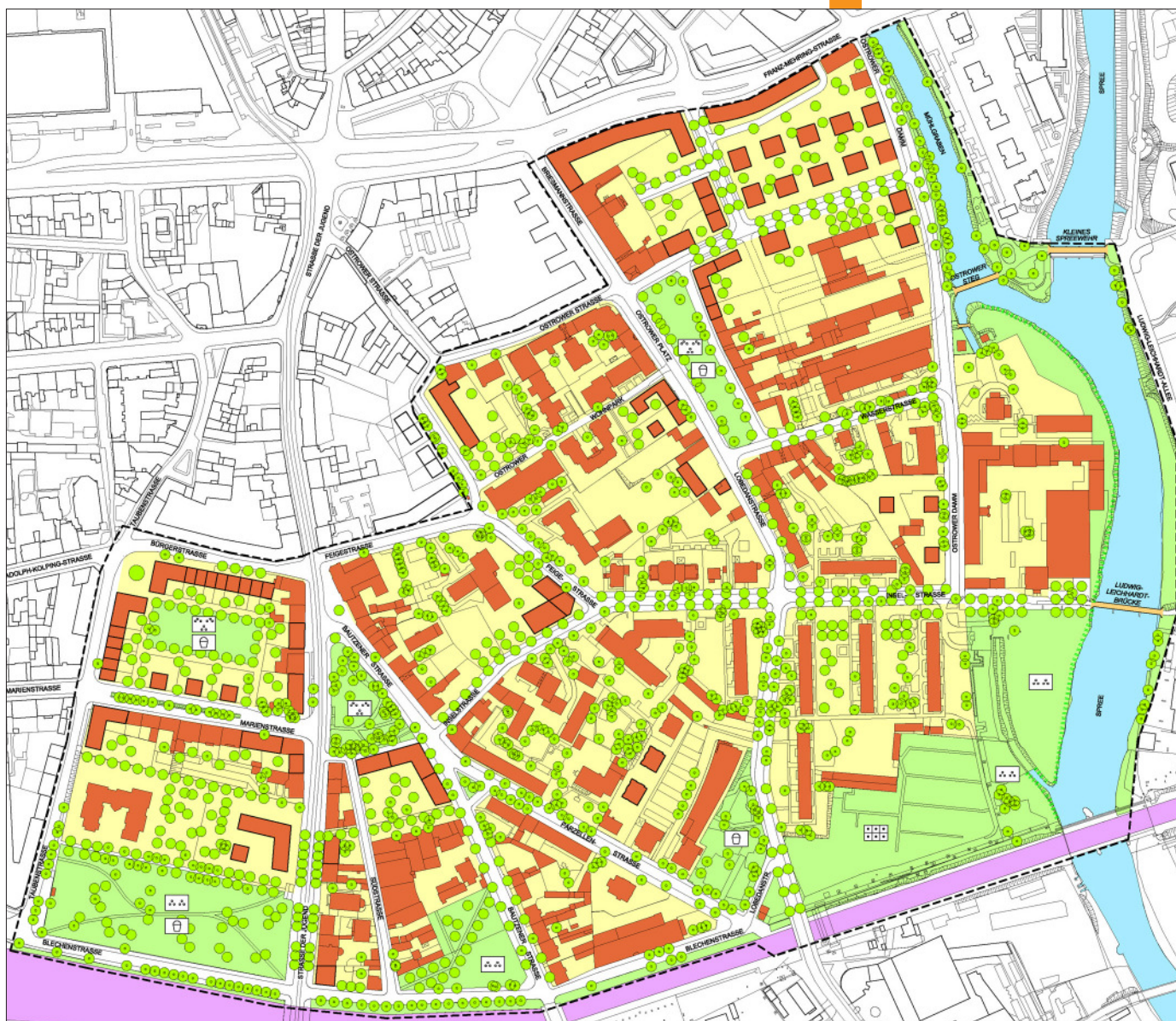


Entwicklungskonzept



Bericht

Cottbus
Entwicklungskonzept und Tragfähigkeitsuntersuchung
für den Innenstadtbereich Ostrow

Impressum

Auftraggeber:

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

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

Karola Haltenorth, Hannelore Limberg

Auftragnehmer:

Herwarth + Holz
Planung und Architektur

Bonnaskenstraße 10, 03044 Cottbus

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

Carl Herwarth v. Bittenfeld, Brigitte Holz

Bearbeitung:
Lutz Wüllner, Andreas Richter, Kerstin Thureau,

im Zusammenwirken mit
Architektur- und Planungswerkstatt Cottbus
August-Bebel-Straße 44, 03046 Cottbus
Tel. 0355 / 3817970, Fax 0355 / 3817971
Prof. Dr. Matthias Koziol, Sven Koritkowski

Hoffmann-Leichter
Ingenieurgesellschaft mbH
Bundesallee 13 -14, 10719 Berlin
Tel. 030 / 8872767-0, Fax 030 / 8872767-99
Matthias Heinz, Johannes Schäfer

ProStadt
Gesellschaft für Projektsteuerung im Städtebau GmbH
Greifswalder Straße 207, 10405 Berlin
Tel. 030 / 440 408-0, Fax 030 / 440 408-20
Dr. Rainer Emenlauer, Thomas Dacke

Cottbus, 23.03.2009

Inhaltsverzeichnis

A. Übersicht	7
B. Gesamträumliches Entwicklungskonzept.....	11
1. Einleitung	11
1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung	11
1.2 Gebietscharakteristik	12
1.3 Aufbau und Gliederung der Untersuchung.....	13
2. Bestandsaufnahme und Analyse	15
2.1 Historisches Erbe	15
2.1.1 Siedlungsgeschichte	15
2.1.2 Denkmalschutz	18
2.2 Räumliche Struktur.....	22
2.2.1 Alt-Ostrow	22
2.2.2 Spreeraum.....	26
2.2.3 Innere Spremberger Vorstadt.....	30
2.2.4 Ostrower Mitte / 'Ostrower Wohn- und Businesspark'	34
2.2.5 Wohngebiet Lobedanstraße	38
2.3 Immobilienwirtschaftliche Situation	40
2.3.1 Rahmenbedingungen	40
2.3.1 Empfehlungen für die Entwicklung von Ostrow.....	42
2.4 Demographische Situation und lokaler Wohnungsmarkt	43
2.5 Soziale Infrastruktur, Gemeinbedarf und Bildung	44
2.6 Quartiersübergreifende Einbindung und Vernetzung	47
2.6.1 Anbindung an Stadtzentrum und Nachbarquartiere.....	47
2.6.2 Wege- und Freiraumbeziehungen im Spreeraum.....	48
2.7 Erschließung und Verkehr	49
2.7.1 Zustand der Verkehrsanlagen	50
2.7.2 Erreichbarkeit und Erschließung des Untersuchungsgebiets	51
2.8 Stadttechnische Infrastruktur	53
2.8.1 Bestand Ver- und Entsorgungsmedien	53
2.8.2 Ver- und Entsorgung potenzieller Entwicklungsbereiche.....	56
2.9 Planungsgrundlagen.....	57
2.9.1 Flächennutzungsplan	57
2.9.2 Landschaftsplan.....	57
2.9.3 Verbindliche Bauleitplanung	58
2.9.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK).....	58
2.9.5 Stadtumbaukonzept (STUK)	59
2.9.6 Stadtumbauplan (STUP)	60
2.9.7 Verkehrsentwicklungsplan 1997 / 2020	61

2.9.8	Gemeinwesenstudie der Stadt Cottbus.....	62
2.9.9	Rahmenplan Ostrow	62
2.9.10	Rahmenplanung Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus.....	63
2.9.11	Integriertes Handlungskonzept "Zukunft im Stadtteil - Östliche Spremberger Vorstadt"	64
2.9.12	Konzept zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Stadt Cottbus	64
2.9.13	Studie "Cottbus Aufwertung Spreegrün, 6. Teilabschnitt"	65
2.9.14	Schinkel-Wettbewerb 2008.....	65
2.10	Beteiligungsverfahren	69
2.10.1	1. Planungswerkstatt Ostrow - Ausgangssituation und Ziele	69
2.11	Potenziale und Problemlagen	71
2.11.1	Stärken	71
2.11.2	Schwächen	74
2.11.3	Chancen	77
2.11.4	Risiken.....	80
2.12	Fazit der Analyse	84
3.	Entwicklungskonzept - Integriertes Gesamtkonzept	86
3.1	Leitbild	86
3.1.1	Gesamträumliches Leitbild: Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum	86
3.1.2	Teilräumliche Leitbilder	87
3.2	Gestaltung	89
3.2.1	Städtebauliche und freiräumliche Ziele	90
3.2.2	Teilräumliche Gestaltungskonzepte	94
3.2.2.1	Alt-Ostrow	94
3.2.2.2	Spreerraum	95
3.2.2.3	Innere Spremberger Vorstadt.....	96
3.2.2.4	Ostrower Mitte / 'Ostrower Wohn- und Businesspark'	98
3.2.2.5	Wohnquartier Lobedanstraße.....	98
3.2.3	Denkmalschutz	99
3.3	Nutzung	100
3.3.1	Nutzungsstrukturelle Ziele.....	101
3.3.2	Nutzungskategorien	103
3.4	Verkehr	106
3.5	Stadttechnik.....	109
3.6	Maßnahmen.....	112
3.6.1	Maßnahmen Städtebau.....	113
3.6.2	Maßnahmen Freiraumgestaltung	115
3.6.3	Maßnahmen Umwelt- und Landschaftsschutz.....	116
3.6.4	Maßnahmen Verkehr	118
3.6.5	Maßnahmen Stadttechnik.....	120
3.6.6	Maßnahmen zur Umsetzung und Steuerung	123
3.6.7	Räumliche Handlungsschwerpunkte	129

C.	Neuordnungskonzepte für die Handlungsschwerpunkte.....	132
1.	Teilraum Alt-Ostrow	132
1.1	Ausgangssituation	132
1.2	Konzeptionelle Vertiefung.....	132
1.3	Umsetzung	145
1.4	Tragfähigkeit und Realisierungschancen	148
2.	Teilraum Klingmüllersche Holzinsel.....	156
2.1	Ausgangssituation	156
2.2	Konzeptionelle Vertiefung.....	156
2.3	Umsetzung	163
3.	Teilraum Vereins-Brauerei	166
3.1	Ausgangssituation	166
3.2	Konzeptionelle Vertiefung.....	166
3.3	Umsetzung	171
4.	Teilraum Busbahnhof.....	174
4.1	Ausgangssituation	174
4.2	Konzeptionelle Vertiefung.....	174
4.3	Umsetzung	179
4.4	Tragfähigkeit und Realisierungschancen	181
5.	Teilraum Barackenstadt.....	187
5.1	Ausgangssituation	187
5.2	Konzeptionelle Vertiefung.....	187
5.3	Umsetzung	189
6.	Teilraum 'Ostrower Mitte'	192
6.1	Ausgangssituation	192
6.2	Konzeptionelle Vertiefung.....	192
6.3	Umsetzung	196
7.	Eignung von Förderprogrammen	201
8.	Maßnahmen, Durchführung, Finanzierung	203
D.	Zusammenfassende Empfehlungen.....	213

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Teilräumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes.....	14
Abb. 2: Siedlungsstruktur 1821.....	17
Abb. 3: Blick vom Schlossberg über Altstadt und Ostrow	18
Abb. 4: Denkmalschutz.....	19
Abb. 5: Versorgung des Gebietes mit Gas und Fernwärme.....	54
Abb. 6: Zwei Säulen der Entwicklungsstrategie	113
Abb. 7: Städtebauliche Variante 1 Alt-Ostrow 'Umfassende Neuordnung'.....	137
Abb. 8: Städtebauliche Variante 2 Alt-Ostrow 'Teilräumliche Initialentwicklung'	138
Abb. 9: Querschnitt für die Inselstraße zwischen Lobedanstraße und Ostrower Damm.....	155
Abb. 10: Querschnitt für den Ostrower Platz (Westseite)	155
Abb. 11: Querschnitt der Ludwig-Leichhardt-Brücke für Radfahrer und Fußgänger	155
Abb. 12: Entwicklung der Öl- und Erdgaspreise seit 2004.....	184
Abb. 13: Querschnitt für die westliche Blechenstraße	199
Abb. 14: Querschnitt für die neue Planstraße F	199
Abb. 15: Querschnitt der Inselstraße zwischen Bautzener Straße und Feigestraße.....	199
Abb. 16: Städtebauliche Varianten	200
Abb. 17: Plan 'Analyse'	214
Abb. 18: Plan 'Gestaltung'	215
Abb. 19: Plan 'Nutzung'	216
Abb. 20: Plan 'Maßnahmen'	217

Tabellenverzeichnisverzeichnis

Tab. 1: Vorhandene technische Infrastruktur der Entwicklungsbereiche	56
Tab. 2: Optionen der Wärme und Stromversorgung	122
Tab. 3: Optionen der Wasserver- und Entsorgung	123
Tab. 4: Flächenbilanz Alt-Ostrow, Variante 1 'Umfassende Neuordnung'	134
Tab. 5: Flächenbilanz Alt-Ostrow, Variante 2 'Teilräumliche Initialentwicklung'	136
Tab. 6: Flächenbilanzen zur Entwicklung Busbahnhof.....	177
Tab. 7: Übersicht Maßnahmen.....	205

A. Übersicht**Ausgangssituation / Ziele / Aufgabe**

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

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

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

Die Bearbeitungstiefe des Entwicklungskonzeptes differenziert zwischen der gesamträumlichen Ebene des Untersuchungsbereiches (Teil A) und ausgewählten Schwerpunktbereichen von besonderer Komplexität und / oder spezifischem Handlungsbedarf (Teil B).

Räumliche und städtebauliche Entwicklungsbedingungen

Der ca. 42,3 ha große Untersuchungsraum ist äußerst heterogen strukturiert. Mit Ausnahme eines funktional stabilisierten Kernbereichs in der 'Ostrower Mitte' im Bereich Feigestraße und Inselstraße weist Ostrow im Vergleich zu umliegenden Teilräumen der Cottbuser Innenstadt große Entwicklungsrückstände auf. Diese lassen sich vordringlich auf den schwierigen Transformationsprozess des altindustriell geprägten Stadtbereichs in eine noch nicht definierte, zeitgemäße Funktion und Nutzungsstruktur zurückführen. Die städtebaulichen Folgen des bereits zu DDR-Zeiten einsetzten Bedeutungsverlustes der Ostrower Industrie sind großflächige Brachen an stadträumlich zentralen Standorten wie Ostrower Damm, Briesmannstraße, Franz-Mehring-Straße, Ostrower Straße und Bautzener Straße, Äußere Zeichen hierfür sind großvolumige Industriebauten mit hohem Sanierungsbedarf und hohen Leerständen. Sie bilden nicht nur gebietsprägende städtebauliche Missstände, sondern auch immobilienwirtschaftliche Problemfälle ab und sind für ein weitgehend negatives Gebietsimage verantwortlich. Zu den damit verbundenen Problemlagen kommen Funktionsschwächen aus jüngerer Zeit hinzu. Im Westen des Gebietes konnte auf dem ehemaligen Alten Friedhof bzw. der Barackenstadt nach der Beräumung 1993 nur eine Teilfläche nachgenutzt werden. Der in den 1980er Jahren auf einem weitgehend geräumten Gründerzeitblock angelegte Busbahnhof stellt im Kontext der umgebenden Bebauung einen städtebaulichen und funktionalen Störfaktor dar. Im Falle seiner Verlagerung an den Hauptbahnhof ist die Nachnutzung offen, so dass hier eine weitere Großbrache entstehen könnte.

Gravierende Substanzmängel zeichnen sich jedoch nicht nur auf privaten Grundstücken ab, sondern auch im öffentlichen Raum. Bei Straßen, Fuß- und Radwegen, Plätzen, Grün- und Spielflächen sind umfangreiche funktionale, gestalterische und instandhaltungsbedingte Mängel erkennbar.

Ein weiteres zentrales Entwicklungshemmnis sind Barrieren und unterbrochene Wegeverbindungen. Attraktive Uferbereiche sind nicht zugänglich, aufgrund fehlender Brücken- und Wegeverbindungen sind wichtige quartiersübergreifende Beziehungen gestört. Insgesamt wird

Ostrow durch eine Zone unattraktiver Teilräume, zu denen der Bahndamm, der Busbahnhof, Industriebrachen und Parkplätzen gehören, von den umliegenden Quartieren isoliert.

Die Problemlagen wirken sich in ihrer Überlagerung, unter den Bedingungen des gesamtstädtisch und regional angespannten Immobilienmarktes in einer anhaltenden Stagnation und sukzessive fortschreitenden Substanzverschlechterung aus. Bauinvestitionen konzentrieren sich in Cottbus auf Standorte mit günstigeren Ausgangsbedingungen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Aktivierung vorhandener Potenziale unabdingbar. An erster Stelle ist hier die gesamtstädtisch günstige Lage zu nennen. Sowohl das Cottbuser Zentrum mit Altstadt und Stadtpromenade im Norden, als auch der Hauptbahnhof und der Busbahnhof im Süd-Westen befinden sich in fußläufiger Erreichbarkeit. Im Osten eröffnet sich mit unmittelbarem Bezug zum Stadtteil der attraktive Natur- und Landschaftsraum der Spree, mit dem Brannitzer Park und dem Spreeauen-Park als besonderen Anziehungspunkten. Die Wasserlage und Naturnähe bieten große Chancen für eine Aufwertung insbesondere der östlichen Teilräume. Auch die einzigartige Siedlungsgeschichte Ostrows als industriell überformtes Dorf ist städtebaulich und architektonisch vom historischen Dorfanger bis zu hochwertiger gründerzeitlicher Architektur präsent. Das Leitbild 'Industriekultur' verdeutlicht einen weiteren Ansatzpunkt zur Aufwertung des Gebietsimages.

Die hochwertigen Dienstleistungsfunktionen im Umfeld der Feigestraße verkörpern ein bedeutendes Potenzial für die wirtschaftliche Standortprofilierung. Gemeinsam mit der kleinteiligen, breit gefächerten Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur im Umfeld der Straße der Jugend tragen sie zu einer urbanen Nutzungsmischung bei, die im Umfeld des Zentrums entwicklungsfähig erscheint.

Entwicklungsleitbild

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

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

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

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

Entwicklungskonzept

Für die Gebietsentwicklung lassen sich folgende zentrale Handlungsfelder benennen:

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

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

Alt-Ostrow

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

Klingmüllersche Holzinsel / Tuchfabrik Elias

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

Vereinsbrauerei

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

Barackenstadt

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

Busbahnhof

Der Busbahnhof erscheint in der gesamtstädtischen Standortkonkurrenz mit seinen wenig attraktiven Lagequalitäten nur mit einem besonderen Nutzungsprofil städtebaulich nachnutzbar. Für diese Fläche in städtischem Eigentum wird eine Entwicklung als urbanes Wohnquartier in Anknüpfung an die städtebauliche Struktur der gründerzeitlichen Umgebung vorgeschlagen. Mit einer gezielten Entwicklung als Modellprojekt für energieeffizientes, klima- und umweltfreundliches Bauen kann hier ein in Cottbus noch wenig entwickeltes Marktsegment abgedeckt werden, das zugleich eine Symbol-Wirkung für die 'Energie-Stadt Cottbus' entfalten soll. Hierfür wird eine zunehmende Nachfrage prognostiziert.

'Ostrower Mitte'

Die Aufwertung der Wegeerschließung insbesondere zur Altstadt und zur Straße der Jugend ist eine zentrale städtebauliche Zielsetzung für diesen Teilraum. Im Kontext der angrenzenden Modellstadt soll das Bindeglied zwischen Altstadt und Ostrower Dienstleistungskern aufgewertet werden und eine angemessene Umfeldqualität erhalten. Die Nutzungsprofile 'Nahversorgungszentrum' und 'spezialisierte Dienstleistungen' sollen durch die Ansiedelung ergänzender Funktionen gestärkt und in ihren Angeboten und Aktivitäten besser als bislang vernetzt werden.

Umsetzung

Maßnahmen

Ein aufwertungsorientierter Stadtumbau erfordert eine Vielzahl von Maßnahmen. In der Analyse und Tragfähigkeitsuntersuchung wurde festgestellt, dass eine sich selbst tragende Entwicklung aus 'eigener Kraft' mit weitgehend privaten Investitionen nicht zu erwarten ist. Eine entscheidende Initialfunktion wird der Umsetzung öffentlichen Maßnahmen im Sinne von Entwicklungsanstößen zukommen. Zum Bündel der investiven Maßnahmen gehören Investitionen in die stadtechnische Infrastruktur, in den öffentlichen Raum, in Wege und Straßen. Darüber hinaus sind nicht-investive Maßnahmen wie eine gebietsbezogene Koordination, eine aktivierende Unterstützung privater Initiativen, Bauleitplanungsverfahren und eine Mobilisierung von Zwischennutzungen unabdingbar. Hierbei kann ggf. an eine Eigentümerstandortgemeinschaft angeknüpft werden, deren Gründung im Zuge der Bearbeitung des Entwicklungskonzeptes angeregt wurde.

Insbesondere im östlichen, spreenahen Bereich, im Umfeld des Ostrower Platzes und in der 'Ostrower Mitte' können durch öffentliche Initialmaßnahmen umfangreiche private Folgemaßnahmen und Investition generiert werden, wenn es gelingt im ersten Schritt deutliche Zeichen für eine Aufwertung zu setzen.

Städtebauförderung

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

Fazit

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

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

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

B. Gesamträumliches Entwicklungskonzept**1. Einleitung****1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung**

Der im Titel der Untersuchung verwendete Name "Ostrow" bezeichnet im Gegensatz zu beispielsweise Mitte, Sandow, Spremberger Vorstadt oder Ströbitz keinen klar abgegrenzten Stadtteil, sondern ist lediglich ein historisch überlieferter, informeller Ortsname. Von der administrativen Gliederung der Stadt her liegt das Untersuchungsgebiet Ostrow im Stadtteil "Mitte". Es ist Bestandteil des im integrierten Stadtentwicklungskonzept als "Innenstadt" definierten Stadtbereichs. Stadträumlich lässt sich der Untersuchungsraum als Bereich zwischen Altstadt, Spree und Bahntrassen grob umschreiben. Das Untersuchungsgebiet wird im Norden durch die Franz-Mehring-Straße, Briesmannstraße, Ostrower Straße, Feigestraße und Bürgerstraße, im Westen durch die Taubenstraße, im Süden durch die Bahntrasse Cottbus - Guben sowie durch den Verlauf von Spree und Mühlengraben im Osten begrenzt. Der Gesamtraum umfasst eine Fläche von 42,3 ha.

Im Vergleich zu umliegenden Teilräumen der Cottbuser Innenstadt weist der Bereich Ostrow große Entwicklungsrückstände auf, obwohl er durch seine stadträumliche Nähe zu bedeutenden Innenstadteinrichtungen über besonders günstige Lagebedingungen verfügt. Sowohl das Cottbuser Hauptzentrum mit Altstadt und Stadtpromenade im Norden, als auch der Hauptbahnhof und der Busbahnhof im Süd-Westen befinden sich in fußläufiger Erreichbarkeit.

In der städtebaulichen Entwicklung konnten in diesen angrenzenden Räumen zum Teil unter Einbeziehung umfangreicher Städtebaufördermittel deutliche Aufwertungsprozesse initiiert werden. Im Westen, Norden sowie Nordosten schließt das Gebiet unmittelbar an das 1992 förmlich festgelegte 'Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus' an. In der im Süden angrenzenden östlichen Spremberger Vorstadt wurden ebenfalls bis 2006 im Rahmen des ZiS-Programms ('Zukunft im Stadtteil 2000') sowie über das Programm Stadtumbau-Ost zahlreiche städtebauliche Maßnahmen durchgeführt. Auch im östlich der Spree angrenzenden Stadtteil Sandow zeichnet sich mit der Intensivierung der Stadtumbau-Maßnahmen mit einem hohen Aufwertungsanteil eine Attraktivitätssteigerung des Quartiers ab. Die Erstellung eines teilräumlichen Stadtumbaukonzepts mit der Zielstellung behutsamer Umstrukturierung und Anpassung an den demographischen Wandel sowie die 2007 beantragte Neu-Aufnahme ins Bund-Länder-Programm "Soziale Stadt" sind wesentliche Säulen dieser Quartiersentwicklungsansätze am östlichen Sandower Spreeufer.

Bisher konnten jedoch weder die hohe Lagegunst noch die positiven Entwicklungen im Umfeld eine umfangreiche Entwicklung im Handlungsraum selbst anstoßen. Aus dem sich positiv entwickelnden stadträumlichen Kontext sticht der Handlungsraum Ostrow gegenwärtig noch als vor allem von Stagnation geprägtes Stadtquartier heraus. Hierfür ist auch eine im Vergleich zu den genannten Gebieten der Städtebauförderung deutlich abfallende planerisch-konzeptionelle Auseinandersetzung mit den zukünftigen Perspektiven des Stadtteils mitverantwortlich. Während für weite Teilbereiche der Cottbuser Innenstadt konkrete Zielvorstellungen bis hin zu detaillierten Planungen erarbeitet und fortgeschrieben wurden, datiert die letzte Entwicklungsstrategie für den Bereich Ostrow auf das Jahr 1992. Eine den deutlich veränderten Rahmenbedingungen angepasste Planung ist nicht vorhanden.

Der Stadtbereich stellt daher einen der wenigen "weißen Flecken" der Planung in der Cottbuser Innenstadt dar. Ostrow kann darüber hinaus durchaus als 'missing link' im Sinne eines fehlenden bzw. unzureichenden Verbindungsgliedes zwischen den Förderkulissen Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus und Östliche Spremberger Vorstadt eingestuft werden.

Gleichzeitig verfügt Ostrow jedoch mit seinen Lagequalitäten, seinen historischen und baukulturellen Werten und seinem zum Teil sehr attraktiven Gebäude- und Freiflächenbestand über große, im doppelten Wortsinne brach liegende Entwicklungspotenziale.

Diese Ausgangslage birgt nicht nur die Gefahr einer Verfestigung einer gegenwärtig suboptimalen Bestandssituation, sondern sie verdeckt nicht zuletzt auch die umfangreichen Potenziale dieses Stadtteils. Beide Faktoren zusammen, eine problematische Ausgangslage, aber auch die besonderen Chancen des Gebietes, verschaffen dem Handlungsraum Ostrow als Schlüsselstandort zukünftiger Entwicklungen der Cottbuser Innenstadt eine zunehmende Relevanz.

Die Fokussierung der zukünftigen Cottbuser Stadtentwicklung auf die Innenstadt ist mit der Fortschreibung der maßgeblichen gesamtstädtischen Entwicklungskonzepte und der darin formulierten Leitbilder noch stärker als zuvor herausgestellt worden. Gemäß der Zielstellung des gesamtstädtischen Stadtumbaukonzeptes (STUK) sowie des am 27.02.2008 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen 'Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Cottbus 2020' (INSEK) soll die Stabilisierung und Stärkung sowie die Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt durch Konzentration aufwertender Maßnahmen und Mittel mit Nachdruck weiter verfolgt werden. Dabei sollen insbesondere die Quartiere, die sich außerhalb der Modellstadtkulisse befinden und an diese angrenzen – hierzu gehört auch der Handlungsraum Ostrow – gezielt aufgewertet werden.¹

Das Entwicklungskonzept mit integrierter Tragfähigkeitsstudie für den Bereich Ostrow soll die Entwicklungsmöglichkeiten, Handlungsfelder und konzeptionellen Ansätze einer solchen Aufwertungsstrategie darstellen. Ziel ist es, ein sektoral übergreifendes Entwicklungskonzept für den gesamten Untersuchungsraum zu erstellen. Darüber hinaus soll das Konzept aufzeigen, inwiefern mit gezielten Maßnahmen eine Initialwirkung in einem Quartier mit bislang geringer Investitions- und Entwicklungsdynamik entfaltet werden kann.

Ausgehend von einer Analyse der gebietsprägenden Rahmenbedingungen, insbesondere der Entwicklungsblockaden und besonderen Chancen, soll für den Stadtteil Ostrow ein zukunftsfähiges Leitbild formuliert werden. Ein auf diesem Leitbild basierendes gesamträumliches Entwicklungskonzept wird in den weiteren Stufen bis hin zu Handlungsschwerpunkten und Maßnahmen konkretisiert.

Wesentlicher Bestandteil des Entwicklungskonzepts ist eine Tragfähigkeitsstudie, mit der dem besonderen Stellenwert der Kriterien Umsetzbarkeit, wirtschaftliche Tragfähigkeit, Impulswirkung und weiter reichender Synergieeffekte der Projekte Rechnung getragen werden soll. Dies und die Einbindung von Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie eines Handlungsprogramms zur Durchführung und Finanzierung dienen der Umsetzungsorientierung der Studie.

1.2 Gebietscharakteristik

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich nur an Spree und Bahntrasse an historischen, städtebaulichen oder funktionalen Trennlinien, insgesamt ist sie jedoch primär aus der vorgegebenen Abgrenzung bereits bestehender Kulissen der Stadtentwicklung abgeleitet. Zwangsläufig werden somit Teilräume unter einem gemeinsamen Untersuchungsgebiet zusammengefasst, zwischen denen nur geringe Zusammenhänge bestehen, während außerhalb liegende Bezugspunkte, zu denen kleinräumig sehr intensive Verflechtungen bestehen, ausgeklammert bleiben. Auch wird durch den Rückbezug auf den Ortsnamen Ostrow eine Wahrnehmung des Untersuchungsraums als zusammengehöriger Stadtteil impliziert, die real jedoch nicht vorhanden ist. Die uneinheitliche und insgesamt von einschneidenden Brüchen geprägte Siedlungsgeschichte des Untersuchungsgebietes schlägt sich zudem in einer gesamträumlich äußerst heterogenen Bebauungs-, Freiflächen- und Nutzungsstruktur nieder. Der Bereich

¹ zitiert nach der Aufgabenstellung des Fachbereichs Stadtentwicklung vom 13. Juli 2007

Ostrow lässt sich daher weniger als Quartier mit einer einheitlichen Gebietscharakteristik beschreiben, denn als Übergangsbereich unterschiedlichster Teilräume der Innenstadt.

In der gesamtstädtischen Cottbuser Siedlungsstruktur lässt sich das Untersuchungsgebiet als gründerzeitliche Stadterweiterung mit einem hohen Anteil ehemals industriell genutzter Standorte einordnen. Eine sehr kontrastreiche Bau- und Nutzungsstruktur ist auch heute noch typisches Merkmal des Gebietes, allerdings ist die Bedeutung des produzierenden Gewerbes deutlich zurückgegangen.

1.3 Aufbau und Gliederung der Untersuchung

Das Entwicklungskonzept ist in zwei Hauptteile gegliedert. Teil A umfasst den analytischen Teil, die gesamträumlichen Konzepte und die Ableitung der sich daraus ergebenden Handlungsschwerpunkte. Teil B stellt Initialprojekte und konkrete Neuordnungsmaßnahmen der Handlungsschwerpunkte in Form vertiefender Konzepte dar.

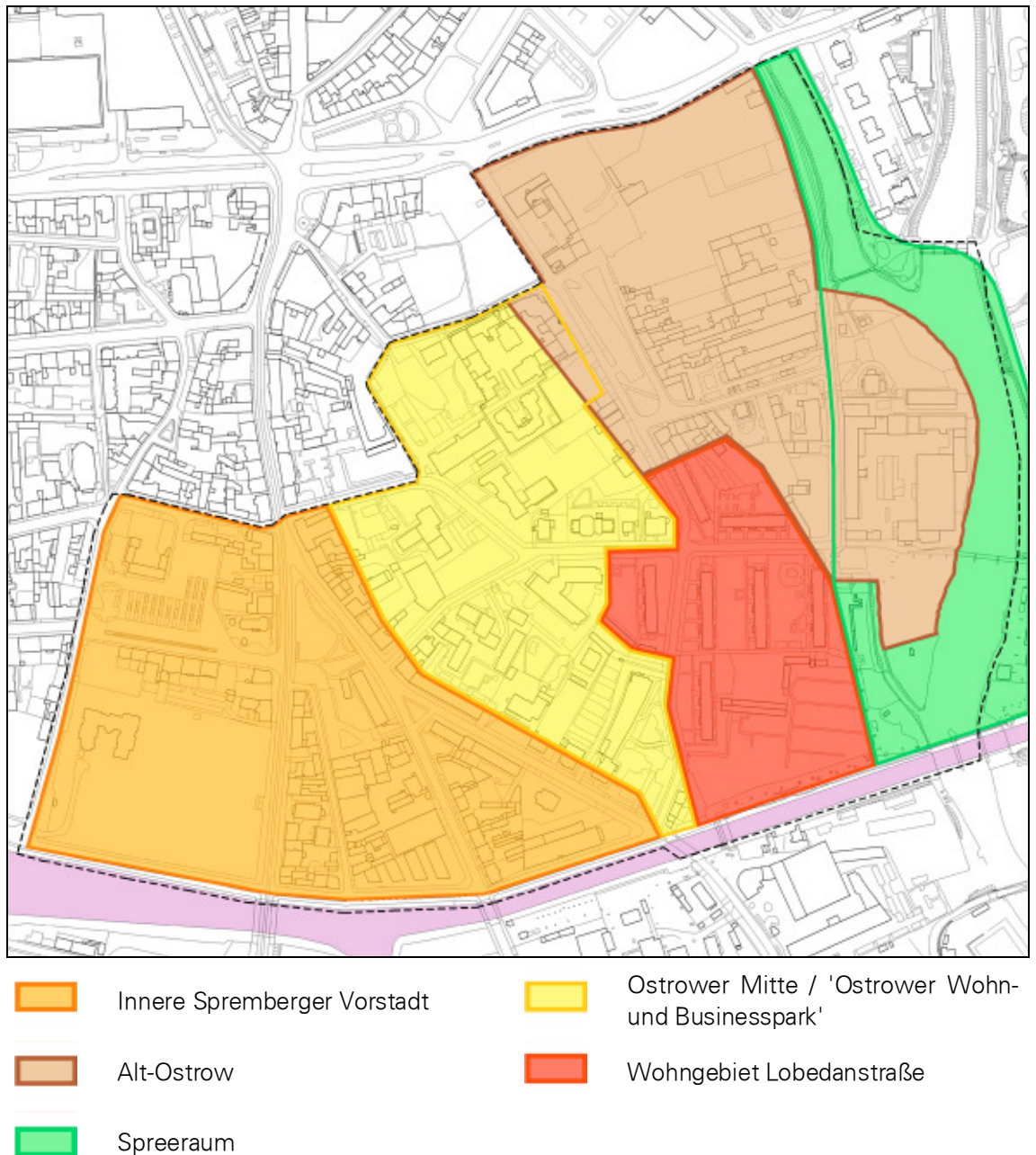
Die Analyse erfolgt auf Basis einer sektoralen städtebaulichen, nutzungsstrukturellen, sozio-ökonomischen, stadtechnischen und verkehrlichen Bestandsaufnahme des Untersuchungsraums. Hierin fließen vorhandene Planwerke und Gutachten, Stellungnahmen der Stadtverwaltung, Expertengespräche mit weiteren Akteuren sowie eigene Bestandsaufnahmen und Erhebungen ein. Im Sinne eines integrierten, gesamträumlichen Entwicklungsansatzes werden die ermittelten sektoralen Rahmenbedingungen in ihren Zusammenhängen und Wechselwirkungen betrachtet.

Um der gebietsprägenden Heterogenität gerecht zu werden, wird für Analyse und Leitbildformulierung eine Untergliederung des Gesamtraums in fünf Teilräume mit jeweils eigener Charakteristik vorgenommen. Diese Teilräume geben eher die spezifischen siedlungsgeschichtlichen Hintergründe, aber auch die aktuellen Rahmenbedingungen und Herausforderungen ihrer zukünftigen Entwicklung wieder. Zugleich erleichtert diese räumliche Untergliederung die Zuspitzung lokal begrenzter, aber wesentlich prägnanter Gebietsprofile. Eine Fokussierung auf Teilräume lässt auch die gebietsübergreifenden Wechselbeziehungen deutlicher werden.

Für die fünf Teilräume wurden Namen formuliert, die ihre jeweilige Charakteristik betonen sollen und einen ersten Ansatz zur notwendigen Bildung und Profilierung von "Adressen" beinhalten. Bestandsaufnahme, Analyse und die Darstellung des gesamträumlichen Konzeptes erfolgen mit Ausnahme gesamträumlicher Aspekte wie siedlungsgeschichtlicher Gesamtdarstellung, Planungsgrundlagen, der verkehrlichen und stadtechnischen Situation auf Basis dieser neu gebildeten Teilräume. Diese fünf Teilräume sind:

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

Der Ortsname 'Spremberger Vorstadt' ist im allgemeinen Cottbuser Bewusstsein heute mit dem gleichnamigen administrativen Stadtteil südlich der Bahn verbunden. Historisch gesehen handelt es sich bei diesem Stadtteil um die "Äußere Spremberger Vorstadt", während der westliche Teil des Untersuchungsgebietes auf alten Stadtplänen als "Spremberger Vorstadt" oder "Innere Spremberger Vorstadt" bezeichnet wurde. Im Entwicklungskonzept wird die Ortsbezeichnung "Innere Spremberger Vorstadt" als rein informeller Name des westlichen Teilbereichs verwendet.

Abb. 1: Teilräumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes

Mit einer Stärken-Schwächen- sowie Chancen-Risiken-Analyse werden die gebietsprägenden Mängel und Potenziale ermittelt und bewertet. Vom analytischen Teil wird mit der Konkretisierung der wesentlichen festzustellenden Handlungserfordernisse in den konzeptionellen Teil der Studie übergeleitet.

Erster Schritt der konzeptionellen Auseinandersetzung mit dem Handlungsraum Ostrow ist die Formulierung eines Leitbildes sowie themenbezogener Zielsetzungen für die zukünftige Quartiersentwicklung.

Schwerpunkt und Abschluss von Teil A der Untersuchung ist das gesamträumliche Entwicklungskonzept. Hierin werden unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange Ziele und wesentliche Maßnahmen für den Entwicklungs- und Neuordnungsprozess schriftlich und grafisch prägnant dargestellt. Neben einer zusammenfassenden Darstellung der wichtigsten Maß-

nahmen im Handlungsraum erfolgt eine thematische Untergliederung in Teilkonzepte mit den Schwerpunkten

- städtebauliche und freiräumliche Gestaltung
- Nutzung
- Verkehr
- Stadttechnik.

Die Definition funktionaler und räumlicher Handlungsschwerpunkte und möglicher Initialprojekte ist weiterer Bestandteil des gesamträumlichen Entwicklungskonzeptes. Die Handlungsschwerpunkte werden räumlich und inhaltlich nicht nur nach ihrer Problemschwere und ihren Entwicklungspotenzialen, sondern auch nach ihrer strategischen Bedeutung für die Gebietsentwicklung bestimmt.

In Teil B der Studie werden für ausgewählte Handlungsschwerpunkte und Projektvorschläge vertiefende Gestaltungs- und Nutzungskonzepte erarbeitet. Es werden ebenfalls die für eine erfolgreiche Umsetzung erforderlichen Maßnahmen und Verfahrensschritte skizziert. In diesen Detailkonzepten erfolgt eine besondere Schwerpunktsetzung auf Impulswirkung, Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit und der Aktivierung der besonderen Ostrower Potenziale.

2. Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Historisches Erbe

2.1.1 Siedlungsgeschichte

Der Ortsname Ostrow bezeichnet historisch nur den östlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes. Siedlungsgeschichtlich sind daher das aus einem eigenständigen Dorf als Keimzelle entstandene Ostrow und die funktional stets auf Cottbus ausgerichtete Innere Spremberger Vorstadt im westlichen Teilbereich getrennt zu betrachten. Seit der erstmaligen urkundlichen Erwähnung 1498 verlief die Entwicklung des Dorfes Ostrow bis ins 19. Jahrhundert hinein relativ unabhängig von der dominierenden Kernstadt Cottbus. Trotz der äußerst kurzen Distanz von nur 600 Metern Luftlinie zu den historischen Ursprüngen der Cottbuser Stadtgründung an Schlossberg und Altmarkt, hat sich Ostrow aus einem baulich und funktional eigenständigen Siedlungskern entwickelt. Im Gegensatz zum aus der Verknüpfung von Handelswegen und sich ansiedelnden Handwerksbetrieben entstandenen Cottbus, war Ostrow vor allem durch die Landwirtschaft geprägt.

Es bildete sich eine für dörfliche Siedlungen im nord- und ostdeutschen Raum typische Struktur eines zu einem Anger aufgeweiteten Straßenraums mit beidseitig geschlossener Bebauung heraus. Diese idealtypische städtebauliche Grundform ist auch heute noch im Stadtgrundriss deutlich erkennbar. Der heutige Ostrower Platz bildet den alten Dorfanger in seinem Umfang weitgehend unverändert ab. Auch die Bebauung ist in Teilen ein erhaltenes Relikt aus der dörflich-landwirtschaftlichen Siedlungsphase vor 1870. Im unmittelbaren Umfeld des Dorfangers sind auch die lang gestreckten, vorindustriellen Parzelleneinteilungen noch immer überliefert. Wohn- und Wirtschaftsgebäude konzentrierten sich im vorderen Grundstücksbereich, während der hintere der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten war.

Mit der Mitte des 19. Jahrhunderts in Cottbus einsetzenden Industrialisierung wurde eine nachhaltige Überformung dieser dörflichen Siedlungsstruktur ausgelöst. In der bis dahin intensivsten Wachstumsphase der Stadt Cottbus wurden erstmals die durch Stadtbefestigung und mittelalterliche Stadterweiterung der Neustadt definierten Grenzen des historischen Stadtkerns in größerem Umfang überschritten. Besonders prägend war für den Untersuchungsraum die Ansiedlung größerer Werke der Textilindustrie entlang der Spree. Die Wassernähe bildete den wesentlichen Standortfaktor dieses frühindustriellen Industriezweigs. Gerade auf den Flusslagen der Neustadt, der Mühleninsel und den sich direkt südlich anschließenden, bis dahin un-

bebauten Uferlagen in Ostrow bildete sich daher das erste ausgedehnte und auch bis in die Nachkriegszeit hinein bedeutsamste Cottbuser Industriegebiet heraus. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren die etwa 8.000 Arbeitsplätze der Cottbuser Textilindustrie mehrheitlich im Spreeraum südlich der Altstadt konzentriert.

Stadträumliche Folge war ein Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche von Cottbus und Ostrow. Es vollzog sich eine tiefgreifende Umstrukturierung der eigenständigen Dorflage zu einer von großen Fabrikanlagen geprägten gründerzeitlichen Stadterweiterung. Diese städtebauliche Transformation im Bestand zeigt sich exemplarisch in einem kontrastreichen, kleinteiligen Nebeneinander alter Dorfbebauung und benachbarter mehrgeschossiger Fabrikbauten am Ostrower Platz. Im Bereich zwischen Ostrower Straße und Ostrower Damm erfolgte die Errichtung der Industrieanlagen häufig auf unveränderten Parzellenzuschnitten, so dass hier die alte landwirtschaftliche Grundstücksstruktur lang gezogener, eher schmaler Bebauung auch bei Fabrikbauten wieder zu finden ist.

Eine weitere auf den industriellen Standorten zum Teil überlieferte Besonderheit ist die Errichtung von repräsentativen Wohnbauten und Produktionsstätten auf dem selben Grundstück. Im Gegensatz zu der in gründerzeitlichen Stadterweiterungen häufig anzutreffenden Nachbarschaft von Fabriken und hoch verdichteten Arbeiterwohnquartieren mit Mietskasernen teilweise geringerer Qualität, waren die wenigen Wohnbauten in Ostrow ausschließlich villenartige Wohnsitze der Fabrikleitung oder der Eigentümer selbst. Sie repräsentieren gerade im baulichen Zusammenhang mit den Industriebauten eine weitere Charakteristik der frühen Gründerzeit, nämlich die enge Verbindung zwischen Eigentümer und Werk. Historisch wertvollstes Beispiel hierfür ist die ehemalige Klingmüllersche Holzinsel, auf der sich Fabrikgebäude und Villen inmitten einer ehemals parkähnlich gestalteten Gartenanlage befinden. Die Spremberger Vorstadt im Westen des Untersuchungsraums entwickelte sich eher in Form eines klassischen gründerzeitlichen Arbeiterviertels. Die Bahntrasse teilt diese Stadterweiterung in einen inneren und einen äußeren Bereich. Die historische Ortsbezeichnung Innere Spremberger Vorstadt ist für die Bereiche nördlich der Bahn inzwischen nahezu in Vergessenheit geraten.

Die zunehmende funktionale Abhängigkeit vom Stadtkern und anderen städtischen Entwicklungsträgern der Umgebung wie der Nähe zum Eisenbahnknoten, schlug sich auch administrativ in der Eingemeindung Ostrows 1872 nieder. Dies ermöglichte den Ausbau von öffentlicher Infrastruktur, Kanalisation, Straßenbahn und sozialen Einrichtungen wie Auguste-Stift, Friedhofsanlage, Christus-Kirche und Bürger-Casino. Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert erreichte die Cottbuser Textilindustrie und damit der Wandel des Stadtteils zu einer von vielfältigen Nutzungen geprägten Industrievorstadt ihren Höhepunkt. Die bis dahin locker bebauten Fernstraßen nach Bautzen und Dresden wurden in der Spremberger Vorstadt zunehmend mit geschlossener Bebauung gefasst.

Der strategisch wichtige Eisenbahnknoten war im Zweiten Weltkrieg Ziel von Luftangriffen. Bei Bombenangriffen auf Bahnhof und Spreebrücken wurden benachbarte Bereiche wie der Alte Friedhof und die Industriestandorte an der Blechenstraße und Lobedanstraße ebenfalls schwer beschädigt.

In der Nachkriegszeit setzte zudem ein stetiger Bedeutungsverlust der alten Textilindustrie ein. Bereits zu DDR-Zeiten erfolgte eine Umnutzung der Fabrikanlagen, teilweise wurden auch alte Standorte beräumt. Mit dem Wohngebiet Lobedanstraße, dem Busbahnhof und ersten Flächenabrissen im Bereich der Feigestraße und Inselstraße wurde eine punktuelle Umstrukturierung eingeleitet.

Mit dem nahezu vollständigen Zusammenbruch des textilindustriellen Gewerbes nach 1990 verschärfte sich die funktionale Schwäche dieses altindustriell geprägten Stadtteils erheblich. Instandhaltungsdefizite bedingten parallel dazu einen nahezu flächendeckend desolaten Bauzustand. Diese gravierenden Substanzmängel in Verbindung mit aufgegebenen Nutzungen führten insbesondere in den 1990er Jahren zu weiteren großflächigen Beräumungen von Teilbereichen.

Abb. 2: Siedlungsstruktur 1821



Ausschnitt aus "Plan von Cottbus von C. v. Kömmeritz gezeichnet und aufgenommen im Jahr 1821", Original in der Kartenabteilung der Staatsbibliothek Berlin - Preußischer Kulturbesitz. Aus: Ackermann, Irmgard; Cante Markus; Mues, Antje: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmale in Brandenburg. Stadt Cottbus, Altstadt und innere Stadtteile. Worms 2001. S. 461.

Dargestellt ist das vorindustrielle Cottbus mit dem deutlich separierten, von Gärten umgebenen Ostro(w). Mittig auf dem Dorfanger ist noch die Barbara-Kapelle mit umgebendem Friedhof zu erkennen. Ebenfalls bereits zu erkennen sind die spitzwinkligen Straßengabelungen der nach Süden laufenden Landstraßen in der Spremler Vorstadt.

Abb. 3: Blick vom Schlossberg über Altstadt und Ostrow

Zeichnung von E. Frank von 1895. Ausschnitt aus dem Gesamtbild. Original in den Stadtgeschichtlichen Sammlungen Cottbus, Stadtmuseum. Aus: Ackermann et al.; S. 32. Im linken oberen Bildbereich ist die dichte Schornsteinsilhouette der am Spreelauf konzentrierten Tuchfabriken in Ostrow und Neustadt zu erkennen, die durch den zentral im Bild gelegenen Brandenburger Platz von der Altstadt getrennt werden. Sie stehen in einem deutlichen Gegensatz zum von Schlossturm, Oberkirche, Rathausturm und Spremberger Tor geprägten Stadtbild der Altstadt.

2.1.2 Denkmalschutz

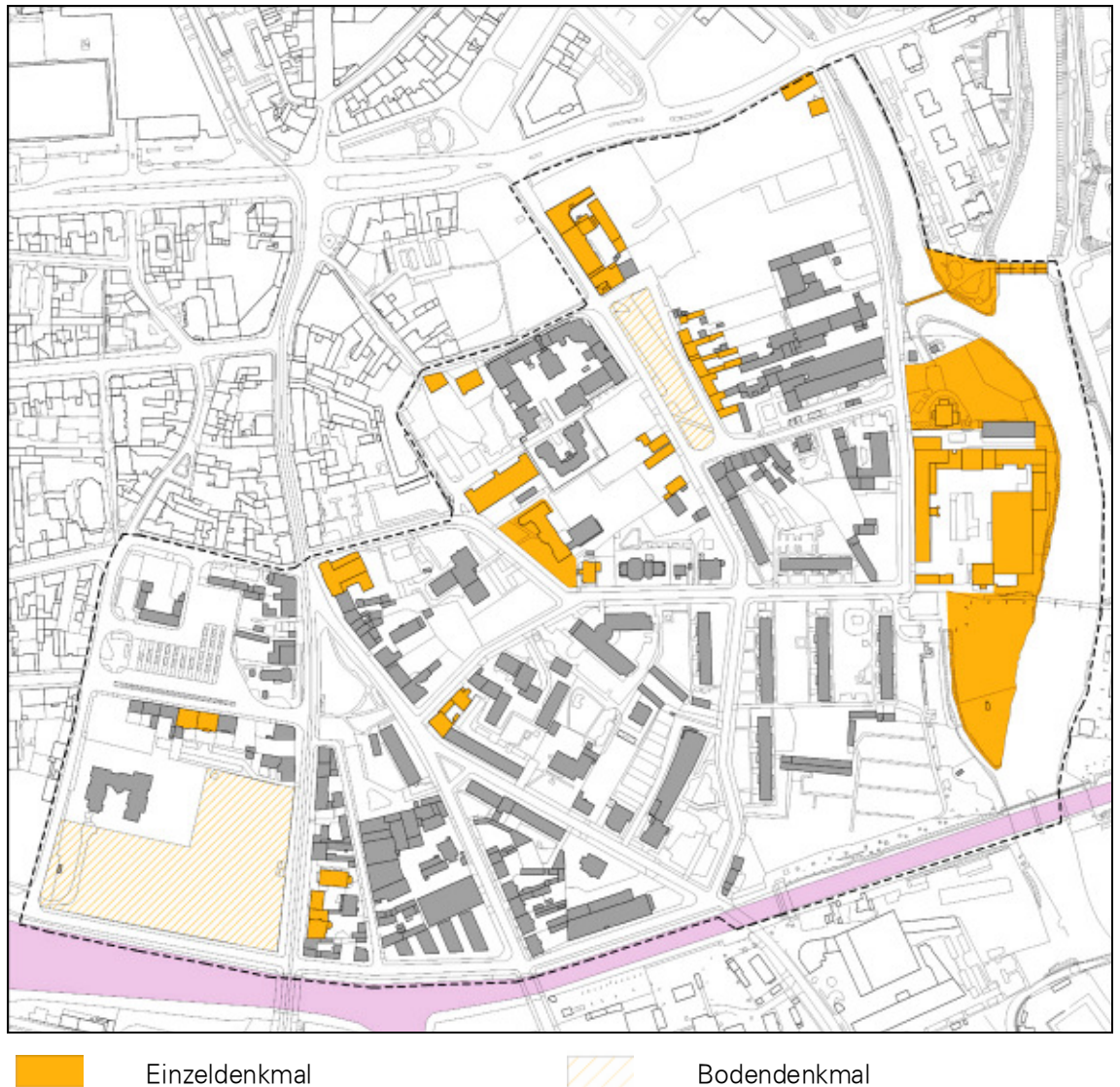
Die stadtgeschichtlichen, städtebauhistorischen und kulturellen Werte des Stadtteils Ostrow begründen eine besondere Relevanz denkmalpflegerischer Aspekte in der zukünftigen Entwicklung. Die bemerkenswerte Siedlungsgeschichte und gesamtstädtische historische Bedeutung des Stadtteils ist leider wegen der Substanzverluste in der DDR-Zeit, aber auch der erheblichen Abrisse wertvoller Bestände seit 1990 nicht mehr auf den ersten Blick zu erkennen. Sowohl bei der vorindustriellen Dorfbauung, den gründerzeitlichen Industriegebäuden und auch Bauten der DDR-Zeit, in diesem Fall der bereits denkmalgeschützten Kita von 1955 auf dem Standort des jetzigen Hauses der Wirtschaft, sind die Verluste gravierend. Selbst ein bestehender Denkmalstatus hat den Abriss dieser Bauten häufig nicht verhindern können. Gerade bei den immobilienwirtschaftlich oft schwierigen Objekten wie Dorfbauernbebauung mit niedriger Nutzungsdichte oder Industriebauten mit schwieriger Nachnutzungsmöglichkeit und baulichen Mängeln war häufig gerade die "drohende" Unterschutzstellung als Denkmal der ausschlaggebende Anlass, für die entsprechenden Bauten einen Abriss zu beantragen, bevor ein wirksamer Denkmalschutz durchgesetzt werden konnte. Der Denkmalstatus wurde in den 1990er Jahren von Eigentümerseite eher als zusätzliche wirtschaftliche Belastung interpretiert.²

Die heute im Gebiet eingetragenen Unterschutzstellungen beschränken sich auf Einzeldenkmale, Denkmalbereiche sind nicht ausgewiesen. Einige Einzeldenkmäler besitzen jedoch durch ihre mehrere Bauten umfassende Ausdehnung und den Einbezug ihrer Freiflächen flächenhaften Charakter. Die im Untersuchungsgebiet liegende Südspitze der Mühleninsel ist mit den angrenzenden Freiraumanlagen des Frühlingsgartens als Gartendenkmal eingetragen. In engem Zusammenhang damit sind auch der 1925 errichtete Ostrower Steg über den Mühlgraben und das Kleine Spreeweher ebenfalls geschützt.

² Diese Zusammenhänge wurden in einem Gespräch mit einem Eigentümer von Grundstücken, auf denen die dort noch 1993 stehenden Bauten geschützt werden sollten, explizit benannt.

Einen Sonderstatus besitzen die beiden großflächigen Verdachtsflächen für Bodendenkmale auf dem Ostrower Dorfanger (Ostrower Platz) und den unbebauten Teilflächen des ehemaligen Alten Friedhofs zwischen Taubenstraße und Straße der Jugend. Beide Standorte sind Verdachtsflächen ohne konkrete, gesicherte Funde oder bereits ausgeführte Grabungen. Der Bodendenkmalstatus bezieht sich bei beiden Flächen auf die früher dort befindlichen Friedhofsanlagen mit Gräbern und Fundamenten der Kapellen. Auf dem alten Friedhof sind vermutlich Katakomben als größere unterirdische Hohlräume zu finden.

Abb. 4: Denkmalschutz



Die eingetragenen Baudenkmale lassen sich den vier Kategorien Dorfstrukturen, Industriegeschichte, Gründerzeitwohnhäuser und Sozialbauten zuordnen.

Dorfstrukturen

Im Bereich des Ostrower Platzes haben sich mit den Restbeständen dörflicher Bebauung aus der Zeit vor 1870 und der städtebaulich überlieferten Angerstruktur wertvolle Zeugnisse der vorindustriellen Zeit des eigenständigen Dorfes erhalten.

Der historische Ostrower Dorfanger ist lediglich über seine Einzeldenkmale und einen Bodendenkmalvermerk geschützt. Das Bodendenkmal bezieht sich auf die im Erdreich wahrscheinlich vorhandenen Überreste des dort bis 1893 befindlichen Friedhofs mit Kapelle. Die städtebau-

liche Gesamtfigur des Dorfangers ist jedoch kein Denkmal. Eine Unterschutzstellung als Denkmalbereich (Ensemble), wie sie bei vergleichbaren Dorfstrukturen praktiziert wird, ist hier nicht erfolgt. Wegen der gravierenden Substanzverluste auf der westlichen Seite des Dorfangers in den 1990er Jahren ist eine grundstücksübergreifende Unterschutzstellung inzwischen nicht mehr vermittelbar. Umso wichtiger ist es, die beschädigte aber noch erkennbare Gesamtstruktur des Angers und seiner charakteristischen Randbebauung zu erhalten.

Industriegeschichte

Die Baudenkmäler dieser Kategorie stellen die quantitativ umfangreichsten Bestände. Von ihrer Ausdehnung und der städtebaulichen Wirkung ihrer Bauvolumen her prägen diese Bauten das Quartier in besonderer Weise. Da gerade bei diesen Bauten die größten Substanzschwächen festzustellen sind, fallen auch die denkmalpflegerisch problematischen Objekte vor allem unter diese Kategorie. Deutliche Instandhaltungsdefizite, die eine Gefährdung der Denkmalsubstanz verursachen, liegen bei folgenden Bauten vor:

- Geschäftsbücherfabrik "August Enke" Briesmannstraße, Ostrower Platz 2
- Tuchfabrik "Jürss und Elger" Ostrower Damm 17 / 18
- Tuchfabrik "Hasselbach und Westerkamp", Ostrower Straße 15a. Von den ehemals ausgedehnten Fabrikationsanlagen besteht nur noch eine zum Großteil verfallene Ruine an der Straßenfront. Es ist als Denkmal eingetragen, befindet sich jedoch in einem kaum erhaltensfähigen Zustand. Die angrenzende Fabrikanten-Villa und die zum Supermarkt umgebaute Spinnerei sind voll saniert.
- Tuchfabrik "Elias": Dieses Einzeldenkmal ist auf Grund seiner flächenhaften Ausdehnung im Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans explizit erwähnt. Die zugehörigen Parkanlagen sind Bestandteil des Denkmals. Vor allem die Substanz des südlichen Gartens Ostrower Damm 3 ist inzwischen wegen starker Verwilderung stark beeinträchtigt. Der historische funktionale Zusammenhang von baulichen und Grünanlagen ist gerade im südlichen Teil kaum noch wahrnehmbar und durch die Fernwärmerohre massiv gestört. Die Gebäude selbst sind in unterschiedlich gutem, aber nicht gefährdetem Zustand.

Da sich im Untersuchungsraum in einem zusammenhängenden Kontext noch weitere wertvolle Industriebauten befinden, wurde nach Aussagen der Cottbuser Denkmaltopographie eine Eintragung des gesamten Ostrower Damms und der östlichen Grundstücke an Briesmannstraße und Ostrower Platz als Denkmalbereich wegen seiner im Zusammenhang überlieferten Geschichte als Schwerpunkt der Cottbuser Textilindustrie vorgeschlagen. Eine entsprechende Eintragung ist jedoch bislang nicht erfolgt.³

Gründerzeitwohnhäuser

Die vier eingetragenen Wohnhäuser sind in gutem Bauzustand.

Sozialbauten

Auguste-Stift, Bürger-Casino und die Christuskirche mit ihren ergänzenden Bauten sind Baudenkmäler mit großer architektonischer Ausstrahlung. Sie sind in baulich gutem Zustand.

³ Ackermann, Irmgard et al.: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmale in Brandenburg. Stadt Cottbus, Altstadt und innere Stadtteile. Worms 2001. S. 457

Denkmalschutz

Ostrower Platz 16 und 17 während der Sanierung. Die ältesten erhaltenen Bauten der Dorfangerbebauung (Ende 18. Jahrhundert)



*Tuchfabrik C. E. Elias
Ostrower Damm 2*



Katholische Christuskirche und ehemalige Barackenstadt / Alter Friedhof (Boden-denkmal) mit Allee



2.2 Räumliche Struktur

Die beschriebene Entwicklung vom Dorf zum Industriequartier ist vor allem für den östlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes von gestaltprägender Wirkung. An anderen Standorten spielte dieser Hintergrund kaum eine Rolle. Im folgenden soll daher die räumliche und funktionale Struktur jeweils auf Basis der kleinräumig voneinander abgrenzbaren Teilbereiche mit eigenem Charakter separat dargestellt werden (vgl. Abb. 1).

2.2.1 Alt-Ostrow

Bebauungsstruktur

Der nordöstliche Teilbereich hat sich aus dem einstigen Angerdorf Ostrow herausgebildet. Hier finden sich am Ostrower Platz die Fragmente des alten Dorfkerns mit straßenbegleitender, kleinteiliger Bebauung und einer typischen Parzellenstruktur mit einer schmalen Straßenseite und einer sehr großen Grundstückstiefe. Die Bebauung besteht aus Wohngebäuden mit 1 bis 1,5 Geschossen an der Straßenfront und unterschiedlichsten Wirtschaftsgebäuden im hinteren Bereich.

Die in späteren Phasen entstandenen Fabrikbauten sind deutlich großformatiger. Auch wenn teilweise die alten Parzellenzuschnitte genutzt wurden, erhöhte sich in der Gründerzeit die Bebauungsdichte drastisch. Gebäudehöhen mit bis zu vier Vollgeschossen oder Hallenbauten mit bis zu 2000 m² Grundfläche prägen die Industriestandorte vor allem am Ostrower Damm. Die zumeist aus roten Ziegelsteinen errichteten Bauten dominieren den Straßenraum bereits aus der Ferne. Da gerade die Blickbeziehung und Anbindung von der Altstadt zum Quartier an Briesmannstraße und Ostrower Damm und auch die Sicht vom gegenüberliegenden Spreeufer maßgeblich von solchen ehemaligen Textilfabriken bestimmt werden, handelt es sich hierbei um geradezu imageprägende städtebauliche Strukturen. Obwohl es sich um zumeist architektonisch sehr hochwertige, beeindruckende Bausubstanz handelt, ist der aus dem ruinösen Erhaltungszustand entstehende Gesamteindruck stark negativ. Mit dieser derart herausragenden Negativwirkung an den besonders prägnanten Quartierszugängen bilden sie ein Entwicklungshemmnis für den gesamten Stadtteil.

Als auffälliges städtebauliches Element in diesem Teilbereich sind außerdem die Fabrikanten-Villen zu nennen. Diese großbürgerlichen Bauten mit vielen Schmuckelementen stellen sowohl architektonisch, aber auch stadtgeschichtlich in ihrem Kontrast zu den industriellen Backsteinbauten ein einzigartiges städtebauliches und industriekulturelles Erbe dar. Explizit zu nennen sind hier die Villen Ostrower Damm 1, 3 und 17/18 mit ihren benachbarten Fabrikbauten.

Der nordöstliche Teil des Untersuchungsgebietes ist in den nicht beräumten Grundstücksbereichen relativ dicht bebaut. Die überbaute Grundstücksfläche ist sowohl im Bereich der dörflichen Baustruktur wie auch der Industriebauten sehr hoch. Bei der Industriebebauung sind die Baudichten wegen der mehrgeschossigen Bauweise jedoch deutlich höher.

Dieser städtebaulich sehr kontrastreiche Bereich eines industriell überformten Dorfes ist in seiner Charakteristik nicht nur für Cottbus einzigartig und herausragend. Nur an wenigen vergleichbaren Standorten ist in Deutschland der Wandel von der Landwirtschaft zur Industriegesellschaft im 19. Jahrhundert so räumlich konzentriert nachvollziehbar. Wie sich gerade bei der sanierten Dorfangerbebauung zeigt, besteht neben dem kulturhistorischen Wert der städtebaulichen Struktur auch eine individuelle architektonische Attraktivität der Altbausubstanz.

Brachflächen, Umweltsituation und Altlasten

Stadträumlich höchst problematisch stellt sich der nördliche Abschluss des Untersuchungsraums an der Franz-Mehring-Straße dar. Der Straßenraum wird neben den erwähnten Industriebauten in schlechtem Zustand im gesamten Verlauf von den ausgedehnten Brachen der beräumten Industriestandorte geprägt. Diese Flurstücke 38, 41 und 44 - 48 bilden im Zusammen-

hang mit den noch unberäumten, aber unter- bzw. ungenutzten Flächen am Ostrower Damm (Flurstücke 53, 54 und 83), Ostrower Platz (Flurstücke 50 und 84) die größte zusammenhängende Fläche für weitere bauliche Entwicklungsmaßnahmen im Quartier. Insgesamt umfasst dieser Bereich ein Flächenpotenzial von ca. 21.000 m². Der nordöstliche Bereich Ostrower Damm 15-18 wird für eine noch offene bauliche Entwicklung durch die TLG vermarktet. Vorbereitende Ordnungsmaßnahmen (Gebäudeabriss und Altlastenentsorgung) sind bereits erfolgt.

Die weiteren Flächen dieses Bereiches stehen noch unter Altlastenverdacht. Darüber hinaus sind hier noch umfangreiche Maßnahmen für den Abriss nicht mehr haltbarer Bausubstanz, der Entsorgung teilweise größerer illegal abgeladener Müllansammlungen erforderlich. Ebenso liegt ein Altlastenverdacht auf allen ehemaligen Standorten der Textilindustrie vor, die nicht beräumt worden sind. Dies betrifft die Grundstücke Ostrower Damm 2 und Ostrower Damm 10-13. Alle diese ehemaligen Industriestandorte sind in weiten Grundstücksbereichen versiegelt. Eine Verbesserung der ökologischen Rahmenbedingungen ist im gesamten Bereich der Gewerbegrundstücke am Ostrower Damm erforderlich.

Eine zweite größere Brache von 4.200 m² mit Entwicklungspotenzial befindet sich im Kreuzungsbereich Ostrower Damm / Inselstraße. Die Fläche ist teilweise mit verfallenen ehemaligen Nebengebäuden belegt und intensiv von Spontanvegetation bewachsen. Ein Altlastenverdacht ist bisher nicht vermerkt.

Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen

Einer der prägnantesten öffentlichen Räume des gesamten Untersuchungsgebietes ist der Ostrower Dorfanger. Er ist in seiner historischen Ausdehnung unverändert überliefert. Durch seine leichte Aufweitung im nördlichen Bereich und eine Untergliederung in einen intensiver genutzten westlichen Durchgangsbereich sowie eine ruhigere östliche Platzseite ist er in seiner städtebaulichen Grundfigur sehr abwechslungsreich. Die auf reine Stellplatzfläche reduzierte Platzgestaltung verdeckt diese subtilen Charakteristiken des Ostrower Platzes jedoch weitgehend und ergibt insgesamt ein eher negatives Erscheinungsbild und eine unvorteilhafte Nutzungsverteilung.

Der größere nördliche Teil des Platzes ist als voll versiegelte Stellplatzfläche ausgebildet. Es scheint sich hier weniger um Parkplätze der Anwohner, als um günstige Parkangebote für Nutzer der nahe gelegenen Altstadt zu handeln. Die Stellplatzeinteilung ist zudem ungeregelt und wenig effizient. Gravierender sind jedoch die Nutzungseinschränkungen eines potenziell attraktiven öffentlichen Freiraums und die gestalterische und funktionale Beeinträchtigung der empfindlichen Dorfangerbebauung.

Der südliche Teilbereich stellt sich als entsiegelte Rasenfläche, jedoch ebenfalls ohne gestalterische und funktionale Gliederung, nur geringfügig besser dar.

Der leicht gekrümmte Ostrower Damm bildet mit seiner Uferlage und der flankierenden, oft qualitativ hochwertigen Bebauung einen attraktiven Stadtraum am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes aus. Die begleitende Allee auf der Uferseite, von der 8 Stieleichen, 5 Sumpfeichen, 4 Rotbuchen und 2 Silberweiden als Naturdenkmal geschützt sind, verleiht dem nördlichen Abschnitt Promenaden-ähnlichen Charakter.

Nutzungsstruktur

Im Verlaufe der letzten 20 Jahre hat das gesamte Untersuchungsgebiet seinen Charakter nahezu vollständig gewandelt. Während in anderen Teilräumen des Quartiers von einer industriellen Vergangenheit nahezu keine Spuren mehr sichtbar sind, hat der östliche Teil einen gewerblichen Schwerpunkt beibehalten. Textilindustrie ist zwar auch hier nicht mehr vorhanden, doch bestehen weiterhin kleinere handwerkliche Betriebe und Werkstätten. Es überwiegen insgesamt jedoch Dienstleistungsunternehmen aller Art. Hervorzuheben ist daraus das über mehrere kleinere Gebäude verteilte Hotel Ostrow in der Wasserstraße. Wohnnutzung ist in

diesem Teilbereich fast nicht vorhanden. Ausnahmen bilden die Dorfangerbebauung und vereinzelte Wohnungen in den ansonsten zumeist für Büros umgenutzten Fabrikantenvillen.

Leerstände sind in größerem Umfang bei allen nicht sanierten Industriebauten feststellbar, besonders gravierend bei den erwähnten baulich stark geschädigten Industriebauten an der Briesmannstraße und am Ostrower Damm.

Planungssituation

Für die Entwicklungsbedingungen des Dorfkerns wesentliche Veränderungen resultieren aus geplanten Straßenbaumaßnahmen. Während der im Verkehrsentwicklungsplan und Flächennutzungsplan dargestellte Ausbau der Lobedanstraße als Hauptsammelstraße eher als vage Zielformulierung ohne absehbare Realisierungsperspektive einzustufen ist, sind für die Neugestaltung des Ostrower Platzes Maßnahmen im Stadtumbauplan für einen Zeitraum ab 2013 grob terminiert. Für die geplante Anbindung des Ostrower Platzes an den Knoten Franz-Mehring-Straße / Freiheitsstraße wurden bereits Grundstücksneuordnungen im zukünftigen Trassenverlauf vorgenommen. Diese Anbindung ist als Haupteerschließungs-Ersatz für die bisherige Kreuzung Briesmannstraße / Franz-Mehring-Straße konzipiert, da die bisherige Kreuzung einen zu kurzen Abstand zur Kreuzung Straße der Jugend / Franz-Mehring-Straße aufweist. Die neue Durchwegung des großen Blocks zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm verbessert die Erschließung des Block-Innenbereichs und ermöglicht eine kürzere fußläufige Verbindung zur Neustadt und in Richtung Sandow. Im Platzbereich selbst und in der Anbindung an die Franz-Mehring-Straße ist die zukünftige Verkehrsorganisation jedoch noch nicht geklärt.

Eine Initialwirkung für die städtebauliche Entwicklung könnte die Überlegung eines Projektentwicklers zur Sanierung und Umbau der Geschäftsbücherfabrik Enke entfalten. Unter Einbeziehung von Fördermitteln des Landes Brandenburg für Wohneigentumsbildung in der Innenstadt ist hier eventuell eine Umwandlung in Loftwohnungen angedacht. Konfliktpunkte stellen neben Finanzierungsfragen der Umgang mit der Denkmalsubstanz und die Erschließung der Anlage dar. Falls eine Erschließung über die vorhandene Toreinfahrt nicht möglich sein sollte, könnte nach Ansicht des Projektentwicklers ein Abriss der benachbarten Villa Ostrower Platz 3 für diese Erschließung notwendig werden. Diese Variante würde jedoch einen erneuten gravierenden Substanzverlust in der historischen Platzeinfassung und eine städtebaulich problematische neue Platzzufahrt in der zentralen Achse des ursprünglich geschlossenen Angers zur Folge haben.

Auf der Fläche der ehemaligen Tuchfabrik C.S. Kahle am Ostrower Damm 11 mit größtenteils baufälligem Baubestand ist eine erste Anfrage zur Ansiedlung eines Unternehmens für Personaldienstleistungen bei der Stadt eingegangen. Konkrete Bauabsichten bestehen noch nicht.

Eigentumsstrukturen

Die Schlüsselstandorte für weitere Entwicklungen im Norden sind durch überwiegend große, zusammenhängende Grundstücksstrukturen geprägt. Auch die Eigentumsverhältnisse sind in diesem Bereich übersichtlich geordnet. Der gesamte Entwicklungsbereich ab Ostrower Damm 11 nördlich teilt sich auf lediglich sechs größere Eigentümer bzw. -gesellschaften auf. Die wichtigen Schlüsseleigentümer der Flächen an der Franz-Mehring Straße und Briesmannstraße, die TLG Immobilien GmbH, die ABB Automatisierungsanlagen Cottbus GmbH und die Bolart GmbH Vetschau als weiterer privater Eigentümer von mehreren Grundstücken sind interessiert, diese Flächen an potenzielle Entwicklungsträger zu verkaufen oder im Fall der Erben der Geschäftsbücherfabrik Enke selbst zu entwickeln. Die Eigentumsstrukturen am Ostrower Platz und im südlich angrenzenden Block sind demgegenüber sehr kleinteilig.

Alt-Ostrow

*Dorfanger Ostrower
Platz, im Hintergrund
die Geschäftsbücher-
fabrik Enke*



*Industriebrache
und Schornsteine
alter Tuchfabriken
am Ostrower Damm*



*Tuchfabrik Jürss und
Elger Ostrower
Damm 17-18 mit Villa
und Produktions-
gebäude*



2.2.2 Spreeraum

Bebauungsstruktur

Räumlich und stadtgeschichtlich war die Ostrower Industrie stets eng mit dem Spreelauf verbunden. Die Spree verzweigt sich im Untersuchungsgebiet mehrmals und bildet mit ihren Nebenarmen zwei Inseln im Gebiet aus. Die klarer als Insel erkennbare Mühleninsel im Norden ist nur mit ihrem Westufer Teil des Untersuchungsraums, jedoch nicht mit ihrem mit neuen Stadtvillen und Pflegeheim bebauten Hauptteil.

Die südlich gelegene Klingmüllersche Insel ist als solche nicht erkennbar, da der Verlauf des Grabens überbaut und verlandet ist. Sie bildet eine Nahtstelle zwischen den ansonsten westlich des Ostrower Damms liegenden bebauten Bereichen und dem weitgehend naturgeprägten Spreeraum aus. Die Villen und Industriebauten der Tuchfabrik Elias befinden sich daher in einer stadträumlich hoch attraktiven, aber gleichzeitig auch planerisch sehr konflikträchtigen Lage. Auf der Höhe des Kleinen Spreewehrs beginnend weitet sich der naturbelassene, unbebaute Uferbereich der Spree stromaufwärts immer weiter auf und geht in die offenen Landschaftsräume der Branitzer Park- und Kulturlandschaft über. Diese besondere Freiraumabfolge von der Innenstadt nach Branitz ist großräumig mit dem Landschaftsschutzgebiet Branitzer Parklandschaft geschützt, zu dem auch die südlichen Uferbereiche des Untersuchungsgebietes zählen.

Umweltsituation und Altlasten

Ein zentraler Konflikt entsteht im Bereich des Spreeverlaufs aus den Belangen des Naturschutzes und urbanen Nutzungen. Der Spreeraum ist auch im innerstädtischen Bereich kaum bebaut, kanalisiert oder mit Nutzungen belegt. Der Gesamteindruck ist deshalb sehr naturnah, artenreich und ruhig. Dem hohen ökologischen Wert dieses Landschaftsraums wird durch eine Klassifizierung von Teilen der Spree und ihrer Uferbereiche als Naturschutzgebiet entsprochen. Dieses Naturschutzgebiet 'Biotopverbund Spreeauen' umfasst im Gebiet Uferbereiche der Klingmüllerschen Insel. Die Tuchfabrik Elias und die beiden zugehörigen Villen grenzen unmittelbar an das Naturschutzgebiet an. In dieser Nähe zu einem ökologisch besonders sensiblen Bereich ist der Altlastenverdacht auf dem Fabrikgelände und die weitere gewerbliche Nutzung dieser Flächen sehr kritisch. Das Naturschutzgebiet wird im Untersuchungsgebiet bis zur Südspitze der Mühleninsel und zum Ostrower Steg vom Landschaftsschutzgebiet 'Branitzer Parklandschaft' überlagert. Von diesem Schutzgebiet sind auch nördlicher und südlicher Bereich der Klingmüllerschen Holzinsel mit erfasst.

Der Mühlgraben ist als Fließgewässer im Bereich der Holzinsel wegen weitgehender Verlandung und der Abriegelung des Flusslaufs unter der Tuchfabrik Elias gegenwärtig nicht existent. Lediglich an der Nord- und Südspitze zieht sich der ehemalige Grabenverlauf als stehendes Gewässer wenige Meter in das ehemalige Flussbett hinein.

Ein weiterer im Spreeraum wichtiger Belang ist der Hochwasserschutz. Die westliche Uferlinie einschließlich der Zuflüsse des Mühlgrabens bestimmt die Grenze des festgesetzten Überschwemmungsgebietes, auf der östlichen Seite verläuft diese Grenze etwas weiter landeinwärts. Im Überschwemmungsgebiet sind "alle Handlungen verboten, die den schadlosen Hochwasserabfluss behindern könnten."⁴

Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen

Die Grünflächen im Süd- und Nordteil der Insel waren als ehemals gestaltete Parkanlagen mit Rondellen, Springbrunnen, Zierbeeten und Wegenetz den beiden Fabrikantenvillen als private Gärten zugeordnet. Die inzwischen wieder rückgängig gemachte Enteignung in der DDR-Zeit und die spätere bauliche Abtrennung der Parkanlage durch die Fernwärmetrasse haben diese Strukturen vor allem auf der Südhälfte vollkommen aufgelöst.

⁴ zitiert nach Stellungnahme des FB 72, Herr Thomas Bergner vom 18.10.2007

Gerade auf den in Vergessenheit geratenen, unzugänglichen Teilbereichen im Süden, auf der Klingmüllerschen Insel und zwischen Fernwärmetrasse und Spree hat sich ein ungestörter, dichter Wildwuchs herausgebildet. Durch eine seit vielen Jahren weitgehend unbeeinflusst von menschlichen Eingriffen gebliebenen Entwicklung der Vegetation besitzt der Spreeuferbereich innerhalb des geschlossenen Siedlungsbereiches der Cottbuser Innenstadt einen hohen ökologischen Wert. Als naturnahes, nahezu unberührtes Biotop übernimmt dieser Teilbereich eine besondere Funktion als innerstädtischer Rückzugsraum für Pflanzen und Tiere. Die fortgeschrittene Verwilderung dieses Grünraums und Überwucherung der ehemals vorhandenen Freiflächen mindert die Attraktivität und Nutzbarkeit für den Menschen jedoch erheblich. Naturschutz und die Herstellung von Freiraumqualitäten stehen daher gerade in Ostrow durchaus in einem Spannungsverhältnis.

Der Spreeuferbereich hat für die Cottbuser Innenstadt jedoch auch die Funktion eines wichtigen öffentlichen Grünraums für Freizeit und Erholung inne. Auf der Mühleninsel und dem östlichen Sandower Spreeufer trägt die Freiraumgestaltung trotz leichter Instandhaltungsdefizite zu einer hohen Aufenthaltsqualität im Uferbereich bei. Auf der gesamten Ostrower Uferseite ist eine solche Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum noch nicht vorhanden. Das Spreeufer ist hier nicht gestaltet. Es ist kaum nutzbar oder betretbar, häufig nicht einmal sichtbar.

Eigentums- und Nutzungsstruktur

Eine öffentliche Nutzbarkeit wird zusätzlich durch die über Jahrzehnte entstandene Eigentums- und Nutzungssituation erschwert. Gerade die Klingmüllersche Insel als Bereich mit der potenziell größten Attraktivität als öffentlicher Freizeit- und Erholungsraum mit Naturbezug schließt von ihrer derzeitigen Nutzungs- und Eigentumsstruktur her öffentliche Zugänglichkeit nahezu aus. Die Gärten der Villen Ostrower Damm 1 und 3, der Uferbereich der Fabrik Ostrower Damm 2 sind als Privatgrund nicht zugänglich. Im südlichen Bereich der Insel ist die öffentliche Nutzbarkeit der formell ebenfalls privaten Inselbereiche durch die Absperrung der technischen Fernwärmeanlagen und eine eher informelle neue Aneignung durch die Ausweitung der Kleingartenanlagen weiter südlich ebenfalls stark eingeschränkt. Die Eigentümer dieser Flächen bilden eine weltweit verteilte Erbgemeinschaft. Gute eigentumsstrukturelle Voraussetzungen für eine Neuordnung liegen lediglich an der Nordspitze vor. Hier befinden sich Teilbereiche, unter anderem die im nördlichen Teil der Insel liegende einzelne Gartenlaube in städtischem Besitz und weitere Uferbereiche in Landeseigentum.

Die Tuchfabrik Elias bietet mit 10.000 m² Nutzfläche die größten zusammenhängenden Gewerbe- und Büroflächen im Untersuchungsraum. Ein Großteil der Mieter von Bildungsträgern, Rotem Kreuz und Behindertenwerkstätten ist im weiteren Sinne dem Sozialsektor zuzuordnen. Dennoch ist die Tuchfabrik nicht als Standort Sozialer Einrichtungen profiliert, sondern wirkt in ihrer Mieterstruktur eher zufällig zusammengesetzt. Durch eine offene unspezifische Formulierung der Vermietungsangebote als 'Büro-, Gewerbe- und Lagerraum' wird versucht, möglichst zahlreiche potenzielle Nutzer anzusprechen, um die hohen Leerstandsdaten von ca. 60 % abzubauen.

Planungssituation

Vor dem Hintergrund der ökologischen und naturschutzrechtlichen Belange, des ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes, des Denkmalschutzstatus, der relativ stabilen gewerblichen Nutzung und schwieriger Eigentumsstrukturen ist die Einstufung der Klingmüllerschen Insel als Aktivierungsgebiet im Stadtumbaukonzept ein fragwürdiges Planungsziel. Zwar äußert auch die Eigentümergemeinschaft der Tuchfabrik Elias Interesse, im Uferbereich Nachverdichtungen für hochwertiges Wohnen vorzusehen, doch steht diese Planung noch im starken Widerspruch zur gegebenen, restriktiven Planungssituation und wird auch aus naturschutzfachlicher Sicht skeptisch

tisch beurteilt⁵. Diese Zielsetzung dürfte auch bei den gegenwärtigen gewerblichen Nutzern auf geringe Akzeptanz stoßen und würde eine erhebliche Anstrengungen von Seiten der Stadt zu seiner Realisierung erfordern. Das aus der Gebietsentwicklungsperspektive sinnvolle Ziel einer verstärkten In-Wertsetzung dieser besonders hochwertigen Lage für die Immobilien-, Quartiers- und Stadtentwicklung wird in seinem Umfang durch Denkmal-, Natur-, Landschafts- und Hochwasserschutz mehrfach eingeschränkt.

Die Analysen und Bewertungen der über Interreg-Mittel finanzierten IDEQUA-Studie und der Studie Cottbus, Aufwertung Spreegrün zeigen die grundsätzliche Zielrichtung einer Sicherung der ökologischen Funktion in Verbindung mit der Aktivierung der Potenziale für Tourismus und Erholung auf.

Zusammen mit der im Jahr 2008 erfolgenden Umstellung der Fernwärmetechnik von Dampf auf Heißwasser werden im südlichen Spreeraum die Fernwärmeleitungen an der Bahnbrücke gebündelt. Die Ost-West-Trasse von der Inselstraße über die Leichhardt-Brücke wird damit außer Betrieb gesetzt. Nach derzeitigem Stand ist jedoch bisher ein Rückbau der Rohre auf der Insel wegen fehlender Gelder nicht vorgesehen. Von der Barrierewirkung wird sich daher hier keine Änderung der gegenwärtigen Situation ergeben.

Die Rohrleitung über die Spree wird im Falle des Wiederaufbaus der Leichhardt-Brücke entfernt. Diese Planung ist als Maßnahme mit hoher Priorität für den EU-Förderzeitraum ab 2013 vorgesehen.

⁵ Entsprechende Hinweise wurden vom Vertreter des Landesumweltamts auf der ersten Planungswerkstatt am 23.04.2008 geäußert.

Spreeraum

*Sicht auf begrünte
Spree vom Ostrower
Steg*



*Blick auf Klingmüller-
sche Holzinsel mit
Tuchfabrik Elias vom
Sandower Ufer*



*Bisher lediglich für
Wassersportler zu-
gänglich: Spree und
Fernwärmeleitung an
der ehemaligen
Leichhardt-Brücke*



2.2.3 Innere Spremberger Vorstadt

Bebauungsstruktur

Im westlichen Teilbereich durchschneidet die Straße der Jugend als eine der wichtigsten Ausfallstraßen nach Süden das Untersuchungsgebiet. Entlang dieses bereits historisch sehr bedeutsamen Handelsweges nach Dresden, Bautzen und Spremberg entwickelte sich früh eine vorstädtische Bebauung, die später auch in Stadtplänen als Spremberger Vorstadt bezeichnet wurde. Ein großer Teil der Inneren Spremberger Vorstadt liegt nicht im Untersuchungsgebiet, sondern ist Teil des Modellstadtgebietes. In der Gründerzeit wurde diese straßenbegleitende Bebauung verdichtet. Die Straße der Jugend, Marienstraße und Bautzener Straße sind die einzigen Straßenzüge des Untersuchungsgebietes, die ansatzweise von einer typisch gründerzeitlichen, mehrgeschossigen Mietshausbebauung geprägt werden. Einzelne Bauten wie das ehemalige Bürger-Casino und jetzige Jugend-Kulturzentrum "Glad-House" sind architektonisch wertvoll. Die Bebauung ist abrisssbedingt stark lückenhaft. Auf anderen Grundstücken wurden in der DDR oder auch seit 1990 Lückenschließungen vorgenommen. Die städtebauliche Struktur erscheint an der Straßenseite klar und geordnet, ist jedoch im rückwärtigen Bereich oftmals problematisch. In den hinteren, häufig zu einem Großteil überbauten Grundstücksbereichen befinden sich Gewerbebauten und Remisen. Zwischen Südstraße und Bautzener Straße umfasst ein größerer unstrukturierter Industriestandort beinahe den gesamten Block. Auch unter den in diesem Teilbereich vorhandenen Fabrikgebäuden findet sich erhaltenswerte Architektur, etwa die ehemaligen Gebäude der Vereins-Brauerei Bautzener Straße 153 oder die Fabrikbauten aus Ziegelmauerwerk in der Parzellenstraße 93. Beide Gebäude besitzen noch gut erhaltene, hohe Schornsteine mit stadtbildprägender Wirkung.

Der Bauzustand ist auch hier stark schwankend. Es gibt größere, nahezu abrisssreife Bereiche ehemaliger Industriestandorte mit hohem Leerstand (Südstraße, Blechenstraße). Andererseits stellt sich die Wohnbebauung in einem relativ guten Zustand mit zahlreichen erfolgten Sanierungen dar.

