ist auch eher bereit, Mitverantwortung zu übernehmen. Die Vorlage des Entwurfes zum Masterplan schafft die Plattform für den öffentlichen Diskurs. Das Interesse am Landschaftspark Cottbuser Ostsee als neue Entwicklungschance der Region ist groß.

Und dies verlangt die integrative Zusammenarbeit aller Akteure, das Vernetzen von Ideen und Strategien, die Bündelung der Kräfte der Region, um die Vision des zukünftigen Cottbuser Ostsees Realität werden zu lassen.

### **9.2 Inselrat / Planungsverband**

Der Masterplan empfiehlt dazu den bewährten Strukturen des Inselrates in einem „Planungsverband Cottbuser Ostsee“ auszubauen.

Der Planungsverband vernetzt alle öffentlichen und privaten Akteure miteinander und er stellt die notwendige Öffentlichkeit in der Diskussion dieses bedeutenden Generationenprojektes her. Neben den beteiligten Kommunen, dem Landkreis SPN sowie dem Land Brandenburg werden dazu auch die Verbände von Architekten und Planern, die Vereinigungen der Wirtschaft, die Hochschulen, die Unternehmen, die Grundstückseigentümer und Entwickler, aktiv in diesen Prozess einbezogen.

Der Planungsverband wird zur innovativen, stadt- und ressortübergreifenden Plattform des öffentlichen geführten Dialogs im Aufbau des Cottbuser Ostsees.

Er umfasst:

- themenbezogene Arbeitskreise und Fachgespräche zur Verabredung von räumlichen und funktionalen Schwerpunktbereichen und -themen (Wirtschaft, Ökologie, Städtebau/Stadtentwicklung, Infrastruktur, Kunst/Kultur...), zur Vereinbarung von Qualitätsstandards und Entwicklungsstrategien, zu Träger-, Management- und Finanzierungsmodellen,
- Ideen- und Planungswerkstätten sowie Wettbewerbe zu konkreten Projekten der Parkentwicklung, zu gestalterischen Leitlinien der Ufergestaltung und der Wasserlandschaft,
- Werkstätten und Symposien zur Kommunikation und Reflektion der Ziele, der Standards und der Projekte des Cottbuser Ostsees,
- öffentliche Ausstellungen, den Ausbau der Internet-Plattform sowie Publikationen zur Kommunikation des Ostsees und seiner geplanten Projekte.

Der Planungsverband integriert internationales Wissen und Erfahrungen, bündelt den regionalen Dialog und fördert lokale Projekte zum Aufbau des Cottbuser Ostsees. Dazu vernetzt das Forum den vorhandenen Sach- und Fachverstand und erweitert die intimen Kenntnisse lokaler und regionaler Akteure durch den unvoreingenommenen Blick von Außen. Das Forum generiert konkrete und animierende Bilder der neuen Parklandschaft und er inspiriert dadurch die öffentliche Diskussion.

Die Arbeit des Planungsverbandes erfordert vorbereitende und zusammenführende Koordination und zielgerichtete Moderation. Um den Qualitätsanspruch des Planungsverbandes gerecht werden zu können, wird vorgeschlagen, dass zunächst die IBA Fürst-Pückler-Land diesen Koordinations- und Moderationsauftrag wahrnimmt, bis die bodenordnerischen Fragestellungen geklärt sind.

## 10. Sonstiges

### 10.1 Quellenverzeichnis

#### Abbildungen, Karten Pläne

Arbeitsplan M 1 : 10.000:Auf der Grundlage des Flächennutzungsplan der Stadt Cottbus

Plangrundlage M 1 : 5.000: Hrsg.: Landesvermessungsamt Brandenburg, 1997

Karte Flächennutzungsplan: Flächennutzungsplan der Stadt Cottbus, Entwurf, Stand 1999;  
Hrsg.: Stadtverwaltung Cottbus / Baudezernat

Karte Räumliches Leitbild: Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2010; Hrsg.: Stadtverwaltung  
Cottbus, Baudezernat, Stadtplanungsamt; Cottbus 1996.

Gemeindeübergreifendes städtebauliches Entwicklungskonzept Amt Peitz – Teilpläne  
Bärenbrück, Grötsch, Heinersbrück, Maust, Neuendorf: Bearbeiter: Ing.büro f. Architektur und  
Bauingenieurwesen P. Schulz in Zusammenarbeit mit dem Amt Peitz und den  
Gemeindevertretungen aller amtsangehörigen Gemeinden, Cottbus 1996.

Karten Landschaftsrahmenplan Kreisfreie Stadt Cottbus: Entwicklungskonzept I – Erfordernisse  
und Maßnahmen für den Naturschutz, Ressourcenschutz und die Erholungsvorsorge /  
Entwicklungskonzept II – Beiträge anderer Nutzungen / Fachplanungen zur Verwirklichung der  
Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Stand 94; Hrsg.: Stadtverwaltung Cottbus,  
Cottbus 1997.