Im Südwesten des Untersuchungsgebietes befand sich der 1830 angelegte ehemalige "Alte Friedhof", dessen Areal nach seiner 1963 erfolgten Beräumung und Anlage provisorischer, eingeschossiger Verwaltungsbauten allgemein unter der Bezeichnung 'Barackenstadt' geläufig ist. Die Baracken sind nach 1990 ebenfalls abgerissen worden. Die sich frei entfaltende Ruderalvegetation bildet inzwischen einen Naturraum mit intensivem Pflanzenbewuchs aus. Der Busbahnhof soll wegen seiner von der Verknüpfung der Verkehrsträger her ungünstigen und stadträumlich störenden Lage tendenziell an den Hauptbahnhof verlagert werden. Der zukünftig voraussichtlich funktionslose Busbahnhof mit 11.000 m² und die Barackenstadt mit 18.500 m² sowie das Areal von Brauerei und Garagenhöfen mit 13.000 m² bilden die flächenmäßig bedeutendsten, potenziellen Entwicklungsbereiche im westlichen Planungsgebiet und stellen in ihrer Gesamtwirkung gegenwärtig ein großes Entwicklungshemmnis dieses Teilraums dar.

Brachflächen, Umweltsituation und Altlasten

Großflächige industrielle Brachen sind in diesem Teilbereich noch nicht zu verzeichnen, da nur punktuelle Abrissmaßnahmen vorgenommen wurden. Für die Zukunft ist allerdings zu erwarten, dass die Zunahme von baulich beräumten Brach-Grundstücken auf den zahlreichen Standorten mit unter- oder ungenutzter Bausubstanz in schlechtem Zustand zunehmen wird. Vergleichbar mit der Situation im Nordosten des Untersuchungsgebietes sind auch auf diesen industriellen Standorten hohe Versiegelungsgrade und mehrere Altlastenverdachtsflächen vorhanden. Zudem bestehen vage Vermutungen, dass auf den Flächen in Bahnnähe, vor allem der Barackenstadt, Bomben-Blindgänger aus dem 2. Weltkrieg liegen könnten.

Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen

Während in den privaten Block-Innenbereichen in diesem Teilbereich ein insgesamt sehr geringer Freiflächen-Anteil vorhanden ist, sind als öffentliche Räume drei zusammenhängende Flächen mit sehr unterschiedlichem Charakter gebietsprägend. Das Areal der Barackenstadt ist die größte Freifläche im Gebiet. Nur die zwei Meter hohe, teilweise verfallene Friedhofsmauer, ein breiter Treppenaufgang, Teile der alten Wegepflasterung und ein sehr alter, zum Teil als Natur-Denkmal geschützter Baumbestand erinnern noch an die ursprüngliche Nutzung. Durch die Ummauerung in schlechtem Bauzustand ist dieser Freiraum von seinem Umfeld stark abgeschottet. Durch diese Ummauerung und die Verbots- und Warnschilder wirkt dieser Freiraum wenig einladend, obwohl die dahinter liegende Ruderalfläche mit sehr dichter Begrünung einen Freiraum mit einer eigenen, spezifischen Attraktivität entfaltet. Der alte Baumbestand, die Größe der unberührten Naturfläche, die bislang kaum von Menschen betreten wird, erzeugen trotz Bahn- und Stadtnähe eine sehr ruhige Atmosphäre. Die Barackenstadt stellt als Freifläche einen Sonderfall dar, da hier mit den in der DDR-Zeit provisorisch errichteten Baracken für Verwaltungszwecke bereits einmal eine bauliche Nutzung vorhanden war. Im nordwestlichen Bereich wurde die öffentliche Fläche durch die Errichtung des Evangelischen Seniorenzentrums Johann Hinrich Wichern in den 1990er Jahren um ein Viertel reduziert.

Der in den frühen 1980er Jahren auf einem beräumten kleinteiligen Wohn- und Gewerbestandort angelegte Busbahnhof ist sowohl von seiner städtebaulichen Dimension und Einfassung, als auch von der Gestaltung der Freiflächen sowie Aufenthalts- und Verkehrsbereiche ein wesentlicher Störfaktor für sein Umfeld. Gegenüber der auf einer erhöhten Dammlage verlaufenden Marienstraße als südliche Begrenzung ist die Fläche des Busbahnhofs abgesenkt. Die verkehrlichen Belastungen durch eine Erschließung, die nicht gebündelt, sondern dezentral über Marienstraße und Taubenstraße erfolgt, verschärfen die negative Wirkung dieses Standorts zusätzlich.

Qualitativ hochwertigster Freiraum ist die als begrünter Stadtplatz ausgebildete Gabelung der Straße der Jugend und der Bautzener Straße. Dieser bisher noch namenlose Platzraum⁶ konnte durch kommunale Gestaltungsmaßnahmen deutlich aufgewertet werden. Er geht südlich nicht klar abgrenzt in einen unattraktiven Bereich privater und öffentlicher Brachen und Stellplätze der ehemaligen Tuchfabrik Bautzener Straße 157 - 159 über.

Nutzungsstruktur

Der Teilbereich der Inneren Spremberger Vorstadt ist in der Bandbreite vorhandener Nutzungen sehr heterogen. In der Straße der Jugend und auf den nicht-industriell genutzten Grundstücken der Bautzener Straße überwiegt eine städtische Nutzungsmischung mit kleinteiligem Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschosszonen und Wohnen und Dienstleistung in den Obergeschossen.

Auf früheren Industriestandorten sind Garagen und gewerbliche Nachnutzungen geringer Intensität wie Möbellager und Papierrecyclingstellen zu finden, der Großteil ist leerstehend.

Einen besonderen Nutzungsschwerpunkt bilden die verschiedenen sozialen Einrichtungen für unterschiedlichste Zielgruppen in diesem Teilraum. Zu nennen sind hier die vielfältigen, im Bereich zwischen Straße der Jugend und Südstraße konzentrierten Aktivitäten der katholischen Christuskirche bzw. Caritas, das evangelische Seniorenzentrum Johann-Hinrich-Wichern an der Taubenstraße oder auch die auf sozial schwache Zielgruppen ausgerichtete Möbelbörse Parzellenstraße 93. Weitere ähnliche Einrichtungen befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft außerhalb des Untersuchungsraums. Das auf soziokulturelle Jugend-Arbeit mit alternativem Programm ausgerichtete Glad-House ist ein besonderer Standort im Gebiet. Es ist zwar ein bedeutender Träger städtischer Kultur und großer Publikumsmagnet, mit dieser Funktion jedoch in der Nachbarschaft ein Exot. Obwohl die Veranstaltungen selbst wegen der hinrei-

⁶ Die Bezeichnung 'Dresdener Dreieck' ist zum Teil verwaltungsintern und in der Bevölkerung geläufig.

chenden Schallisolierung der Räumlichkeiten im Umfeld kaum wahrnehmbar sind, beinhaltet der hohe Publikumsverkehr gerade in den Abendstunden auch Konfliktpotenziale zur umliegenden Wohnnutzung.

Eigentumsstrukturen

Aus der insgesamt typisch gründerzeitlichen, kleinteiligen Eigentumsstruktur fallen die drei Großstandorte Barackenstadt, Busbahnhof und Brauerei heraus. Die unbebauten Flächen der Barackenstadt sind städtisches Eigentum, die Flächen des Busbahnhofs sind Eigentum der Cottbusverkehr GmbH, und somit indirekt auch im Besitz der Stadt. Auf beiden Flächen sind die Flurstücke ehemaliger Bebauungsstrukturen nicht zusammengelegt worden.

Eine für die Entwicklungsfähigkeit besonders problematische Eigentumssituation besteht auf den Flächen der ehemaligen Vereinsbrauerei Bautzener Straße sowie auf Grundstücken der ehemaligen Bayerischen Brauerei Kircher auf beiden Seiten der Bürgerstraße, von denen jedoch nur das südliche Grundstück (Papierrecyclinghof, Flurstück 13 / 141) im Planungsgebiet liegt. Die Getränkeherstellungs- und Vertriebsgesellschaft mbH als Nachfolgebetrieb der VEB Brauerei Cottbus hat bereits 1993 Insolvenz angemeldet. Die Grundstücke befinden sich seitdem in Zwangsverwaltung.

Planungssituation

Im Jahr 2008 werden umfangreiche Instandhaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen im Straßenraum der Straße der Jugend durchgeführt. Maßnahmen sind vor allem die Erneuerung der Fahrbahn, der Fußgängerbereiche, die Anlage von Radwegen und Baumpflanzungen. Ebenfalls ab 2008 sollen Sanierungsmaßnahmen am Glad-House beginnen. Die Baukosten werden im INSEK auf 909.000 Euro beziffert, von denen 798.000 Euro als Zuschüsse aus Städtebauförderungsmitteln und 111.000 Euro als kommunaler Miteleistungsanteil finanziert werden sollen.

Im Straßenblock des Busbahnhofs ist in der Bürgerstraße eine Bau-Voranfrage für einen eingeschossigen Supermarkt gestellt worden. Konkrete Planungen oder Bauanträge liegen jedoch bisher nicht vor. Die bedeutsamste mittel- bis langfristige Wirkung könnte von der in Stadtumbaukonzept und Integriertem Stadtentwicklungskonzept vorgeschlagenen Verlagerung des Busbahnhofs an den Hauptbahnhof ausgehen, die über EFRE-Mittel im Zeitraum bis 2013 realisiert werden soll. Nachnutzungskonzepte für diesen Standort liegen nicht vor.

Entlang der Blechenstraße sind zwischen Südstraße und Straße der Jugend aus Stadtumbau-Mitteln geförderte Abrissmaßnahmen umgesetzt worden. Das früher vom städtischen Tierheim genutzte und jetzt leerstehende Eckhaus Straße der Jugend 25 im städtischen Besitz wurde im Sommer 2008 aus kommunalen Mitteln abgerissen. Das angrenzende, baulich stark geschädigte Wohnhaus Blechenstraße 5 der GWC ist im März 2008 aus Rückbaumitteln abgerissen worden. Mit der Umsetzung dieser Abrissmaßnahmen wird die noch bestehende Blockrandbebauung in diesem Straßenabschnitt bis auf das Fragment des Caritas-Neubaus der 1990er Jahre aufgelöst. Auf den zusammenhängenden beräumten Grundstücken soll zunächst eine Erweiterung der Freiflächen der katholischen Kita erfolgen. Für das Eckgrundstück ist die Kitafreifläche als Zwischennutzung vorgesehen. Langfristig wird hier bei Investitionsinteresse eine Grundstücksneuordnung und anschließende Neubebauung mit einem die Blockecke schließenden Geschäftshaus angestrebt, für das jedoch keine konkrete Bauabsicht erkennbar ist.

**Innere Spremberger
Vorstadt**

*Vereinsbrauerei
Bautzener Straße*



*Brache der ehemali-
gen Barackenstadt
und Neubau des
Seniorenzentrums
Johann-Hinrich-
Wichern*



*Blockrandbebauung
an der Bautzener
Straße*



2.2.4 Ostrower Mitte / 'Ostrower Wohn- und Businesspark'

Bebauungsstruktur

Der mittlere Teilraum erweckt einen städtebaulich besonders kontrastreichen Eindruck. Es handelt sich hier um Teilbereiche, die bereits zu DDR-Zeiten oder in den frühen 1990er Jahren flächenhaft bebaut und teilweise neu entwickelt wurden. Da hier jedoch eher isolierte Einzelvorhaben ohne gesamträumliches Konzept verwirklicht wurden, hat sich ein städtebaulich etwas unzusammenhängender Bereich herausgebildet. Am nördlichen Rand ist bis 1995 der "Wohn- und Businesspark Ostrow" auf Basis eines Vorhaben- und Erschließungsplans entstanden. Diese dichte Wohn- und Bürobebauung mit bis zu fünf Geschossen steht als städtebauliche Einfassung des nordwestlichen Dorfangers in deutlichem Gegensatz zur eingeschossigen historischen Bebauung. Für die Baumaßnahmen wurden denkmalgeschützte Bauten am Dorfanger und auf den Flächen der Textilfabrik Hasselbach und Westerkamp abgerissen. Einige der entstandenen Abrissflächen sind nicht wieder bebaut worden, so dass der Wohnpark nur einen rudimentären städtebaulichen Anschluss an sein Umfeld besitzt. Der Wohnpark ist auch exemplarisch für die in den frühen 1990er Jahren bestehenden hohen Entwicklungserwartungen, die ab Mitte der 1990er Jahre zunehmend unrealistisch und nicht mehr umsetzbar wurden.

Westlich angrenzend befinden sich mit dem Auguste-Stift, der sanierten und umgebauten Spinnereihalle Hasselbach & Westerkamp und den anschließenden Villen in der Inselstraße architektonisch sehr attraktive historische Gebäude. Diese Gebäude bilden eine klar voneinander getrennte halboffene Baustruktur aus. Die Vorgartenzonen geben der Feigestraße und Inselstraße einen großzügigen durchgrünten Charakter.

Gegenüber zu diesen sehr hochwertigen, historischen Einzelbauten sind auf den Grundstücken Feigestraße 3 mit der 'Technischen Akademie Wuppertal' und Inselstraße 24 mit dem 'Haus der Wirtschaft' in den frühen 1990er Jahren auf Abrissflächen zwei moderne Solitare entstanden. Vor allem das noch in der DDR-Zeit geplante Gebäude Feigestraße 3 wirkt städtebaulich jedoch nicht integriert. Es gelingt diesen Bauten und ihren umgebenden Stellplatzflächen nicht, die funktional potenziell vorhandene Bedeutung dieses Standorts städtebaulich zu akzentuieren.

Zwischen Insel- und Parzellenstraße schließen sich verschiedenartige, einzeln stehende Wohn- und Gewerbebauten mit Nebengebäuden an. Sie stammen größtenteils aus der Gründerzeit. Den Abschluss bildet ein Wohnblock mit integrativer Werkstatt der Lebenshilfe im Erdgeschoss. Dieser Gebäuderiegel aus den späten 1990er Jahren stellt mit 5 bis 6 Vollgeschossen das größte Wohnhaus des Untersuchungsgebietes dar.

Insgesamt ist dieser Teilbereich in einem baulich sehr guten Zustand. Die meisten Bauten sind nach 1990 errichtet oder saniert worden. Dem guten baulichen Zustand entspricht auch die Nutzungsintensität. Leerstand ist in diesem Teilbereich kaum vorhanden.

Städtebaulich problematisch bleiben kleinere Teilgebiete, etwa die Arrondierung des Ostrower Angers, der nördliche Anschluss an das Modellstadtgebiet über den Parkplatz des Supermarkts oder die mangelnde Gestaltungsqualität des Umfelds der Technischen Akademie Wuppertal.

Brachflächen, Umweltsituation und Altlasten

Im Zuge der städtebaulichen Neuordnung seit den 1980er Jahren erfolgten in diesem Bereich umfangreiche Abrisse und Ordnungsmaßnahmen in der nicht mehr genutzten industriellen Bausubstanz. In manchen Fällen konnten die Neubebauungskonzepte nicht vollständig umgesetzt werden. Das Nebeneinander von Abrissbrachen und isolierten Baukörpern verstärkt den Eindruck eines stark fragmentierten Stadtbereichs. Hervorzuheben ist hier insbesondere der Standort der ehemaligen Textilfabrik Hasselbach und Westerkamp zwischen Ostrower Straße und Feigestraße. Dieser Standort wird seiner möglichen Rolle als Quartierseingang von der Altstadt in keiner Weise gerecht. Für eine zukünftige Entwicklung wäre es gerade in dieser

Lage notwendig, die angrenzenden im Modellstadtgebiet liegenden Flächen in ein Neuordnungskonzept mit einzubeziehen.

Weitere Flächenpotenziale befinden sich im Umfeld der Technischen Akademie Wuppertal und im Innenbereich des Blocks Inselstraße, Lobedanstraße und Parzellenstraße. Auf dem Grundstück Parzellenstraße 3 ist eine Nachverdichtung durch Stadtvillen im rückwärtigen Grundstücksbereich begonnen worden. Nachdem von den drei geplanten frei stehenden Häusern eines bereits fertig gestellt worden ist, ruht das Vorhaben gegenwärtig.

Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen

In diesem Teilbereich dominieren die grundstücksbezogenen Freiflächen im Blockinnenbereich. Darunter sind als besonders wertvolle Anlagen der Garten des Augusta-Stifts und ein parkähnlich gestalteter Garten der Villa des Tuchfabrikanten Grüneberg in der Parzellenstraße 2 hervorzuheben. Quartiersprägende öffentliche Räume sind jedoch nicht vorhanden.

Die ausgedehnten Stellplatzanlagen der Technischen Akademie Wuppertal bedingen ein wenig attraktives Erscheinungsbild und eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität der flächenmäßig großzügigen Freiräume im Bereich Feigestraße / Inselstraße.

Nutzungsstruktur

Gerade dem mittleren Teilraum ist die zentrumsnahe Lage nutzungsstrukturell deutlich anzumerken. Obwohl die städtebaulichen Voraussetzungen noch nicht optimal sind, hat sich im Bereich zwischen Parzellenstraße und Ostrower Straße ein breites Spektrum von privaten und öffentlichen Dienstleistungen angesiedelt. Im Vergleich zu den ebenfalls stark nutzungsgemischten Bereichen Straße der Jugend und Ostrower Damm ist ein deutlich höherwertiges Angebot feststellbar. Die Einzelstandorte des Rehabilitations- und Gesundheitszentrums Reha Vita GmbH, des "Haus der Wirtschaft", der "Technischen Akademie Wuppertal", des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe und der umgebauten Fabrikhalle mit Gastronomie, Bowlingbahn und Supermarkt bilden den Kern eines umfassenden Dienstleistungsstandorts im Kreuzungsbereich Feigestraße / Inselstraße. In den umliegenden sanierten Fabrikantenvillen und in Teilen des Ostrower Wohn- und Businessparks haben sich Finanzdienstleistungen, Anwalts- und Arztpraxen angesiedelt.

Mit einer Einstufung als Nahversorgungszentrum D, der untersten Stufe der Cottbuser Zentrenhierarchie, sind der Supermarkt und die benachbarten Einzelhandelseinrichtungen des Ostrower Wohnparks als Versorgungsstandort für den täglichen Bedarf der umliegenden Quartiere eingeordnet worden.

Die in diesem Bereich nur punktuell vorhandene Wohnnutzung konzentriert sich auf zwei Großstandorte, den Ostrower Wohnpark mit 97 Wohneinheiten und dem Gebäuderiegel Lobedanstraße 14-16 / Parzellenstraße 5 mit 53 Wohnungen. In diesem Gebäude befindet sich auch die Zweigstelle der Behindertenwerkstatt Ostrower Damm.

Insgesamt stellt sich die Nutzungssituation dieses Teilbereiches sehr positiv dar. Es sind nicht nur kaum Leerstände vorhanden, sondern es haben sich vielfältigste Nutzungen etabliert, die eine positive Ausstrahlung ins Quartier entfalten können. Eine hohe Intensität wirtschaftlicher Aktivitäten belegt die potenziell vorhandene Attraktivität des Untersuchungsraums und seiner zentralen Lage.

Eigentumsstrukturen

Die Eigentumsstrukturen im Gebiet sind ähnlich heterogen und kleinteilig wie die Nutzungs- und Baustrukturen. Von den noch nicht entwickelten Restflächen des Vorhaben- und Erschließungsplans M7/17 befinden sich die Grundstücke am Ostrower Platz im Eigentum der ABB Automatisierungsanlagen Cottbus GmbH, die diese Flächen veräußern möchte. Eigentümer der Fläche Ostrower Straße 15a ist die Sparkasse Spree-Neiße.

Planungssituation

Entscheidende Weichen für die gegenwärtige Situation wurden bereits zu Beginn der 1990er Jahre gestellt. Mit der Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans M/7/17 'Ostrower Businesspark' nach § 12 BauGB wurde planungsrechtlich die Grundlage für eine umfassende Neuordnung des Bereichs zwischen Ostrower Straße, Ostrower Platz und Feigestraße geschaffen. Die in diesem Plan vorgesehenen Bauvolumen und Nutzungen erwiesen sich unter den gewandelten Rahmenbedingungen der späten 1990er Jahre als nicht mehr umsetzbar. Da die im Durchführungsvertrag vereinbarte Umsetzungsfrist der Maßnahmen von sechs Jahren inzwischen deutlich verstrichen ist, wäre eine Aufhebung des Vorhaben- und Erschließungsplans im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB möglich. Da dies noch nicht geschehen ist, bleiben dennoch die nicht mehr zeitgemäßen Festsetzungen des Vorhaben und Erschließungsplans gültige Planungsgrundlage. Die planungsrechtliche Festschreibung gegenwärtig nicht nachfragegerechter Baumaßnahmen stellt ein Hindernis für die Entwicklung der nicht realisierten Teilbereiche dar. Das nicht ortsansässige Unternehmen als ursprünglicher Vorhabenträger und Vertragspartner des Plans ist inzwischen in Insolvenz gegangen und aufgelöst worden.

Die Reha Vita GmbH plant eine Erweiterung des Standorts um die benachbarte, sanierungsbedürftige Villa Inselstraße 9 für einen Neurologie-Bereich. Im Zuge einer engen Zusammenarbeit mit der bisher dort ansässigen Kita der Fröbel gGmbH ist ein Grundstückstausch erfolgt. Die Fröbel-Kita zieht in das bisher leer stehende Haus Ostrower Platz 16 um. Die Sanierungsmaßnahmen haben im Januar 2008 begonnen.

**Ostrower Mitte /
'Ostrower Wohn-
und Businesspark'**

*Ostrower Wohnpark
und Brache an der
westlichen Bries-
mannstraße*



*Ehemaliges Auguste-
Stift, jetzt Reha Vita
Klinik, Feigestraße 1*



*Sanierte Villa
Parzellenstraße 94*



2.2.5 Wohngebiet Lobedanstraße

Bebauungsstruktur

Im Kreuzungsbereich Inselstraße / Lobedanstraße ist auf dem Standort einer im Krieg zerstörten Tuchfabrik von 1959 bis 1961 eine reine Wohnsiedlung in offener Zeilenbauweise errichtet worden. In den sieben viergeschossigen Wohnzeilen des Typs Q6 befinden sich 280 kleine 1,5- bis 3-Zimmerwohnungen. Fünf Gebäude sind teilsaniert, zwei Zeilen wurden mit Modernisierungs- und Instandsetzungsförderung umfassend saniert.

Ein zur Siedlung gehörender Garagenriegel schließt das Wohngebiet zur sich nach Süden anschließenden Kleingartenkolonie ab. Die Kleingartenanlage erstreckt sich bis zum Bahndamm im Süden. Ein Großteil der ca. 50 Kleingartenpächter wohnt in den benachbarten Zeilenbauten. Im Osten bildete die Fernwärmetrasse eine faktische, bauliche Begrenzung, östlich davon befanden sich Gemeinschaftsanlagen der Kleingartenkolonie. Schrittweise hat eine jedoch informelle Erweiterung der Gartengrundstücke bis zum Spreeufer stattgefunden. Es sind östlich der Fernwärmetrasse nur 3 Parzellen tatsächlich genutzt.

Öffentlicher Raum, Grün- und Freiflächen

Der südöstliche Teil des Untersuchungsraums ist der am stärksten durchgrünte Teilbereich. Der hohe Grünanteil korrespondiert jedoch nicht mit einer entsprechenden Aufenthaltsqualität dieser Bereiche. Der halböffentliche Freiraum zwischen den Wohnzeilen ist nahezu gestaltungs- und funktionsloses "Abstandsgrün". Die gut ausgelasteten Kleingartenanlagen schotten sich als private Grünflächen von der Siedlung und vom übrigen Quartier ab. Eine weitere Barriere bilden die mit Umzäunungen gesicherten Fernwärmeanlagen zwischen Bahntrasse und Inselstraße. Eine zusammenhängende Verbindung der einzelnen Grünräume ist nicht möglich.

Nutzungsstruktur

Mit seinem vorstädtischen, sehr ruhigen Erscheinungsbild und seiner monofunktionalen Nutzung weicht dieser Teilbereich deutlich von anderen Teilräumen des Untersuchungsraums ab.

Das Wohngebiet wird gut nachgefragt, denn im Herbst 2007 standen nur zwei Wohneinheiten leer. Für die 80 geförderten Wohnungssanierungen besitzt die Stadt Cottbus Belegungsbindungen für soziale Wohnraumversorgung.

Eigentumsstrukturen

Die voll sanierten Wohngebäude und zugeordneten Freiflächen befinden sich im Eigentum der GWG, die teilsanierten im Eigentum der GWC. Die Wohnstandorte gehören zu den Kernbeständen der beiden Unternehmen.

Planungssituation

Flächennutzungsplan und Verkehrsentwicklungskonzept sehen den Ausbaus der Lobedanstraße zu einer Haupteinfahrungsstraße mit einer geradlinigen Überquerung der Bahn als Entlastung zur Straße der Jugend vor. In diesem Falle wäre das umliegende Wohngebiet am stärksten von den Auswirkungen zunehmender Verkehrsbelastungen betroffen. Mit Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2020 wird dieses Ziel nicht mehr verfolgt.

Auch nach der Fernwärmeumstellung und den aktuell erfolgenden Umbaumaßnahmen im Bereich der Klingmüllerschen Insel wird sich die Zugänglichkeit der Freiräume zwischen Spree und Wohnsiedlung bzw. Kleingartenanlage nicht verbessern, da die oberirdische Trasse in Nord-Süd-Richtung hier erhalten bleibt. Diese Barriere schmälert die Zugänglichkeit der Spreeuferbereiche vom Wohngebiet dauerhaft und steht dem grundsätzlichen Ziel Cottbuser Stadtentwicklung einer Aktivierung der Spreeuferbereiche entgegen.

**Wohngebiet Lobe-
danstraße**

*Ungestaltete Frei-
flächen Inselstraße
22*



*Sanierter Wohnblock
Inselstraße 16 -19*



*Fernwärmetrasse
und östlicher Zugang
der Kleingarten-
anlage '8. Mai'*



2.3 Immobilienwirtschaftliche Situation

2.3.1 Rahmenbedingungen

Umsetzungschancen und Tragfähigkeit eines Entwicklungskonzepts für den Innenstadtbereich Ostrow mit einzelnen Vertiefungsbereichen sind vor dem Hintergrund der Ausgangslage und Entwicklungstendenzen des regionalen Immobilienmarktes, insbesondere der Wohnungs- und Gewerbeflächenteilmärkte, zu beurteilen.

Nach Auswertung verschiedener Untersuchungen (z.B. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2020, Grundstücksmarktberichte 2002 bis 2006, Zukunftsfähigkeit der Wohnungsbestände im Land Brandenburg 2005, Stadtumbaukonzept Cottbus 2006), Recherchen im Internet (z.B. zum Immobilienangebot in Cottbus) und Expertengesprächen mit einem vor Ort ansässigen Makler lassen sich folgende immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Ostrow feststellen:

- Der demographische Wandel geht mit abnehmender Gesamtbevölkerung und zunehmender Alterung der Cottbusser Bevölkerung einher. Diese wird verursacht durch Abwanderung, vornehmlich in der Altersgruppe der 20 bis 35-Jährigen, und abnehmende Geburtenzahlen bei zunehmender Zahl an Sterbefällen. Dies führt trotz Rückgang der Haushaltsgrößen von 2,09 Pers. / Haushalt in 2002 auf voraussichtlich 1,79 Pers. / Haushalt in 2020 zu einem deutlichen Rückgang des Wohnungsbedarfs bis 2020, selbst unter der Berücksichtigung der Nebenwohnsitze von derzeit ca. 6.000, darunter vor allem Studenten.
- Trotz Beseitigung des bestehenden Wohnungsüberhangs durch flächenhaften Rückbau im Rahmen des Stadtumbau Ost, vor allem im industriellen Plattenbaubestand, wird bei Annahme eines Wohnungsneubaubedarfs von jährlich 150 bis 250 Wohnungen der strukturelle Wohnungsleerstand beim heutigen Stand von 6.000 bis 7.000 Wohnungen verharren und preisdämpfend vornehmlich auf den Mietwohnungsmarkt wirken.
- Das langfristig wirkende Überangebot an attraktiven, preiswerten und erschlossenen Wohnbauflächen für Einfamilien- und Reihenhäuser, insbesondere in den 1994 und 2003 eingemeindeten Stadtteilen und anderen Randlagen, führt zu stagnierenden bis sinkenden Baulandpreisen, die die Aktivierung innerstädtischer Brachen für den eigentumsorientierten Wohnungsbau erschweren.
- Die Zunahme von Privathaushalten mit geringen Einkommen (monatliches Haushaltsnettoeinkommen 500 – 1.300 Euro) und wachsender Bedarf an Transferleistungen, sowie die Abnahme von Haushalten mit einem verfügbaren monatlichen Nettoeinkommen von über 2.000 Euro dämpfen die regionale Nachfrage auf dem eigentumsorientierten Wohnungsmarkt aber auch nach höherwertigen Mietwohnungen.

Die stabilen Gewinne aus der Binnenwanderung, die – wenn auch auf niedrigem Niveau – die Stadtmitte (mit Ostrow) aufweist, sowie eine durchaus erkennbare Nachfrage nach:

- innerstädtischen Mietwohnungen im sanierten Altbau und Neubau mit Mieten bis zu 8,00 Euro/m²,
- Eigentumswohnungen (70 – 90 m², 2 - 3 Zimmer) in kleineren Wohngebäuden mit Grünbezug,
- selbst genutzten Häusern und
- altengerechten, barrierefreien Wohnungen

bieten positive Ansätze für die Entwicklung von Ostrow zum Wohnort zwischen Spree und Stadtzentrum.

Unterstützende Rahmenbedingungen für Ostrow als Wohnstandort sind:

- das einseitig auf industriellen Wohnungsbau vornehmlich in Stadtrandlagen konzentrierte Wohnungsangebot, aus dem sich eine Nachfrage nach individuellen Wohnformen generiert;
- ein verbindliches Stadtumbaukonzept, das die Konzentration der Stadtentwicklung auf das innere Stadtgebiet stringent verfolgt, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zur Stadt der kurzen Wege;
- verfügbare Baulandflächen in ruhiger Lage zum attraktiven Spreeraum mit gleichzeitiger Nähe zur Altstadt mit Einzelhandels-, Gastronomie- und Kulturangeboten sowie öffentlicher Infrastrukturausstattung.

Mit dem weiteren Rückbau in den randstädtischen Plattenbausiedlungen wird unmittelbar Nachfrage erzeugt, allerdings vorwiegend nach kleineren, preisgünstigeren Wohnungen, die von jungen Familien, Senioren, Studenten und Beziehern von Transfereinkommen nachgefragt werden. Ohne bezahlbare Angebote für diese Nachfrage wird der weitere Rückbau politisch schwierig. Die in den Rückbau involvierten Eigentümer sollten deshalb auch in die Entwicklung Ostrows einbezogen werden.

Die Chancen von Ostrow als Wohnstandort werden davon abhängen, ob es gelingt durch attraktive Wohnangebote einen Teil der grob geschätzten jährlichen Neubauproduktion von 200 bis 250 Wohnungen davon im Geschosswohnungsbau ca. 100 WE und im Einfamilienhausbau ca. 100 - 150 WE⁷ zu binden. Hierzu bedarf es vor allem:

- der Werbung bei Bauträgern und Bauherren mit den Standortqualitäten und Entwicklungschancen Ostrows,
- der Aufwertung Ostrows durch Infrastrukturmaßnahmen und private Pilot- und Vorzeigeprojekte,
- der Positionierung Ostrows als bevorzugtes Strategiegebiet des Stadtumbaus,
- der Einbindung und Unterstützung der Eigentümer bei der Flächenentwicklung (z.B. bei der Fernwärmeumstellung).

Die regionale Nachfrage nach Gewerbeflächen ist geprägt vom Einbruch des produzierenden Gewerbes, der durch den wachsenden tertiären Sektor nicht kompensiert werden konnte. Der damit verbundene Rückgang der Gewerbeflächennachfrage bei gleichzeitigem Zuwachs an Gewerbeflächen durch die Gemeindegebietsreform 2003, Flächenumnutzung und Ausweisung neuer Gewerbegebiete führten zu gewerblichen Brachflächen von ca. 219,3 ha. Das sind 38 % des Bestands der erschlossenen gewerblichen Bauflächen von ca. 577,2 ha mit entsprechend preisdämpfenden Auswirkungen auf die erschließungsbeitragsfreien gewerblichen Bauflächen (Rückgang von 25,- bis 45,- Euro/m² in 1996 auf 18,- bis 35,- Euro/m² in 2007).

Der hohe Anteil des tertiären Sektors mit 87% der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze unterstützt mit seinem hohen Anteil an Büroarbeitsplätzen und wohngebietsverträglichem Gewerbe die Entwicklung von Ostrow zum innerstädtischen, zentrumsnahen Wohn- und Dienstleistungsstandort. Dem steht jedoch eine stagnierende bis rückläufige Flächennachfrage gegenüber, die aus stagnierender Wirtschaftsleistung und leicht rückläufigen Zahlen der Erwerbstätigen resultiert.

Gewerbliche Neubauvorhaben in Cottbus finden derzeit nur nutzerorientiert statt. Nutzer für Ostrow könnten aus dem öffentlichen Bereich (Bildung, Gesundheit, Verwaltung), dem Forschungs- und Verwaltungsbereich als Niederlassungen (Zweigstellen) von Unternehmen aus dem Energie-, Kommunikations- und Verkehrsbereich, von Unternehmen im Call-Centerbereich, Medienunternehmen oder Unternehmen rund um den Tourismus- und Messestandort Cottbus akquiriert werden.

⁷ Schätzungen der Wohnungsbaupotenziale aus dem INSEK.

Um die relativ geringe gewerbliche Flächennachfrage in der Region auch z. T. nach Ostrow zu lenken, müssen die verfügbaren Gewerbeflächen qualifiziert und in das (geplante) Wirtschaftsinformationssystem und Marketingkonzept der Stadt eingebunden werden. Die Flächenqualifizierung sollte dabei auch auf Firmengründer (aus dem Hochschulbereich), die so genannte Kreativwirtschaft und die Förderung der lokalen Ökonomie abstellen.

Zusammenfassend verweisen die aktuellen und prognostizierten immobilienwirtschaftlichen Rahmenbedingungen darauf, dass die Entwicklung Ostrows bei stagnierender regionaler Flächennachfrage vornehmlich von der regionalen Binnenwanderung und nicht von der Bindung zusätzlicher einkommens- bzw. wachstumsbedingter Flächennachfrage in der Region bzw. durch Zuzüge von Haushalten aus anderen Regionen (Ausnahme Studenten) bzw. Unternehmen bestimmt wird.

Ostrows Chancen in der Konkurrenz sind die integrierte Innenstadtlage und die politische und administrative Unterstützung im Rahmen des Stadtumbaukonzeptes.

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

2.3.1 Empfehlungen für die Entwicklung von Ostrow

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

- Bindung der endogenen Nachfrage
- Durch die Entwicklung und Förderung von Eigentumswohnungen mit 2 - 3 Zimmern (ca. 70 – 90 qm) in Wohngebäuden mit sechs bis acht Wohnungen und Grünbezug, durch selbst genutzte Einfamilienhäuser, kleinteilige Stadthäuser (sogenannte 'Townhouses') in verdichteter Form (GFZ von 0,6 bis 1,0), durch neu gebaute Mietwohnungen im höheren Preissegment – auch im sanierten und umgebauten Altbau, urbane Wohnformen wie Baugemeinschaften, sowie alten- und barrierefreien Miet- und Eigentumswohnungen lassen sich in Ostrow Teile der Wohnungsnachfrage der Stadt binden.
- Modellvorhaben für gesamtgesellschaftliche Wohntrends
Neben den genannten eher konventionellen Marktsegmenten, für die sich in Cottbus eine Nachfrage diagnostizieren lässt, könnten auch Modellvorhaben für sich aus gesellschaftlichen Veränderungen abzeichnende neue Wohntrends marktfähig sein. Ostrow wäre hier insbesondere für zwei Experimentierfelder geeignet:
 - neue Formen des Zusammenlebens wie generationenübergreifendes Wohnen
 - energieeffizientes, klimafreundliches Wohnen.
- Verbesserung der Entwicklungsbedingungen
Die Entwicklungsbedingungen für Ostrow verbessern sich vor allem bei einer konsequenten und zielorientierten Aufwertung von Ostrow durch die Stadt. Dies kann gelingen durch:
 - Konsequente Weiterführung des Stadtumbaukonzeptes mit Stärkung des inneren Stadtgebietes bei Hervorhebung Ostrows
 - Einbeziehung der vom Rückbau betroffenen Eigentümer/Wohnungsbaugesellschaften in die Entwicklung Ostrows
 - Unterstützung der Grundstückseigentümer bei der Brachflächenaktivierung
 - Infrastrukturmaßnahmen und Unterstützung von Pilotprojekten.

Im Hinblick auf die gewerbliche Entwicklung ist für Ostrow ebenfalls die Bindung und Steuerung der endogenen Nachfrage für eine positive Entwicklung entscheidend. Unterstützende Maßnahmen hierfür sind u.a.:

- Aufnahme von Brachflächen in das geplante Wirtschaftsinformationssystem
- Unterstützung der Flächeneigentümer bei Aktivierung und Vermarktung
- Einbindung und Aufbereitung städtischer Flächen
- Aktivierung der Ostrower Unternehmen und Eigentümer zu gemeinsamen Anstrengungen (z.B. über Initiierung eines "runden Tisches" in Ostrow)
- Stärkung Ostrows im Stadtmarketing und beim innerstädtischen Einzelhandelskonzept.

Gewerbliche Nutzungen aus dem tertiären Sektor der Bereiche Verwaltung, Gesundheit und Soziales, Wissenschaft und Forschung, Bildung/Ausbildung und Kommunikation (Call-Center) sind potenzielle Nutzer mit Nachfrage nach Flächenangeboten bzw. mit Erweiterungsabsichten. Des Weiteren sind ortsbezogene Handwerksbetriebe als künftige Nutzer vorstellbar.

2.4 Demographische Situation und lokaler Wohnungsmarkt

Für den Untersuchungsraum liegen statistische wohnungswirtschaftliche Daten aus dem Stadtumbau-Monitoring vor. Weitere sozialstrukturelle Daten beziehen sich auf die mit dem Untersuchungsraum nicht deckungsgleiche Verkehrszelle 0013, die nur die Bereiche östlich der Straße der Jugend, jedoch einschließlich der Modellstadt-Bestandteile umfasst.

Für den Untersuchungsraum wird eine Einwohnerzahl von 1.631 Personen am 31.12.2008 angegeben. Die Anzahl der bewohnten Wohneinheiten im selben Gebiet beträgt 1.093. Aus dem Verhältnis dieser Werte ergibt sich eine relativ niedrige Belegungsdichte von ca. 1,5 Personen pro Wohnung.⁸ Es lässt sich daraus auf die Dominanz eher kleiner Haushalte rückschließen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße dürfte damit deutlich unter dem Cottbuser Durchschnitt von ca. 1,95 Personen liegen.⁹ Er korrespondiert mit dem gegenwärtig zur Verfügung stehenden Wohnungsangebot. Die Masse der Wohnungen sind Zwei- und Dreizimmerwohnungen. Gerade die darunter zahlreich vertretenen Wohnungen in den Zeilenbauten der frühen 1960er Jahre sind mit 50 bis 60 m² außerdem eher klein. Für Mehrpersonenhaushalte interessante Wohnungen mit sowohl größerer Wohnfläche als auch höherer Zimmeranzahl sind nur im Ostrower Wohnpark und in den Altbauten vertreten. In der Summe ist das zur Verfügung stehende Wohnraumangebot daher wenig familiengerecht.

Aus der Betrachtung der sehr unterschiedlich geprägten Teilräume des Untersuchungsgebietes wird ersichtlich, dass Wohnfunktionen nur in einem insgesamt geringen Umfang und an räumlich konzentrierten Standorten vorhanden sind. Auf Grund dieser punktuellen Konzentration lassen sich detailliertere Einschätzungen der drei Hauptwohnstandorte treffen:

Wohnzeilen Lobedanstraße / Inselstraße (280 WE): Wie bei vergleichbaren Siedlungen der 1960er Jahre mit bislang geringer Fluktuation handelt es sich bei einem Großteil der Mieter im Quartier Lobedanstraße um langjährige, tendenziell ältere Bewohner. Für die nähere Zukunft ist hier ein erhöhter Anpassungsbedarf dieser bisher nicht seniorengerechten Bauten an eine alternde Bewohnerschaft zu erwarten.

Für die in die bestehende Blockrandbebauung integrierten Wohnblöcke gleichen Alters an der Bautzener Straße 11 - 12 und Parzellenstraße 95 - 97 mit insgesamt 40 Wohnungen gelten ähnliche Bedingungen. Diese Wohnungen befinden sich im Besitz der Abakus-Immobilienmanagement GmbH.

⁸ Eine separate Erfassung der Haushaltsanzahl lag nicht vor, daher wurde behelfsmäßig dieser Berechnungsweg gewählt.

⁹ Die letzte verfügbare Angabe aus der Gemeinwesenstudie gab für 2003 den Wert 1,99 Personen an. Der Wert 1,95 stellt eine ungefähre Trendfortschreibung basierend auf den vorhandenen Prognosen dar.

Ostrower Wohnpark (97 WE): Die vom damaligen auswärtigen Bauträger realisierten Wohn-Immobilien des Ostrower Wohnparks sind als Geldanlage an häufig nicht in der Region ansässige Kapitalanleger weiter verkauft worden. Neben diesen privaten Mietwohnungen gibt es einen kleinen Anteil selbst genutztes Eigentum. Verwalter ist die Märkische Grundstückszentrale MGZ.

Neubau Lobedanstraße (53 WE): Der Gebäuderiegel befindet sich im Eigentum internationaler Finanzinvestoren. Er enthält ausschließlich 2- und 3-Zimmerwohnungen mit relativ hoher Grundfläche und Wohnqualität.

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

Insgesamt 14 Wohneinheiten sollen bis 2010 im Untersuchungsgebiet zurückgebaut werden. Davon ist für sechs Wohneinheiten bis Ende 2006 bereits ein Rückbau erfolgt, für fünf weitere in der Blechenstraße 5 hat der Eigentümer GWC einen Rückbauantrag im Zusammenhang mit Stadtumbau-Förderung und Entlastung nach dem Altschuldenhilfe-Gesetz gestellt.

2.5 Soziale Infrastruktur, Gemeinbedarf und Bildung

Unter den Bedingungen eines sozialen und demographischen Wandels ist gerade die Ausstattung mit Gemeinbedarfseinrichtungen einem hohen Anpassungsbedarf ausgesetzt, der sowohl Umfang als auch die Ausrichtung des Angebots betrifft. Gesamtstädtisch ist dieser Trend in Cottbus geprägt von einer zunehmenden Bedeutung von Einrichtungen für Senioren und einer sukzessive über die Altersklassen abnehmenden Auslastung von Kinder- und Jugendeinrichtungen und Bildungsinfrastruktur. Auf der Ebene der Stadtteile fällt jedoch auf, dass sich der Stadtteil Mitte in Teilen geradezu gegenläufig zu diesem gesamtstädtischen Trend entwickelt. Der Stadtteil Mitte insgesamt, und hierunter überproportional das Gebiet der Modellstadt, werden zunehmend wieder als Wohnorte für Familien attraktiv. Die an das Untersuchungsgebiet angrenzende Modellstadt ist sozialstrukturell inzwischen ein eher junger Stadtbereich.

Kindertagesstätten

Aus dieser Entwicklung ergibt sich, dass trotz gesamtstädtischer Überkapazitäten im Stadtteil Mitte bereits aktuell Engpässe bei der Versorgung mit sozialer Infrastruktur für Kinder feststellbar sind und auch für die nähere Zukunft bis 2015 prognostiziert werden.¹⁰ Der Bereich Ostrow übernimmt mit den zwei Kitas "Otti" der Fröbel gGmbH, der katholischen Kita an der Christuskirche und der privat betriebenen Einrichtung im Ostrower Wohnpark eine weit über den Gebietsbedarf hinausgehende Versorgungsfunktion für den Stadtteil Mitte. Das Angebot ist umfangreich und auch von seinen Standortqualitäten her mit dem gegenwärtig laufenden Umbau des Gebäudes Ostrower Platz 16 zum neuen Standort der Kita "Otti" hochwertig. Die Auslastung ist wegen des über das Gebiet hinausreichenden Einzugsbereichs jedoch sehr hoch.

Grundschulen

Gravierender stellen sich die bereits vorhandenen quantitativen Defizite in der Grundschulversorgung dar. Hier wird nach der Gemeinwesenstudie erst nach 2020 mit einem langsamen Bedarfsrückgang im Stadtteil Mitte gerechnet. In diesem Stadtteil existiert mit der Erich-Kästner-Grundschule an der Puschkinpromenade nur eine Einrichtung. Zusätzlich zu dem insgesamt geringen Ausstattungsgrad im Stadtteil Mitte wird die Versorgungssituation durch die Lage des Bereichs Ostrow deutlich außerhalb des angemessenen Einzugsbereichs von 700 Metern von allen umgebenden Grundschulstandorten erschwert. Die nächsten Grundschulstandorte befinden sich derzeit in Mitte an der Puschkinpromenade und in Sandow an der

¹⁰ Baudezernat der Stadt Cottbus: Gemeinwesenstudie der Stadt Cottbus. Cottbus 2005, S. 28

Muskauer Straße. Sie sind nur mit einer Überquerung sehr stark befahrener Straßen (Franz-Mehring-Straße bzw. Willy-Brandt-Straße) zu erreichen, was die selbständige Zurücklegung der Schulwege stark beeinträchtigt.

In ihren Auswirkungen auf die Grundschulversorgung ist auch die mögliche zukünftige Nutzung des ehemaligen Realschulgebäudes an der Weinbergstraße der Spremberger Vorstadt durch die freie Grundschule des Märkischen Sozial- und Bildungswerks und die noch nicht entgeltliche Standortentwicklung der Schulen im Stadtteil Sandow, insbesondere des Standorts Kahrener Straße, mit zu berücksichtigen. Beide Schulstandorte würden das Untersuchungsgebiet zu einem Großteil mit abdecken.

Öffentliche Grünflächenversorgung

Der Richtwert für die Versorgung mit wohnungsnaher, öffentlicher Grünfläche beträgt nach dem Cottbuser Flächennutzungsplan 6 m² pro Einwohner, bei einer Erreichbarkeit von 500 Metern bzw. 5 - 10 Minuten Fußweg. Bezogen auf die im Gebiet wohnende Bevölkerung ergibt sich im Bestand bereits ein rechnerischer Bedarf von ca. 1 ha. Im Planungskonzept wird darüber hinaus von einer deutlichen Steigerung der Einwohnerzahlen ausgegangen. Auch wenn in dichter besiedelten, innerstädtischen Gebieten die Richtwerte nahezu zwangsläufig unterschritten werden, ist die Unterversorgung im Untersuchungsgebiet deutlich. Als öffentliche Grünfläche mit einer nutzbaren Größe ist im Gebiet nur der Platz an der Gabelung von Bautzener Straße und Straße der Jugend vorhanden. Diese Grünfläche übernimmt mit ca. 2.800 m² Fläche und als einziger attraktiv gestalteter Grünraum auch für angrenzende Bereiche außerhalb des Untersuchungsgebietes eine Versorgungsfunktion. Selbst unter Einbezug kleinerer nahezu ungestalteter Flächen an Lobedanstraße, Ostrower Platz und Ostrower Damm beträgt das Defizit ca. 0,6 ha.

Zwar sind im Untersuchungsgebiet durchaus zahlreiche Frei- und Grünräume vorhanden, doch sind diese zumeist entweder privat, unzugänglich, ungestaltet oder fehlgenutzt. Die qualitative und quantitative Versorgung mit öffentlichen Grünflächen stellt daher einen zentralen Ansatzpunkt zur Qualifizierung des Gebietes als Wohnstandort dar.

Eine Versorgung mit siedlungsnahen öffentlichen Grünflächen sollte nach den Richtwerten des Flächennutzungsplans mit 7 m² pro Einwohner bei einer Erreichbarkeit von 1.000 Metern oder 10 - 15 Minuten Fußweg angestrebt werden. Diese Distanz zu solchen siedlungsnahen Grünflächen wie Grünzug der Spree bzw. Branitzer Park ist nur in Luftlinie gemessen aus den östlichen Bereichen des Gebietes gewährleistet. Faktisch sind die siedlungsnahen Grünflächen durch trennende Barrieren und fehlende Anbindungen wesentlich schlechter erreichbar. Da der Flusslauf weitgehend unzugänglich ist und lineare Grünnetzungen kaum vorhanden sind, sind selbst vorhandene Grünräume nicht in zusammenhängende Freiraumstrukturen eingebunden und daher nicht angemessen nutzbar.

Spielplätze

Im Rahmen der Versorgung mit öffentlichen Freiflächen im Untersuchungsraum ist das Defizit an Spielflächen für Kinder besonders gravierend. Selbst in Räumen mit vorhandener Aufenthaltsqualität wie der Grünanlage an der Straße der Jugend oder der Ludwig-Leichhardt-Allee auf Sandower Seite sind keinerlei Spielmöglichkeiten angelegt. Das Angebot beschränkt sich auf einen 1997 hergestellten, öffentlichen Spielplatz an der Lobedanstraße 14, der zwar auf Privatgrund liegt, jedoch öffentlich unterhalten wird. Ein weiterer privater Spielplatz besteht im rückwärtigen, schwer zugänglichen Hofbereich Ostrower Wohnpark 5. Zusätzlich verfügen die Kita-Standorte der katholischen Kirche und der Fröbel gGmbH über eigene, zum Teil sehr beengte Spielflächen auf den eigenen Grundstücken.

Kultur- und Jugendeinrichtungen

Im Kultur- und Jugendbereich ist das Gladhouse eine überregional bekannte und frequentierte Einrichtung und wird diese Stellung nach den vorgesehenen Modernisierungsmaßnahmen weiter ausbauen. Im Verbund mit den unmittelbar südlich der Bahntrasse auf dem Strombadgelände und in der Parzellenstraße geplanten Jugendkultur- und Freizeitangeboten konzentrieren sich auf wenigen hundert Metern zukünftig bedeutsame Angebote für Jugendliche.

Eine vermutlich nur eingeweihten Personenkreisen bekannte Kultureinrichtung ist die 'Galerie 23'. Als Zwischennutzung in dem ansonsten leerstehenden, sanierungsbedürftigen Wohnhaus Marienstraße 23 finden hier abends Kunstausstellungen und Kneipenbetrieb statt.

Behinderteneinrichtungen

Eine herausragende Stellung mit einer über Cottbus hinausgehenden regionalen Bedeutung nimmt Ostrow mit seinen Angeboten zur Integration behinderter Menschen ein. An erster Stelle ist hier die Werkstatt für Behinderte der Lebenshilfe-Hand in Hand gemeinnützige GmbH mit insgesamt fast 250 pädagogisch betreuten Arbeitsplätzen auf dem Areal der Tuchfabrik Elias und der Nebenstelle in der Lobedanstraße 14-16 zu nennen. Neben den Behindertenwerkstätten sind knapp außerhalb des Untersuchungsraums in der Taubenstraße 32 und Bahnhofstraße 46 zwei Wohneinrichtungen angesiedelt.

Leider scheint eine Behinderteneinrichtung in der Nachbarschaft aber auch ein Hindernis für die Vermarktung weiterer Flächen darzustellen¹¹.

Einrichtungen für Senioren

Für den Bereich Senioren sind die kirchlichen Standorte der katholischen Christuskirche, der katholischen Kirche St. Maria Friedenskönigin (außerhalb des Untersuchungsraums an der Adolph-Kolping-Straße), des evangelischen Wichern-Seniorenzentrums und des Seniorenhauses "Regenbogen" Bautzener Straße 5a und auch der Reha Vita-Klinik mit sehr breitem Angebot von Pflege, medizinischer und sozialer Betreuung, Rehabilitation, Wellness und senioren-gerechten Freizeitangeboten zu nennen.

Besondere soziale Angebote

Auch für Personen in sozialen Problemlagen finden sich von diversen Beratungsstellen der Caritas / Christuskirche (Suchtprobleme, Schulden, Obdachlosigkeit, Haftentlassung), der Kleiderkammer, der Möbelbörse, dem Obdachlosenhaus Ostrower Damm 2a bis zum Straßenkaffee der Diakonie (Adolph-Kolping-Straße 9, knapp außerhalb des Untersuchungsraums) sehr umfangreiche differenzierte Angebote.

Weiterbildungseinrichtungen

Mit dem Weiterbildungszentrum Cottbus der Technischen Akademie Wuppertal in der Feige-straße 3, dem Schulungszentrum Cottbus der Berufsakademie Ostsachsen / bao GmbH am Ostrower Damm 10 und der Außenstelle des Berufsbildungszentrums Cottbus BBZ mit Lehrwerkstätten für die Berufsfelder Metalltechnik und Zweiradmechanik im Ostrower Damm 2a haben sich im Gebiet verschiedene Weiterbildungsträger in räumlicher Nachbarschaft angesiedelt. Zählt man die Berufliche Schule für Sozialwesen des Erwachsenen-Bildungswerkes in Brandenburg e.V. in der Spremberger Vorstadt (Parzellenstraße) noch hinzu, ist dieser Stadt-raum ein wichtiger Standort berufsbezogener Bildung.

¹¹ Nach Auskunft des Immobilienverwalters der Tuchfabrik Elias traten potenzielle Neummieter von Gewerberäumen von weiteren Verhandlungen zurück, nachdem sie Kenntnis von der bereits ansässigen Werkstatt bekamen.

2.6 Quartiersübergreifende Einbindung und Vernetzung

In seiner gesamtstädtischen Einbindung stellt sich Ostrow sehr ambivalent dar. Der Stadtteil profitiert von seiner Zentrumsnähe, befindet sich aber gleichzeitig auch in einer peripheren Randlage der Innenstadt. Er wird einerseits durch wichtige Verkehrstrassen tangiert, andererseits ist er sehr schlecht an unmittelbare Nachbarschaften angebunden.

Ansätze wichtiger quartiersübergreifender Verbindungen sind bereits entwickelt, enden jedoch häufig an Engpässen und unüberwindbaren Barrieren.

2.6.1 Anbindung an Stadtzentrum und Nachbarquartiere

Von seiner stadträumlichen Lage her ist das Untersuchungsgebiet Bindeglied zwischen zentralen städtischen Funktionen und Standorten. Sowohl das Stadtzentrum mit seinen beiden Kernen Altstadt und Neues Stadtzentrum Stadtpromenade / Blechen-Karree, als auch der Hauptbahnhof mit seinem derzeit in Transformation befindlichen Umfeld sind fußläufig erreichbar. Zwar hat diese Lagegunst die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben befördert, ein Profil als engeres Umfeld des Zentrums konnte Ostrow dennoch bislang nicht entwickeln.

Positive Ausstrahlungseffekte der Zentrumsfunktionen werden auch durch ein gerade in den Übergangsbereichen und Verknüpfungspunkten besonders negatives Erscheinungsbild und mangelnde städtebauliche Integration reduziert. Von der Altstadt ausgehend sind hier nochmals die von Brachen und Leerstand geprägten Quartierseingänge an der Briesmannstraße und am Ostrower Damm und die Trennwirkung der Franz-Mehring-Straße zu nennen. Ebenso gravierend sind die Missstände auf direktem Weg vom Spremberger Tor über den Breitscheidplatz und die Ostrower Straße. Am Knick der Ostrower Straße wäre der natürliche Zugang zum Ostrower Wohnpark und zu den Dienstleistungsstandorten im Bereich Feigestraße verortet. Dieser Weg ist jedoch durch die Ruinenreste der ehemaligen Tuchfabrik Hasselbach und Westerkamp, sowie eine weiträumige Absperrung von Parkplätzen und Abrissgrundstücken versperrt. Die dennoch rege in Anspruch genommene fußläufige Wegeverbindung führt stattdessen behelfsweise über die als eher private und ruhige Gärten angelegten Grundstücke der Fabrikanten-Villa Ostrower Straße 15 und des Wohnparks Ostrow. Da dieser Weg nicht als fußläufige Quartierserschließung konzipiert ist, sind weitere Belastungen für Wohnumfeld und Bepflanzung die Folge.

Auch der direkte Anschluss des Untersuchungsraums ans Bahnhofsumfeld ist im südlichen Abschnitt der Taubenstraße sehr problematisch. Der Hauptzugang zu den nördlichen der Bahn gelegenen Innenstadtbereichen wirkt mit der erhöht angelegten Verkehrsschneise der Bahnhofsbücke und den Leerstandskonzentrationen beiderseits der Brücke ohnehin wenig einladend. Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes setzt sich diese städtebaulich unbefriedigende Eingangssituation mit den Flächen der Barackenstadt und des Busbahnhofs fort. Dem Untersuchungsgebiet fehlt in diesem Bereich ein qualitativ angemessener Anschluss an die attraktiven Gründerzeitviertel der westlichen Innenstadt.

Ein alternativer Weg vom Bahnhof in Richtung Stadt führt über den Stadtumbau-Standort zwischen Görlitzer Straße und Stadtring. Mit dem Verwaltungssitz der Knappschaft Bahn-See entsteht hier ein weiterer potenzieller Impulsgeber der Stadtentwicklung. Auch die Ausstrahlungseffekte dieses Standorts werden durch das Nadelöhr der Unterführung Straße der Jugend und die sich hier beiderseits anschließenden Missstände an der Blechenstraße und der Barackenstadt abgeschwächt.

Von seiner Entwicklungsgeschichte her war Ostrow stets eng mit den sich südlich der Bahn anschließenden, ähnlich strukturierten Industriequartieren der Spremberger Vorstadt verbunden. Zwar wirkt die Bahntrasse als "psychologische" Barriere, doch gewährleisten die beiden ebenerdigen Bahnübergänge Parzellenstraße und Bautzener Straße eine insgesamt ausreichende Anbindung. Da beide Stadtbereiche noch deutliche Entwicklungsdefizite und geringe Nutzungsintensitäten aufweisen, sind die Wechselbeziehungen zwischen den Quartieren gering.

Nach Sandow ist die Anbindung im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes über den Ostrower Steg und das Kleine Spreewehr gut ausgebaut, während sie im südlichen Teil wegen der fehlenden Brücke stark eingeschränkt ist. Die Verbindung nach Sandow ist insbesondere wegen der dem Gebiet am nächsten liegenden Schulstandorte Kahrener Straße und Muskauer Straße von besonderer Bedeutung.

2.6.2 Wege- und Freiraumbeziehungen im Spreeraum

Insbesondere im Spreeraum sind für Fußgänger und Radfahrer wichtige quartiersübergreifende Wegebeziehungen unterbrochen. Aus der Perspektive eines Fußgängers oder Radfahrers stellt sich Ostrow als abseits gelegen oder in Teilbereichen als Sackgasse dar. Daher wird dieser Stadtteil durch Passanten oder gar Zufallsentdeckungen so gut wie nicht wahrgenommen. Eine solche Randlage stellt nicht nur ein Erschließungsproblem dar, sondern ist in der Verkettung von geringfügiger Aufmerksamkeit und niedrigem Aufkommen von Laufkundschaft letztendlich auch eine Ursache für geringere Urbanität, Investitions- und Quartiersentwicklungsdynamik. Bisher sind die meisten wirtschaftlichen, sozialen und Freizeitfunktionen darauf angewiesen, von ihrer Kundschaft gezielt angesteuert zu werden. Eine gezielte Öffnung quartiersübergreifender Verbindungen für Fußgänger und Radverkehr könnte deutlich zu einer Belebung des Stadtteils und Aufhebung der Abseitslage beitragen.

Entsprechende Maßnahmen würde daher nicht nur eine kleinräumige, deutlich verbesserte Erschließung des Gebietes ermöglichen, sondern sie würde auch eine direkte, großräumige Verbindung gesamtstädtisch bedeutsamer Teilräume herstellen.

Ansatzpunkt für herzustellende Quartiersanbindungen ist neben den Übergängen zu Innenstadt vor allem der Spreeraum selbst. Die Spree wirkt in Ostrow gegenwärtig zwar als prägender städtischer Landschafts- und Freiraum in Nord- Süd-Richtung, aber auch als schwer überwindbare Barriere in Ost-West-Richtung. Durchgängige Wegeverbindungen sind allerdings auch entlang der Spree auf beiden Uferseiten nur abschnittsweise vorhanden.

Auf der Ostrower Seite ist der gesamte Spreeuferbereich südlich des Ostrower Stegs nicht öffentlich zugänglich, auf der Sandower Seite ist dies südlich der ehemaligen Leichardt-Brücke nicht mehr möglich. Verschiedene Restriktionen erschweren in diesen Abschnitten die Anlage uferbegleitender Wegeverbindungen und Flussquerungen. Im Einzelnen sind dies von Nord nach Süd betrachtet:

- Eigentumsverhältnisse auf der Klingmüllerschen Holzinsel (Ostrower Seite): Die Flächen verteilen sich kleinteilig fragmentiert auf drei verschiedene private Eigentümer, auf Versorgungsunternehmen sowie öffentliches Eigentum von Stadt und Land Brandenburg. Die Nutzungen der Gartenlaube an der Nordspitze und des Gartens der Villa Ostrower Damm 1 schließen eine öffentliche Zugänglichkeit aus. Im rückwärtigen Bereich des Fabrikgebäudes Ostrower Damm 2 ist eine informelle, schmale Durchwegung auf dem Privatgrundstück bereits ansatzweise vorhanden. Eine Legalisierung dieses ohne Pufferzone unmittelbar vor den rückwärtigen Fenstern der Fabrik verlaufenden Weges würde hier wahrscheinlich Nutzungskonflikte hervorrufen und wegerechtliche Regelungen erfordern.
- Fehlende Ludwig-Leichardt-Brücke: Ein Wiederaufbau dieser traditionellen Wegeverbindung der Stadtteile Sandow und Ostrow ist bis 2013 geplant, jedoch in ihrer Finanzierung noch nicht gesichert. Sie wäre zentrales Element gesamtstädtischer Wegeverbindungen zwischen Innenstadt, Spree und Branitz.
- Fernwärme-Leitung: Die auf der ehemaligen Ludwig-Leichardt-Brücke verlaufenden und kurz vor dem Ostrower Damm nach Süden abknickenden Fernwärmerohre bilden eine unüberwindliche Barriere für den gesamten südlichen Spreebereich des Untersuchungsraums auf beiden Uferseiten. Im Zuge der Fernwärmeumstellung von Dampf auf Wasser wird zwar die im Verlauf der Brücke liegende Trasse zurückgebaut, die in Nord-Süd-Richtung verlaufende wird jedoch als dauerhafte Barriere bestehen bleiben.

- Kanu-Verein (Sandower Seite): Auf dem ehemaligen Frauen-Flussbad hat sich mit dem Kanu-Verein eine grundsätzlich positiv zu bewertende Freizeit-Nutzung etabliert. Problematisch ist jedoch die damit verbundene Umzäunung und funktionale Privatisierung dieses Uferabschnitts.
- informelle Nutzungen im südlichen Abschnitt: Selbst bei einer möglichen Überwindung der Fernwärmerohre ist die in dieser Randlage informell entstandene Erweiterung der Kleingärten bis ans Spreeufer ein verschlossener Bereich.
- Doppelte Barriere Bahnbrücke: Einen besonders kritischen Engpass für die notwendige Weiterführung von uferbegleitenden Verbindungen nach Süden bildet auf beiden Uferseiten die Eisenbahnbrücke Cottbus-Guben. Die Brücke ist hier zusätzlich mit Kreuzungsbauwerken der Fernwärmeleitungen entlang der Spree auf Ostrower Seite und als Spreequerung gebündelt. Eine Unterquerung dieser massiven Barrieren ist auf beiden Uferseiten bisher unmöglich.

Ein "Mittlerer Grünring" entlang der Bahntrasse soll die gegenwärtig noch unterentwickelte grünräumliche Verknüpfung in Ost-West-Richtung stärken. Diese großräumliche Verbindung soll eine Vernetzung des Spreeraums mit den Innenstadtbereich umschließenden, vorhandenen oder zu entwickelnden Grün- und Landschaftsräumen herstellen. Im Bereich des Untersuchungsraums sind die Randzonen der Bahntrasse und die Blechenstraße als Elemente des Grünrings vorgesehen. Eine Übernahme dieser Planungsziele in den in Überarbeitung befindlichen Landschaftsplan ist beabsichtigt. Erster bereits umgesetzter Baustein dieser Planungen ist eine Entsiegelung und Baumpflanzung der südlichen Fußwege entlang der Blechenstraße zwischen Straße der Jugend und Bautzener Straße. Diese Maßnahmen sind als Ausgleichsmaßnahme für den Bau der Osttribüne des Stadions der Freundschaft erfolgt. Die Realisierung weiterer Teilabschnitte ebenfalls über Ausgleichsmaßnahmen, beispielsweise des Einkaufszentrums Carl-Blechen-Karree an der Stadtpromenade, wird gegenwärtig geprüft.

2.7 Erschließung und Verkehr

Ausstattung des Straßenraums

Die Straße der Jugend ist aufgrund der geführten Linien des öffentlichen Nahverkehrs und ihrer hohen Verbindungsfunktion zwischen Stadtring und Kernstadtbereich nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) als angebaute Hauptverkehrsstraße HS III zu klassifizieren. Die übrigen im Untersuchungsgebiet vorhandenen Straßen lassen sich nach RIN als Erschließungsstraßen ES IV klassifizieren.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) lässt sich die Straße der Jugend in ihrer Querschnittsform der Verbindungsstraße zuordnen. Die übrigen Straßen lassen sich bezüglich ihrer Querschnittsform den Quartiersstraßen zuordnen. Viele der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Straßen variieren sehr in den Abmaßen und auch der Gestaltung des vorhandenen Querschnitts, was mit zum relativ unstrukturierten Gesamterscheinungsbild Ostrows beiträgt.

Im Westen Ostrows befinden sich die Haltestellen des ÖPNV in Form des Busbahnhofs an der Marienstraße und der Straßenbahnhaltestelle an der Straße der Jugend. Straßenbegleitende Fußwege sind im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden, teilweise werden diese nur einseitig geführt. Ergänzend zu den straßenbegleitenden und selbständigen Fußwegen bestehen verschiedene unbefestigte Pfade. Diese 'Trampelpfade' stellen Verbindungen dar, welche selbstständig aufgrund fehlender Fußwegverbindungen, obgleich einer hohen Nachfrage, durch die Nutzung von Anwohnern entstanden sind. Straßenbegleitende oder selbstständige Radwege sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Öffentliche Tiefgaragen oder Parkhäuser sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, es existieren jedoch vier öffentliche Stellplatzanlagen.

2.7.1 Zustand der Verkehrsanlagen

Zustand Fahrbahn

Der Fahrbahnzustand im Handlungsraum Ostrow kann allgemein als sehr schlecht eingestuft werden. Bei einer Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass ca. 50 % der vorhandenen Straßen in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand sind. Besonders zu erwähnen sind Südstraße, Parzellenstraße, Lobedanstraße und Inselstraße, die alle einen sehr schlechten Zustand aufweisen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Straßen mit Klein- oder Großkopfpflaster. Vielfach sind auch Höhenregulierungen bei Schächten und Regenwassereinläufen erforderlich.

Zustand Gehweg

Ähnlich der Fahrbahn sind auch die meisten Gehwege von schlechter Beschaffenheit. Dringend erneuerungsbedürftig sind dabei ca. 40 % der vorhandenen Gehwege, bzw. fehlt eine Befestigung der Gehwege. Vielfach ist auch ein häufiger Belagwechsel festzustellen. An einigen Knotenpunkten sind Bordsteinabsenkungen vorhanden, die aber nicht dem heutigen Standard entsprechen.

Radwege

Eigene Radwege sind im Untersuchungsraum zur Zeit nicht vorhanden, werden jedoch gegenwärtig im Zuge der Straßenerneuerung auf der Straße der Jugend angelegt.

Da Radfahrer somit in der Regel auf der Fahrbahn fahren, sind sie von dem schlechten Fahrbahnzustand besonders betroffen. Bei der Ortsbesichtigung war zu beobachten, dass Radfahrer vielfach auch die Gehwege mitbenutzen, da diese, trotz ihrer Mängel, immer noch leichter zu befahren sind als die Fahrbahnen. Dies trifft besonders auf Straßen mit Großkopfpflaster zu.

Stellplatzbelegung

Zur Erfassung der Stellplatzsituation wurden an einem Tag zwei Stichprobenerhebungen durchgeführt, bei denen die qualitative Belegung der Stellplätze erfasst wurde. Eine Erhebung erfolgte am Tag, um speziell den Berufsverkehr abzudecken, und eine am Abend für den Anwohnerverkehr.

Tagsüber besteht in dem Gebiet um den Ostrower Platz bis Feigestraße – Inselstraße, insbesondere im Bereich des Hauses der Wirtschaft, der Technischen Akademie Wuppertal und der Reha Vita Klinik, eine sehr hohe Stellplatzbelegung durch Kfz, die zwischen 75 % - 100 % liegt. Diese nimmt in südlicher Richtung mit Ausnahme der Bautzener Straße kontinuierlich ab. Die hohe Stellplatzbelegung im Norden lässt sich durch die Innenstadt Nähe von Ostrow begründen, während im Bereich Inselstraße / Feigestraße die hohe Stellplatznachfrage durch die Einrichtungen vor Ort verursacht wird.

Abends hingegen stellt sich die Nachfrage differenzierter dar. Die Auslastung des Ostrower Platzes verändert sich kaum gegenüber der Nachfrage tagsüber. Auch die Lobedanstraße ist ähnlich stark belastet wie am Tag. Eine deutlich geringere Stellplatzbelegung ist speziell im nördlichen Bereich des Ostrower Damms feststellbar, wo nachts nahezu keine Nutzung der vorhandenen Stellflächen erfolgt. Der Ostrower Damm dient offensichtlich somit tagsüber als "billiger" Parkplatz für Berufspendler und Besucher mit Ziel Innenstadt. Ein vergleichbares Bild beim ruhenden Verkehr wie auf der Insel- und Feigestraße ergibt sich auch auf der Taubenstraße, wo die Situation im ruhenden Verkehr durch die dort befindliche Verwaltungsstelle geprägt wird. Abends ergibt sich auch auf der Insel- und Feigestraße mit einer Auslastung von ca. 25 % - 50 % eine deutlich geringere Stellplatzbelegung im Vergleich zum Tag. Weitere Straßenzüge im Süden von Ostrow wie auch im Westen sind im Vergleich zur Stellplatzbelegung am Tag ebenfalls abends um ca. 50 % geringer belastet.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass die Stellplatzbelegung bzw. Stellplatznachfrage einiger Bereiche von Ostrow bereits so hoch sind, dass an diesen Straßen eine Gebietsent-

wicklung mit kräftigen Verkehrserzeugern im Bereich Kfz-Verkehr ohne Schaffung von entsprechenden Stellplätzen auf den Grundstücken nicht vertretbar erscheint. Für die Bereiche Ostrower Platz und Ostrower Damm ist grundsätzlich zu klären, ob diese weiterhin Parkplatz für Berufspendler, Kunden und Besucher der Cottbusser Innenstadt sein sollen.

2.7.2 Erreichbarkeit und Erschließung des Untersuchungsgebiets

Kfz

Über den nahen Stadtring ist das Untersuchungsgebiet Ostrow in alle Richtungen für den motorisierten Individualverkehr überregional im Prinzip gut angebunden. Allerdings wird diese gute Anbindung durch die Schrankenanlage an der Parzellenstraße beeinträchtigt, so dass sich dieser Vorteil wieder stark relativiert. Somit stehen für die innerstädtische und regionale Verkehrserschließung von Ostrow nur im Westen die Straße der Jugend und im Norden die Franz-Mehring-Straße zur Verfügung. Positiv hervorzuheben ist die geringe Entfernung und Erreichbarkeit der nördlich gelegenen Innenstadt. Im Süden ergibt sich durch die an der Bautzener Straße und Parzellenstraße befindlichen Bahnübergänge eine Trennwirkung zur Spremberger Vorstadt, sowie im Osten eine harte Trennung durch die Spree. Der westlich der Straße der Jugend gelegene Teil des Untersuchungsraums Ostrow ist zusätzlich über die Bahnhofsstraße im Westen deutlich besser angebunden, so dass sich hier eine ganz andere und intensivere verkehrliche Erschließung ergibt, die zum Standortvorteil werden kann.

Infolgedessen lässt sich die Gesamterreichbarkeit und -erschließung Ostrows für den Kfz-Verkehr nur mit 'befriedigend' bewerten.

Während die Straße der Jugend und die Franz-Mehring-Straße stärker belastete Verkehrsachsen bilden, sind die quartiersinternen Erschließungsstraßen nur schwach belastet. Mit dem Rückgang der industriell-gewerblichen Nutzung ist auch der Liefer- und Lkw-Verkehr als Ziel- und Quellverkehr zurückgegangen. Die geringe Verkehrsbelastung in Ostrow und der damit verbundene insgesamt ruhige Charakter der östlichen Bereiche stellen gegenwärtig eine besondere Qualität und Chance des Untersuchungsraums für eine Entwicklung mit Wohnnutzung dar.

ÖPNV

Der südwestliche und der nordöstliche Teil des Untersuchungsgebiets ist vornehmlich durch die Straßenbahn auf der Straße der Jugend sehr gut an den ÖPNV angebunden. Das östlichste Drittel des Untersuchungsgebiets ist jedoch nicht durch den Einzugsbereich von Bus- oder Straßenbahnhaltestellen abgedeckt und somit müssen Personen in diesem Gebiet längere Entfernungen bis zur nächsten Haltestelle des ÖPNV in Kauf nehmen. Dies ist insbesondere deshalb problematisch, weil dieser Bereich mit einer eher älteren Bewohnerschaft im Wohngebiet Lobedanstraße und mit den beiden Behindertenwerkstätten von weniger mobilen Personengruppen frequentiert wird.

Die überregionale Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr ist durch den Hauptbahnhof Cottbus gegeben. Die fußläufige Entfernung von ca. 1.000 m ist für den Hauptbahnhof als Ort von übergeordneter Bedeutung vertretbar und wird von den Anwohnern Ostrows als auch von Berufspendlern nach Aussagen im Rahmen der Planungswerkstatt auch akzeptiert.

Fußgänger

Fußwege sind im Untersuchungsraum in der Regel entlang der Straßen vorhanden. Die unmittelbare Nähe Ostrows zum Stadtkern bietet den Fußgängern die Möglichkeit, das Stadtzentrum von Cottbus zu Fuß zu erreichen. In Richtung Spremberger Vorstadt besteht eine erhebliche Trennwirkung durch die Bahnübergänge an der Bautzener und an der Parzellenstraße. Ebenso bildet die Spree eine natürliche Grenze im Osten, in Richtung Sandow. Die ehemals vorhandene Ludwig-Leichhardt-Brücke wird von den Anwohnern stark vermisst. Hinweise der

Anwohner verdeutlichen ferner, dass eine qualitative verbesserte Fußwegverbindung zwischen Ostrow und dem Hauptbahnhof mit entsprechender Wegweisung, Beleuchtung und Gehwegbelägen als sehr relevant eingestuft wird. Diese Wegeverbindung wird auch sehr stark von Berufspendlern und Besuchern der Einrichtungen im Bereich Inselstraße und Feigestraße genutzt.

Anhand der vorhandenen Trampelpfade ist auffällig, dass eine direkte Fußwegverbindung zur Innenstadt fehlt, welche sich durch einen unbefestigten "Trampelpfad" in Verlängerung eines Privatwegs zwischen Ostrower Straße und Ostrower Wohnpark bereits abbildet. Diese Wege werden sehr intensiv als Verbindungsweg zum Stadtzentrum genutzt. Ebenso wird die vorhandene Mittelinsel auf der Franz-Mehring-Straße, nördlich des Pfades, als Querungshilfe angesehen, obwohl sich 50 m weiter östlich die LSA Franz-Mehring-Straße / Briesmannstraße befindet, die eine sichere Querung für Fußgänger anbietet.

Radfahrer

Im gesamten Untersuchungsgebiet Ostrow sind keine straßenbegleitenden Radwege bzw. Radfahrstreifen vorhanden. Die Radfahrer müssen somit die Fahrbahn mitbenutzen. Aufgrund des allgemein schlechten Straßenzustands und der häufig verwendeten Pflasterdecken als Straßenbelag gestaltet sich das Befahren der Straßen für Radfahrer im Handlungsraum jedoch als nicht sehr komfortabel.

Die Nachfrage nach Radverkehrsanlagen ist durch den regen Radverkehr vor allem auf der Straße der Jugend (Nord-Süd Verbindung) durchaus gegeben. Diesem Sachverhalt wird durch die bereits laufende Umgestaltung der Straße der Jugend (Bauzeit von März 2008 bis April 2009) Rechnung getragen. Durch die Betroffenenversammlung verdeutlichte sich auch, dass neben der Nord-Süd-Verbindung auch die Nachfrage nach einer ergänzenden Ost-West-Verbindung in Richtung Sandow, Branitz und Stadion der Freundschaft besteht. Eine solche zusätzliche Verbindung könnte im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der als Fuß- und Radwegbrücke konzipierten Ludwig-Leichhardt-Brücke entstehen. Die Radverbindung erstreckt sich über den Straßenzug Marienstraße - Grünfläche zwischen Straße der Jugend und Bautzener Straße - Inselstraße - Ludwig-Leichhardt-Brücke und wird mit dem Radwanderweg Spreeradweg verknüpft. Mit dem Wiederaufbau der Ludwig-Leichhardt-Brücke wird sich nicht nur eine verbesserte Anbindung von Ostrow Richtung Osten ergeben, sondern werden sich auch Wegeverbindungen für Radfahrer innerhalb von Cottbus verbessern. Mit dem Spreeradweg tangiert eine überregional bedeutsame Radtourismus-Route das Untersuchungsgebiet. Gerade im Umfeld des Untersuchungsgebietes weist dieser Radwanderweg wegen der Unterbrechung durch die Treppenanlagen nördlich des Stadions und für Ortsfremde schwer nachvollziehbare Wegeführungen über Umwege nur eine eingeschränkte Funktionalität auf.

Mit einem gut ausgebauten und leicht zu findenden Fuß- und Radwegekorridor könnte der direkte und kürzeste Weg vom Stadtzentrum zum Branitzer Park und zum Bundesländer übergreifenden Spreeradweg oder zum Stadion der Freundschaft zukünftig über Ostrow führen.

Auch für Radfahrer ergibt sich durch die Bahnübergänge an der Bautzener wie auch an der Parzellenstraße eine Trennwirkung hin in Richtung Süden, zur Spremberger Vorstadt.

Unfallauswertung

Sowohl für die 1-Jahres-Karten als für die 3-Jahres-Karte des Untersuchungsgebietes ergeben sich keine Unfallhäufungsstellen. Im betrachteten Zeitraum 2005 – 2007 wurden keine Verkehrsteilnehmer getötet. Das gesamte Untersuchungsgebiet ist bezüglich der vorgefallenen Unfälle eher unauffällig.

Bewertung der aktuellen Verkehrsplanungen

Durch veränderte verkehrliche und nutzungsstrukturelle Entwicklungen in Cottbus kann der Verkehrsentwicklungsplan 1997 der Stadt Cottbus von 29.10.1997 nur noch bedingt als Orien-

tierungshilfe für zukünftige Entwicklungen angesehen werden. Die Fortschreibung erfolgt im Verkehrsentwicklungsplan 2020, Teil "Verkehrspolitische Zielstellungen und Straßennetzkonzept", beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung am 31.05.06. Die für das Untersuchungsgebiet besonders relevante Maßnahme eines Ausbaus der Lobedanstraße wird danach zur Prüfung vorgeschlagen und von Seiten der Stadt nicht mehr weiter verfolgt. Insbesondere für das Untersuchungsgebiet sind daher neue Verkehrs- und Maßnahmenkonzepte notwendig, welche die aktuellen Planungen für Ostrow ergänzen.

Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) vorgeschlagene Umgestaltung des Ostrower Platzes als Aufenthalts- und Grünfläche ist weiterhin als relevant einzustufen, insbesondere vor dem Hintergrund der zukünftigen Qualifizierung des Umfelds als Wohngebiet. Ebenso ist der vorgesehene Neubau der Ludwig-Leichhardt-Brücke weiterhin von hoher Bedeutung, um Fußgängern und Radfahrern eine Quermöglichkeit der Spree zwischen Ostrow und Sandow zu geben. Der ursprünglich vorgesehene Ausbau der Lobedanstraße und deren verkehrliche Ertüchtigung für mehr Durchgangsverkehr stehen jedoch im Widerspruch zu den geplanten Gebietsentwicklungen, insbesondere der Wohnnutzung. Zusätzlicher Durchgangsverkehr würde die Attraktivität des Quartiers für Wohnnutzungen deutlich senken sowie die Problematik steigender Lärmbelastungen im Wohngebiet aufwerfen. Ebenso ist zu bedenken, dass mit einem Anstieg der Wohnbevölkerung auch ein Anstieg an Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist, die ein besonderes Schutzbedürfnis (beispielsweise Schüler) haben.

Eine grundhafte Erneuerung der Lobedanstraße ist allerdings erforderlich, so dass diese Straße ihre Funktion als Quartierssammelstraße gerecht wird.

2.8 Stadttechnische Infrastruktur

2.8.1 Bestand Ver- und Entsorgungsmedien

Das Untersuchungsgebiet ist mit den wesentlichen Medien der Ver- und Entsorgung ausgestattet. Teilweise ergeben sich aus der vorhandenen Netzstruktur und der Auslastung der Netze Restriktionen, die bei der Entwicklung vor allem brachliegender Bereiche beachtet werden sollten. Die einzelnen Analyseergebnisse werden folgend für jedes Medium kurz aufgezeigt.

Wärmeversorgung

Die Gebäude im Untersuchungsgebiet werden unterschiedlich mit Wärme versorgt. Ein großer Teil ist an das bestehende Fernwärmenetz oder an das Gasnetz angeschlossen. Nur wenige Gebäude erzeugen ihre Wärme durch Einzelanlagen und werden in der weiteren Analyse nicht näher betrachtet.

Fernwärmeversorgung

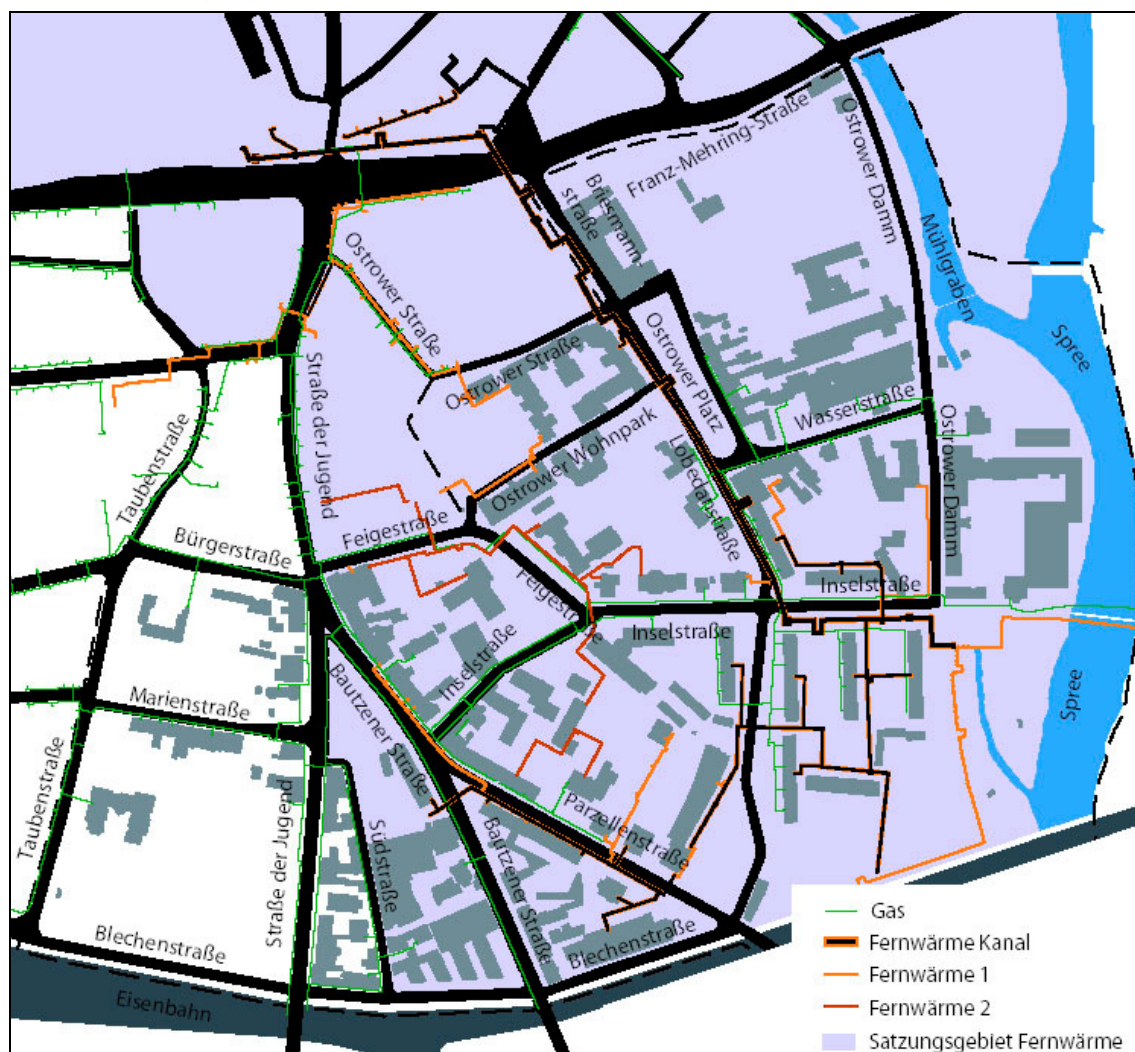
Die Fernwärmeversorgung im Bereich Ostrow wird durch das Netz der Stadtwerke Cottbus sowie durch ein nachgeschaltetes kleineres Teilnetz der GEMAG sichergestellt. Im Netz der beiden Versorger sind noch weitere Kapazitäten, vor allem im Bereich der Haupttrassen, für Neuanschlüsse vorhanden. Ein wesentlicher Teil Ostrows ist als Fernwärmesatzungsgebiet ausgewiesen (siehe Abbildung 5). Für Neubauten bedeutet dies einen Anschlusszwang an das Fernwärmenetz der Stadtwerke Cottbus oder der GEMAG. Zum Teil wird das vorhandene Fernwärmenetz noch mit Dampf betrieben. Die Stadt Cottbus plant bis 2009 die Umstellung dieser Teilbereiche auf Heizwasser. Das bisher der Versorgung dienende Dampfnetz wurde 2008 durch ein neues Heizwassernetz ersetzt.

Gasversorgung

Die Stadtwerke Cottbus können über das bestehende Gasnetz einen nicht unerheblichen Bereich des Untersuchungsgebietes mit Erdgas versorgen. Die Erdgasversorgung von Berei-

chen außerhalb des Fernwärmesatzungsgebietes ist abhängig von deren städtebaulichen Entwicklung und zukünftigen Nutzung. Die Kapazitäten für weitere Anschlüsse sind vorhanden.

Abb. 5: Versorgung des Gebietes mit Gas und Fernwärme



Elektroenergieversorgung

Das Untersuchungsgebiet ist komplett mit Elektroenergie versorgt. Durch das Gebiet führt eine Mittelspannungsleitung (20 kV). Planungen der Elektroenergie Cottbus GmbH im Bereich der 20/0,4kV-Anlagen und Steuerkabel sind abgeschlossen.

Wärme- und Elektroenergieversorgung mit regenerativen Energieträgern

Regenerative Energieträger spielen bei der Versorgung des Untersuchungsgebietes momentan keine Rolle. Vereinzelt Anlagen von privaten Betreibern werden in der weiteren Analyse nicht näher betrachtet. Dennoch könnten bei der Gebietsentwicklung verstärkt regenerative Energieträger eingesetzt werden. Potenziale hierfür sind vor allem im Bereich der Wärmeversorgung außerhalb des Fernwärmesatzungsgebietes, in Kombination mit der bestehenden Gasversorgung, vorhanden. Darüber hinaus ist die Einspeisung von Photovoltaikstrom in das bestehende Netz möglich. Bei den mittelfristig beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen in den Beständen der Q6-Wohnblöcke im Bereich Lobedanstraße / Inselstraße ist nach Überlegungen der GWC eventuell eine Installation von Photovoltaik-Anlagen auf dem Dach vorstellbar.

Straßenbeleuchtung

Das Alter und der Zustand der Straßen-, Platz und Wegebeleuchtung ist in den einzelnen Teilbereichen sehr unterschiedlich. In einigen Straßenabschnitten ist der Zustand der Beleuchtungsanlagen schlecht.¹²

Trink- und Löschwasserversorgung

Die Versorgung mit Trink- und Löschwasser ist grundsätzlich sichergestellt. Überwiegend sind Graugussleitungen verlegt worden, die mittlerweile inkrustiert und erneuerungsbedürftig sind. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen werden Leitungen im Nennwertbereich DN 80/ 100 /125 GG/St sukzessive erneuert. Laut INSEK sind die Leitungen im nördlichen Bereich der Straße der Jugend bereits saniert. Der südliche Bereich wird stellenweise saniert, zudem ist eine Sanierung im nördlichen Teil der Bautzener Straße geplant. In der Straße der Jugend und der Marienstraße verlaufen Hauptversorgungsleitungen (DN 600 und DN 400). Der Versorgungsdruck beträgt 3,30 bar und maximal 4,50 bar.

Ein Löschwassergrundschutz ist auf teilweise niedrigem Niveau (24-48 m³/h) gesichert. Lokal steht aus Wasserverteilungsanlagen Löschwasser für den Grundschutz in Höhe von 96 m³/h zur Verfügung.

Schmutzwasserableitung

Das anfallende Schmutzwasser wird im Untersuchungsgebiet weitestgehend zusammen mit dem Regenwasser aus dem öffentlichen Raum in Mischwasserkanälen dem Klärwerk zugeführt. Die vorhandenen Kanäle sind meist noch Originalbestände aus der Entstehungszeit der Cottbuser Kanalisation und teilweise über 100 Jahre alt. **Durch das hohe Alter der Kanäle sind diese stellenweise sanierungsbedürftig.** Im Zuge von Straßenbau- und -sanierungsmaßnahmen werden diese Kanäle ausgetauscht. Der Hauptsammler in der Straße der Jugend wird durch ein Rohrrelining-Verfahren, die Nebensammler durch ein Schlauchlining-Verfahren saniert. Durch die Sanierung reduzieren sich die Querschnitte der Leitungen und damit ihre hydraulische Leistungsfähigkeit mit der Folge, dass bereits bestehende Kanalstrecken mit hohen und mittleren Auslastungen zukünftig noch stärker beansprucht werden.

Niederschlagswasserableitung

Im Untersuchungsgebiet existiert kein durchgängiges Regenwassernetz. Die stellenweise vorhandenen Regenwasserkanäle münden häufig wieder im Mischsystem. Der Untersuchungsbereich westlich der Bautzener und Parzellenstraße gehört zum Mischwasserentflechtungsgebiet. Bei Neubebauung sowie bei Straßenbauarbeiten sollte in diesem Bereich eine Trennkanalisation eingerichtet werden.

Um die hydraulisch stark belasteten Bereiche der Mischkanalisation nicht mit zusätzlichen Regenwassereinträgen zu belasten, gilt für private Grundstücke die 100%ige Versickerung des anfallenden Regenwassers auf dem jeweiligen Grundstück. Durch die hohen Grundwasserstände im Untersuchungsgebiet, ist die Flächenversickerung einem Rigolensystem vorzuziehen. Die Größe der Versickerungsfläche ist abhängig von der Wasserdurchlässigkeit des Bodens und wird pauschal mit 15 - 20 % der angeschlossenen versiegelten Fläche angenommen. Dieser Wert geht von eher schlechten Versickerungsbedingungen aus. Genaue Bodenuntersuchungen könnten günstigere Werte und damit kleinere Vorhalteflächen ergeben.

Das anfallende Regenwasser im öffentlichen Raum wird zum größten Teil in die vorhandene Kanalisation eingeleitet. Dennoch gilt auch hier, bei ausreichenden Flächengrößen sollte auch das Regenwasser, z.B. von Grünflächen und Stellplätzen, versickert und nicht abgeleitet werden. Rigolensysteme unter öffentlichen Straßen sind ausgeschlossen. Flächen in der Nähe

¹² Hinweis der Elektroenergieversorgung Cottbus GmbH vom 23.08.2007

der Spree oder des Mühlengrabens können nur bedingt das anfallende Regenwasser einleiten, da der stellenweise hohe Wasserstand eine Einspeisung ganzjährig nicht gewährleistet.

2.8.2 Ver- und Entsorgung potenzieller Entwicklungsbereiche

Folgende vier Bereiche mit potenziellen Entwicklungschancen werden im Folgenden näher untersucht:

- Gelände der ehemaligen Barackenstadt
- Gelände des Busbahnhofs
- Gelände der ehemaligen Tuchfabrik Jürss und Elger (Franz-Mehring-Straße / Ostrower Damm 17 -18)
- Freifläche südwestlich des Ostrower Wohnparks

In folgender Übersicht sind die oben aufgeführten Entwicklungsbereiche in Bezug auf vorhandene oder optionale Ver- und Entsorgungsmedien dargestellt.

Tab. 1: Vorhandene technische Infrastruktur der Entwicklungsbereiche

Entwicklungsbereich	Fernwärmeversorgung	Erdgas	Strom	Trink- und Löschwasser	Schmutzwasser	Regenwasser
Barackenstadt	Nicht vorhanden	Leitung vorhanden	Mittelspannungsleitung und Trafostation vorhanden	Leitungen tangieren das Gebiet	Leitungen tangieren das Gebiet	Kein Trennsystem vorhanden Versickerung
Busbahnhof	Nicht vorhanden	Leitungen vorhanden	Keine Trafostation Mittelspannungsleitung vorhanden	Leitungen tangieren das Gebiet	Leitungen tangieren das Gebiet	Trennsystem vorhanden mit Rückhaltekanälen
Ostrower Damm 17 -18	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Keine Mittelspannungsleitung und Trafostation	Leitungen tangieren das Gebiet	Leitungen tangieren das Gebiet	Kein Trennsystem vorhanden, evtl. Einleitung in Spreearm
Wohnpark Ostrow	Vorhanden und nutzbar	Nicht vorhanden	Trafostation und Leitung vorhanden	Leitungen tangieren das Gebiet	Keine Leitungen vorhanden	Trennsystem vorhanden

2.9 Planungsgrundlagen

In diesem Kapitel werden bestehende Planungsgrundlagen auf ihre Aussagen für das Untersuchungsgebiet ausgewertet. Unter gesamtstädtischen Aussagen werden die Analysen, Zielsetzungen und Planungen zusammengefasst, die zwar nicht im Untersuchungsgebiet selbst verortet sind, die zukünftige Entwicklung jedoch beeinflussen werden. Kernaussagen zum Untersuchungsraum betreffen hingegen konkrete gebietsbezogene Aspekte.

2.9.1 Flächennutzungsplan

Stand

Bekanntmachung und Gültigkeit des Flächennutzungsplans am 06.08.2003, 1. Änderung gültig seit 11.09.2004

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- Anschluss Parzellenstraße an Stadtring (Entlastung für Straße der Jugend und Thiem-Straße auf Grundlage des Lkw-Führungskonzeptes), Anbindung Messe, Stadion,
- Parkentwicklungskonzept für zusammenhängenden Naturbereich zur Stärkung seiner innerstädtischen Funktionen.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Bauflächen als Gemischte Bauflächen festgesetzt, Ausnahmen Wohnblöcke der 1960er Jahre südlich Inselstraße (Wohnbaufläche) und Reha-Vita-Standort (Gemeinbedarfsfläche),
- Klassifizierung von übergeordneten Hauptsammelstraßen,
- neu trassierte Lobedanstraße im Bereich Bahnübergang,
- Bahntrasse: Ausbau DB-Strecke Cottbus-Forst bzw. Guben. Höherlegung der Trasse, Schließung Bahnübergang Bautzener Straße, neue Verbindung zur Parzellenstraße herzustellen,
- Spreeufer und teilweise angrenzende Freiräume Bestandteil des Naturschutzgebiets "Biotopverbund Spreeaue",
- Ostrower Platz nicht als Grünfläche dargestellt,
- Freifläche Lobedanstraße / Parzellenstraße sowie Straße der Jugend / Bautzener Straße als Grünflächen,
- Denkmalschutz: Hervorhebung des großflächigen Einzeldenkmals "Tuchfabrik C.S. Elias", Ostrower Damm 1-3 im Zusammenhang mit den zugehörigen Villenanlagen als "Dominante in einem industriell geprägten Quartier",
- mehrere Altlastenverdachtsstandorte (siehe Planausschnitt),
- Übernahme der Gemeinbedarfseinrichtungen nach Bestandssituation.

2.9.2 Landschaftsplan

Stand

Der Landschaftsplan der Stadt Cottbus von 1996 ist gegenwärtig noch in Überarbeitung. Die im Plan voraussichtlich enthaltenen Aussagen können daher nur unter Vorbehalt berücksichtigt werden.

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- Durchgängigkeit des wichtigsten gesamtstädtischen Grünzuges an der Spree,

- Qualifizierung des mittleren Grünrings (Teilabschnitt im Untersuchungsgebiet entlang der Bahntrasse),
- radiale Verbindungen zwischen innerem und mittlerem Grünring,
- ökologische Leitlinien entlang von innerstädtischen Grünzügen mit Verbindung zur offenen Landschaft,
- Integration von Sport-, Spiel- und Erholungsflächen in die Grünzüge,
- Strukturierung und Verbindung der Stadtquartiere durch (nicht unbedingt öffentliche) Grünflächen und Straßenbepflanzungen.

2.9.3 Verbindliche Bauleitplanung

Mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan M/7/17 "Ostrower Businesspark" ist im Planungsgebiet ein Planwerk mit dem Status eines qualifizierten Bebauungsplans verortet. Nähere Informationen zu dieser besonderen Planungssituation befinden sich in Kapitel 2.2.4.

Außerhalb dieses Geltungsbereiches ist § 34 BauGB Grundlage einer baulichen Entwicklung.

2.9.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

Stand

Erste Forderung, öffentliche Fassung als Beschlussvorlage der Stadtverordnetenversammlung vom 27.02.2008

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- "Äußerste Priorität Innenstadtentwicklung" und Konzentration der Aktivitäten,
- "Cottbus am Wasser": Öffnung der Stadt zum Fluss: Wiederherstellung einer zwischen Natur-, Denkmal- und Hochwasserschutz abgestimmten typischen Flussaue; Erschließung neuer touristischer Potenziale,
- Priorität Brachflächenrevitalisierung,
- Geschichte als Identität stiftender Faktor der Stadtentwicklung,
- "Urban culture": Bewahrung und Inwertsetzung des kulturellen Erbes,
- attraktives Stadtbild, bestimmt von der durch Park- und Grünanlagen erlebbaren Spree,
- Ziel: "Fahrradhauptstadt des Ostens",
- quantitative Überversorgung mit Einzelhandelsflächen feststellbar,
- ausreichend Büroflächen und -reserven vorhanden.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Ausweisung als Umbaugebiet,
- "Vorranggebiete für partiellen Rückbau zur Aufwertung / Verbesserung der verbleibenden Bausubstanz, bzw. der Wohngebietsfunktion" in der differenzierten Förderkulisse,
- Entwicklung "Barackenstadt" ab 2013,
- Vorranggebiet "Wohnen",
- Anbindung des zentralen Bereichs Ostrow an die Spree (EU-Förderprogramm EFRE und LIFE+), Umsetzung ab 2011,
- Konsolidierungsgebiet im Stadtumbau,
- Teilgebiet im Südwesten (Barackenstadt, Busbahnhof) erfasst von Schlüsselprojekt "funktionale Neuordnung und Stärkung des Bahnhofsumfelds",

- Verlagerung und Umgestaltung des bisherigen Busbahnhofs Marienstraße (Abriss / Nachnutzung),
- Ostrower Wohnpark als Nahversorgungszentrum D2 (unterste Stufe Zentrenhierarchie, maximal 1.000 m² Verkaufsfläche),
- Untersuchungsraum grenzt im Südosten an den Handlungsschwerpunkt der Branitzer Park- und Kulturlandschaft.

INSEK / Rahmenplan Stadttechnik

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- Grundsätze zum Umgang mit stadttechnischen Systemen im Rahmen des Stadtumbaus
- Grundsätze für einen nachhaltigen Umgang mit Wasser
- Sanierungsmaßnahmen für das Trinkwasser- und Abwassernetz
- Erhöhung des Anschlussgrades am Schmutzwassernetz auf 96,1 % bis 2015
- Grundsätze für nachhaltige Wärmeversorgung (FW- Vorranggebiete, Gasversorgung und regenerative Energieträger)
- Konzepte und Maßnahmen im Bereich Elektroenergieversorgung und Telekommunikation

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Sanierungsmaßnahmen von Trink- und Abwasserleitungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen
- Teilbereiche gehören zum Entflechtungsgebiet (Trennung von Abwasser und Niederschlagswasser)
- Versickerung von Niederschlagswasser hat Vorrang vor schneller Ableitung
- Umstellung des Dampfnetzes auf Heißwasserbetrieb und teilweise Änderung der Trassenführung
- Teilbereiche gehören zum FW- Satzungs- oder zum Fernwärmevorranggebiet

2.9.5 Stadtumbaukonzept (STUK)

Stand

Erste Fortschreibung vom Februar 2006, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 31.05.2006

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- "Stabile Einwohnerzuwächse in der Innenstadt und in der Spremberger Vorstadt sprechen für eine Akzeptanz der Aufwertungsstrategie." (S. 14),
- "Eine stabil hohe Nachfrage ist bei mittelgroßen Wohnungen, Altbauten und innenstadtnahen Lagen vorhanden. [...] Die Nachfrage nach selbstgenutzten Eigenheimen bleibt auf verringertem Niveau hoch." (S. 30),
- Sehr hohe Auslastung bei betreutem Wohnen und Pflegeeinrichtungen für Senioren, Einrichtungen in stadträumlich stark konzentrierten Lagen,
- Nachfrage nach seniorengerechtem Wohnen für alle sozialen Schichten,
- Geringe Kapazität der Seniorenbegegnungsstätten im Stadtteil Mitte,
- Bis 2015 Unterversorgung im Stadtteil Mitte mit Kita-Plätzen stark und mit Grundschulplätzen leicht zunehmend, danach leicht sinkend.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Handlungsraum Ostrow besitzt 1. Priorität für konzeptionell weiter zu bearbeitende Bereiche,
- Entwicklungsfähige untergenutzte Flächen für Wohnungsbau: Barackenstadt mit 1. Priorität, Klingmüllersche Insel (Spreeraum) mit 2. Priorität,
- Änderung zum STUK 2002: Herausnahme der Aktivierungsflächen Ostrower Damm / Franz-Mehring-Straße, inzwischen Entwicklung als Standort für Einzelhandel, Büro, Dienstleistung mit geringem Wohnanteil angestrebt.

2.9.6 Stadumbauplan (STUP)

Stand

August 2007, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 24.10.2007

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- Tabellarische Übersicht der Maßnahmen und ihrer Finanzierung aus Stadtbau und weiteren Quellen, insbesondere EFRE-Mittel Förderperiode 2007 -2013, Bundes- und Landesmitteln,
- Prioritätenkategorien für Stadtbau-Maßnahmen:
 - 1. Priorität: Förderung über Programme bis 2009 unbedingt erforderlich
 - 2. Priorität: Umsetzung bis 2013 erforderlich, Förderung nicht gesichert
 - 3. Priorität: Maßnahmen, deren Realisierung in die nächste Förderperiode verschoben werden kann,
- Spremberger Vorstadt: Errichtung der Cottbuser Zentrale der Knappschaft Bahn-See; Neuordnungen im Bereich Görlitzer Straße; Umnutzung JVA für Wohnen und nicht störendes Gewerbe.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Abgrenzung des Handlungsraums Ostrow deckungsgleich mit Untersuchungsraum des Entwicklungskonzepts,
- Übernahme der Aktivierungsgebiete aus STUK,
- Sonstiges Gebiet: "Umbaugebiet: Vorranggebiet für partiellen Rückbau zur Aufwertung / Verbesserung der verbleibenden Bausubstanz, bzw. der Wohngebietsfunktion",
- Kleingartenanlage Ostrower Damm / Inselstraße aus Stadtbaukulisse ausgenommen,
- Gebietskulisse Wohnraumförderung: Vorranggebiet Wohnen (Wohnraumförderung nach Richtlinie des Landes Brandenburg zulässig),
- Geplante Vorhaben von besonderer Bedeutung:
 - Instandsetzung und Modernisierung des Jugendclubs "Glad-House" (Finanzierung vorgesehen über EFRE-Mittel mit 1. Priorität, Gesamtkosten 1,5 Mio. Euro),
 - Abriss Blechenstraße 5 aus Stadtbau-Mitteln,
 - Ausbau des nördlich des Stadtringes gelegenen Teiles der Straße der Jugend (1. Priorität, Gesamtkosten 1,124 Mio. Euro),
 - Straße der Jugend 25 (1. Priorität, Gesamtkosten 138.000 Euro),
 - Radwegeverbindung Stromstraße – Leichhardtbrücke, einschließlich Neubau der Brücke (2. Priorität, da Finanzierung über GVFG mittelfristig nicht möglich ist, Gesamtkosten 105.000 Euro),

Leichhardt-Brücke, Anbindung Ostrow (Gesamtkosten 1 Mio. Euro),

Neubau des südlichen Knotens der Freiheitsstraße / Franz-Mehring-Straße (2. Priorität, da Finanzierung über GVFG mittelfristig nicht möglich ist, Gesamtkosten 350.000 Euro), Anschluss an Ostrower Platz,

Ostrower Platz (3. Priorität, Gesamtkosten 1,06 Mio. Euro),

Grundhafter Ausbau und Instandsetzung des Straßenraums Ostrow.

2.9.7 Verkehrsentwicklungsplan 1997 / 2020

Stand

Der Verkehrsentwicklungsplan datiert aus dem Jahr 1997. Es sind insbesondere für den Untersuchungsbereich ältere Planungen übernommen und dargestellt worden, die inzwischen in der Stadt nicht mehr weiterverfolgt werden. Eine Überarbeitung im Verkehrsentwicklungsplan 2020 erfolgt gegenwärtig in Plänen auf teils räumlicher Ebene, von denen das Untersuchungsgebiet nicht erfasst wird. Die Planungen werden hier als noch bestehende Planungsgrundlage dargestellt, es wird jedoch explizit auf nicht mehr aktuelle Planungsziele hingewiesen.

Relevante gesamtstädtische Aussagen

Planungen Straßenbau

- Ausbau Straßenzug Hermann-Löns-Straße - Bautzener Straße - Lobedanstraße mit Anbindung an Stadtring als Hauptverkehrsstraße im Abschnitt südlich der Bahn (*diese Planung wird nicht mehr weiter verfolgt*).

Kfz-Verkehr

- Ausbau des Straßenhauptnetzes sowie notwendiger Straßennetzergänzungen,
- Förderung des Radverkehrs und Ausbau der ÖPNV Infrastruktur um eine verringerte Benutzung des Personenkraftfahrzeugs zu erzielen,
- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in Wohngebieten.

ÖPNV

- Rückgewinnung von Fahrgästen für den ÖPNV,
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV und Gewährleistung eines hohen Maßes an Zuverlässigkeit.

Radverkehr

- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes durch den Bau straßenbegleitender Radwege und Markierung von Radfahr- und Angebotsstreifen,
- Ausbau des Radwegenetzes für den Tourismus- und Freizeit-Fahrradverkehr,
- Verkehrssichere Gestaltung von Kreuzungspunkten des Radverkehrs mit dem Straßenverkehr,
- Ausweisung von Standorten zum Abstellen von Fahrrädern.

Fußgänger

- Das Angebot an Querungshilfen für den Fußgängerverkehr soll kontinuierlich ausgebaut werden,
- Sanierung der vorhandenen Fußwege mit Bordabsenkungen an Querungsstellen und Ausbau bisher unbefestigter Wegeabschnitte an Straßen.

Ruhender Verkehr

- Konsequente Weiterführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Stellplätze.
- Anzeigen des Parkleitsystems sollen aktualisiert und zuverlässig sein (Kontrollen sind zu gewährleisten), um Parksuchverkehr zu minimieren.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Kategorisierung der Straßen im Straßenhauptnetz:
Hauptverkehrsstraße: Franz-Mehring-Straße,
Hauptsammelstraße: Briesmannstraße, Bürgerstraße, Straße der Jugend, Lobedanstraße, Ostrower Platz (*diese Planung wird nicht mehr weiter verfolgt.*),
Wichtige Sammelstraße: Feigestraße, Inselstraße, Ostrower Damm (*diese Planung wird nicht mehr weiter verfolgt.*),
- Brücke bzw. Tunnel als Bahnübergang Lobedanstraße / Bautzener Straße (*diese Planung wird nicht mehr weiter verfolgt.*).

2.9.8 Gemeinwesenstudie der Stadt Cottbus

Stand

Stand 2005, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 31.05.2006

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- bis 2020 gesamtstädtisch geringster Bevölkerungsrückgang im Stadtteil Mitte, auch geringster Rückgang der Geburtenraten,
- Zunahme der Kinder im Grundschulalter (6-12 Jahre) in Mitte bis 2020 um 15-30%, nach 2020 tendenziell wieder sinkend,
- Vorschlag der Verlagerung sozialer Einrichtungen, Betreuungs- und Beratungsangebote im Zuge des Stadtumbaus aus peripheren in innerstädtische Lagen, insbesondere genannt Behindertenhilfe, Jugendarbeit und Angebote für Personen in problematischen Lebenssituationen,
- Jugendarbeit: "Stadtmitte braucht einen starken Angebotskern, der gesamtstädtische Wirkungen entfaltet und zur Vitalisierung der Innenstadt beiträgt.",
- hohe Auslastung und leichte Unterversorgung mit Senioreneinrichtungen im Stadtteil Mitte,
- Unterversorgung mit Spielplatzflächen.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- Untersuchungsraum liegt außerhalb der angemessenen Einzugsradien für Grundschulen,
- Umfangreiches Angebot an sozialen Einrichtungen mit z.T. gesamtstädtischer Funktion in Ostrow: Schwerpunkte Senioren, Behinderte und Jugend.

2.9.9 Rahmenplan Ostrow

Stand

Oktober 1991, informeller Plan ohne Bindungswirkung

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- Annahme einer umfassenden Wachstums- und Entwicklungsdynamik nach der Wiedervereinigung. Darauf basierende Kernaussagen und Planungsziele sind inzwischen auf Grund gewandelter Rahmenbedingungen weitgehend überholt.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- intensive Umgestaltung des Bereichs zwischen Bahnhofstraße und Straße der Jugend / Bautzener Straße zu einem bedeutenden Zentrumsbereich,
- flächenhafter Abriss und Neubebauung sowie ergänzende Nachverdichtung für Wohn- und Büronutzung im Bereich Ostrower Damm.

2.9.10 Rahmenplanung Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus

Stand

5. Fortschreibung Dezember 2007, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19.12.2007

Relevante gesamtstädtische Aussagen

- Neuordnung und -bebauung der Neustadt (Rosenstraße / Breite Straße) als eigenständiges Quartier. Nutzung durch Handels- und Dienstleistungsbranchen (Lebensmitteldiscounter), Konkurrenz zur Altstadt vermeiden,
- Taubenstraße / Ostrower Straße: Nachverdichtung in kleinteilig urbaner Struktur,
- Neubaupotenziale für Brachen im Übergangsbereich zum Untersuchungsraum,
- landschaftsräumliche Vernetzung der Grün- und Freiräume im Bereich Spree und Mühleninsel,
- zukünftiger Entwicklungsschwerpunkt auf bisher stagnierenden Großstandorten außerhalb des engeren Stadtzentrums, ggf. unter Einbeziehung außerhalb des Sanierungsgebietes liegender Standorte (Ostrower Damm / Wasserstraße),
- Initiative STADTWOHNEN im Gesamtbereich Innenstadt verortet,
- westliche Briesmannstraße: vorliegendes Blockentwicklungskonzept: geschlossene Blockrandbebauung für Wohn- und Mischnutzung, diverse Gestaltungs- und Nutzungsvarianten,
- Senioreneinrichtungen Pflegeheim Mühleninsel,
- ehemaliger Brauereistandort Bürgerstraße: erhaltenswerte Brauereibauten nach Möglichkeit als Gastronomie, soziokulturelle, Freizeit- oder Vereinsnutzung entwickeln, teilweise Abriss und Neubebauung mit Wohnbauten,
- Wilhelmstraße / Taubenstraße: keine konkreten Konzepte vorhanden, Hotel- oder preisgünstige Wohnnutzung anvisiert,
- nördliche Feigestraße / Verbindung Ostrower Straße: neue Einzelhausbebauung auf Stellplatzflächen, Wegeverbindung Parkplatz "Penny" - Rudolf-Breitscheid-Straße.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- keine expliziten Aussagen zum Untersuchungsraum, aber enge Wechselbeziehungen in oben aufgelisteten, benachbarten Teilbereichen,
- Impulse durch bauliche Entwicklung im Bereich der Barackenstadt könnten positiv auf den westlichen Nachbarbereich Wilhelmstraße / Taubenstraße / Bahnhofstraße ausstrahlen.

2.9.11 Integriertes Handlungskonzept "Zukunft im Stadtteil - Östliche Spremberger Vorstadt"

Stand

August 2002, Ende 2006 Auslauf der EU-Förderung des Programms ZiS

Relevante gesamstädtische Aussagen

- Verkehrsstrassen wirken als Barriere (Stadtring, Bahntrassen Cottbus-Guben und Cottbus-Görlitz) oder Engpass (Unterführung Straße der Jugend),
- überwiegend kleinteilige Maßnahmen mit lokaler Zielsetzung und räumlicher Konzentration vorrangig in vom Untersuchungsraum Ostrow entfernt liegenden Teilbereichen bewirken eher geringe Ausstrahlungseffekte nach Ostrow,
- Maßnahmen mit Auswirkung auf Ostrow im Bereich Parzellenstraße: Gewerbestandortkonzeption, Verbund von Jugendfreizeit-Projekten auf dem Strombad-Gelände, Sanierung Jugendzentrum Parzellenstraße,
- Revitalisierungsmaßnahmen für brach liegende oder leerstehende Industriestandorte In der Bautzener Straße und Parzellenstraße: Ziel Dienstleistungsnutzung,
- eher positive Bewertung der Wirkung eines Ausbaus und Anschlusses der Parzellenstraße an den Stadtring für die Spremberger Vorstadt (verbesserte Anbindung an Innenstadt, Verkehrsentlastung, bessere Erschließung von Stadion und geplantem Veranstaltungsplatz).

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

- keine expliziten Aussagen zum Untersuchungsraum. Bahntrasse Cottbus-Guben ist gemeinsame Grenze der Handlungsräume.

2.9.12 Konzept zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Stadt Cottbus

Stand

Erste Fassung vom Februar 2005, Entwurf der ersten Fortschreibung vom Mai 2008

Relevante gesamstädtische Aussagen

- hoher Einzelhandelsbestand mit Überkapazitäten in bestimmten Marktsegmenten und peripheren Lagen,
- keine weitere Aushöhlung der Nahversorgungszentren durch Nahversorgungsanbieter an Einzelstandorten.

Kernaussagen zum Gebiet

- Ostrower Wohn- und Businesspark als Nahversorgungszentrum Kategorie D (4. von 5 Hierarchiestufen), Heraufstufung gegenüber der ersten Fassung vom Februar 2005 von Nahversorgungslage D2, Gesamtfläche ca. 900 m²,
- Neuer Supermarkt Franz-Mehring-Straße Nordseite (Plus) als Nahversorgungslage D2,
- wohngebietsintegrierter Standort, aber begrenztes Einzugsgebiet,
- Schutz vor konkurrierenden autoorientierten Lagen besonders wichtig,
- potenzielle Erweiterungsflächen im Bereich Feigestraße, Empfehlungen Lebensmittelhandwerk, Getränke, Drogeriewaren.

2.9.13 Studie "Cottbus Aufwertung Spreegrün, 6. Teilabschnitt"

Stand

Stand Februar 2007, informelle Studie

Relevante gesamstädtische Aussagen

- Spree im Bereich Innenstadt nördlich der Sandower Brücke und südlich des Kleinen Speewehrs mit Booten befahrbar, durchgängige Befahrbarkeit bis zum Spreewald wird nach dem in Bearbeitung befindlichen Wassersportentwicklungsplan Brandenburg (WEP 3) angestrebt,
- Empfehlung: Fluss begleitende Wegeverbindungen auf Sandower Seite herstellen.

Kernaussagen zum Untersuchungsraum

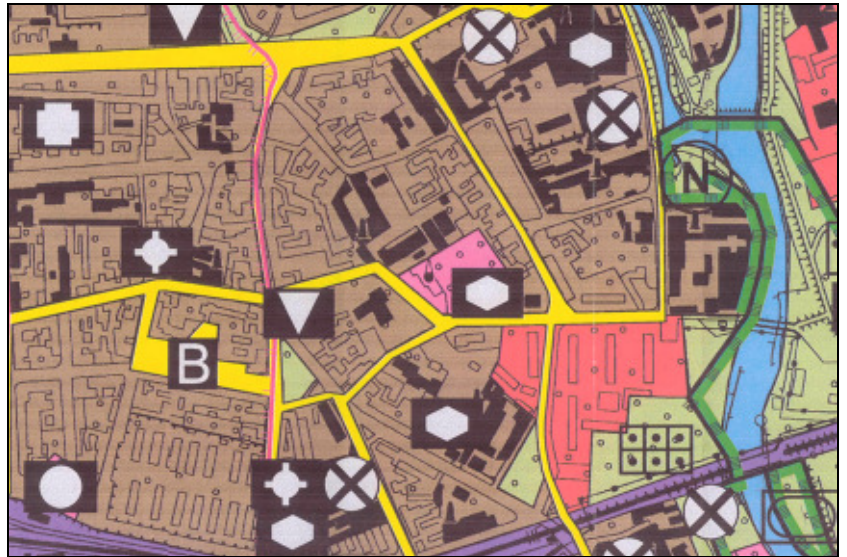
- Spree im Bereich Kleines Speewehr - Stadtring auf Ostrower Seite nirgends, auf Sandower teilweise öffentlich zugänglich,
- verwilderte Vegetation auf Ostrower Seite prägend,
- Anlage von durchgängigen Wegeverbindungen auf Sandower Seite möglich, auf Ostrower Seite nur mit höherem Aufwand realisierbar und daher nicht beabsichtigt. Weitere Barrieren auf beiden Seiten südlich anschließend zwischen Bahn und Stadtring,
- Barrierepunkte westliches Ufer: Fernwärmeleitung Ostrower Damm; Südspitze Klingmüllersche Holzinsel; abgeschlossene Teilbereiche von Holzinsel und Westufer, Spree im Bereich Bahnbrücke nur auf Steg überwindbar,
- Barrierepunkte östliches Ufer: Fernwärmeleitung Leichhardt-Brücke, Kanuverein abgesperrt, Bahnbrücke,
- Klingmüllersche Insel bis zur Enteignung eine private, gestaltete Parkanlage. Wertvoller Vegetationsbestand, historische Gestaltung nicht mehr rekonstruierbar,
- informelle Nutzungen zwischen Kleingärten und Spree: spontane Erweiterung der Kleingärten auch östlich der Fernwärme-Leitung, Hundetrainingsplatz auf der Klingmüllerschen Insel,
- Baumbestand Ludwig-Leichhardt-Allee mittelfristig in Gesundheitszustand gefährdet,
- Planungsvorschläge:
 - Aufwertung und Öffnung Parkanlage Klingmüllersche Insel, Vorranggebiet Naturschutz und Erholung, Aussichtspunkte an Süd- und Nordspitze,
 - Anlage Bootssteg für Wasserwanderer im Bereich Kleines Speewehr,
 - Fährbetrieb Kleines Speewehr - Tierpark denkbar,
 - Trassenführung für Fernradweg östliches Ufer.

2.9.14 Schinkel-Wettbewerb 2008

Die diversen Beiträge des städtebaulichen Schinkel-Wettbewerbs enthalten innovative, zum Teil stark visionäre und experimentelle Ideen und Anregungen für die Gebietsentwicklung. Als Themen, die in ähnlicher Form auch im vorliegenden Entwicklungskonzept eine besondere Bedeutung einnehmen, können insbesondere die Aufwertung und städtebauliche Fassung des Ostrower Platzes, die Aufwertung des Ostrower Damms zur Spreeuferpromenade, die Integration historischer Industriebauten als Identitätspunkte sowie nutzungsstrukturelle Neuausrichtungen im Bereich Wohnen, Kultur, Freizeit und Zwischennutzungen gelten.

**Bestehende
Planungen**

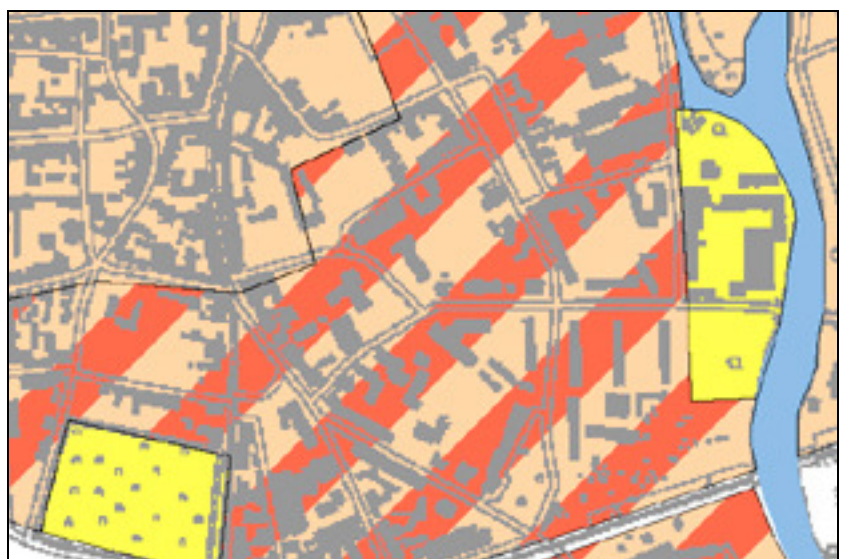
*Ausschnitt Flächen-
nutzungsplan*



*Integriertes Stadt-
entwicklungskonzept
2020; Ausschnitt
Plan Schlüsselmaß-
nahme 1 - Beseiti-
gung städtebaulicher
und funktionaler De-
fizite in der Innen-
stadt*

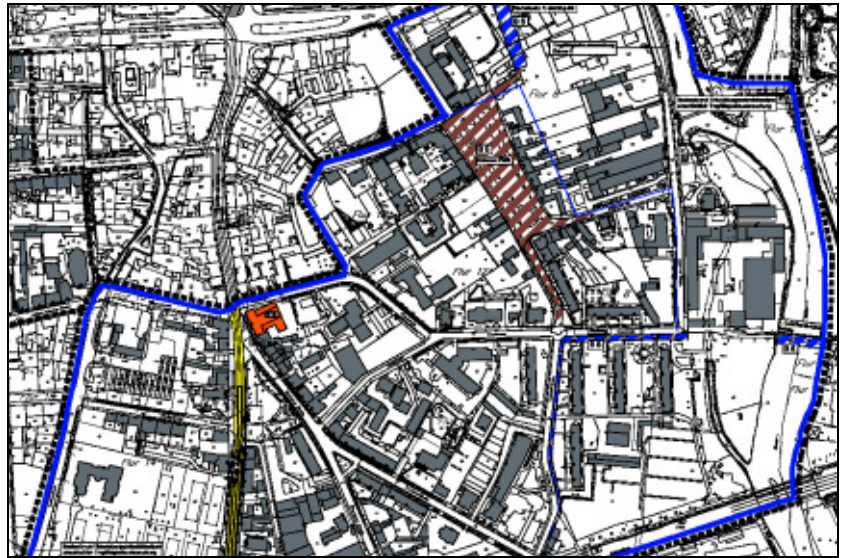


*Ausschnitt Stadtum-
baukonzept; Karte
Nr. 15, Förder-
gebietskulisse Stadt-
umbau Ost*

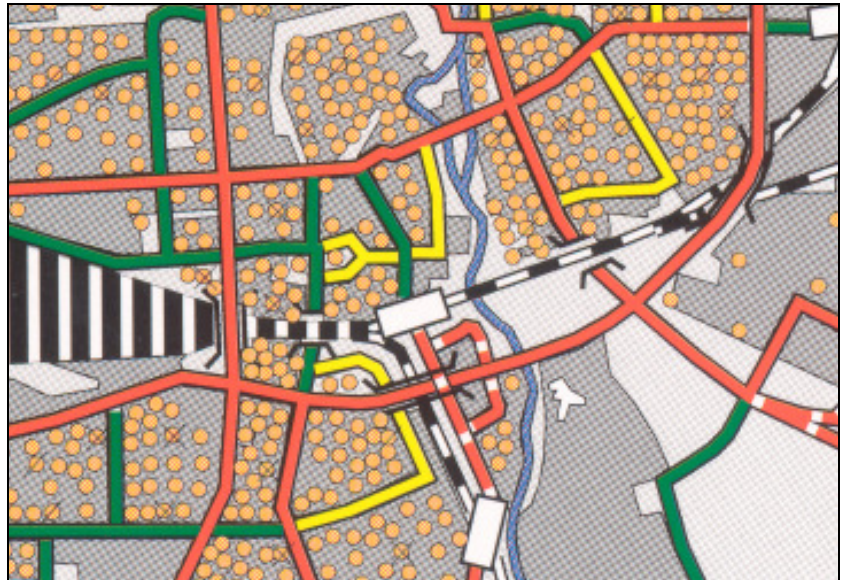


**Bestehende
Planungen**

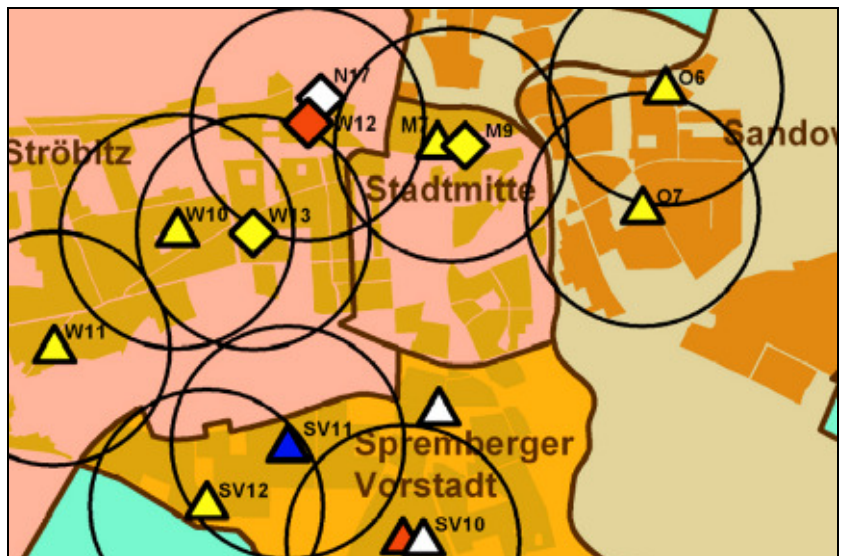
*Ausschnitt Stadtum-
bauplan Handlungs-
raum Ostrow - Ziel-
plan Aufwertung*



*Ausschnitt Verkehrs-
entwicklungplan*

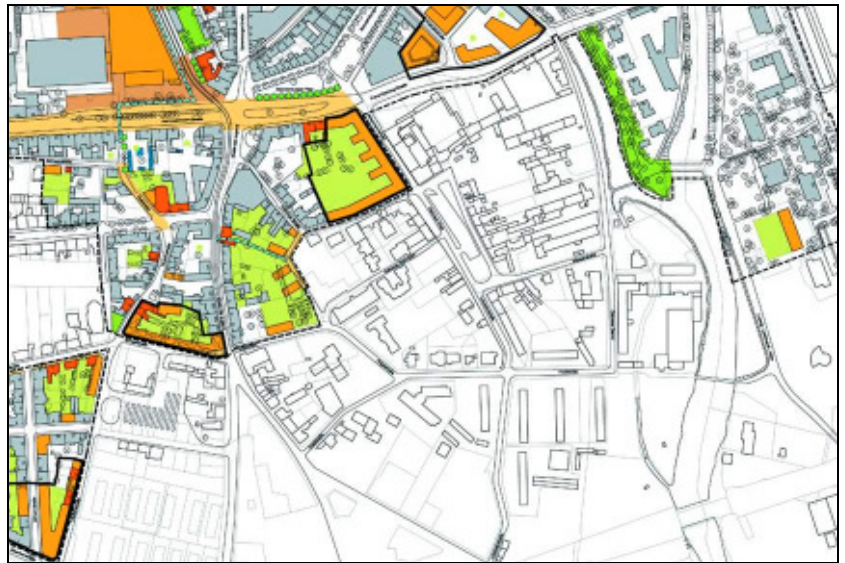


*Ausschnitt Gemein-
wesenstudie; Plan
Grund- und Förder-
schulen, Bevölke-
rungsprognose
Altersklasse 6-12
Jahre in 2020*



Bestehende Planungen

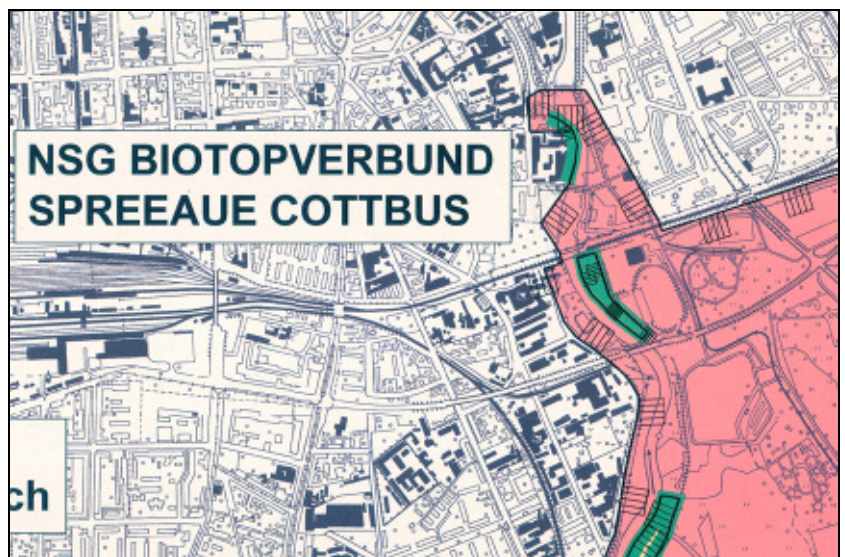
Ausschnitt Rahmenplanung Modellstadt, 5. Fortschreibung; Plan Maßnahmen



Zukunft im Stadtteil Östliche Spremberger Vorstadt; Integriertes Handlungskonzept Ausschnitt Maßnahmenplan



*Naturschutzrechtliche Schutzgebiete im Bereich der Spree:
Naturschutzgebiet Biotopverbund Spreeaue (grün);
Landschaftsschutzgebiet Branitzer Parklandschaft (rot)*



2.10 Beteiligungsverfahren

2.10.1 1. Planungswerkstatt Ostrow - Ausgangssituation und Ziele

Die 1. Planungswerkstatt fand am 23.04.2008 von 16.30 Uhr bis 18.00 Uhr in der Technischen Akademie Wuppertal, Weiterbildungszentrum Cottbus, Hörsaal 1 statt.

An der Planungswerkstatt nahmen teil:

Akteure im Gebiet: Herr Freytag (Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg LBGR), Frau Glasneck (Fröbel gGmbH, Kita Otti), Herr Geisler (DB-Netz AG), Herr Godeck (Hotel Ostrow, Eigentümer), Frau Juckel (DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH), Herr Lindner (Bürgerverein Cottbus - Stadtmitte), Herr Münchow (Immobilienbüro Münchow, Verwaltung Tuchfabrik Elias), Frau Paul (Anwohnerin, Eigentümerin), Herr Prätzel (Entwicklungsgesellschaft Cottbus EGC), Herr Schiemenz (Cottbusverkehr GmbH), Herr Schmidtchen (Märkische Grundstückszentrale MGZ), Herr Schultka (Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft "Stadt Cottbus" eG), Frau Schwarz (Caritasverband Diözese Görlitz e.V), Herr Seifert (Reha Vita GmbH), Herr Zimmer (Landesumweltamt Brandenburg, Regionalstelle Süd)

Stadtverwaltung Cottbus: Herr Bartels, Frau Bröske, Frau Exler, Herr Kramer, Frau Limberg

Auftragnehmer: Herr Heinz, Herr Herwarth, Herr Wüllner

Das Untersuchungsgebiet aus Sicht der Akteure:

Die erste Planungswerkstatt dient der breiten Einbeziehung der Stadtteilöffentlichkeit in die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts. Mit dem ersten Werkstattgespräch sollten vor allem Interessenlagen und Anregungen wesentlicher Gebietsakteure aufgenommen werden und eine Plattform zukünftiger Partizipationsansätze und Entwicklungsnetzwerke begründet werden. Nach einer Einführung in die Ausgangssituation und Zielstellung des Entwicklungskonzepts durch Stadtverwaltung und Auftragnehmer stellten sich im Verlaufe der anschließenden Diskussion folgende Interessenlagen und Einschätzungen zum Untersuchungsgebiet heraus:

Mängel und Defizite:

- Verkehrsführung zum Bereich Feigestraße / Inselstraße für Ortsunkundige schwer auffindbar,
- Immissionen des Verkehrs (Lärm, Feinstaub) auf der Straße der Jugend,
- uneinheitliche Beurteilung der Parkplatzsituation:
 - Stellplatzmangel bei Standorten ohne umfangreiche, eigene Stellplätze (Reha Vita, Kita Otti)
 - Fehlende Möglichkeiten zum Kurzzeitparken für Eltern, die Kinder zur Kita bringen
 - Stellplatzüberangebote für Anwohner in Tiefgarage Ostrower Wohnpark,
- fehlende Buserschließung des südöstlichen Bereichs; Einrichtung neuer Linien für Verkehrsunternehmen nicht rentabel,
- eingeschränkte fußläufige Erreichbarkeit durch sehr unattraktive Fußwegeverbindungen: in unbefestigtem, schlechtem Zustand und bei schlechtem Wetter kaum begehbar, für Besucher abschreckend; insbesondere die Fußwege zum Bahnhof und in die Spremberger Straße sind unattraktiv oder nicht mehr benutzbar (abgesperrte Brachgrundstücke),
- schlechter Zustand der Fahr- und Fußwege,
- für Anwohner im Gebiet nur Grundversorgung des täglichen Bedarfs vorhanden,
- Beurteilung des Ostrower Damm als "Schandfleck", Probleme mit Müllablagerungen und Ratten,
- Grün- und Freiflächenangebote für Kinder unzureichend,

- geringe finanzielle Investitionsspielräume der Eigentümer von Industriebauten.

Potenziale und Qualitäten:

- Innerstädtische Lage und Anbindung,
- sich ergänzende Dienstleistungsangebote: Einzelhandel, Nutzung der Fitness-Angebote und Kita-Plätze durch Beschäftigte,
- Konzentration caritativer, sozialer Einrichtungen als Anlaufstelle etabliert und bekannt,
- große Entwicklungspotenziale auf ungenutzten Flächen,
- Attraktivität des Industrie-Themas für bestimmte Zielgruppen (Verweis auf Ruhrgebiet oder Berlin),
- Spreeufer als ökologisch wertvoller Lebensraum für viele Tiere und Pflanzenarten.

Vorhaben:

- Stärkung des 2005 im Gebiet angesiedelten Standortes des LBGR geplant, bis 2010 Verlagerung weiterer 35 Arbeitsplätze an die Inselstraße,
- Ausbau Kita Otti durch Verlagerung von Plätzen aus Schmellwitzer Einrichtung,
- Ausbau der Lichtsignalanlagen bei Bahnübergängen durch DB, sonst zunächst keine Änderungen an der Trasse.

Ideen:

- höhere Nutzungsdichten und neue Entwicklung fördern auch Erweiterung von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten,
- entlang der Bahn und der Franz-Mehring-Straße Gewerbenutzung als Schutz der Wohnbereiche,
- kleinteilige Ansätze für Wohnungsbau,
- mehr Informationen zur Ortsgeschichte im Straßenraum: Pfad der Industriekultur, Plaketten und Tafeln an Gebäuden, Beispiel Plakette der Grünebaum-Stiftung am Gebäude des LBGR,
- Erhalt des historischen Pflasters auch nach Straßensanierungen,
- frühere Idee Tuchfabrik Elias als Zentrum gemeinnütziger Einrichtungen,
- Ausbau des Standorts kirchlicher Sozialeinrichtungen im Umfeld der Christuskirche,
- Vergrößerung des Platzangebotes der katholischen Kita auf Abrissflächen Blechenstraße,
- mehr seniorengerechte Angebote bei der Grünflächengestaltung,
- Erweiterung des Parks Bautzener Straße / Straße der Jugend um die angrenzenden Brachgrundstücke.

Konflikte:

- Hochwasserschutz und Naturschutz gegen extensive Entwicklung der Grundstücke im Spreeuferbereich, insbesondere Klingmüllersche Insel / Tuchfabrik Elias,
- Tuchfabrik Elias: möglicherweise abschreckende Wirkung der Behindertenwerkstätten auf potenzielle Mieter,
- Bahntrasse eingeordnet im Kernnetz, Sicherheitsabstände neuer Maßnahmen im Bahnbereich sind individuell abzustimmen.

Sonstige Anregungen und Kommentare der Akteure:

- Information und Beteiligung der breiten Öffentlichkeit, auch von Bewohnern und Klein-eigentümern, wird erwünscht,
- Innenstadt befindet sich im Aufwärtstrend, sichtbar auch in Bodenwerten,
- Ansiedlung thematisch ähnlicher Angebote zu bestehenden Nutzungen besitzt sowohl Vorteile (ergänzende Angebote) wie Nachteile (unrentable Doppelfunktionen),
- Denkmaleigentümer werden beim Denkmalerhalt nicht angemessen unterstützt,
- Nicht-Aufnahme des Ostrower Dorfkerns in das Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus trotz seiner stadthistorischen Bedeutung unverständlich,
- Denkmalpflege ist zum Denkmalerhalt kompromissbereit.

2.11 Potenziale und Problemlagen

Zur Bewertung der realistischen Entwicklungsperspektiven des Untersuchungsraums werden im folgenden Abschnitt die gebietsprägenden Mängel und Potenziale herausgearbeitet. Methodische Basis ist eine Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT-Analyse).

Als Stärken werden demnach die bereits im Quartier vorhandenen und wirksamen Qualitäten und als Mängel umgekehrt die gebietsintern bestehenden Defizite identifiziert. Chancen und Risiken beziehen sich auf gebietsbezogene und durch externe Einflüsse auf das Quartier einwirkende Entwicklungsfaktoren. Im Gegensatz zu Stärken und Schwächen handelt es sich hierbei um Aspekte, deren Wirkung noch nicht voll zur Geltung kommt oder auch erst zukünftig zu erwarten ist. Es sind Faktoren, die in ihrer gegenwärtigen Ausprägung noch keine verfestigte Gebietscharakteristik darstellen, jedoch ein hohes Potenzial positiver wie negativer Beeinflussung zukünftiger Entwicklungen beinhalten.

2.11.1 Stärken**Innerstädtische Lage**

Die hohe Zentralität des Untersuchungsgebiets, vor allem der westlichen und nördlichen Teilbereiche, bedingt eine sehr hohe Lagegunst für innerstädtische Nutzungen.

Historische, architektonisch hochwertige Bausubstanz

Eine Ausstrahlung von Geschichte, die Originalität von alten Materialien und Stilen, sowie die Individualität und repräsentative Wirkung gründerzeitlicher Architektur sind für ausgewählte Zielgruppen wichtiges Auswahlkriterium der Immobiliensuche. Für hochwertige Wohnnutzung und Dienstleistungen mit Publikumsverkehr und hohem Anspruch an Außenwirkung wurden bereits zahlreiche Altbauten im Gebiet um- oder weitergenutzt. Als Umnutzungen ist dabei sowohl die bisher häufig erfolgte Umwandlung alter Villen in Büronutzung möglich, zukünftig wäre aber auch eine verstärkte Umnutzung von Fabrikbauten zu Wohnzwecken, Gastronomie oder kulturellen Nutzungen vorstellbar.

Prägnante städtebauliche Raumstrukturen

Die Attraktivität des Stadtteils beruht neben der Qualität von Einzelbauten in gleicher Weise auf dem Bild der städtebaulichen Gesamtstruktur von einzeln weniger auffälligen Gebäuden. Bestimmte Straßenzüge, Platzsituationen oder Gebäudeensembles bilden im Quartier sehr attraktive Raumstrukturen aus. Hervorzuheben sind der Ostrower Damm mit seinem Kontrast aus Spreeufer, Promenade mit altem Baumbestand und Fabrikbauten, der Ostrower Dorfanger und die Abfolge von platzartigen, spitzwinkelig zusammen laufenden Straßenkreuzungen in der Bautzener Straße.

Teilräumlich hohes Niveau privater Investitionstätigkeit

Trotz einer durch problematische Großstandorte eher von Stagnation geprägten Ausgangslage, sind punktuell umfangreiche private Investitionstätigkeiten in den Bestand erfolgt, ohne dass umfangreiche öffentliche Impulsmaßnahmen notwendig gewesen wären. Ein bestimmender Faktor war bei dieser bisherigen Entwicklung wahrscheinlich die Zentrumsnähe, aber auch die Verfügbarkeit von Flächen für Neubauten und ein relativ moderates Preisniveau. In Ostrow sind Flächen für Zentrumsfunktionen verfügbar, ohne die Bodenpreise der Altstadt bezahlen zu müssen. Dieses vorhandene Investitionsniveau bestätigt die grundsätzlich vorhandene Attraktivität des Quartiers für weitere privat getragene Entwicklungen. Beispiele hierfür sind die Reha Vita Klinik, der Ostrower Wohnpark, der Neubau Lobedanstraße 14-16 und zahlreiche kleinteilige Sanierungsmaßnahmen an privaten Mietshäusern, Villen, Dorfbebauung oder sogar Remisen und Nebengebäuden.

Vielfältige Wirtschaftsstruktur

Den Wandel von einem fast ausschließlich von der Industrie abhängigen Stadtquartier zu einer postindustriellen Dienstleistungsnutzung hat Ostrow insgesamt relativ gut bewältigt. Zwar hat sich die frühere Textilindustrie vollständig aufgelöst und eine Kontinuität von industriellen Standorten aus der DDR-Zeit konnte ebenfalls nicht fortgeführt werden, doch haben sich qualitativ sehr hochwertige und breit gefächerte Ansätze einer neuen, tragfähigen Wirtschaftsstruktur etabliert. Das Spektrum reicht dabei von Handwerksbetrieben, über Gastronomie und Unterhaltung, kleinteiligen Einzelhandel, Wellness-, Sport- und Gesundheitsangeboten, Computerbranche, privaten Bildungsträgern bis zu Ärzten, juristischen, finanziellen und unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Insgesamt existiert im Gebiet eine sehr kleinteilige, unerwartet hohe wirtschaftliche Dynamik.

Hohes Arbeitsplatzangebot

Auch wenn Unternehmensgrößen und quartiersprägende Dominanz einzelner Branchen deutlich zurückgegangen sind, stellt Ostrow ein weiterhin bedeutsames Arbeitsplatzangebot zur Verfügung. In der Summe konnten die ehemals fast 6.000 Cottbuser Arbeitsplätze in der gründerzeitlichen Textilbranche zwar nicht ersetzt werden, doch dürfte die Zahl der im Untersuchungsgebiet verorteten Arbeitsplätze weiterhin über 2.000 liegen. Festzuhalten bleibt auch, dass unter diese Arbeitsplätze zahlreiche sehr hoch qualifizierte Stellen fallen, beispielsweise bei der Technischen Akademie Wuppertal, dem Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg, dem Haus der Wirtschaft oder den zahlreichen Finanzdienstleistungen. Mit ihrem besonderen Profil decken aber auch die betreuten Werkstätten für Behinderte in Lobedanstraße und Ostrower Damm einen weiteren, sehr spezifischen Arbeitsmarkt ab. Für dieses Arbeitsplatzsegment leistet der Standort Ostrow mit fast 250 Stellen einen regional unverzichtbaren Beitrag.

Einzelhandelskonzentrationen

Der Ostrower Wohnpark übernimmt mit seinen Einzelhandelseinrichtungen die Nahversorgungsfunktion für sein unmittelbares Wohnumfeld. Der Standort ist für diese Aufgabe gut ausgestattet und wird von der Kundschaft auch gut angenommen. Einen gänzlich anderen Charakter haben die entlang der Straße der Jugend angesiedelten kleineren Geschäfte. Als Verbindung der Cottbuser Zentrenbereiche Bahnhof und Altstadt hat diese Straße den Charakter eines die Angebote der Innenstadt ergänzenden Einzelhandelsangebots. Viele der Geschäfte bieten Waren für eher periodischen und spezialisierten Bedarf an. Trotz ihres hohen Durchgangsverkehrs und potenziell zahlreicher Laufkundschaft ist die Straße der Jugend dennoch keine gesamtstädtisch bedeutsame Einkaufsstraße.

Ankerfunktionen mit gesamtstädtischer Bedeutung

Einige spezialisierte Einzelfunktionen haben eine weit über den Quartiersbezug hinausreichende Bedeutung inne. Gerade die im Zuge der Feigestraße und Inselstraße konzentrierten Einrichtungen wie das Haus der Wirtschaft, die Technische Akademie Wuppertal, das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe, das Gesundheitszentrum Reha Vita oder auch das Jugend-Kulturzentrum Gladhouse besitzen für ganz unterschiedliche Zielgruppen einen Einzugsbereich, der weit in die Gesamtstadt zum Teil sogar in die Region ausstrahlt.

Hochwertige Angebote sozialer Einrichtungen für ausgewählte Zielgruppen

Wegen seinen spezialisierten Einrichtungen für Senioren, Jugendliche, Behinderte oder sozial benachteiligte Personen lässt sich Ostrow als Stadtteil mit einem besonderen sozialen Profil und einer umfassenden sozialen Funktion charakterisieren. Es bestehen für diese vier Zielgruppen mehrere, qualifizierte Angebote im Stadtteil. Zwischen diesen Angeboten und Standorten könnten durch eine weitere Vernetzung und mögliche funktionale Ergänzungen noch stärkere Synergieeffekte entstehen, die ihrerseits auch positiv auf die Quartiersentwicklung ausstrahlen könnten. Dies gilt umso mehr, wenn man direkt benachbarte Standorte außerhalb des Untersuchungsgebietes in die Betrachtung mit einbezieht.

Mit den bedeutsamen Einrichtungen von (Sub-)Kultur und Freizeitgestaltung eröffnet sich für Ostrow auch die Möglichkeit eines auf Jugendliche ausgerichteten Imagewandels.

Verkehrliche Erschließung

Durch die Anbindung an die Straße der Jugend und die Franz-Mehring-Straße und die Nähe zum Stadtring ist das Gebiet in alle Richtungen für den motorisierten Individualverkehr bestens angebunden. Die Bahnhofsnähe, die im Gebiet liegenden Haltestellen der Straßenbahnlinien 1,2 und 4 und verschiedener städtischer und regionaler Buslinien gewährleisten zudem eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Selbst die beabsichtigte Verlagerung des Busbahnhofs aus dem Gebiet wird diese Anbindungsqualität nur geringfügig schmälern.

Verkehrsarme Teilbereiche

Die Kehrseite einer guten verkehrlichen Erschließung zeigt sich häufig in höheren Belastungen mit Lärm, überbelegten Straßen und Stellplätzen, Feinstaub oder Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern durch den Autoverkehr. Für den östlich der Straße der Jugend liegenden Untersuchungsraum trifft dies nicht zu. Da sich der Verkehr auf die relativ leistungsstarken Hauptverkehrsstraßen konzentriert, wirken die Nebenstraßen verkehrsarm und ruhig. Ihre geringe Straßenbreite und fehlende geradlinige Vorfahrtsstraßenführungen verringern den Durchgangsverkehr ebenfalls.

Nähe zu Spree und Grünräumen

Als eine der größten Qualitäten des Untersuchungsraums lässt sich die unmittelbare Nachbarschaft zu den wertvollsten Grün- und Wasserlagen der Stadt identifizieren. Gerade weil die Spree auch im zentralen Verlauf nicht voll bebaut oder kanalisiert ist, sondern stets von einer durchgrünten Uferzone umgeben und somit auch zugänglich und nutzbar ist, stellt sie ein wichtiges Element hoher städtischer Lebensqualität mit einem hohen Erholungs- und Freizeitwert dar. Die Möglichkeit, entlang der Spree nahezu unbegrenzte zusammenhängende Natur- und Landschaftsräume zu erleben, steigert die Qualität der Spreerandlagen zusätzlich.

Hoher ökologischer Wert des Spreeraums

Die Spree bildet ein sehr wertvolles, intaktes Ökosystem innerhalb der Stadt. Auch hier wird der Wert durch einen ununterbrochenen Naturraum als Biotopverbund noch gesteigert.

2.11.2 Schwächen

Brachflächen

Obwohl Brachen stets auch ein Potenzial für Neuentwicklungen darstellen, überwiegen in Ostrow angesichts der Größe und Lage der Brachflächen die negativen Wirkungen bei weitem. Die großen Brachstandorte an Ostrower Damm, Ostrower Straße und Barackenstadt leiden nicht nur selbst unter einer Funktions- und Entwicklungsschwäche, sondern sie stellen als städtebaulicher Missstand auch eine erhebliche Belastung ihres Umfelds dar. Sie verringern in dieser Hinsicht die Lagequalität und weitere Entwicklungsfähigkeit auch von benachbarten bebauten Grundstücken.

Neuordnungsbereiche mit qualitativ oder quantitativ untergenutzter Bausubstanz

Neben den schon von ihrer früheren Bebauung beräumten echten Brach-Grundstücken existieren im Gebiet zahlreiche weitere größere Flächen mit leerstehender oder deutlich untergenutzter Substanz sowie tendenziell zu verlagernden Funktionen. Mittelfristig stellen diese Areale wahrscheinliche Brachen der Zukunft dar, denn die bisherige Nutzung kann den Erhalt der Bestandssubstanz kaum sichern. Gleichzeitig ist auch hier das gegenwärtige Erscheinungsbild so deutlich negativ, dass auch diese Standorte als städtebaulicher Missstand mit negativer Wirkung auf ihr unmittelbares Umfeld eingestuft werden. Auch Flächen, die zwar genutzt werden, deren Nutzungsqualität und Erscheinungsbild aber nicht der eigentlichen Lagequalität und Bedeutung im stadträumlichen Zusammenhang entspricht, werden in diese Kategorie mit einbezogen. Explizit genannt werden sollen hier die ehemaligen Industriestandorte an der Südstraße und am Ostrower Damm, die Garagen an der Blechenstraße, Stellplatzflächen an der Feigestraße und Inselstraße, Nebengebäude der Wohnsiedlung Lobedanstraße. Zukünftig fällt wahrscheinlich auch der Busbahnhof in diese Kategorie.

Leerstand

Leerstandsprobleme sind im Gebiet sowohl bei Wohn- als auch Gewerbebauten vorhanden. Bei Wohnbauten ist sie jedoch im gesamtstädtischen Vergleich relativ gering. Gerade baulich besonders erhaltenswerte, historische Industriebauten sind von Leerstand häufig betroffen. Drei räumliche Konzentrationen fallen besonders auf: Die großen Industriebauten zwischen Briesmannstraße / Ostrower Platz und Ostrower Damm; die beiden Straßenblöcke zwischen Straße der Jugend und Bautzener Straße und die umgebende Bebauung des Busbahnhofs.

Sanierungsbedarf

Generell korrespondieren Sanierungsbedarf und Leerstand häufig miteinander. Die leerstehende Substanz ist stets dringend sanierungsbedürftig. Auch hier überwiegen die Sanierungsrückstände im Gewerbe- und Industriebau. Im Wohnungsbau ist das Bild insgesamt positiv. Während der Sanierungsstand der kleinteiligen, gründerzeitlichen Bebauung überwiegend gut ist, bestehen jedoch inzwischen Sanierungsrückstände bei den meisten Wohnblöcken aus den frühen 1960er Jahren. Die mit geringem Aufwand teilsanierten Blöcke bieten auf Dauer nicht mehr den für eine Vermietbarkeit notwendigen Standard. Sie profitieren noch von ihrer guten Lage und einer verwurzelten langjährigen Bewohnerschaft. Gerade aus dieser Bewohnerstruktur könnte sich zukünftig zusätzlicher Anpassungsbedarf innerhalb der Gebäude oder auch ein zunehmender Bewohnerwechsel ergeben, der für die weitere Vermietbarkeit Sanierungen erforderlich macht.

Fehlende Raumkanten und städtebaulich mangelhaft geordnete Strukturen

Der fragmentierte Charakter, die auch historisch gewachsene heterogene Bebauung, die Vielzahl von Brachen, Baulücken, Ruinen und sich nicht einfügenden Neubauten ergeben im ge-

samen Gebiet eine städtebaulich kaum geordnete und wenig attraktive Struktur. Ursprünglich prägende Bauweisen wurden bei späteren Neubaumaßnahmen zumeist nicht mehr aufgenommen, so dass drastische städtebauliche Brüche das Quartier prägen. Weder die Wohnblöcke der DDR-Zeit in der Parzellenstraße, noch der relativ unmaßstäbliche Ostrower Wohnpark, das Wichernhaus oder die Bürosolitäre an der Feigestraße / Inselstraße sind städtebaulich integriert. Am Ostrower Damm, Ostrower Platz, Straße der Jugend und Marienstraße sind die ehemals vorhandenen Raumkanten geschlossener Bebauung gestört. Auf Grund dieser kaum strukturierten städtebaulichen Gestaltung fehlt dem gesamten Untersuchungsraum auch der innere Zusammenhang. Einzelne Teilbereiche oder auch Bauten stehen separiert und isoliert nebeneinander. Ein gewachsener, zusammenhängender Quartierscharakter entsteht dadurch nicht. Nicht zuletzt deshalb ist selbst im eigentlichen gewachsenen Ostrow eine eigene Stadtteil-Identität nicht sehr ausgeprägt.

Unattraktive Quartierszugänge

Auf die Konzentration der städtebaulichen Missstände an den im Fokus externer Wahrnehmung stehenden Quartierszugängen wurde bereits im Kapitel 2.2.1 hingewiesen. Schlüsselstandorte sind hier die direkten Anschlüsse an die Altstadt im nördlichen Bereich.

Gestaltungs- und Instandhaltungsdefizite im öffentlichen Raum, Rad- und Fußwege

Gerade im Vergleich zu zahlreichen Straßenräumen im direkt angrenzenden Modellstadtgebiet fällt ein nahezu flächendeckender Instandhaltungs- und Gestaltungsrückstand im öffentlichen Raum ins Auge. Die Qualitätseinbußen im öffentlichen Raum sind zwar eher schleichend, tragen jedoch auch mit zum vernachlässigten Gesamteindruck des Stadtteils bei. Ein über die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen hinausgehender Modernisierungsbedarf besteht bei folgenden Punkten:

- Radwegenetz: Wenn der Stadtteil in ein übergeordnetes Radverkehrsnetz eingebunden werden soll, fehlen dafür bisher die Voraussetzungen dafür. Der Wiederaufbau der Leichhardt-Brücke muss mit einer Anbindung weiterführende Radwegeverbindung einhergehen.
- Ostrower Platz: Dieser potenziell quartiersprägende öffentliche Raum erfordert eine angemessene Gestaltung.
- Klingmüllersche Insel: Die historische Parkanlage im Süden ist weitgehend zerstört. Die grüne Insel ist wegen fehlender Erschließung weder wahrnehmbar noch nutzbar. Die Abgrenzung privater und öffentlicher Zonen ist veränderungsbedürftig und insgesamt unklar.

Unattraktives Wohnumfeld

Dem Untersuchungsraum wird in der zukünftigen Stadtentwicklung die Rolle eines "Vorranggebietes Wohnen" zugeschrieben. Bisher ist Ostrow als Wohnquartier nicht ohne Zufall lediglich punktuell ausgeprägt. Es fehlt dem Gebiet trotz seiner großräumigen Lagequalitäten an einer ausreichenden Wohnumfeldqualität im Detail. Diese defizitäre Wohnumfeldqualität ist zum einen Ergebnis der Summe aus den genannten städtebaulichen Mängeln und Defiziten im öffentlichen Raum, zum anderen setzt sich diese geringe Attraktivität auch im privaten Wohnumfeld fort. Auch bei erfolgten Sanierungen der Gebäude sind die zur Verfügung stehenden privaten Freiräume entweder quantitativ oder qualitativ oft nicht ausreichend. Exemplarisch für quantitative Defizite können hier die sehr beengten Grundstückszuschnitte vieler Gründerzeithäuser genannt werden. Die Wohnblöcke an der Lobedanstraße stellen den umgekehrten Fall dar, bei dem trotz ausreichender Flächenangebote eher geringe Aufenthalts- oder Gestaltungsqualitäten erreicht werden.

Nachbarschaftskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe

Positiver Nebeneffekt des nahezu vollständigen Rückgangs handwerklicher und industrieller Nutzungen ist eine deutliche Abnahme der Nutzungskonflikte zwischen Wohn- und Gewerbe-

nutzungen, die zuvor sehr stark ausgeprägt waren. Lediglich an der Bautzener Straße und an der Bürgerstraße mit dem Papierrecyclinghof lassen sich potenziell störende Handwerksbetriebe in Nachbarschaft zu Wohnbauten verorten. Insgesamt sind inzwischen fast ausschließlich nicht störende Gewerbebetriebe ansässig oder ausreichende Pufferzonen vorhanden. Für eine Umstrukturierung in Richtung eines Wohnstandorts ist auch hier die gewerbliche Nutzung der Bauschlosserei Ostrower Damm 12 und der Tuchfabrik Elias weiterhin problematisch. In den meisten Fällen dürften Nachbarschaftskonflikte der betreffenden Standorte weniger aus der Produktionstätigkeit selbst als vom Lieferverkehr ausgehen.

Altlasten

Die industrielle Vergangenheit bedingt eine großflächige Verteilung von Altlastenverdachtsflächen auf nahezu allen ehemals industriell genutzten Standorten. Für einige Standorte wurden Gutachten erstellt und von diesen auch bereits Einzelflächen bereinigt.

Immissionsschutz

Während die gewerblichen Immissionen auf ein Minimum zurückgegangen sind, hat die Immissionsbelastung durch den Straßenverkehr stark zugenommen. Besonders empfindliche Bereiche im Untersuchungsbereich sind dabei die Straße der Jugend und die Franz-Mehring-Straße. Die Straße der Jugend gehört mit einer nächtlichen Lärmbelastung von mehr als 10dB(A) zu den lautesten Straßen der Stadt. Aber auch die Marienstraße und die Adolph-Kolping-Straße / Bürgerstraße weisen in den wesentlichen Kategorien Feinstaubbelastung und Lärmimmissionen deutlich höhere Werte auf. Eine weitere Quelle von Lärmemissionen stellt der starke Schienenverkehr auf der Bahntrasse Cottbus - Guben / Forst dar.

Fehlende Fuß- und Radwegeverbindungen

Sowohl für die innere Erschließung, als auch für eine großräumige Anbindung fehlen wichtige Verbindungswege. So fehlt auf beiden Ufern der Spree eine nach Süden fortgeführte flussbegleitende Fortsetzung des Ostrower Damms bzw. der Leichhardt-Allee mit Anknüpfung an den Fernradwanderweg Spreeradweg, an die Wegenetze in der Branitzer Parklandschaft und den Spreeauen und ans Stadion der Freundschaft. Die Leichhardt-Brücke wäre wichtiger Bestandteil eines solchen Wegenetzes.

Für die Anbindung an den Stadtkern fehlt vor allem die Verknüpfung zwischen Ostrower Straße und Feigestraße.

Räumliche Barrieren

Eisenbahnanlagen, Spree, Fernwärmeleitungen, aber auch die stark befahrene Autoverkehrsschneise der Franz-Mehring-Straße stellen schwer oder nur punktuell überwindbare stadträumliche Barrieren dar. Sie schwächen auch die Ausstrahlung positiver Impulse von jenseits der Barriere liegenden Standorten ab und wirken somit als Entwicklungshemmnis. Weite Teile des Untersuchungsraums befinden sich wegen dieser Barrieren in einer räumlichen oder zumindest so empfundenen Randlage.

Unzugängliche, nicht nutzbare Freiräume

Die auf dem Plan oder aus der Vogelperspektive so attraktiv erscheinende Lage direkt an der Spree wird vor Ort durch die konkrete Eigentums- oder Nutzungssituation stark eingeschränkt. Südlich des Kleinen Spreewehrs ist ein Zugang zum Wasser und selbst in die erweiterten Uferzonen nicht mehr möglich.

Unzureichende Infrastrukturversorgung für Kinder

Innerhalb der Cottbuser Innenstadt ist der Untersuchungsraum einer der wenigen Bereiche, der außerhalb der Einzugsradien von Grundschulstandorten liegt. Im gesamten Gebiet gibt es

keinen Schulstandort. Problematisch ist dies für eine möglichst wohnortnahe Versorgung mit Grundschulplätzen, die im Untersuchungsbereich nicht gewährleistet ist. Sämtliche umliegenden Grundschulen können außerdem nur über verkehrsreiche Straßen erreicht werden. Auch die Spielplatzversorgung im Gebiet ist bislang unterentwickelt.

Gegenwärtig sind diese Defizite noch von untergeordneter Bedeutung, da in Ostrow kaum Familien als potenzielle Nutzer dieser Angebote wohnen. Für die zukünftige Entwicklung von familiengerechten Wohnstandorten ist diese Unterversorgung jedoch ein entscheidender Standortnachteil.

2.11.3 Chancen

Ortsgeschichte und Industriekultur

Lokale Identität und eine individuelle, sich von anderen Orten abhebende Charakteristik können wesentliche Grundlagen für positive Weiterentwicklung und Profilbildung eines Stadtraums sein. Ortsgeschichte stellt daher nicht nur einen eigenen kulturellen Wert dar, sondern kann auch im Sinne einer In-Wert-Setzung und Image-Aufwertung gezielt eingesetzt werden. Als Stadtteil mit einer reichhaltigen geschichtlichen Vorprägung besitzt Ostrow in dieser Hinsicht sehr gute Voraussetzungen. Allerdings ist die erst spät aufgehobene funktionale, räumliche und administrative Unabhängigkeit des Dorfes von der Kernstadt inzwischen nur noch mit dem verbliebenen Dorfanger ansatzweise nachvollziehbar.

Gesamtstädtische Cottbuser und sogar regionale Industriegeschichte ist jedoch an keiner anderen Stelle im Stadtgebiet so umfangreich und räumlich konzentriert überliefert wie in Ostrow. Ostrow ist daher keine profillose Innenstadtrandlage, sondern es ist *das* Cottbuser Tuchindustrieviertel schlechthin und damit Ausgangspunkt des frühindustriellen Aufschwungs der gesamten Stadt. Diese herausragende stadtgeschichtliche Bedeutung des Standorts und die damit verbundenen baulichen Zeugnisse sind daher Schnittstellen zwischen lokaler und gesamtstädtischer Identität. Unter dem Stichwort "Industriekultur" sind gerade diese früher verdrängten stadtgeschichtlichen Zeugnisse an vielen anderen Beispielobjekten wiederentdeckt und als besondere Qualität interpretiert worden. Ein Indiz für diese Entwicklung ist mit dem potenziellen Investoreninteresse am Umbau der Fabrik Enke zu Loftwohnungen auch im Gebiet sichtbar.

Identitätsstiftende Bauten

Einzelbauten und städtebauliche Strukturen wirken als Träger und visuelle Ankerpunkte einer gewachsenen lokalen Identität. Eine solche emotionale Bindung an einen Stadtraum benötigt räumliche Strukturen und Orte, an denen sie sich manifestieren kann. Im Untersuchungsgebiet sind zahlreiche solcher möglichen städtebaulichen Identitätsträger vorhanden. Besonders wertvoll können hier die Raumstrukturen des Dorfangers oder des Ostrower Damms oder stadtbildprägende Bauwerke wie die Tuchfabrik Elias, das Gladhouse / Bürger-Kasino oder der Auguste-Stift sein. Aber auch baulich weniger wertvolle Elemente wie die verbliebenen Schornsteine des früheren Ostrower "Schornstein-Waldes" als weithin sichtbare Zeichen oder die alte Leucht-Reklame aus der DDR-Zeit an der Tuchfabrik Jürss & Elger, Ostrower Damm 18 können kleine, aber wichtige Identitätsträger darstellen.

Entwicklungspotenzial für Neubau-Maßnahmen

In der Gesamtsumme aller ab sofort oder zukünftig entwicklungsfähigen Brachen und Neuordnungsgrundstücke stellt der Untersuchungsraum die umfangreichsten Flächen für Neubaulmaßnahmen der Innenstadt bereit.

Lagequalitäten von Grundstücken

Die tatsächliche Entwicklungsfähigkeit dieser Flächen ist gerade in einer Stadt mit hohem Überangebot an Bauland und Bestandsimmobilien vorrangig abhängig von ihren Lagequalitäten. Diese Qualitäten sind für die Ostrower Flächenpotenziale überdurchschnittlich günstig. Für höherwertige Wohnnutzungen vereinbart gerade der östlichen Bereich die Vorteile von innerstädtischer Zentrums Lage und landschaftsbezogener Natur- und Wassernähe, vorhandener Erschließung, Infrastrukturausstattung und Nahversorgungsangebot und insgesamt geringen Verkehrs- und Lärmbelastungen. Für Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sind die westlichen und nördlichen Bereiche mit ihrer Nähe zu Zentrumsfunktionen, bester Verkehrsanbindung, hohem Aufkommen von Passanten und vielfältigem Nutzungsspektrum interessant.

Spannungsreiche Diversität von Bebauungsformen und Nutzungen

Die heterogene Baustruktur und die vorhandene Nutzungsmischung sind zwar bislang eher Zufallsprodukt und ihre Standorte liegen zumeist beziehungslos nebeneinander, doch bietet sich hierin die Chance, den Stadtteil zu einer sowohl städtebaulich als auch funktional abwechslungsreichen und interessanten Struktur weiter zu entwickeln. Die Herausforderung besteht darin, aus dem Nebeneinander einen starken räumlichen und funktionalen Zusammenhang herzustellen, mit dem die städtebauliche Attraktivität aber auch die sozialen und ökonomischen Interaktionen erhöht werden können.

Eigentumsverhältnisse großer Entwicklungsflächen

Trotz der sehr kleinteiligen Struktur der Grundstücke sind die Eigentumsstrukturen der größeren Schlüsselstandorte recht übersichtlich. Die Dominanz von einzelnen Großeigentümern auf diesen Flächen vereinfacht tendenziell eine zusammenhängende Entwicklung dieser Standorte. Bedeutende Grundstücke und Eigentümer sind:

- Barackenstadt: Stadt Cottbus
- Brachen zwischen Ostrower Platz, Franz-Mehring-Straße und Ostrower Damm: im Wesentlichen drei private Großeigentümer
- Busbahnhof: Cottbusverkehr (Stadt Cottbus, Landkreis Spree-Neiße)
- Brache Ostrower Straße 15a, 16: Sparkasse Spree-Neiße
- Umfeld der Technischen Akademie Wuppertal: Eigentum der Technischen Akademie Wuppertal
- Block zwischen Südstraße und Bautzener Straße: Insolvenzverwaltung Getränkeherstellungs- und Vertriebsgesellschaft mbH.

Geringes Boden- und Immobilienpreisniveau

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

Geplante Baumaßnahmen, Erweiterungs- und Umbauabsichten

Im Gebiet sind einzelne, unterschiedlich konkrete Vorhaben zu benennen, deren Realisierung positive Ausstrahlung auf ihr Umfeld haben dürfte:

- Sanierung und Modernisierung Gladhouse

- Erweiterungsabsichten der Technischen Akademie Wuppertal. Die TAW hat nach einer ersten Anfrage an die Stadtverwaltung die Errichtung eines Erweiterungsgebäudes mit integrierter Hotel-Nutzung auf dem bisherigen Parkplatz erwogen.
- Grundstückstausch und Sanierungsmaßnahmen der Fröbel-Kita und der Reha Vita-Klinik. Die Reha Vita-Klinik übernimmt für ihre Erweiterung die Villa Inselstraße 9 von der Kita Otti der Fröbel gGmbH, die dafür das leer stehende Gebäude Ostrower Platz 16 erhält. Beide Gebäude sollen im Zuge des Grundstückstauschs saniert werden.

Grenzlage zu Schwerpunktstandorten städtischer Investitionen

Die unmittelbar an das Quartier anschließenden Bereiche der Modellstadt und das Bahnhofsumfeld sind von der Stadt als Entwicklungsschwerpunkte mit höchster Priorität definiert worden. In den kommenden Jahren werden hier auch über öffentlich geförderte Maßnahmen Entwicklungsimpulse entstehen, die auch für eine Aufwertung von Teilbereichen des Untersuchungsgebietes geeignet sind.

Nähe und Ausstrahlung von Magnetfunktionen

Mit der Altstadt, dem Kunst- und Kulturstandort Mühleninsel, dem Geschäftszentrum Blechen-Karree oder einem zukünftigen Großkino strahlen wesentliche Magnetfunktionen des Zentrums auch nach Ostrow aus.

Stadtentwicklungsprioritäten und zunehmende Attraktivität der Innenstadt

Im Kontext der gesamten Cottbuser Stadtentwicklung ist seit einigen Jahren feststellbar, dass die Innenstadt insgesamt spürbar an Attraktivität gewinnt. Steigende Einwohnerzahlen und Bau- und Sanierungsmaßnahmen im Wohnungsbau in den Stadtteilen Mitte und innerstädtischen Bereichen von Ströbitz weisen daraufhin, dass das städtische Leitbild der Konzentration auf die Innenstadt auch den Präferenzen von Eigentümern und Bewohnern entspricht. Ostrow entwickelt sich gegenwärtig noch nicht analog zu diesem Trend. Mit einer Einstufung in die Kategorien "Vorranggebiet Wohnen", "Konsolidierungsgebiet im Stadtumbau" und der Lokalisierung von Aktivierungsflächen, sind jedoch auch für Ostrow die strategischen Leitlinien für eine entsprechende Trendumkehr gesetzt.

Kleinräumige Dienstleistungskonzentration

Die Dienstleistungsstandorte im Bereich zwischen Ostrower Business-Park und Inselstraße bilden den Kern eines stabilen und hochwertigen Wirtschaftsstandorts Ostrow. Eine hohe Anzahl zumeist gebietsexterner Kunden und Beschäftigter besucht das Quartier gezielt wegen dieser Betriebe und trägt somit maßgeblich zu einer Belebung des Umfelds bei. Diese Unternehmenskonzentration könnte sich als Ansatzpunkt lokaler ökonomischer Netzwerke weiter entwickeln.

Touristische Attraktivität des Spreeraums

Das Potenzial der Spree für den Tourismus wurde in Cottbus bisher nicht voll aktiviert. Eine auf die Aktivierung dieser Potenziale ausgerichtete Zielsetzung nimmt daher auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept und in vertiefenden Studien einen großen Stellenwert ein. Das Potenzial liegt dabei sowohl in der städtischen Spree selbst, als auch in ihrer verbindenden Funktion der touristischen Highlights Spreewald, Cottbus und Branitz. Für Ostrow könnten beide Aspekte von Bedeutung sein: Im Verbund mit seiner Industriekultur, Freizeitangeboten und attraktiven Uferzonen der Spree kann Ostrow selbst in begrenztem Umfang Ziel touristischer Aktivitäten sein. Vor allem kann der Stadtteil jedoch von den tangierenden großräumigen Tourismuskorridoren der Spree und des Spreeradwegs profitieren, wenn es gelingt, die Wege der Wanderer, Radfahrer oder Wasserwanderer nicht nur am Gebiet vorbei, sondern unmittelbar hindurch zu leiten.

Verortung von Förderkulissen

Bislang ist Ostrow von Förderinstrumenten räumlicher Entwicklung weitgehend ausgeklammert worden. Es deuten sich jedoch konkrete zukünftige Fördermöglichkeiten an. Im Rahmen der Städtebauförderung wird eine gezieltere Verwendung von Stadtumbau-Mitteln durch die Klassifizierung als eigener Handlungsraum und flankierende Untersuchungen vorbereitet. Außerdem ist für die laufende Periode der EU-Förderung von 2007-2013 angedacht, Mittel aus der EFRE-Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung und dem Programm LIFE+ zur Förderung von Naturschutz und biologischer Vielfalt gezielt im Handlungsraum einzusetzen.