Bergbaufolgelandschaft: Planung der Bergbauunternehmen: Hrsg. Vattenfall Europe Mining, Okt.  
2000

Abschlussbetriebsplan Cottbus Nord; Planung des Bergbauunternehmens: Hrsg. Vattenfall  
Europe Mining, Juli 2004

Ortsentwicklungskonzept Schlichow: Hrsg. Stadtverwaltung Cottbus, 1998

Nutzungskonzept für den Planungsraum Jänschwalde (Klinger See) 2. Entwurf durch die IPO  
LAUSITZ; Hrsg.: LMBV mbH und Vattenfall Europe Mining, Mai 2004

**Situationsfotos:** Schönwälder Zimmer, Architektur & Stadtplanung, Berlin

## 10.2 Literaturangaben

Regionomica: Endbericht Regionale Agenda Lausitz-Spreewald, 12/99

Dr. Szamatolski + Partner GbR / WASY / THAL-Consult: Nutzungskonzept Cottbuser See, Gutachten zur Notwendigkeit und zu Auswirkungen einer speicherwirtschaftlichen Nachnutzung, Abschlußbericht; Auftrag.: Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg, Referat Braunkohlen-/Sanierungsplanung (GL 12), 07/1998.

Gemeinde Haasow: Klarstellungssatzung mit Abrundung, 03/1995; Auftrag./Hrsg.: Amt Neuhausen/Spree; Cottbus 1995

FNP der Stadt Cottbus, Entwurf, Erläuterungsbericht, Stand 1999: Hrsg.: Stadtverwaltung Cottbus / Baudezernat Stadtplanungsamt; Cottbus, 2000

Rahmenbetriebsplan Tagebau Cottbus-Nord ab 1994, Tagebauendstand 2017: Hrsg.: Lausitzer Braunkohle AG (LAUBAG), Hauptverwaltung Senftenberg; Senftenberg 1992.

Gemeindeübergreifendes städtebauliches Entwicklungskonzept Amt Peitz; Verf.: Ing.büro für Architektur und Bauingenieurwesen P. Schulz in Zusammenarbeit mit dem Amt Peitz und den Gemeindevertretungen aller amtsangehörigen Gemeinden; Auftrag.: Amt Peitz, Cottbus 1996

Nutzungskonzept für den Planungsraum Jänschwalde (Klinger See) 2. Entwurf durch die IPO LAUSITZ; Hrsg.: LMBV mbH und Vattenfall Europe Mining, Mai 2004

Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens zur B97 /B168, Ortsumgehung Cottbus, 1. VA B97.B1 15 Hrsg.: Brandenburgisches Straßenbauamt Cottbus, 2003

Ein ökonomischer Blick auf die Problematik des Eigentumsrechts Held, Martin / Nutzinger, Hans G. (Hrsg.) „Eigentumsrechte verpflichten“ Individuum, Gesellschaft und die Institution Eigentum Campus-Verlag, Frankfurt/New York

## 11.1 Impressum

### Herausgeber

Stadt Cottbus

vertreten durch:

Stadtplanungsamt Cottbus  
Karl-Marx-Straße 67  
D – 03044 Cottbus  
<http://www.cottbus.de>

### Bearbeitung im Auftrag der Stadt Cottbus

Schönwälder, Zimmer  
Architektur & Stadtplanung  
Bülowsstraße 66, Aufg. D 1  
D – 10783 Berlin  
<http://www.szwettbewerbe.de>

Dipl.-Ing. Heyo Schönwälder  
Dipl.-Ing. Barbara Zimmer  
Dipl.-Ing. Andrea Varel  
Dipl.-Ing. Lars Niemann  
Dipl.-Ing. Daniel Kothe  
Dipl.-Ing. Marion Ernst

### Planverfasser

Gesamtplanung  
Schönwälder / Zimmer  
Architektur & Stadtplanung

Ostufer  
studio.eu, architektur – städtebau – landschaft, Berlin  
Paola Cannavo, Mona Ippolita Nicotera, Francesca Venier  
Scapes, urban design, M.Arch.Jörg Sieweke, Berlin  
Stefan Tischer, Landschaftsarchitekt, Berlin

Westufer  
plattform berlin, Dipl. Ing. Jens Metz, Berlin

#### Nordufer

Dr.-Ing. Kristin Ammann-Dejozé, Münster

#### Parkway / Südufer

Dipl.-Ing. Timo Herrmann, Dipl. Ing. Christian Bauer, Berlin

#### Südufer

Dipl.-Ing. Thomas Geissler, Stuttgart

Dipl.-Ing. Jutta Kehrer, Zvolle, NL

#### Inselrat unter der Moderation der IBA Fürst Pückler Land

Karin Rätzel, Oberbürgermeisterin Cottbus (Stimmberechtigt)

Helmut Geissler, Bürgermeister, Vertreter der Gemeinden Teichland (Stimmberechtigt)

Egbert S. Piosik, Bürgermeister, Vertreter Gemeinden Wiesengrund (Stimmberechtigt)

Herr Perkow, Bürgermeister, Vertreter Gemeinden Neuhausen (Stimmberechtigt)

Roland Schöpe, Vorsitzender des Bauausschuss der Stadt Cottbus

Prof. Heinz Nagler, Stadtplaner, Cottbus

Prof. Rabold, Stadtplaner, Cottbus

Rainer Vogt, LMBV mbH

Birgit Schroeckh, Vattenfall Europe Mining AG

Uwe Sell, MUNR – GL 7

Margitta Gabriel, Landkeis SPN

Brigitte Scholz, IBA-SEE GmbH

#### **Abstimmung, Mitarbeit und Beratung**

Stadtverwaltung Cottbus

- Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Projektverantwortliche: Dipl.-Ing. Ilona Kiese
- Amt für Wirtschaftsförderung
- Bauverwaltungs- und Wohnungsamt
- Grünflächenamt
- Umweltamt
- Schulverwaltungs- und Sportamt
- Jugendamt
- Amt für Soziales und Wohnhilfe
- Vermessungs- und Katasteramt