2.11.4 Risiken**Fehlende gebietsbezogene Entwicklungsstrategie und Abstimmung**

Für den Untersuchungsraum bestehen bisher keine konkreten Planungsgrundlagen. Die überholten Rahmenplanungen von 1992 können keine realistische Zielformulierung für zukünftige Entwicklungen mehr darstellen. Momentan sind daher die Leitbilder für Ostrow aus übergeordneten Konzepten eher allgemein und insgesamt vage. Andererseits bestehen punktuelle, sehr konkrete Planungs- oder Bauabsichten unterschiedlichster Träger. Mangels übergeordneter Entwicklungskonzepte sind die Interessen und Projekte der Maßnahmenträger untereinander und mit gesamträumlichen Zielen jedoch nicht abgestimmt. Dies gilt sowohl für die Maßnahmen privater Akteure, als auch für öffentlich getragene Planungen. Allzu häufig werden durch solche sektoralen oder punktuellen Einzelmaßnahmen Fakten geschaffen, die für die zukünftige Entwicklung langfristig ungünstig sind.

Exemplarisch kann hier die rein nach technischen Gesichtspunkten erfolgende Neu-Ordnung der Fernwärmeversorgung genannt werden. Auch für die Bewertung privater Bauabsichten, wie beispielsweise die Ansiedlung eines Supermarktes, werden Beurteilungskriterien aus städtebaulich-funktionaler Sicht benötigt.

Impulse für eine positive, sich selbst tragende Aufwertung des Stadtteils können von solchen unklaren Rahmenbedingungen nur schwer ausgehen. Vor diesem Hintergrund verläuft die Entwicklung in diesem Stadtraum gegenwärtig im Vergleich zu anderen Cottbuser Stadtquartieren passiv und bruchstückhaft.

Stagnation auf Schlüsselgrundstücken

In der Phase der Wachstumseuphorie nach der Wiedervereinigung sind auch für Ostrow Planungen entwickelt worden, die vor dem Hintergrund heutiger Rahmenbedingungen auf Dauer nicht mehr umsetzbar sind. Die detaillierten Konzepte und Entwürfe für die nordöstlichen Bereiche zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm sahen etwa eine bis zu fünfgeschossige, hoch verdichtete Bebauung für Einzelhandels-, Wohn- und Bürozwwecke sowie den neuen Standort des Arbeitsamtes mit Parkhaus vor. Im Bereich des Ostrower Businessparks wurden ähnlich dimensionierte Bebauungsdichten und zentrumsrelevante Nutzungsarten in Form eines Vorhaben- und Erschließungsplans baurechtlich konkretisiert und teilweise umgesetzt. Für die nicht realisierten Planungen wurden hiernit jedoch theoretisch extrem hohe Umnutzungsperspektiven, Baudichten und damit verbundene Wertsteigerungen in Aussicht gestellt. Auch unter Schrumpfbedingungen orientieren sich Eigentümer noch immer an diesen früheren Fehlkalkulationen. Diese Situation begünstigt eine weitgehende Planungs- und Entwicklungsblockade, insbesondere auf den nicht realisierten Abschnitten des Vorhaben- und Erschließungsplans am Ostrower Platz und in der Ostrower Straße. Die theoretisch hier bestehenden Rechtsansprüche der Stadt auf Umsetzung des mit dem Plan verbundenen Durchführungsvertrags sind praktisch nur noch schwer umsetzbar und möglicherweise auch inhaltlich in der ursprünglichen Planungsvariante nicht wünschenswert. Die Bereitschaft des nicht in Cottbus ansässigen Eigentümers und Investors zur Mitwirkung an einer modifizierten Neuplanung sollte überprüft werden. Da es sich bei diesen Standorten durchaus um Schlüssel-

grundstücke der Quartiersentwicklung insgesamt handelt, wirkt die Stagnation und abwartende Haltung hier doppelt schwer.

Inkongruenz bestehender Planungsziele

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

Image und Identitätsschwäche

Als wesentliches Hemmnis für die Entwicklung dieses Stadtteils erweist sich seine abseitige Lage. Ostrow liegt auch im übertragenen Sinne bisher nicht im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Die geringe Aufmerksamkeit, die dem Stadtteil am Rande der gewichtigen Stadtentwicklungsthemen Zentrumsentwicklung und Stadtumbau in den Großsiedlungen zuteil wird, spiegelt sich auch in seiner internen und externen Wahrnehmung wider. Obwohl Ostrow ein großes Potenzial zur Herausbildung einer positiv besetzten eigenen Identität besitzt, ist die Einschätzung des Stadtteils sowohl durch seine ansässigen Bewohner und Gewerbetreibenden, als auch in der Wahrnehmung von außen eher negativ. Ostrow leidet unter einem historisch bedingt wenig repräsentativen Image als Industriestandort, das durch Leerstand, Stagnation und Verfall negativ verstärkt wurde. In den wenigsten Fällen ist es die Ausstrahlung des Stadtteils selbst, die ihn für die Nutzer interessant macht, als vielmehr eine günstige Kombination von Flächenangeboten, günstigem Preisniveau und Lagevorteilen. Ostrow führt eine Nischenexistenz im Schatten der Innenstadt. In dieser Nischenexistenz liegt die Gefahr anhaltender Vernachlässigung und der dauerhaften Reduktion auf einen Standort für Nutzer mit geringen Ansprüchen und langfristig das Risiko eines "Trading-down-Effekts", einer Abwärtsspirale sich ansiedelnder, immer geringwertigerer Nutzungen.

Verlust weiterer historischer Werte

Geschichtliche und industriekulturelle Werte spielen als weiche Standortfaktoren in einer solchen pragmatischen Reduktion auf die Kostenvorteile des Standorts kaum eine Rolle. Umgekehrt wird in diesem Falle jedoch auch kein Spielraum zur Wahrung und Entwicklung dieser Qualitäten vorhanden sein, denn diese wirken in einer solchen Kalkulation sogar eher als Hindernis. Für die besonders problematischen Denkmalobjekte mit hohem Instandsetzungsbedarf ist der hohe qualitative Anspruch mit einer auf niedrige Preissegmente angelegten Vermarktungsstrategie kaum vereinbar. Doch auch unterhalb der Denkmalschwelle droht ein umfangreicher Verlust historischer Substanz, wenn es nicht gelingt, den Standort für Nutzer und Investoren attraktiv zu machen, die gerade diese geschichtliche Ausstrahlung schätzen.

Wohnungsangebot nicht ausreichend diversifiziert

Der Wohnstandort Ostrow ist bisher kaum entwickelt. Zwar wurden durch einige Mehrfamilienhausbauten der Nachwendezeit die im Gebiet vorhandenen Wohnungsangebote erweitert, doch lassen sich drei zukunftsfähige Marktsegmente identifizieren, für die Ostrow schlecht ausgestattet ist: Erstens familiengerechtes Wohnen, zweitens städtisch geprägtes und dennoch eigentumsfähiges, höherwertiges Wohnen und drittens seniorengerechtes Wohnen. Allgemein zeigt sich, dass gerade innerstädtische Wohnstandorte auch für Familien an Attraktivität zunehmen. Ostrow kann mit seinen Lagequalitäten die Ansprüche dieser Zielgruppe potenziell erfüllen, auf dem Wohnungsmarkt stehen jedoch kaum Angebote familiengerechter Wohnungen zur Verfügung. Die sich mit Familien partiell überschneidende Zielgruppe für höherwertiges Wohnen würde ihr Augenmerk momentan wohl kaum auf Ostrow ausrichten. Höhere Ansprüche an Wohnumfeldqualität und an das Wohnungsspektrum können hier noch nicht befriedigt werden. Für beide genannte Zielgruppen fehlen die Marktsegmente zwischen der

ungünstig gelegenen und geschnittenen Gründerzeitwohnung oder dem beengten Wohnungsbau der 1960er Jahre mit geringem Standard einerseits und der ehemaligen Fabrikantenvilla andererseits. Auch die Neubauten der 1990er Jahre erfüllen diese Anforderungen kaum.

Die besondere Herausforderung seniorengerechter Wohnformen stellt sich in einer alternden Gesellschaft und Stadt allgemein, doch Ostrow besitzt gerade für Senioren Lagevorteile und ein sehr hochwertiges Angebot von Infrastruktureinrichtungen, die den Stadtteil durchaus als besonders seniorengerecht erscheinen lassen. Ostrow ist zwar bereits Standort von stationären Wohn- und Pflegeeinrichtungen, doch ist ein Angebot gerade für jüngere, aktive Senioren noch nicht profiliert.

Demographisch bedingter Anpassungsbedarf in 60er Jahre Wohnblöcken

Im engen Zusammenhang mit der Entwicklung seniorengerechter Wohnformen sollten auch die absehbaren Anpassungsbedarfe im Bestand berücksichtigt werden. Ein Drittel der Wohnungen im Untersuchungsraum ist in den frühen 1960er Jahren erbaut worden. Sie werden von zahlreichen langjährigen Mietern bewohnt. Die Zeilen in Blockbauweise besitzen weder Fahrstuhl noch barrierefreie Wohnbedingungen, außerdem ist die Nahversorgung und Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr gerade im südöstlichen Teil des Untersuchungsraums nicht optimal. Es besteht die Gefahr, dass diese Wohnungen für einen Großteil ihrer aktuellen Bewohnerschaft nicht mehr geeignet sind, und daher eine behutsame Sanierung und ein Umbau für seniorengerechte Wohnverhältnisse erforderlich werden.

Es könnte jedoch auch ein zunehmender Bewohneraustausch eintreten. In diesem Fall dürfte die Neuvermietung der teilsanierten Wohnblöcke zunehmend schwierig werden, da sie der heutigen Nachfrage von Neumieter*innen kaum noch entsprechen.

Verlagerung des Busbahnhofs

Die Verlagerung des Busbahnhofs von der Marienstraße an den Hauptbahnhof besitzt für das Untersuchungsgebiet sehr ambivalente Folgen. Zunächst werden die vom Busverkehr ausgehenden Störungen reduziert und eine städtebaulich unattraktive Nutzung beseitigt und Raum für notwendige Neuordnungsmaßnahmen geschaffen. Andererseits besteht die Gefahr, dass auf den ausgedehnten ehemaligen Busstandflächen nicht sofort eine Nachnutzung angesiedelt werden kann. Zwischennutzungen als Stellplätze oder eine weitere abgesperrte Abrissbrache würden die städtebauliche Qualität eher weiter beeinträchtigen. Gerade im grundstücksübergreifenden Zusammenhang könnte sich hier eine sich über mehrere Straßenblocks erstreckende Zone städtebaulicher Missstände und Unternutzungen herausbilden, die von den Brachen an Wilhelmstraße und Taubenstraße, der Barackenstadt über den Busbahnhof bis zum Areal der Brauerei an der Bürgerstraße reicht.

Ein zweiter ökonomischer Nebeneffekt ist, dass die Erschließungsgunst und damit das vom Busverkehr ausgehende Passantenaufkommen zurückgehen werden. In der Folge werden die umgebenden Gastronomie- und Geschäftslagen weniger von Laufkundschaft angesteuert werden.

Verfestigung unklarer Abgrenzung öffentlicher und privater Freiräume

Durch die jahrzehntelange Zurückhaltung von ordnender Planung haben sich informelle Nutzungen auch auf Flächen ausgedehnt und verfestigt, auf denen sie die ursprüngliche oder auch eine zukünftig sinnvolle Zweckbestimmung erschweren. Gravierend ist hier vor allem die sukzessive Privatisierung der Natur- und Freiräume im südlichen Spreebereich durch die Erweiterung von Kleingartennutzungen auf der Klingmüllerschen Holzinsel und entlang des Mühlgrabens. In umgekehrter Weise ist die inoffizielle Umfunktionierung des westlichen Wohnhofes des Ostrower Wohnparks zu einer öffentlichen Wegeverbindung zwischen Ostrower Straße und Supermarkt eine störende informelle Aneignung. Solange eine öffentliche Wegeverbindung

durch die abgesperrte Brache Ostrower Straße 15a blockiert wird, gibt es kaum eine Alternative zu diesem Schleichweg über eigentlich eher als privat charakterisierter Freiräume.

Bei den genannten Konfliktpunkten Ostrower Wohnpark und Klingmüllersche Insel kollidieren tatsächliche Eigentumsstrukturen mit der faktischen Nutzung oder auch mit den planerisch wünschenswerten Zielen. Räume, die als öffentliche Grünfläche erscheinen, sind tatsächlich Privatgrund, vom Charakter her öffentlich angelegte Räume sind formell oder informell privatisiert. Auch die Barackenstadt ist in dieser Hinsicht nicht klar zugeordnet: Als ehemaliger Friedhof mit wertvollem Baumbestand könnte sie einen durchaus hochwertigen öffentlichen Grünraum darstellen. Die Einstufung als Baufläche Mischgebiet entzieht diesen Freiraum öffentlicher Nutzung bereits im Vorfeld, auch ohne dass bauliche Entwicklung absehbar wäre.

Gebietsübergreifende, zusammenhängende Missstände

Die westliche und nördliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sind aus der Abgrenzung des Sanierungsgebietes Modellstadt abgeleitet. In diesem Verlauf ist die Grenzziehung jedoch künstlich und weder funktional noch städtebaulich schlüssig. Die durch eine solche Abgrenzung unterstellte Abgeschlossenheit des Untersuchungsraums täuscht darüber hinweg, dass gerade im Übergangsbereich zwischen Sanierungsgebiet und Ostrow flächendeckende Missstände auf beiden Seiten verortet sind. Diese Missstände von Brachen, Leerständen und Problemstandorten beeinflussen sich gegenseitig, sind räumlich und städtebaulich aufeinander bezogen und darum auch nur im gebietsübergreifenden Zusammenhang zu lösen.

Funktion und Ansprüche an den Spreeraum

Die Spree ist ein Raum mit außerordentlich hohem Stellenwert für die zukünftige Cottbuser Stadtentwicklung. Die Stadt soll sich zukünftig stärker zur Spree öffnen, die Flusslage wiederum soll stärker als Potenzial für die Stadtentwicklung in Wert gesetzt werden. Hierbei überlagern sich verschiedene grundsätzliche strategische Ansprüche an die zukünftige Rolle des Spreerraums, die miteinander im Konflikt stehen. Als exemplarisch für die Vielfalt dieser Interessengegensätze kann der südliche Spreeraum des Untersuchungsgebietes gelten. Auf engstem Raum überlagern sich hier die Konflikte zwischen den Interessen der Privateigentümer, den Zielen des Naturschutzes, einer möglichst zu stärkenden Erholungs- und Tourismusfunktion, der Öffnung überörtlicher, uferbegleitender Wegeführungen, der Gartendenkmalpflege und einer Entwicklung hochwertiger neuer Wohnstandorte. Beispielsweise begründen die nahezu unberührten Uferzonen und die großflächige Verwilderung von Vegetationsbeständen den hohen ökologischen Wert dieser innerstädtischen Flusslage, bedingen jedoch gleichzeitig die eingeschränkte Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der als unattraktive Wildnis wahrgenommenen Uferzonen.

Volle Auslastung der Regenwasser-Ableitung

Die Kapazitäten der bestehenden Mischwasserentsorgung sind weitgehend ausgeschöpft. Um eine Überlastung zu vermeiden, ist die Regenwasserableitung im Bestand und bei einer zukünftig zu erhöhenden Nutzungsdichte nur über grundstücksbezogene Versickerungsflächen möglich.

Vorgaben der Fernwärmesatzung

Aus der im westlichen Plangebiet gültigen Fernwärmesatzung ergibt sich ein Anschlusszwang für Neubauten ans Fernwärmenetz. Da die übergeordneten Versorgungsleitungen jedoch im Bereich von Busbahnhof und Barackenstadt noch nicht bis zu potenziellen Entwicklungsflächen herangeführt wurden, sind hier erhöhte Investitionen notwendig. Diese Investition ist ökonomisch nur tragfähig, wenn eine ausreichende Wärmeabnahme bei entsprechend intensiver Nutzung gesichert ist. Alternativ könnte das Gebiet vorerst durch ein Nahwärmenetz auf Erdgasbasis versorgt werden, welches, je nach Leistung, später auch an das Fernwärmenetz angeschlossen werden könnte. Auch der Beitrag der Anlieger zur Finanzierung der Umstellung

von Dampf- auf Wasserfernwärme stellt für die Grundeigentümer eine spürbare Belastung und für potenzielle Investoren ein abschreckende finanzielle Hürde dar.

Verkehrliche Entwicklung im Kfz-Verkehr

Ein grundsätzlicher Konflikt besteht zwischen der Klassifizierung des Gebietes als Vorranggebiet Wohnen und der bis vor Kurzem noch gültigen gesamtstädtischen und quartiersbezogenen Verkehrsplanung, die den Quartiersstraßen Lobedanstraße, Inselstraße und Ostrower Damm eine zukünftig höhere Verkehrsfunktion zugeschrieben hat und einen entsprechenden Ausbau vorsah. Insbesondere der Ausbau der Lobedanstraße zu einer Hauptsammelstraße als Entlastung der Straße der Jugend ist unter dem Ziel der Stärkung der Wohnfunktion sehr kritisch zu bewerten bzw. abzulehnen. Die im Zuge eines starken Ausbaus zu erwartende Verkehrszunahme im Kfz-Verkehr stellt eines der größtmöglichen Hindernisse für eine Entwicklung eines hochwertigen Wohnstandorts und eine gravierende Qualitätseinbuße gegenüber dem Ist-Zustand dar. Ziel einer zukunftsorientierten Planung sollte es sein, eine Erhöhung von Lärmbelastungen im Untersuchungsraum durch Durchgangsverkehr zu vermeiden. Diese Ziele sollten in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 1997 / 2020 für den Bereich Ostrow berücksichtigt werden und die im Plan von 1997 vorgesehenen Straßenhierarchien für Lobedanstraße, Inselstraße und Ostrower Damm zurückgestuft werden.

Verkehrliche Entwicklung im Bahnverkehr

Schon jetzt ist die lärmtechnische Belastung zu den Bahnanlagen anliegender Grundstücke durch den dort verkehrenden Regionalverkehr und durch den umfangreichen Güterverkehr hoch. Diese Bahntrasse ist perspektivisch Bestandteil der Verbindung der Metropolen Berlin - Breslau / Krakau. Für den europäischen Fernverkehr wird diese Verbindung möglicherweise eine deutlich höhere Bedeutung erlangen und somit weitere Belastungen für den Untersuchungsraum Ostrow mit sich bringen.

2.12 Fazit der Analyse

Grundsätzlich erscheint die aus Flächennutzungsplanung und Stadtentwicklungskonzepten hervorgehende allgemeine Einstufung als "Mischgebiet" und "Vorranggebiet Wohnen" als offene und daher realistische Zielformulierung. Während "Mischgebiet" auch im Sinne einer Bestandsfortschreibung interpretiert werden kann, stellt die Stärkung der Wohnfunktion für das Gebiet eine grundlegende Neuorientierung in Aussicht.

Hierfür, wie auch für eine Aufhebung der strukturellen qualitativen und quantitativen Unternutzung, der Entwicklungsrückstände und die In-Wertsetzung der Qualitäten werden aktive Neuordnungen unumgänglich sein. Die für eine solche Neuordnung notwendige Differenzierung von baulichen Strukturen, spezifischen Nutzungsarten und -qualitäten kann jedoch auf der passiv und reaktiv angelegten Planungsgrundlage nach § 34 BauGB kaum beeinflusst werden.

Die zukünftige Entwicklungsfähigkeit wird von mehreren wesentlichen Rahmenbedingungen geprägt, auf die weitere Planungsansätze reagieren müssen:

Fehlender innerer, räumlicher Zusammenhang

Die seit 1990 entstandenen neuen Funktionen weisen mit Ausnahme der Reha Vita GmbH nur einen geringen Bezug zum Stadtteil selbst, zu seinen Bauten oder zu seiner gewachsenen Nutzungsstruktur auf und tragen hierzu auch ihrerseits noch kaum neue Impulse bei. Mit fragmentartigen Strukturen, isolierten Nutzungen, unzusammenhängenden Teilbereichen und punktuellen Maßnahmen hat sich der heterogene Charakter eher zu einem Flickenteppich weiterentwickelt. Der Untersuchungsraum Ostrow erscheint daher funktional, aber auch städtebaulich eher wie eine zufällige Aneinanderreihung von Einzelstandorten, denn als zusammenhängendes Quartier. Dieses "Prinzip Zufall" scheint nicht geeignet, die vielfältigen eher subtilen Potenziale des Gebietes aufzugreifen und weiter zu entwickeln.

Stadtquartier im Abseits

Es deutet sich an, dass ein nachhaltiger, sich selbst tragender und flächendeckender Aufwertungs- und Entwicklungsprozess in Ostrow nicht ohne externe Impulse zu erwarten ist. Das Ungleichgewicht zwischen augenscheinlichen Missständen und eher unterschwelligen, noch nicht immer sichtbaren Potenzialen stellt eine große Hürde für externes Engagement dar. Mit Ostrow werden bislang kaum Qualitäten assoziiert, sondern vor allem die negativen Aspekte eines ehemaligen Industriestandorts. Aus diesem Negativ-Image resultiert in der allgemeinen Wahrnehmung eine Einstufung des Quartiers als "Stadtstruktureller Hinterhof". Befindet sich der Stadtteil schon vom Image her im Abseits, so wird dies durch die aus dem breiten Brachflächengürtel und die trennende Franz-Mehring-Straße entstehende reale baulich-räumliche Distanz zum Zentrumsbereich und zur Altstadt noch verschärft. Da es an wichtigen Wegeverbindungen und städtebaulichen Anschlüssen fehlt, kann der Stadtteil seine Zentrumsnähe nicht voll zur Geltung bringen.

Individuelle Entwicklungsbedingungen von Teilbereichen

Der Untersuchungsbereich ist zwar als Ganzes sehr heterogen strukturiert, es gibt aber innerhalb dieser Diversität Teilbereiche mit spezifischen Qualitäten, Potenzialen und Herausforderungen. Während der östliche Bereich des Untersuchungsraums mit seiner Kombination aus Zentrums- und Naturnähe, geringer Verkehrsbelastung und guter Infrastrukturausstattung gute Rahmenbedingungen für eine weitere bauliche Qualifizierung bietet und der zentrale Bereich als vielfältiges Dienstleistungsquartier bereits funktional relativ stabil entwickelt ist, erscheinen im südwestlichen Bereich die Ausgangsbedingungen weniger günstig. Hier wird eine städtebauliche Neuordnung mit vielfältigen Ansätzen einer nutzungsstrukturellen und ökonomischen Revitalisierung und Aktivierung kombiniert werden müssen.

Verbleibende ausgedehnte Problemstandorte

Trotz eines stabilen Kerns im Bereich der Feigestraße hemmen mehrere Großstandorte mit städtebaulichen und funktionalen Missständen im Untersuchungsraum die weitere Entwicklung massiv. Die fünf auffälligsten großflächigen Problemkonzentrationen und somit auch vorrangigen räumlichen Handlungsschwerpunkte sind:

- Franz-Mehring-Straße / Ostrower Damm / Ostrower Platz: Brachflächenentwicklung der größten beräumten Brache im Umfeld denkmalgeschützter, leer stehender Restbestände
- Barackenstadt / Busbahnhof: Brachflächenentwicklung; unter Einbeziehung der benachbarten Randzonen des Sanierungsgebietes mehrere Blöcke umfassende Konzentration von un- oder untergenutzten Brachflächen
- Restflächen Ostrower Businesspark: Brachflächenentwicklung durch Anpassung städtebaulicher Ziele und planungsrechtlicher Festsetzungen eines überholten Vorhaben- und Erschließungsplans an aktuellen Bedarf
- Straßendreieck Straße der Jugend / Bautzener Straße: Städtebauliche Neuordnung und Revitalisierung in einer hoch verdichteten Gemengelage mit großem Leerstand
- Aktivierungsgebiet Klingmüllersche Insel: Ausgleich divergierender Nutzungs- und Entwicklungsvorstellungen.

Plan Mängel und Potenziale

Im Analyse-Plan 1 sind die aufgenommenen Mängel und Potenziale graphisch dargestellt, sofern sie sich räumlich verorten lassen. Deutlich wird die Konzentration von Mängeln, aber auch Potenzialen im nordöstlichen Teilraum Alt-Ostrow sowie im südwestlichen Teilraum Innere Spremberger Vorstadt ersichtlich.

3. Entwicklungskonzept - Integriertes Gesamtkonzept

Im Integrierten Gesamtkonzept wird die angestrebte zukünftige Entwicklung des gesamten Planungsraums dargestellt. Das Entwicklungsleitbild illustriert die grundsätzliche Zielrichtung der angestrebten Gebietscharakteristik. Das Leitbild untergliedert sich in ein gesamträumliches Leitbild übergeordneter Entwicklungsziele und ergänzende teilräumliche Leitbilder. Aufbauend auf diesen grundsätzlichen Zielen werden Konzepte zu den sektoralen Handlungsfeldern Städtebau und Freiraum, Nutzungsstruktur, Verkehr und Stadttechnik formuliert. Im Rahmen eines integrierten Planungsansatzes werden die Handlungsfelder in ihren Wechselwirkungen betrachtet und ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit und planerische Machbarkeit mit einbezogen. Die teilräumlichen Leitbilder und die baulich-planerischen Konzepte orientieren sich an der kleinräumigen Gliederung in fünf Teilräume. Die eher großräumig zu betrachtenden stadtech-nischen und verkehrsplanerischen Konzepte werden auf Ebene des Gesamtgebietes dargestellt.

3.1 Leitbild

3.1.1 Gesamträumliches Leitbild: Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum

Der Untersuchungsraum befindet sich nach der weitgehenden Auflösung seiner industriell-gewerblichen Nutzungsstruktur in einem Umbruch, der durch zukünftige Entwicklungsmaßnahmen im Gebiet entscheidend beeinflusst werden kann. Vor diesem Hintergrund ergibt sich die Chance, die zukünftige Entwicklungsrichtung des Gebietes neu zu definieren. Das Leitbild soll zur Orientierung und Veranschaulichung dieser planerischen Ziele dienen.

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

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

Das Leitbild "Wohnen" ist grundsätzlich anschlussfähig an ein primäres Ziel der Stadtentwicklung, der Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt, wie es im INSEK, im Stadtumbaukonzept und in der Ausweisung des "Vorranggebietes Wohnen" konkretisiert wird. Es greift einen der wenigen Nutzungssektoren des gegenwärtig wachstumsschwachen Cottbuser Immobilienmarktes auf, in der tendenziell noch eine Nachfrage und entsprechende bauliche Entwicklungspotenziale vorhanden sind. Gleichzeitig entspricht eine Schwerpunktsetzung auf Wohnnutzung auch auf Gebietsebene den hierfür besonders tragfähigen Entwicklungspoten-

zialen oder knüpft im westlichen und südlichen Untersuchungsgebiet an bereits existente Gebietscharakteristiken an. Dennoch bedeutet die Entwicklung hin zu einer verstärkten Wohnnutzung für die vorrangigen Umstrukturierungsstandorte eine vollständige Neuorientierung. Das Leitbild ist daher keine Bestandsfortschreibung, sondern beinhaltet auch eine Aufforderung zu aktivem Stadtumbau und funktionaler Neuordnung.

Weil das Leitbild "Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum" als Orientierung für ein übergeordnetes Entwicklungsziel dient, bleibt es zwangsläufig eher allgemein. Um die große Heterogenität und unterschiedlichsten Entwicklungsvoraussetzungen des Gebietes zu berücksichtigen, erscheinen daher als Ergänzung und aussagekräftigere Zuspitzung spezifische Leitbilder für die einzelnen Teilräume sinnvoll, in denen ihre individuellen Ausgangslagen aufgegriffen werden können.

3.1.2 Teilräumliche Leitbilder

Die teilräumlichen Leitbilder greifen die Untergliederung des Untersuchungsraums in fünf Teilgebiete mit ihren spezifischen Ausgangslagen auf, wie sie in Kapitel 2.2 dargestellt wurden.

Alt-Ostrow: Neues Wohnen und Arbeiten in Alt-Ostrow

Der Dorfkern wird zukünftig wieder als der namensgebende Ursprung von Ostrow im eigentlichen Sinn wahrgenommen. Die historische Bedeutung des ehemaligen Dorfs und des Kerns der Cottbuser Industrialisierung werden gezielt für die (Wieder-)Herstellung einer lokalen Identität eingesetzt. Die Sicherung und Visualisierung der im Städtebau erhaltenen hochwertigen Geschichtselemente ist daher ein Oberziel der Entwicklung dieses Quartiers. Der Ostrower Damm mit seinen zahlreichen Tuchfabriken wird als zentraler Abschnitt einer "Meile der Industriekultur" von der Mühleninsel mit dem für die Brandenburgische Kunstsammlung bereits hochwertig umgebauten Dieselmotorkraftwerk bis zur Leichhardt-Brücke, und darüber hinaus sogar bis zu den spreeaufwärts folgenden alten Fabrikbauten der östlichen Spremberger Vorstadt entwickelt.

Gleichzeitig umfassen die ehemalige Dorflage und noch mehr die ehemals industriellen Wassergrundstücke am Ostrower Damm die für Wohnzwecke hochwertigsten Grundstücke des gesamten Untersuchungsraums. Gerade die geschichtliche Vorprägung generiert hier eine spezifische Individualität des Ortes, die in Verbindung mit den Lagequalitäten besonders attraktiv ist. Das formulierte gesamträumliche Leitbild "Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum" ist gerade wegen dieser hier stark ausgeprägten Lagequalitäten besonders tragfähig und in Form hochwertiger Wohnangebote umsetzbar. Die vorhandene Vorprägung durch Gewerbe wird in Richtung nicht störendem, hochwertigem und die Wohnfunktion ergänzendem Dienstleistungsgewerbe entwickelt und gegebenenfalls umstrukturiert, ohne den Charakter als multifunktionales Mischgebiet aufzulösen.

Spreeraum: Besondere Funktionen am besonderen Ort: Erholung, Ökologie und Nutzung im Einklang

Die Spree mit ihren Uferzonen ist für die zukünftige Entwicklung der bei Weitem sensibelste Raum, denn sowohl die restriktiven Schutzbedürfnisse, als auch die Erwartungen an eine intensive Nutzbarkeit für unterschiedlichste Zwecke sind sehr hoch. Die Klingmüllersche Insel hat mit einer immer noch intensiven gewerblichen Nutzung auch weiterhin Arbeitsfunktionen inne und fügt damit einen weiteren potenziellen Konflikt herbei hinzu. Grundsatz des Entwicklungskonzepts für diesen Bereich ist daher, einen Ausgleich dieser verschiedenen Ansprüche anzustreben. Es wird daher sowohl Spielraum für Entwicklung, wie auch für Unter-Schutzstellung geben. Insgesamt werden mögliche Neuentwicklungen im Sinne der im Stadtumbaukonzept hier verorteten Aktivierungspotenzialfläche für Wohnungsbau eher als Umstrukturierung im Bestand erfolgen. Die Spielräume einer baulichen Aktivierung bisher unbebauter Flächen sind begrenzt. Eine Impulswirkung funktionaler Aktivierung und Aufwertung dieses Raums strahlt jedoch positiv auf die umliegenden Brachen aus.

Die Klingmüllersche Holzinsel stellt den potenziell prominentesten und attraktivsten Ort des gesamten Gebietes dar. Ziel der Entwicklung ist, diese Prominenz der Insellage inmitten der Spree und die hier besonders prägnanten Kontraste zwischen Industriebauten, Wasser und Vegetation als Gestaltungselement wieder deutlicher herauszuarbeiten und erfahrbar zu machen. Das ähnlich einem Schloss in einer Parkanlage liegende Ensemble der Tuchfabrik Elias ist Mittelpunkt dieses Bereichs. Es bleibt grundsätzlich zu prüfen, ob die derzeitige, gewerbliche Nutzung dem angestrebten Stellenwert dieses Standortes angemessen ist. Mit Ausnahme des Informationszentrums mit Werkstattladen der Lebenshilfe-Werkstatt sind die hier ansässigen Nutzungen relativ introvertiert. Sie profitieren nicht von den Qualitäten von Gebäude und Lage und können ihrerseits keine positiven Entwicklungsimpulse zur In-Wertsetzung dieses Standorts beitragen. Mit einer Verlagerung dieser Nutzungen an Standorte, die ebenfalls den betrieblichen Ansprüchen angemessen sind, kann das im Stadtumbaukonzept unterstellte qualitative Aktivierungspotenzial der Klingmüllerschen Insel tatsächlich zum Tragen kommen. Für die Entwicklung dieses Inselbereichs ist zu überdenken, ob ein solch außergewöhnlicher Standort nicht auch einer außergewöhnlichen Nutzung mit spezifischem Ortsbezug bedarf, die im Bereich Industriekultur, soziokultureller Aktivitäten, Erholung oder Tourismus liegen könnte.

Innere Spremberger Vorstadt: Urbanität im Wandel - Spielraum für Kreativität

Die innere Spremberger Vorstadt ist der urbanste Bereich des Untersuchungsraums. Seine vorhandenen Verflechtungen mit den anliegenden Zentrumsbereichen werden gestärkt. Vor allem im Bereich westlich der Straße der Jugend steht die Mehrheit der Flächen zu einer grundlegenden Neuordnung an. Diese sollte unter Einbeziehung der auf den gegenüberliegenden Straßenseiten, aber außerhalb des Untersuchungsraums liegenden Brachen und Neuordnungsbereiche erfolgen. Die städtebauliche Reparatur eines vielfach gestörten gründerzeitlichen Stadtgrundrisses ist zwar als Leitvorstellung wünschenswert, allerdings dürften die Standortqualitäten bei vergleichsweise hohen Defiziten und Beeinträchtigungen dieses Bereichs als Entwicklungs- und Investitionsgrundlage nicht ausreichen. Hierin liegt der entscheidende qualitative Unterschied dieses Teilraums zum als wesentlich entwicklungsfähiger eingeschätzten östlichen Bereich in Spreennähe.

Auf diese Problemkonstellation lässt sich zum einen mit intensiven Neuordnungs-Maßnahmen reagieren. Die hier konzentrierten großen Problemstandorte Barackenstadt, Vereins-Brauerei und mittelfristig des Busbahnhofs werden ohne umfangreiche externe Impulse nur schwer entwicklungsfähig sein. Vermutlich werden private Investitionen hier erst in Verbindung mit öffentlichen, geförderten Entwicklungsanstößen einsetzen.

Als gänzlich anderer Ansatz ist in diesem Teilraum ein Versuchsfeld kreativer Zwischennutzungen, die im Idealfall als Initiale einer Gebietsentwicklung wirken, vorgesehen. Die zahlreichen, kleinteiligen Brachgrundstücke und untergenutzten Bauten sind als Experimentiergrundstücke gut geeignet. In diesen Ansatz können die besonders großen "Sozialen Ressourcen" dieses Teilraums und der große Anteil von öffentlichem Grundeigentum als wichtige Faktoren aufgegriffen werden. Die Vielzahl sozialer Träger könnte als Vermittler und Initiator für Zwischennutzungsansätze fungieren. Das Jugendzentrum Gladhouse fällt dabei zuerst ins Auge, es könnten aber auch die Kirchen oder sogar aktive Senioren für konkrete Projekte motiviert werden. Zwischennutzungen können dabei kaum ein Ersatz für eine dauerhafte Entwicklung in diesem stadtstrukturell wichtigen Bereich sein. Beide Ansätze schließen sich jedoch gegenseitig keineswegs aus.

Gegenwärtig werden die kleinen und isolierten Wohnstandorte besonders gravierend durch die umfangreichen Missstände und Belastungen beeinträchtigt. Durch kleinteilige Maßnahmen können hier in Ergänzung zu den großflächigen Umstrukturierungen Verbesserungen der Wohnqualität erfolgen.

Ostrower Mitte: Zentrum für spezialisierte Dienstleistungen und Nahversorgung

Der Bereich zwischen Ostrower Straße und Inselstraße wird durch die Doppelfunktion als hochwertiger Dienstleistungsstandort mit regionalem Einzugsbereich und Nahversorgungszentrum mit eng umgrenztem lokalen Bezugsraum geprägt. Beide Funktionen ergänzen sich und sollen weiter profiliert werden. Dieser Bereich stellt sich im Vergleich zu den anderen Teilräumen funktional und vom Bauzustand her als stabilisierter Standort dar. Aufwertungen im Umfeld und eine bessere Anbindung ans Stadtzentrum können den Standort weiter stärken und zur Behebung der Diskrepanz zwischen tatsächlicher funktionaler Bedeutung und städtebaulichem Erscheinungsbild beitragen. Schlüsselstandort ist hier die Verbindung zwischen Feigestraße und Ostrower Straße über die bislang abgeriegelten Brachen.

Als weiterer Entwicklungsansatz kann die weitere Profilierung des Wirtschaftsstandorts durch intensivere funktionale Vernetzung der Unternehmen anvisiert werden. Die im engeren Umfeld noch vorhandenen Baulücken sollen vorrangig für den weiteren Ausbau des Wirtschaftsstandorts genutzt werden. Eventuell können dabei auch gemeinschaftlich genutzte Einrichtungen realisiert werden und die einzelnen Dienstleistungsstandorte durch einen "Campus-Charakter" enger zusammengeführt werden.

Die Entwicklung benötigt einen externen Impuls, etwa durch die Anlage einer neuen Erschließungsstraße, die eine Entwicklung bislang unerschlossener Flächen ermöglicht. Insgesamt trägt sich die Entwicklung bislang und wohl auch zukünftig in weiten Teilen über private Investitionen selbst, so dass eine öffentliche Planung in diesem Bereich verstärkt moderierende und koordinierende Aufgaben wahrnehmen sollte.

Wohngebiet Lobedanstraße: Behutsame Erneuerung im demographischen Wandel

Im Wohngebiet Lobedanstraße ergeben sich zunehmende Interventionsnotwendigkeiten erst aus der Prognose einer alternden Bewohnerschaft, auf die Wohnungen und das Wohnquartier selbst nicht ausgerichtet sind. Ziel ist hier, rechtzeitig und präventiv auf die sich andeutenden demographischen und in der Folge auch wohnungswirtschaftlichen Veränderungen zu reagieren. Strategien, wie sie im ZiS-Gebiet Östliche Spremberger Vorstadt oder im Stadtumbau in Sandow in ähnlichen Ausgangslagen erprobt werden, könnten auch hier angemessen sein.

Zunehmende Relevanz auch für eine Integration dieser Wohnsiedlung in übergeordnete Freiraumsysteme werden der Erneuerung des stark defizitären Wohnumfelds und dem Umgang mit den ausgedehnten Garagenkomplexen zukommen.

3.2 Gestaltung

Im Gestaltungskonzept wird die zukünftige städtebauliche Struktur des Untersuchungsgebietes dargestellt. Da in weiten Bereichen nicht nur eine Ergänzung vorhandener Strukturen, sondern eine weitgehende städtebauliche Neuordnung erforderlich ist, kommt dem Zusammenwirken von Bebauung und Freiraumsystem eine besondere Funktion zu. Im Gestaltungskonzept werden daher städtebauliche und freiräumliche Konzepte mit ihren prägenden Elementen wie Raumkanten, Bauweisen und Strukturen von Wegen, Straßen, Plätzen und Grünflächen in ihrem Zusammenhang betrachtet und in Plan 2 grafisch dargestellt.

Als Rahmenkonzept auf gesamträumlicher Ebene sind die vorgeschlagenen Baustrukturen nicht als architektonische Detailvorgaben zu verstehen, sondern dienen der Illustration grundlegender städtebaulicher Entwicklungsziele.

3.2.1 Städtebauliche und freiräumliche Ziele

Stadtumbau aufwertungsorientiert ausgestalten

Der Handlungsraum Ostrow ist innerhalb der Stadtumbaukulissen als "Umbaugebiet: Vorranggebiet für partiellen Rückbau zur Aufwertung / Verbesserung der verbleibenden Bausubstanz, bzw. der Wohngebietsfunktion" klassifiziert. Die bisherigen Rückbau-Maßnahmen im Stadtteil, beispielsweise im Bereich Blechenstraße / Straße der Jugend, werden ohne folgende Aufwertungsmaßnahmen nicht geeignet sein, das Gebiet qualitativ weiter zu entwickeln. Ziel ist daher, in der notwendigen Umstrukturierung die tatsächliche Aufwertungswirkung der Maßnahmen zu berücksichtigen und in den besonders entwicklungsfähigen Teilbereichen verstärkt auch auf reine Aufwertungsmaßnahmen zu setzen.

Kleinteilige Bestandsentwicklung fortsetzen

Angeichts gesamtstädtischer und regionaler Rahmenbedingungen eines Immobilienmarkts mit schwacher Dynamik, erscheint eine Orientierung auf kleinteilige Entwicklung sinnvoller als die Planung neuer städtebaulicher Groß-Strukturen. Phasenweise Realisierbarkeit und eine eventuelle Anpassungsfähigkeit an neue Bedingungen sind Prämissen des Planungskonzeptes. Die Orientierung am Bestand von Gebäuden und Eigentumsstrukturen fördert eine solche kleinteilige Entwicklung, greift aber gleichzeitig auch die im Bestand vorhandenen Qualitäten angemessen auf. Dieses Prinzip kann gerade in den Teilbereichen, in denen eine als Grundgerüst noch erkennbare städtebauliche Struktur vorherrscht, tragfähig sein, um Baulücken-Entwicklungen und Bestandsumbauten zu realisieren.

Großstandorte neu ordnen

Eine kleinteilige Entwicklung im Bestand eignet sich jedoch nicht für alle Standorte des Untersuchungsraums. Insgesamt determinieren die zusammenhängenden Großstandorte mit Neuordnungsbedarf die Entwicklung des Handlungsraums. In diesen Bereichen, etwa am Busbahnhof, an der Barackenstadt, der Vereins-Brauerei oder der Franz-Mehring-Straße sind kaum noch anknüpfungsfähige Strukturen vorhanden. Hier wird im städtebaulichen Konzept die Möglichkeit einer umfassenden Neuordnung genutzt, um diese Großflächen optimal entwickeln zu können.

Heterogenität qualifizieren

Die großen Gegensätze des architektonischen Bestandes vom Dorfangerhaus bis zum Brauereikesselhaus, vom Q6-Zeilenbau bis zur Fabrikantenvilla stellen bisher eher ein Gestaltungsproblem in Form eines städtebaulichen Flickenteppichs dar. Aus der fragmentierten Disharmonie einen abwechslungsreichen und doch zusammenhängenden Stadtteil zu entwickeln, ist gestalterisches Leitbild des Konzeptes. Insgesamt gilt es, das Nebeneinander isolierter Einzelbauten in ein städtebauliches Ensemble zu transformieren, bei dem Qualitäten sowohl durch den gebildeten Stadtraum, als auch durch die Vielfalt der Einzelgebäude entstehen. Daher wird im Konzept die bauliche und auch funktionale Heterogenität als Chance begriffen, um daran anknüpfend, ein spannungsreiches Stadtquartier mit vielfältigem städtebaulichem Erscheinungsbild zu entwickeln.

Geschichtsbewusste Stadtentwicklung

Die Ostrower Siedlungsgeschichte beinhaltet zahlreiche Elemente, die auch für die gesamte Cottbuser Stadtentwicklung von besonderem Stellenwert sind. Auch wenn im Ortsbild viele dieser Elemente verloren gegangen sind, ist Ostrow auch weiterhin wichtiger Bestandteil der Cottbuser Geschichtslandschaft. Auch die in Ostrow besonders markanten Umbrüche in der Siedlungsentwicklung sind Teil dieser Geschichtslandschaft. Diesen Brüchen ist zu verdanken,

dass Ostrow einen interessanten Stadtteil mit Charakter und Kontrasten in Bebauung und Geschichte darstellt.

Zwei historische Elemente sind insbesondere hervorzuheben:

Das eigenständige Dorf

Ostrow war bis 1872 von Cottbus formell unabhängig. Es ist keine gewöhnliche Cottbuser Stadterweiterung, sondern kann auf eine eigene Geschichte und Identität zurückblicken, die unter dem Motto "510 Jahre Ostrow" als Stadtteilidentität wiederbelebt werden kann.

Das Epizentrum der Cottbuser Textilindustrie

Die Cottbuser Industrialisierung ist untrennbar mit den Ostrower Tuchfabriken verbunden. Sie sind Motor des Aufstiegs der Stadt Cottbus in der Gründerzeit und größter zusammenhängender Industriestandort der Stadt gewesen.

Die zukünftige bauliche Entwicklung sollte daher diesen historischen Kontext berücksichtigen und sowohl in der städtebaulichen Gesamtstruktur, aber auch im architektonischen Detail möglichst viele der historischen Elemente erhalten.

Industriekultur architektonisch inszenieren

Ziel der baulichen Entwicklung ist, die in Ostrow erhaltenen Elemente der Cottbuser Industriegeschichte als spezifische Qualität des Stadtteils zu erhalten. Aus dem herausragenden industriekulturellen Wert des Stadtteils lässt sich architektonisch ein besonderer Standortfaktor des Handlungsraums herausarbeiten, der den Stadtteil sowohl für Besucher als auch für potenzielle Immobiliennutzer interessant macht. Die Neubewertung der industriellen Vergangenheit weg von den früheren negativen Assoziationen hin zu den historischen und kulturellen Qualitäten kann den notwendigen Imagewandel des Stadtteils unterstützen und neue Zielgruppen erschließen. Die "Ostrower Industriekultur" ist als weicher Standortfaktor weiter zu entwickeln und gezielt zu inszenieren.

Mit einer Vernetzung einzelner Standorte durch einen "Pfad der Industriekultur" mit den 'Highlights' Dielektrikwerk, Tuchfabrik Elias und Vereins-Brauerei könnte eine punktuelle In-Wertsetzung dieser Bauwerke eine höhere Reichweite erlangen.

Die hohe Konzentration von Leerstand mit einhergehender Gefährdung der Bausubstanz und schwierigen Investitionsbedingungen vor allem in der industriellen Bausubstanz fordert zu einem kreativen und experimentellen Umgang mit diesen Bauten heraus. Die bisher mehrfach praktizierte Beseitigung des negativen Erscheinungsbildes durch Gebäudeabriss hat mehrheitlich städtebaulich ebenso ungünstige, aber zusätzlich auch identitätslose Brachen geschaffen. Dem präventiven Abriss wird eine Strategie entgegengestellt, die nach dem Prinzip "stehen lassen und wirken lassen"¹³ die industriekulturellen Bestände gezielt erhält, inszeniert und in ihrer Imagewirkung langfristig umwertet.

Zwischen 'sichern', 'erhalten', 'verändern' und 'entwickeln' können dabei abgestuft intensive Erhaltungsstrategien eingesetzt werden. Von der rein baulichen Sicherung vor dem weiteren Verfall bis zur Sanierung, Aufwertung und dauerhaften Nachnutzung können die Maßnahmen differenziert werden. Für die zahlreichen Objekte, bei denen die Ideallösung einer baulichen Sanierung und Nachnutzung nicht absehbar ist, kann zumindest eine künstlerische Inszenierung des Leerstandes und eine gezielte Zur-Schau-Stellung ihres architektonischen und geschichtlichen Wertes die Wahrnehmung dieser Bauten positiv beeinflussen, Interesse an ihrer Nutzung generieren und das Erscheinungsbild des Stadtteils insgesamt qualifizieren.

¹³ Kommentar des Denkmalbeirats (Prof. Lorenz) der Stadt Cottbus bei einer Diskussion der Entwicklungsziele vom 26.06.2008.

Historische Raumstrukturen erhalten

Ein zentrales Grundprinzip des städtebaulichen Gestaltungskonzeptes ist die Wiederherstellung und Neuanlage baulich gefasster, urbaner Raumstrukturen. Angeknüpft wird dabei falls möglich an die teilweise gestörten, aber noch erkennbaren historischen Baustrukturen. Die in großen Teilbereichen des Untersuchungsraums prägenden Blockrandbebauungen sind in besonderem Maße geeignet, attraktive Stadträume zu erzeugen. Architektonische Herausforderung ist dabei, die Blockrandbebauung nicht vorrangig durch Geschosswohnungsbau zu interpretieren, sondern kleinteiligere nachfragegerechtere Bauformen aufzuzeigen.

Qualitativ neue Wohnangebote schaffen

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

Ziel ist, marktgängige Bauformen in einer dem zentralen Stadtraum angemessenen, höheren Qualität umzusetzen.

Umnutzungen durch Umbau ermöglichen

Sowohl die städtebauliche Struktur, als auch der architektonische Bestand sind ohne Umbau in weiten Teilen kaum anpassungsfähig für neue Nutzungen. Gerade um die wertvolle Substanz zu erhalten, sind in der insgesamt bestandsorientierten Erneuerung des Gebietes auch Umstrukturierungen und Umbauten im Bestand enthalten.

Stadt und Fluss miteinander verknüpfen

Bebauung und Spree nehmen in Ostrow bisher nahezu keinen Bezug aufeinander. Die Baustrukturen werden im Konzept im unmittelbaren Uferbereich zukünftig direkter auf diese Wasserlagen hin orientiert. Im weiteren Umfeld soll die Wassernähe durch direkte Wegeverbindung und falls möglich auch durch Sichtbeziehungen herausgestellt werden.

Eine engere Verzahnung von Spree und Stadtquartier wird bereits durch die Orientierung der geplanten Bebauung unterstützt. Dies ist jedoch nicht nur eine städtebauliche Aufgabe, sondern erfordert im näheren Uferbereich vor allem landschaftsplanerische Eingriffe.

"Grüne Stiche" an die Spree anlegen

Grünvernetzungen zwischen Spreeraum und Freiräumen im Inneren des Handlungsraums werden durch "Grüne Stiche", auch in Form grüner "Trittstein-Ketten" hergestellt. Mit diesen Maßnahmen soll das Grün der Spree in die flussfern gelegenen Bereiche hineingezogen werden. Neben der Steigerung von Wohnqualitäten werden damit auch ökologische Effekte einer Biotopvernetzung angestrebt.

Verbindungen schaffen, Räume öffnen - Stadtteil öffnen

Das gravierende Entwicklungshemmnis einer Abseitslage des Stadtteils wird durch die bessere Verknüpfung zu umliegenden Magnetfunktionen durchbrochen. Wesentliche Bestandteile

dieser neu zu schaffenden Wegeverbindungen sind freiräumliche Maßnahmen. Hierzu zählen neben Grün-Vernetzungen die Öffnung bisher versperster Flächen für eine öffentliche Zugänglichkeit, die Überwindung von Barrieren und Engpässen und die Neuanlage von Fuß- und Radwegen.

Schutz- und Entwicklungsanspruch im Spreeraum ausgleichen

Im Spreeraum und in besonderem Maße auf der Klingmüllerschen Insel¹⁴ sind die erhöhten Schutzbedürfnisse zu berücksichtigen und planerisch zu sichern, gleichzeitig aber auch die für das Quartier und die gesamte Stadt wichtigen Entwicklungspotenziale zu aktivieren. Der innerstädtische Spreeraum, der im Untersuchungsgebiet bisher noch wie eine "verbotene Zone", Un-Ort und privatisierter Rückzugsraum informeller Nutzungen wirkt, wird als wichtigster öffentlicher Raum des Planungsgebietes entwickelt. Im Zuge dieser Entwicklungen werden neue, insbesondere auf Tourismus und Freizeit bezogene Funktionen integriert.

Öffentliche und private Räume klar definieren und neu ordnen

Mit den freiraumplanerischen Maßnahmen soll eine klare, sichtbare und den grundstücksübergreifenden Ansprüchen angemessene Abgrenzung privater und öffentlicher Freiräume erfolgen. Für die wichtigsten freiraumplanerischen Ziele werden auch notwendige Boden- und Grundstücksneuordnungen vorgeschlagen. Allgemeines Ziel ist eine den Eigentumsstrukturen entsprechende Nutzbarkeit und Zugänglichkeit, bei der öffentliche Grundstücke auch öffentlich nutzbar und private Räume ausreichend abgeschirmt sind.

Nicht-bauliche Nutzungen als Option für nicht entwicklungsfähige Baufelder zulassen

Nicht auf allen grundsätzlich für eine bauliche Entwicklung geeigneten Flächen ist eine Neubebauung realistisch, selbst wenn sie städtebaulich wünschenswert erscheint. Für Standorte, auf denen voraussichtlich auch mittelfristig keine baulichen Investitionen zu erwarten sind, ist vor allem eine freiräumliche Nutzung zu etablieren. Die Blechenstraße etwa ist für Neubebauung entlang der Bahntrasse relativ unattraktiv. Es erscheint auch auf lange Sicht hin unwahrscheinlich, dass sich die hier flächenmäßig vorhandenen Baupotenziale umsetzen lassen. Die baulichen Nutzungsvorschläge sind daher hier als langfristige Reserve zu verstehen. Öffentlich getragene Anstrengungen zur städtebaulichen Aktivierung sollten zunächst auf entwicklungsfähigere Bereiche konzentriert werden. Als Alternative oder zumindest als temporäre Übergangslösung erscheinen Freiflächennutzungen hier tragfähiger.

Entwicklung privater Freiflächen

Privat getragene Maßnahmen auf grundstücksbezogenen Freiflächen dienen der Verbesserung der Wohnsituation. Im westlichen und nordöstlichen Teilgebiet ist der hohe Versiegelungsgrad und das quantitative Freiflächendefizit abzubauen.

Benachbarte private Freiflächenbereiche im Geschosswohnungsbau sollen gestalterisch zusammenhängend entwickelt und grundstücksübergreifend nutzbar angelegt sein. Sie bilden halböffentliche Bereiche einer Wohnnachbarschaft aus. In diesen Teilbereichen wird der Abriss trennender Nebengebäude und Einfriedungen empfohlen. Die grundstücksübergreifende Organisation der Stellplatzflächen, der Müllstandsflächen, der Entwässerung, der gemeinschaftlich nutzbaren Wohnumfeldgestaltung oder Erschließung kann die individuellen Defizite kleiner, kaum nutzbarer Einzelgrundstücke ausgleichen und den Wohnwert steigern.

Im Gebiet werden Baugebiete vorgeschlagen, in denen die Schaffung von privaten, individuellen Wohnbereichen auch im Freiraum angestrebt wird. Die Bereiche des hochwertigen, eigentumsfähigen Wohnens sollen den Wunsch nach dem eigenen Garten auch im innerstädtischen Umfeld umsetzen. Hier ist die eigene Parzelle als eigener Garten nach individuellen Wünschen gestaltbar.

¹⁴ vgl. hierzu Kapitel 1.2 zum Vertiefungsschwerpunkt Holzinsel

In ähnlicher Weise sind Mietergärten eine grundsätzlich geeignete Möglichkeit, den Wohnwert von Erdgeschosswohnungen zu steigern. Voraussetzung sind allerdings ausreichend große Grundstücke, die sowohl abgegrenzte private Mietergärten, als auch nutzbare Grünbereiche für die Bewohner der Obergeschosse erlauben und die notwendigen Ver- und Entsorgungsflächen bereit halten.

3.2.2 Teilräumliche Gestaltungskonzepte

3.2.2.1 Alt-Ostrow

Gestaltungsprinzip

Die großflächige Stadtbrache im nordöstlichen Bereich wird als zusammenhängender Entwicklungsraum für ein neu entstehendes, hochwertiges Wohnquartier mit starkem Bezug zur Spree gestaltet. Dieser Entwicklungsbereich bildet den Vertiefungsschwerpunkt 1. Detaillierte Erläuterungen zur städtebaulichen Gestaltung, zur immobilienwirtschaftlichen Tragfähigkeit dieser Planungen und zentralen Umsetzungsschritten finden sich in Teil B.

Städtebauliches und freiräumliches Konzept

Der Straßenblock Briesmannstraße, Ostrower Platz, Wasserstraße, Franz-Mehring-Straße erhält in Anknüpfung an bestehende Baustrukturen auf Nord-, West- und Südseite durch geschlossene und verdichtete Bauformen eine städtische Fassung. Nach Osten hin öffnet sich das Wohnquartier durch Freiraum- und Wegebeziehungen und offene Bauweisen zur Spree. Im Innenbereich zwischen Spree und Dorfanger wird ein kleinteiliger strukturiertes, durchgrüntes Quartier geschaffen, dessen Baukörper sich an die historisch prägnante West-Ost-Ausrichtung der Parzellen und Bestandsbauten anlehnen.

Im historisch wertvollsten Stadtraum im Gebiet, dem Ostrower Dorfanger, ist die städtebauliche Reparatur gestörter Stadtstrukturen vordringliches Ziel. Architektonischer Maßstab ist auch auf der besonders gestörten westlichen Seite die verbliebene Dorfbauung und nicht die Baumasse der gründerzeitlichen Fabrikbauten oder des Geschosswohnungsbaus im Ostrower Wohnpark.

Der Ostrower Platz selbst übernimmt als multifunktionaler Stadtplatz die Funktion eines Quartiersmittelpunkts. Er bietet Spielraum für vielfältige, eher wohnumfeldbezogene Aktivitäten unterschiedlicher Altersgruppen. Dazu wird ein Spielplatz in die Neugestaltung des Ostrower Dorfangers integriert. Er soll sowohl als Spielplatz des neuen Ostrower Wohnquartiers wie auch durch die Kitas am Ostrower Platz genutzt werden. Die variabel nutzbare Platzfläche im nördlichen Platzbereich dient als Quartierstreiffpunkt und knüpft damit auch an die alte Rolle eines Dorfangers an.

Zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm liegt der größte Bereich zusammenhängender Neubaumaßnahmen. Das hier neu entstehende Stadtquartier soll städtebaulich sowohl eigentumsfähige Bebauung in kleinteiliger Struktur (Stadtviellen, Stadthäuser, Reihenhäuser, verdichteter Einzelhausbau) ermöglichen, als auch seiner stadträumlichen Bedeutung als erweiterter Stadtkern gerecht werden. Trotz einer Orientierung auf Wohneigentum sollen urbane Stadträume mit einer hohen Aufenthaltsqualität für Bewohner und gebietsfremde Passanten ausgebildet werden. Neu anzulegende Wohnwege in Ost-Westrichtung gewährleisten eine Erschließung der Baufelder und öffnen gleichzeitig den Stadtraum zur Spree. Nach Möglichkeit könnte hier auch die freigelegte Wasserzuleitung zur Enke-Fabrik gestalterisch integriert werden und so eine noch engere Verknüpfung von Wohnquartier und Wasserlagen hergestellt werden. Diese Aufdeckung eines industriehistorischen, technischen Zeugnisses kann auch die frühere Struktur und Nutzung des Gebietes illustrieren¹⁵.

¹⁵ Diese Idee beruht auf einer entsprechenden Anregung des Denkmalbeirats der Stadt Cottbus.

Vor allem der Ostrower Damm soll als Stadtstraße und Spreepromenade in einem attraktiven Gegensatz von Fluss und straßenbegleitender Bebauung zum Flanieren und Verweilen einladen und punktuelle Aufenthalts-Möglichkeiten und Zugänge zum Wasser bieten. Als Schnittstelle und Verteiler zwischen den übergeordneten Wegeverbindungen der Spreeuferpromenade, des Ostrower Stegs, der neuen Wegeverbindung über die Klingmüllersche Insel und den internen Erschließungswegen des neuen Wohnquartiers wird der Ostrower Damm zukünftig einen wesentlich belebteren Charakter bekommen und einen größeren Stellenwert im Cottbuser Fußwege- und Freiraumsystem einnehmen. Der Straßenzug soll daher keine reine Wohnstraße mit suburbanem Charakter werden, sondern neben Wohnbebauung auch nicht störende gastronomische Nutzungen, bevorzugt in ehemaligen Fabrikbauten ermöglichen. Nördlich der Wasserstraße wird der Ostrower Damm vom Durchgangsverkehr abgetrennt und dient nur noch als reine Erschließungsstraße der anliegenden Nutzungen.

Im Block Wasserstraße / Inselstraße / Ostrower Damm sind eine umfassende Neubebauung auf dem Eckgrundstück Inselstraße / Ostrower Damm sowie kleinteilige Nachverdichtungen und Lückenschließungen möglich. Wasserstraße und insbesondere die Inselstraße als zu stärkende Quartiersachse in West-Ost-Richtung sollen als wichtige Anbindungen an den Spree-raum als Alleen einen grüneren Charakter bekommen.

3.2.2.2 Spreeraum

Gestaltungsprinzip

Neubaumaßnahmen im direkten Spreeraum sind wegen der vielfältigen Restriktionen nur in geringem Umfang vorgesehen. Der bauliche Schwerpunkt liegt auf der nutzungsstrukturellen Entwicklung der Tuchfabrik Elias im Bestand und einer Qualifizierung der umgebenden Freiräume. Der Ostrower Damm bildet die Grenze und Nahtstelle zwischen Stadtquartier auf der westlichen Straßenseite und dem tendenziell von Bebauung freizuhaltenden Grünraum auf der östlichen Seite. Die Bestandsbauten der Tuchfabrik liegen als Solitär inmitten dieses Grünraums.

Städtebauliches und freiräumliches Konzept

Die Tuchfabrik Elias wird in ihrer einzigartigen Lage als "Industrieschloss im Park" aufgewertet. Dazu besitzt die Qualifizierung der Freiräume auf der Klingmüllerschen Insel und ihre Differenzierung in öffentliche und private Zonen Priorität. Den bestehenden Wohnbauten werden private Gärten im Innenbereich der Insel zugeordnet, die Uferzonen und große Teile der südlichen Insel werden als öffentlicher Uferpark mit Aufenthaltsqualität und Freizeitangeboten angelegt. Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes sind die Angebote jedoch als freiräumliche Nutzungen begrenzt. Notwendige Funktionsbauten werden in Form von Pavillons ausgeführt.

Da sich unmittelbar südöstlich des Untersuchungsraum die großzügigen Sportanlagen des Stadions der Freundschaft anschließen, kann auf die Neuanlage von Sportflächen für Vereinssport verzichtet werden.

Wesentliches Ziel der Freiraumentwicklung ist die Anlage durchgängiger Spreeuferwege. Nach einer Auflösung der erschwerten baulichen, landschaftsräumlichen und eigentumsstrukturellen Rahmenbedingungen¹⁶ werden auf beiden Uferseiten Wegeverbindungen angelegt.

¹⁶ vgl. dazu auch die Studie Cottbus Aufwertung Spreegrün 6. Teilabschnitt

3.2.2.3 Innere Spremberger Vorstadt

Gestaltungsprinzip

In der Inneren Spremberger Vorstadt dient die städtebauliche Gestaltung der grundlegenden Revitalisierung und Aktivierung umfangreicher Problemstandorte. Die Neuordnung im Straßenraum und öffentlichen Grünraum dient dazu, diese Standorte für eine folgende bauliche Entwicklung attraktiv zu machen. Daneben ist die Reparatur der gestörten gründerzeitlichen Blockrandbebauung als kleinteilige städtebauliche Erneuerung von großer Bedeutung.

Städtebauliches und freiräumliches Konzept

Bautzener Straße / Straße der Jugend

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes werden die Raumkanten der Blockrandbebauung wiederhergestellt und geschlossen. Der Stadtplatz Bautzener Straße / Straße der Jugend soll als zentraler, grüner Quartiersplatz zukünftig auch auf der südlichen Platzseite an der Südstraße und an der westlichen Platzseite an der Straße der Jugend wieder baulich gefasst werden. In Form von Baulückenschlüssen kann Geschosswohnungsbau mit bis zu vier Geschossen erfolgen. Abhängig von der Marktnachfrage wären auch kleinteilige Formen städtischer Einzel- und Reihenhausbauweisen möglich. Dieser Stadtplatz ist als Vorplatz vom Gladhouse wichtigster öffentlicher Raum im westlichen Planungsgebiet. Er soll als Platz mit Parkanlagen-Charakter weiter entwickelt werden.

Für das südlich angrenzende Areal der Vereinsbrauerei wird ein Erhalt der historischen Brauereibauten (Sudhaus, angrenzende Ziegelbauten) vorgeschlagen. Für den südlichen Brauereibereich und die Garagenhöfe an der Blechenstraße mit ihren schwierigen Rahmenbedingungen ist ein ausreichender Entwicklungsdruck kaum zu erwarten. Daher wird im Falle weiterer Abbrüche der Bausubstanz eine, auch übergangsweise mögliche Freiraumnutzung vorgeschlagen.

Busbahnhof

Das Areal des Busbahnhofes soll unter dem Prinzip energieeffizienter, nachhaltiger Bauweise ein besonderes Profil erhalten und damit - am für Geschosswohnungsbau schwierigen Cottbuser Immobilienmarkt - eine Marktlücke abdecken. Eine geschlossene Blockrandbebauung zur Taubenstraße, Straße der Jugend und partiell zur Marienstraße vereinbart ökologisch sinnvolle Baudichten mit einer Reparatur des Stadtgrundrisses.

Indem bei der Blockrandbebauung von Bürgerstraße und Marienstraße die Baufluchten der westlich anschließenden Straßenzüge aufgenommen werden, entstehen neue, großzügigere Straßenräume und ein kleinerer Stadtplatz an der Kirche Maria Friedenskönigin mit potenzieller Aufenthaltsqualität. Die Marienstraße erhält als Teil der neuen Ost-West-Quartiersachse eine deutlich gesteigerte Bedeutung. Als grüne Allee verbindet der Straßenzug Marienstraße / Inselstraße wichtige öffentliche Räume des Gebietes miteinander. Als straßenbegleitender Grünzug reicht er vom Busbahnhof und Altem Friedhof im westlichen Entwicklungsbereich über den grünen Stadtplatz an der Straße der Jugend und den aufgewerteten Kreuzungsbereich zur Feigestraße bis zur Leichhardt-Brücke und südlichen Klingmüllerschen Insel. In der Verlängerung nach Westen ermöglicht dieser Straßenzug eine attraktivere Wegeführung zum Bahnhofsumfeld, vor allem zum nördlichen Ausgang des Bahnhofstunnels und zur Westlichen Stadterweiterung.

Barackenstadt

Für das Areal der Barackenstadt wird nur im nordöstlichen Viertel eine Neubebauung vorgeschlagen. In diesem Teil der Barackenstadt sind Gebäude für besondere Wohnformen (Mehrgenerationenwohnen / betreutes Seniorenwohnen) und ergänzende soziale Einrichtungen vorgesehen. Die Umgestaltung und Nutzung der großzügigen Freiräume als "Mehrgenerationen-

nengärten" bildet das Bindeglied zwischen Bestands- und Neubauten. Mit diesen Maßnahmen wird die mit dem Wichernhaus begonnene bauliche Entwicklung auf der Nordhälfte bis zur Straße der Jugend fortgeführt. Auf eine Entwicklung der Südhälfte wird verzichtet. Auf dem südlichen Areal wird eine Öffnung und Wiederherstellung der alten Friedhofsallee unter Einbezug der noch vorhandenen Pflasterung mit einfachen Mitteln realisiert und als öffentlicher Fußweg nutzbar gemacht. Das übrige gesamte Areal der Barackenstadt ist zunächst als Experimentierfeld für Zwischennutzungen geplant, die bei Bedarf für eine bauliche Entwicklung zurückgenommen werden können, bei dauerhaft fehlendem Entwicklungsdruck jedoch auch als langfristige Lösung bestehen bleiben können. Leitbild ist hier ein "Mehrgenerationengarten" der variabel durch unterschiedlichste Zielgruppen nutzbare Angebote im Freiraum vorhält.

Als pflegearme, naturnahe, grüne Zwischennutzung entwickelt sich dieser Grünraum zu einem Erholungs- und Naturraum mit eigener Charakteristik und besonderen ökologischen und Freizeitwerten.

Südliche Straße der Jugend

Die Anbindung an das östliche Bahnhofsumfeld über die Straße der Jugend wird durch eine gestalterische Aufwertung der Bahnunterführung und die Herstellung attraktiver, direkter Wegeverbindungen zum Bahnhof und den umliegenden funktionalen Neuordnungsbereichen, etwa dem Standort der 'Knappschaft Bahn See' über die Barackenstadt und durch die aufgewertete Bahnunterführung Straße der Jugend wesentlich verbessert.

Über die unbebauten Grundstücke Straße der Jugend 20 und Bautzener Straße 157 wird eine Fußwegeverbindung angelegt. Die fußläufige Erschließung der Barackenstadt, der Brauerei und der nördlichen Parzellenstraße wird hierdurch verbessert.

Ein funktional der katholischen Kita Straße der Jugend 24 zugeordneter Spielplatz wird über die Einbeziehung der Flächen des Abrissgrundstücks Blechenstraße 5 in einer grundstücksübergreifenden Hofgestaltung angelegt. Am Eckgrundstück selbst wird langfristig wieder eine bauliche Betonung des Stadteingangs angestrebt. Die Zwischennutzung als Freifläche soll hier nur temporären Charakter besitzen.

Blechenstraße

Auf den Grundstücken entlang der Blechenstraße, vor allem zwischen Straße der Jugend und Bautzener Straße, überwiegen mit Ausnahme des Caritas-Neubaus aus den 1990er Jahren Nutzungen mit geringer Qualität und Nutzungsintensität. Eine städtebauliche Neuordnung dieser Standorte wäre zwar gestalterisch erstrebenswert, erscheint aber wegen der unattraktiven Lagen wenig realistisch. Wegen dieser insgesamt vergleichsweise geringen Entwicklungspotenziale dieses Stadtraums stellen diese Flächen trotz vorhandener Qualitätsmängel keinen vorrangigen Handlungsschwerpunkt dar.

Bei weiter zunehmenden Leerständen, baulichem Verfall und erforderlichen Abrissen wäre auf diesen Flächen ein Verzicht auf bauliche Nachnutzung und eine Konzentration der Entwicklungsbemühungen auf hochwertigere Standorte sinnvoll. Als Frei- und Naturflächen mit geringem Pflegeaufwand und freiflächenbezogener Nutzung leisten sie einen Beitrag zur Quartiersaufwertung. Diese Freirauminseln stärken als punktuelle Elemente auch ohne große freiräumliche Aufwertungsmaßnahmen den angestrebten 'Mittleren Grüning'.

Alternativ wäre zwischen Südstraße und Bautzener Straße (Garagenhöfe, südliche Gewerbegrundstücke) eine Nutzungsintensivierung und langfristige Umstrukturierung mit gewerblichem Schwerpunkt denkbar. Auch hier sollte nur auf einen sich selbständig entwickelnden Bedarf reagiert werden, jedoch keine aktive Flächenentwicklung betrieben werden.

3.2.2.4 Ostrower Mitte / 'Ostrower Wohn- und Businesspark'**Gestaltungsprinzip**

Städtebauliche Ansätze zielen in diesem Teilraum darauf ab, ein dem funktionalen Stellenwert der ansässigen Nutzungen angemessenes Umfeld zu erzeugen. Durch ergänzende bauliche Entwicklungen sollen die verschiedenen Einrichtungen räumlich enger verknüpft werden und ein "Campus-Charakter" im Bereich Feigestraße / Inselstraße betont werden. Insbesondere an Feigestraße und Ostrower Straße ist eine Initiierung grundstücksübergreifender Entwicklungsprozesse im Zusammenhang mit den benachbarten Grundstücken mit ebenfalls gravierenden Missständen im Modellstadtgebiet vorzunehmen.

Städtebauliches und freiräumliches Konzept

Im mittleren Planungsbereich zwischen Bautzener Straße und Lobedanstraße ist stets eine Bebauung aus freistehenden Einzelbauten in Form von Gewerbebauten, Villen, Wohnzeilen oder sozialer Infrastruktur prägend gewesen. In der Fortführung dieser Bauformen ergeben sich Nachverdichtungsmöglichkeiten im rückwärtigen Blockinnenbereich und auf Baulücken entlang der Straßenräume.

Mit einer verkehrsreduziert gestalteten Erschließungsstraße von der Feigestraße über den Parkplatz von PENNY und Ostrower Straße 15a und 16 wird die direkte Anbindung an die westliche Altstadt und Stadtpromenade hergestellt. Gleichzeitig wird die bauliche Entwicklung der bislang mangelhaft erschlossenen Grundstücksflächen im Blockinnenbereich ermöglicht.

Mit baulichen Ergänzungen im Kreuzungsbereich Feigestraße / Inselstraße soll dieser Dienstleistungskern gestärkt und städtebaulich betont werden. An der Kreuzung Feigestraße / Inselstraße wird den markanten Einzelbauten Auguste-Stift und Haus der Wirtschaft ein neuer Baukörper auf dem bisherigen Parkplatz der Technischen Akademie Wuppertal gegenübergestellt. Die Straßenkreuzung Feigestraße / Inselstraße bekommt dadurch einen städtebaulichen Akzent.

3.2.2.5 Wohnquartier Lobedanstraße**Städtebauliches und freiräumliches Konzept**

Die städtebauliche Struktur dieses Bereiches ist weitgehend vorgegeben und nicht veränderungsbedürftig. In diesem Teilbereich wird lediglich ein Neubau auf den Flächen der bisherigen Garagen als mögliche Option vorgeschlagen. Vorstellbar wäre hier betreutes Mehrgenerationenwohnen. Dieser Neubau ist explizit auf die in den Zeilenbauten wohnenden Mieter ausgerichtet. Hiermit könnte bei abnehmender Eignung der Q6-Zeilenbauten für ihre alternde Bewohnerschaft ein Verbleib im langjährigen Wohnumfeld aber in seniorengerechter Bauweise und mit eventueller Betreuung ermöglicht werden. Diese Maßnahme stellt lediglich eine mögliche Option dar, ist jedoch für die Entwicklung des Gesamtquartiers von untergeordneter Bedeutung.

Die Wohnumfeldqualität der Zeilenbauten wird bislang durch eine sehr sparsame Gestaltung der Grünbereiche stark eingeschränkt. Im Wohngebiet ist die Doppelfunktion der großzügigen Abstandsflächen der Zeilenbauten als Wohnumfeld und als halböffentlicher Raum gestalterisch zu differenzieren. Die Gestaltung ist mit ihren Angeboten auf die anvisierte Bewohnerschaft auszurichten. Falls zukünftig wieder verstärkt junge Familien in die frei werdenden Wohnungen ziehen sollten, wäre eine deutlich andere Freiflächengestaltung zu planen als bei einer langfristigen Orientierung auf Senioren.

Die größte strukturelle Veränderung ergibt sich durch eine Umsetzung der Verkehrsplanung eines geradlinig in der Verlängerung der Lobedanstraße angelegten Bahnübergangs als Ersatz für die gegenwärtige, verkehrlich ungünstige Lösung in der Verlängerung der Parzellenstraße.

Eine weitere öffentliche freiraumbezogene Planung ist eine Fuß- und Radwegeverbindung im Verlauf des 'Mittleren Grünrings' vom Knoten Blechenstraße / Parzellenstraße / Lobedanstraße zur Spree. In diesem Abschnitt wird zwischen Bahntrasse und Kleingartenkolonie eine neue Fußwegeverbindung zur Spree geöffnet, die an der Eisenbahnbrücke auf den Spreeuferweg trifft.

Kleingärten

Die Kleingärten im südöstlichen Untersuchungsgebiet übernehmen eine wichtige Erholungs- und Freizeitfunktion. Im Stadtteil Mitte ist keine weitere Kleingartenkolonie vorhanden, der Bedarf als Ausgleich für Defizite an individuell nutzbaren privaten Grünflächen jedoch hoch, darum sollte der Standort langfristig gesichert werden. Für öffentliche Grün- und Wegeverbindungen sind, falls erforderlich, Parzellen aufzulösen und zu verlagern. Die Abgrenzung der Kleingartenkolonie schließt daher den Uferstreifen von Mühlgraben und Spree und einen Streifen entlang der Bahngleise für neu anzulegende öffentliche Wegeverbindungen aus.

Grundsätzlich ist die öffentliche Durchwegung der Kleingartenanlage auf den bestehenden Wegen zu sichern und die Anknüpfung dieser kleingarteninternen Erschließungswege an die neuen Wege entlang der Bahn und Spree herzustellen.

3.2.3 Denkmalschutz

Durch Abrissmaßnahmen in den letzten Jahrzehnten sind umfangreiche Bestände der denkmalwerten Substanz vernichtet worden. Die außergewöhnliche Stellung des Stadtteils als städtebauliches Beispiel einer Transformation vom Dorf zum Industriequartier und als Kerngebiet der Cottbuser Textilindustrie ist inzwischen kaum noch erkennbar. Es wird daher empfohlen, zumindest die jetzt noch vorhandenen Reste zu erhalten und dafür auch die Instrumente des Denkmalschutzes anzuwenden, beispielsweise durch die Unterschutzstellung zusätzlicher Objekte. Die noch 2001 vorgeschlagene Einstufung des gesamten Ostrower Damms als Denkmalbereich¹ kann jedoch wegen des weitgehend aufgelösten geschlossenen Zusammenhangs nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Insgesamt wird zusätzlich empfohlen, auch weniger stark reglementierte, vor allem auf Konsens und Überzeugung der Eigentümer historischer Bausubstanz basierende Erhaltungsstrategien zu verfolgen. Mit einem gezielt auf den Erhalt historischer Substanz ausgerichteten Entwicklungskonzept ließe sich auch nicht unbedingt denkmalwerte, für den Charakter des Quartiers in der Summe jedoch prägende Bausubstanz rechtzeitig sichern.

Für folgende Objekte wird eine Prüfung des Denkmalwertes und eventuelle Neu-Aufnahme vorgeschlagen:

Empfehlung zur Unter-Schutzstellung:

- Bautzener Straße 153, ehemalige Vereins-Brauerei: Komplex mehrerer, in der Substanz noch gut erhaltener Brauereigebäude verschiedener Bauphasen des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts, besonders wertvoll das Sudhaus von 1908.

Nachrangig zu prüfen:

- Ostrower Damm 10: Tuchfabrik 'Adolf Eschenhagen', im Erscheinungsbild baulich deutlich verändert, aber im Gesamtzusammenhang aus Produktionsgebäude, Spinnereihalle und Kopfbau des Kontorgebäudes im Originalzustand von ca. 1880 erhalten.
- Ostrower Damm 12a: Tuchfärberei Franz Geisler, kleinerer Fabrikbau von etwa 1880, letztes im Erscheinungsbild noch weitgehend original erhaltenes Beispiel am mittleren Ostrower Damm.

¹⁷ Ackermann, Irmgard et al.: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmale in Brandenburg. Stadt Cottbus, Altstadt und innere Stadtteile. Worms 2001. S. 221

- Parzellenstraße 2: Fabrikantenvilla der Tuchfabrik Grünebaum und Kaufmann mit erhaltener Parkanlage von ca. 1870. Historisch gehört auch das Fabrikationsgebäude Inselstraße 26, heute Sitz des Landesamts für Bergbau, zu diesem Komplex. Der funktionale Zusammenhang ist inzwischen räumlich durch einen neu eingefügten Gebäuderiegel nicht mehr wahrnehmbar.

Als besonderer Konflikt zwischen bestehendem Denkmalschutzstatus und möglicher zukünftiger Entwicklung kann der ruinöse Restbestand der Produktionshalle Tuchfabrik 'Hasselbach und Westerkamp' in der Ostrower Straße 15a gelten. Es bleibt im Rahmen der weiteren Entwicklung abzuwägen, inwiefern die derzeitige Ruine als städtebaulicher Missstand die bauliche Entwicklungsfähigkeit dieses Standorts beeinflusst, oder ob eine teilweise Integration der restlichen Bebauung in Neubebauung als Fassade oder als Grundstückseinfriedung möglich ist. Diese aus denkmalpflegerischer Sicht günstigste Lösung sollte vor dem entgeltlichen Abbruch dieser denkmalgeschützten Restbestände geprüft werden.

Denkmalgeschützte Freiflächen

Da die ehemaligen Villengärten auf der Klingmüllerschen Insel als Bestandteil des Baudenkmals 'Tuchfabrik Elias' ebenfalls geschützt sind, müsste die zukünftige Gestaltung die denkmalpflegerischen Belange berücksichtigen. Faktisch ist insbesondere im südlichen Bereich kaum noch Originalsubstanz vorhanden und die ehemals zusammenhängende Gesamtanlage nicht mehr nachvollziehbar. Auch die notwendige Neuordnung privater und öffentlicher Teilflächen wird eine weitere Zergliederung der Parkanlagen zur Folge haben. Die Zielsetzung der Denkmalpflege sollte sich hier primär darauf beschränken, den einstigen funktionalen Zusammenhang zwischen Villa Ostrower Damm 3 und südlicher Parkanlage wieder herzustellen, der gegenwärtig durch die Fernwärmeleitung massiv gestört ist.

Auf dem Gelände des Alten Friedhofs sind als einzige überlieferte Elemente die Bäume der Friedhofsallee, Teile der historischen Wegepflasterung und die Friedhofsmauer erhalten. Diese Friedhofsrelikte sind durch den Bodendenkmalschutz nicht geschützt. Ihr Erhalt sollte ohne Ausweitung des Schutzstatus angestrebt werden.

Bodendenkmale

Archäologische Belange erhalten als unsichtbare, unterirdische Geschichtszeugnisse zumeist erst bei konkreten Tiefbaumaßnahmen ein akutes Gewicht. Dies gilt umso mehr, solange es sich wie bei den Fällen im Untersuchungsgebiet nur um reine Verdachtsflächen handelt. Im Fall des Ostrower Dorfangers ist bei den geplanten baulichen Maßnahmen der Neuanlage der Fernwärmeerschließung und der Neugestaltung von Verkehrsflächen und Aufenthaltsbereichen eine Einbindung denkmalpflegerischer Belange in die Maßnahmen gefordert. Die ohnehin notwendigen Tiefbauarbeiten sollten als Gelegenheit genutzt werden, die möglichen archäologischen Spuren des Dorfangers wieder ans Licht zu bringen und soweit möglich in eine neue Platzgestaltung zu integrieren. Auch hier ist die Kommunikation und Inszenierung der archäologischen Grabungsarbeiten gleichzeitig Instrument zur Steigerung der Aufmerksamkeit und des Standortmarketings.

3.3 Nutzung

Plan 3 stellt die angestrebte Nutzungsverteilung von Bauflächen und öffentlichen Freiräumen sowie das Erschließungsgerüst mit seinen Straßenhierarchien dar¹⁸. Dem Leitbild "Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum" entsprechend, liegt ein besonderer Schwerpunkt des Konzeptes auf der nutzungsstrukturellen Weiterentwicklung eines ehemaligen Industriegebietes in ein urbanes Wohnquartier. Schwerpunkte der Entwicklung neuer Wohnstandorte

¹⁸ Das dargestellte Straßennetz stellt die in der Gestaltungsvariante 1 (Teil B, Kapitel 1) 'Umfassende Neuordnung' vorgeschlagenen Straßenneubaumaßnahmen dar. In der im Plan Gestaltung dargestellten Variante 2 'Teilräumliche Initialentwicklung' wird anfangs nur ein Teil der Straßenbaumaßnahmen realisiert.

sind die Flächen zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm sowie des zu verlagernden Busbahnhofs. Das Planungsgebiet eröffnet von seiner Größe und der unterschiedlichen Eignung seiner Teilräume her die Möglichkeit, Angebote für vielfältigste Wohnformen und Zielgruppen abzudecken. Da sich im Zuge der Differenzierung von Lebensstilen, demographischen und sozialen Bedingungen auch die Anforderungen an Wohnangebote breiter auffächern, können dabei auch explizit Nischenangebote realisiert werden.

Die Entwicklung des Gesamtraums steht unter dem zentralen Ziel der Stärkung der Wohnfunktion. Daher werden diesem Ziel entgegen stehende vorhandene oder absehbare Störfaktoren möglichst vermieden.

3.3.1 Nutzungsstrukturelle Ziele

Infrastrukturelle Rahmenbedingungen für Wohnnutzungen optimieren

Die stadtentwicklungspolitische Einstufung als 'Vorranggebiet Wohnen' stellt für den Handlungsraum im Gegensatz zu anderen Bereichen der Innenstadt keine Bestandsfortschreibung, sondern eine weitgehende Neudefinition zukünftiger Nutzung dar, denn als Wohnstandort ist dieser Bereich bislang nicht etabliert. Eine solche Neuausrichtung des Gebietes wird sich nicht von alleine einstellen, sondern erfordert eine gezielte Planung und Entwicklung von Wohnungsbauflächen. Gleichzeitig muss die Eignung des Gebietes für vielfältiges innerstädtisches Wohnen zusätzlich zu seiner Lagegunst auch durch entsprechende Wohnfolge-Infrastruktur gestärkt werden. Bei Spielplätzen, der Grundschulversorgung und wohnungsbezogenen, nutzbaren Freiflächen stimmen diese Rahmenbedingungen noch nicht.

Grundschulversorgung

Während die Versorgung mit Spiel- und Freiflächen auch im Gebiet verbessert werden kann, ist die Standortplanung von Grundschulplätzen auf Ebene des Entwicklungskonzeptes im Kontext der gesamtstädtischen Entwicklung der Schülerzahlen nicht abschließend zu lösen. Die Summe der im Konzept vorgeschlagenen neuen Wohneinheiten und ihre Zielgruppenausrichtung, die bereits vorhandene Unterversorgung im Stadtteil Mitte und die Lage des Gebietes außerhalb angemessener Einzugsradien würden theoretisch die Neuplanung eines Grundschulstandorts rechtfertigen. In Rückkopplung auf die im Detail noch nicht abgeschlossene Schulentwicklungsplanung, insbesondere im benachbarten Stadtteil Sandow, wird auf die weitere Prüfung von Grundschulstandorten im Gebiet jedoch verzichtet. Angesichts der sehr großen Bedeutung, die eine angemessene Grundschulversorgung für die Entwicklungsfähigkeit eines neuen Wohnstandortes besitzt, sind die angestrebten Entwicklungen im Untersuchungsgebiet jedoch als Abwägungsfaktor in die gesamtstädtischen Schulentwicklungsplanungen einzubeziehen.

Auf bestehende Marktlücken reagieren

Angesichts eines insgesamt schwachen Immobilienmarktes mit strukturellen Überangeboten in vielen Teilmärkten werden im Nutzungskonzept die wenigen verbliebenen Marktlücken gezielt aufgegriffen. Die Entwicklung geeigneter Teilflächen für innerstädtisches Wohnen bietet die größte Realisierungschance und kann gleichzeitig den erforderlichen Anstoß für Ostrow initiieren. Anzustreben sind verdichteter Ein- und Mehrfamilienhausbau in Form von kompakt angeordneten Einzelhäusern, Stadthäuser, sowie Stadtvillen mit maximal vier Geschossen mit möglichst nicht mehr als 8 Wohnungen pro Haus.

Gewerbliche Flächenangebote im Neubau sind nur in Zusammenhang mit einer konkreten Nutzernachfrage denkbar. Diese kann sich auf Einzelhandel, auf Erweiterungsabsichten von Nutzern vor Ort aber auch gewerbliche Neuansiedlungen vornehmlich in den Bereichen Gesundheit / Soziales, Wissenschaft / Forschung, Bildung / Ausbildung, sonstige Dienstleistungen und ortsbezogene Handwerksbetriebe beziehen.

Nutzungsstrukturen differenzieren und profilieren

Auch ohne umfassende planerische Steuerung befindet sich der Handlungsraum Ostrow seit Jahren in einer umfassenden Transformation. Von der früheren, intensiven industrie-gewerblichen Nutzung sind nahezu keine aktiven Bestände mehr im Gebiet verblieben. Ein breit gefächter, für die Gesamtentwicklung allerdings nicht immer günstiger Umnutzungsprozess hat auch ohne planerische Impulse bereits eingesetzt. Planungsziel ist, diesen Umnutzungsprozess zu kanalisieren und baulich zu unterstützen. Dies bedeutet den zukünftigen nutzungsstrukturellen Wandel stärker zu steuern. Hierzu werden wünschenswerte Nutzungsoptionen formuliert, aber auch die für eine solche Entwicklung störenden Nutzungsformen verlagert oder ausgeschlossen. Die große Nutzungsvielfalt des Gebietes soll erhalten und weiter entwickelt werden, doch soll zukünftig von einer eher zufälligen Nutzungsverteilung hin zu einer ortsangemessenen, kleinräumig differenzierten Nutzungsstruktur umgesteuert werden. Einzelne Teilbereiche erhalten somit ein wahrnehmbares und attraktives Profil.

Dienstleistungsstandort Inselstraße / Feigestraße qualifizieren

Die Dienstleistungskonzentration im Bereich Feigestraße / Inselstraße stellt eine starke Anker-nutzung für die Entwicklung des näheren Umfelds dar. Ziel ist, diese bisher lediglich funktionalen Qualitäten auch städtebaulich zu akzentuieren und in möglichen weiteren Ergänzungen möglichst hohe Synergieeffekte zu den vorhandenen Institutionen zu erzielen. Die Ansiedlung ähnlich profilierter Unternehmen oder von gemeinschaftlich genutzten Funktionen könnte diesen Standort stärken. Ergänzendes Ziel ist eine stärkere Vernetzung der ansässigen Unternehmen.

Neues Nutzungsprofil Wellness, Sport und Gesundheit entwickeln

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

Soziale Ökonomie ausbauen

Die starke Vorprägung des Handlungsraums durch seine sozialen Einrichtungen ist ein weiteres ausbaufähiges Merkmal des Stadtteils. Die sozialen Einrichtungen leisten einen großen Beitrag zur infrastrukturellen Versorgung, Belebung und durch ihre Arbeitsplätze und Kundenaufkommen zur lokalen Ökonomie. Insbesondere der Senioren- und Jugendbereich bieten Chancen für die Ansiedlung von an diese starken Standorte anknüpfenden Folgenutzungen. Auch die eher auf benachteiligte Gruppen ausgerichteten Einrichtungen der Behindertenhilfe und für soziale Randgruppen sollen als Qualität und wichtige Aufgabe, die der Stadtteil für die Gesamtstadt übernimmt, begriffen und nach Bedarf ergänzt bzw. ausgebaut werden. Auch hier sollten maximale Synergieeffekte durch räumliche Nähe angestrebt werden. Daher könnte Ostrow bevorzugter Standort solcher Einrichtungen sein, wenn im gesamtstädtischen Stadtumbau-prozess Verlagerungen von Einrichtungen aus peripheren Randlagen in die Innenstadt notwendig werden.

Zwischennutzungen - Raum lassen, Zeit lassen, Kreativität zulassen

Das kreative Potenzial einer temporären und spontanen Aneignung von Flächen und Gebäuden im Wartestand durch Bürger, Vereine und gesellschaftliche Akteure soll verstärkt eingesetzt werden, um ausgewählte Standorte aus ihrem langjährigen Stagnationszustand zu lösen. Angesichts der insgesamt umfangreichen Flächenangebote und des fehlenden Entwicklungsdrucks

können auf diesen Standorten auch experimentelle und unkonventionelle Ansätze zugelassen werden. Dieser Zwischennutzungsansatz zur Aktivierung von Flächen und Bewohnern nimmt bei der zukünftigen Entwicklung des Gebietes einen besonderen Stellenwert ein. Auf diese Thematik, mögliche Standorte, Akteure und Themen wird daher im Kapitel 3.6.6.1 und in den hierfür besonders geeigneten Vertiefungsschwerpunkten Barackenstadt und Vereinsbrauerei eingehender eingegangen.

Nutzungen bedarfsgerecht entwickeln

Um seiner Bedeutung als Quartier der Innenstadt gerecht zu werden, sollte im Handlungsraum die Nutzungsintensität insgesamt erhöht werden. Schon im Bestand korrespondieren in Teilbereichen eine hohe Baudichte und geringe tatsächliche Nutzungsintensität nicht angemessen miteinander. Die Unternutzungen im bereits vorhandenen, historischen Gebäudebestand halten daher auch ohne Neubaumaßnahmen noch ein großes, aktivierbares Flächenpotenzial bereit. Die Aktivierung neuer Flächen ist daher stets mit der Entwicklungsfähigkeit des Bestands abzugleichen. Die durch Entwicklung neuer Flächen und Immobilien entstehende Konkurrenz und Überangebote könnten die Nutzung von Bestandsimmobilien dauerhaft erschweren. Auch eine mögliche Konkurrenz einzelner Entwicklungsstandorte des Gebietes untereinander, aber auch zu anderen wichtigen Cottbuser Entwicklungsstandorten außerhalb des Gebietes ist zu berücksichtigen. Im Entwicklungskonzept ist daher auch zu beachten, nicht zu viele Standorte und zu große Flächenangebote in zu kurzer Zeit zu entwickeln, sondern Flächen- und Immobilienangebote stadtverträglich zu dosieren.

3.3.2 Nutzungskategorien

Das Nutzungskonzept stellt die angestrebten Flächennutzungen des Planungsgebietes dar. Die Nutzungsdifferenzierung erfolgt in generalisierter Darstellung, die sich an der angestrebten vorrangigen Nutzung von Straßenzügen und Grundstückszusammenhängen orientiert. Davon abweichende Nutzungen von Einzelgebäuden oder Grundstücken innerhalb dieser generalisierten Bereiche werden nicht dargestellt, um die übergeordneten räumlichen Nutzungsverteilungen deutlicher herauszustellen.

Die Darstellungen lehnen sich an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung BauNVO und der Planzeichenverordnung PlanzV an. Im Einzelnen sind dies Baugebiete und öffentliche Grünflächen. Die Planinhalte stellen jedoch keinen Vorschlag baurechtlicher Festsetzungen dar, sondern sollen die Zielrichtung der nutzungsstrukturellen Entwicklung illustrieren.

Mischgebiete

Grundsätzlich soll auch im Mischgebiet die Bedeutung des Wohnens gestärkt werden. Es sollen jedoch auch Spielräume vielfältiger Nutzungsoptionen ermöglicht werden. Dies gilt insbesondere für den von typisch gründerzeitlicher, kleinteilig urbaner Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und Wohnen geprägten Bereich der Inneren Spremberger Vorstadt.

Die Kategorie Mischgebiet umfasst im Plan sehr unterschiedlich geprägte Strukturen. Angelehnt an die Bestandsnutzung werden hiervon die meisten ehemaligen Industriestandorte erfasst, bei denen Produktionsgebäude aber auch die benachbarten Fabrikantenvillen inzwischen vor allem für Dienstleistungen umgenutzt wurden. Exemplarisch für diese Standorte sind die Parzellenstraße und Wasserstraße. Die Kategorie erfasst als Bestand auch die in den 1990er Jahren entstandenen neuen Dienstleistungsstandorte 'Ostrower Wohn- und Businesspark' und 'Haus der Wirtschaft'. Im 'Ostrower Wohn- und Businesspark' wird die im Vorhaben- und Erschließungsplan festgesetzte Nutzung von Kerngebiet MK auf Mischgebiet herabgestuft. Im Rahmen eines Mischgebietes erscheinen auch dem Standort angemessene Nutzungen und Bauvorhaben zukünftig realisierbar, während eine Wertigkeit als Kerngebiet in der räumlichen Distanz und mangelnden Integration zu den Cottbuser Zentrumsanlagen aus heutiger Sicht nicht

gerechtfertigt ist. Der Entwicklungsbereich Ostrow sollte für kerngebietsrelevante Nutzungen nicht in Konkurrenz mit dem für diese Nutzungen prädestinierten Cottbuser Zentrum an der Stadtpromenade und der Altstadt treten.

Als Neu- bzw. Weiterentwicklung sind die Bereiche entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen Franz-Mehring-Straße und Straße der Jugend als Mischgebiete erfasst. Diese Darstellung leitet sich aus Gründen des Immissionsschutzes und einer grundsätzlichen Eignung der stark frequentierten Straßenzüge für Dienstleistungen und Einzelhandel ab.

Für die leerstehenden Fabrikbauten der Fabriken 'Enke' an der Briesmannstraße, 'Jürss und Elger' Ostrower Damm / Franz-Mehring-Straße und Ostrower Damm 12a wird ein Umbau für Mischnutzungen von Büro, Gastronomie, Dienstleistungen und Loft-Wohnungen unterstützt. Die breit angelegte Kategorie Mischgebiet soll verschiedene Nutzungsoptionen ermöglichen. Dem Hauptziel des bestandsorientierten Erhalts der Gebäude ist die Nutzung nachgeordnet, solange sie mit dem Entwicklungsschwerpunkt Wohnnutzung verträglich ist.

Allgemeine Wohngebiete

Die dargestellten Allgemeinen Wohngebiete verdeutlichen die angestrebte Stärkung und Umstrukturierung des Bereichs Ostrow als Wohnstandort. Sie nehmen daher gegenüber den Darstellungen des Flächennutzungsplans einen deutlich größeren Umfang ein. Die Neuentwicklungen von Wohnstandorten konzentrieren sich auf drei Standorte: Busbahnhof / Marienstraße, die Flächen zwischen Ostrower Damm und Ostrower Platz und den kleineren Entwicklungsstandort Inselstraße / Ostrower Damm.

Insbesondere Alt-Ostrow ist Vorzugsstandort eines neu entstehenden hochwertigen Wohnquartiers. Mit der entsprechenden Plandarstellung soll zum einen die Neuansiedlung von Wohnungsbau unterstützt, zum anderen aber auch der Wohnungsbestand in der kleinteiligen dörflichen Bebauung vor einer gewerblichen Umwandlung gesichert werden und eine eventuell notwendige Verlagerung von die Wohnfunktion störenden Gewerbenutzungen begründet werden können.

Es soll hier jedoch explizit kein reines Wohngebiet entstehen, sondern die Ansiedelung vielfältiger Nutzungen ist angestrebt, solange sie die Wohnfunktion nicht negativ beeinflussen. Am Ostrower Damm wären auch einzelne gastronomische Nutzungen vorstellbar.

Entlang der Bürgerstraße, Marienstraße und Taubenstraße wird ein allgemeines Wohngebiet in Neubau- und Bestandsgebieten dargestellt. Hiermit wird die mit einer Verlagerung des Busbahnhofs zu erwartende Steigerung des Wohnwertes aufgenommen, mit der die Entwicklung urbaner Wohnformen auf dem Busbahnhofareal und angrenzenden Brachen ermöglicht wird.

Als Allgemeines Wohngebiet sind im Konzept auch die Bereiche dargestellt, die im Bestand bereits vorrangig von einer Wohnfunktion geprägt sind, wie das Wohngebiet Lobedanstraße der 1960er Jahre und die Wohnbauten unterschiedlichster Epochen an der nördlichen Lobedanstraße mit ihren die Wohnfunktion ergänzenden Gemeinbedarfseinrichtungen.

Gebiete für Gemeinbedarf

Gebiete für Gemeinbedarf werden vom Nutzungsspektrum her im Entwicklungskonzept in Abweichung von der Baunutzungsverordnung weiter gefasst. Mit der Kategorisierung als Gemeinbedarf soll der soziale Charakter dieser Nutzungen betont werden. Daher werden als Gemeinbedarfseinrichtungen im erweiterten Sinne neben Verwaltung, Kindergarten und religiösen Einrichtungen auch privatwirtschaftlich betriebene Einrichtungen im Kultur-, Bildungs-, Gesundheits- und Seniorenbereich unter diese Kategorie gefasst. Beispiele sind die Standorte der Reha Vita GmbH für Gesundheitsdienstleistungen oder der Technischen Akademie Wuppertal für den Bildungsbereich. Diese Darstellung hebt den besonderen Öffentlichkeitsbezug der jeweiligen Nutzungen hervor, trifft jedoch keine Aussage zu Gemeinnützigkeit, Trägerschaft oder Eigentumsform.

Als wichtiger, etablierter Gemeinbedarfsstandort an der Schnittstelle von (Alternativ-)Kultur, Jugend- und Sozialarbeit besitzt das Gladhouse eine gesamtstädtisch herausragende Bedeutung, die im Zuge der bis 2013 geplanten Modernisierung des Gebäudes weiter gestärkt wird.

Im Bereich Blechenstraße / Straße der Jugend wird der Gemeinbedarfsstandort auf die beiden beräumten Abrissgrundstücke ausgeweitet. Der Ausbau der Angebote von Katholischer Kirche und Caritas soll hiermit ermöglicht werden. Auf dem Eckgrundstück wäre auch die zusätzliche Integration einer privatwirtschaftlich betriebenen Nutzung für gemeinsame Zielgruppen vorstellbar. Eine Nutzung im Bereich Ärztehaus, Seniorenkaufhaus, Sanitäts- oder Rehabilitationssachgeschäft könnte hier tragfähig sein. Ein ähnliches Nutzungsspektrum mit einer stärkeren Orientierung auf spezifische Wohnangebote, Dienstleistungs- und Einzelhandelsfunktionen ist auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite auf der nördlichen Barackenstadt vorgesehen und wird als Kombination Mischgebiet und Gemeinbedarf dargestellt.

Gewerbegebiete

Auch die Darstellung Gewerbegebiet dient der Betonung eines besonderen Nutzungsprofils von Einzelstandorten in Abgrenzung etwa zu einem Mischgebiet.

Im Gebiet sind nur die Brauerei und die Tuchfabrik Elias als Gewerbegebiet dargestellt. Die kombinierte Darstellung von Nutzungskategorien Gemeinbedarf und Gewerbe auf beiden Standorten gibt das Spektrum der in Szenarien näher untersuchten Nutzungsoptionen wieder.¹

Mit der ansässigen großen Behindertenwerkstatt entspricht die scheinbar gegensätzliche Mischnutzung aus Gemeinbedarf und Gewerbe auf der Tuchfabrik Elias durchaus der Bestandsituation.

Die Szenarien für diese Standorte zielen primär auf eine langsame Revitalisierungsstrategie ohne Fokussierung auf Großinvestitionen ab. Sie enthalten mit Zwischennutzungsansätzen und der Förderung junger potenzieller Unternehmensgründer bzw. dem soziokulturellen Aspekt der "Kulturbrauerei" auch eine soziale Komponente, die in der zusätzlichen Darstellung als Gemeinbedarf zum Ausdruck kommt.

Öffentliche Grünflächen

Im Nutzungskonzept werden nur die großen öffentlichen Grünflächen als Freiflächen dargestellt. Kleinere öffentliche Flächen und private Freiflächen sind in den jeweiligen Baugebieten mit inbegriffen. Folgende Flächen sind im Nutzungskonzept dargestellt:

- die Grünanlagen am Spreeufer
- die neu zu gestaltenden, als öffentlich nutzbare Freiräume konzipierten Zonen der Klingmüllerschen Holzinsel
- Südhälfte der Barackenstadt
- neu anzulegende Grünverbindungen von der Feigestraße zur Ostrower Straße, entlang der Marienstraße sowie von der Blechenstraße zur Spree
- die Grünbereiche der Stadtplätze
- Spielplatzflächen
- öffentliche Sportstätten
- Kleingartenanlage.

Straßenhierarchien

¹⁹ Klingmüllersche Holzinsel und Brauerei sind Vertiefungsschwerpunkte in Teil B, Kapitel 1.2 und 1.3.

Im Nutzungskonzept ist das geplante Straßennetz in vier Kategorien hierarchisch gestaffelt dargestellt. In den Kategorien Verbindungsstraßen HS III, Sammelstraßen ES IV, Erschließungsstraßen ES IV, und Verbindungswege ES V bildet sich das angestrebte Erschließungsnetz ab.

3.4 Verkehr

Die konzeptionellen Aussagen zur Verkehrsplanung finden sich integriert in den Plänen Gestaltung, Nutzung und Maßnahmen wieder. Die städtebauliche Gliederung von Bau- und Freiraumstrukturen und den Verkehrsflächen der verschiedenen Verkehrsträger ist aus dem Gestaltkonzept und die Hierarchie der Straßenerschließung im Nutzungskonzept ersichtlich. Die verkehrsbezogenen Maßnahmen sind Bestandteil des Maßnahmenplans²⁰.

Die Entwicklung eines Verkehrskonzepts für den Untersuchungsraum Ostrow ist völlig von den alten verkehrlichen Entwicklungsplanungen zu lösen und als integriertes Konzept unter Berücksichtigung der neuen Planungen für die Brachflächen und Revitalisierung bestehender Bebauung zu entwickeln. Dabei ist sowohl das zukünftige zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen in den Teilgebieten, als auch das Verkehrsverhalten der neuen Nutzergruppen im Untersuchungsraum zu berücksichtigen.

Kfz-Verkehr

Für den Untersuchungsraum Ostrow ist unter Berücksichtigung der aktuellen Planung ein eher moderater Anstieg des zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu erwarten, da kein echter großer Verkehrserzeuger direkt im Untersuchungsraum angesiedelt wird. Neue gewerbliche Nutzungen entstehen vorrangig entlang der Franz-Mehring-Straße, wobei hier der zu erwartende Lieferverkehr und Parkverkehr nicht entlang der Franz-Mehring-Straße abzuwickeln ist. Es bietet sich somit an, den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Franz-Mehring-Straße / Freiheitsstraße nicht nur zur rückwärtigen Erschließung der Gewerbegebäude zu nutzen, sondern gleichzeitig auch für die Erschließung des daran anschließenden geplanten Wohngebiets. Über die verlängerte Freiheitsstraße lassen sich die neuen Wohnstraßen und Wohnwege erschließen, die von der verlängerten Freiheitsstraße / Planstraße E²¹ bis zum Ostrower Damm reichen. Dieses Wohngebiet erhält eine relativ neue und in sich geschlossene Straßenstruktur, die nach den Gewerbezufahrten kurz hinter der Franz-Mehring-Straße weitestgehend frei ist von Durchfahrts- und gebietsfremden Verkehr. Die neue wohngebietsinterne Erschließung sowie die Nord- und Ostseite des Ostrower Platzes sollen verkehrsberuhigt angelegt werden. Somit dürften diese Straßen zu einem kfz-armen Verkehrsverhalten führen und eine hohe Aufenthaltsqualität bekommen, was sie gerade für Familien interessant werden lässt. Für die übrigen Planstraßen sollten die Verkehrsflächen für die weiteren Planungs- und Genehmigungsschritte so breit gewählt werden, dass im Bedarfsfalle auf konventionelle Querschnitte nach Richtlinien zurück gegangen werden kann. Grundsätzlich gilt es natürlich im weiteren Planungsprozess zu prüfen, welche Einrichtungen in dem Gebiet zukünftig angesiedelt werden und welche spezifischen Anforderungen sie haben, die es dann im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen gilt.

Der Ostrower Damm soll durch die Trennung vom Durchgangsverkehr und dem gebietsfremden ruhenden Verkehr entlastet und zu einer reinen Erschließungsstraße des neuen Wohngebiets entwickelt werden. Verkehrstechnisch wäre hier auch eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs denkbar, doch sollte gestalterisch unbedingt die historisch wertvolle, attraktive bauliche Trennung von Fußwegen, Straßenraum und Spreeuferpromenade aufrecht erhalten werden. Die verkehrsberuhigte Wirkung verstärkt somit die Erholungsfunktion des Grünzuges entlang der Spree, der Übergang zwischen Vorgartenzone, Bürgersteigen, Straßen-

²⁰ Maßnahmen- und Nutzungskonzept bzw. -pläne beziehen sich auf eine langfristige Ausbauoption (Gestaltungsvariante 1 'Umfassende Neuordnung').

²¹ Die Planstraßenbezeichnungen sind aus dem Plan 3 Nutzung ersichtlich.

raum und Uferpromenade stellt weniger eine verkehrstechnische als eine gestalterische Aufgabe dar.

Das bestehende Straßensystem des übrigen Untersuchungsraums bleibt im Wesentlichen in seinem Bestand erhalten, da es sich bei der Analyse bezüglich Verkehrsablauf als funktionell erwiesen hat. Auch für die angestrebte vorrangige Gebietsnutzung als Wohnstandort ist das bereits vorhandene Straßennetz ausreichend. Die Straße der Jugend soll dabei weiterhin in ihrer Funktion als Verbindungsstraße zwischen Stadtring und Innenstadtbereich bestehen bleiben und das Untersuchungsgebiet westlich erschließen.

Ebenso soll die durchgehende Linienführung der Lobedanstraße über die Briesmannstraße an die Franz-Mehring-Straße in ihrer bisherigen Funktion in Ostrow beibehalten werden. Der Straßenzug Lobedanstraße – Ostrower Platz - Briesmannstraße übernimmt hierbei weiterhin die Funktion einer Sammelstraße für das umgebende Erschließungsstraßennetz.

Eine Sonderstellung nimmt der Ostrower Platz ein, der ein "neues Gesicht" bekommen soll, frei von parkenden Fahrzeugen. Pkw-Parken soll nur noch auf einem Parkstreifen an der Westseite erlaubt sein. Die östliche Seite bleibt weiterhin befahrbar, um die dort liegenden Grundstücke zu erschließen und ist nur für Anlieger. Auf der nördlichen Seite des Ostrower Platzes wird eine Wegeverbindung zur Planstraße E eingerichtet, die verkehrsberuhigt gestaltet wird und somit vorwiegend dem Fußgänger- und Radverkehr zwischen dem neuen Wohngebiet und den alten Teilen von Ostrow dient. Auf der Ostseite des Dorfangers sollte auch bei einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung das historisch überlieferte Erscheinungsbild der bestehenden Dorfangerstraße erhalten bzw. wieder hergestellt werden. Kfz-Verkehr ist hierüber auch möglich, aber aufgrund der Straßenstruktur und der reduzierten Geschwindigkeit nur für Ostrower Binnenverkehr gedacht. Von Bedeutung ist diese Wegeverbindung speziell zum Erreichen der Geschäfte im Bereich Ostrower Wohnpark und der neuen Kindertagesstätte am Ostrower Platz gegenüber der Einmündung Wasserstraße.

Durch die Verkehrsberuhigung der verlängerten Ostrower Straße vom Ostrower Platz zur verlängerten Freiheitsstraße (Planstraße B) wird auch der Knotenpunkt Briesmannstraße – Ostrower Straße – Ostrower Platz entschärft, da sich hier ein problematisches Sichtfeld bei der Annäherung an den Knotenpunkt in Richtung Franz-Mehring-Straße ergibt. Diese Problematik durch die Bestandsbebauung bleibt auch zukünftig bestehen, auch wenn auf der östlichen Seite der Briesmannstraße ein zusätzlicher Gehweg angelegt wird.

Zur Verbesserung der Grundstückerschließung ist auch eine neue Straße zwischen Feigestraße und Ostrower Straße (Planstraße F) geplant, die in beiden Richtungen befahrbar ist. Sie verbessert auch die fußläufige Verbindung aus dem Bereich Inselstraße – Feigestraße zur Innenstadt.

Zur Entlastung des Spreenahen Raums vom Kfz-Verkehr und zur Stärkung der Erholungsfunktion des Spreeraums wird die Sperrung des Ostrower Damms ab Höhe Wasserstraße in Richtung Franz-Mehring-Straße bis zur Planstraße D vorgeschlagen. Über einen Einbahnstraßenverlauf Inselstraße – Ostrower Damm – Wasserstraße werden die dort angrenzenden Grundstücke erschlossen und der heutige Parksuchverkehr aus dem Ostrower Damm verdrängt. Gleichzeitig wird die Inselstraße von Ludwig-Leichhardt-Brücke bis Lobedanstraße für Radfahrer entgegen der Einbahnstraßenregelung befahrbar sein. Aufgrund des zu geringen Querschnitts ist die Markierung eines Radfahrstreifens nicht möglich. Allerdings ist die verbleibende Fahrbahnbreite unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs ausreichend, um die Radfahrer entgegen der Einbahnstraßenregelung über entsprechende Beschilderung freizugeben.

Entsprechend wird mit der Inselstraße westlich der Feigestraße verfahren. Durch die Neugestaltung des Querschnitts wird auf der nördlichen Seite Parken ermöglicht. Dieser Abschnitt der Inselstraße wird in Richtung Bautzener Straße als Einbahnstraße ausgewiesen. Radfahrer dürfen entgegen der Einbahnstraßenregelung fahren.

Für den existierenden Bahnübergang südlich des Knotenpunkts Blechenstraße – Lobedanstraße / Parzellenstraßen ist weiterhin bestehende Planung, diesen nach Osten zu verlagern und somit eine Begradigung der Straßenführung von der Parzellenstraße (südlich der Bahnanlagen) zur Lobedanstraße (nördlich der Bahnanlagen) zu erreichen. Somit würde der direkt am Bahnübergang liegende vierarmige Knotenpunkt in zwei örtlich voneinander getrennte dreiarmlige Knotenpunkte geteilt. Beide Knotenpunkte können dann übersichtlicher gestaltet werden und die von Süden kommende Parzellenstraße bindet geradlinig an die Lobedanstraße an. Dies bedeutet eine geringfügig bessere Anbindung in Richtung Süden, ohne dabei den Durchgangsverkehr zu stärken. Gleichzeitig wird der Durchgangsverkehr durch die Parzellenstraße vermieden und diese weiter beruhigt. Diese Planung wird jedoch nicht als mit Priorität umzusetzende Maßnahme eingestuft.²²

Eine Umgestaltung wird auch für den Knotenpunkt Taubenstraße – Bürgerstraße – Adolph-Kolping-Straße angestrebt. Die versetzte Straßenführung Bürgerstraße – Adolph-Kolping-Straße ist sehr unbefriedigend. Hier wird vorgeschlagen die Bürgerstraße zu verschwenken, um so eine geradlinigere Anbindung in die Adolph-Kolping-Straße zu erhalten. Grundsätzlich besteht auch die Überlegung, eine kleine Mittelinsel in die Taubenstraße zu legen, um somit die sehr geradlinige Führung der Taubenstraße zu brechen und die Verkehre um die Mittelinsel zu führen, um so eine größere Verkehrssicherheit zu schaffen und den Straßenraum vor der Kirche neu zu gestalten.

Radverkehr

Im Zuge des Wiederaufbaus der Ludwig-Leichardt-Brücke soll nicht nur die Radverkehrsverbindung von Ostrow nach Sandow verbessert werden, sondern auch die West-Ost-Achse für den Radverkehr innerhalb und durch Ostrow gestärkt werden. Dies wird unterstützt durch die Einbahnstraßenregelung in der Inselstraße zwischen Lobedanstraße und Ostrower Damm sowie Feigestraße und Bautzener Straße, wo der Radfahrer entgegen der Einbahnstraße fahren darf. Eine Fortsetzung findet diese Radverkehrsführung durch einen entsprechenden Radweg in der Grünanlage zwischen Straße der Jugend und Bautzener Straße – Inselstraße, wo auch entsprechende Gehwegüberfahrten zu gestalten sind.

Fußgängerverkehr

Eine Verbesserung der fußläufigen Verbindungen aus dem Bereich Feigestraße ergibt sich durch die neue Planstraße F zwischen Feigestraße und Ostrower Straße in Richtung Innenstadt. Zur schnelleren Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs wird zusätzlich ein Fußweg von der Straße der Jugend (Marienstraße) zur Taubenstraße über die ehemalige Barackenstadt vorgeschlagen, der entsprechend beleuchtet werden muss.

Vor den Bestandsgebäuden in der Briesmannstraße fehlte bisher ein Gehweg. Dieser wird mit 2,5 m neu angelegt und die Briesmannstraße entsprechend nach Westen verschoben. Der Anschluss der Briesmannstraße an die Franz-Mehring-Straße bleibt dabei unverändert. Durch die Errichtung der Ludwig-Leichardt-Brücke ergibt sich auch für Fußgänger eine verbesserte Anbindung auf die östliche Spreeseite, wobei die Zuwegung zur Brücke entsprechend befestigt werden müsste.

Ruhender Verkehr

In Bezug auf den ruhenden Verkehr ist eine Reduzierung der Stellplätze am Ostrower Platz vorgesehen, wo nur noch Längsparken auf der westlichen Seite des Platzes geplant ist. Die Parkplätze auf dem Platz für Pkw und Reisebusse entfallen. Das Anlegen von Reisebusparkplätzen entlang des Ostrower Platzes erwies sich als nicht realisierbar und ist auch aus städtebaulichen Gesichtspunkten nicht vertretbar. Um Eltern, die mit dem Kfz ihr Kind zum neuen

²² Nach Auskunft der DB-Netz AG Cottbus, Herr Geisler, ist zur Zeit nur die technische Modernisierung des bestehenden Bahnübergangs, jedoch keine Neuanlage geplant.

Kindergarten am Ostrower Platz bringen, eine Haltemöglichkeit zu bieten, werden einige der neuen Längsparkplätze als Kurzzeithaltezone ausgewiesen.

Die Inselstraße zwischen Feigestraße und Bautzener Straße erhält eine neue Querschnittsaufteilung, so dass einseitig Längsparkplätze errichtet werden, um den hohen Parkdruck in diesem Bereich zu mindern. Bei weiteren Flächenentwicklungen im Umfeld Inselstraße / Feigestraße, die einen deutlichen Anstieg der Stellplatznachfrage zur Folge haben, ist die Stellplatznachfrage durch Stellplätze auf den Entwicklungsflächen abzudecken. Die Planstraße F zwischen Feigestraße und Ostrower Straße erhält Stellplätze beidseitig der Fahrbahn, so dass für die Flächenentwicklungen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verfügbar sind.

Grundsätzlich ist es denkbar, dass die Stellplatzreihe durch Bäume unterbrochen wird.

Die Straßen im neuen Wohngebiet östlich vom Ostrower Platz werden als Wohnstraßen bzw. Wohnwege ausgebildet, so dass dort ein Teil der Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenland und ein Teil über Garagen / Stellplatzflächen auf den Grundstücken abgedeckt wird. Die verlängerte Freiheitsstraße erhält beidseitig Stellplätze für Kfz, die vorerst noch als Längsstellplätze zwischen einer Baumreihe geplant sind. Sollten konkretere Planungen zeigen, dass ein größerer Bedarf an Stellplätzen besteht, so können auch hier ggf. Senkrechstellplätze geschaffen werden. Dies kann aber erst bei konkreteren Planungen aufgezeigt werden, wenn genauere Abschätzungen zum Verkehrsaufkommen und der Stellplatzbelegung vorliegen.

Infolge der Umgestaltung des Ostrower Platzes fallen auch die bei Veranstaltungen in der Stadthalle sporadisch von Reisebussen genutzten Stellplätze weg. Als Ausgleich sind Stellplätze entlang der Blechenstraße westlich der Straße der Jugend vorgesehen, da dort keine hohe Gebietsempfindlichkeit gegenüber anderen Nutzungen besteht. Die Verkehrsführung erfolgt hierbei über die Straße der Jugend – Blechenstraße – Taubenstraße – Adolph-Kolping-Straße. Allerdings ist die Stellplatzkapazität auf ca. 11 Busse in der Blechenstraße begrenzt. Nach Auskunft des Veranstaltungsmanagements der Stadthalle kann vereinzelt ein Bedarf von bis zu 15 Bussen auftreten. Diese Belastung kann an dieser Stelle nicht abgedeckt werden. Sollten entsprechende Angebote geschaffen werden, sind andere Flächen außerhalb von Ostrow heranzuziehen. Ein Parken von Reisebussen in der Taubenstraße ist aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts nicht möglich, da Busse nicht unabhängig voneinander ausparken können.

3.5 Stadttechnik

Allgemeine stadttechnische Ziele

Die stadttechnischen Ziele und daraus folgende Maßnahmen entwickeln sich einerseits aus dem Bestand der technischen Infrastruktur und deren zukünftigem Potenzial sowie aus den zukünftigen Entwicklungspotenzialen des gesamten Untersuchungsgebietes und im speziellen der einzelnen Entwicklungsbereiche. Da die stadttechnischen Ziele und Maßnahmen im Wesentlichen von den übergeordneten Gebietsentwicklungen abhängen, werden sie ins gesamt-räumliche Maßnahmenkonzept integriert dargestellt.

Die gute technische Erschließung des Untersuchungsgebietes, weist zum Teil eine mehrfache Ver- und / oder Versorgungsstruktur auf (z.B. parallele Gas- und Fernwärmeversorgung). Ziel des stadttechnischen Konzeptes ist es, die Ver- und Versorgungsmöglichkeiten zu strukturieren und damit zu optimieren. Im Sinne einer langfristig, nachhaltigen Entwicklung des Stadtgebietes ist es sinnvoll, sich auf konkrete und verbindliche Ver- und Versorgungskonzepte zu verständigen, um anstehende Investitionen und erweiterte oder geminderte Ver- und Versorgungsleistungen wirtschaftlich tragfähig gestalten zu können. Ziel des Entwicklungskonzeptes muss es sein, heutigen und zukünftigen Bewohnern und Nutzern eine solide, verlässliche und bezahlbare technische Infrastruktur bereitzustellen.

Entwicklungsziele der einzelnen Medien**Wärmeversorgung**

Ein großer Bereich des Untersuchungsgebietes ist als Fernwärmesatzungsgebiet deklariert. Die Fernwärmesatzungsgebiete in Cottbus sichern eine effiziente Wärmebereitstellung durch eine entsprechende Auslastung des Heizkraftwerkes sowie die Wirtschaftlichkeit des Fernwärmenetzes. Die Umstellung des innerstädtischen Dampfnetzes auf Heizwasser bedarf umfangreicher Investitionen. Diese sind nur durch die konsequente Nutzung der Fernwärme in diesen Bereichen langfristig zu amortisieren.

Zudem beeinträchtigen einzelne Feuerungsstellen, wie sie auch in Ostrow vorkommen, die lokale Luftqualität stärker als die zentralen Heiz(kraft)werke am Rande der Stadt. Ziel der Umstellung der Wärmeversorgung ist es, innerhalb des Satzungsgebietes den Ausbau der Fernwärme zu forcieren und die vorhandene, häufig parallel verlaufende Gasversorgung einzuschränken.

Dies entspricht auch dem im INSEK Cottbus 2020 beschriebenen Ziel, einer ausschließlich zweischienigen Versorgung, d.h. Fernwärme / Elektro oder Erdgas / Elektro.

Es wird vorgeschlagen, mittelfristig die Gasversorgung im Fernwärmesatzungsgebiet zurückzufahren und die Fernwärmeversorgung in diesem Gebiet weiter auszubauen. Nicht nur Neubauten sondern auch Bestandsgebäude sollten zunehmend an die Fernwärme angeschlossen werden. Dafür könnten besondere Konditionen oder Investitionszuschüsse einen Anreiz bieten. Nicht mehr benötigte Gasleitungen sollten stillgelegt oder soweit sinnvoll zurückgebaut werden.

Außerhalb des Fernwärmesatzungsgebietes ist eine Versorgung mit Erdgas zu bevorzugen, da eine Fernwärmeversorgung nur bei größeren, langfristig gesicherten Abnahmemengen wirtschaftlich tragbar ist. Die derzeitige Entwicklung auf dem Gas- und Ölmarkt zeigt einen starken Anstieg der Preise in den letzten Jahren auf. Die Preise für Erdgas und Heizöl werden mit zunehmenden weltweiten Bedarf und geringer werdenden Rohstoffvorkommen weiter stark steigen. Um zukünftig bezahlbare (Wohn)Nebenkosten realisieren zu können, sollte bei Neubauprojekten und auch im Bestand verstärkt die Kombination aus regenerativen und konventionellen Energieträgern (z.B. Solarkollektoren und Erdgasbrennwertkessel) forciert werden. Eine Vielzahl von Förderprogrammen unterstützen dabei die privaten und öffentlichen Bauherren und Eigentümer bei der Umstellung ihres Heizsystems.

Elektroenergieversorgung

Das Gebiet ist über das vorhandene Netz (Mittelspannung/ 20-kV, Niederspannung/ 0,4 kV) und mehrere Trafostationen ausreichend mit Elektroenergie versorgt.

Regenerative Energieträger

Die Stadt Cottbus liegt in einer Region, in der zunehmend neben der traditionellen Braunkohle regenerative Energieträger eine immer wichtigere Rolle spielen (Solarpark Turnow-Preilack, Windpark Klettwitz). Ziel ist es, der gesamten Region das Image einer innovativen Energieregion zu verleihen. Cottbus im Zentrum der Energieregion könnte auch im städtischen Bereich eine Impuls- und Vorreiterrolle einnehmen und mit innovativen (Modell)Projekten über die Region hinaus Beachtung finden.

In der allgemeinen Analyse wurde festgestellt, dass der Stadtteil Ostrow kein belastbares Image besitzt. Durch seine Heterogenität in Bebauung, Struktur und Nutzung ist auch kein herkömmliches Image zugänglich. Der Einsatz regenerativer Energie, aber auch der ökologische Umgang mit Ressourcen, könnte ein Imagegeber für Ostrow werden, der eine nachhaltige Stadtteilentwicklung forcieren kann. Insbesondere die Entwicklungsflächen des Busbahnhofs und Alt Ostrow sind prädestiniert für eine solche Entwicklung. Für Cottbus besteht damit die

Chance, in einem innerstädtischen Gebiet die Möglichkeiten einer energetischen Erneuerung auszuloten und modellhaft umzusetzen.

Straßenbeleuchtung

Die Straßenbeleuchtung dient nicht nur der Verkehrssicherung, sondern kann durch ihren gestalterischen Einfluss auf den öffentlichen Raum zum Image, zur Identitätsstiftung und zur Außenwirkung eines Stadtteils beitragen.

Momentan wird die Sanierung der bestehenden Beleuchtungsanlagen entsprechend ihres allgemeinen und elektronischen Anlagenzustandes vorgenommen (Elektrokabel, Masten, Leuchten). Um das sukzessive Vorgehen zu koordinieren, wird vorgeschlagen, ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept für Ostrow zu erstellen, welches die einzelnen Sicherheits- und gestalterischen Belange berücksichtigt. Auf differenzierte Orte wie die Grünbereiche an der Spree, die größeren Straßenzüge oder Plätze etc. sollte auch mit individueller dem Ort angepasster Beleuchtung reagiert werden.

Trink- und Löschwasserversorgung

Ziel der Trinkwasserversorgung ist der sukzessive Austausch inkrustierter Trinkwasserleitungen sowie die damit verbundene Verbesserung der Löschwasserversorgung von 96 m³/h für das gesamte Untersuchungsgebiet.

Altes Brauchwassernetz

In Ostrow bestand ursprünglich ein Netz aus Fabrikwasserleitungen zur Entnahme von Brauchwasser für die Industrie, insbesondere für die Tuchfabriken, mit Verbindung zum Mühlgraben. Größtenteils sind diese Leitungen stillgelegt, verfüllt oder nicht mehr vorhanden. Bekannt ist jedoch, dass Teile dieses Netzes noch 1944 in die Löschwasserversorgung einbezogen wurden, Rohre teilweise noch im Straßenraum vorhanden sind und auch noch wasserführend sein können, was bei künftigen Baumaßnahmen zu berücksichtigen ist.

Im Fachbereich Stadtentwicklung/Stadttechnik liegen Unterlagen zur alten Löschwasserleitung u.a. im Bereich Franz-Mehring-Straße/ Briesmannstraße vor. Die Löschwasserleitung wurde 1944, zum Ende des 2. Weltkrieges, durch die damaligen Stadtwerke errichtet. Die Leitung beginnt am Mühlgraben und führt über die Franz-Mehring-Straße, Brandenburger Platz, Stadtpromenade, Berliner Platz und Puschkinpromenade in die Spree. Es handelt sich um ein System von Freispiegleitungen mit Saug- und Entnahmeschächten. Mit dem Straßenbau in der Franz-Mehring-Straße wurde ein Entnahmeschacht im südlichen Gehweg gesichert, so dass dort die Entnahme von Brauchwasser aus dem Mühlgraben noch möglich sein müsste.

Schmutzwasserableitung

Im Zuge von Straßenbau- und -sanierungsmaßnahmen ist eine Sanierung der vorhandenen Kanäle zu prüfen. Das jeweilige Sanierungsverfahren ist im Rahmen der Sanierungsplanung festzulegen. Im Rahmen von Straßenbau- und Sanierungsmaßnahmen werden undichte und korrodierte Leitungen ausgetauscht. Durch die Sanierung der Hauptsammler im Untersuchungsgebiet wurde deren hydraulische Leistungsfähigkeit vermindert. Als mittelfristiges Ziel sollte der Schmutzwassereintrag auf heutigem Niveau stabilisiert werden. Zusätzliche Schmutzwassereinträge, z.B. von neuen Nutzungen auf den Entwicklungsbereichen, sollten durch die Reduzierung des Regenwassereintrages in die Mischkanalisation von Bestandsflächen kompensiert werden. Dies kann durch den Ausbau des Regenwassernetzes, durch Entsiegelungsmaßnahmen, durch Regenwasserrückhaltung oder durch die direkte Einleitung in die Spree erreicht werden.

Niederschlagswasserableitung

Der Wasserhaushalt der Lausitz ist durch die Tagebaue und den Klimawandel unbeständig. Ausgedehnte Trockenperioden und das Abpumpen des Grundwassers erzeugen meist ein Defi-

zit im Wasserhaushalt der Region. Um dies zumindest zum Teil auszugleichen, sollte anfallendes Regenwasser so lange wie möglich vor Ort und in der Region zurückgehalten werden.

Die Regenwassereinleitung in Mischkanäle oder Regenwasserkanäle sowie die direkte Einleitung in Vorfluter sorgen für eine schnelle Ableitung des Regenwassers und erreichen damit das Gegenteil. Zur Stabilisierung des Wasserhaushaltes sollte anfallendes Regenwasser vor Ort versickert werden. Auch in innerstädtischen Bereichen sollte die Versickerung von Regenwasser, vorausgesetzt die notwendigen Randbedingungen sind vorhanden, Priorität haben.

Im Untersuchungsgebiet sind stellenweise Regenwasserkanäle vorhanden. Diese münden häufig wieder im Mischsystem, da Teilabschnitte zur Einleitung in das Regenwassernetz (Hauptsammler Stadtpromenade/ Brandenburger Platz) noch fehlen. Ergänzungen erfolgen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen.

Generell wird ein zusätzlicher Regenwassereintrag in die Mischwasserkanalisation von privaten Flächen ausgeschlossen. Anfallendes Regenwasser ist auf den jeweiligen privaten Grundstücken zu versickern. Entsprechende Flächen sind dafür vorzuhalten. Ergänzungen des Regenwassernetzes sind im Zuge von Straßenbaumaßnahmen zu prüfen.

Um die hydraulisch stark belasteten Bereiche der Mischkanalisation nicht mit zusätzlichen Regenwassereinträgen zu belasten, sollte anfallendes Regenwasser in der Regel versickert werden. Dies gilt insbesondere für bislang noch nicht an die Kanalisation angeschlossene private Grundstücke. Entsprechende Flächen sind dafür auf dem jeweiligen Grundstück vorzuhalten.

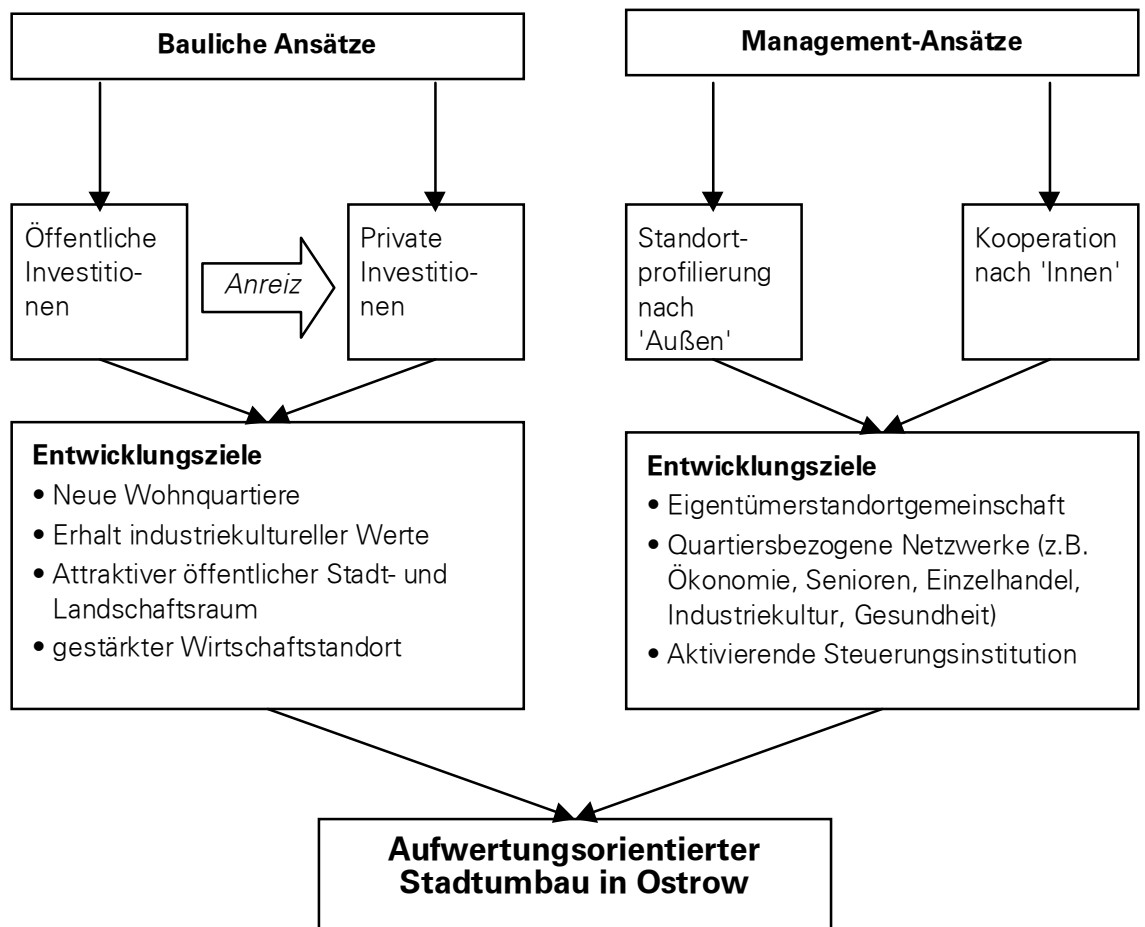
Nachrichtenversorgung

Im Untersuchungsgebiet ist ein Fernmeldnetz vorhanden. Ein Kanal befindet sich in der Straße der Jugend. In den letzten Jahren erfolgte der Ausbau eines Breitbandkabelnetzes.

3.6 Maßnahmen

In Plan 4 sind die zur Erreichung der Entwicklungsziele vorgeschlagenen baulich-räumlichen Maßnahmen dargestellt. Die besondere Problematik des Gebietes liegt darin, dass für diese baulichen Maßnahmen, insbesondere für durch private Investitionen zu realisierende Vorhaben, zunächst nur eine sehr geringe Entwicklungsdynamik gegeben ist. Parallel zu einem baulich-räumlichen Maßnahmenkonzept sind daher für eine erfolgreiche Initiierung eines Entwicklungsprozesses auch umsetzungsorientierte und steuernde Maßnahmen notwendig. Diese lassen sich nur zu einem Teil verorten und sind daher in Kapitel 3.6.6 schriftlich ausgeführt. Diese Doppelstrategie einer Gebietsentwicklung durch bauliche und nicht-bauliche Ansätze verdeutlicht die schematische Darstellung der Entwicklungsstrategien in der folgenden Abbildung.

Abb. 6: Zwei Säulen der Entwicklungsstrategie



3.6.1 Maßnahmen Städtebau

Neubau

Die im Maßnahmenplan dargestellten Entwicklungsbereiche für Neubaumaßnahmen stellen die potenziellen Baufelder dar. Die vorgeschlagene städtebauliche Grundstruktur und Nutzungsstruktur sind aus den jeweiligen Konzeptplänen ersichtlich. Lediglich wichtige, herzustellende (geschlossene) Raumkanten sind im Maßnahmenplan dargestellt. So sollen entlang der Franz-Mehring-Straße, des Ostrower Platzes, der Straße der Jugend, der Marienstraße, Taubenstraße und als Einfassung des Stadtplatzes Bautzener Straße / Straße der Jugend weitgehend geschlossene Baustrukturen in einer einheitlichen Bauflucht wieder hergestellt werden.

Abriss

Grundsätzlich sollte ein präventiver Abriss ohne konkret absehbare Vorhaben zu einer Neuentwicklung reduziert werden. Im Maßnahmenkonzept dargestellte Abrisse haben entweder als Ordnungsmaßnahmen die Herstellung von Rahmenbedingungen für eine bauliche Neuentwicklung zum Ziel oder sollen der Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bestand dienen. Innerhalb der Baufelder sind potenziell zu beräumende Gebäude blau dargestellt. Diese Abrissmaßnahmen betreffen in erster Linie Nebengebäude, nicht erhaltenswerte Gewerbegebäude und ruinöse Bausubstanz. Auch die leerstehenden, baulich sehr stark veränderten und baufälligen Restbestände der Tuchfabrik C.S. Kahle am Ostrower Damm 11 mit Ausnahme des Schornsteins sind als Objekte für einen im Bedarfsfall möglichen Abriss gekennzeichnet. Trotz ihres industriegeschichtlichen Hintergrundes, der nach dem Leitbild des Konzeptes insgesamt

erhalten werden sollte, sind sie baulich nur noch bedingt erhaltenswert und wirtschaftlich auf Dauer kaum erhaltensfähig. Im Falle eines bestehenden Investitions- und Entwicklungsinteresses auf diesen Flächen sollten diese Bauten daher auch beseitigt werden können, wenn sie sich nicht in die Neuentwicklung integrieren lassen.

Das Grundstück Lobedanstraße 8 in städtischem Eigentum müsste im Falle eines geradlinig geführten Ausbaus der Lobedanstraße zumindest teilweise geräumt werden. Da die Maßnahme nach derzeitigem Planungsstand von der Deutschen Bahn nicht mehr verfolgt wird und auch aus der Perspektive der Entwicklung des Bereichs Ostrow nicht als dringend erforderlich eingeschätzt wird, ist hier ein vorbereitender Abriss bis zu einem konkret absehbaren Umbau des Straßenraums nicht erforderlich. Für die eingeschossige Eckbebauung mit Kneipe besteht kein Handlungsbedarf, insbesondere solange hier noch eine Nutzung vorhanden ist. Der leerstehende angrenzende Gewerbebau könnte als Erweiterungsfläche für den Freiraum oder Freianlagen des Lokals geräumt werden und ist deswegen als, allerdings nachrangige Abrissmaßnahme dargestellt. Eine hochwertigere bauliche Nutzung als gegenwärtig vorhanden, ist für diesen abseits gelegenen, unattraktiven Standort nicht zu erwarten.

Auch die eingeschossige Hofbebauung der Geschäftsbücherfabrik Enke ist als Abrissmaßnahme dargestellt, da dieser Rückbau für eine Erschließung des Hauptgebäudes von Osten her notwendig ist.

Auf die gebäudescharfe Kennzeichnung von Abrissmaßnahmen in Gebieten der Bestandsentwicklung wurde im gesamträumlichen Konzept verzichtet, da diese individuellen Nutzungs- und Investitionserwägungen der Privateigentümer kaum beeinflussbar sind. Grundsätzlich sollten jedoch in Einzelfällen bei der gründerzeitlichen Mietshausbebauung Entkernungen im Blockinnenbereich erwogen werden, um die grundstücksbezogene und nach Möglichkeit auch grundstücksübergreifende Freiflächenversorgung zu verbessern.

Sanierung

Zielgruppenspezifische Aufwertungsmaßnahmen an Gebäuden und Wohnumfeld

Die nur mit geringem Aufwand teilsanierten Wohnzeilen in der Lobedanstraße und Inselstraße sollten entsprechend ihrer anvisierten Funktion im langfristigen Wohnungsbestand saniert werden. Hierbei sind die voraussichtliche Sozialstruktur und die Bedürfnisse ihrer zukünftigen Bewohnerschaft zu berücksichtigen. Hier wäre die dauerhafte Orientierung auf eine eher ältere Bewohnerschaft durch Umbaumaßnahmen und eventuell begleitende Betreuungsangebote zu unterstützen. Im Falle eines Austausches der Bewohnerschaft mit deutlicher Verjüngung der Altersstruktur wäre eine Anpassung der Wohnungsgrundrisse, der Wohnungsausstattung und der Freiraumgestaltung an die Bedürfnisse dieser neuen Bewohnerschaft sinnvoll.

Die erforderlichen Maßnahmen beziehen sich sowohl auf Gebäude wie auch auf das Wohnumfeld. Auch hier sind spezifische Qualitäten für Senioren oder eine neu hinzuziehende jüngere Zielgruppe, z.B. Kleinfamilien oder auch Singlehaushalte, neu zu schaffen.

Sanierung und Nachnutzung historischer Industriebauten / Sanierung und Nachnutzung von Wohnbauten

Zu erhaltende Bauten mit Sanierungsbedarf sind im Maßnahmenplan dargestellt. Als Gebäude mit besonders dringendem Sanierungsbedarf sind die alten Industriebauten Bautzener Straße 153, Briesmannstraße 2, Ostrower Damm 10 (Fabrikhalle), Ostrower Damm 12a sowie Ostrower Damm 17 / 18 hervorzuheben.

Bei der Wohnbebauung sind neben den Fabrikantenvillen Ostrower Damm 3 und 17, Ostrower Platz 3, die Villa Parzellenstraße 3 und die Mietshäuser Marienstraße 20 und 23 dringend sanierungsbedürftig. Bei allen Sanierungsmaßnahmen sollte nach Möglichkeit das historische Erscheinungsbild erhalten bleiben, im Einzelfall sind auch die Denkmalbelange zu berücksichtigen.

Bei den leerstehenden Gebäuden ist eine bauliche Sanierung grundlegende Voraussetzung einer Nachnutzung, denn in ihrem gegenwärtigen Zustand sind diese Bauten nicht nutzbar.

Sanierung von Gemeinbedarfseinrichtungen

Mit der mit höchster Priorität versehenen, über EFRE-Mittel zu finanzierenden Modernisierung des Gladhouse und dem aktuell laufenden Umbau des Gebäudes Ostrower Platz 16 als neuem Standort der Kita der Fröbel gGmbH werden zwei zentrale Sanierungsmaßnahmen der Gemeinbedarfsinfrastruktur in näherer Zukunft umgesetzt.

Erhaltungskonzept für Industrieschornsteine

Von der früheren Ostrower Industriesilhouette sind nur noch sieben alte Schornsteine erhalten geblieben. Obwohl diese Bauten inzwischen funktionslos geworden sind, ist ihr Erhalt als Wahrzeichen wünschenswert. Für die hoch aufragenden Schornsteine soll daher ein Konzept zur künstlerischen Inszenierung als Werbeträger entwickelt werden. Dabei soll die Substanz der Schornsteine selbst weder verändert noch verdeckt werden. Behutsame Ansätze durch Illumination oder im Wind flatternde Banner könnten jedoch Sponsorengelder für den Erhalt der Schloten einwerben. Dabei sind ein hoher künstlerischer Wert der Werbemaßnahmen, die gestalterische Zurückhaltung der Werbung gegenüber der Substanz des Schornsteins selbst und eine verträgliche Wirkung im gesamten Stadtbild zu sichern. "Billig" wirkende Werbeflächen sollen nicht entstehen, sondern eine spannende, qualitativ hochwertige Kombination aus Kunstobjekt, behutsamer Vermarktung und Erhaltungsmaßnahmen industriekultureller Bauzeugnisse.

Denkmalpflegerische und archäologische Maßnahmen

Es werden mehrere Objekte zur Prüfung ihres Denkmalstatus vorgeschlagen. Die näheren Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 3.2.3 Denkmalschutz. Im Maßnahmenplan ist lediglich der vorgeschlagene Denkmalschutz für die Vereinsbrauerei dargestellt.

Grundsätzlich sollten bauliche Maßnahmen bereits in der Phase der Konzeptentwicklung und Planung stets in unmittelbarer, enger Abstimmung mit den zuständigen Denkmalfachbehörden erfolgen. Besonders relevant ist dies bei beiden Bodendenkmalverdachtsflächen Barackenstadt und Ostrower Platz, weil deren Bodendenkmalstatus aus der Situation vor Ort nicht ersichtlich und in der Öffentlichkeit nahezu unbekannt ist. Bei anstehenden baulichen Maßnahmen sollten archäologische Untersuchungen und Ausgrabungen erfolgen und eventuelle Funde nach Möglichkeit in die anschließende Neugestaltung integriert und so für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht werden.

3.6.2 Maßnahmen Freiraumgestaltung

Öffentliche Freiflächen

Im Maßnahmenplan sind die aufzuwertenden bzw. neu anzulegenden öffentlichen Grünflächen dargestellt. Es wird dabei in zwei Kategorien öffentlicher Räume differenziert: Gestaltete öffentliche Freiflächen mit entsprechendem Pflege- und Instandhaltungsaufwand und pflegearme, eher der natürlichen Entwicklung überlassene Freiräume, bei denen nur in größeren Abständen grün- und freiraumpflegerische Maßnahmen erforderlich sind. Ziel ist zwar, die Freiraumversorgung insgesamt deutlich zu verbessern, jedoch die Pflegekosten der öffentlichen Hand für die geschaffenen Freiräume zu begrenzen.

Gestaltete Freiräume

Öffentliche Räume, die durch ihre Gestaltung eher urbane Platzfunktionen als Fußgängerbereich übernehmen sollen, sind im Maßnahmenplan als Fußgängerbereiche dargestellt. Hierbei sind Teile der Neugestaltung des Ostrower Platzes, der Marienstraße und des neu anzu-

legenden Vorplatzes der Kirche Maria Friedenskönigin Bürgerstraße / Taubenstraße hervorzuheben.

Als größere gestaltete Grünfläche sind die Uferpromenade Ostrower Damm, die erweiterte Spielplatz- und Grünfläche Lobedanstraße / Parzellenstraße, der neu angelegte Innenhof am Quartier Busbahnhof und der bestehende Stadtplatz Straße der Jugend im Plan dargestellt.

Im Bereich der Rückbaufläche Straße der Jugend 24 / Blechenstraße 5 ist eine Spielplatzerweiterung geplant, die funktional primär der Katholischen Kita zugeordnet ist. Sie wäre daher auch als private Freiflächenmaßnahme der Kirche umsetzbar.

Pflegereduzierte Freiräume

Die großen, zukünftig der Öffentlichkeit zugänglichen Freiräume der Barackenstadt und der südlichen Spreeuferzone und Klingmüllerschen Holzinsel sind bereits durch wertvolle Naturräume geprägt, deren Charakter erhalten bleiben soll. Eine Neugestaltung dieser Zonen beschränkt sich auf Anlage von Wegen und punktuelle Eingriffe zur Nutzbarmachung der Freiräume. Es wird kein gestalteter, sondern ein naturnaher Freiraum anvisiert. Der regelmäßige öffentliche Grünpflege-Aufwand soll sich auf die nötigsten Maßnahmen reduzieren. Hier steht eher Landschaftsentwicklung als Grün- und Gartenpflege im Mittelpunkt.

3.6.3 Maßnahmen Umwelt- und Landschaftsschutz

Ostrow ist sowohl von seiner naturräumlichen Lage, wie auch von seiner siedlungsgeschichtlichen Ausgangssituation als ehemaliger Industriestandort ein ökologisch sehr sensibles Gebiet. Das Entwicklungskonzept soll diesen Bedingungen Rechnung tragen und auch die Umweltsituation verbessern bzw. in baulichen Entwicklungsbereichen ökologisch ungünstige Folgen möglichst gering halten.

Altlastenberäumung / -untersuchung

Die bekannten Altlasten im Gebiet werden beräumt, auf Verdachtsflächen werden eingehendere Untersuchungen vorgenommen. Hierzu zählt auch eine Überprüfung der Barackenstadt auf mögliche Bomben-Blindgänger aus dem 2. Weltkrieg.

Ökologische Maßnahmen

Anlage übergeordneter Grün- und Biotopvernetzungen

Der Wert der Spree als artenreicher, ökologisch wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere ist bei den vorgesehenen Baumaßnahmen zu erhalten. Vorgesehen ist eine möglichst naturnahe Gestaltung des Uferwegs und der Gärten auf der Klingmüllerschen Insel.

Die im Landschaftsplan vorgeschlagene Anlage eines Mittleren Grünrings ist weniger als durchgängiger linearer Grünzug mit Erholungsfunktion konzipiert, denn als Biotopvernetzung mit ökologischem Wert. Im Untersuchungsraum sollen die vorhandenen größeren Grünflächen Spreeraum, Kleingartenkolonie und Barackenstadt durch Baumpflanzungen und kleinere neu entstehende Grünräume als Kette von Freiräumen vernetzt werden. Auch der begrünte Bahndamm ist Bestandteil dieser zu stärkenden Grünverbindung. Die Maßnahmen sollten jedoch wegen der mit seiner Randlage verbundenen eher untergeordneten Bedeutung des Mittleren Grünrings sparsam, pflegereduziert und naturnah erfolgen.

Baumpflanzungen

Straßenbegleitende Baumpflanzungen übernehmen gestalterische und ökologische Funktionen. Sie unterstützen die Verbindung von Grünräumen, wo durchgängige Grünflächen nicht herstellbar sind.

Uferpromenade Ostrower Damm

An die 1907 durch den Cottbuser Verschönerungsverein und die ansässigen Industriebetriebe aufwendig gestaltete Uferpromenade erinnert gegenwärtig nur noch der alte vollständig als Naturdenkmal geschützte Baumbestand. Mittelfristig wird eine Wiederherstellung einer befestigten Uferpromenade statt des jetzigen Trampelpfades vorgeschlagen. Allerdings ist dieses Maßnahme wegen eventuell den Baumbestand gefährdenden Folgen einer weiteren Bodenverdichtung eng mit den Belangen des Naturschutzes und der Baumpflege abzustimmen.

Umwelt- und Landschaftsschutz

Die bestehenden, umfangreichen Festsetzungen zum Hochwasser-, Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz werden durch das Konzept nicht eingeschränkt.

Die bestehenden Grenzen des Landschaftsraums und der Hochwasserschutzlinien im Spree-raum bleiben erhalten und in den Zonen des Naturschutzgebietes sind keine weiteren Bebauungen vorgesehen. Für den gesamten Spreeuferbereich wird eine naturnahe Gestaltung vorgeschlagen, die möglichst wenig in die jetzige Situation nicht befestigter und unversiegelter Uferzonen eingreift. Auf die Planungen auf der Klingmüllerschen Holzinsel wird im Vertiefungsbereich 4 näher eingegangen.

Auch die Barackenstadt als zweites großflächiges, allerdings nicht unter Naturschutz stehendes Biotop wird als Naturraum erhalten und behutsam naturnah genutzt, möglichst ohne die entstandene Ruderalvegetation mit hohem ökologischen Wert zu beeinträchtigen.

Entsiegelungen

Schon aus stadttechnischen Gründen einer begrenzten Regenwasserableitungskapazität²³ ist eine umfassende Entsiegelung der Freiflächen anzustreben. Gerade auf hoch versiegelten Flächen wie Busbahnhof, Vereinsbrauerei, Tuchfabrik Elias, Ostrower Platz und Ostrower Damm 10 bis 14 sind im Vergleich zur derzeitigen Situation in der Summe umfassende Bodenentsiegelungen vorgesehen. Weitere, kleinteiligere Entsiegelungen entstehen durch Einzelmaßnahmen im öffentlichen, aber auch privaten Freiraum.

Reaktivierung von Wasserläufen

Von verschiedenen im Rahmen der Konzepterstellung beteiligten Gesprächspartnern wurde aus ökologischen, aber auch aus freiraumgestalterischen Überlegungen eine naturnahe Wiederherstellung gegenwärtig zugeschütteter Wasserleitungen im Gebiet angeregt. Auch die historische funktionale Verbindung der Industrie zum Wasser könnte durch die Aufdeckung dieser industriegeschichtlichen Anlagen wieder sichtbar gemacht werden.²⁴

Der ehemalige Mühlgraben und die verschütteten Wasserzuleitungen von der Spree zu den ehemaligen Industriestandorten an Ostrower Straße und Briesmannstraße könnten mit hohem Aufwand als Fließgewässer reaktiviert werden. In den Spreezuleitungen ist dafür eine Offenlegung, für den südlichen Mühlgraben auch eine erneute Öffnung des versperrten Wasserdurchlaufs und eventuelle Vertiefung der verlandeten Gewässerbereiche durch Bodenaushub erforderlich. Der Grundwasserspiegel, laufende und zukünftige Grundwasserabsenkungen des Braunkohlebergbaus, Prognosen zum zukünftigen Wasserdurchlauf der Spree und der Hochwasserschutz sind bei diesen Gewässerplanungen zu berücksichtigen.

Eine Einbeziehung in die Gestaltung der öffentlichen Freiflächen wäre möglich, allerdings erscheint das Verhältnis aus Bau-, Unterhalts- und Pflegekosten gegenüber den Qualitätsgewinnen eher ungünstig. Wegen dieser insgesamt geringen Realisierungschancen wird diese Idee daher zunächst nicht weiter verfolgt.

²³ vgl. dazu Kapitel 2.7 Stadttechnische Analyse

²⁴ Eine Prüfung dieser Gestaltungsmaßnahmen in Anlehnung an die historische Struktur wurde durch den Cottbuser Denkmalbeirat im Rahmen der Ortsbegehung und Diskussion der Planungsziele am 26.06.2008 vorgeschlagen.

Ökologischer Städtebau

Auf dem Standort des Busbahnhofs ist eine gezielt ressourcensparende, energieeffiziente und ökologische Bauweise als Modellprojekt vorgesehen, das als Vertiefungsschwerpunkt in Teil B Kapitel 1.4 näher erläutert wird.

Immissionsschutz

Hauptimmissionsquellen sind die Hauptverkehrsstraßen, die Bahn und der Busbahnhof. Mit der Verlagerung des Busbahnhofs, der Planung weniger immissionssensibler Nutzungen an der Franz-Mehring-Straße und dem weitgehenden Verzicht auf bauliche Entwicklung entlang der Bahn wird dem Immissionsschutz Rechnung getragen. Die Verkehrsplanung hat zum Ziel, den Verkehr auf den ohnehin belasteten Straßenzügen zu konzentrieren und somit die Störungen durch den Autoverkehr im Gebiet zu minimieren.

3.6.4 Maßnahmen Verkehr**Fuß- und Radwegeverbindungen**

Die im Plan dargestellten Maßnahmen zur Aufwertung von Fußgängerbereichen verfolgen das Ziel der Herstellung übergeordneter Fuß- und Radwegeverbindungen. In der Gestaltung im Detail ist daher bei Materialwahl und Wegführung auf diese Funktionen Rücksicht zu nehmen.

Vier Wegeverbindungen besitzen einen übergeordneten Stellenwert:

- Spreeuferweg Ostrower Damm - Klingmüllersche Holzinsel - Ludwig-Leichardt-Brücke - Stadionbrücke
- Grüne Ost-West-Achse: Marienstraße - Inselstraße - Ludwig-Leichardt-Brücke
- Fußweg zur Altstadt Feigestraße - Planstraße F - Ostrower Straße - Straße der Jugend
- Fußweg Barackenstadt zwischen Straße der Jugend und Taubenstraße.

Durch die sozialen Einrichtungen in Ostrow und aufgrund der Bevölkerungsstruktur sollte zukünftig beim Um- und Neubau der Straßen darauf geachtet werden, dass Gehwegabsenkungen geschaffen werden, so dass die Bewegung mit Kinderwagen, Rollatoren und für Behinderte nicht eingeschränkt wird.

Brücken

Die Ludwig-Leichardt-Brücke stellt ein unverzichtbares Element der wichtigsten übergeordneten Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer dar.

Unterführungen

Für die Weiterführung des Spree begleitenden Rad- und Fußweges unter der Bahn hindurch nach Süden ist nach der gegenwärtigen Situation nur der Durchlass der Fernwärmerohre südlich des Kanuvereins geeignet. Auch die Studie 'Cottbus Aufwertung Spreegrün 6. Teilabschnitt' schlägt hier eine Unterführung für Rad- und Fußverkehr vor. Der Ausbau des Fernwärme-Durchlasses zu einer Fuß- und Radwege-Unterführung ist hier wegen ihrer gebietsübergreifend besonders herausgehobenen Bedeutung und ihrer schwierigen Realisierung im Plan dargestellt, obwohl sie sich nicht direkt im Plangebiet befindet. Bei dieser Maßnahme ist die Einbindung der betroffenen Fachplanungsträger (Fernwärme-Versorger bzw. Deutsche Bahn AG) von entscheidender Bedeutung. Alternativ könnte auch eine Wegführung über Stege am Mauerwerk der Bahnbrücke geprüft werden, die Durchlasshöhe erscheint jedoch etwas zu niedrig.

Durch ein Beleuchtungskonzept, Kunstinstallationen, Umbau-, Sanierungs- und Reinigungsmaßnahmen wird die Bahnunterführung als einer der bedeutsamsten Eingänge zur Innenstadt und Bestandteil der stark frequentierten Fußwegeverbindung zwischen Stadtzentrum / Ostrow

und Bahnhofsumfeld gestalterisch aufgewertet. Die Bedürfnisse von Radfahrern und Fußgängern sind dabei verstärkt zu beachten.

Anlage öffentlicher Erschließungsstraßen

Um die bereits gute Infrastruktur der Erschließungsstraßen für die zukünftigen Nutzungen weiter zu qualifizieren, ist vorgesehen, zwischen der Feigestraße und der Ostrower Straße mit der Planstraße F eine Durchbindung zu schaffen (siehe Maßnahmenplan). Somit wird für Kfz insbesondere jedoch auch für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Feigestraße und Inselstraße eine direktere Verbindung zum Stadtzentrum auf öffentlichen Verkehrsflächen geschaffen.

Anlage privater Erschließungsstraßen

Die Anlage privater Erschließungsstraßen ist aus verkehrlicher Sicht nicht zwingend erforderlich. Grundsätzlich ist es denkbar, die Planstraßen A und B auch als private Erschließungsstraßen zu widmen. Bei Konkretisierung der Planungen an der Franz-Mehring-Straße kann geprüft werden, ob die Planstraße A parallel zur Franz-Mehring-Straße für Erschließungszwecke benötigt wird oder ob sie dann auch zu einem Wohnweg abgestuft werden kann. Denkbar ist, dass die Erschließung der Gewerbegebäude an der Franz-Mehring-Straße von der verlängerten Freiheitsstraße aus über die Grundstücke erfolgt. Genauere Aussagen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Mit der Ansiedlung neuer Nutzer an der Franz-Mehring-Straße sind genauere Untersuchungen zu deren Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage durchzuführen.

Erneuerung und Aufwertung des Straßenraums

Die Erneuerung bzw. Aufwertung des Straßenraums ergibt sich aus den einzelnen Maßnahmen, woraus sich schließlich auch die Prioritäten ergeben:

- Erneuerung und Neugestaltung der Inselstraße:
 - Neugestaltung der Querschnitte zwischen Feigestraße und Bautzener Straße sowie Lobedanstraße und Ostrower Damm
 - Erneuerung zwischen Lobedanstraße und Feigestraße für Radverkehr und ruhenden Verkehr. Realisierung spätestens mit Fertigstellung der Ludwig-Leichardt-Brücke
- Schließung Ostrower Damm zwischen Wasserstraße und Planweg B für den Kfz-Verkehr, freie Zufahrt nur für Anlieger zu ihren Grundstücken.
- Neubau Planstraße F zwischen Feigestraße und Ostrower Straße
- Umbau Ostrower Platz und Verlängerung der Ostrower Straße zur verlängerten Freiheitsstraße mit Schaffung neuer Stellplätze auf der Westseite sowie Rückbau des Parkplatzes
- Neugestaltung der westlichen Blechenstraße ab der Straße der Jugend für Busparkplätze (soweit sie hier angelegt werden sollen)
- bestandsorientierte Erneuerung Ostrower Damm als verkehrsberuhigter Bereich mit gestalterischem Übergang zum Spreeraum und dem Wanderweg
- Erneuerung Feigestraße
- Umbau Knotenpunkt Taubenstraße / Bürgerstraße / Adolph-Kolping-Straße
- Umbau Marienstraße zur Anpassung an das städtebauliche Konzept der nördlichen Bebauung am ehemaligen Busbahnhof
- Verlegung Lobedanstraße bei Umbau Bahnübergang Parzellenstraße und Umgestaltung Knotenpunkt Blechenstraße / Parzellenstraße mit Erneuerung der Lobedanstraße mit Gehwegen

Verkehrsbehördliche Maßnahme

Um der überwiegenden Funktion eines Wohngebiets gerecht zu werden und unter Berücksichtigung der hohen Mischung von Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr, ist für das gesamte Untersuchungsgebiet zukünftig Tempo 30 vorgesehen. Ausgenommen hiervon ist die Straße der Jugend. Somit wird der Wohn- und Quartierscharakter hervorgehoben, die Verkehrssicherheit erhöht und zusätzlicher Durchgangsverkehr aus dem Gebiet verdrängt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 unterstützt gleichzeitig die geplante Radroute über die Ludwig-Leichhardt-Brücke – Inselstraße – Grünanlage – Marienstraße und bietet Radfahrern ein größeres Sicherheitsgefühl.

Verlagerung Busbahnhof

Die Verlagerung des Busbahnhofs stellt eine Übernahme der in der Stadt bereits diskutierten Planungen dar, die vorrangig mit der Optimierung der stadtreionalen ÖPNV-Beziehungen begründet wird. Für eine Qualifizierung des westlichen Untersuchungsgebietes wird diese Verlagerung jedoch ebenfalls als notwendig erachtet. Die Fläche des Busbahnhofs selbst, aber auch die umliegenden, größtenteils problematischen Grundstücke erscheinen ohne diese Maßnahme als nicht entwicklungsfähig.

3.6.5 Maßnahmen Stadttechnik**Allgemeine Maßnahmen**

Ein Teil der technischen Infrastruktur im Untersuchungsgebiet erfährt gerade eine umfassende Erneuerung. Fernwärmetrassen werden für die Heizwasserversorgung neu verlegt. Inkrustierte Trinkwasserleitungen und korrodierte Schmutzwasserkanäle werden ausgetauscht oder saniert. Die Straßenbeleuchtung wird erneuert. Diese zahlreichen Maßnahmen im Einzelnen aufzuzeigen, würde den Rahmen dieses Entwicklungskonzeptes sprengen. In den folgenden Abschnitten werden ergänzende Maßnahmen einzelner Medien dargestellt und anschließend Einzelmaßnahmen für ausgesuchte Entwicklungsbereiche beschrieben.

Fernwärmeversorgung

Im Zuge der Dampfumstellung wird die Fernwärmetrasse über die Spree nicht mehr benötigt und kann zurückgebaut werden. In jenen Bereichen, in denen die Fernwärmeleitung oberirdisch geführt wird, sollte diese möglichst optisch neutral in die Umgebung eingebunden werden. Dies kann z.B. durch Bepflanzung der angrenzenden Flächen mit dichten Sträuchern und Büschen oder durch einen farblich passenden Anstrich geschehen.

Elektroenergie

Von den bestehenden Leitungen im Mittelspannungsbereich können weiterführende Verastelungen zu den potenziellen Entwicklungsgebieten geführt werden. Gegebenenfalls müssen Trafostationen ergänzt werden.

Regenerative Energie

Bei den mittelfristig beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen in den Beständen der Q6-Wohnblöcke im Bereich Lobedanstraße / Inselstraße ist nach Überlegungen der GWC eventuell eine Installation von Photovoltaik-Anlagen auf dem Dach vorstellbar.

Straßenbeleuchtung

In den nächsten 5 -10 Jahren kann es vor allem in der Adolph-Kolping-Straße, der Taubenstraße sowie in der Bürgerstraße zu Ausfällen kommen. Deshalb werden diese sukzessive saniert. Weitere Bereiche sind bis 2015 zwingend zu erneuern.

Schmutzwasser / Regenwasser

Im INSEK Cottbus 2020 wird ein großer Teil des südlichen Untersuchungsgebietes als Entflechtungsgebiet dargestellt. In diesem Bereich ist ein Trennsystem aufzubauen bzw. das vorhandene Regenwassernetz zu ergänzen.

Um die hydraulisch stark belasteten Bereiche der Mischkanalisation nicht mit zusätzlichen Regenwassereinträgen zu belasten, sollte auch im restlichen Untersuchungsgebiet eine Ergänzung des vorhandenen Regenwassernetzes überprüft werden. Anfallendes Regenwassers auf privaten Grundstücken ist vollständig auf dem jeweiligen Grundstück zu versickern. Durch die hohen Grundwasserstände im Untersuchungsgebiet, ist in den meisten Fällen die Flächenversickerung einem Rigolensystem vorzuziehen. Die Größe der Versickerungsfläche ist abhängig von der Wasserdurchlässigkeit des Bodens und wird pauschal mit 15 - 20 % der angeschlossenen versiegelten Fläche angenommen. Dieser Wert geht von eher schlechten Versickerungsbedingungen aus. Genaue Bodenuntersuchungen könnten günstigere Werte und damit kleinere Vorhalteflächen ergeben. Auch zusätzliche Versickerungsanlagen im öffentlichen Raum (Grünflächen, Plätze) können die teilweise stark belastete Kanalisation entlasten. Genauere Betrachtungen werden zu den Vertiefungsbereichen dargestellt.

Maßnahmen in den Entwicklungsbereichen

In den folgenden Tabellen werden für die größeren Entwicklungsbereiche des Untersuchungsgebietes mögliche Optionen zur technischen Ver- und Entsorgung dargestellt.

Tab. 2: Optionen der Wärme und Stromversorgung

Entwicklungs-bereich	Fernwärme		Erdgas		Strom		Regenerative Energie	
	Bestand	Option	Bestand	Option	Bestand	Option	Bestand	Option
Barackenstadt	Nicht vorhanden	Ungünstig, dennoch je nach benötigter Leistung möglich	Vorhanden	Nutzung möglich	Trafostation vorhanden	Je nach benötigter Leistung weitere Stationen nötig	Nicht vorhanden	Sinnvoll in Kombination mit konventionellen Energieträgern
Busbahnhof	Nicht vorhanden	Ungünstig, dennoch je nach benötigter Leistung möglich	Vorhanden	Nutzung möglich	Keine Trafostation vorhanden	Anschlussmöglichkeiten vorhanden; Trafostation nötig	Nicht vorhanden	Sinnvoll in Kombination mit Erdgas oder als Pilotprojekt mit hohem Anteil regen. Energie
Ostrower Damm 17-18 (Tuchfabrikgelände)	Nicht vorhanden	Anschlusspflicht, z.B. an Haupttrasse vom Ostrower Platz	Nicht vorhanden	Nicht relevant, da FW-Satzungsgebiet	Keine Mittelspannungsleitung und Trafostation vorhanden	Je nach Bedarf Weiterführung von Mittelspannungsleitungen und Errichtung Trafostation	Nicht vorhanden	Ungünstig in Kombination mit Fernwärme
Wohnpark Ostrow	Vorhanden	Anschlusspflicht, z.B. an tangierender FW-Leitung	Nicht vorhanden	Nicht relevant, da FW-Satzungsgebiet	Trafostation und Leitung vorhanden	Je nach Nutzung ausreichend	Nicht vorhanden	Ungünstig in Kombination mit Fernwärme

Für die Optionen der Wärmeversorgung ist zum einen die Gebietszugehörigkeit zu Satzungsgebieten ausschlaggebend. Zum anderen ist die Versorgung von Nicht-Satzungsgebieten abhängig von der städtebaulichen Entwicklung und der angestrebten Nutzung. Der Einsatz regenerativer Energieträger sollte weiter forciert werden. Genauere Darstellungen möglicher Wärmeversorgung der oben genannten Entwicklungsgebiete werden in den Vertiefungsbereichen erörtert.

Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung

Tab. 3: Optionen der Wasserver- und Entsorgung

Entwicklungs- bereich	Trink- und Löschwasser		Schmutzwasser		Regenwasser	
	Bestand	Option	Bestand	Option	Bestand	Option
Barackenstadt	Tangiert das Gebiet	Weitere Ver- ästelung je nach Parzellie- rung möglich	Tangiert das Gebiet	Weitere Ein- träge an unter- schiedlichen Stellen möglich	Nicht vorhan- den	Ausschließlich Versickerung
Busbahnhof	Tangiert das Gebiet	Weitere Ver- ästelung je nach Parzellie- rung möglich	Tangiert das Gebiet	Weitere Ein- träge an unter- schiedlichen Stellen möglich	vorhanden	Ableitung in RW-Kanal und oder Versickerung Vorh. Rückhal- tekanäle könn- ten weiter genutzt werden
Ostrower Damm 17 -18 (Tuchfabrik- gelände)	Tangiert das Gebiet	Weitere Ver- ästelung je nach Parzellie- rung möglich	Tangiert das Gebiet	Weitere Ein- träge an unter- schiedlichen Stellen möglich	Nicht vorhan- den	überwiegend Versickerung, Teilweise Oberirdisch in Mühlengraben
Wohnpark Ostrow	Tangiert das Gebiet	Weitere Ver- ästelung je nach Parzellie- rung möglich	Keine	Ableitung über Kanal Feigestr. möglich	vorhanden	Ableitung in RW-Kanal und oder Versicke- rung

Die Versorgung der Entwicklungsbereiche mit Trink- und Löschwasser ist unproblematisch. Die Ableitung des Schmutzwassers ist abhängig von der zu erwartenden Menge und den momen-
tanen Auslastungen im Bestandsnetz. Eine genauere Untersuchung erfolgt nach Festlegung
der Entwicklungsszenarien. Das anfallende Regenwasser sollte prinzipiell auf der jeweiligen
Grundstücksfläche versickert werden. In den Bereichen Busbahnhof und Ostrower Wohnpark
können die bestehenden Regenwasserkanäle genutzt werden. Eine Verringerung des Versie-
gelungsgrades im Bereich des Busbahnhofes ist empfehlenswert.

Ökologischer Städtebau auf dem Busbahnhof

Für den Bereich des Busbahnhofes ist ein Pilotprojekt zur Nutzung regenerativer Energie im
Geschosswohnungsbau überlegenswert. Die vorhandenen Rahmenbedingungen sind optimal.
Sowohl Eigentümer, Blockgröße und Ausrichtung sind erfolgversprechend für ein solches Vor-
haben. Durch die Nähe des Gebietes zur Altstadt und deren Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen
sowie die sehr gute Erschließung durch den ÖPNV (auch ohne Busbahnhof) kann das Projekt
mit alternativen Mobilitätskonzepten ergänzt werden. Das Potenzial reicht von autoreduzierten
Wohnformen mit konventioneller Erdgasversorgung in Kombination mit regenerativen Energien
bis zur autofreien, energetisch autarken Modellsiedlung.

3.6.6 Maßnahmen zur Umsetzung und Steuerung**Entwicklungsanstoß durch Projekte mit Impulswirkung**

Gerade wegen der im Handlungsraum verfestigten Stagnation wird mit den ersten Maßnahmen
eine spürbare Anschubwirkung angestrebt. Die ersten Projekte sollen sichtbare Zeichen für
eine neue Entwicklung setzen und einen Modell- und Vorbildcharakter für ihre grundsätzliche
Zielrichtung besitzen. Daher sollte bei diesen Initialprojekten auf ihre Leitbildwirkung und Aus-
strahlung geachtet werden, es sollte aber auch das Spektrum der Möglichkeiten aufgezeigt

werden, welche Entwicklungen in diesem Stadtteil vorstellbar sind. Die erste Loftwohnung in einer alten Fabrik, das erste moderne Stadthaus am Ostrower Damm oder der erste begehbare Abschnitt der Ostrower Uferpromenade könnten solche symbolischen Impulsprojekte und Konkretisierung einer Vision für das Gebiet sein.

Standorte für Zwischennutzungen

Auf der Barackenstadt und der Vereinsbrauerei sollen Zwischennutzungsansätze mit einer besonderen Priorität angeregt und unterstützt werden, um diese Problemstandorte zu revitalisieren.

Verlagerung störender Gewerbenutzungen

Der Wandel eines noch teilweise aktiven Gewerbegebietes zum Wohnquartier stellt eine tiefgreifende und oft schwierige Nutzungsumstrukturierung dar. Ohne die Verlagerung der noch betriebenen störenden Gewerbestätten wird die Entwicklung zum Wohngebiet nicht umsetzbar sein. Gleichzeitig stellt jedoch der Erhalt eines Betriebes und die Unterstützung gewerblicher Arbeitsplätze ein wichtiges Gebot städtischer Wirtschaftspolitik und der Stadtplanung dar. Ein auf den Weiterbestand des Unternehmens ausgerichtetes Umzugsmanagement ist unverzichtbarer Bestandteil der Überplanung von aktiven Gewerbestandorten. Lösungen sollten frühzeitig und in enger Abstimmung mit den betreffenden Gewerbetreibenden entwickelt werden. Im Handlungsraum Ostrow sind auf folgenden Standorten besonders hohe Anforderungen für ein Umzugsmanagement von Gewerbestätten gegeben, falls eine Umstrukturierung verfolgt wird:

- Ostrower Damm 2 (Werkstätten und nicht den Entwicklungszielen entsprechende Nutzungen)
- Ostrower Damm 12 (Bauschlosserei)
- Bautzener Straße / Blechenstraße (ohne Hausnummer, Flurstück 12 / 84) (Zoohandel, Garagenkomplex)
- Bürgerstraße (ohne Hausnummer, Flurstück 13 / 141) (Papierrecyclinghof).

Grundstücksneuordnungen

Grundstücksneuordnungen oder zumindest die rechtliche Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit sind an folgenden Stellen erforderlich:

- Klingmüllersche Insel
- westliches Ufer von Spree und Mühlgraben im Bereich der Kleingärten
- Fußweg zwischen Bahn und Kleingartenanlage
- Ostrower Straße 15a, 16
- Ausweitung öffentlicher Grünanlagen südliche Lobedanstraße
- neu anzulegende Erschließungen der baulichen Entwicklungsgebiete, vor allem im Bereich Alt-Ostrow.

Schaffung von Planungssicherheit

In wichtigen Teilbereichen hemmt eine auch in der Rechtssituation unklare Ausgangslage die angemessene Nutzung und Entwicklung des Gebietes. Auf der Ebene der Bauleitplanung ist die zu allgemeine planungsrechtliche Beurteilung nach § 34 BauGB gerade in den Umstrukturierungsbereichen durch eine aktive Bauleitplanung abzulösen.

Der nicht mehr zeitgemäße Vorhaben- und Erschließungsplan M7 / 17 "Ostrower Wohn- und Businesspark" ist ein Beispiel für den umgekehrten Fall einer bestehenden Bauleitplanung, die inzwischen eher blockiert als dass sie bauliche Entwicklung anstößt. Die Umsetzung der nicht realisierten Maßnahmen ist wegen der Insolvenz des Vorhabenträgers nicht mehr zu erwarten. Die nach dem Plan zulässige hohe Grundstücksausnutzung ist ihrerseits heute nicht mehr wün-

schenswert. Einfachster Weg wäre hier eine vollständige Aufhebung einschließlich aller weiteren Rechtsansprüche zwischen Investor und Stadt nach dem vereinfachten Verfahren 13 BauGB. Die Realisierung der für das Gebiet immens wichtigen, im Plan ursprünglich vertraglich vereinbarten Erschließungsmaßnahme einer Wegeverbindung zwischen Ostrower Straße und Feigestraße ist auf dieser Grundlage nicht mehr durchsetzbar.

Die zahlreichen im Gebiet bestehenden unklaren oder informellen Aneignungen von Flächen sollten aufgelöst werden. Primär gilt dies für die Ausweitung von Kleingartenparzellen und Hundetrainingsplätzen im Bereich des zukünftig öffentlichen Spreerraums. Im Falle erwünschter, zukünftiger Zwischennutzungen sollte eine formelle, (planungs-) rechtlich abgesicherte Grundlage über Gestattungs- oder Nutzungsverträge gefunden werden. Öffentliche Wege-rechte über private Grundstücke werden zukünftig an Bedeutung gewinnen und könnten eine akzeptable Alternative zur umfassenden Neuordnung von Grundstücken darstellen.

Politische Prioritätensetzung auf Ostrow als Entwicklungsschwerpunkt

Die öffentliche und auch die politische Aufmerksamkeit auf den Handlungsraum Ostrow fallen gerade im Vergleich zum benachbarten Modellstadt-Gebiet, aber auch im Vergleich zu den Handlungsräumen des intensiven Stadtumbaus deutlich ab. Für eine erfolgreiche städtebau-liche Umstrukturierung ist eine aktive Unterstützung dieser Maßnahmen und eine stärkere Prioritätensetzung auf diesen Bereich durch die Kommunalpolitik notwendig. Dies kann unter anderem dadurch erfolgen, dass

- Ostrow im Stadtmarketing und Einzelhandelskonzept positioniert wird,
- Ostrower Gewerbeflächen in das geplante Wirtschaftsinformationssystem aufgenommen wird,
- städtische Flächen zur Initiierung von Entwicklungen eingebracht werden, z.B. um Pilotprojekte zu ermöglichen,
- öffentliche Nutzungen und Infrastrukturmaßnahmen als Entwicklungsanstoß genutzt werden,
- ressortübergreifende Maßnahmenbündelung für Ostrow, um kritische Masse für Entwicklungsschübe zu erreichen,
- ein "Runder Tisch" für Ostrow eingerichtet wird, an dem Bewohner, Eigentümer, Politiker und Verwaltung zusammenarbeiten,
- eine aktivierende Steuerungs-Funktion von einer zentralen Institution ausgeht, die Entwicklungsziele im Stadtteil und bei den relevanten externen Akteuren kommuniziert und kooperativ umsetzt.

Bildung quartiersbezogener Netzwerke

Ansätze nachbarschaftlicher Kooperation sind im Gebiet bereits eingeleitet worden. An diese Zusammenarbeit soll angeknüpft werden, um stärker von einer Reduktion auf grundstücks-bezogene Interessenlagen zu einer gebietsbezogenen Entwicklung umzusteuern. Als positives Beispiel kann hier die erfolgreiche Zusammenarbeit von Reha Vita-Klinik und der Kita der Fröbel gGmbH genannt werden. Ziel einer solchen stärkeren Vernetzung ist, die Standortgemeinschaft zu fördern und mögliche Synergieeffekte der unterschiedlichen Tätigkeitsfelder von im Gebiet ansässigen Akteuren aufzuzeigen. Wirtschaftliche Vorteile durch gute Kooperationen auf Quartiersebene könnten den Standort Ostrow profilieren. Mögliche Themenfelder solcher Netzwerke könnten in folgenden Bereichen liegen:

- wirtschaftsbezogene (Fort-)Bildung und mittelständische Unternehmen (Haus der Wirtschaft, Technische Akademie Wuppertal, Berufsakademie Ostsachsen BAO GmbH, Berufsbildungszentrum Cottbus BBZ)
- Seniorenangebote (Kirchen, Pflegeheime, Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen)

- Soziale Integration (Angebote der Obdachlosenhilfe von DRK, Caritas, Verein für Arbeitsförderung)
- Rehabilitation und Gesundheit.

Stärkung des Profils als Stadtteil besonderer sozialer Funktionen

Gerade die weniger begünstigten Lagen entlang der Straße der Jugend und in Bahnnähe besitzen bislang keine ausreichenden Standortqualitäten, um zu anderen Entwicklungsbereichen der Innenstadt in den wichtigen Marktsegmenten Wohnen oder Einzelhandel konkurrenzfähig zu sein. In Ergänzung zu einer konventionellen Entwicklungsstrategie über aufwertungsorientierte Stadterneuerung wird daher vorgeschlagen, diese Teilbereiche gerade für alternative Nutzungen und spezielle Nischen zu attraktivieren. Hierin könnte ein Imagewandel hin zu einem kulturell vielfältigen und kreativen Stadtteil begründet werden, der seine eigene Qualität entfalten kann. Auch die vorhandene Prägung durch verschiedenste sozial-integrative, von ihrem Image her jedoch sensible Funktionen von der Behindertenwerkstatt, der Obdachlosenunterkunft bis zu Pflegeeinrichtungen würden zu einem solchen Umfeld gut passen. Die Neuansiedlung und stadumbaubedingte Verlagerung solcher Einrichtungen im Bereich Ostrow könnte gezielt unterstützt werden.

Imagekampagne

Beteiligungsverfahren, Öffentlichkeitsarbeit und temporäre Aktionen sind nicht nur notwendige Schritte des Planungsprozesses, sondern sind auch gezielt einzusetzen, um die Außenwahrnehmung des Gebietes zu verbessern.

Stadtentwicklung ist, vor allem wenn sie mit einem Imageproblem konfrontiert ist, zunehmend abhängig von flankierenden Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit, der Mobilisierung von Engagement und des Marketings. Auch in Ostrow wird die Initiierung von Entwicklung intensiv kommuniziert werden müssen, damit sie in der Öffentlichkeit verankert werden kann. Für die zukünftigen Wohnstandorte ist die gezielte Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit angezeigt, damit Ostrow von potenziellen Wohnungsbauherren und Investoren überhaupt als Alternative zu etablierten Wohnquartieren wahrgenommen wird. Planungswerkstätten, themenbezogene Quartiersrundgänge, inszenierte Zwischennutzungen und vielfältige Kanäle der Kommunikation über Medien sind dabei einzusetzen.

Unterstützung neuer Vermarktungs- und Bauträgermodelle

Anstöße zur Gebietsentwicklung können durch Aktivierung der entwicklungsfähigen Grundstücke durch Beratung und Unterstützung der Grundstückseigentümer erreicht werden. Dies kann z.B. durch kommunale Unterstützung bei der Baureifmachung über Planungsrecht, Erschließungsmaßnahmen und Standortmarketing erfolgen, aber auch durch Beratung bei der Flächenvermarktung an potenzielle Investoren und Bauherren.

Dazu sollte auch die beratungsintensive Vermarktung an Baugruppen bzw. eigentumsorientierte Genossenschaften zählen. Baugruppenprojekte kommen als Pilotprojekte in schwierigen Marktsituationen in Frage und können dazu beitragen, dass andere Interessenten gewonnen werden und sich das Quartier als Wohngebiet stabilisiert.

Auswahl von Projektstandorten der Initiative STADTWOHNEN

Mit der seit 2005 aktiven Initiative Stadtwohnen hat die Stadt Cottbus eine Plattform zur Unterstützung der Wohneigentumsbildung in der Cottbuser Innenstadt begründet. Als Impulsgeber und vermittelnde Institution für Projektstandorte könnte sie auch Grundstücke und Gebäude im Bereich Ostrow mit einbeziehen.

Geeignete Standorte wären insbesondere kleinteilige Baulücken oder zu sanierende Altbauten.

Verfügbare kleinteilige Brachen in attraktiver Lage befinden sich in der Inselstraße / Ostrower Damm (ehemalige Baumkuchenfabrik Georg Prinz), Ostrower Damm 15 - 16. Die kleinteiligen

Brachen an der südlichen Marienstraße erscheinen nach der Verlagerung des Busbahnhofes ebenfalls als geeignet, vorher ist die Lagequalität wahrscheinlich nicht ausreichend.

Die nach den Erfahrungen der Initiative gut nachgefragten Wohnaltbauten mit Sanierungsbedarf sind im Gebiet nur begrenzt verfügbar. Zu prüfende Standorte wären hier die Villen Parzellenstraße 3, Ostrower Platz 3 und Franz-Mehring-Straße 18 (Fabrikantenvilla Jürss & Elger), sowie die gründerzeitlichen Mietshäuser in der Marienstraße 19 und 23.

Zwischennutzungsansätze

Die flächendeckende Aufwertung des Handlungsraums und Realisierung der städtebaulichen Ziele werden ein Prozess von langfristiger Dauer sein. Für die Problemstandorte mit niedrigem Entwicklungspotenzial sollte eine langfristige städtebauliche Vision nicht zu einem "Einfrieren" und dauerhaften Blockade dieser Standorte führen. Gerade vor diesem langfristigen Zeithorizont sollen Räume für Zwischennutzungen angeboten und entsprechende Initiativen angeregt und unterstützt werden. Grundsätzlich sind die meisten Zwischennutzungen der gegenwärtig vorherrschenden, durch Bauzäune abgesperrten Brache oder dem zugemauerten Gebäude vorzuziehen. Sie erlauben im Bedarfsfall eine Anpassung an neue Entwicklungen, sind aber dennoch geeignet, den abschreckenden Dauerzustand der Stagnation zu durchbrechen. Sie können im günstigsten Fall sogar eine Pionierfunktion für eine aus der Zwischennutzung entstehende Dauerlösung übernehmen. Als Initialprojekte können gerade kleinteilige und aus der Bevölkerung getragene Zwischennutzungen eine große aktivierende Wirkung entfalten und bilden damit den idealen Ansatzpunkt für das im Gebiet notwendige bürgerschaftliche Engagement. Die Zwischennutzungsprojekten eigene Kreativität, Spontaneität und auch begrenzte Planbarkeit erfordert jedoch die Bereitschaft von Eigentümern und Genehmigungsbehörden, sich auch auf experimentelle und informelle Ansätze einzulassen. Im Erfolgsfall kann durch das kreative und innovative Potenzial dieser Pioniere jedoch auch der für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils notwendige Imagewandel eingeleitet werden.

Zwischennutzungen sind sowohl in Gebäuden als auch im Freiraum vorstellbar. Als Experimentierfelder für Übergangs- und Zwischennutzungen werden vor allem Standorte im westlichen Bereich vorgeschlagen. Die verkehrsbelasteten Grundstücke in Bahnnähe an der Blechenstraße oder an der Straße der Jugend, bisher eher unattraktive Baulücken an der Marienstraße oder Südstraße sind als freiraumbezogene Zwischennutzungsstandorte geeignet. Da bei all diesen Projekten die Mitwirkung des Eigentümers unverzichtbar ist, eignen sich Standorte im öffentlichen Eigentum bevorzugt. Die im Privatbesitz befindliche Brauerei in der Bautzener Straße ist dennoch auch als möglicher Standort temporärer Nutzungen angedacht. Bei dieser nutzungsstrukturell besonders schwierigen Immobilie soll die Ausrichtung einer Zwischennutzung bereits eine Vorprägung der anvisierten entgeltlichen Umnutzung beinhalten. So könnte für eine kulturelle oder freizeitorientierte Nutzung des Gebäudekomplexes eine Zwischennutzung im Bereich Gastronomie oder Entertainment, für eine gewerbliche Lösung eher eine handwerkliche Ausrichtung für Freizeit-Heimwerker unterstützt werden. Eine Zwischennutzung wäre hier nicht alleine Selbstzweck, sondern ein Instrument einer weiteren dauerhaften Standortentwicklung.

Alle ausgewählten Standorte sind von ihren Rahmenbedingungen zur Zeit nicht attraktiv genug, um private Investitionstätigkeit auszulösen. Mit Zwischennutzungen soll ein erster Beitrag zu ihrer Aufwertung geleistet und auf diese oft versteckten Standorte aufmerksam gemacht werden. Diese Flächen sind jedoch perspektivisch ausdrücklich für dauerhafte Lösungen zu späteren Zeitpunkten und bei verbesserten Rahmenbedingungen vorgesehen.

Schlüsselmaßnahmen

Die im Entwicklungskonzept skizzierte weitreichende Umstrukturierung bislang brach liegender und stagnationsbetroffener Flächen erfordert einen externen Impuls, der in der Lage ist, einen hohen Anstoßeffekt mit kurz- bis mittelfristig sichtbaren Effekten herbeizuführen und möglichst umfangreiche private Folgeinvestitionen zu mobilisieren.

Die Schlüsselprojekte sind die Initiale zur Einleitung eines Aufbruchs im Gebiet. Hierunter fallen Maßnahmen, die zwingend notwendig sind, um eine bauliche Entwicklung rein technisch überhaupt zu ermöglichen, aber auch solche Maßnahmen, die einen notwendigen Aufwertungsimpuls im Umfeld setzen, der das Gebiet für private Investitionen interessant macht. Zu betonen ist, dass es sich bei diesen Elementen um Vorleistungen handelt, die in weiten Teilen öffentlich zu tragen sein werden. Die mit den Projekten verbundene Signal- und Außenwirkung (Wandel, Veränderung, Perspektive) und Anstoßeffekt insbesondere für Folgeprojekte rechtfertigt den Einsatz öffentlicher Mittel. Im günstigsten Fall lässt sich mit einer solchen Maßnahme auch ein Aufwertungseffekt erzielen, der weit über den Untersuchungsraum Ostrow hinausreicht.

Im Folgenden werden Schlüsselmaßnahmen aufgelistet, die eine solche notwendige, öffentlich zu tragende Vorleistung mit Impulswirkung darstellen:

Alt-Ostrow

- Grundstücksneuordnung zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm
- Bebauungsplanverfahren
- Ringerschließung Freiheitstraße - Ostrower Damm für neues Wohnquartier
- Umbau Briesmannstraße, einschließlich Fußweg
- Neugestaltung Ostrower Platz

Klingmüllersche Holzinsel

- Neubau der Ludwig-Leichhardt-Brücke sowie Aufwertung der Rad- und Fußwegeverbindung über die Inselstraße
- Anlage Spreeuferweg auf der nördlichen Inselhälfte
- Rückbau Fernwärmeleitung Inselstraße - Spree

Ostrower Mitte

- Sanierung und Modernisierung des Gladhouse
- Neuanlage Erschließungsstraße Ostrower Straße - Feigestraße
- Erneuerung und Umbau Inselstraße

Busbahnhof

- Verlagerung Busbahnhof
- Verlagerung Papierrecyclinghof

Barackenstadt

- Schaffung von Zugang für die Öffentlichkeit
- Initiierung eines Aktionskreises Zwischennutzung

Östliches Spreeufer

- Lückenschluss Spreeradweg zwischen Leichhardt-Brücke und Stadionbrücke

3.6.7 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Das Ungleichgewicht der räumlichen Verteilung dieser Schlüsselmaßnahmen zu Gunsten des östlichen, spreenahen Bereichs entspricht der Einschätzung, dass hier die besonders dringlichen Handlungsbedarfe konzentriert, aber auch die größten Impulswirkungen mit solchen Vorleistungen erzielbar sind. Der nordöstliche Bereich zwischen Briesmannstraße und Spree stellt daher einen vorrangigen Handlungsschwerpunkt dar.

In diesem Kapitel werden mögliche Handlungsschwerpunkte der weiteren Entwicklung näher betrachtet. Diese Handlungsschwerpunkte bilden die in Teil B des Entwicklungskonzepts bearbeiteten Vertiefungsbereiche ab. Es wird skizziert, wo eine mögliche strategische Ausrichtung konkreter gebietsbezogener Entwicklungsmaßnahmen ansetzen könnte. Die räumliche Definition der Handlungsschwerpunkte ergibt sich aus den Ergebnissen der Analyse. Es zeigt sich deutlich, auf welchen Standorten die größte Konzentration von Problemen, aber auch von Qualitäten vorhanden ist und wo entsprechend der größte planerische Handlungsbedarf besteht (siehe Plan 1 Analyse). Selbst bei umfangreicher öffentlicher Förderung ist das Untersuchungsgebiet zu groß, um einen sofortigen, flächendeckenden Aufwertungsprozess zu initiieren. Auch das Engagement privater Akteure ist im Handlungsraum in der Anfangsphase nicht auf allen Standorten in gleichem Umfang zu erwarten. Der Erfolg der Gebietsentwicklung wird daher maßgeblich davon abhängen, zu Beginn die richtigen Prioritäten zu setzen und Aktivitäten auf bestimmte Initialprojekte zu konzentrieren.

Die Handlungsschwerpunkte wurden insbesondere auf der Grundlage der Bewertung von vier Kriterien ausgewählt, in denen sich die Vielfalt der Teilräume des Gebietes widerspiegelt.

Bewertungskriterien

Problemintensität

Ein hinreichender Handlungsdruck ist ein zentrales Argument für die Fokussierung auf ausgewählte Standorte. Nur wenn die Problemlagen in der Ausgangssituation gravierend sind, sich bei einer weiteren Nicht-Entwicklung die negativen Folgen verschärfen würden und Entwicklungen aus dem Standort selbst heraus nicht zu erwarten sind, ist die Initiierung externer Impulse gerechtfertigt. Dieses Kriterium liefert die materiell-inhaltliche Begründung für eine planerische Intervention.

Impulswirkung

In der Initialphase entscheidend ist, mit einer Prioritätensetzung zu Beginn eine echte Impulswirkung und demonstrative Vorbildfunktion anzustreben. Die sichtbaren Ergebnisse erster Maßnahmen übernehmen als 'Leuchttürme' eine Leitfunktion für die weitere Entwicklung und sollen weitere, auch privat getragene Folgeentwicklungen anregen. Diese Initialprojekte oberster Priorität sollten daher sichtbare positive Quartiersaufwertungen erzeugen, über den eigentlichen Standort hinaus wahrnehmbar sein und in idealer Weise die übergeordneten Ziele und Leitbilder der Gebietsentwicklung repräsentieren können.

Umsetzbarkeit

Gleichzeitig ist darauf abzielen, dass diese Impulsprojekte auch kurz- bis mittelfristig realisierbar sind. Nur zeitnah realisierte Projekte können sowohl Problemlagen aufheben, als auch einen Aufbruch der Quartiersentwicklung illustrieren. Weniger ausschlaggebend als der drängende Handlungsbedarf oder die kreative Konzeptidee selbst ist in diesem Fall die pragmatische Abwägung der für eine Umsetzung zentralen Rahmenbedingungen. Von den Eigentumsverhältnissen, der Mitwirkungsbereitschaft wichtiger Akteure, den Finanzierungsmöglichkeiten, der Nachfragesituation und auch der Planungssituation her, sollten die Projekte erster Priorität leichter umsetzbare Maßnahmen beinhalten.

Innovationspotenzial

Die drei erst genannten Kriterien basieren vor allem auf einer eher konventionellen städtebaulich-funktionalen Aufwertungsstrategie als Bewertungsmaßstab. Gerade in schrumpfungsbetroffenen Quartieren ist es zunehmend notwendig, über diesen Ansatz von Sanierung, Neubau und städtebaulichen Nutzungskategorien hinauszudenken. Die tendenzielle Nicht-Entwicklungsfähigkeit einzelner Standorte nach diesen Maßstäben erfordert alternative Ansätze. Mit einer besonderen Schwerpunktsetzung auf Zwischennutzungsansätze reagiert das Entwicklungskonzept auf diese Herausforderung.

Unter diesem Kriterium wird auch erfasst, ob über kreative, neuartige Nutzungskonzepte und Umsetzungsverfahren eine Aufwertung des Standorts und seiner Umgebung erreicht werden kann. Einige Standorte werden als besonders geeignet für unkonventionelle Lösungen betrachtet, mit denen sie ein besonderes "Innovationspotenzial" im Gebiet aktivieren könnten.

Die Handlungsschwerpunkte decken die gesamte Bandbreite der Herausforderungen für eine erfolgreiche Quartiersentwicklung ab. Von der städtebaulichen Umstrukturierung und Neuentwicklung über Freiraumentwicklung bis hin zu funktionalen Neuprofilierungen von Standorten und alternativen Zwischennutzungsansätzen werden exemplarische Ansätze der Gebietsentwicklung aufgezeigt, die in abgewandelter Form auch für andere Standorte tauglich sein können.

Die Handlungsschwerpunkte lassen sich nach dieser Analyse folgendermaßen charakterisieren:

Alt-Ostrow

Im Handlungsraum Ostrow sollte die Entwicklung der Brachen zwischen Dorfanger und Spree die höchste Priorität und Initialfunktion übernehmen. Die Rahmenbedingungen sind sowohl von Eigentumsstrukturen als auch städtebaulicher Ausgangslage her gut, eine Nachfrage nach den hier verorteten höherwertigen Wohnnutzungen erscheint realistisch, die Entwicklung dieser Flächen könnte einen breiten Ausstrahlungseffekt ins Umfeld auslösen und nicht zuletzt wäre diese Maßnahme als symbolische Umsetzung des Leitbilds "Neues Wohnen zwischen Spree und Zentrum" tauglich.

Die ehemalige Geschäftsbücherfabrik Enke an einem wichtigen Stadtteileingang stellt einen städtebaulichen Schlüsselstandort dieses Handlungsraum dar. Obwohl die Ausgangslage einer Nachnutzung dieses großvolumigen Industriebaus schwierig ist, deuten sich mit der Überlegung zum Umbau in Loftwohnungen privat getragene Entwicklungen an. Die Entwicklung benachbarter Grundstücke steht dabei im Kontext mit diesem Projekt.

Barackenstadt

Die Brach der Barackenstadt stellt in dieser Gruppe einen Sonderfall dar. Für Neubaumaßnahmen erscheint allenfalls eine eher langfristig angelegte Strategie für die nördlichen Teilflächen sinnvoll. Die Initialwirkung von städtebaulichen Maßnahmen auf dem Friedhofsgelände ist wegen seiner ummauerten Randlage eingeschränkt und die Einbindung privater Entwicklungsträger ist zunächst nicht sehr wahrscheinlich. Das notwendige Investitionsvolumen wäre jedoch relativ hoch. Im Gegensatz zum Brauereigelände geht von der Stagnation auf der Barackenstadt auch keine Gefährdung wertvoller Bausubstanz und nur eine geringfügige Beeinträchtigung umliegender Nutzungen aus.

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

Busbahnhof

Auf dem Standort des Busbahnhofs ist die grundsätzliche Entwicklung des Standorts und die mittelfristige Verfügbarkeit der Flächen noch ungeklärt und damit die Initiierung konkreter Maßnahmen daher noch kaum möglich. Mit der langfristig angestrebten Verlagerung des Busbahnhofs würde eine städtebauliche Nachnutzung dieser Flächen eine deutlich höhere Priorität gewinnen, da die Lage innerhalb zusammenhängender Baustrukturen wesentlich problematischer ist als etwa die Situation auf der Barackenstadt. Im Falle einer Verlagerung des Busbahnhofs würde sich die in der gegenwärtigen Situation als gering eingeschätzte Problemintensität damit deutlich erhöhen, es würden jedoch auch die Handlungsspielräume der Stadt Cottbus auf diesen größtenteils öffentlichen Flächen steigen.

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

Ostrower Mitte

Die Ostrower Straße bildet einen wichtigen Quartierszugang. Die Herstellung einer öffentlichen Fußwegeverbindung, wie im Vorhaben- und Erschließungsplan und in der Rahmenplanung Modellstadt Cottbus vorgesehen, sollte prioritär realisiert werden, damit die Verknüpfung zwischen Ostrow und Altstadt verbessert werden kann. Bereits diese relativ kleine Maßnahme würde einen Qualitätsgewinn für den gesamten zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes bewirken. Die stagnierende Entwicklung dieses Standorts und Unzugänglichkeit der Grundstücke Ostrower Straße 15a und 16 wären abhängig von den Investitionsinteressen des Eigentümers (Sparkasse Spree-Neiße) aufzulösen. Als zeitnahe Alternative zu einer nicht unmittelbar umsetzbaren baulichen Entwicklung wären hier Zwischennutzungen möglich.

Spreeufer / Tuchfabrik Elias

Als weiterer Raum mit hoher Priorität sollte die unmittelbare Uferzone der Spree in den Fokus der Entwicklung gerückt werden. Mit der Herstellung uferbegleitender Wege und Aufenthaltsqualitäten am Wasser und der Wiedererrichtung der Leichhardt-Brücke ließen sich die wirksamsten Aufwertungsimpulse für den gesamten östlichen Handlungsraum erzielen.

Für die Tuchfabrik stellen sich gegenwärtig keine substanziell gefährdenden Bau- und Nutzungsprobleme. Die Einstufung als Handlungsschwerpunkt ergibt sich vielmehr aus dem sehr großen Potenzial für ihr gesamtes Umfeld, dass diese Anlage als Magnet- und Ankernutzung im Falle einer In-Wertsetzung entfalten könnte. Eine Umnutzung dieses Standorts stellt eine sensible und komplexe Aufgabe dar, da sie hohe Anforderungen an die Projektentwicklung, öffentliche planerische Unterstützung und Mitwirkung der Privateigentümer stellt, sowie tendenziell im Gegensatz zu den Interessen gegenwärtig ansässiger Betriebe stünde. Trotz einer großen Impulswirkung ist die Entwicklung dieses Areals als Initialprojekt daher kaum geeignet.

Vereins-Brauerei

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

C. Neuordnungskonzepte für die Handlungsschwerpunkte

Die Reihenfolge der dargestellten Handlungsschwerpunkte stellt keine Prioritätenrangfolge dar. Auf Grund der sehr unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunktsetzungen ist eine parallel erfolgende Entwicklung verschiedener Schwerpunktbereiche und Umsetzung von Einzelmaßnahmen möglich.

1. Teilraum Alt-Ostrow**1.1 Ausgangssituation****Bestand**

Der ehemals von intensiver industrieller Nutzung geprägte Bereich zwischen Ostrower Platz und Spree stellt mit seinen städtebaulichen Missständen von Brachflächen, stark sanierungsbedürftigen Industriebauten und Gestaltungsdefiziten ein deutliches Entwicklungshemmnis für das gesamte nähere Umfeld dar. Mit seinem Dorfkern und industriegegeschichtlichen Relikten ist dieser Teilbereich jedoch ein potenzieller Identifikationskern und von besonderer stadthistorischer Bedeutung und bietet mit der Nähe zu Spree und Altstadt gute Lagequalitäten.

Entwicklungsziele

Auf den ausgedehnten potenziellen Bauflächen entsteht ein neues, höherwertiges Wohnquartier. Städtebauliche Ziele sind die Verknüpfung der Entwicklungsbereiche und des Stadtteils Mitte mit dem Grünzug der Spree, der Erhalt und an den prägenden Stadträumen auch die Reparatur der wertvollen historischen Stadtstrukturen und die Schaffung qualitativ neuartiger, eigentumsfähiger Wohnangebote in unmittelbarer Altstadt Nähe.

1.2 Konzeptionelle Vertiefung

Für den Bereich Alt-Ostrow wurden zwei städtebauliche Szenarien erarbeitet. Variante 1 'Umfassende Neuordnung' stellt eine weitgehende städtebauliche Umstrukturierung auf Brachen und auf bebauten Teilflächen dar. Diese Variante ist zwar städtebaulich geeignet, die vorhandenen Missstände aufzulösen, erweist sich jedoch in der vertiefenden Tragfähigkeitsanalyse in Kapitel 1.4 als immobilienwirtschaftlich schwer umsetzbar. Es wurde daher die Variante 2 'Teilräumliche Initialentwicklung' als Alternativszenario mit günstigeren immobilienwirtschaftlichen Parametern entwickelt. Da im Entwicklungskonzept der Realisierbarkeit ein besonderer Stellenwert eingeräumt wurde, ist in Plan 2 Gestaltung die leichter umsetzbare Variante 2 'Reduzierte Entwicklung' als Vorzugsvariante dargestellt.

Verkehrliches und stadtechnisches Konzept beziehen sich auf Variante 1 und stellen die in der 'Umfassenden Neuordnung' enthaltenen Maßnahmen als langfristige Option dar.

Konzeptionelle Vertiefung Variante 1 'Umfassende Neuordnung'**Städtebau und Nutzung**

Am Ostrower Platz wird die Wiederaufnahme kleinteilig parzellierter Blockrandbebauung mit niedriger Geschosshöhe (maximal zwei Vollgeschosse plus Dachgeschoss) vorgeschlagen. Auch die noch weitgehend geschlossene Nordseite des Platzes soll erhalten und ergänzt werden. Ein Abriss der Villa Ostrower Platz 3 zur Anlage einer Erschließung der Enke-Fabrik soll vermieden werden, indem eine alternative Erschließung der Enke-Fabrik und des gesamten Straßenblocks von Osten angelegt wird (Planstraße A). Für die Villa selbst ist nach einer Aufstockung um ein Dachgeschoss mit Terrasse eine attraktive Wohnnutzung am aufgewerteten Platz vorstellbar.

Der Platz selbst soll in Anknüpfung an den historischen Charakter als Dorfanger Raum für unterschiedliche Aktivitäten von der Boule-Bahn bis zu Straßenfesten bieten. Mit in Teilbereichen differenzierter Materialwahl und Oberflächengestaltung wird der Platz gegliedert. Ein hoher Grünflächenanteil wird in diese Gestaltung integriert. Die Raumbildung wird durch eine allseitige Bepflanzung mit großkronigen Bäumen, ähnlich der historischen Überlieferung und den erhaltenen Bäumen auf der Ostseite, unterstützt.

Bei den zum Teil gewerblich genutzten, kleinteiligen Bestandsbauten auf der Ostseite des Platzes sollten die handwerklichen Nutzungen erhalten bleiben, aber auch alternative Entwicklungsoptionen offen gehalten werden. Auch diese Bestandsanlieger sollten von den Umstrukturierungsmaßnahmen im Umfeld profitieren können. Das in Abbildung 7 dargestellte Angebot für eine Nutzungsintensivierung im rückwärtigen Bereich durch den Neubau von Wohnbauten könnte die Mitwirkungsbereitschaft der Anlieger erhöhen. Alternativ ist auf den langgestreckten Parzellen auch eine bestandsorientierte Entwicklung vorstellbar, bei der weiterhin Gartennutzung, Remisen und gewerblich nutzbare Nebengebäude diesen Blockinnenbereich prägen. Auch sollen weiterhin am Ostrower Platz

Am Ostrower Damm orientieren sich die Bauformen in der Kubatur an den erhaltenen Fabrikantenvillen und ermöglichen Stadtvillen mit sechs bis acht Wohneinheiten. Private Vorgartenzonen oder Autostellplätze vor dem Haus sind zwar grundsätzlich möglich und entsprechen auch teilweise historischen Baustrukturen, doch sollten diese Zonen für die Ausformung einer urbanen Vorderfront als Bestandteil des öffentlich geprägten Stadtraums möglichst begrenzt werden. Auf den Grundstücken ehemaliger Tuchfabriken sollten die noch häufig erhaltenen, auch denkmalpflegerisch als wertvoll erachteten,¹ historischen Einfriedungen, Vorgärten und Pflasterungen saniert und in Neubauvorhaben integriert werden. Der Ostrower Damm gliedert sich im Querschnitt vom Wasser bis zur Bebauung in folgende Zonen:

- Naturnahes Ufer der Spree,
- Gestaltete großzügige Spreeuferpromenade für Fußgänger und Radfahrer,
- Grünstreifen der baumbestandenen Allee,
- verkehrsreduzierter Straßenraum des Ostrower Damm mit historischem Kopfsteinpflasterbelag, zwischen Wasserstraße und Inselstraße vom Verkehr entwidmet,
- Bürgersteig westliche Straßenseite, mit historischen Kleinpflasterbelag,
- Vorgartenzone der Villen, mit historischen Einfriedungen, wo noch vorhanden,
- Baufelder für Stadtvillen.

Die Uferpromenade am Ostrower Damm könnte sich in ihrer Gestaltung und Gliederung am früheren Historischen Vorbild orientieren, das inzwischen jedoch kaum noch erkennbar ist. Da der geschützte alte Baumbestand (insbesondere die Eichenreihe) in ihrem gesundheitlichen Zustand geschwächt ist, sollten Maßnahmen hier sehr behutsam oder erst nach dem Ableben dieser Bäume umgesetzt werden.

Im Blockinnenbereich werden eher offene Baustrukturen in Form von verdichteten Einzelhäusern, Stadthäuser für 2 bis 3 Parteien, urban geprägten Reihenhaus-Strukturen und drei bis vier Geschossen vorgeschlagen. Die Baufelder werden durch verkehrsberuhigte Anwohnerwege (Planstraßen A - D) in Ost-Westrichtung erschlossen, die mit ihrem Baumbestand gleichzeitig durchgängige Verbindungen zwischen Spree und Dorfanger herstellen.

Den Nordrand dieses Entwicklungsbereichs bildet an der Franz-Mehring-Straße ein vier bis fünfgeschossiger Riegel mit geschlossener Bebauung für Einzelhandel, Dienstleistungen und geringem, nach Süden orientierten Wohnanteil in den oberen und Dachgeschossen ab. Sie dient mit weniger lärmempfindlicher Nutzung als notwendiger Puffer des Wohngebiets zur

²⁵ Ackermann, Irmgard et al.: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmale in Brandenburg. Stadt Cottbus, Altstadt und innere Stadtteile. Worms 2001. S. 32

stark befahrenen Franz-Mehring-Straße und als städtebaulicher und funktionaler Übergang zur Altstadt und Neustadt.

Die Nähe zur Altstadt und die verkehrsgünstige Lage und die damit verbundene Wahrnehmung durch frequentierende potenzielle Kundschaft eröffnen ein breites Nutzungsspektrum für Läden, Gastronomie und konsumorientierte Dienstleistung im Erdgeschoss vom Drogeriemarkt über Backshops, Bistros, Reinigung, Apotheke, Friseur und einfache Restaurants zu Spezialfachgeschäften unterschiedlicher Branchen. Der Standort eignet sich ggf. auch gut für Dienstleistungen im 1. OG mit Mietwohnungen im 2. bis 4. OG sowie für eine Hotelnutzung bzw. Pension.

Tab. 4: Flächenbilanz zur Entwicklung Alt-Ostrow, Variante 1 'Umfassende Neuordnung'

	Flächengröße (Netto-bauland)	Bruttogeschosflächen / Wohneinheiten	Geschossflächenzahlen GFZ
Wohnungsbau	ca. 20.800 m ²	ca. 14.500 m ² / ca. 150	bis 0,7
Mischnutzung Neubau	ca. 8000 m ²	ca. 18.200 m ² / ca. 20	ca. 1,5
umfangreiche Sanierung Altbau (Mischnutzung)	ca. 5.500 m ²	ca. 9.800 m ²	bis 1,7 (Enkefabrik)
öffentliche Grün- und Freiflächen	ca. 3.730 m ² Aufwertung Ostrower Platz, ca. 2.300 m ² Aufwertung Spreeuferpromenade		
neu angelegte Straßenflächen	9.550 m ²		

Variante 2 'Teilräumliche Initialentwicklung'

In diesem Szenario wurden zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit städtebaulicher Neuordnungen die öffentlichen und privaten Investitionen und Vorleistungen reduziert. Insbesondere die im Vorfeld von der Stadt zu leistenden Straßenbaumaßnahmen und stadttechnischen Infrastrukturanbindungen werden reduziert, auch Bodenordnungen und Grunderwerb durch die Stadt werden begrenzt. Nur die auch im Stadtumbauplan bereits enthaltene Verknüpfung vom Ostrower Platz zum Knoten Freiheitsstraße / Franz-Mehring-Straße und die Planstraße B werden als notwendige Erschließung der Baufelder im Blockinnenraum und der umzunutzenden Geschäftsbücherfabrik Enke hergestellt.

Des weiteren wurden die Baudichten leicht erhöht, um eine höhere Grundstückausnutzung zu ermöglichen.

Diese Anpassungen ermöglichen eine bessere Realisierung in Teilabschnitten, durch die kurz- und mittelfristige Entwicklungsfähigkeit und Impulsgeber-Wirkung gesteigert werden. Insbesondere der erste Teilabschnitt im Nordbereich ist mit seinen immobilienwirtschaftlich günstigen Bedingungen als Auftakt besonders geeignet.

Städtebau und Nutzung

Reduzierte Entwicklungsflächen

Ohne stadttechnische und verkehrliche Erschließung zwischen Ostrower Damm und Ostrower Platz, sind die südlichen Bereiche baulich zunächst nicht entwicklungsfähig. Eine bauliche Entwicklung wird zu Beginn nur im nördlichen Blockinnenraum angestrebt, während ein Großteil des Innenbereiches vorerst unbebaut bleibt.

Neubebauung am bestehenden Straßennetz

Der Großteil der Bebauung entsteht an bereits erschlossenen Grundstücken. Bevorzugter Standort ist der Ostrower Damm. Die Stadtvillen am nördlichen Abschnitt von Grundstück 12a bis 18 sind auch in diesem Szenario realisierbar. Sie stellen die 'Filetstücke' einer Gebietsentwicklung dar, die ohne einen zusätzlichen Anreiz bzw. vorbereitende Maßnahmen entwicklungsfähig erscheinen.

Am Ostrower Platz erscheint eine Ergänzung und Lückenschließung des Dorfangers etwas weniger tragfähig, da der Platz selbst bis zu einer Neugestaltung wenig attraktiv ist und die Grundstücke in ihrer Ausrichtung nach Nordosten weniger günstig gelegen sind. Die Möglichkeiten zur baulichen Ausnutzung der großen Grundstücksflächen sind ohne Erschließung des Blockinnenraums relativ gering und daher für Investoren nur bedingt interessant.

Die Blockrandbebauung als nördlicher Gebietsabschluss wird durch den Erschließungsumfang nicht berührt und ist unabhängig hiervon realisierbar.

Neubebauung am neu angelegten Straßennetz

Da sich mit reduzierten Entwicklungsflächen die am Standort Ostrow generierbare Nachfrage auf weniger potenzielle Baufelder konzentriert, könnte auf den wenigen Baugrundstücken eine dichtere Bebauung realisiert werden. An den neu anzulegenden Planstraßen werden daher nicht wie in Variante 1 Reihenhäuser für ein bis zwei Wohneinheiten dargestellt, sondern weitere Stadtvillen, wie sie in ähnlicher Bauweise beispielsweise auch auf der Mühleninsel auf der gegenüberliegenden Spreeseite errichtet wurden. Die GFZ steigt daher auf ca. 0,9 gegenüber 0,7 der Variante 1. Das Konzept stellt exemplarisch zwei verschiedene Bauformen dar. Bei einer Höhe von drei Vollgeschossen plus ausgebautem Dachgeschoss könnten in den kleineren Stadtvillen mit einem Außenmaß von ca. 15 mal 15 Metern etwa 4 bis 6 Wohneinheiten, in den größeren mit 15 mal 20 Metern etwa 6 bis 8 Wohneinheiten entstehen. Insgesamt wären in dieser Variante ca. 90 Wohneinheiten auf den nördlichen Brachflächen realisierbar.

Nicht entwicklungsfähige Teilflächen

Der zum Teil beräumte, aber nicht erschlossene Blockinnenbereich wird in diesem Szenario von einer Neuentwicklung ausgenommen. Die zukünftige Gestaltung und Nutzung des Innenraums bleibt hiermit jedoch ungeklärt. Großflächige wohnungsbezogene Freiflächen und private Gartenanlagen könnten entstehen, allerdings erscheint hiermit die Grundstücksausnutzung insbesondere der Grundstücke Ostrower Platz 5 bis 8 und Ostrower Damm 13 nicht effizient. Hier könnten hier im günstigsten Fall ein Freiraum entstehen, der sukzessive durch Zwischennutzungen oder Bewohner getragene Aktivitäten gestaltet und genutzt wird. Im Negativfall verbleiben jedoch durch Bauzäune abgetrennte Bauschutthalden im Blockinnenbereich.

Auch am Ostrower Damm sind nicht alle Grundstücke ohne Vorleistungen entwicklungsfähig. Auf den Grundstücken 11 und 12 sind umfangreiche Ordnungsmaßnahmen (Betriebsverlagerung, Gebäudeabriss, Altlastenbereinigung, Grundstücksneuordnung) notwendig, die bei einer nur straßenbegleitend möglichen Neubebauung nicht wirtschaftlich sind. Die hier theoretisch mögliche Fortführung der Stadtvillen-Reihe wäre eine langfristige Option.

Nutzungsspektrum

Grundsätzlich erscheint wegen der hohen Lagequalitäten, der hohen Investitionen für die Planstraße A und der Cottbuser Marktlage auch in diesem Szenario die Ausrichtung auf höherwertige Wohnungsangebote realistisch. Durch eine weniger auf Eigenheime, sondern mehr auf Mehrfamilienhausbau in Stadtvillen ausgerichtetes Angebot, kann das Preisniveau etwas niedriger angesetzt werden.

Auch die Ausrichtung auf das Segment Seniorenwohnen könnte in diesem Szenario geprüft werden. In diesem Fall würde die Entwicklung an den etablierten Standort auf der Mühleninsel anknüpfen und diesen ergänzen. Die Blockrandbebauung an der Franz-Mehring-Straße könnte dann ebenfalls spezialisierte Nutzungen in diesem Spektrum aufnehmen. Innerhalb des gesamten Untersuchungsraums ist ein weiterer Standort für seniorenspezifische Angebote nicht tragfähig. Es ist anzustreben, nur einen der potenziell für Seniorenwohnen geeigneten Standorte nördliche Barackenstadt oder Alt-Ostrow gezielt in diesem spezifischen Segment zu entwickeln.

Bestandsbauten

Im Gegensatz zur städtebaulichen Neuordnung der Variante 1 kommt für den südlichen Teilbereich von Alt-Ostrow unter den genannten Voraussetzungen mittelfristig nur eine bestandsorientierte Weiterentwicklung in Frage. Für die einzelnen Standorte wären folgende Entwicklungsperspektiven denkbar:

- Dörfliche Bebauung Ostrower Platz 8 – 12: Die langgestreckten Parzellen mit Nebengebäuden, Remisen und Gartennutzungen bleiben unverändert erhalten. Eine Nutzungsintensivierung ist wegen schwieriger Erschließung der rückwärtigen Grundstücksbereiche kaum möglich.
- Tuchfabrik Kahle Ostrower Damm 11: Ohne grundstücksübergreifende Neuordnungen ist die in Variante 1 vorgesehene Umstrukturierung als Wohnstandort nicht durchführbar. Selbst bei einer Beräumung der tiefen, aber schmalen Parzelle bleibt das Grundstück für eine Neuentwicklung unattraktiv, da sich auch die Missstände auf angrenzenden Grundstücken entwicklungshemmend auswirken. Das Gebäude selbst erscheint nur schwer wirtschaftlich sanierbar oder hochwertig nutzungsfähig. Eine eher anspruchslose, gewerbliche Nachnutzung in einem unteren Preissegment, eventuell auch unter Einbeziehung von Zwischennutzungen und Selbsthilfe zur Instandsetzung könnte geprüft werden. Da dieses gebietsprägende Objekt am mittleren Ostrower Damm entscheidend auf die Nachbargrundstücke ausstrahlt, muss einkalkuliert werden, dass eine geringwertige gewerbliche Reaktivierung die Aufwertungsoptionen dieses Bereiches nahezu dauerhaft begrenzen wird. Dies würde jedoch auch für gewerbliche Ersatzbauten in geringer Qualität ebenso gelten.
- Tuchfärberei Geisler Ostrower Damm 12, 12a: Wenn die nutzungsstrukturelle Neuordnung am mittleren Ostrower Damm für höherwertiges Wohnen entfällt, stellt die ansässige Bau Schlosserei keinen potenziellen Störfaktor dar. In diesem Szenario sollte ein Erhalt des Betriebes am jetzigen Standort angestrebt werden. Die Umnutzung des drei bis viergeschossigen Hauptgebäudes der Tuchfärberei auf Grundstück 12a zu Wohnzwecken wird wahrscheinlich durch die Fortführung gewerblicher Nutzung erschwert. Eine Orientierung auf Dienstleistungsgewerbe wäre in diesem Fall eher tragfähig.

Tab. 5: Flächenbilanz zur Entwicklung Alt-Ostrow, Variante 2 'Teilräumliche Initialentwicklung'

	Flächengröße (Netto- bauland)	Bruttogeschossflächen / Wohneinheiten	Geschossflächenzahlen GFZ
Wohnungsbau	ca.14.800 m ²	ca. 14.000 m ² / ca. 90	ca. 0,9
Mischnutzung Neubau	ca. 8.000 m ²	ca. 18.200 m ² / ca. 20	ca. 1,5
umfangreiche Sanierung Altbau (Mischnutzung)	ca. 10.200 m ²	ca. 13.600 m ²	bis 1,7 (Enkefabrik)
öffentliche Grün- und Freiflächen	ca. 3.730 m ² Aufwertung Ostrower Platz, ca. 2.300 m ² Aufwertung Spreeuferpromenade		
neu angelegte Straßen- flächen	ca. 5.000 m ²		

Abb. 7: Städtebauliche Variante 1 Alt-Ostrow 'Umfassende Neuordnung'



Abb. 8: Städtebauliche Variante 2 Alt-Ostrow 'Teilräumliche Initialentwicklung'

Bewertung der Szenarien

Privatwirtschaftliche Tragfähigkeit

Szenario 2 enthält lediglich Baumaßnahmen, die als immobilienwirtschaftlich vorrangig tragfähig eingeschätzt werden. Hier treffen geringer Aufwand für eine Neuerschließung (Lage an vorhandenen oder vorrangig anzulegenden Straßen), attraktive Lage (Spreeufer) und geringer Aufwand zur Baureifmachung (kaum Ordnungsmaßnahmen erforderlich) aufeinander. Immobilienwirtschaftlich dürfte sich die Tragfähigkeit des Szenarios 2 daher für die ausgewählten Standorte besser darstellen. Es profitieren in diesem Szenario jedoch nicht alle Eigentümer gleichwertig von einer Entwicklung. Begünstigt sind die Spreelagen und die gut erschlossenen Grundstücke im Nordbereich, während Grundstücke mit großem Anteil am südlichen Blockinnenraum an der Entwicklung nicht teilhaben können.

Die insgesamt entstehenden Wohnungszahlen in Szenario 2 sind etwas geringer. Das geringe Nachfragepotenzial kann sich daher besser im gesamten Untersuchungsgebiet und in der gesamten Stadt verteilen. Ein Verzicht auf Entwicklungspotenziale in Alt-Ostrow kann die Entwicklungsfähigkeit konkurrierender Standorte erhöhen.

Öffentliche Investitionen / stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit

Die erforderlichen Erschließungsmaßnahmen fallen in diesem Szenario wesentlich geringer aus. Zunächst sinkt daher auch das Ausmaß öffentlicher Vorinvestitionen, da es sich hierbei um zu 90 % umlagefähige Kosten handelt, sind die Auswirkungen jedoch eher für die private Seite relevant.

Die öffentlich zu tragenden Maßnahmen, insbesondere die Erneuerung von Ostrower Platz und Ostrower Damm, bleiben unverändert.

Städtebauliche Effekte

Die wesentlichen städtebaulichen Unterschiede zwischen beiden Konzeptszenarien ergeben sich vor allem aus der Perspektive des Gesamttraums Alt-Ostrow und angrenzender Bereiche.

Als städtebauliche Vorteile dieses Szenarios wären zu nennen:

- Die historische städtebauliche Struktur im noch weitgehend bebauten südlichen Bereich wird bestandsorientiert erhalten. Die Parzellenstruktur, die alten Industriebauten und Nebengebäude sowie die Gliederung der Freiflächen werden nicht berührt.
- Die Konzentration der Nachverdichtung im nördlichen Bereich ermöglicht den Erhalt größerer, zusammenhängender Freiräume im südlichen Bereich, die für grundstücksübergreifende, (halb)öffentliche Nutzungen verfügbar wären.
- Im nördlichen Bereich ist eine zügige städtebauliche Aufwertung der Brachen umsetzbar.

Als städtebauliche Schwächen des Szenarios 2 sind zu nennen:

- Die strukturellen Entwicklungsprobleme und Missstände am mittleren Ostrower Damm können nicht beseitigt werden. Die städtebauliche Grundproblematik untergenutzter Industriebrachen, leerstehender Fabrikbauten und einer negativen Prägung des Umfelds bleibt bestehen.
- Im Bereich Alt-Ostrow entsteht kein neues Quartier, sondern eine weiterhin inselartige und fragmentierte Entwicklung von Teilflächen.
- Eine Verkehrsberuhigung des Ostrower Damms kann nicht erfolgen, da das Erschließungssystem über Ringstraßen in Szenario 1 nicht mehr umsetzbar ist.
- Die Funktion des überdimensionierten privaten Blockinnenraums bleibt ungeklärt.

Langfristige Entwicklung

In einem langfristigen Zeithorizont kann die Variante 1 'Umfassende Neuordnung' aus Szenario 2 heraus weiter entwickelt werden. Bedingung wäre hierfür, dass die Anlage eines ausreichenden Erschließungssystems zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann. Ein angestrebter Trassenverlauf im südlichen Bereich wäre hierfür von individuellen Baumaßnahmen durch ggf. Bauleitplanungsverfahren frei zuhalten. Im Gestaltungsplan ist das langfristig erweiterbare Straßennetz gestrichelt angedeutet und im Maßnahmenplan eine hierfür einzuhaltende Bau-grenze dargestellt.

Industriegeschichtliche Substanz

Ziel ist, die wertvollen noch vorhandenen historischen Spuren möglichst umfassend zu erhalten. Ein industriehistorisches Kernelement ist die ehemalige 'Tuchfärberei Geisler' Ostrower Damm 12 und 12a. Dieser nur geringfügig überformte Industriebau sollte soweit möglich erhalten werden. Nachkriegsumbauten, durch die Teile der alten Bausubstanz überdeckt werden, sollten im Zuge der Umbauten rückgängig gemacht werden. Für den drei- bis viergeschossigen Baukörper ist ein Umbau in nach Süden ausgerichtete Loftwohnungen oder Büros vorstellbar. An der nördlichen Brandwand könnten Erschließungstreppenhäuser angelagert werden. Für den eingeschossigen Hallenkomplex, in dem gegenwärtig eine Bautischlerei ansässig ist, erscheint eine Umnutzung für gastronomische Zwecke und / oder Dienstleistungen vorstellbar. Da die Realisierbarkeit einer Nachnutzung der Produktionshalle und des angegliederten Schornsteingebäudes als schwierig eingeschätzt werden muss, ist in Abbildung 7 eine Variante dargestellt, in der ein Abriss dieser Gebäudeteile zu Gunsten der Entwicklung von Wohnungsneubau dargestellt ist, und nur das mehrgeschossige Gebäude erhalten bleibt. Bestandsorientierte Varianten sind aus Plan 2 bzw. Abbildungen 8 oder 16 ersichtlich.

Zu dem industriellen Erbe zählen auch die drei in den Baufeldern am Ostrower Damm noch bestehenden alten Industrieschornsteine. Sie bestimmen nach wie vor die Silhouette des Stadtteils und wären als historische Landmarken und potenzielle Wahrzeichen der Industriegeschichte erhaltenswert, sie sind jedoch kaum sinnvoll nachnutzbar. Ziel ist unter Berücksichtigung des statischen Zustands wenigstens einige Schloten des früheren "Schornsteinwaldes" zu sichern.

Als weiteres wichtiges Dokument der Cottbuser Industriegeschichte sollte auch ein Erhalt der Leuchtreklame 'VEB Tuchfabrik Cottbus' aus der DDR-Zeit an der Tuchfabrik 'Jürss und Elger' angestrebt werden.

Bebauung Grundstück Inselstraße / Ostrower Damm

Am südlichen Ostrower Damm 4 - 5 wird auf etwa 4.000 m² Grundstücksfläche ein zweiter großer Wohnstandort für Neubaumaßnahmen entwickelt. Auch hier entstehen ähnlich dem großen nördlichen Entwicklungsbereich gefasste Straßenräume in Form von Stadtreihen Häusern und aufgelockerter Einzelhausbebauung im großzügig durchgrünten Blockinnenbereich. Eine Integration der vorhandenen Nebengebäude ehemaliger Fabriknutzung sollte in Abstimmung mit den Interessen potenzieller Investoren geprüft werden. Ein Erhalt der gründerzeitlichen Werbetafel der 'Cottbuser Baumkuchen-, Keks- und Zwiebackfabrik Georg Prinz', eventuell verbunden mit einer Einbeziehung dieses Wandteils in die Neubebauung, könnte als individuelles Merkmal dieses Standorts eine besondere Qualität schaffen. Eine Nutzung der Remisen für Wohnnebenzwecke, z.B. Garagen oder Hobbyräume oder ihr Umbau für Wohnzwecke ist in Abhängigkeit von den Investitionsspielräumen und Interessen potenzieller Investoren zu konkretisieren. Im Plan Gestaltung ist für diesen Teilbereich eine solche stärker bestandsorientierte Entwicklung dargestellt.

Alternativ könnte bei einem Abriss der Altbausubstanz eine insgesamt dichtere, Neubebauung realisiert werden, die straßenbegleitend an Inselstraße und Ostrower Damm den Straßenraum stärker fasst.

Verkehr

Erschließungskonzept

Für das neu zu entwickelnde Wohnquartier im Nordosten des Untersuchungsraums ist unter Berücksichtigung der aktuellen Planung ein eher moderater Anstieg des zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu erwarten, da kein echter großer Verkehrserzeuger direkt im Untersuchungsraum angesiedelt wird. Neue gewerbliche Nutzungen entstehen vorrangig entlang der Franz-Mehring-Straße, wobei hier der zu erwartende Lieferverkehr und Parkverkehr nur in geringem Maß direkt von der Franz-Mehring-Straße aus abwickelbar ist. Es bietet sich somit an, den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Franz-Mehring-Straße / Freiheitsstraße nicht nur zur rückwärtigen Erschließung der Gewerbegebäude zu nutzen, sondern gleichzeitig auch für die Erschließung des daran anschließenden geplanten Wohngebiets. Über die verlängerte Freiheitsstraße (Planstraße E) lassen sich die neuen Wohnstraßen und Wohnwege erschließen, die von der Planstraße E bis zum Ostrower Damm reichen. Dieses Wohngebiet erhält eine neue und in sich geschlossene Straßenstruktur, die nach den Gewerbezufahrten kurz hinter der Franz-Mehring-Straße (Planstraße A) weitestgehend frei ist von durchgangs- und gebietsfremdem Verkehr. Es ist somit zu erwarten, dass die Verkehrsführung auch zu einem kfz-armen Verkehrsverhalten führt. Somit dürften diese Straßen eine hohe Aufenthaltsqualität bekommen. Damit tragen sie zur Attraktivität des Wohngebietes gerade für Familien bei (ruhige und sichere Wohnlage in der Nähe der Innenstadt). Aufgrund dieser städtebaulichen und verkehrlichen Situation wird vorgeschlagen, die neuen Wohnstraßen und Wohnwege gemeinsam mit dem Ostrower Damm im Sinne von gemeinschaftlich genutzter Verkehrsfläche anzulegen. Somit wird auch der Ostrower Damm vom Durchgangsverkehr und sonst auch vom gebietsfremden

ruhenden Verkehr entlastet. Diese verkehrsberuhigende Gestaltung verstärkt die Erholungsfunktion des Grünzuges entlang der Spree.

Auf Grund der relativ geringen Verkehrsbedeutung der Bereiche mit gemeinschaftlich genutzter Verkehrsfläche werden sich diese Straßenbereiche in ihrem Erscheinungsbild und in ihrer Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsträger nur geringfügig von konventionellen verkehrsberuhigten Bereichen unterscheiden. Ein konventionelles Verkehrsberuhigungskonzept wäre alternativ bei gleichen Straßenquerschnitten und Erschließungssystem realisierbar.

Die Abschätzungen zum Verkehrsaufkommen ergeben für das Gebiet zwischen Franz-Mehring-Straße / Briesmannstraße / Ostrower Damm ca. 3.000 zusätzliche Kfz-Fahrten / Tag, die überwiegend über die Planstraße E aus dem Gebiet ausfahren wollen. Dies bedeutet für die Spitzenstunde (16-17 Uhr) dass am Knotenpunkt Franz-Mehring-Straße / Freiheitsstraße ca. 142 Fahrten im Ziel - und 110 Fahrten im Quellverkehr auftreten. Für die um einen Knotenpunktsarm erweiterte Lichtsignalanlage und ihre Leistungsfähigkeit bedeutet dies eine völlig unproblematische zusätzliche Verkehrsbelastung. Denn in der Spitzenstunde, bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden wie an den Nachbarknotenpunkten, treten somit im Durchschnitt je Umlauf ca. 3 Fahrten aus der Planstraße E auf. Die ist bereits mit einer kurzen Freigabezeit für die Zufahrt abwickelbar. Im Zulauf (Zielverkehr) in die Planstraße E treten ca. 4 zusätzliche Fahrten in der Spitzenstunde auf. Auch ohne eine Umlegungsrechnung durchzuführen, aus der man für den Zielverkehr die räumliche Verteilung erhält, kann man auch hier abschätzen, dass in keinem Umlauf mehr als 2 Fahrzeuge in einer Zufahrt mit Ziel Planstraße E auftreten. Eine Erweiterung des Knotenpunkts um die Zufahrt Planstraße E ist aus verkehrstechnischer Sicht folglich unproblematisch. Eine genauere Betrachtung für die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage ist für den Fall durchzuführen, dass eine Einrichtung mit hohem Publikumsverkehr und damit hohem Kfz-Aufkommen in die neue Bebauung an der Franz-Mehring-Straße einzieht, und somit mehr Parkplätze auf der Rückseite benötigt werden und demzufolge mehr über die verlängerte Freiheitsstraße / Planstraße E zugefahren werden muss.

Die durchgehende Linienführung der Lobedanstraße über die Briesmannstraße an die Franz-Mehring-Straße soll in ihrer bisherigen Funktion in Ostrow beibehalten werden. Der Straßenzug Lobedanstraße – Ostrower Platz - Briesmannstraße übernimmt hierbei weiterhin die Funktion einer Sammelstraße für das umgebende Erschließungsstraßennetz.

Eine Sonderstellung nimmt der Ostrower Platz ein, der ein "neues Gesicht" bekommen soll, frei von parkenden Fahrzeugen. Neu geschaffene Pkw-Parkmöglichkeiten werden auf einem Parkstreifen an der Westseite konzentriert, die Platzfläche selbst wird autofrei angelegt. Die östliche Seite bleibt nur für Anlieger befahrbar, um die dort liegenden Grundstücke zu erschließen. Auf der nördlichen Seite des Ostrower Platzes wird eine Wegeverbindung (Planstraße B) zur verlängerten Freiheitsstraße eingerichtet, die ebenfalls als verkehrsreduzierter, eventuell durch die Verkehrsträger gemeinsam genutzter Straßenraum, z.B. als Mischverkehrsfläche mit Geschwindigkeitsbegrenzung, gestaltet wird und somit vorwiegend dem Fußgänger- und Radverkehr zwischen dem neuen Wohngebiet und den alten Teilen von Ostrow dient. Kfz-Verkehr ist hierüber auch möglich, aber aufgrund der Straßenstruktur und der reduzierten Geschwindigkeit nur für Ostrower Binnenverkehr gedacht. Von Bedeutung ist diese Wegeverbindung speziell zur Erreichbarkeit der Geschäfte im Bereich Ostrower Wohnpark und der neuen Kindertagesstätte am Ostrower Platz 16 gegenüber der Einmündung Wasserstraße.

Durch die verkehrsreduzierte Gestaltung der verlängerten Ostrower Straße vom Ostrower Platz zur verlängerten Freiheitsstraße wird auch der leicht versetzte Knotenpunkt Briesmannstraße-Ostrower Straße – Ostrower Platz mit seinem problematischen Sichtfeld bei der Annäherung an den Knotenpunkt in Richtung Franz-Mehring-Straße entschärft. Diese Problematik durch die Bestandsbebauung bleibt auch zukünftig bestehen, auch wenn auf der östlichen Seite der Briesmannstraße ein zusätzlicher Gehweg angelegt wird.

Zur Entlastung des spreenahen Raums vom Kfz-Verkehr und zur Stärkung der Erholungsfunktion des Spreeraums wird die Sperrung des Ostrower Damms ab Wasserstraße in Rich-

tung Franz-Mehring-Straße bis zur ersten neuen Wohnstraße vorgeschlagen. Über einen Einbahnstraßenverlauf Inselstraße – Ostrower Damm – Wasserstraße werden die dort angrenzenden Grundstücke erschlossen und der heutige Parksuchverkehr vom Ostrower Damm verlagert. Gleichzeitig wird vorgeschlagen die Inselstraße von der Ludwig-Leichhardt-Brücke bis Lobedanstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenregelung freizugeben. Nach den RAST 06 ist ab einer verfügbaren Fahrbahnbreite von 3,50 m Radverkehr entgegen der Einbahnstraße zulässig. Aufgrund des zu geringen Querschnitts ist die Markierung eines Radfahrstreifens nicht möglich. Allerdings ist die verbleibende Fahrbahnbreite unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs ausreichend um die Radfahrer entgegen der Einbahnstraßenregelung über entsprechende Beschilderung freizugeben.

Mit der Schließung des Ostrower Damms ab der Wasserstraße für den Durchgangsverkehr wird Schleichverkehr und auch Parksuchverkehr zu kostenlosen Parkplätzen in der Nähe der Innenstadt vermieden und das Gebiet verkehrlich reduziert.

Stellplatzorganisation

Die Umgestaltung des Ostrower Platzes bedingt den Wegfall von ca. 70 Stellplätzen, welche jedoch vorrangig als kostengünstige Stellplätze in direkter Innenstadt Nähe genutzt wurden. Entlang der Westseite des Ostrower Platzes werden ca. 20 neue Stellplätze in Längsaufstellung realisiert, etwa die Hälfte davon ist als Kurzhaltezone während der Kindergartenzeit auszuweisen. Somit werden den Eltern, die ihr Kind zum neuen Kindergarten am Ostrower Platz bringen, gute Haltemöglichkeiten angeboten. Sollte der Kindergarten überwiegend Kinder aus Ostrow aufnehmen, kann diese Anzahl der Stellplätze auf 5 reduziert werden. Ebenfalls entfallen Stellplätze für Reisebusse, hierzu wird alternativ ein neues Angebot an der Blechenstraße mit 11 neuen Stellflächen westlich der Straße der Jugend geschaffen (siehe Teil A, Kapitel 3.4).

Für die in dieser Variante geplanten Wohngebiete ergibt sich unter Berücksichtigung eines Faktors von 1,2 Kfz / Wohneinheit eine Stellplatznachfrage von insgesamt ca. 171 Stellplätzen. Die Planstraße E erhält zwischen den Baumreihen beidseitig Längsstellplätze für Kfz wodurch ca. 35 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Für eine mögliche verdichtete Bebauung bzw. Nutzung des Umfeldes sollte der angrenzende Gehweg in diesem Bereich so breit dimensioniert sein, dass im Falle einer erhöhten Stellplatznachfrage die existierenden Stellplätze mit Längsaufstellung in Stellplätze mit Senkrechtaufstellung umgestaltet werden können. Somit existiert bei sehr hoher Stellplatznachfrage noch ein Potenzial, um die Anzahl der geplanten ca. 35 Stellplätze auf ca. 70 Stellplätze zu erhöhen.

An der östlich verlängerten Ostrower Straße (Planstraße B) sollen beidseitig zwischen den Baumreihen und Grundstückszufahrten Stellplätze in Längsaufstellung vorgesehen werden, um den Anwohnern Parkplätze im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Auf der Planstraße B stehen somit ca. 30 Stellplätze zur Verfügung.

Die Planstraße A dient der Erschließung der in Loftwohnungen umgebauten Geschäftsbücherfabrik Enke, der Mischnutzungsbebauung an der Franz-Mehring-Straße und der nördlichen Wohnbauten. Auch hier sind Stellflächen für Anwohner vorgesehen werden. Mit einseitigem Längsparken auf der Nordseite zwischen einer Baumreihe lassen sich somit ca. 16 Stellplätze realisieren, allerdings sollte auch hier die Planung ähnlich der verlängerten Freiheitsstraße erfolgen, so dass bei einem höheren Pkw-Aufkommen die Anordnung der Stellplätze von Längsaufstellung in Senkrechtaufstellung geändert werden kann und somit ca. 32 Stellplätze realisiert werden könnten. Indem auf dem Ostrower Damm für die existierenden Stellplätze nur Anliegerparken zugelassen wird, stehen nochmals ca. 36 zusätzliche Stellplätze für Anwohner zur Verfügung. Die Anwohnerparkregelung für den Ostrower Damm, die Planstraße A und die verlängerte Ostrower Straße wird insofern als ein sinnvolles ergänzendes Instrumentarium angesehen, um Parkverkehr von der Innenstadt aus diesem Gebiet fern zu halten.

Für die Planstraßen A, B, C und D wäre ebenfalls eine gemeinsame, gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsträger möglich, jedoch sind diese Flächen nicht automatisch frei verfügbare Flächen für den ruhenden Verkehr. Diese Flächen sind jedoch nicht als frei verfügbare Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Auch wenn dieses Prinzip in der verlängerten Ostrower Straße aufgeweicht ist, sollte in den Planstraßen C und D ein Parken im Straßenraum nicht zugelassen werden. Hier müssten die Parkplätze auf den Grundstücken entstehen. Auch hier kann grundsätzlich auch auf konventionellere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung zurückgegriffen werden.

Abschätzungen ergaben, dass ca. 171 Stellplätze für das geplante Wohnquartier benötigt werden, die zunächst entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Cottbus, auf privatem Gelände realisiert werden müssen. Ist dies nicht möglich, können im öffentlichen Straßenraum ca. 117 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden, die im Rahmen der Stellplatzablösesatzung zu erwerben sind.

Die geplanten und vorhandenen Stellplätze am Ostrower Damm, in der verlängerten Freiheitsstraße (Planstraße E), der Planstraße A und der verlängerten Ostrower Straße (Planstraße B) sollten nur für Anwohner verfügbar sein und die Nutzung durch Parksuchverkehr aus anderen Gebieten, speziell der Innenstadt, ausgeschlossen werden. Folglich sollte auf den Straßen nur Anwohnerparken zugelassen werden, was zum Beispiel über eine Anwohnervignette erreicht werden kann.

Die Mischnutzung an der Franz-Mehring-Straße verursacht eine Stellplatznachfrage von ca. 153 Stellplätzen. Diese Stellplätze sind zusätzlich zu den für das Wohngebiet vorgesehenen Stellplätzen, entsprechend der Stellplatzsatzung von Cottbus, auf privaten Flächen hinter der Blockbebauung zu schaffen. Eine geeignete Beschilderung von der Franz-Mehring-Straße aus zu den Kundenstellplätzen vorzusehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auf den Entwicklungsflächen ausreichend Stellplätze zu schaffen sind. Sollte dies nicht möglich sein, ist der entsprechende Anteil der Stellplätze über die Stellplatzablösesatzung der Stadt Cottbus im öffentlichen Straßenraum realisierbar. Für die neue Wohnbebauung und das anzusiedelnde Gewerbe südlich der Franz-Mehring-Straße sind die notwendigen Stellplätze, entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Cottbus, auf privaten Flächen zu schaffen sind. Je nach endgültiger Nutzung können die tatsächlich benötigten Stellplätze gegenüber der für die dargestellte Planungsvariante durchgeführten Schätzung abweichen.

Stadttechnische Infrastruktur

Ausgangslage

Wie bereits im Teil A des Entwicklungskonzeptes in Kapitel 3.6.5. dargestellt, ist der Vertiefungsbereich Alt-Ostrow momentan mit stadttechnischen Medien nicht erschlossen. Für eine zukünftige baulichen Entwicklung des Gebietes ist dieses an das vorhandene städtische Ver- und Entsorgungssystem anzuschließen. Bei der im Konzept vorgeschlagenen städtebaulichen Entwicklung können drei Bereiche differenziert betrachtet werden:

1. die Randbebauung entlang der Franz-Mehring-Straße,
2. der Blockinnenbereich mit kleinteiliger Wohnbebauung,
3. die Arrondierung des Gebäudeensembles am Ostrower Platz.

Für die einzelnen Medien sind in den o.g. Bereichen unterschiedliche Varianten der Ver- und Entsorgung möglich. Diese werden im Folgenden näher erläutert.

Wärmeversorgung

Das gesamte Areal gehört zum Fernwärmesetzungsgebiet der Stadt Cottbus.

Die Bereiche 1 (Randbebauung Franz-Mehring-Straße) und 3 (Arrondierung Ostrower Platz) sollten an das vorhandene Fernwärmenetz angeschlossen werden. Ein günstiger Anschlusspunkt könnte im Bereich Ostrower Platz / Ostrower Straße liegen. Von dort aus kann eine Sekundärleitung bis zur Franz-Mehring-Straße über die nord-südlich verlaufende neue Planstraße verlegt und angrenzende Gebäude an das FW-Netz angeschlossen werden.

Die Reihenhäuser und Doppelhäuser im Blockinnenbereich können ebenfalls durch weitere Verästelung der o.g. neuen FW-Leitung mit Wärme versorgt werden. Alternativ wäre auch eine Befreiung dieser Gebäude vom Anschlusszwang überlegenswert. Zum einen ist geplant, den Primärenergieverbrauch für Neubauten ab 2009 / 2012 weiter deutlich zu verringern, dadurch wird die benötigte Wärmemenge reduziert und zudem könnte die geringe bauliche Dichte und damit die Abnehmerzahl den wirtschaftlichen Betrieb der FW-Versorgung konterkarieren. Gerade bei einer sukzessiven Entwicklung des Blockinnenbereiches hätte die Befreiungs-Variante Vorteile. Dazu ist es aber notwendig, alle Gebäude im Blockinnenbereich, die nicht direkt an einer FW-Leitung liegen, komplett vom Anschlusszwang zu befreien. Zur Vermeidung zusätzlicher Anschlüsse, z.B. durch Gasleitungen und, damit verbunden, zur Reduzierung der Erschließungs- bzw. Grundstückskosten wäre zu prüfen, inwieweit eine verpflichtende Nutzung regenerativer (dezentraler) Energieträger für die Wärmebereitstellung umsetzbar ist.

Elektroenergieversorgung

Bei den geplanten Nutzungen (Dienstleistungen / Wohnen) im Vertiefungsbereich, sollte eine Weiterführung und Verästelung vom Bestandsnetz erfolgen. Sinnvoller Anknüpfungspunkt wäre der Bereich am Ostrower Platz. Bei erhöhtem Elektroenergiebedarf ist eine Weiterführung der Mittelspannungsleitung von der Trafostation am Ostrower Wohnpark sinnvoll.

Trink- und Löschwasserversorgung

Bestehende Trinkwasserversorgungsleitungen umschließen das Entwicklungsgebiet. Somit sind weitere Anschlüsse je nach Entwicklungsabschnitt problemlos möglich. Die Möglichkeit gebietsinterner 'Ringschlüsse' sollte aus Gründen der Versorgungssicherheit geprüft werden.

Schmutzwasserableitung

Die angrenzenden Mischwasserkanäle können das zu erwartende Schmutzwasseraufkommen ohne Probleme aufnehmen. Durch die stellenweise hohe hydraulische Belastung einiger Teilabschnitte des Mischwassernetzes bei Starkregenereignissen, ist eine konsequente Trennung von Niederschlags- und Schmutzwasser empfehlenswert. Ziel sollte es sein, den zusätzlichen Eintrag von Niederschlagswasser möglichst gering zu halten, besser wäre es, das stellenweise vorhandene Trennsystem auch außerhalb des Vertiefungsgebietes weiterzuführen und die Belastung des Mischwassersystems somit weiter zu reduzieren.

Regenwasserentsorgung

Wie im Teil A des Entwicklungskonzeptes beschrieben, ist die Regenwasserversickerung einer Ableitung vorzuziehen. Anfallendes Regenwasser auf privaten Grundstücken ist auch dort zu versickern.

Durch den hohen Grundwasserstand ist nur eine oberflächennahe Versickerung möglich. Im Teilgebiet Alt-Ostrow sollte eine Regenwasserversickerung von Dachregenwasser und versiegelten Grundstücksflächen generell möglich sein. Die maximal als Versickerungsfläche benötigten 15-20 % der versiegelten Fläche sind auf jedem Grundstück vorhanden. Benötigte Stellplätze und andere befestigten Flächen sollten zudem so konzipiert werden, dass eine hohe Oberflächendurchlässigkeit und damit eine gute Versickerung möglich ist. Für den Blockinnenbereich scheint eine zusammenhängende Versickerungsfläche / Mulde, an die mehrere Gebäude angeschlossen werden können, überlegenswert. Diese dient gleichzeitig als natürliche Grenze zwischen den Grundstücken und kann mit einem Überlauf zum Mühlgraben versehen werden. Das verhindert ein Überlaufen der Mulde bei Starkregenereignissen.

Die Versickerungsflächen sollten in die Gestaltung der Freiflächen integriert werden.

Das anfallende Regenwasser auf den neu anzulegenden öffentlichen Straßen (Anwohnerstraßen) und evtl. angrenzende Stellplatzflächen könnte mit oberflächennahen Systemen, wie z.B. offene Rinnen, direkt in den Mühlgraben geleitet werden. Dieses Verfahren hat den Vorteil, dass keine aufwendige Verlegung von RW-Kanälen in Bereichen mit hohen Grundwasserständen erfolgen muss und zudem keine Entsorgungsgebühren anfallen. Alternativ könnte ein Trennsystem mit separatem RW-Kanal aufgebaut werden, das je nach Kapazität an das bestehende RW-Netz im Bereich Ostrower Straße bzw. Franz-Mehring-Straße (Höhe Mühlgrabenbrücke) angeschlossen werden kann. Ebenso weist der Regenwassersammler Freiheitsstraße / Rosenstraße./ Breite Straße/ Neustädter Platz / Spreeufer (mit Einleitung in den Mühlengraben) Reserven auf. Anschlussmöglichkeiten für das nördliche Ostrow bestehen auf Höhe der verlängerten Freiheitsstraße.

1.3 Umsetzung

Management

Die Initiative zur Entwicklung dieses bestehende Grundstücke übergreifenden Stadtquartiers muss von städtischer Seite ausgehen. Ohne diesen externe Impuls wird allenfalls eine zersplitterte, suboptimale Entwicklung von Einzelgrundstücken möglich sein. Zur Unterstützung der weiteren Entwicklung sollte die Stadt eine Kombination aus Anreizen über öffentliche Vorleistungen, dezentem Vermarktungs- und Entwicklungsdruck, beispielsweise über Erschließungsbeiträge, und begleitender Koordination einschlagen. Auf Grund der übersichtlichen Eigentumsverhältnisse von nur sechs Eigentümern großer Grundstücke (ABB Automatisierungsanlagen Cottbus GmbH; Bolart Hausverwaltung GmbH; Bund / Treuhand; Laurisch Bau-schlosserei; TLG Immobilien GmbH; Erben der Geschäftsbücherfabrik August Enke) sind diese als Schlüsselakteure der Gebietsentwicklung von herausgehobener Bedeutung. Um die Eigentümer großer Flächen für die Gebietsentwicklung zu gewinnen, sollte die Stadt zunächst die Entwicklungsziele für diesen Bereich in die Öffentlichkeit tragen und auf die Wertsteigerungspotenziale für die Grundstücke hinweisen. In persönlichen Gesprächen zur Entwicklung der Grundstücke lassen sich frühzeitig die Vorstellungen abgleichen und Realisierungsmöglichkeiten für die Umsetzung der Planung finden. Die Einrichtung einer projektbezogenen Arbeitsgruppe mit Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung mit oder ohne Unterstützung von externen Fachleuten für die Entwicklung von Ostrow wäre hilfreich und könnte nach außen verdeutlichen, dass die Stadt an der Entwicklung von Ostrow ernsthaft interessiert ist.

Die Stadt ist gehalten, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung der Quartiersentwicklung zu schaffen und die Eigentümer mit professioneller Hilfe zu unterstützen. Im günstigsten Fall kann mittels freiwilliger Umlegung die Neuaufteilung der Flächen realisiert und die Chancen zur Vermarktung erhöht werden. Eine neue Grundstücksaufteilung ist für eine effiziente Erschließung und geordnete bauliche Entwicklung in jedem Fall notwendig. Die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens wird empfohlen, um die Planungsziele zu sichern.

Temporäre Maßnahmen

Da die theoretisch verfügbaren Baufelder in ihrer Größe nicht in einem Zug entwicklungsfähig erscheinen, sind für eine Übergangsphase temporäre Gestaltungsmaßnahmen der noch nicht bebauten Flächen sinnvoll. Mit einfachen Begrünungsmaßnahmen auf den zu einem späteren Zeitpunkt zu bebauenden Flächen, kann die Attraktivität des Wohnumfelds entscheidend aufgewertet werden. Der Kostenaufwand der Maßnahmen sollte zwangsläufig gering gehalten werden und der Übergangscharakter dieser Gestaltungen sollte stets erkennbar bleiben.

Beteiligte, Träger, Initiatoren, Projektnetzwerke

- Initiator und Koordination: Stadtverwaltung Cottbus

- Träger: sechs private Großeigentümer, Liegenschaftsamt der Stadt Cottbus
- Vermittlung und Vermarktung: Initiative Stadtwohnen, regionale bis überregionale Immobilienentwickler, Makler
- Käufer, Bauherren, Investoren: Privathaushalte, Bauherrengemeinschaften, Bauträger, Projektentwickler (siehe Zielgruppen).

Zielgruppen

Wohnungsbau

Die neuen Wohnangebote in Alt-Ostrow reagieren auf die sich andeutenden Tendenzen einer Rückbesinnung auf innerstädtisches Wohnen, wie sie inzwischen auch bei Zielgruppen feststellbar ist, die sich bisher für suburbane Wohnstandorte interessierten. Unabhängig vom Standort sind die gefragten Wohnqualitäten dennoch angelehnt an bisher im innerstädtischen Bereich kaum vorhandene Bauweisen des Eigenheimbaus. Die Zielgruppe als potenzielle Bauherren, Käufer und in geringerem Umfang auch Mieter kann aus einem breit gefächerten Spektrums mit der Präferenz "Wohnen im eigenen Haus" erschlossen werden. Sie ist durch folgende Charakteristiken beschreibbar:

- mittleres bis höheres Einkommen: Das neue Wohngebiet setzt explizit auf qualitativ höherwertiges, frei finanziertes Wohnen als Marktlücke. Die erforderlichen Immobilienpreise werden in unteren Marktsegmenten nicht erzielt werden können. In Cottbus sind mit den Angestellten von Hochschulen, der höheren Verwaltung und der Wirtschaftskraft eines Oberzentrums durchaus potenzielle Nachfrager z.B. nach Stadthäusern, Doppelhäusern oder Eigentumswohnungen in Stadtvillen vorhanden.
- Familienhaushalte: Familien sind als Hauptträger der Suburbanisierung eine besondere Zielgruppe, der mit auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Wohnformen und Wohngebietsqualitäten eine Alternative im inneren Stadtgebiet angeboten wird. Die Kindergerechtigkeit der Ausstattung mit Kitas, Grün- und Spielflächen und Grundschulplätzen wird von dieser Zielgruppe besonders kritisch bewertet werden. Nachgefragte Haustypen sind Reihenhäuser, Eigentumswohnungen mit Gartenbezug und Baugruppenprojekte.
- Zweipersonenhaushalte: Eine quantitativ zunehmende potenzielle Zielgruppe sind Haushalte ohne Kinder. Kinderlose Paare schätzen städtische Wohnformen und verfügen häufig über überdurchschnittliche finanzielle Mittel. Eine bislang eher unbeachtete soziale Gruppe stellen darunter ältere Paare dar, deren Kinder bereits einen eigenen Haushalt gegründet haben. Sie kommen als "verspätete" Eigenheim-Erwerber in Betracht, insbesondere für Eigentumswohnungen, generationsübergreifendes und altengerechtes Wohnen in Baugruppen. Diese Gruppe fragt Reihenhäuser, Doppelhäuser, Stadthäusern und ggf. Eigentumswohnungen in Baugruppenprojekten bzw. in Stadtvillen oder Lofts in alten Fabrikgebäuden nach.
- "Neue, urbane Mittelschicht": Trotz der Nähe zur Spree und hochwertiger Grünflächen wird Ostrow für Personen, die vor allem Ruhe, ländliche Umgebung, weitläufige Natur und ein ruhiges, soziales Wohnumfeld anstreben, einem suburbanen Standort immer unterlegen sein. Die potenziellen Zielgruppen werden Ostrow daher nicht trotz seines städtischen und kontrastreichen Umfelds und der Nähe zum urbanen Stadtleben auswählen, sondern explizit weil sie diese Nähe zu Kultur, Freizeit und Einkaufen und Arbeit schätzen.
- kein auf das Auto orientiertes Mobilitätsverhalten: Zwar werden im städtebaulichen Konzept ausreichende Stellplatzangebote, zum Teil auch auf dem eigenen Grundstück berücksichtigt, doch soll die Präsenz von Autos im Stadtbild reduziert werden. Grundstücksbezogene Doppelgaragen können daher sowohl von der städtebaulichen Qualität her, aber auch aus Platzgründen nicht realisiert werden. Andererseits ist der Stadtteil für alle anderen Fortbewegungsarten, zu Fuß oder mit dem Rad, aber auch mit dem ÖPNV und dem

Bahnregionalverkehr, ideal geeignet. Diese Nachfragegruppe bevorzugt ökologische, anspruchsvolle Projekte, häufig in Form einer durch Baugruppen realisierte Bauvorhaben.

Büro- und Einzelhandelsbebauung

Der 'Riegel' einer Mischnutzung aus Büro, Einzelhandel und Dienstleistungen und Dachgeschosswohnen entlang der Franz-Mehring-Straße stellt eine Reserve für zukünftig auftretende Bedarfe dar, die jedoch aktuell noch auf anderen Standorten abgedeckt werden können. Es kann hier jedoch flexibel auf eventuelle Investitionsinteressen mit unterschiedlichem Nutzungsspektrum reagiert werden. Zwei Bedingungen sollten jedoch erfüllt werden:

- Keine funktionale Konkurrenz zu anderen Standorten des Zentrums (insbesondere Altstadt und Stadtpromenade).
- Mehrgeschossige bauliche Entwicklung. Nur mit einer angemessenen Gebäudehöhe kann der 'Riegel' seine städtebauliche Aufgabe als räumliche Fassung eines Kernstadtraums mit zur Zeit weitgehend aufgelöster Stadtstruktur und als notwendiger Lärmpuffer zur Franz-Mehring-Straße erfüllen. Gegenwärtig vorherrschende Nachfragen nach großen Baugrundstücken sind eher auf flächige Baukörper mit umfassenden Stellplatzanlagen ausgerichtet, z.B. Discounter, Tankstellen. Mit einer solchen Entwicklung würde jedoch die Realisierbarkeit der angrenzenden Wohnbauflächen dauerhaft erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht. Eine solche zwar realistische, aber für die Stadtentwicklung unverträgliche Bebauung sollte daher unbedingt vermieden werden.

Handlungsprogramm, Schritte zur Umsetzung

Vorbereitungsphase

1. Konstituierung des Entwicklungsnetzwerkes der wichtigsten Beteiligten unter Leitung der Stadtverwaltung. Aufgaben sind Koordination der Entwicklung und später auch die Vermarktung nach außen.
2. Bauleitplanung zur Sicherung der städtebaulichen Entwicklung für die Neuordnungsbe-reiche.
3. Grundstücksneuordnungen: Nach der Abstimmung eines von allen Beteiligten getragenen Entwicklungskonzepts können die für Bebauung und Erschließung notwendigen Boden-neuordnungen durchgeführt werden.
4. Aufwertungsmaßnahmen im Wohnumfeld: Erster sichtbarer Schritt zur Entwicklung des Stadtquartiers sind die gestalterischen und funktionalen Aufwertungen der beiden öffent-lichen Räume Spreepromenade Ostrower Damm und Quartiersmittelpunkt Ostrower Platz.
5. Anlage des verkehrlichen und stadttechnischen Erschließungsgrundgerüsts: Die Plan-straßen B und E sind wichtigste öffentliche Vorleistung, um überhaupt die Entwicklung der Baufelder zu ermöglichen.
6. Abrissmaßnahmen und Altlastenberäumung: Mit dem Abriss der nicht erhaltenswerten Bebauung und der Beseitigung der verbliebenen Altlasten sind die zwingend notwendigen bauvorbereitenden Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen abgeschlossen.

Initialphase

7. Städtebauliche Initialpunkte: Vor den ersten städtebaulichen Neuentwicklungen könnten wirksame Initialpunkte durch die Sanierung der stadtbildprägenden Fabrikbauten Enke und Jürss und Elger gesetzt werden. Während für die Fabrik Enke Briesmannstraße / Ostrower Platz bereits erste Sanierungsinteressen angedeutet wurden, stehen mit dem im Juni 2008 laufenden Verkaufsverfahren für die Bauten am Ostrower Damm 17 / 18 ebenfalls ent-scheidende Weichenstellungen und mögliche Investitionen bevor.

8. Lückenschlüsse Ostrower Platz: Im Falle einer deutlich gesteigerten Wohnumfeldqualität des Ostrower Platzes sollten die verbliebenen Baulücken ohne weitere Anreize entwicklungsfähig sein.
9. Inszenierung der Schornsteinsilhouette: Mit einer künstlerischen Aktion "Schornsteinspektakel" werden weithin sichtbare Zeichen gesetzt. Die Schornsteine markieren die baureifen Entwicklungsfelder.

Entwicklungsphase

10. Die Anlage des sekundären Erschließungsnetzes (Planstraßen A, C und D) kann bei Bedarf bis zu konkreten Bauvorhaben an den anliegenden Grundstücken zurückgestellt werden.
11. Verlagerung Bauschlosserei Ostrower Damm 12: Die Bauschlosserei stellt als störende Nutzung das letzte potenzielle Hindernis für neuen Wohnungsbau dar. Um die betrieblichen Belange möglichst geringfügig zu beeinträchtigen, wird der ansässige Gewerbebetrieb frühzeitig von der mittelfristig notwendigen Verlagerung in Kenntnis gesetzt. Die Betriebsumsetzung selbst ist jedoch noch nicht in der Initialphase notwendig, sondern beim Bezug der ersten fertig gestellten Wohnbauten in der Nachbarschaft.
12. Sanierung Ostrower Damm 12a: Nach der Betriebsverlagerung können die zusammenhängenden Industriebauten umgestaltet und umgenutzt werden.
13. Entwicklung Neubebauung Planstraße B: Das städtebauliche Hauptziel dieser Phase ist die Arrondierung des Ostrower Platzes und die Herstellung einer durchgängigen baulichen Entwicklung der Grundstücke vom Ostrower Platz bis zur Spree auf dem zentral gelegenen Baufeld. Durch die Entwicklung eines vollständigen Quartiersstreifens wird das Grundgerüst der städtebaulichen Entwicklung vorgegeben und ein Kostenausgleich zwischen den besten, bereits erschlossenen Lagen am Spreeufer und den aufwendiger zu entwickelnden blockinternen Baufeldern ermöglicht.
14. Entwicklung Neubebauung an der Franz-Mehring-Straße als städtebaulichen Fassung des Übergangsbereichs zur Neustadt und Abschirmung zur verkehrsbelasteten Straße.

Abschlussphase

15. Entwicklung der weiteren Baufelder: Mit Ausbau des Erschließungsrahmens ist eine schrittweise Bebauung neu geschaffener Parzellen im Bereich zwischen Ostrower Platz und Ostrower Damm möglich. Wegen der großen Flächenangebote wird auch dieser Prozess einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Die Entwicklung des aufgewerteten Ostrower Damms ist dabei städtebaulich von besonderem Stellenwert.
16. Betonung Übergang zur Altstadt: Am städtebaulich bedeutsamen Übergang zwischen Ostrow und Brandenburger Platz werden die gebietsübergreifenden Brachflächen entwickelt.

1.4 Tragfähigkeit und Realisierungschancen

Die Tragfähigkeitsuntersuchung soll aufzeigen, unter welchen stadt- und immobilienwirtschaftlichen Rahmenbedingungen die Entwicklung von Alt-Ostrow von der Industriebrache zum innerstädtischen Wohnquartier realisierbar ist. Grundlage der Tragfähigkeitsuntersuchung ist das städtebauliche Entwicklungskonzept der in Abbildung 7 dargestellten Variante 1 'Umfassende Neuordnung'.

Stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit

Ausgangspunkt ist das Entwicklungskonzept mit seinen Basisdaten und der Annahme, dass die Eigentümer zu einer freiwilligen Bodenordnung bereit sind.

Aus der Schätzung der Kosten für die Baureifmachung wird im Abgleich mit den aktuellen Bodenrichtwerten für offene und geschlossene Bauweise für innerstädtisches Wohnbauland in

Cottbus ermittelt, ob bei marktüblichen Baulandpreisen ein für die Eigentümer bzw. private Entwickler attraktiver Überschuss erzielbar ist. Die mit sanierungsbedürftigen, nach dem Konzept zu erhaltenden Gebäuden bebauten Grundstücke werden hier nicht betrachtet.

Basisdaten

- Entwicklungsgebiet mit einer Gesamtfläche von ca. 42.200 m² und einer Bruttobaulandfläche von ca. 35.150 m² und Nettobauland von ca. 28.750 m²
- Bebauung gem. Entwicklungskonzept mit Reihenhäusern, Stadtvillen und Wohn- und Geschäftshäusern auf ca. 20.800 m² reinen Wohnbaufeldern und 7.900 m² gemischt genutzten Baufeldern entlang der Franz-Mehring-Straße;
- Bruttogeschossfläche im Wohnungsneubau von bis zu ca. 16.400 m² sowie im gemischt genutztem Neubau (Franz-Mehring-Straße) ca. 13.300 m²;
- Schaffung von Planungsrecht durch die Stadt.

Modell 1 – öffentlich-private Partnerschaft-Entwicklung*Modellstruktur*

Das Entwicklungsmodell geht davon aus, dass die Grundstückseigentümer (bzw. Entwickler) und die Stadt in einem Städtebaulichen Vertrag und einem Erschließungsvertrag die Gebietsentwicklung vereinbaren:

- Städtebaulich-architektonische Qualifizierungsverfahren (Wettbewerb, Planungswerkstatt etc.) und ein anschließendes B-Planverfahren konkretisieren die bauliche Entwicklung;
- Entwickler bzw. die Eigentümer führen in Zusammenarbeit mit der Stadt eine freiwillige Bodenordnung durch, parzellieren und vermessen die Grundstücke neu;
- Entwickler bzw. Eigentümer schließen mit den Versorgungsunternehmen Vereinbarungen zur abschnittsweisen Gebietserschließung und regeln die Höhe des Baukostenzuschusses;
- Entwickler / Eigentümer machen die Grundstücke abschnittsweise frei von Unternehmen und Gebäuden, erschließen sie und vermarkten sie an bauwillige Investoren bzw. Selbstnutzer;
- die neu gebildeten Grundstücke sind für den Käufer erschließungsbeitragsfrei.

Kosten der Gebietsentwicklung

Das Entwicklungsgebiet ist derzeit bereits Bauland, jedoch ist nicht mit der gewünschten innerstädtischen Entwicklung zu rechnen, wenn sich nicht Planungsrecht, Grundstückaufteilung und Erschließung verändern.

Stadt:

1. Städtebauliches Gutachterverfahren	25.000 Euro
2. B-Planverfahren inkl. Grundvermessung	50.000 Euro
3. Rechtsberatung für Vertragsgestaltung	7.500 Euro
4. Straßenerschließung exkl. umlagefähiger Kosten (90%)	
I. Kosten Stadt	82.500 Euro

Eigentümer:

1. Freimachen, ohne Verlagerung von Gewerbe	880.000 Euro
2. Erschließungskosten Straße	1.843.150 Euro
3. Baukostenzuschuss für technische Erschließung von 50%	1.012.500 Euro

4. Vermessung/Parzellierung/Umlegungsverfahren	43.000 Euro
5. Altlastengutachten ohne Sanierungskosten	25.000 Euro
6. Vermarktung	37.100 Euro
7. Externe Ausgleichsmaßnahmen	189.750 Euro
8. Projektsteuerung	201.500 Euro
II. Kosten Eigentümer	4.232.000 Euro

Stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit

Der Bodenrichtwert liegt zum Stichtag am 01.01.2008 für ein voll erschlossenes Grundstück, wie z.B. im Ostrower Wohnpark, bei 170 Euro/m², für andere Teilbereiche von Ostrow liegt er bei 100 Euro/m². Als erzielbarer, durchschnittlicher Marktpreis werden hier 150 Euro/m² angesetzt.

Unter der Annahme von 7.900 m² Nettobauland für Mischnutzungsflächen an der Franz-Mehring-Straße und 20.800 m² reinen Nettobaulandflächen für Wohnen ergibt sich für erschließungsbeitragsfreies Bauland bei marktüblichen Baulandpreisen von 150 Euro/m² ein Verkaufserlös von ca. 4.312.500 Euro.

Ausgehend von der Gesamtbetrachtung (nominal) bei einer 10-jährigen Entwicklungs- und Vermarktungszeit, übersteigen die möglichen Verkaufserlöse den nominalen Entwicklungsaufwand nur um ca. 80.500 Euro und ist damit aus Sicht der Eigentümer unwirtschaftlich, da die Eigentümer nur die Kosten der Investition erwirtschaften, aber keinen dem Risiko entsprechenden Gewinn von mind. 50 bis 60 Euro/m² Nettobauland erzielen.

Ohne eine stärkere Beteiligung der Stadt am Entwicklungsprozess (und die Einwerbung von Fördermitteln) ist deshalb keine Entwicklungsinitiative der Grundstückseigentümer zu erwarten. Eine freiwillige Bodenordnung auf Basis eines quartiersbezogenen Bebauungsplans ist aber Voraussetzung für die Gesamtentwicklung von Alt-Ostrow, um zu verhindern, dass nur die besonders attraktiven und erschließungstechnisch weniger aufwendigen Randbereiche entwickelt werden.

Stadtwirtschaftlich vertretbar ist ein stärkeres Engagement der Stadt, wenn es dadurch gelingt, städtebaulich gewünschte Bauinvestitionen zur Stärkung des Wohnens in der Innenstadt anzukurbeln und die städtische Steuerbasis zu stärken.

Eine Cash-Flow-Kalkulation mit einer Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen über den Entwicklungszeitraum von 2009 bis 2018 und den dargestellten Angaben findet sich in der Anlage.

Modell 2 – öffentliche Entwicklung

Modellstruktur

Das Entwicklungsmodell geht davon aus, dass die Stadt die Entwicklungsinitiative übernimmt, indem sie:

- mit den Grundstückseigentümern eine vertragliche Vereinbarung zur gemeinsamen Bodenordnung trifft und die Grundstücke neu parzelliert;
- das städtebauliche Qualifizierungs- und das anschließende B-Planverfahren durchführt;
- mit den Eigentümern die schrittweise Freimachung und das Marketing koordiniert und wenn möglich finanziell unterstützt (auch Fördermitteleinsatz);
- abschnittsweise und vermarktungsorientiert erschließt, die Versorgungsunternehmen koordiniert und Erschließungsbeiträge erhebt;

die neu gebildeten Grundstücke sind für den Käufer erschließungsbeitragsfrei.

Schätzung der Kosten für die Baureifmachung

Das Entwicklungsgebiet ist derzeit bereits baureifes Bauland, jedoch ist nicht mit der gewünschten innerstädtischen Entwicklung zu rechnen, wenn sich nicht Planungsrecht, Grundstückaufteilung und Erschließung verändern. Für eine schrittweise Entwicklung wie in Kapitel 1.1.2 dargestellt sind Investitionen erforderlich:

Kosten der Gebietsentwicklung

Stadt:

1. Städtebauliches Gutachterverfahren	25.000 Euro
2. B-Planverfahren inkl. Grundvermessung	50.000 Euro
3. Kosten der Umlegung und Parzellierung	30.000 Euro
4. Erschließung Straße inkl. umlagefähiger Kosten von 90 %	184.315 Euro
I. Kosten Stadt	289.315 Euro

Eigentümer:

1. Freimachen, ohne Verlagerung von Gewerbe	880.000 Euro
2. Erschließungskosten Straße 90 % Erschließungsbeitrag	1.658.800 Euro
3. Kosten der technischen Erschließung durch Baukostenzuschuss von 50 %	1.012.500 Euro
4. Vermessung/Parzellierung	13.000 Euro
5. Altlastengutachten ohne Sanierungskosten	25.000 Euro
6. Vermarktung	37.100 Euro
7. Externe Ausgleichsmaßnahmen	189.750 Euro
8. Projektsteuerung	57.200 Euro
II. Kosten Eigentümer	3.873.900 Euro

Stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit – Modell 2

Auf dem Bodenrichtwert und Bauvolumen basierende Verkaufserlöse liegen wie in Modell 1 bei ca. 4.312.500 Euro.

Ausgehend von der Gesamtbetrachtung (nominal) bei einer 10-jährigen Entwicklungs- und Vermarktungszeit ist ein nomineller Überschuss von ca. 440.000 Euro aus Sicht der Eigentümer möglich. Der Überschuss beträgt bezogen auf das Nettobauland 15 Euro/m², dies ist aus Sicht der Eigentümer nicht ausreichend für ihre Beteiligung an der Entwicklung.

Eine Cash-Flow-Kalkulation mit einer Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen über den Entwicklungszeitraum von 2009 bis 2018 und den dargestellten Angaben findet sich in der Anlage.

Die grobe Schätzung des Entwicklungsaufwands für Alt-Ostrow gemäß Entwicklungskonzept ergibt einen Nettobetrag von 148 Euro/m² Nettobauland im Modell 1 bzw. 135, Euro/m² Nettobauland im Modell 2. Dem stehen geringere Baulandpreise gegenüber.

Beide Modelle sind nur darstellbar, wenn für die Eigentümer ein Gewinn von 50 bis 60 Euro/m² Nettobauland erzielbar ist.

Dies ist möglich, wenn:

- durch abschnittsweise Entwicklung auf Basis eines Gesamtkonzeptes (B-Plan) von den bereits erschlossenen Rändern zu den noch zu erschließenden Innenbereich vorgegangen wird, um Aufwand und Verkaufserlöse so gut wie möglich in Einklang zu bringen,
- die Versorger auf Baukostenzuschüsse für die Netzherstellung verzichten und diese ggf. mit den Hausanschlusskosten verrechnen,
- die Stadt die Freimachungskosten soweit wie möglich übernimmt,

- der öffentliche Erschließungsumfang und -aufwand in der Umsetzung der Entwicklungskonzepte reduziert wird.

Die Stadt kann u.E. diese zusätzlichen Baureifmachungskosten von 1,0 bis 1,6 Mio. Euro nur dann übernehmen, wenn es ihr gelingt, Fördermittel für die Freimachung (einschl. der zurzeit noch unbekannten Altlastensanierungskosten und Betriebsverlagerung) und Erschließung einzuwerben. Die Stadt muss in den Gesprächen mit den Eigentümern deutlich machen, dass sie die Entwicklung von Alt-Ostrow nur dann durchführen wird, wenn die Eigentümer bereit sind:

- eine freiwillige Bodenordnung durchzuführen, bei der die erforderlichen Flächen für die öffentliche Erschließung kostenlos bereitgestellt werden wobei die Stadt die Bodenordnungskosten (Konzeptentwicklung, Vermessung, juristische Beratung, Grundbuchänderungen etc.) übernehmen würde;
- die Abriss- und sonstigen Freimachungskosten (nach Auswertung Altlastengutachten) soweit zu übernehmen, wie sie für das Planungs- und Baurecht erforderlich sind und nicht durch öffentliche bzw. Fördermittel gedeckt sind;
- die erschlossenen Baugrundstücke zum Verkauf zu marktüblichen (oder gedeckelten) Preisen Bauwilligen anzubieten;
- eine gemeinsame ggf. externe beratene Gesellschaft zu gründen, die bis Abschluss der Erschließung Verhandlungs- und Vertragspartner der Stadt ist.

Der bis zu 2 Mio. Euro Entwicklungsaufwand für die Stadt lassen sich stadtwirtschaftlich rechtfertigen, wenn dadurch Bauinvestitionen von 35 – 42 Mio. Euro initiiert werden.

Immobilienwirtschaftliche Tragfähigkeit

Neben den stadtwirtschaftlichen Betrachtungen ist zu überprüfen, ob sich Investoren und Nutzer finden, die bereit sind:

baureife Grundstücke zu Marktpreisen von durchschnittlich 150,- Euro/m² zu erwerben,

sie mit den geplanten Haustypen zu bebauen und selbst zu nutzen bzw. zu vermieten.

Hierzu werden folgende statische Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Tragfähigkeitsprüfung durchgeführt (siehe Anlagen):

5. Investoren- bzw. Bauträgermaßnahmen zu

- einem Reihenhauses mit 126 m² Wohnfläche auf einem 200 m² Grundstück,
- einer Stadtvilla mit 504 m² Wohnfläche auf einem 720 m² Grundstück,
- einem Wohn- und Geschäftshaus mit 420 m² Wohnfläche und 160 m² Gewerbefläche auf einem 800 m² Grundstück.

6. Baugruppenmaßnahmen zu

- einem Reihenhauses mit 126 m² Wohnfläche auf einem 200 m² Grundstück,
- einer Stadtvilla mit 504 m² Wohnfläche auf einem 720 m² Grundstück.

Die Ergebnisse sind bei Investoren- bzw. Bauträgermaßnahmen:

- das Reihenhauses liegt mit Gesamtkosten (einschließlich Bauträgergewinn) mit 1.887,- Euro/m² Wohnfläche deutlich über den marktüblichen Preisen, so dass wir das Risiko für Bauträger zu hoch einschätzen;
- die Stadtvilla mit 6 bis 8 Wohnungen zwischen 63 und 126 m² Wohnfläche ist für langfristig orientierte Investoren interessant, wenn sie mit einer Miet- bzw. Wertsteigerung ihrer Immobilie rechnen, z.B. durch einen späteren Verkauf an die Mieter;
- das Wohn- und Geschäftshaus ist wegen der niedrigen Anfangsverzinsung, dem Vermietungsrisiko, insb. für Gewerbeflächen, und den attraktiveren Wohnangeboten im Umfeld (Stadtvillen, Reihenhäuser) für Investoren wenig attraktiv.

Für die Baugruppenmaßnahmen zeigen die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, dass

- ein Reihenhaushaus, das im Rahmen einer Bauherrngemeinschaft mit 5-10 Gebäuden geplant und errichtet wird, zwar teurer als aktuelle Marktangebote ist, aber bei 30 % Eigenkapitaleinsatz zu einer monatlichen Belastung von ca. 8,80 Euro/m² Wohnfläche führt, die für eine begrenzte Nachfragegruppe gerade noch akzeptabel ist;
- eine Stadtvilla, z.B. für 4 Familien oder Generationenwohnen, mit einer monatlichen Belastung von 10,50 Euro/m² Wohnfläche bei einer Eigenkapitalquote von 30 % eine mögliche Alternative für eine sehr begrenzte Zahl von Interessenten ist. Nachfragebegrenzend bei Baugruppen ist neben der relativ hohen monatlichen Belastung vor allem die Verfügbarkeit des erforderlichen Eigenkapitals.

Detaillierte Darstellung Kosten-Einnahmen-Aufstellung einer Bauträgermaßnahme bzw. einer Baugruppe für Beispiel Reihenhaushaus und Stadtvilla befinden sich in der Anlage.

Die immobilienwirtschaftlichen Betrachtungen zeigen, dass neben den erheblichen Anstrengungen seitens der Stadt zusammen mit den Grundstückseigentümern baureife, vermarktungsfähige Grundstücke zu schaffen, nur mit einer begrenzten Nachfrage nach Baugrundstücken zu rechnen ist, die sich

- zunächst auf die Stadtvillen am Ostrower Damm und einzelne Mehrfamilienhäuser im Randbereich konzentrieren wird,
- sich dann auf Reihen- und Doppelhäuser im Innenbereich erstreckt, die in Gebäudegruppen von 5-10 Einheiten von einer Bauherrngemeinschaft errichtet werden können,
- nur zögerlich auf die Wohn- und Geschäftshäuser an der Franz-Mehring-Straße ausdehnen wird, wenn der Entwicklungsprozess bereits fortgeschritten ist.

Wenn die Initiierung einer städtebaulichen Neuordnung unter Mitwirkung der Eigentümer gelingt, ist zu überlegen, ob die Vermarktung des ehemaligen Busbahnhofs als konkurrierende große Wohnungsbaumaßnahme bis zur Etablierung des Neubaustandortes Alt-Ostrow auf dem Cottbusser Wohnungsmarkt zurückgestellt wird.

Machbarkeitsbewertung

Die Entwicklung von Alt-Ostrow zum qualitativ hochwertigen, innerstädtischen Wohnquartier mit 140 bis 160 Wohneinheiten in unterschiedlichen Haustypen ist nur mit einem erheblichen öffentlichen Entwicklungsschub möglich. Dies bedeutet:

Im Rahmen der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer ist die Entwicklung Alt-Ostrows einer breiten öffentlichen Diskussion zur städtebaulichen Qualifizierung zugänglich zu machen, sind Planungsrechtschaffung und öffentliche Erschließung durch die Stadt herzustellen und einer öffentlich-privaten Partnerschaft beim Marketing und der Vermarktung zwischen Grundstückseigentümern und Stadt zu arrangieren.

Da Bauträgerprojekte derzeit nur begrenzt tragfähig erscheinen, wird die Pionierrolle bei der Bebauung u. E. eher Baugruppen, Wohnungsbaugenossenschaften und -gesellschaften zu fallen.

Alt-Ostrow

Bestandssituation

*Tuchfärberei Geisler
Ostrower Damm 12,
12 a*



*Entwicklungsbereich
Ostrower Damm 13,
im Hintergrund
Fabrik Enke*



*Fabrikantenvilla
Jürss und Elger,
Ostrower Damm 17*



Abb. 9: Querschnitt für die Inselstraße zwischen Lobedanstraße und Ostrower Damm

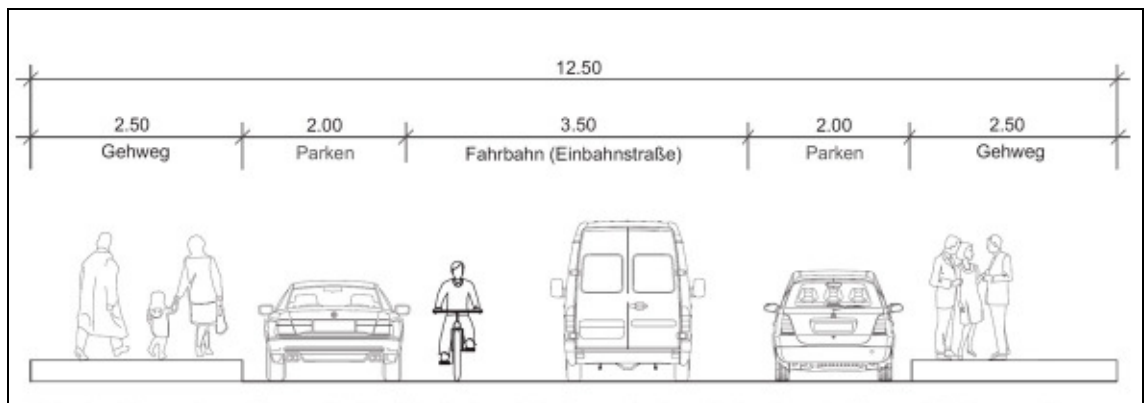


Abb. 10: Querschnitt für den Ostrower Platz (Westseite)

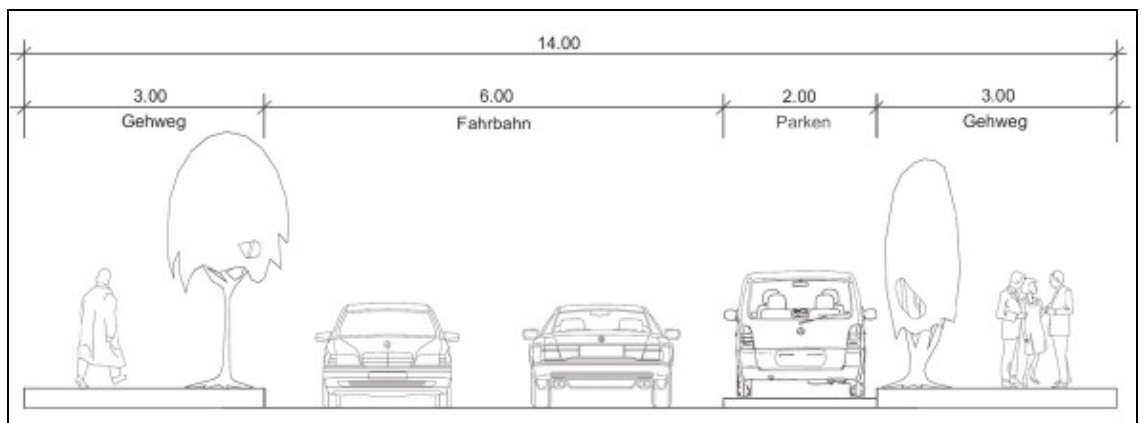
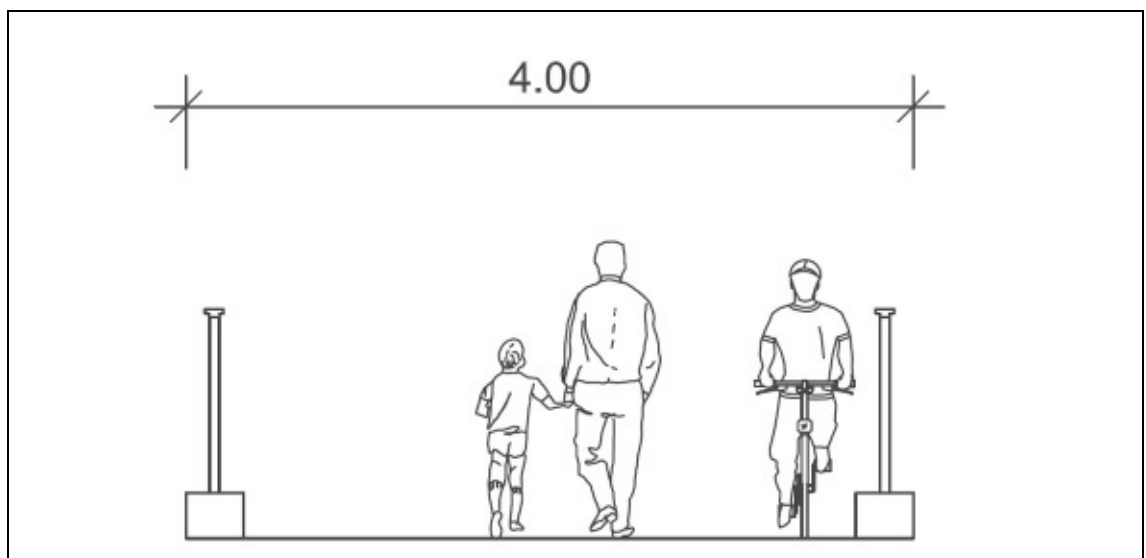


Abb. 11: Querschnitt der Ludwig-Leichhardt-Brücke für Radfahrer und Fußgänger



2. Teilraum Klingmüllersche Holzinsel

2.1 Ausgangssituation

Bestand

Die umfangreichen Grünräume der Klingmüllerschen Holzinsel besitzen herausragende freiräumliche Qualitäten, die allerdings durch die gegenwärtige Gestaltung, Abriegelung und Nutzungsverteilung weitgehend verschenkt werden. In ähnlicher Weise werden auch die Qualitäten des von seinen ehemaligen Parkanlagen umgebenen Ensembles der Tuchfabrik Elias als "Industrieschloss im Grünen" nicht angemessen zur Geltung gebracht.

Gebietsübergreifend ist die Holzinsel das Scharnier des Untersuchungsgebiets und der Innenstadt nach Sandow und Branitz, zum Stadion der Freundschaft und zum Spreefernwanderweg.

Kein anderer Teilraum im Untersuchungsgebiet kann bei einer gelungenen In-Wertsetzung solche positiven Entwicklungsimpulse für weite Teile der Innenstadt freisetzen wie die Klingmüllersche Holzinsel.

Entwicklungsziele

Auf der Insel wird die Kontrastwirkung von Industriearchitektur, inzwischen verwilderter Vegetation und einer attraktiven Wasserlage behutsam weiterqualifiziert. Freiräumliche Ziele sind die Herstellung gebietsübergreifender Wegeverbindungen, Wasserzugängen und grünraumbezogenen Freizeitangeboten in einer umweltgerechten Ausprägung. Die Gebäude der Tuchfabrik werden nutzungsstrukturell vom bisherigen unspezifischen Gewerbestandort zu einer stärker öffentlich geprägten und auf die Lagequalitäten bezogenen Nutzung entwickelt.

2.2 Konzeptionelle Vertiefung

Entwicklungsszenarien

Für die Standorte Tuchfabrik Elias und Vereinsbrauerei sind die Entwicklungsoptionen bislang weitgehend unbestimmt. Die Entwicklungsszenarien dienen unter diesen Ausgangsbedingungen der Veranschaulichung der Bandbreite grundsätzlich vorstellbarer, zukünftiger Entwicklungstendenzen. Sie stellen weniger ein konkret umsetzbares Nutzungskonzept dar, als eine zugespitzte Visionen unterschiedlicher Ausrichtungen der nutzungsstrukturellen Entwicklung.

Szenario A (Trend) "Gewerbehof"

Dieses 'Trend-Szenario' beinhaltet die geringsten Interventionen in Bau- und Nutzungsstruktur. Im an die gegenwärtige, kaum profilierte Nutzungsstruktur von Handwerk und Dienstleistungen in der Tuchfabrik Elias anknüpfenden Szenario werden die freien Nutzflächen weiterhin nutzungsoffen angeboten. Die wirksamen Standortfaktoren dieser Vermarktungsstrategie sind in erster Linie ein geringes Preisniveau und die vorhandenen Flächengrößen. Daneben spielen auch die introvertierte, abseitige aber doch stadtnahe Lage mit einer geringen Störanfälligkeit und die einschränkungsfreien Nutzungsoptionen, die auch Lager- und Gewerbenutzungen zulassen, eine Rolle. Für die geringen Ansprüche der potenziellen Mieter ist der Standort selbst, seine stadträumliche Lagequalität, architektonische und historische Bedeutung und auch ein lokales Netzwerk von Betrieben und Einrichtungen weitgehend unbedeutend. Mit dieser Marktpositionierung konnte zwar eine breite Mieterschaft vom Möbellager bis zum Sicherheitsdienst gewonnen werden, doch stehen nach wie vor große Teile des Gebäudes leer.

Chancen

- geringer Aufwand für Planung und Immobilienmanagement
- nur geringfügige Umbau- und Sanierungsmaßnahmen erforderlich

- Erhalt bestehender Nutzungen möglich

Risiken

- Leerstand schwer abbaubar
- geringe Attraktivität für höherwertige Nutzungen
- geringe Investitionsspielräume
- langfristig kein Aufwertungsprozess für den Standort absehbar
- keine Impulswirkung für Entwicklung im Umfeld
- zunehmende Konflikte bei Ausbau der Wohn-, Erholungs- und Tourismusfunktion im Umfeld
- hohe Konkurrenz auf dem gesamtstädtischen Immobilienmarkt über den Faktor Preis

Szenario B "Soziales Zentrum"

Auch in der Vergangenheit wurde bereits versucht, weitere Mieter aus dem Sozialsektor für die Tuchfabrik zu gewinnen. Es hat sich jedoch auch gezeigt, dass bestimmte soziale Einrichtungen die Vermietungschancen in anderen Kundensegmenten schmälern. Dieses Szenario geht von einer gezielten Konzentration auf den Sozialsektor aus, auch wenn damit eine Einschränkung des Nutzungsspektrums in der Breite verbunden ist. Hierbei wird die Ausrichtung auf soziale und gemeinnützige Mieter nicht nur durch das Immobilienmanagement selbst verstärkt, sondern auch durch das bereits ansässige Netzwerk sozialer Träger von DRK, Lebenshilfe e.V. und Bildungsträgern wie auch durch externe Akteure, insbesondere von Stadt, Vereinen und Verbänden aktiv unterstützt. Die Tuchfabrik Elias gewinnt ein klares Profil und allgemeinen Bekanntheitsgrad als wichtiges Soziales Zentrum der Stadt Cottbus. Die ansässigen sozialen Träger sind nicht mehr auf ihren Hof zurückgezogen, sondern im Stadtteil verankert und prägen diesen mit. Umgekehrt wird die Tuchfabrik von zahlreichen Kunden und Gästen aus der gesamten Stadt für die Inanspruchnahme der ansässigen Dienstleistungen oder für auf dem Gelände stattfindende Veranstaltungen besucht. Auch die Umnutzung von Fabrikbauten für spezifische integrative Wohnformen wäre vorstellbar.

Chancen

- Qualifizierung der bestehenden sozialen Prägung
- positive Umdeutung von der 'Sozialen Randgruppe' zum 'Sozialen Zentrum'
- Erhöhung der Auslastung und Reichweite der sozialen Angebote
- Entwicklungsimpuls für den Stadtteil
- Belebung des südöstlichen Bereichs durch erhöhte Nutzungsintensität und Publikumsverkehr
- schrittweise Realisierbarkeit ohne Umbruch
- Einbindung von Selbsthilfeprojekten und Zwischennutzungen
- Integration passender privatwirtschaftlicher Funktionen möglich
- Vereinbarkeit mit Entwicklungszielen Wohnen und Erholung

Risiken

- hohe Abhängigkeit von gemeinnützigen bzw. öffentlichen Einrichtungen und Mieteinnahmen
- Ausschluss von nicht ins Profil passenden Handwerksbetrieben (die Behindertenwerkstatt ausgenommen) und Lagernutzungen

- höhere Anforderungen an Management und Koordination zur Vernetzung, Profilbildung und Vermarktung nach außen
- mittlerer Umbau- und Sanierungsaufwand (z.B. Barrierefreiheit, gestalterische Aufwertung Freiraum)
- zur Zeit Erschwerung der Nutzbarkeit durch abseitige Lage und ungünstige Verkehrserschließung
- Standorte Sozialer Einrichtungen sind gesamtstädtisch langfristig weitgehend festgelegt

Szenario C "Freizeit und Alternativkultur"

Das dritte Szenario ist nicht an die vorhandene Nutzungsstruktur der Bauten angelehnt. Hier wird die besondere Qualität der Spreelage, des umgebenden Naturraums und die Ausstrahlung der historischen Industriearchitektur herausgestellt, um die Tuchfabrik im Zusammenhang mit der Klingmüllerschen Holzinsel funktional neu zu profilieren.

Das Potenzial der Spreeuferlage für Tourismus, Erholung und Freizeitfunktionen strahlt auch auf die Tuchfabrik selbst aus und lässt diese Gebäude für solche Nutzung attraktiv werden. Als solche Nutzungen setzen hier Gastronomie mit enger Verbindung zum Freiraum in Form von Biergärten oder Terrassen, Sport- und Wellness-Einrichtungen, Fahrrad- und Kanuverleih und ein Bootsanleger erste Initiale. Diese privatwirtschaftlich getragenen Angebote werden durch vielfältige soziokulturelle Nutzungen privater und öffentlicher Träger ergänzt. Die kulturelle Nutzung zielt dabei auf eher alternative, nicht etablierte Angebote in Form singulärer Veranstaltungen ab. So finden Freiluftkino und Konzerte auf dem Hof der Tuchfabrik oder bei schlechtem Wetter in den ehemaligen Produktionshallen einen beeindruckenden Rahmen. Nach und nach wird die Tuchfabrik Elias somit zu einer angesagten 'Location' des Cottbuser Stadtlebens und ist seit dem Jahr 2012 einer der Standorte des Osteuropäischen Filmfestivals.

In den ausgedehnten Gebäudekomplexen finden jedoch auch Nutzungen an der Schnittstelle zwischen Kultur und Wissenschaft ihren Platz. Thematische Schwerpunkte sind die Cottbuser Industriegeschichte sowie Natur und Umwelt. Die historische Fabrik direkt im wertvollen Biotop der Spree verkörpert diese Themen in idealer Weise. In Kooperation der Fakultät für Umweltwissenschaften der BTU, dem naturwissenschaftlichen Verein Niederlausitz e.V. Cottbus und der Stadt Cottbus ist es gelungen, die Sammlungen des ehemaligen, geschlossenen Cottbuser Museums für Natur und Umwelt in der Tuchfabrik Elias unterzubringen und der Öffentlichkeit zu präsentieren. Die beteiligten Partner nutzen weitere Räume für Veranstaltungen und Projekte.

Mit zunehmender Attraktivität der Tuchfabrik und ihrer vielfältigen Nutzungsmischung steigt auch die Nachfrage nach Dienstleistungs- und Büroräumen an. Kommerzielle und gemeinnützige, private und öffentliche Einrichtungen sowie weitere, dieses Profil nicht beeinträchtigende Dienstleistungen erzeugen eine vielfältige, hochwertige Nutzungsmischung. Von aus gesamtstädtischer Sicht zentraler Bedeutung ist die spezifische Ausrichtung der freizeitbezogenen und kulturellen Nutzung im gesamtstädtischen Kontext. Abzusichern ist, dass die etablierten Kulturstandorte, wie Dieselkraftwerk und E-Werk auf der Mühleninsel, die vielfältige Cottbuser Theater- und Programmkinolandschaft, aber auch die innerstädtische Gastronomie nicht durch diesen zusätzlichen Standort gefährdet werden. Durch die besondere Lage, eine gezielte Ausrichtung auf Wasserwanderer und Radfahrer sowie durch die Nähe zum Stadion der Freundschaft und zum Stadtteil Sandow können jedoch zusätzliche, neue Zielgruppen erschlossen werden.

Chancen

- starker gestalterischer und funktionaler Aufwertungseffekt für den gesamten Inselbereich
- hohe Ausstrahlung und Impulswirkung aufs nähere Umfeld
- optimale Verknüpfung der Entwicklungsziele für Freiraum und Industriebauten

- Imagegewinn durch hochwertige, publikumsintensive Nutzungen
- Vermietungschancen in höherem Marktsegment
- Verbindung kommerzieller und gemeinnütziger, privater und öffentlicher Funktionen

Risiken

- hoher Investitionsbedarf
- Neuordnung mit ansässigen Mietern unvereinbar (Lieferverkehr von Werkstätten und Lagern)
- hoher Aufwand für Management und Projektentwicklung
- zukünftige Nutzer- und Kundenzielgruppen müssen neu erschlossen werden
- mögliche Konkurrenz soziokultureller Ansätze zu ähnlichen Standorten in der Nachbarschaft (Gladhouse, Strombad, auch Vereinsbrauerei Szenario B)
- Abhängigkeit von erfolgreicher Aktivierung der Freiflächen für Erholung und Tourismus
- langfristiger Prozess

Bewertung

Trotz ihrer deutlichen Leerstandsprobleme ist die Tuchfabrik Elias gegenwärtig weder baulich noch immobilienwirtschaftlich gefährdet. Der Druck zu einer Umsteuerung vom Szenario A in Richtung B oder C ist deshalb und wegen der geringen finanziellen Investitionsspielräume gering. Die dauerhafte Ausrichtung auf ein unteres Marktsegment in Anlehnung an Szenario A kann jedoch die großen Potenziale nicht aktivieren. Eine solche Aktivierung der Potenziale als Impulsgeber für das nähere Umfeld wäre jedoch für die Stadtentwicklung insgesamt ein Gewinn, der im südöstlichen Bereich Ostrow auch als immobilienwirtschaftliche Wertsteigerung wirksam wäre. Die Stadt sollte daher einen langsamen Wandel im Nutzungsprofil der Tuchfabrik unterstützen. Das tief eingreifende Szenario C ist dabei sicherlich nicht in Reinform umsetzbar, doch sollte das ökonomische Potenzial von Tourismus und Freizeit aufgegriffen werden. Als realistische Variante wäre zunächst ein Mittelweg zwischen "Sozialem Zentrum" und "Freizeit und Alternativkultur" einzuschlagen, um langfristig ein Gleichgewicht zwischen freizeitbezogenen Dienstleistungen und sozialen Nutzungen zu erreichen. Alle geringwertigen Nutzungen mit hohem Störpotenzial wie Lagerflächen, Großhandel oder Handwerk sollten langfristig verlagert und nicht mehr neu aufgenommen werden. Die Behindertenwerkstatt und die Ausbildungswerkstatt stellen wegen ihrer besonderen sozialen Ausrichtung zu erhaltende Ausnahmen dar. Die Nachbarschaft sozialer und freizeitorientierter Nutzungen erscheint jedoch möglich und lässt die unabhängige Profilierung beider Bereiche zu. Auch sonstiges nicht störendes Gewerbe kann in allen Szenarien problemlos integriert werden. Bei ca. 10.000 m² Nutzfläche ist eine einseitige Nutzungsstruktur, mit der die gesamte Immobilie tragfähig bewirtschaftet werden kann, ohnehin nicht absehbar.

Städtebau und Freiraum

Größere Neubauten sind im Inselbereich nicht vorgesehen. Die Entwicklung konzentriert sich auf die Aufwertung der Bestandsbauten und Freiräume und ihre stärkere wechselseitige Verknüpfung.

Tuchfabrik Elias

Die flussseitigen Gebäudeteile der Tuchfabrik bieten sich für die Öffnung und stärkere Orientierung zur Spree und zum anzulegenden Uferweg und zur Ansiedlung von Freizeitnutzungen an. Im separat stehenden, eingeschossigen nördlichen Gebäude (siehe Abbildung Teil A, Kapitel 2.2.2), dem sogenannten 'Holzhaus' wird ein Kanuverleih vorgeschlagen. Als geräumiger Flachbau mit direktem Wasserzugang wäre dieser Standort gut geeignet. Hier wäre im Bedarfsfall auch ein Ersatzbau in vergleichbarer Größenordnung möglich.

Die angrenzende Nordost-Ecke der Tuchfabrik wäre für den Beginn einer freizeitorientierten Umnutzung besonders gut geeignet. Hier können zusätzliche Nebeneingänge vom die Spree begleitenden Fuß- und Radweg und kleinere Aufenthaltsflächen im Freiraum angelegt werden.

Die Villa Ostrower Damm 3 verfügt nach der Herstellung der Leichhardt-Brücke, der Fußgängerpromenade zum Ostrower Damm und dem Rückbau der Fernwärmerohre über ein deutlich attraktiveres freiräumliches Umfeld. In Abhängigkeit von den Nutzungserwägungen der Eigentümer könnte hier eine gastronomische Einrichtung mit großzügigem Biergarten am Spreeufer eingerichtet werden.

Die eingeschossige Fabrikhalle, in der die Behindertenwerkstatt ansässig ist, sowie die Gebäude am Ostrower Damm werden nach Bedarf denkmalgerecht modernisiert und schwerpunktmäßig für Dienstleistungen entwickelt. Die Bedeutung von sozialen Einrichtungen und Bildungsträgern soll dabei erhalten bleiben.

Die nahezu vollständig versiegelte Hofffläche bildet den größten gestalterischen Mangel der gesamten Anlage. Hier werden die Stellplatzflächen und Erschließungswege besser organisiert und auf das notwendige Minimum reduziert. Auf den gewonnenen Flächen wird die Aufenthaltsqualität gesteigert, der Grünanteil deutlich erhöht und die Versiegelung reduziert.

Stellplatzorganisation

Zwar ist bei allen dargestellten Entwicklungsszenarien keine Neubebauung vorgesehen, doch ergeben sich verkehrliche Veränderungen aus Nutzungsänderungen in den Bestandsbauten. Grundsätzlich wird eine Erhöhung der Nutzungsintensität angestrebt, da bislang noch über die Hälfte der ca. 10.000 m² Gewerbenutzflächen untergenutzt sind oder leer stehen. Schon mit einer bestandsorientierten Entwicklung wird daher eine Verkehrszunahme zu erwarten sein. Diese kann jedoch abhängig von der entstehenden Nutzungsstruktur unterschiedlich hoch ausfallen. Zu berücksichtigen gilt es hierbei, dass mit den verbesserten Radwegeverbindungen in Ostrow eine Verringerung des MIV-Anteil, speziell beim Beschäftigtenverkehr, möglich ist und somit die Stellplatznachfrage sinken kann.

Mit dem Szenario A, bei dem von einer überwiegenden Gewerbenutzung ausgegangen wird, ist mit einer Zunahme von gewerblichem Lieferverkehr, Kunden und Bedienstetenverkehr zu rechnen. Der erforderliche Stellplatzbedarf ergibt in der Spitze ca. 25 Stellplätzen, wobei hierbei ca. 2 - 3 Besucherstellplätze und 1 - 2 Stellplätze für den Lieferverkehr benötigt werden, die als Ladezone bzw. Ladezonen je nach Nutzungsverteilung in den Gebäuden angelegt werden müsste. Dabei ist die Erreichbarkeit der Ladezonen auch durch Lkw sicher zustellen. Die verbleibenden ca. 20 erforderlichen Stellplätze könnten je nach baulicher Gestaltung ggf. noch auf dem Gelände angeboten werden.

Mit dem Szenario B "Soziales Zentrum" würde neben dem Stellplatzbedarf der Angestellten vor allem der Kundenverkehr mit einem höheren Bedarf an Kurzzeitstellplätzen zunehmen. Der gewerbliche Lieferverkehr würde nicht wesentlich geringer ausfallen, jedoch stärker durch Transporter oder Lieferfahrzeuge abgewickelt werden. Der Stellplatzbedarf ergibt in der Spitze bis zu ca. 40 Stellplätzen, wobei hierbei ca. 5-6 Besucherstellplätze und 1-2 Stellplätze (Ladezonen) für den Lieferverkehr benötigt werden.

Szenario C ist das Szenario mit dem höchsten Verkehrsaufkommen für die Tuchfabrik Elias. Hier dominiert besonders der Besucher- und Publikumsverkehr. Allerdings werden die Angebote für Touristen und externe Besucher zumindest im Anfangsstadium weniger auf ein Massenpublikum, sondern eher auf kleinere Zielgruppen ausgerichtet sein. Es ist daher keine spürbare Zunahme überörtlicher Verkehrsströme zu erwarten. Der entstehende Stellplatzbedarf wird sich auf dem Standort und im näheren Umfeld eher auf Abend- und Wochenendzeiträume verteilen. Der Stellplatzbedarf liegt etwa bei ca. 60 Stellplätzen, von denen ca. 30 Besucherstellplätze sind. Durch die stärkere Ausrichtung auf Abendstunden und Wochenenden kann diese Stellplatznachfrage auch im Umfeld leichter abgedeckt werden. Baulich ist eine Neuanlage zusätzlicher Stellplatzflächen auf dem Gelände der Tuchfabrik und im Umfeld nicht

möglich. Es bestehen jedoch Stellplatzpotenziale in einer besseren Organisation und Gestaltung der gegenwärtig genutzten Stellplätze auf dem Hof und im Kreuzungsbereich Inselstraße / Ostrower Damm im Vorfeld der Fernwärmeanlagen.

Grundsätzlich gilt für alle Szenarien, dass mit der konkreten Umsetzung eines dieser Szenarien eine nochmalige Überprüfung des Stellplatzbedarfs und dessen Abdeckung auf dem Grundstück gemäß der Stellplatzsatzung der Stadt Cottbus erfolgen muss.

Spreeuferweg

Die Anlage von Spreeuferwegen bildet eine Schlüsselmaßnahme der Entwicklung des Gesamtgebietes. Ein Kernstück und einen zugleich besonders komplexen Abschnitt bilden die neuen Wege auf der Holzinsel. Neben dem bestehenden Ostrower Steg entsteht hier mit der neuen Ludwig-Leichhardt-Brücke eine zweite Verbindung beider Uferwege.

Die über die Insel hinausreichende Gesamtanlage der Wege wird in diesem Kapitel dargestellt.

Westlicher Uferweg: Die Uferpromenade am Ostrower Damm bildet den nördlichen Abschnitt. Sie gewährleistet eine Anbindung an Kunstmuseum Dieselkraftwerk und östliche Altstadt und ist unter dem Motto einer "Meile der Industriekultur" gestalterisch verbindendes Element zwischen Naturraum und historischer Bebauung.

Über den nördlich Ostrower Damm 1 vorhandenen Zugangssteg zur bestehenden Kleingartenlaube auf der Klingmüllerschen Holzinsel schwenkt der Uferweg nach Osten. Der Spreeuferweg wird am Ufer zwischen Tuchfabrik Elias und Wasser weiter geführt, quert die Außenanlagen der zukünftigen Anlegestelle für Wasserwanderer und trifft auf den westlichen Brückenkopf der zukünftigen Leichhardt-Brücke. Über die Brücke werden Verknüpfungen mit den am Ostufer verlaufenden stadtreionalen Rad- und Wanderwegen hergestellt.

Am Westufer erschließt der Weg im weiteren Verlauf den südlichen Bereich der Klingmüllerschen Holzinsel. Er verlässt nördlich der Bahnbrücke den Uferbereich und wird auf den vorhandenen informellen Pfad zwischen Bahndamm und Kleingartenkolonie zum Bahnübergang Lobedanstraße / Blechenstraße geführt.

Eine Fortführung nach Süden direkt an der Spree wäre als übergeordnete Verbindung mit Anschluss an das weiterführende Wegenetz im Bereich Stadionbrücke / Strombad sehr wünschenswert. Da die Querung der dreifachen Barriere Bahnbrücke, Fernwärmerohre und Spree ist technisch auf dieser Uferseite sehr schwierig und aufwendig und sollte daher als langfristige Option verfolgt werden, die realisiert werden könnte wenn irgendwann eine Umbau des Brückenbauwerks erforderlich sein sollte.

Östlicher Uferweg: Mit der Ludwig-Leichhardt-Allee und dem uferbegleitenden Park befindet sich im nördlichen Abschnitt der gegenwärtig attraktivste und am besten ausgebaute Uferbereich. Die Studie 'Cottbus Aufwertung Spreegrün 6. Teilabschnitt' sieht im weiteren Verlauf nach Süden den östlichen Uferweg als den leichter realisierbaren an. Allerdings ist die Bedingung hierfür, dass der Weg über die Fläche des Kanuvereins 'ESV Lok RAW Cottbus e.V.' geführt werden kann. Das Areal des Kanuverein kann in diesem Fall in einen schmalen, unmittelbaren Uferstreifen für das Einlassen der Boote ins Wasser und das eigentliche abschließbare Hauptgelände mit Vereinsgebäude, Lagerräumen und für die Aktivitäten des Vereins nutzbaren Freiflächen getrennt werden. Eine einfache Querung des öffentlichen, schmalen Fuß- und Radwegs sollte den Kanuverein nur minimal einschränken werden. Die Anlage eines Fußweges wird baulich und funktional vom Gelände des Kanuvereins getrennt, damit die potenziellen Nutzungskonflikte minimiert und das Bedürfnis der Kanusportler nach Abschließbarkeit ihrer Anlagen und Bootsunterstellplätze gewährleistet werden kann. Vergleichbare Beispiele sind aus unterschiedlichen anderen Wasserlagen, an denen sich Wassersportanlagen am Ufer und Uferwege überlagern erprobt. Da der Kanuverein städtische Flächen nutzt, dürfte eine Öffnung dieser Flächen für eine öffentliche Durchwegung auch eigentumsrechtlich unproblematisch sein. Die Sport- und Freizeitnutzung des Kanuvereins an diesem Standort ist jedoch grundsätz-

lich erhaltenswert, da sie auch dem Ziel einer stärkeren freizeitbezogenen In-Wertsetzung der städtischen Spreebereiche entspricht.

Südlich des Kanugeländes kann der Weg, wie in der Studie zum Spreegrün vorgeschlagen, durch den eventuell zu vergrößernden Durchlass der Fernwärmeleitung unter der Bahn hindurch zum südlich anschließenden Stadionvorfeld geführt werden und hier mit den weiterführenden, vorhandenen Rad- und Fußwegen verknüpft werden. Dieser Tunneldurchlass stellt eine technisch aufwendige Maßnahme, dar in der die Abwägungsbelange der DB Netz AG und der Fernwärmeversorger zwingend zu berücksichtigen sind. Trotz dieser baulichen Komplexität ist diese Maßnahme als einzige Möglichkeit zur Überwindung der dreifachen Barrieren von Eisenbahn, Spree und Fernwärmerohren von herausragender Wirkung. Die Qualitätsgewinne wirken sich nicht nur auf den Untersuchungsbereich Ostrow und das nähere Umfeld, sondern gesamtstädtisch aus, da nur hier das Potenzial einer durchgängigen, die Spree begleitenden Wegeverbindung für Tourismus, Erholung, Fuß- und Radverkehr aktiviert werden kann.

Nördlicher Inselbereich

Auf dem nördlichen Inselbereich erfolgt eine zusammenhängende, naturnahe Gestaltung der Inselspitze zwischen Mühlgraben und Spree. Die im öffentlichen Eigentum der Stadt Cottbus (Flurstücke 22 und 24) oder des Landes Brandenburg (Flurstücke 21 und 29) befindlichen Grundstücke bieten die Chance, einen ersten Abschnitt einer öffentlichen Uferpromenade zu realisieren, ohne private Grundstücke in Anspruch nehmen zu müssen. Allerdings ist die einzelne Kleingartenparzelle aufzulösen und nach Möglichkeit in die zu erhaltende Kleingartenkolonie '8. Mai' umzusetzen. Nicht von den Freiraumplanungen berührt werden die Grundflächen der Elektroenergieversorgung und des Privateigentümers Ostrower Damm 1.

Der südlich anschließende Uferstreifen (Flurstück 47) hinter den Bauten der Tuchfabrik ist Privatgrund der Erbgemeinschaft Tuchfabrik Elias. Die Anlage eines öffentlichen Weges ist hier über Wegerechte und / oder Grunderwerb durch die Stadt zu sichern. Im Falle des Grunderwerbs durch die Stadt ist umgekehrt die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit durch die Nutzer der Tuchfabrik zu gewährleisten, um hier eine Ansiedlung privater, flussbezogener Nutzungen zu unterstützen. Eine konsensfähige Lösung, die sowohl privatwirtschaftlich getragene wie öffentliche Nutzungen attraktiver macht und zu einer Aufwertung dieses Standortes insgesamt beiträgt, ist auf diesem Schlüsselstück der zukünftigen Uferpromenade ein zentrales Erfolgskriterium.

Südlicher Inselbereich

Der südliche Inselbereich befindet sich vollständig im Privateigentum der Erbgemeinschaft Elias und zu einem kleinen Teil des Eigentümers Ostrower Damm 3. Zwingende Voraussetzung einer grundsätzlichen Nutzbarkeit dieser Flächen ist der Abbau der Fernwärmerohre in Ost-West-Richtung. Die sich ergebenden Nutzungsoptionen sollen auch hier Anreize und Angebote für eine kommerziell attraktive Nutzung beinhalten. Als solche gemäßigt kommerziellen Freiflächennutzungen wären Außenanlagen der Gastronomie (Biergarten, Strandbar), eventuell auch Beachvolleyball-Felder am aktuellen Standort der Fernwärmeanlagen vorstellbar. Die Öffnung dieser privaten Flächen für öffentliche Nutzungen wird ohne sich daraus ergebende Vorteile für die Privateigentümer kaum durchsetzbar sein. Unter Berücksichtigung der Flächengrößen mit ihrem umfangreichen Grünpflegebedarf, auf denen eine bauliche Nutzung ausgeschlossen werden sollte, könnte auch ein Grunderwerb von Teilflächen des südlichen Inselbereichs durch die Stadt Cottbus für beide Seiten vorteilhaft sein. Die auf diesen Flächen möglichen öffentlichen Nutzungen wie Angelstelle, Bootsanleger, Grillplatz, Liegewiese und Spielmöglichkeiten tragen ihrerseits zu einer deutlichen Belebung des Standorts bei und somit auch höheren wirtschaftlichen Attraktivität bei.

Auch weniger intensive, ruhebetontere Nutzungen, bei denen das Naturerlebnis im Vordergrund steht, wären alternativ vorstellbar. In dieser Nutzungsprofilierung wäre eine Ausrichtung

auf die Bedürfnisse der im Umfeld ansässigen Gesundheits- und Rehabilitationseinrichtungen (z.B. Behinderteneinrichtungen und RehaVita) anzustreben.

Das landschaftsplanerische Konzept der südlichen Insel integriert die Standorte der Nutzungen in eine Gestaltung, die sich am historischen Vorbild des Villengartens orientiert. Ziel ist jedoch keine Wiederherstellung eines künstlich angelegten Gartens, sondern die Aufdeckung alter Gestaltungselemente im Rahmen eines insgesamt eher naturbelassenen Freiraums, bei dem wertvolle Gehölzbestand erhalten bleiben kann. Um überhaupt nutzbare Freiräume herzustellen, ist jedoch eine fachgerechte Auslichtung der gewucherten Vegetation notwendig.

Die Abwägung zwischen den Nutzungs- und Verwertungsinteressen der Privateigentümer, der gesamtstädtischen Funktion des Spreeufers und der sektoralen Belange von Naturschutz, Denkmalschutz und Hochwasserschutz stellt gerade für diese Teilfläche die zentrale, im weiteren Entwicklungsprozess zu lösende Planungsaufgabe dar. Die gesetzlichen Zulässigkeiten im Rahmen dieser bereits festgesetzten Schutzfunktionen sind zu beachten. All diese Belange schließen eine Bebauung auf der Insel weitgehend aus. Als Kompromiss zwischen öffentlichen Belangen und Interessen und einer für die privaten Grundstückseigentümer wirtschaftlichen Nutzung könnte südöstlich der Straßenkreuzung Inselstraße / Ostrower Damm eventuell eine begrenzte bauliche Nachverdichtung geprüft werden.

Uferstreifen südlicher Mühlgraben

Die nach Süden führenden Fernwärmerohre werden auch zukünftig eine räumliche Barriere zwischen Kleingartenkolonie und Wohnblock Inselstraße 21 a - c auf der westlichen und der Uferzone des Mühlgrabens auf der östlichen Seite bilden. Die östliche Seite wird als öffentliche Grünfläche und Zugang zur Kleingartenkolonie qualifiziert. Die Nahtstelle zwischen Stadt und Naturraum an der Kreuzung Ostrower Damm / Inselstraße ist dabei freiraumplanerisch neu zu ordnen. Dieser Eingang zum Landschaftsraum der Spree ist gegenwärtig noch durch ineffizient und wenig attraktiv angelegte Stellplatzflächen sowie die Anlagen der Fernwärmetechnik verdeckt. Mit der Umgestaltung werden die Stellplätze in der Summe erhalten, jedoch platzsparender und in gestalterisch höherer Qualität angelegt und der Fernwärmeverteiler in einer geradlinigen, leicht auffindbare Wegeführung nach Süden umgangen.

Mit Ausnahme der für die öffentliche Durchwegung gegebenenfalls aufzulösenden Parzellen östlich der Fernwärmeleitung sollte die Kleingartenanlage in ihrem Umfang erhalten bleiben.

2.3 Umsetzung

Beteiligte, Träger, Initiatoren, Projektnetzwerke

- Initiator und Koordination: Stadtverwaltung Cottbus
- Träger Entwicklung Öffentlicher Raum: Stadt Cottbus
- Träger Entwicklung Fabrik: Erbengemeinschaft Elias, Privateigentümer der Villen
- Abwägungsbelange, Betroffene: Behörden für Naturschutz, Gewässerschutz, Denkmalschutz; Fernwärmeversorgung Cottbus GmbH; DB Netz AG; Kleingartenverein '8. Mai'; Kanuverein 'ESV Lok RAW Cottbus e.V.'; Bestandsmieter der Tuchfabrik Elias, insbesondere 'Lebenshilfe Hand in Hand gGmbH'
- Bauherren, Investoren: drei Privateigentümergeinschaften, Stadt Cottbus

Zielgruppen

Ob eher als Soziales Zentrum oder eher als kultureller und freizeitbezogener Veranstaltungsort, Entwicklungsziel ist, die Tuchfabrik deutlich intensiver durch die Stadtöffentlichkeit zu nutzen. Die Breite des Nutzungsangebots wird dabei auch die erreichbaren Zielgruppen bestimmen. Gerade in der Initialphase eines noch nicht etablierten Ortes des städtischen Lebens ist es wichtig, geeignete Pioniernutzer zu erreichen. Am wahrscheinlichsten ist eine Nutzermobi-

lisierung 'von unten'. Aus der Zivilgesellschaft, von Vereinen, Bildungsträgern wie Schulen und Hochschulen und aus der Quartiersnachbarschaft könnten die ersten Impulse ausgehen, die schrittweise eine breite Wirkung entfalten.

Die zu stärkenden besonderen Charakteristiken des Inselbereichs können eingesetzt werden, um insbesondere folgende Zielgruppen anzusprechen:

- Soziale Angebote: Integrationsangebote für die Stadtgesellschaft, engagiertes Bürgertum, Vereine, Soziale Träger, aber auch soziale Randgruppen
- Industriekultur: Kultur-, geschichts- und architekturinteressierte Cottbuser und Touristen
- Alternativkultur, Freizeit und Erholung: Anwohner, jüngere Bevölkerungsschichten der gesamten Stadt, bedingt Touristen
- Wasser- und Radwanderstation: spezifisches sportbezogenes Tourismussegment
- Nähe zum Stadion der Freundschaft: Publikum von Großveranstaltungen.

Die Nachbarschaft der durch die sozialen Angeboten angesprochenen Zielgruppen einerseits und beispielsweise den Nutzern von Freizeitfunktionen andererseits ist tendenziell nicht konfliktfrei, doch könnte gerade ein Standort, der auf eine eher alternativ ausgerichtete, bunte Mischung setzt, eine integrative Wirkung entfalten und gerade daraus einen Imagegewinn erzielen. Bei einer sozialen Ausrichtung, aber auch bei der Freizeitorientierung sollte die wachsende Gruppe der Senioren als Zielgruppe besondere Berücksichtigung finden.

Handlungsprogramm, Schritte zur Umsetzung

Vorbereitungsphase

1. Grundstücksneuordnungen: Erwerb der relevanten Grundflächen für Spreeuferweg durch die Stadt oder vertragliche Sicherung von Wege- und Nutzungsrechten
2. Rückbau der Fernwärmeleitung Inselstraße - zukünftige Ludwig-Leichhardt-Brücke
3. Verlagerung der betroffenen Kleingartenparzellen
4. gezielte Vermarktungs- und Profilierungskonzepte für die Tuchfabrik, Etablierung alternativer soziokultureller Nutzungsansätze

Initialphase

5. Bau der neuen Ludwig-Leichhardt-Brücke
6. Anlage des Uferwegs Ostrower Damm - nördliche Klingmüllersche Holzinsel - Leichhardt-Brücke Westseite am westlichen Spreeufer
7. Freiflächengestaltung nördliche Inselspitze

Entwicklungsphase

8. Anlage des Uferwegs Leichhardt-Brücke Ostseite - Bahnbrücke - Stadionbrücke am östlichen Spreeufer
9. Freiflächengestaltung südlicher Inselbereich
10. Sanierung und Umbau oder Ersatzneubau für 'Holzhaus'

Abschlussphase

11. Anlage des Uferwegs Leichhardt-Brücke Westseite - südliche Klingmüllersche Holzinsel - Mühlgrabenufer - 'Mittlerer Grünring' / Blechenstraße
12. denkmalgerechte Sanierung der Tuchfabrik Elias
13. Neugestaltung der Hofflächen.

**Klingmüllersche
Holzinsel**

Bestandssituation

*Villa Ostrower Damm
3 und Standort der
zukünftigen Leich-
hardt-Brücke von
Osten*



*Tuchfabrik Elias
Ostrower Damm 2*



*Hof der Tuchfabrik
Elias*



3. Teilraum Vereins-Brauerei

3.1 Ausgangssituation

Bestand

Die Brauerei ist von ihrer Ausgangslage her ein besonders problematischer Standort des Untersuchungsgebietes. Eine neu zu initiiierende Standortrevitalisierungsstrategie ist mit einer ruinösen, aber tendenziell denkmalwerten Bausubstanz, mit weiteren negativ wirkenden Umstrukturierungsflächen im Umfeld, mit einer eigentumsstrukturell unklaren Situation und fehlenden anknüpfungsfähigen Nutzungen konfrontiert.

Entwicklungsziele

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

3.2 Konzeptionelle Vertiefung

Entwicklungsszenarien

Szenario A "Kreative Handwerkerhöfe"

Mit den Entwicklungszielen dieses Szenarios für Handwerk und Gewerbe hebt sich der Standort der Vereinsbrauerei deutlich von seinem näheren Umfeld ab. Vorgesehen ist jedoch keine umfassende Standortsanierung mit umfangreichen Vorinvestitionen und anschließender nutzungsöffener Vermarktung als Gewerbeflächen. Die Brauerei wäre als konventioneller Gewerbestandort wegen ihrer ungünstigen Erschließung und dem nutzungsstrukturell engen Spielraum, den der erhaltenswerte Gebäudebestand setzt, auch ohne Berücksichtigung der Investitionskosten einem randstädtisch funktionalen Zweckbau deutlich unterlegen. Ziel ist vielmehr ein Nischenangebot für unkonventionelles Gewerbe an einem außergewöhnlichen Standort zu schaffen. Schlüsselfaktor der Revitalisierung ist die gezielte Einbeziehung der Nutzer in den Sanierungsprozess selbst. Indem die Nutzer mit handwerklicher Selbsthilfe und Eigenleistungen ihre eigenen Gewerberäume ausbauen, können bei geringen Ansprüchen an den Sanierungsstand und Ausstattungsstandards die Investitionskosten und finanziellen Belastungen der Nutzer reduziert werden. Zwischennutzungen, kostensparende und provisorische Lösungen und eine Beschränkung auf die zunächst benötigten Gebäudeteile werden bewusst akzeptiert. Mit dieser Strategie werden gezielt Zielgruppen mit geringem Budget, aber hohem Einsatzwillen und flexiblem Arbeitszeitrahmen angesprochen, wie junge Unternehmensgründungen, freischaffenden Handwerksbetriebe an der Schnittstelle zum Hobby- und Freizeit-Handwerk oder auch nicht gewinnorientiert arbeitende Vereine. Die gezielte Förderung von Unternehmensgründungen und ersten Schritten in die Selbständigkeit kann durch eine enge Kooperation mit den verschiedenen in unmittelbarer Nähe ansässigen Fortbildungsbetrieben zu einem 'Handwerker-Gründerzentrum' Ostrow intensiviert werden. Als wichtiger Koordinator und Ansprechpartner könnte hier die Initiative 'Zukunft Lausitz - die Gründerwerkstatt' wirken. Auch die Einrichtung von Lehrwerkstätten oder ihre Verlagerung, etwa aus der Tuchfabrik Elias, wären denkbar. Von einer solchen Nachbarschaft würden auch die kleineren Bestandsbetriebe auf der gegenüberliegenden Straßenseite Bautzener Straße 14 -18 profitieren.

Durch eine enge Nachbarschaft kleiner, junger Betriebe mit vielfältigen Geschäftsfeldern und ergänzenden kreativ-künstlerischen Betrieben entsteht ein innovatives handwerkliches Unternehmensnetzwerk. Mit einer schrittweise erfolgenden Profilierung als Standort individueller,

kreativer Betriebe ließe sich ein neues Standortimage aufbauen. Unter dem Label 'Manufaktur' ist seit einiger Zeit eine Renaissance individueller, hochwertiger Handwerksarbeit gerade in kleinen Betrieben entstanden, an die auch hier angeknüpft werden kann.

Die individuelle, sehr markante Industriearchitektur könnte den Standort insbesondere für kreative und künstlerische Betriebe interessant machen. Das Spektrum solcher potenziellen Nutzer reicht vom Kunstschmied und Bildhaueratelier bis zur Werkstatt eines Oldtimer-Vereins. Die erfolgreichen Projekte beispielsweise der 'Meilenwerk GmbH' in Berlin, Düsseldorf und Stuttgart (im Bau) zeigen welches Potenzial in thematisch spezialisierten, in diesem Fall auf Autokultur bezogenen, Handwerkskonzentrationen liegen kann und welche Bedeutung historische Bausubstanz als Imagegeber in diesem Fall besitzt²⁶. Die Rahmenbedingungen und Größenordnungen der genannten Städte sind zwar nicht mit Cottbus vergleichbar, doch das Prinzip einer gezielten Standortprofilierung in einem Manufaktur und Technik affinen Themenfeld ist übertragbar.

Als technikgeschichtliches, wertvolles Bauwerk bietet die Brauerei auch architektonisch den passenden Rahmen als Imagegeber. Bauliches Kernelement ist die Revitalisierung der alten Brauerei-Hauptgebäude. Die Halle des besonders wertvollen Sudhauses könnte nach einer Entfernung der noch vorhandenen brautechnischen Anlagen als gemeinschaftlich nutzbarer Ausstellungs- und Veranstaltungsraum genutzt werden. Die westlichen Backsteinbauten eignen sich tendenziell eher für eine Unterteilung in kleinere Nutzungseinheiten. Ihre Orientierung zum Hof und die geschlossene, fast fensterlose Backsteinfassade zur Südstraße bzw. Brandwand nach Norden sind aus Gründen des Immissionsschutzes vorteilhaft, da sie eine mögliche Schallentwicklung zur westlich anschließenden Wohnbebauung reduzieren. Nach Süden hin ist mit den ausgedehnten, nur schwach genutzten Gewerbe- und Garagenanlagen und der Bahntrasse keine sensible Nutzung vorhanden.

Dieses Nutzungsspektrum wäre auch in der Kategorie Mischgebiet realisierbar, doch wird die Brauerei im gesamträumlichen Nutzungskonzept als Gewerbegebiet dargestellt, um die handwerklich-gewerbliche Nutzung im Kontrast zu einer stärker auf Dienstleistungen ausgerichteten Mischnutzung stärker herauszustellen. Die explizite Ausrichtung auf Handwerksbetriebe sollte in der Konkretisierung des zulässigen Nutzungsspektrums unerwünschte, aber im Gewerbegebiet sonst allgemein zulässige Nutzungen ausschließen.

Chancen

- neuartige Form eines Gründerzentrums mit handwerklicher Ausrichtung
- Synergieeffekte zu lokalen Weiterbildungsträgern und Gewerbetreibenden
- gezielte Anwerbung von qualifizierten Eigenleistungen und Selbsthilfe
- Schaffung neuer Arbeitsplätze im Gebiet
- geringe Abhängigkeit von Großinvestitionen

Risiken

- wirtschaftlicher Erfolg nicht kalkulierbar
- anvisierte Zielgruppe ist eventuell schwer erreichbar oder nicht groß genug
- unsichere Eigentumsverhältnisse
- Immissionsschutz ist zwingend zu beachten
- geringe Impulse für Entwicklungsfähigkeit der angrenzenden Lagen (Garagen, Brachgrundstücke Bautzener Straße und Südstraße und Nebengebäude der Brauerei)

²⁶ Nähere Informationen unter <http://www.meilenwerk.de/>

Szenario B "Kulturbrauerei"

Die generellen Strategien ähneln den in Szenario A beschriebenen Vorgehensweisen, wesentlicher Unterschied ist die angesprochene Zielgruppe und Nutzungsart für eine Revitalisierung 'von unten'.

Zahlreiche ehemalige Industriestandorte, und darunter besonders häufig Brauereien, sind nach der Aufgabe der Produktion kulturell nachgenutzt worden. Eines der bekanntesten Beispiele ist die Berliner Kulturbrauerei im Stadtteil Prenzlauer Berg. Vorbild für die Cottbuser Vereinsbrauerei kann zwar kaum der gegenwärtige Zustand eines mit umfangreichen Investitionen und Fördermitteln aufgewerteten Standortes in bester Zentrums Lage sein, sehr wohl jedoch die zum Großteil aus der lokalen Bewohnerschaft getragenen Nachnutzungsprojekte der frühen 1990er Jahre. Die ungesteuerte, allerdings anfangs nicht immer willkommene Aneignung der ungenutzten Brauereibauten durch vielfältige subkulturelle Initiativen hat diesen Standort als Kultur- und Unterhaltungszentrum etabliert und als Pioniernutzung das Fundament für nachfolgende privatwirtschaftliche Investitionen gelegt.

Auch für die Brauerei wäre eine Revitalisierung durch subkulturelle Nutzer, für die Substanzmängel der Bebauung und die isolierte, unattraktive Lage weniger abschreckend sind, denkbar. In der gegenwärtigen durch die Insolvenzverwaltung und Unternehmensauflösung des bisherigen Eigentümers unsicheren Übergangsphase wären Zwischennutzungen mit beschränkten Nutzungsverträgen eine angemessene Nutzungsform. Eine notwendige Instandsetzung auf dem minimal notwendigen Niveau kann auch in anteiliger Eigenleistung der Nutzer erfolgen.

Generelles Ziel dieser Strategie wäre, den Standort im Bewusstsein des Stadtlebens und der 'Szene' zu positionieren und so langfristig zu etwas höherwertigen, dauerhaft tragfähigen Nutzungen im Bereich Kultur, Freizeit, Entertainment und Gastronomie umzustrukturieren.

Auch hier sind kreative Nutzungsformen für Künstlerateliers, Bandprobenräume oder studentische Arbeitsplätze integrierbar.

Nutzungsstrukturell ist dieses Szenario eher als Kategorie Mischnutzung denn als Gewerbe angelegt.

Chancen

- kulturelle und gastronomische Nutzung kann positive Imagewirkung entfalten
- Stärkung des Freizeit- und Kulturstandorts im Süden der Cottbuser Innenstadt (Gladhouse, Strombad)
- zu Beginn geringe Ansprüche an Baustandard
- gute Eignung der Gebäude (Image, architektonische Ausstrahlung, Raum- und Gebäudestruktur)
- Zwischennutzungen tendenziell mit Insolvenzverwaltung vereinbar

Risiken

- mögliche Lärmemissionen abends und nachts
- schwere Planbarkeit von subkulturellen Zwischennutzungen
- sehr geringe Spielräume für Sanierungsinvestitionen
- möglicherweise geringe Akzeptanz im Umfeld
- zu Beginn kaum immobilienwirtschaftliche Gewinne
- Konkurrenz des Nutzungsspektrums zu ähnlichen Standorten (z.B. Szenario C der Tuchfabrik Elias).

Bewertung

Das Szenario A Handwerkerhöfe erfordert vermutlich die größere externe Unterstützung und Begleitung, insbesondere wenn die Fokussierung auf das beschriebene, spezifische Handwerkssegment beabsichtigt ist. Für gewerbliche Nutzungen ohne ein besonderes Profil, für die eine begleitende Projektsteuerung nicht notwendig ist, sind die Standortbedingungen in der gesamtstädtischen Konkurrenz nicht ausreichend. Eine gewerbliche Nachnutzung im 'normalen' Standortwettbewerb für Cottbuser Gewerbeflächen erscheint nur unter weitgehender Beräumung der vorhandenen Bausubstanz vorstellbar. Wegen der zu erwartenden negativen Wirkung auf das Umfeld und der Verluste historisch wertvoller Bebauung ist eine solche Entwicklung nicht vorrangig. Wenn mit der gewerblichen Nutzung jedoch eine aktivierende Standortprofilierung ähnlich Szenario A verbunden wird, erscheint diese als Vorzugsvariante.

Das Szenario B Kulturbrauerei beinhaltet das Risiko, dass Zwischennutzungen im kulturellen und gastronomischen Bereich nicht nachhaltig zu einer Verbesserung der Ausgangslage beitragen. Eine temporäre Belebung der Brauerei für Einzelveranstaltungen erscheint mit einfachen Instandsetzungsmaßnahmen realisierbar und dürfte auch auf Interesse stoßen. Die dauerhafte Sanierung benötigt jedoch Investition im kulturellen, gastronomischen und Freizeitbereich, für die das Brauereigelände in starker Konkurrenz zu anderen Objekten in Cottbus und im Gebiet steht. Insbesondere, wenn beabsichtigt ist auch die Tuchfabrik Elias in diesem Feld zu profilieren, sollte auf dem Brauereistandort kein ähnliches Konzept angestrebt werden. Künstlerateliers, Ausstellungsräume oder ein Café wären jedoch auch in den Handwerkerhöfen umsetzbar.

Städtebau und Freiraum

Bauliche Neuentwicklung ist auf den Flächen der Brauerei und des südlich angrenzenden Garagenhofes auf einem städtischen Grundstück wegen sehr ungünstiger Lagebedingungen nicht zu erwarten. Ein Erhalt und erforderliche Sanierungsmaßnahmen der Bestandsbauten für folgende Gebäudeteile steht im Vordergrund der baulichen Entwicklung:

1. Kesselhaus mit Schornstein an der Bautzener Straße
2. Hauptproduktionsgebäude Südstraße
3. Verwaltung- und Wohngebäude Bautzener Straße (nachrangig).

Für die weiteren Bauten Lagerhalle, Garagenhöfe und das private Wohn- und Gewerbegrundstück Südstraße 4 sind trotz ihrer negativen Wirkung Neuordnungsmaßnahmen von nachrangiger Priorität, da das Verhältnis von erzielbaren Aufwertungseffekten und erforderlichem, zumeist öffentlichen Investitionsbedarf hier eher ungünstig ist. Aktive Entwicklungsmaßnahmen sollten nur bei vorhandenen privaten Entwicklungsinteressen eingeleitet werden. Das Konzept lässt für diesen Bereich bewusst breit gefächerte Entwicklungsoptionen von der Beräumung der Flächen und freiräumlichen Nachnutzung bis zu gewerblichem Neubau offen. Im Plan 2 Gestaltung ist eine freiräumliche Entwicklung dargestellt, bei der nach einem etwaigen weiterem Verfall und dann erforderlichen Abriss der Bestandsbauten keine Neubebauung auf den öffentlichen Teilflächen erfolgt. Als Alternative ist in Abbildung 16 eine mögliche bauliche Neuordnung dargestellt, mit der eine nutzungsoffene, städtebauliche Blockrandbildung angestrebt wird.

Verkehr*Erschließungskonzept*

Unabhängig von den betrachteten Entwicklungsszenarien A und B gestaltet sich die Erschließung für die Bereiche der Vereins-Brauerei bei beiden Szenarien gleich. Die Hauptzufahrt zum Brauereigelände befindet sich an der Bautzener Straße, dementsprechend erfolgt auch die Erschließung über die Bautzener Straße. Die Norderschließung erfolgt über die Straße der Jugend

– Bautzener Straße, die Erschließung vom Stadtring aus kommend Richtung Süden erfolgt ebenfalls über die Straße der Jugend – Blechenstraße – Bautzener Straße. Durch die nur geringe Verkehrszunahme von ca. 70 Fahrten im Quell- und Zielverkehr in der Spitzenstunde, infolge der Gebietsentwicklung von Szenario B, ist nicht mit Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf für das Gebiet zu rechnen.

Stellplatzorganisation

Für das Szenario A ergibt sich auf Grund der Nutzungen eine zukünftige Stellplatznachfrage von ca. 71 Stellplätzen, für Szenario B ergibt sich eine Stellplatznachfrage von ca. 106 Stellplätzen. Generell sind für beide Szenarien die benötigten Stellplätze entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Cottbus auf privaten Flächen geschaffen zu schaffen. Im Rahmen der Stellplatzablösesatzung ist es möglich alternativ dazu Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu erwerben. In der Analyse wurde ermittelt, dass in den Straßen die zum unmittelbaren Einzugsbereich um das Brauereigelände zählen (Blechenstraße, Südstraße, Bautzener Straße und Parzellenstraße) am Tag noch ca. 77 freie Stellplätze verfügbar sind. Somit ist für Szenario A die Stellplatznachfrage abgedeckt, bei einer Realisierung von Szenario B sind jedoch noch ca. 29 Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums auf dem Gelände zu schaffen. Mit der Umsetzung des Projekts ist eine nochmalige Überprüfung des Stellplatzbedarfs durchzuführen, wenn die konkreten Nutzer bekannt sind.

Stadttechnische Infrastruktur

Ausgangssituation

Die oben dargestellten Szenarien (Handwerkerhof / Kulturbrauerei) erzeugen für die Ver- und Entsorgungsmedien differenzierte Ausgangslagen. Die Handwerkerhöfe könnten einen erhöhten Elektroenergiebedarf haben und die temporäre kulturelle Nutzung könnte Belastungsspitzen im Abwassersystem erzeugen. Im Folgenden werden die Ver- und Entsorgungsoptionen für die Szenarien näher dargestellt.

Wärmeversorgung

Das Vertiefungsgebiet gehört zum Fernwärmesatzungsgebiet. Aus den Erschließungsunterlagen wird nicht eindeutig klar, inwieweit das Areal bereits mit Fernwärme versorgt wird. Sicher ist, dass einzelne Gebäude an das Gasnetz angeschlossen sind. Bei der Reaktivierung des Geländes für o.g. Nutzungen ist eine Wärmeversorgung mittels Fernwärme anzustreben. Gebäude, die bereits am Gasnetz angeschlossen sind, sollten im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen ebenso an das Fernwärmenetz angeschlossen werden.

Elektroenergieversorgung

Die vorhandenen Niederspannungsleitungen in den angrenzenden Straßen könnten für eine gewerbliche Nutzung nicht ausreichen. Je nach Gewerbe und dessen Strombedarf wäre ein Anschluss an das Mittelspannungsnetz notwendig. Dieser Anschluss könnte von der bestehenden Mittelspannungsleitung in der Blechenstraße, Höhe Straße der Jugend oder Parzellenstraße Höhe Lobedanstraße ermöglicht werden).

Trinkwasserversorgung

Das Gebiet ist bereits an das Trinkwassernetz angeschlossen. Investitionen sind ggf. nur im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen der Graugussleitungen bzw. zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung notwendig. Diese Maßnahmen beeinflussen aber nicht die Entwicklung des Gebietes.

Schmutzwasserableitung

Die Bestandsgebäude sind an das Abwassernetz angeschlossen. Neubauten sollten, soweit wirtschaftlich sinnvoll, an den Mischwasserkanal in der Bautzener Straße angeschlossen werden, da dieser ausreichend freie Kapazität besitzt. Die angrenzenden Mischwasserkanäle sind durchschnittlich ausgelastet und sollten evtl. auftretende Spitzen, z.B. durch kulturelle Veranstaltungen mit hoher Besucherzahl, aufnehmen können.

Niederschlagswasserableitung

Durch den Rückbau von Gebäuden und evtl. auch versiegelten Flächen im südlichen Vertiefungsbereich ergibt sich die Chance, einen Teil dieser Flächen zur Versickerung von Regenwasser zu nutzen. Durch den relativ hohen Abstand zum Grundwasser (3-5 m) sind auch andere Versickerungsmethoden als die Oberflächenversickerung in Mulden nutzbar, so könnten auch Rigolensysteme oder Versickerungsbrunnen verwendet werden. Je nach Grundstücksgröße und Nutzung der Freiflächen sind entsprechende Versickerungssysteme überlegenswert.

3.3 Umsetzung

Beteiligte, Träger, Initiatoren, Projektnetzwerke

- Initiator und Koordination: Stadtverwaltung Cottbus
- Verfügbarkeit der Immobilien, Ver- und Entsorgungsanschlüsse: Eigentümer Getränkeherstellungs- und Vertriebsgesellschaft mbH bzw. Insolvenzverwaltung
- Umsetzung baulicher Instandsetzungsarbeiten: (Zwischen-)Nutzer
- Beteiligte am Projektnetzwerk:

Handwerkerhöfe: Gründerinitiative 'Garage Lausitz/ Zukunft Lausitz', lokale Gewerbetreibende, Weiterbildungseinrichtungen, Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer, Entwicklungsgesellschaft Cottbus, Institutionen der Wirtschaftsförderung, Cottbuser Vereine

Kulturbrauerei: Cottbuser 'Kulturszene', Studentische Initiativen, Gladhouse, Strombad, Geschäftsbereich Jugend, Kultur und Soziales der Stadt Cottbus, lokale Gastronomie- und Clubbetreiber

Zielgruppen

Die beiden Szenarien unterscheiden sich deutlich hinsichtlich der als Hauptnutzer anvisierten Zielgruppen und auch hinsichtlich der Öffnung für externe Besucher und Kunden.

Handwerkerhöfe:

- Kleinere, junge Handwerksbetriebe, auch als Existenzgründer, bevorzugt Herstellung und Reparatur, z.B. Möbeltischler,
- Handwerklich ausgerichtete Künstler und Ateliernutzer, z.B. Bildhauer, Kunstschmied,
- 'Hobby-Bastler', z.B. Modellbauverein, Nachbarschaftswerkstatt, Oldtimer-Verein,
- Lehrende und Kunden im Aus- und Fortbildungsbereich, z.B. Lehrwerkstatt für gemeinnützige und private Bildungsträger,
- Kunden für spezialisierte handwerkliche Dienstleistungen, z.B. Aufarbeitung von Antiquitäten oder Käufer individueller Produkte, abseits der Massenproduktion, an Kunsthandwerk interessierte Besucher,
- Generell: tendenziell eher geringer Publikumsverkehr.

Kulturbrauerei:

- Alternative, studentische Szene,
- Betreiber von Clubs und Kneipen, z.B. Gladhouse
- Universitäre Ausstellungen, Künstler, Galeriebetreiber, z.B. 'Galerie 23' Marienstraße, BTU Cottbus, FH Lausitz,
- Veranstalter von Konzerten, Kleinkunst, Schauspiel und Parties,
- Gäste aus Stadt und Region, zunächst jüngeres Publikum,
- Generell: auf höheren, unregelmäßigen Publikumsverkehr ausgerichtet.

Handlungsprogramm, Schritte zur Umsetzung

Da beide Entwicklungsstrategien von einem hohen Anteil selbst getragener Aktivitäten der anvisierten Nutzer ausgehen, ist eine konkrete Projektumsetzung nur begrenzt planbar.

Vorbereitungsphase

1. Klärung der Entwicklungs- und Nutzungsperspektiven mit Insolvenzverwaltung
2. Bautechnische Untersuchung über mögliche Nachnutzung
3. Aufstellung von Rahmenbedingungen für Zwischennutzung einschließlich zentraler Verantwortlichkeiten, z.B. für Gebäudesicherheit, Rechtssicherheit, Versorgung mit Energie oder Wasser; Formulierung von entsprechenden Musterverträgen
4. Bildung eines Netzwerks potenzieller (Zwischen-)Nutzer entsprechend der angestrebten Profilierung Handwerk oder Kultur

Initialphase

5. Beschluss von Zwischennutzungs- und Sanierungsverträgen zwischen Eigentümer (Insolvenzverwaltung), Nutzern und eventuell der Stadt
6. Prüfung externer Fördermöglichkeiten (Stadtumbau, Gewerbeentwicklung, EU-Mittel, Denkmalförderung (im Falle einer zukünftigen Unterschutzstellung))

Entwicklungsphase

7. Beginn betriebsnotwendiger Instandsetzungsarbeiten
8. Öffnung der Gebäude für Veranstaltungen.

Vereinsbrauerei

Bestandssituation

Hofansicht Brauerei



Innenraum des Sudhauses



Ehemaliger Nebeneingang zur Südstraße



4. Teilraum Busbahnhof

4.1 Ausgangssituation

Bestand

Mit ca. 13.000 m² Entwicklungsfläche bildet der Busbahnhof nach seiner Verlagerung ein umfangreiches, stadträumlich integriertes Neubaupotenzial. Bei einer Qualifizierung dieses Stadtraums bietet sich zudem die Chance, erhebliche positive Ausstrahlungseffekte im Umfeld auszulösen. Der Standort ist zur Zeit für eine Entwicklung wenig attraktiv.

Entwicklungsziele

Unter Berücksichtigung der gesamstädtischen Standortkonkurrenz sind die Qualifizierung des Umfeldes und die nachfragegerechte Ausrichtung auf spezifische Nutzer- und Zielgruppen die entscheidenden Schlüssel der Entwicklung. Für den Busbahnhof wird eine Entwicklung als urbanes Wohnquartier in Anknüpfung an die städtebauliche Struktur der gründerzeitlichen Umgebung vorgeschlagen. Mit einer gezielten Entwicklung als Modellprojekt für energieeffizientes, klima- und umweltfreundliches Bauen soll hier ein in Cottbus noch wenig entwickeltes Marktsegment abgedeckt werden, das zugleich eine Symbol-Wirkung für die 'Energie-Stadt Cottbus' entfalten kann.

4.2 Konzeptionelle Vertiefung

Energieeffizientes, umweltfreundliches Modellprojekt Busbahnhof

Das bereits im INSEK Cottbus 2020 formulierte Ziel einer verstärkten Einbindung regenerativer Energieträger bei der Wärmeversorgung könnte im Bereich des Busbahnhofs zu einem überregional ausstrahlenden Modellprojekt weiter entwickelt werden. Neben dem optimierten Einsatz regenerativer Energieträger könnten weitere umweltschonende Maßnahmen, wie z.B. die Nutzung von Regenwasser als Brauchwasser, umweltfreundliche Baustoffe, Photovoltaik oder auch alternative Mobilitätskonzepte einbezogen werden. Besondere Bedeutung könnte das Modellvorhaben erlangen, wenn diese nachhaltigen Maßnahmen warmmietneutral konzipiert werden. So könnte der Nachweis gelingen, dass trotz erhöhter Aufwendungen für nachhaltiges Bauen in der Gesamtsumme ein ortsübliches Mietniveau erzielt werden kann. Durch die quasi 'kostenlose' Bereitstellung von Energie für Heizung und Warmwasser sowie die Nutzung von Regenwasser und regenerativen Strom werden die Nebenkosten stark reduziert, was wiederum Spielraum für die Höhe der Nettokaltmiete bietet.

Bislang wurden in Deutschland nur wenige derartige Projekte im städtischen Kontext initiiert. Eines der bekanntesten befindet sich in der Solarstadt Freiburg – das Sonnenschiff vom Architekten Rolf Disch. Das Sonnenschiff ist das weltweit erste solare Dienstleistungszentrum mit Wohnanteil in Plusenergie®-Bauweise, das Funktion, Ästhetik, Ökologie und Ökonomie auf hohem Niveau verbindet. Aus diesem Grund wurde es in zahlreichen Medien publiziert und lockt zahlreiche Interessierte nach Freiburg. Neben dem eigentlichen Gebäudenutzen wurde so weltweit kostenlos Werbung für die Stadt Freiburg und ihre Anstrengungen zur CO₂-Reduktion realisiert²⁷.

Für die 'Energiesstadt Cottbus', dem Zentrum der 'Innovativen Energieregion Lausitz', könnte ein Modellprojekt energieeffizienten Städtebaus einen Beitrag zur Umsetzung und inhaltlichen Zuspitzung dieser kommunalen und regionalen Leitbilder leisten. Die in Cottbus in vielen Belangen vom nahen Braunkohletagebau und damit von der konventionellen Energiewirtschaft geprägte Energiethematik bekäme mit einem solchen Projekt eine auch symbolisch sehr wirkungsvolle Ausweitung auf Zukunftsfelder wie regenerative Energieerzeugung sowie aktive und

²⁷ Nähere Informationen zu diesem Modellprojekt sind verfügbar unter: www.sonnenschiff.de

passive Energieeinsparung. Ein solches Modellprojekt wäre zudem geeignet regionale wie internationale Aufmerksamkeit zu erzeugen. Als lokale Initiatorgeber einer solchen Entwicklung wären Akteure wie Vattenfall, die BTU und lokale Netzwerke (IHK, 'Energieresion Lausitz') als zentrale Projektmotoren zu gewinnen.

Für den Entwicklungsbereich 'Ehemaliger Busbahnhof' sind gute Rahmenbedingungen vorhanden, um ein solches innovatives Projekt zu initiieren.

Zu diesen günstigen Rahmenbedingungen zählen u.a.:

- Lage: Die zentrale Lage im Innenstadtbereich; nur wenige Gehminuten zu Handels-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen der Altstadt; kurze Entfernung zu Erholungs- und Landschaftsräumen; hohe Attraktivität des Standortes für Wohnen, auch für sozial gemischte, generationsübergreifende Wohnformen.
- Größe: Die Größe des Gebietes lässt die Entwicklung eines wirtschaftlich tragfähigen Konzeptes zu. Potenzielle Bauherren (Stadt, Investoren, Genossenschaften) können das Gebiet durchaus aus eigenen Kräften entwickeln. Auch PPP oder andere Modelle sind vorstellbar.
- Gebietszuschnitt: Die Längsausdehnung des Gebietes in Ost-West-Richtung ermöglicht eine überwiegende Orientierung der Gebäude nach Süden, was eine passive solare Wärmergewinnung begünstigt.
- Eigentumsstruktur: Ein großer Teil des Entwicklungsgebietes ist im Besitz der Stadt Cottbus oder anderer öffentlicher Institutionen wie der Cottbusverkehr GmbH als Tochtergesellschaft von Stadt und Landkreis. Projektentwicklungen mit hohem ökologischen Standards können somit entsprechend forciert und gesteuert werden.
- Stadttechnische Rahmenbedingungen: Die vorhandene Infrastruktur ist unter der Zielsetzung ökologischer Bauweisen ausbaufähig. Zudem besteht kein Anschlusszwang an die Fernwärmeversorgung, da der Standort außerhalb des Fernwärmesetzungsgebietes liegt. Dies eröffnet neue Optionen für alternative Wärme- und Energieversorgungsträger. Die vorhandene Erdgasversorgung kann sehr gut mit regenerativen Energiequellen kombiniert werden.
- Förderung: Der vergleichsweise hohe Aufwand von bislang noch eher unkonventionellen Energie- und Baukonzepten kann durch verschiedene Förderinstrumente von Bund und EU gesenkt werden (siehe dazu den unten folgenden Abschnitt Integration von Förderinstrumenten).

Folgende Zielsetzungen sollten bei der Realisierung des Modellprojektes verfolgt werden:

- Innovativer Einsatz energieeffizienter, klima- und umweltfreundlicher Bauweisen, Baustoffe und Gebäudetechnik,
- Hoher Anteil regenerativer Energieträger am Primärenergiebedarf,
- städtebauliche Reparatur der gestörten, gründerzeitlichen Stadtstruktur,
- Kostenneutralität zu konventionellen Neubauten (erreichen ortsüblicher Warm-Mietniveaus).

Städtebau und Nutzung

Die Neubebauung des Busbahnhof als städtisch geprägtes Wohnquartier erfolgt als Maßnahme zur Stadtreparatur eines vielfach gestörten Stadtraums, ermöglicht jedoch auch eine Neuinterpretation der gebietstypischen geschlossenen Bauweise. Die relativ dichte Bauweise mit vier Vollgeschossen ist energetisch ebenfalls vorteilhaft.

Der Blockrand wird nach Westen, Süden und Osten hin gefasst, nach Süden zur Marienstraße und nach Nordwesten zur Kirche Maria Friedenskönigin hingegen für Fußgänger geöffnet. An der Straße der Jugend ist eine Schließung der Baulücken vorgesehen. Diese zwei ergänzenden

Bauten können je nach Nachfrage und Interessen der Eigentümer auch unabhängig vom Modellprojekt als konventionelle Baulückenschlüsse realisiert werden.

Da die angestrebte Energieeffizienz leichter durch ein auf den gesamten Neubauabschnitt ausgedehntes, grundstücksübergreifendes Konzept der Gebäudetechnik und ökologischer Bauweisen realisiert werden kann, ist eine Umsetzung in individuellen Einzelmaßnahmen weniger empfehlenswert. Angestrebt wird eine Siedlung 'aus einem Guss', die an der Nord- und Westseite in einer geschlossenen Bebauung realisiert werden soll. Dennoch soll auch in der Errichtung einer zusammenhängenden Siedlung Spielraum für kleinteilige Wohnformen in Form von Stadthäusern für jeweils 2 bis 3 Wohneinheiten und privaten Gärten auf gegliederter Parzellenstruktur ermöglicht werden.

Die städtebauliche, architektonische und bautechnische Gestaltung beinhaltet folgende Elemente:

1. Hohe bauliche Dichte aber ohne Verschattungen von Dächern und Südfenstern (Wirtschaftlichkeit, solare Wärmegewinne)
2. Geschlossene Bebauung (geringere Wärmeverluste)
3. Kompakte Baukörper mit großen Öffnungen nach Süden und kleinen Öffnungen nach Norden (geringe Wärmeverluste und hohe solare Wärmegewinne)
4. Schrägdächer zur besseren Integration von Solarthermie- und Photovoltaikanlagen.
5. Hoher Wärmedämmstandard (z.B. Passivhaus)
6. Vorhalten von Flächen für Regenwasserversickerung / Speicherung.

Im Übergangsbereich zum Modellstadtgebiet entsteht an der Kreuzung Adolph-Kolping-Straße, Bürgerstraße, Taubenstraße ein neuer Stadtplatz. An der Südostecke wird die Bebauung aus der Straßenflucht zurückversetzt und es entsteht im Verbund des kleinen Vorplatzes der katholischen Kirche St. Marien Friedenskönigin und dem neu geschaffenen großzügigen Bürgersteig der nördlichen Seite der Bürgerstraße ein großzügiger Platzbereich, der sich in die Platzfolge im Zug der Taubenstraße einfügt. Die neue Eckbebauung an diesem Platz wird als Geschosswohnungsbau mit bis zu fünf Geschossen ausgeführt.

Auf der Südseite wird die Bebauung nicht direkt an der nördlichen Straßenraumbegrenzung der Marienstraße errichtet, sondern etwa 10 Meter nach Norden gerückt. Hiermit entsteht ein großzügigerer Straßenraum, der die Entwicklungsfähigkeit der nördlichen Straßenseite begünstigen soll, und das topographische Gefälle von der südlichen Straßenbebauung zum jetzigen Busbahnhof gestalterisch aufnimmt. Die verbreiterte Marienstraße wird zu einer großzügigen Allee umgestaltet, die einen Teilabschnitt der zentralen Grünachse in West-Ost-Richtung ausbildet. Die Qualität des öffentlichen Straßenraumes kann so deutlich gesteigert werden. Damit können auch für die südlichen Baulücken und Sanierungsrückstände an der Marienstraße Investitionen angeregt werden. Auf den Baufeldern werden Mehrfamilienhäuser für 4 - 6 Parteien in Form von Stadtvillen vorgeschlagen. Auch diese Bauten besitzen eigene private Freiflächen. Mit dieser Bauform kann insgesamt eine breitere Palette von Wohnungs- und Haustypen angeboten und gestalterisch die Marienstraße mit dem grünen Blockinnenbereich verbunden werden.

Ein Mantel privater Freiflächen umgibt einen Blockinnenbereich, der für halböffentliche Nutzung durch die Anlieger bestimmt ist. Hier ist ein Spielplatz und eine Grünfläche mit Aufenthaltsqualität vorgesehen, die jedoch eher den unmittelbaren Anliegern zur Verfügung stehen und von diesen unterhalten werden sollte. Ein Regenwasserteich, Versickerungsflächen und weitere ökologische Elemente können in die Freiraumgestaltung integriert werden. je nach Grad der öffentlichen Nutzbarkeit und Zugänglichkeit kann der Spielplatz auch der Versorgung angrenzender Bereiche des Sanierungsgebietes dienen, in denen ebenfalls kaum Spielmöglichkeiten vorhanden sind. Eine Durchwegung von Südosten nach Nordwesten zum neu angelegten Stadtplatz wird über diesen Freiraum ermöglicht.

Abhängig von Wohnungsanzahl und Mobilitätsbedürfnissen der Bewohnerschaft wäre auch eine Stellplatzanlage im Blockinnenbereich vorstellbar.

Tab. 6: Flächenbilanzen zur Entwicklung Busbahnhof

	Flächengröße (Netto- bauland)	Bruttogeschossflächen / Wohneinheiten	Geschossflächenzahlen GFZ
Wohnungsbau	7.600 m ²	ca. 13.500 m ² / ca. 90	1,1 (gesamter Block)
Einzelhandel, Dienst- leistung	integriert	1.050 m ²	integriert
öffentliche Grün- und Freiflächen	ca. 910 m ² Platzfläche Taubenstraße, ca. 4500 m ² Freiflächen Blockinnenbereich; Gesamt ca. 6720 m ²		
neu angelegte Straßen- flächen	ca. 1.410 m ² Straßenraum Marienstraße		

Verkehr

Erschließungskonzept

Für den zukünftigen Wohn- und Dienstleistungsstandort auf dem Gebiet des heutigen Busbahnhofs ist eine qualifizierte Erschließung über die Marienstraße mit Anbindung an die Straße der Jugend notwendig. Die Straße ist im Zweirichtungsverkehr befahrbar, ein Grünstreifen trennt jedoch die nördliche von der südlichen Fahrbahn und dient dazu zwischen den Höhenunterschieden beider Fahrbahnen zu vermitteln. Dieser heute bereits existierende Grünstreifen sollte intensiv begrünt, mit Bäumen bepflanzt und auf 5 m verbreitert werden, um die grüne Ost-West-Achse Marienstraße – Inselstraße – Ludwig-Leichhardt-Brücke zu stärken. Auf dem Mittelstreifen sind zwei Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorzusehen. Im südlichen Bereich der Marienstraße ist ein Parkstreifen vorgesehen, im nördlichen Bereich sind Parkbuchten im Wechsel mit Bäumen möglich. Der Radverkehr wird im Richtungsverkehr auf der Straße mitgeführt.

Das Entwicklungsgebiet besitzt, neben einer sehr guten fußläufigen Erreichbarkeit der Altstadt, eine sehr gute ÖPNV-Anbindung mit 3 Straßenbahnlinien und mehreren im Umkreis befindlichen Buslinien (auch nach der Verlagerung des Busbahnhofs) und kurze Fußwege zum Hauptbahnhof. Diese Voraussetzungen bieten Potenziale für alternative Verkehrskonzepte, z.B. für autofreies oder autoreduziertes Wohnen. Um diesen umweltbewussten Mobilitätsaspekt des Modellprojekts Busbahnhof zu unterstreichen, sollte die Fahrradfreundlichkeit besondere Beachtung finden. Durch die Schaffung ausreichender und attraktiver Fahrradstellplätze kann die Akzeptanz des Fahrrads als alternatives Verkehrsmittel gesteigert werden. Um den grünen Innenbereich der Wohnbebauung auch nach außen sichtbar zu machen, sollten Durchgänge geschaffen werden. In diese Durchgänge ließen sich geschützte und mit guter Beleuchtung ausgestattete Fahrradabstellräume integrieren. Alternativ sind auch Abstellanlagen im Innenhof der Wohnblockbebauung möglich.

Für den Knotenpunkt Taubenstraße – Bürgerstraße – Adolph-Kolping-Straße wird eine Umgestaltung angestrebt, welche die versetzte Straßenführung Bürgerstraße – Adolph-Kolping-Straße behebt. Hier wird vorgeschlagen, die Bürgerstraße im Bereich des Knotenpunkts zu verschwenken, um so eine geradlinigere Anbindung in die Adolph-Kolping-Straße zu erhalten. Grundsätzlich besteht auch die Überlegung, eine kleine Mittelinsel in die Taubenstraße zu legen, um somit die sehr geradlinige Führung der Taubenstraße zu brechen, die Verkehre um die Mittelinsel zu führen und so eine Reduzierung der Geschwindigkeiten im Knotenpunkt und damit verbunden eine größere Verkehrssicherheit zu schaffen. Der Straßenraum vor der Kirche kann neu gestaltet werden und schafft so auch bessere Bedingungen für Fußgänger.

Stellplatzorganisation

Eine erste Abschätzung zu den benötigten Stellplätzen ergibt für die Wohnnutzung unter Berücksichtigung eines ökologischen ausgerichteten Wohnquartiers einen Stellplatzbedarf von ca. 77 Kfz-Stellplätzen und für den Dienstleistungsbereich ca. 40 Kfz-Stellplätze. Auch hier sollten die Stellplätze gemäß Stellplatzverordnung Cottbus generell auf den privaten Grundstück angeordnet werden, die Schaffung von Stellplätzen im Straßenraum über die Stellplatzablösesatzung könnte hier sinnvoll sein.

Durch die neue Querschnittsgestaltung entstehen auf der Marienstraße ca. 18 neue Stellplätze. An der Taubenstraße sollten Stellflächen in Senkrechtaufstellung vorgesehen werden. Somit könnten weitere ca. 23 Stellplätze auf der Taubenstraße geschaffen werden. Zusammen mit den auf der südlichen Seite der Marienstraße verfügbaren freien Stellplätze könnte der Stellplatzbedarf für den Dienstleistungsbereich tagsüber abgedeckt sein. Berücksichtigt werden muss hierbei noch, dass in der westlichen Marienstraße und in der Adolph-Kolping-Straße ggf. auch noch weitere Stellplätze zur Verfügung stehen.

Für die Wohnnutzung werden die Stellplätze vorrangig nachts benötigt. Aus der Analyse ergab sich, dass auf der Südseite der Marienstraße im öffentlichen Straßenraum abends noch ca. 18 freie Stellplätze vorhanden sind. Diese decken zwar noch einen Teil des Stellplatzbedarfs ab, trotzdem wird im öffentlichen Straßenraum sehr wahrscheinlich der Stellplatzbedarf für die zukünftige Wohnnutzung auf dem Areal des heutigen Busbahnhofs nicht vollständig abgedeckt werden können. Somit sind auf dem Entwicklungsareal Busbahnhof noch weitere ca. 20 Stellplätze zu schaffen.

Hierfür bietet es sich an, eine Tiefgarage unterhalb der geplanten Wohnbebauung auf dem heutigen Gelände des Busbahnhofs anzulegen. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen und der unkritischen Bebauung sollte die Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage an der Westseite der Wohnblockbebauung an die Taubenstraße oder an der Nordseite an die Bürgerstraße anbindend vorgesehen werden, da die Straße der Jugend aufgrund ihrer höheren Verkehrsbelastung und der vorhandenen Haltestellen und die Marienstraße durch den Grünstreifen in Mittellage sich nicht als Zu- und Ausfahrt eignen. Um den ökologischen Gedanke des Modellprojekts zu unterstützen, sollten in der Tiefgarage zusätzlich zwei Stellplätze für Car-Sharing vorgesehen sein. Alternativ sind auch begrünte Parkpaletten oder andere Parkieranlagen denkbar.

Ein erweitertes Spektrum ökologischen Städtebaus wäre durch die Konzeption als autoreduziertes bzw. autofreies Wohngebiet denkbar. In diesem Fall wäre keine Tiefgarage, eine insgesamt reduzierte Stellplatzversorgung mit wenigen Besucherparkplätzen und Vorhalteflächen für Stellplätze im Blockinnenbereich und ein ausgeweitetes Car-Sharing-Modell vorzusehen. Im Gegenzug ergäbe sich die Verpflichtung der Mieter bzw. Eigentümer, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Ein solches Modell wurde beispielsweise für Siedlungsteile im Freiburger Entwicklungsgebiet Vauban als sogenanntes 'Vauban-Modell' erfolgreich erprobt. Zwar existiert in Cottbus ein solches Projekt noch nicht und könnte auf Interesse stoßen, doch wäre die tatsächliche Marktakzeptanz eines solchen umfassenden ökologischen Ansatzes näher zu prüfen.

Stadttechnische Infrastruktur

Das Entwicklungsgebiet Busbahnhof ist medientechnisch gut erschlossen. Nachfolgend werden einzelne Medien auch in Bezug zum Modellprojekt genauer betrachtet.

Wärmeversorgung

Das Areal gehört nicht zum Fernwärmesatzungsgebiet. Wie in Teil A erläutert, ist ein Anschluss an das bestehende Fernwärmenetz nur mit hohem Aufwand zu realisieren. Unter dem Aspekt eines ökologischen Modellvorhabens mit hohem regenerativen Energieanteil wäre dieser Aufwand wirtschaftlich nicht sinnvoll zu begründen. Momentan sind einige Gebäude auf dem Gelände sowie an der Straße der Jugend an das Gasnetz angeschlossen. Diese Anschlüsse könnten weiter bestehen bleiben. Die Wärmeversorgung der Neubauten ist abhängig vom Bau-

standard und dem Deckungsgrad der regenerativen Energieträger. Im Rahmen des Modellvorhabens ist durch eine Passivhausbauweise eine vollständige Abkopplung der Wärmeversorgung möglich. Bei geringeren Baustandards kann auch eine Kombination von Erdgas und regenerativen Energieträgern sinnvoll sein.

Elektroenergieversorgung

In den angrenzenden Straßen befinden sich Niederspannungsleitungen, die für die Elektroenergieversorgung bei einer Wohnnutzung ausreichend sein könnte. Bei der Umsetzung des Modellprojektes sollte auf den Anschluss der Neubauten an das bestehende Netz nicht verzichtet werden, da eine 100%ige regenerative Stromerzeugung auf dem Areal nicht sichergestellt werden kann. Dennoch könnten Photovoltaik-Module auf den südlich orientierten Dächern durch die Einspeisevergütung zur Nebenkostenreduktion beitragen. Werden die Module gleich als 1. Dachhaut eingesetzt, reduzieren sich damit auch die Gesamtinvestitionskosten.

Trinkwasserversorgung

Es existiert eine Trinkwasserringleitung um das Vertiefungsgebiet. An diese Leitungen sollte die geplante Neubebauung problemlos angeschlossen werden können.

Regenwassernutzung / -entsorgung

Der gesamte Vertiefungsbereich gehört zum Mischwasserentflechtungsgebiet. Anfallendes Regenwasser muss vom Schmutzwasser getrennt entsorgt werden. Bislang ist das Gebiet großflächig versiegelt, so dass das angeschlossene Mischwassersystem hydraulisch stark belastet wurde. Um die Belastung abzufedern, wurden Zwischenspeicher in Form von großen Kanälen auf dem Gelände integriert. Durch die Umnutzung des Gebietes werden große Bereiche wieder entsiegelt und können als Versickerungsfläche dienen. Der große Freiraum im Zentrum bietet genügend Platz für eine gemeinschaftliche Versickerungsanlage. Bei größeren Grundstücken kann eine Versickerung auch auf dem Grundstück erfolgen. Die großen Speicherkä-näle könnten zukünftig auch weiterhin zur Regenwasserspeicherung genutzt werden. Das gespeicherte Regenwasser könnte zur Bewässerung der Grünflächen dienen. Im Rahmen des Modellvorhabens ist auch eine alternative Nutzung, z.B. als Brauchwasser zur Toilettenspülung oder zum Wäschewaschen, überlegenswert.

Schmutzwasserableitung

In den angrenzenden Straßen befinden sich Mischwasserkanäle unterschiedlicher Dimension. Die vorhandenen Kanäle sind durchschnittlich ausgelastet und sollten das zusätzlich anfallende Schmutzwasser problemlos aufnehmen können. Die Anschlüsse der Neubebauung sollten entsprechend der Straßenerschließung erfolgen.

4.3 Umsetzung

Beteiligte, Träger, Initiatoren, Projektnetzwerke

- Initiator und Koordination: Stadtverwaltung Cottbus
- Entwicklung und Unterstützung des Modellvorhabens 'Energieeffizientes, umweltfreundliches Bauen': Interessenverbände und Betriebe im Bereich Solarenergie, Umwelt- und Klimaschutz, BTU Cottbus, Centrum für Energietechnologie Brandenburg (Cebra), Akteure der 'Innovativen Energieregion Lausitz', energiebezogene Institutionen auf Ebene des Landes Brandenburg)
- Projektentwicklung: Entwicklungsträger in städtischem Auftrag, Wohnungsunternehmen

Zielgruppen

Um schon alleine innerhalb des Untersuchungsraums Ostrow Standortkonkurrenzen zu minimieren, sollte mit diesem Projekt eine andere Zielgruppe angesprochen werden, als es im Entwicklungsbereich Alt-Ostrow angestrebt ist. Die Nachfrage in den eigentumsfähigen Marktsegmenten wird für beide Standorte nicht ausreichend sein, daher sollte am Busbahnhof auf Angebot für Durchschnittsverdienste und die Schaffung von Mietwohnungsbau ausgerichtet werden. Mit diesem Modellvorhaben kann demonstriert werden, dass das Zukunftsthema Niedrigenergiebau auch im Kostenrahmen normalen Wohnungsbaus realisierbar ist. Eigentumserwerb soll jedoch nicht ausgeschlossen werden. Vom Standort Alt-Ostrow unterscheidet sich das Zielgruppenprofil daher durch folgende Merkmale:

- Durchschnittliches Haushaltseinkommen: Der Standort ist für das höhere Preissegment nicht attraktiv genug. Umweltbewusstes Bauen finanzstärkerer Haushalte erfolgt zudem vorrangig im individuellen Hausbau. Es sollten mit diesem Projekt die möglichen Kostenvorteile einer zusammenhängenden, größeren Anlage an die potenziellen Bewohner weiter gegeben werden.
- Breit gefächerte Haushaltstypen: Der Standort kann sowohl für junge Familien, wie auch in die Stadt (zurück) ziehende ältere Haushalte attraktiv sein.
- Umweltbewusster Lebensstil: Umso mehr zusätzliche, ökologische Aspekte dem Hauptthema 'Niedrigenergiehaus' hinzugefügt werden, desto stärker wird der Wohnungsbau als 'ökologisch' profiliert und für eine kleine, spezifische Zielgruppe interessant. Gleichzeitig sinkt die Eignung für Personengruppen, die ihren Lebensstil weniger ökologisch ausrichten können oder wollen, beispielsweise könnte ein Kfz-reduziertes Wohnen mit geringerem Stellplatzangebot die Attraktivität für einen Teil der Personen einschränken.

Handlungsprogramm, Schritte zur Umsetzung*Vorbereitungsphase*

1. Verlagerung Busbahnhof
2. Verlagerung Papierrecyclinghof
3. Abbruch- und Ordnungsmaßnahmen
4. Grundstücksneuordnungen und Parzellierungen
5. Vertiefende Machbarkeitsstudie, Konkretisierung der Umsetzungsstrategie für energieeffizientes, ökologisches Bauen
6. Bildung eines auf das Modellprojekt bezogenen Netzwerks
7. Ggf. Durchführung eines architektonisch-städtebaulichen Wettbewerbes
8. Umsetzung des Konzepts in Bauleitplanung soweit erforderlich
9. Sanierungen und Lückenschlüsse Marienstraße Südseite

Initialphase

10. Umbau der Marienstraße
11. Tiefbaumaßnahmen, stadttechnische Erschließung, eventuell Tiefgarage
12. Erster Bauabschnitt an der Marienstraße
13. Lückenschlüsse an der Straße der Jugend
14. Gestaltung des Blockinnenbereichs

Entwicklungsphase

15. Anlage des Stadtplatzes

16. Erneuerung der Bürgerstraße
17. Zweiter Bauabschnitt Taubenstraße
18. Dritter Bauabschnitt Geschosswohnungsbau am Stadtplatz

Abschlussphase

19. Vierter Bauabschnitt Bürgerstraße.

4.4 Tragfähigkeit und Realisierungschancen

Zur Diskussion steht hier eine von der Stadt als Eigentümerin mit den größten Flächenanteilen im Entwicklungsbereich, inszenierte Entwicklung durch Schaffung von Planungsrecht mittels B-Planverfahren und der Einbindung der vier anderen Eigentümer zu einer gemeinsamen Entwicklung, bei der die Stadt die Projektsteuerung übernimmt. In einer zu initiiierenden freiwilligen Neuordnung der Grundstücke können dann vermarktbarer Baufelder für Neubauten mit 90 bis 100 Wohneinheiten zugeschnitten werden und das Planungsziel privat-öffentlich getragener Park im Innenbereich realisiert werden. Die Refinanzierung des Aufwands erfolgt über Verkaufserlöse sowie einer Vereinbarung mit den Käufern zur Pflege der öffentlichen Grünfläche.

Modellstruktur

Das Entwicklungsmodell geht davon aus, dass die Stadt die Entwicklungsinitiative übernimmt, indem sie:

- mit den Grundstückseigentümern eine vertragliche Vereinbarung zur gemeinsamen Bodenordnung trifft, die zu einer kostenlosen Bereitstellung der geplanten öffentlichen Flächen führt;
- das städtebauliche Qualifizierungs- und das anschließende B-Plan-Verfahren übernimmt;
- mit den Eigentümern die schrittweise Freimachung und das Marketing koordiniert;
- die Herstellung des öffentlichen Platzes Bürgerstraße / Taubenstraße durchführt und finanziert;
- die Regelungen zur Herstellung und Pflege der öffentlichen Grünanlage durch private Bauherren / Eigentümer der umliegenden Grundstücke vertraglich festlegt.

Schätzung der Kosten für die Baureifmachung

Das Entwicklungsgebiet kann nur mit Hilfe der Schaffung von neuem Planungsrecht und Investitionen der gewünschten innerstädtischen Entwicklung zugeführt werden. Hierfür werden folgende Annahmen getroffen:

- Freiwillige Bodenordnung, keine Kosten für die Stadt durch Grunderwerb;
- Kostenansatz für Freimachung: 40 Euro/m³ für Gebäude;
- Altlastengutachten mit der Annahme keine größeren Altlastensanierungen;
- Kosten der Herstellung für die Parkanlage inkl. 5 %; Unvorhergesehenes: 35 Euro/m²;
- Kosten der Herstellung des öffentlichen Platzes inkl. 5 %; Unvorhergesehenes: 110 Euro/m²;
- Ausgleichsmaßnahmen für Eingriff durch bauliche Entwicklung werden auf dem Park realisiert, keine weiteren externen Ausgleichsmaßnahmen.

Kosten der Gebietsentwicklung für die Stadt:

1. Städtebauliches Gutachterverfahren	15.000 Euro
2. B-Planverfahren inkl. Grundvermessung	24.000 Euro
3. Freimachen	240.000 Euro
4. Altlastengutachten	10.000 Euro
5. Vermessung, Parzellierung, Umlegungsverfahren	19.000 Euro
6. Planungs- und Herstellungskosten öffentlicher Platz	101.200 Euro
I. Kosten Stadt	409.200 Euro

Überprüfung der Nachfragesituation

Die Nachfrage nach Modellprojekten für energieeffizienten, umweltfreundlichen Wohnungsbau in Cottbus geht einerseits von überdurchschnittlich umweltbewussten Bildungsbürgern aus, die sich häufig in Baugruppen organisieren, wenn sie Eigentum bilden wollen. Andererseits bietet das Projekt Busbahnhof die Chance für Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften ihren Wohnungsbestand mit werbewirksamen Modellprojekten zu ergänzen, die längerfristig wegen der vergleichsweise niedrigen Betriebskosten gute Erträge erwirtschaften.

Auch die Bildung einer neuen Genossenschaft könnte als Kombination von Bauträger und Mieter- bzw. Eigentümervertretung für ein solches Modellprojekt geeignet sein.

Stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit

Der Bodenrichtwert liegt zum Stichtag am 01.01.2008 für ein voll erschlossenes Grundstück, wie z.B. der Ostrower Wohnpark, bei 170 Euro/m², für andere Teilbereiche von Ostrow liegt er bei 100 Euro/m². Wir setzen hier 80 Euro/m² als erzielbaren, durchschnittlichen Marktpreis an, da die Herstellung und Pflege der Grünanlagen im Blockinnenraum durch die künftigen Eigentümer Preis mindernd wirken. Bei einer Übernahme diese Maßnahmen als Vorleistungen durch die Stadt könnte wegen der geringeren Privatinvestitionen und der höheren Attraktivität der Baugrundstücke mit höheren Verkaufspreisen von bis zu 120 Euro/m² kalkuliert werden.

Unter der Annahme von ca. 7.600 m² Nettobauland – erschließungsbeitragsfrei – und der Annahme, dass davon nach der Umlegung ca. 5.530 m² Nettobaulandflächen städtisches Eigentum sind, ist bei den angenommenen marktüblichen Baulandpreisen von 80 Euro/m² ein Verkaufserlös von ca. 442.400 Euro für die Stadt zu erzielen. Bei durch öffentliche Vorinvestitionen erhöhten Grundstückspreisen von 120 Euro/m² wären ca. 663.600 Euro zu erzielen. Bei einer angenommen Vorinvestition von ca. 160.000 Euro wären die Einnahmen im der Gesamtsaldo eventuell etwas höher.

Ausgehend von der Gesamtbetrachtung (nominal) bei einer 6-jährigen Entwicklungs- und Vermarktungszeit, decken sich die Ausgaben mit den Einnahmen auf Seiten der Stadt (+33.200,- Euro). Es sollte jedoch darüber verhandelt werden, ob die anderen beteiligten Grundstückseigentümer mindestens die anteilige Freimachung ihrer Grundstücke sowie die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen selbst übernehmen.

Eine Cash-Flow-Kalkulation mit einer Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen über den Entwicklungszeitraum von 2009 bis 2014 und den dargestellten Angaben findet sich in der Anlage.

Es wäre theoretisch denkbar, durch die Umwandlung der öffentlichen Infrastrukturflächen des Busbahnhofs in Bauland rechnerische Einnahmen für den kommunalen Haushalt zu erzielen, doch steht ein solches Bestreben im Konflikt zur immobilienwirtschaftlichen Tragfähigkeit. Ein Verkauf zu Grundstückspreisen, die sich an die gültigen Bodenrichtwerte anlehnen, wird wegen der derzeit geringen Lagequalitäten als eher unrealistisch eingeschätzt. Umgekehrt kann, gerade weil es sich um öffentliche Flächen handelt, über einen reduzierten Kostenfaktor Boden-

preis das Interesse privater Investoren auch für kostenaufwendigere Baumaßnahmen und Modellvorhaben gesteigert werden.

Integration von Förderinstrumenten

Neben den guten örtlichen Randbedingungen existieren zur Zeit umfangreiche Fördermöglichkeiten für Neubaumaßnahmen mit hohem Anteil regenerativer Energieträger. Zudem bestehen unterschiedliche Fördermöglichkeiten für innovative Modell- und Forschungsprojekte mit hohem technischen, architektonischen und sozialen Standard.

Folgend werden einige mögliche Förderprogramme aufgeführt:

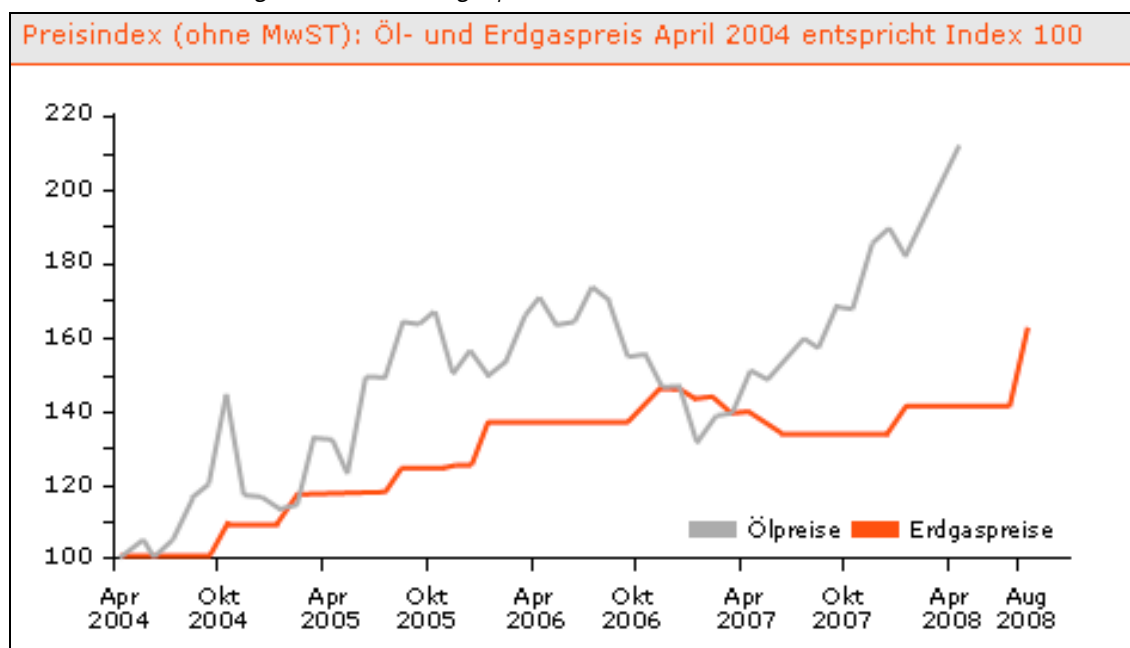
- REN-Programm: Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien - Innovative Technologien
- Solarthermie 2000plus (Zuschuss)
- Ökologisch Bauen (Darlehen)
- KfW-Umweltprogramm (Darlehen)
- Marktanreizprogramm im Rahmen des KfW-Programms Erneuerbare Energien - Große thermische Solaranlagen (Zuschuss, Darlehen)
- sowie zusätzliche Integration und Förderung in bestehenden Forschungs- und Modellvorhaben (z.B. Energetische Stadterneuerung)
- Stadtumbauprogramm (Aufwertung).

Machbarkeitsbewertung

Wirtschaftlichkeit energieeffizienter Bauweisen

Bislang sind ökologische Modellprojekte meist in städtischen Randbereichen oder auf größeren Konversionsflächen vor allem in den westlichen Bundesländern entstanden. Der Bereich des Busbahnhofes liegt im Zentrum einer Großstadt mit optimalen Rahmenbedingungen (s.o.). Zur Umsetzung bedarf es eines integrierten Konzeptes, das die Belange der energetischen Versorgung, der Wasserver- und -entsorgung, der Mobilität sowie der sozialen und wirtschaftlichen Verträglichkeit berücksichtigt. Der Inhalt und die Fördermöglichkeiten des Modellprojektes sollten in einer gesonderten Studie weiter ausgearbeitet und überprüft werden.

Laut dem Passivhaus Institut Darmstadt sind die kapitalisierten Gesamtkosten für ein Passivhaus (Investitionen in das Gebäude einschließlich Planung und Haustechnik plus Betriebskosten über 30 Jahre) nicht höher als bei einem durchschnittlichen Neubau. Die Mehrkosten für den erhöhten ökologischen Standard und technischen Aufwand belaufen sich nach bisherigen Erfahrungen auf ca. 10 % der Baukosten. Dies ist im Vergleich mit einer 50 %igen Steigerung der Gaspreise und einer 100 %igen Steigerung der Ölpreise seit 2004 ein vertretbarer Mehraufwand. Vor allem mit der sehr wahrscheinlichen Annahme, dass die Preise für Erdgas und Erdöl zukünftig weiter steigen werden.

Abb. 12: Entwicklung der Öl- und Erdgaspreise seit 2004²⁸

Wirtschaftlichkeit von Investitionen

Die Umwandlung des Standorts von einem innerstädtischen wichtigen Verkehrspunkt zu einem attraktiven Wohnquartier kann gelingen, wenn die Eigentümer einer freiwilligen Bodenordnung zustimmen. Hier könnten 85 bis 100 Wohneinheiten entstehen.

Die Entwicklung dieses Quartiers ist mit der Gesamtentwicklung in Alt-Ostrow und anderen innerstädtischen Wohnungsbaumaßnahmen in vergleichbarer Größenordnung abzustimmen. Um eine hinderliche Konkurrenz der beiden Ostrower Entwicklungsstandorte zu vermeiden, sind zwei verschiedene Verfahren vorstellbar. Zum einen könnte die Projektentwicklung zeitlich gestaffelt werden, indem die Priorität zunächst auf den schneller entwicklungsfähigen Bereich gelenkt wird. Dies wird beim Busbahnhof maßgeblich durch den Zeitpunkt der tatsächlichen Verlagerung des Busbahnhofs bestimmt werden. Ebenfalls möglich wäre eine klare Ausrichtung der zwei Entwicklungsfelder auf unterschiedliche Zielgruppen. Für den Busbahnhof wäre die eindeutige Positionierung im mittleren Preissegment und eine entsprechende Vermarktung und Projektentwicklung, beispielsweise über ein Genossenschaftsmodell, notwendig.

Für die Umstrukturierung dieses Stadtraums zu einem modellhaften Wohnprojekt mit besonderem innovativen Anspruch liegen Planungs- und Baukosten tendenziell höher als bei erprobten konventionellen Lösungen. Dieser Mehraufwand kann über Förderinstrumente erheblich gesenkt werden. Gerade im Sektor Energieeffizienz und ökologischer Stadtumbau sind Förderinstrumente in vielfältiger Form vorhanden. Die Komplexität der Maßnahme, die Notwendigkeit einer höheren Vorinvestition und eine mehrere Gebäude umfassende Mindestgröße zur Sicherung der Effizienz energetischer Gebäudetechnik, z.B. großflächige Photovoltaikanlagen, schließen eine Realisierung von kleinteiligen Einzelmaßnahmen durch individuelle, private Einzelinvestoren nahezu aus. Ein Modell privat-öffentlicher Projektentwicklung erscheint hier sinnvoll.

Dennoch könnte dieser Mehraufwand erfolversprechender sein, als die auf den ersten Blick kostengünstigere Entwicklung im konventionellen Wohnungsbau. Denn nur mit einem echten Alleinstellungsmerkmal lässt sich überhaupt eine Nachfrage auf diesen insgesamt lediglich durchschnittlich attraktiven Standort lenken. Für Geschosswohnungsbau ohne spezifische Profilsetzung erscheint der Busbahnhof unter gegenwärtigen Rahmenbedingungen des Cott-

²⁸ Quelle: Eon-Energie.com

buser Immobilienmarktes nicht konkurrenzfähig. Dies gilt insbesondere, wenn parallel vergleichbare Angebote an anderen, attraktiveren Standorten entstehen (Beispiele Brunschwigpark, Petersilienstraße, Sandower Spreebogen, Sandower Straße, aber im Realisierungsfall auch das Quartier Alt-Ostrow).

Realisierung der Grünflächen in privater oder öffentlicher Trägerschaft

Für Anlage und Unterhalt der Freiflächen im Blockinnenraum sind Modelle vorstellbar, in denen eine öffentlich geförderte Herstellung mit einer vorrangig privat getragenen Pflege kombiniert wird. Als weitere Option kann der öffentlich nutzbare Freiraum auch zu Gunsten privater Freiflächen reduziert oder aufgehoben werden. Allerdings erhöhen sich die privatwirtschaftlich zu tragenden Investitionen mit einer solchen Übernahme der Kosten für den Erwerb der zusätzlichen Fläche zu Baulandpreisen, sowie mit den Kosten für die Freiraumgestaltung und anschließende Pflege.

Eine Reduktion der Freiflächen für zusätzlichen Wohnungsbau im Blockinnenbereich wäre zwar städtebaulich möglich, doch ist mit einer Erhöhung der Baupotenziale nicht zwangsläufig eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit verbunden, da der Wohnungsmarkt in Cottbus nachfrageseitig vor allem quantitativ begrenzt ist. Die Überlegung, tendenziell öffentliche Maßnahmen wie die Anlage einer Grünfläche zur Versorgung des Wohngebietes, in der Umsetzung auf private Träger zu verlagern, erscheint zwar stadtwirtschaftlich zunächst sinnvoll, kann jedoch im preissensiblen Cottbuser Immobilienmarkt die Mitwirkungsbereitschaft von Privatinvestoren schmälern und beinhaltet damit eventuelle Risiken für das Projekt insgesamt.

Busbahnhof

Bestandssituation

*Marienstraße,
Standort im Verlauf
der geplanten Stra-
ßenflucht*



*Marienstraße 21 und
22*



*Busbahnhof mit Kir-
che St. Maria Frie-
denskönigin*



5. Teilraum Barackenstadt

5.1 Ausgangssituation

Bestand

Theoretisch stellt die Barackenstadt mit 18.500 m² Entwicklungsfläche das flächenmäßig größte Neubaupotenzial des gesamten Untersuchungsraums dar. Die stadträumlichen Lagequalitäten sind jedoch insbesondere für die südliche Barackenstadt sehr kritisch, so dass eine bauliche Entwicklung als unrealistisch eingestuft wird.

Entwicklungsziele

Als Alternative zur städtebaulichen Verdichtung wird für diesen Bereich eine freiräumliche Entwicklung mit geringfügiger baulicher Nachnutzung vorgeschlagen, die geeignet ist Aufwertungsimpulse für die nicht minder problembelasteten Randlagen im Umfeld auszulösen.

5.2 Konzeptionelle Vertiefung

Städtebau und Freiraum

Modellprojekt Mehrgenerationen-Wohnen

Gegenüber den im Stadtumbaukonzept hier verorteten Neubaupotenzialen wird die bauliche Entwicklung stark reduziert. Eine Bebauung wird nur auf dem nordöstlichen Viertel vorgeschlagen. Neben dem Wichernhaus Taubenstraße 15a können ein oder zwei weitere Solitärebauten entstehen, die zur besseren städtebaulichen und funktionalen Integration des isolierten Pflegeheimes auf dem nordwestlichen Teilbereich beitragen. Auch in der Nutzung sollte sich ein hier entstehendes Bauvorhaben an die starke Prägung des Standortes durch soziale, kirchliche, Kinder-, Jugend- und Senioreneinrichtungen und das hieraus entwickelte Leitbild für Mehrgenerationennutzungen anlehnen. Insbesondere seniorengerechte, innovative Wohnformen und Mehrgenerationen-Wohngemeinschaften sind hier vorstellbar. Infrastrukturelle und stadträumliche Lagebedingungen sind für ein solches neuartiges Projekt hier besonders günstig. Das in kommunalem Eigentum befindliche Grundstück eignet sich zudem gut für die Umsetzung eines solchen modellhaften Entwicklungsvorhabens für neue Wohnformen im demographischen Wandel.

In der Freiraumentwicklung der Nordhälfte können von Wichernhaus und Mehrgenerationen-Wohnprojekt gemeinschaftlich genutzte Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen angelegt werden, die in ihrem Grundcharakter jedoch eher privat gehalten sind und sich dadurch deutlich von der südlichen Hälfte des öffentlichen Freiraums abheben.

Freiraumentwicklung

Für die Entwicklung dieser südlichen Freiflächen der Barackenstadt gelten folgende Grundprinzipien:

- In-Wertsetzung und Nutzung des Freiflächenpotenzials für die umliegenden Sozial- und Wohnfunktionen,
- Berücksichtigung der besonderen Sensibilität des Standorts als Ökosystem mit wertvoller Sukzessionsvegetation einerseits, wie auch religiöser und historischer Bedeutung als ehemaliger Friedhof und Bodendenkmal andererseits,
- Minimierung der erforderlichen kommunalen Unterhalts- und Pflegekosten für eine weitere öffentliche Grünfläche,
- Einbindung privater und sozialer Akteure in die Freiraumentwicklung über experimentelle (Zwischen-)Nutzungen.

Die gegenwärtig sehr abweisende, marode Friedhofsmauer kann auch durch die Inszenierung als Kunstträger, z.B. zur Reliefgestaltung oder Träger für Werke der bildenden Kunst oder als Graffiti-Wettbewerb in ein Zwischennutzungskonzept einbezogen werden. Mittel- bis langfristig wird eine grundlegende Instandsetzung der Friedhofsmauer notwendig sein. Diese Lösung wäre einem Abriss vorzuziehen, weil sie als historisches gestaltprägendes Element erhaltenswert ist und zusätzlich auch einen Puffer und Lärmschutz zur Eisenbahn und zur Straße der Jugend bildet. Die Zugänglichkeit kann im Zuge einer Aufwertung der Mauer durch einen zusätzlichen Eingang von der Nordwestseite an der Taubenstraße auf Höhe der zentralen Friedhofsallee verbessert werden.

Die Barackenstadt wird durch eine Öffnung stärker ins übergeordnete Wegenetz integriert. Gestalterisch ist die Wiederherstellung der alten zentralen Friedhofsallee wichtigste Maßnahme. Durch ergänzende Baumpflanzungen und die Erneuerung des Wegebelags kann dieses versteckte historische Gestaltungselement wieder deutlicher sichtbar gemacht werden.

Zusätzlich wird ein diagonal den südlichen Friedhofsgebiet durchlaufender Weg vom Friedhofseingang Straße der Jugend in Höhe der Kirche zum Eingang Bleichenstraße / Taubenstraße mit einfachen Mitteln angelegt. Dieser Weg nimmt natürliche Wegebeziehungen zum Bahnhof und zur Bahnbrücke auf.

Schon mit einer Öffnung und einfachen Aufwertung der vorhandenen Grün- und Freifläche mit wertvollem Baumbestand können bereits aus dem gegenwärtigen Zustand mit begrenzten Mitteln positive Wirkungen entfaltet werden. Der naturnahe Charakter der Grünfläche soll dabei insgesamt erhalten bleiben, weil dieser außergewöhnliche Naturraum hiermit bereits eigene Qualitäten entwickelt hat. Zum anderen stehen Aufwand für die Herstellung und Pflege einer gestalteten, öffentlichen Parkanlage nicht im angemessenen Verhältnis zu den erzielbaren Qualitätsgewinnen an diesem etwas abgelegenen Standort. Obwohl eine sich frei entfaltende Vegetation in dieser Größenordnung auch einen hohen ökologischen Wert besitzt, sollte eher eine Nutzungsintensivierung als eine Nutzungsbeschränkung aus Schutzgründen Ziel der Freiraumentwicklung sein.

In Nachbarschaft zum Altenpflegeheim Wichernhaus wird vor allem auf ruhebetonte Nutzungen eines 'Mehrgenerationengartens' abgezielt. Das Erleben der Natur steht hier im Vordergrund. Erweiterte Freiraumnutzungen der benachbarten Senioreneinrichtungen, ein duftender Wildblumen- und Kräutergarten, Aufenthaltsbereiche, ein 'Naturbeobachtungsraum' zum Erlebnis einer sich entwickelnden städtischen Ruderalvegetation oder ein Spielplatz für Kleinkinder sind denkbar.

Die Barackenstadt ist im Rahmen der sensiblen Ausgangssituation auch als Experimentierfeld für freiraumbezogene Zwischennutzungen oder temporäre Projekte geeignet. Eine mit einem Nachbarschaftsfest verbundene Auftaktaktion zum gemeinsamen Müllsammeln oder ersten Grünpflegeprojekten oder eine Freiluftausstellung zur auch in der Stadtpflichtlichkeit weitgehend unbekannten Geschichte des Friedhofs, bzw. der Barackenstadt könnten das Engagement für diesen Freiraum fördern.

Ein Schulgarten, ein Grillplatz oder Grabeland und Gartennutzungen aus der Nachbarschaft sind hier als Zwischennutzungen ebenfalls möglich. Ideen, Herstellung und Nutzung können gemeinsam mit den sozialen Einrichtungen im näheren Umfeld initiiert werden. Bei potenziell störenden Nutzungen sollte eine ausreichende Pufferzone insbesondere zum Wichernhaus gewahrt werden. Die Bewohner des Wichern-Hauses sind auch als wichtige Zielgruppe zukünftiger Freiraumnutzung gezielt in die Konzeptentwicklung einzubeziehen.

Auch der Status als Verdachtsfläche für Bodendenkmale könnte ein geeigneter Ansatzpunkt für Zwischennutzungen sein. Der Alte Friedhof könnte als Praxisfeld für archäologische Ausgrabungen gezielt an in der Archäologie spezialisierte Wissenschafts- und Hochschuleinrichtungen, eventuell auch unter Einbeziehung von fachbezogenen Leistungskursen von Gymnasien angeboten werden. Im Rahmen einer Archäologie-Werkstatt könnte die Dokumentation und Vermittlung der historischen Bedeutung und eventueller Funde in Form einer Ausstellung auf dem

Gelände erfolgen, und falls möglich in die langfristige Freiraumgestaltung eingebunden werden. Beispiele anderer Städte zeigen, dass sich mit solchen, öffentlich kommunizierten Ausgrabungsaktionen eine beachtliche Aufmerksamkeit auf diese Standorte erzeugen lässt.

Flächenbilanzen

- öffentliche Grün- und Freiflächen: Südhälfte Barackenstadt ca. 13.350 m²
- Grundstücksfläche Mehrgenerationen-Wohnen: ca. 5.700 m²
- Geschossflächenzahl (bezogen auf Baugrundstück): GFZ ca. 0,4
- Grundflächenzahl (bezogen auf private Baugrundstücke): GRZ ca. 0,2

5.3 Umsetzung

Allerdings würde der kooperative Ansatz mit verschiedenen Beteiligten einen überdurchschnittlich hohen Organisations- und Koordinationsaufwand erfordern.

Beteiligte, Träger, Initiatoren, Projektnetzwerke

- Initiator und Koordination: Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung
- Netzwerk für Standortentwicklung und Zwischennutzungen auf der Barackenstadt Katholische Kirchengemeinden "St. Maria Friedenskönigin" und "Christuskirche", Caritas, Landesausschuss für Innere Mission LAFIM / Wichernhaus, Seniorenhaus "Regenbogen", Evangelische Kirchengemeinden, Soziale Träger, Seniorenbeirat Cottbus, Stadtverwaltung Geschäftsbereich III - Jugend, Kultur, Soziales
- Abwägungsbelange: Denkmalschutz, Naturschutz
- mögliche Investoren für Neubaumaßnahmen: Soziale Träger, Bauherrengemeinschaft, spezialisierte Projektentwickler, Genossenschaft
- Unterhalt und Pflege des Freiraums: Kooperation von Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen, (ehrenamtlichen) Naturschutzorganisationen und Anliegern

Zielgruppen

Mehrgenerationen-Wohnen

- Als Bewohner: 'junge' Senioren, auch Azubis, Studenten, Alleinerziehende und 'normale' Haushalte
- Als Träger ergänzender sozialer Dienstleistungen: Soziale Institutionen und private Anbieter

Freiraum

- Stadtöffentlichkeit
- Anwohner des näheren Umfelds
- Initiatoren und Träger von Zwischennutzungen

Handlungsprogramm, Schritte zur Umsetzung

Vorbereitungsphase

1. Überprüfung des unbestätigten Verdachts auf Bombenblindgänger und gegebenenfalls Beräumung
2. Bildung eines Netzwerks / Interessengemeinschaft "Mehrgenerationen-Wohnen", Konkretisierung des Projektes

3. Initiierung und Motivation von Zwischennutzungen und Grünpflegeaktionen auf der Süd-
hälfte
4. Aktivitäten zur (symbolischen) Öffnung des Friedhofs für die Öffentlichkeit
5. vertiefende naturschutzfachliche Untersuchungen um ökologischen Wert

Initialphase

6. Punktuelle Grünpflegemaßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
7. einfache Sicherungs- und Befestigungsmaßnahmen für Fußwege und Friedhofsmauer
8. bodendenkmalpflegerische Maßnahmen auf dem potenziellen Baufeld

Entwicklungsphase

9. Umsetzung Bauprojekt "Mehrgenerationen-Wohnen"
10. grundstücksübergreifende Gestaltung der privaten Freiflächen auf der Nordhälfte
11. Sanierung und gestalterische Aufwertung der alten Friedhofszugänge
12. Ergänzung und Wiederherstellung der zentralen Friedhofsallee

Abschlussphase

13. Anlage eines neuen Zugangs von Nordwesten
14. Sanierung und Aufwertung der Friedhofsmauer.

Barackenstadt

Bestandssituation

*ehemalige Friedhofs-
allee als Grenze zwi-
schen Wichernhaus
und öffentlichem
Raum*



*Ruderalvegetation
auf dem Alten Fried-
hof, im Hintergrund
das Pfarrhaus der
Christuskirche Straße
der Jugend 24*



*Zugang zur
Barackenstadt Ble-
chenstraße / Tauben-
straße*



6. Teilraum 'Ostrower Mitte'

6.1 Ausgangssituation

Bestand

Im Raum zwischen Ostrower Straße und Inselstraße haben sich Einzelhandelseinrichtungen mit lokaler Nahversorgungsfunktion, aber auch hochwertige Dienstleistungen mit regionaler Bedeutung angesiedelt. Stadträumliche Mängel aus Brachen, fehlenden wichtigen Wegeverbindungen und Gestaltungsdefiziten schmälern die Attraktivität und auch die ökonomische und funktionale Ausstrahlung dieses Standortes.

Entwicklungsziele

Die Aufwertung der Wegeerschließung insbesondere zur Altstadt und zur Straße der Jugend und eine städtebauliche Akzentuierung dieses Stadtraums sind städtebauliche Zielsetzungen für diesen Teilraum. Im Zusammenhang hiermit soll eine den Nutzungen angemessene Umfeldqualität geschaffen werden. Die Nutzungsprofile 'Nahversorgungszentrum' und 'spezialisierte Dienstleistungen' sollen durch die Ansiedelung ergänzender Funktionen gestärkt und untereinander auch in ihren Angeboten und Aktivitäten besser vernetzt werden.

6.2 Konzeptionelle Vertiefung

Städtebau

Nahversorgungszentrum

Insbesondere im nördlichen Baufeld Ostrower Straße 15a / 16 ist für eine konzeptionelle Neuordnung die Einbeziehung der Brachflächen im Blockinnenbereich von Feigestraße und Straße der Jugend sinnvoll. Diese liegen zwar außerhalb des Ostrower Plangebietes im Modellstadtgebiet sind jedoch mit den Flächen dieses Planungsraums sehr eng verflochten. Eine Erschließung dieser rückwärtigen Bereiche ist beispielsweise am ehesten über die Grundstücke des Planungsgebietes Ostrow herstellbar.

Städtebaulich soll das nach Westen und Norden bislang kaum in die bestehende Stadtstruktur integrierte Nahversorgungszentrum besser mit der westlichen Ostrower Straße und über die Feigestraße mit der Straße der Jugend verknüpft werden. Eine bauliche Fassung der Feigestraße auf der Nordseite (im Modellstadtgebiet) mit kleinteiligen Ladenzonen mit einer Gesamtfläche von maximal 500 m² im Erdgeschoss stellt eine funktionale und städtebauliche Verbindung zwischen der Geschäftsstraße der Jugend und dem Nahversorgungszentrum her. In den Obergeschossen kann nach Süden orientierte Wohnnutzung angesiedelt werden. Im rückwärtigen Bereich westlich der neu anzulegenden Verbindungsstraße von der Ostrower zur Inselstraße Planstraße F wird kleinteilige Reihen- oder Doppelhausbebauung mit nach Südwesten orientierten Gärten entwickelt.

Auf der Ostseite ist eine Ergänzung des Nahversorgungszentrums vorstellbar. Kleinteilig strukturiert oder auch bis zur Größe eines Getränke- oder Drogeriemarktes mit einer Fläche von bis zu 400 m² könnten hier Einzelhandelsflächen entstehen. Mit einem parallel zur neu angelegten Planstraße F ausgerichteten Baukörper kann hier eine städtebauliche Verknüpfung zur Ostrower Straße und zum Breitscheidplatz und weiter zur Altstadt mit ihren Einzelhandelskonzentrationen erfolgen. Alternativ wäre eine lockere kleinteilige Bebauung für Wohn- und Mischnutzung, insbesondere im Dienstleistungsbereich möglich. Diese Variante 'Wohnen' ist in Abbildung 16 dargestellt, die Variante 'Einzelhandel' ist aus Plan 2 ablesbar.

Kopfbau Fabrik Hasselbach und Westerkamp

Eine Schlüsselrolle der Entwicklung nimmt das Grundstück Ostrower Straße 15a mit dem ruinen, aber denkmalgeschützten Restbestand der Tuchfabrik Hasselbach und Westerkamp ein. Die denkmalgeschützte Ruine stellt in ihrem gegenwärtigen Zustand einen abschreckend wirkenden städtebaulichen Missstand dar, der über den Denkmalstatus allerdings einen weitreichenden Bestandsschutz besitzt. Das Fragment ist als Gebäude nicht mehr nutzbar, prägt aber dennoch mit seiner erhaltenen eingeschossigen Fassade das Straßenbild und besitzt insbesondere durch die schmiedeeisernen Fenstergitter mit den integrierten Initialen 'H W' der Fabrikbesitzer einen großen dokumentarischen Wert für die Geschichte dieses Standorts. Der Denkmalstatus der Gebäuderuine sollte daher trotz der gravierenden Substanzverluste in den 1990er Jahren nicht aufgehoben werden.

Diese Fassade soll als Mischform aus Grundstückseinfriedung und Blockrandbebauung der Straßenflucht erhalten bleiben. Sie wird baulich denkmalgerecht gesichert und saniert, ohne ihren Charakter als Fragment und Ruine eines ursprünglich wesentlich größeren Bauwerks zu verdecken. Durch die Fenstergitter eröffnen sich Blickbeziehungen zu den dahinter liegenden Neubaufeldern.

Ein partieller Abbruch der rückwärtigen, ehemaligen Innenwände und Fundamente ist jedoch unumgänglich, um in dem rückwärtigen Grundstücksbereich die Neubaupotenziale aufzuschließen. Architektonisch sollte hier eine eigenständige Neubebauung in eigener zeitgemäßer Formsprache entstehen, die auch im bewussten Kontrast zum Denkmalbestand stehen kann.

Eine enge Zusammenarbeit mit den Denkmalfachbehörden ist bei der konkreten Beurteilung von Abbruch und Sanierung, aber auch der Gestaltung der Neubebauung im Zusammenhang mit dem Denkmal von großer Bedeutung.

Gladhouse

Die bereits als prioritäre Maßnahme von der Stadt Cottbus vorgesehene weitere Sanierung des Gladhouse stärkt diesen wichtigen kulturellen Veranstaltungsort als Ankernutzung im Quartier. Ein Augenmerk sollte bei der Sanierung auf eine weitere schalltechnische Isolierung des Konzertsaals gelegt werden, denn die in Einzelfällen auftretenden Schallemissionen sind ein potenzieller Konfliktpunkt zur bestehenden Wohnnutzung im Süden und zum geplanten Wohnungsneubau im Norden.

Solitär Feigestraße / Inselstraße TAW

Ein städtebaulicher Solitär betont die zentrale Quartiersachse der Inselstraße und die Ostrower Mitte. In prägnanter, zur Kreuzung hin höhengestaffelter Architektur kann das Ostrower Zentrum akzentuiert werden. Die Gebäudehöhe sollte sich mit drei bis vier Geschossen an den prägenden Bauten Auguste-Stift und Haus der Wirtschaft orientieren, kann jedoch in der Sichtachse der Inselstraße durch ein Staffelgeschoss betont werden. Dem architektonisch bereits sehr heterogenen Umfeld ist eine individuelle, hochwertige Architektur angemessen, die vorhandene stadträumlich prägende Bauten wie den Auguste-Stift qualitativ hochwertig ergänzt (ggf. architektonischer Wettbewerb).

Nutzung

Nutzungsstrukturell erhalten in diesem Planungsbereich die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen ein besonderes Augenmerk.

Ostrower Straße

Wohnnutzungen sind auf den Umstrukturierungsflächen im Blockinnenbereich des Modellstadtgebietes vorgesehen.

Die Nutzung des städtebaulich und wegen der bestehenden denkmalgeschützten Ruine auch immobilienwirtschaftlich schwierigen Grundstückes Ostrower Straße 15a sollte der konkreten Nachfrage überlassen bleiben. Wohnen oder Dienstleistungen erscheinen wegen der abgeschirmten, etwas unzugänglichen Lage des Neubaufeldes hinter dem Fragment der Tuchfabrik eher geeignet als publikumsintensiver Einzelhandel.

Nahversorgungszentrum

Entwicklungsziel für diesen Teilraum ist, das Nahversorgungszentrum Ostrower Wohn- und Businesspark zu stärken. Es verfügt derzeit über eine Discounter von knapp 600 m² Grundfläche und ca. 500 m² weitere kleinteilige Einzelhandelsangebote. Den Empfehlungen des Konzeptes zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Stadt Cottbus folgend werden folgende Aspekte für die Stärkung dieses Zentrums aufgenommen:

- Quantitative Ausweitung der Flächenangebote im Rahmen eines Nahversorgungszentrums. Für eine Nahversorgungszentrum werden nach dem genannten Konzept bis zu 2.000 m² Gesamtfläche als verträgliche Größe erachtet. Ein zusätzliches Angebot von bis zu 900 m² Einzelhandelsfläche kann in den baulichen Ergänzungen realisiert werden.
- Qualitative Ergänzung der Einzelhandelsangebote: Die neu entstehenden Einzelhandelsflächen sollen vor allem auf die nach dem Einzelhandelskonzept ausbaufähigen Angebote Lebensmittelhandwerk, Getränke, Drogeriewaren und wohnungsnahe Dienstleistungen ausgerichtet werden.
- Städtebauliche Integration des Standorts: Eine städtebauliche Verknüpfung des stadträumlich etwas isolierten Standorts mit den Geschäftszonen an der Straße der Jugend und der Altstadt wird durch die Erweiterung der Einzelhandelsangebote auf den Brachen an der Nordseite Feigestraße und durch eine Anbindung an die Ostrower Straße ermöglicht.
- Erweiterung des Kundenpotenzials im Naheinzugsbereich durch Wohnungsbau.
- Verbesserung der Erschließung: Das Nahversorgungszentrum wird als vor "konkurrierenden, autoorientierten Standorten" besonders schutzbedürftig bewertet. Mit einer verbesserten Erschließung nach Norden zur Ostrower Straße wird die Anbindung auch für den Autoverkehr verbessert, ohne neue Verkehrsströme ins Gebiet zu ziehen.

Verdichtung Flächen der Technischen Akademie Wuppertal

Für den vorgeschlagenen Neubau auf dem Areal der TAW besitzt diese gegenwärtig keinen Eigenbedarf und steht daher als potenzieller Nutzer nicht zur Verfügung. Nutzungsstrukturelles Ziel ist hier Funktionen anzusiedeln, die den Wirtschaftsstandort Zentrumsbereich Ostrow als ganzes stärken und von dem die umliegenden Anlieger profitieren.

Für die Dienstleistungsangebote im Umfeld könnten gemeinsame genutzte, privat betriebene Funktionen, z.B. Kantine, Cafeteria, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, Kopier- und Druckereiangebote oder auch im Umlegungsverfahren gemeinsam getragene Infrastruktur, z.B. Veranstaltungs- und Konferenzräume, Quartiersgarage oder Gästewohnungen eine qualitative Aufwertung des Standorts bedeuten. Diese Funktionen wären für eine einzelne Einrichtung alleine nicht finanzierbar und nur unzureichend ausgelastet, könnten jedoch als kooperativ genutzte Infrastruktur tragfähig sein. Gleichzeitig können sie Ansatzpunkt und Katalysator einer Eigentümerstandortgemeinschaft Ostrow und einer insgesamt verbesserten Kooperation der lokalen Ökonomie in der Ostrower Mitte sein.

Zweite, auch zusätzlich mögliche Nutzungsausrichtung wären Neuansiedlungen und Existenzgründungen für Dienstleistungen aus dem thematischen Umfeld der Qualifikationsangebote der Technischen Akademie Wuppertal (Informationstechnologie, Medienbereich, Betriebswirtschaft, Elektrotechnik, Sozial- und Pflegebereich). Es könnte hier ein kleines Gründerzentrum entstehen, ohne dass eine Konkurrenz zum Technologie- und Innovationspark Cottbus entstünde.

Verkehr*Erschließungskonzept*

Eine Schlüsselmaßnahme nicht nur für diesen Standort, sondern für Ostrow insgesamt ist die Anlage einer attraktiven Wegeverbindung von der Feigestraße zur Altstadt. Diese stark nachgefragte Wegeverbindung soll mit der Planstraße F zwischen der Feigestraße und der Ostrower Straße realisiert werden und bietet somit zukünftig sowohl für den Kfz-Verkehr als auch besonders für die Fußgänger eine attraktive Verbindung von der Feigestraße zur Innenstadt. Zusätzlich ist es nun möglich bisher nicht erschlossene potenzielle Baufelder im hinteren Grundstücksbereich der Straße der Jugend 5 -1 5 und der Feigestraße, Flurstücke 12/168 und 12/169 zu erschließen. Als Erschließungsstraße ohne übergeordnete Verkehrsfunktion entspricht die Planstraße F einer Quartierstraße nach RAS 06, auf beiden Seiten der Fahrbahn ist Längsparken vorgesehen. Mit 5,5 m Fahrbahn und 2,5 m Gehwegbreite entsteht hier eine attraktive Wegeverbindung.

Die im Rahmenplan der Modellstadt vorgesehene Fußwegeverbindung vom Gebäudedurchgang Straße der Jugend 6 zum Parkplatz des Supermarktes kann unbeeinflusst von diesen Maßnahmen realisiert werden.

Ebenfalls neu gestaltet wird der Straßenquerschnitt der Inselstraße zwischen Bautzener Straße und Feigestraße, welche als Einbahnstraße konzipiert ist. Nördlich der Fahrbahn ist ein Längsparkstreifen vorgesehen und eine separate Beschilderung für Radfahrer gestattet den Radfahrern Zweirichtungsverkehr auf der Einbahnstraße. Diese Maßnahme besitzt eine zentrale Bedeutung für das Gesamtentwicklungskonzept Ostrow, da mit dieser Maßnahme die Radfahrverbindung von der Ludwig-Leichhardt-Brücke in Richtung Bahnhofstraße gestärkt und eine neue Radwegeverbindung durch Ostrow geschaffen wird.

Die Erschließung des Gebiets erfolgt für den Kfz-Verkehr in Richtung Westen als Ringschließung von der Straße der Jugend aus kommend über die Feigestraße, und aus dem Gebiet heraus über die Inselstraße – Bautzener Straße wieder zur Straße der Jugend. Die Erschließung aus Osten von der Lobedanstraße aus kommend bleibt unverändert erhalten.

Für Radfahrer kann über die Inselstraße entgegen der Einbahnstraßenregelung des Kfz-Verkehrs eine schnellere und direktere Anbindung entstehen. Nach den RAS 06 ist ab einer verfügbaren Fahrbahnbreite von 3,50 m Radverkehr entgegen der Einbahnstraße zulässig.

Stellplatzorganisation (Variante Wohnen)

Infolge der Gebietsentwicklungen in der Ostrower Straße, Feigestraße und Inselstraße ist mit einer zusätzlichen Stellplatznachfrage von ca. 42 Stellplätzen tagsüber zu rechnen, welche nachts von den Anwohnern der neu geplanten Wohnungen genutzt werden können. Im westlichen Abschnitt der Inselstraße zwischen Bautzener Straße und Feigestraße entstehen durch die Neugestaltung des Straßenquerschnitts 24 neue Stellplätze und durch den Bau der Planstraße F 37 neue Stellplätze. Hieraus ergibt sich ein höheres Stellplatzangebot gegenüber einer geringeren Nachfrage aus den neuen Nutzungen, folglich existiert somit ein Überangebot von ca. 19 Stellplätzen im Gebiet. Da sich jedoch aus der Analyse aufgrund der bereits vorhandenen Nutzungen Technische Akademie Wuppertal, Haus der Wirtschaft und RehaVita eine sehr hohe Stellplatznachfrage ergab, ist davon auszugehen, dass durch die nun zusätzlich vorhandenen Stellplätze der 'Parkdruck' gemildert wird.

Es soll vermieden werden, dass durch den Neubau der Planstraße F das vorhandene Stellplatzangebot für den Discounter auf dem Grundstück verkleinert wird und sich Kunden zum Parken auf die Planstraße F orientieren. Es ist sicherzustellen, dass der Discounter auch zukünftig seine bisherige Stellplatzanzahl beibehält. Bei einer Ansiedlung zusätzlicher Einzelhandelsangebote auf der zu entwickelnden Brache Ostrower Straße 15a, wie sie in Variante Einzelhandel dargestellt ist, wäre eine Erweiterung der Stellplatzflächen des Discounters nach Norden für eine gemeinsame Nutzung notwendig.

Sollten durch die Technische Akademie Wuppertal künftig neue Erweiterungen geplant sein, die eine Erhöhung der Veranstaltungen zufolge hat und infolge dessen zusätzliche Stellplätze erforderlich werden, müssen diese auf dem eigenen Grundstück geschaffen werden. Eine deutliche Erhöhung der Stellplatznachfrage durch Besucher der Technischen Akademie Wuppertal ist im öffentlichen Straßenraum nicht abzudecken. In Abstimmung mit den Betreibern anderer Einrichtungen in der näheren Umgebung könnte ein Parkhaus oder eine Tiefgarage als eine Art 'Quartiertiefgarage' realisiert werden, welche als Initialprojekt eines gemeinsamen Stellplatzkonzepts angesehen werden könnte und sich nachhaltig sehr positiv auf das gesamte Entwicklungsgebiet auswirken kann.

Flächenbilanz (Variante Einzelhandel)

- neue Straßenflächen (Planstraße F): ca. 1.630 m²
- Bruttogeschossfläche Einzelhandel Gesamt ca. 1.600 m², davon Erdgeschosszone Feigestraße Nord: ca. 800 m², Neubau Planstraße F ca. 800 m²
- zusätzliche Wohneinheiten: ca. 35
- Bruttogeschossfläche Nachverdichtung Technische Akademie Wuppertal: 2.700 m²

6.3 Umsetzung**Beteiligte, Träger, Initiatoren, Projektnetzwerke**

- Initiator und Koordination: Stadtverwaltung Cottbus
- Schlüsseleigentümer: Sparkasse Spree-Neiße, Technische Akademie Wuppertal
- Eigentümerstandortgemeinschaft: Sparkasse Spree-Neiße, Technische Akademie Wuppertal e.V., RehaVita GmbH, Märkische Grundstückszentrale MGZ, Landesamt für Bergbau, Haus der Wirtschaft (Verwaltung durch Einkaufs- und Dienstleistungszentrum Cottbus KG), ansässiger Einzelhandel
- Projektentwicklung: Bauträger, Projektentwickler, Wohnungsunternehmen

Handlungsprogramm, Schritte zur Umsetzung*Vorbereitungsphase*

1. Vernetzung der lokalen Wirtschaft als Standortgemeinschaft Ostrow
2. Einbindung der Sparkasse Spree-Neiße in die Entwicklungskonzepte
3. Sanierungsmaßnahmen Gladhouse
4. Übergangsweise Wiederöffnung der informellen Wegeverbindung über das Grundstück Ostrower Straße 15a bis zur Herstellung der Planstraße F
5. Überprüfung des Vorhaben- und Erschließungsplans M7 / 17 auf Anpassungsbedarf

Initialphase

6. Grundstücksneuordnungen
7. Herstellung der Planstraße F
8. Neuorganisation der Stellplätze des Discounters
9. Bauliche Sicherung der Fassadenreste der Tuchfabrik Hasselbach und Westerkamp, Bäumung der ruinösen rückwärtigen Gebäudeteile
10. Neuorganisation der Stellplätze der Technischen Akademie Wuppertal

Entwicklungsphase

11. Aufwertung der Feigestraße

12. Aufwertung der Inselstraße als Quartiersachse
13. Entwicklung Wohnungsbau im Blockinnenbereich
14. Entwicklung Mischnutzungsbau Nordseite Feigestraße
15. Nachverdichtung Technische Akademie Wuppertal.

Ostrower Mitte

Bestandssituation

*Ruine der Tuchfabrik
Hasselbach und
Westerkamp
Ostrower Straße
15a,
im Hintergrund die
zugehörige Fabrikanten-
villa*



*Auguste-Stift in der
Feigestraße*



*Potenzielles Baufeld
auf dem Stellplatz
der TAW, im Hinter-
grund das Haus der
Wirtschaft*



Abb. 13: Querschnitt für die westliche Blechenstraße

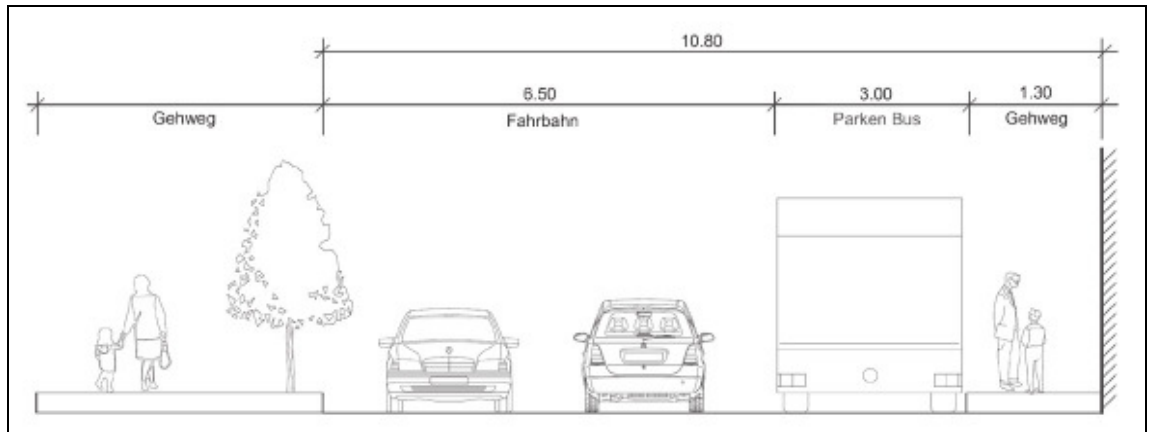


Abb. 14: Querschnitt für die neue Planstraße F

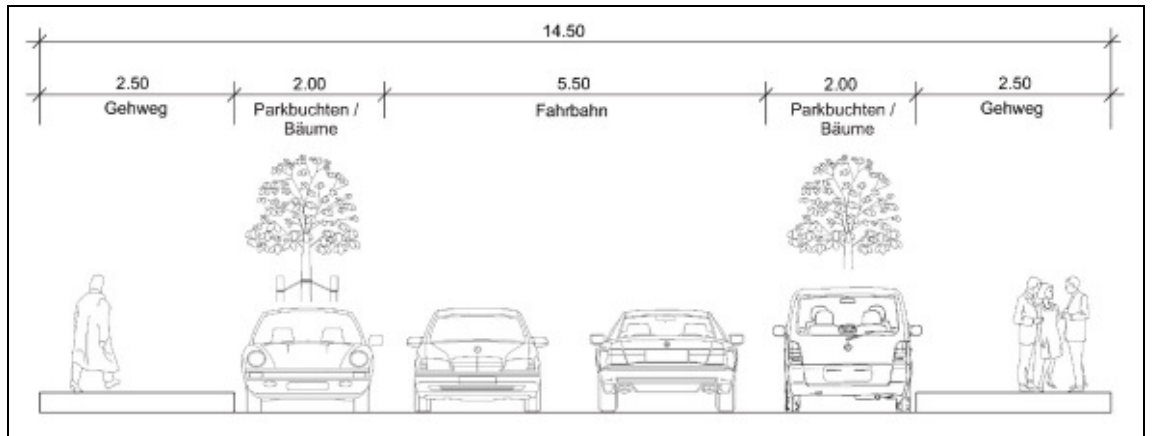


Abb. 15: Querschnitt der Inselstraße zwischen Bautzener Straße und Feigestraße

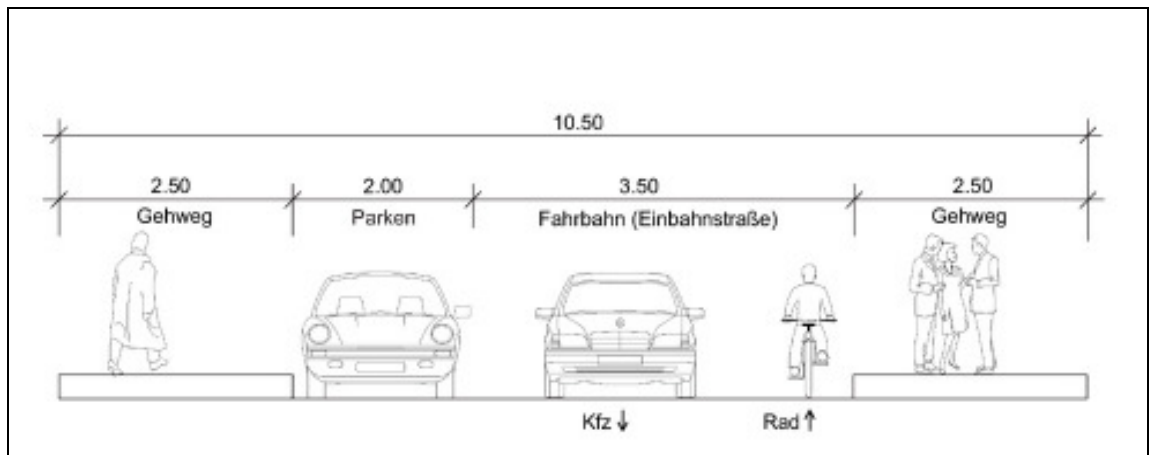


Abb. 16: Städtebauliche Varianten

Alt-Ostrow

Variante Bestands-
erhalt

*Erhalt Tuchfärberei
Geisler mit Produkti-
onshalle, Reduktion
der Wohnungsbau-
felder*



Ostrower Mitte

Variante Wohnungs-
bau

*Reduktion der Einzel-
handelsflächen zu
Gunsten von klein-
teiligem Wohnungs-
bau*



Brauerei

Variante Bebauung

*Bauliche Neuordnung
des südlichen Brau-
ereiareals und der
Garagenhöfe*



7. Eignung von Förderprogrammen

Städtebauförderung

Im Rahmen der Gebietsanalyse und Tragfähigkeitsuntersuchung wurde eine begrenzte Entwicklungsfähigkeit des Gebietes 'aus eigener Kraft' heraus festgestellt. Die zum Teil geringen wirtschaftlichen Spielräume bzw. die ungünstigen Kosten-Nutzen-Abwägungen privater Akteure sind für eine privatwirtschaftlich getragene Entwicklung hinderlich.

In Verbindung mit den deutlichen funktionalen und städtebaulichen Missständen des Gebietes könnte in dieser Ausgangssituation der Einsatz von Städtebauförderinstrumenten eine Option darstellen. Die gegenwärtig zur Verfügung stehenden Bund-Länderprogramme der Städtebauförderung werden in ihrer Eignung für den Bereich Ostrow überschlägig betrachtet.²⁹

Städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§ 136 BauGB)

Die materiellen Kriterien für die Durchführung einer Sanierungsmaßnahme wären gegeben. Auch die erweiterten sanierungsrechtlichen Möglichkeiten im Bereich der Bodenordnung und der Genehmigung von Vorhaben wären für eine Gebietsentwicklung und Neuordnung grundsätzlich sinnvoll. Ein festgesetztes Sanierungsgebiet ermöglicht zudem eine über Städtebaufördermittel anteilig finanzierte Anlage von Erschließungen. Dieses Finanzierungsmodell könnte die hohen privaten Erschließungsbeiträge als wesentliches Entwicklungshemmnis umgehen. Über die bei einer Entlassung aus der Sanierung fälligen Ausgleichsbeträge würden jedoch private Mittel zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls erforderlich. Der administrative Aufwand einer Sanierungsmaßnahme ist tendenziell eher hoch. Ostrow stellt kein typisches Sanierungsgebiet dar, in dem eine kleinteilige Eigentümerstruktur als Hauptträger der baulichen Erneuerung agiert, die Missstände insbesondere im Zustand der Bestandsbebauung liegen und die Wohnfunktion dominiert. Zudem ist derzeit noch nicht absehbar, in welcher Form dieses Instrument ab 2011 den Kommunen zur Verfügung stehen wird.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (§ 165 BauGB)

Auch eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ließe sich aus der Gebietssituation begründen. Mit einer solchen Maßnahme können jedoch eventuell erhebliche finanzielle Verpflichtungen und Risiken für die Kommune verbunden sein, die bis zu einer Übernahmeverpflichtung der Grundstücke reichen können. Da vorrangig bei einem großen Entwicklungsdruck auf dem Immobilienmarkt eine wirtschaftlich für die Kommune tragfähige Umsetzung zu erwarten ist, kann eine solche Maßnahme für Ostrow eher nicht empfohlen werden.

Stadtumbau-Ost

Das Programm Stadtumbau-Ost kommt in Ostrow bereits projektbezogen zur Anwendung. Diese Maßnahmen sind derzeit sehr begrenzt und basieren nicht auf einer ganzheitlichen Entwicklungsstrategie, sie sind daher als Entwicklungsimpuls bislang nicht ausreichend. Der Programmteil Aufwertung wird dennoch für eine umfassende Neuordnung in Ostrow als besonders geeignet bewertet. Eine stärkere Konzentration der Aufwertungsmittel aus dem Stadtumbau in Ostrow im Rahmen einer koordinierten Entwicklungsstrategie wäre aus Gebietsperspektive empfehlenswert.

²⁹ Das Programm 'Soziale Stadt' ist für Ostrow wegen der geringen Wohnbevölkerung und nicht feststellbaren sozialen Problemlagen nicht anwendbar. Das Programm 'Städtebaulicher Denkmalschutz' wird bislang vorrangig in historischen Stadtkernen eingesetzt, zudem ist die potenzielle denkmalwerte Siedlungsstruktur aus Dorfkern und Industriequartier weitgehend aufgelöst.

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Das im Jahr 2008 neu gestartete Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren ist vorrangig auf zentrale Versorgungsbereiche mit Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion ausgelegt. Mit der Zentrumsfunktion des Untersuchungsbereiches als Nahversorgungszentrum wäre theoretisch eine Förderung begründbar, doch erscheint das Programm nur bedingt geeignet, die zentralen Problemlagen der Brachflächenentwicklung zu Wohnzwecken und die Nachnutzung industrieller Bausubstanz zu unterstützen.

Wohnungsbauförderung

Anstatt einer gebietsbezogenen Förderung von Entwicklung der Städtebauförderung bieten verschiedene Instrumente der Wohnraumförderung die Möglichkeit, standortbezogene Einzelvorhaben zu unterstützen. Die Beseitigung der gebietsprägenden Defizite im Wohnumfeld kann hiermit jedoch nicht erfolgen.

Soziale Wohnraumförderung

Sozialer Wohnungsbau wird in Cottbus derzeit nicht mehr umgesetzt, da gesamtstädtisch keine Versorgungsengpässe mit preisgünstigem Wohnraum erkennbar sind.

Generationsgerechte Anpassung von Mietwohngebäuden 'GenerationsgerechtModInstR'

In Bestandswohnungen ist ein Umbau für die Bedürfnisse älterer Bewohner nach der sogenannten 'GenerationsgerechtModInstR' des MIR förderfähig.

Barrierefreier und generationsgerechter Zugang Wohnungen in Mietwohngebäuden 'AufzugsR'

Insbesondere der Einbau von Aufzügen und weiterer Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind Gegenstand der 'AufzugsR' des Landes Brandenburg. 'AufzugsR' und 'GenerationsgerechtModInstR' beziehen sich ausschließlich auf Bestandsbauten. Im Bereich Ostrow wären hier die Q6-Bauten im Wohnquartier Lobedanstraße geeignet, falls eine dauerhafte Ausrichtung dieser Wohnungen auf eine ältere Bewohnerschaft verfolgt wird. Im Umfeld der bestehenden Senioreneinrichtungen an der Straße der Jugend könnten diese Förderungen einen Anreiz zum Umbau, Sanierung und Nachnutzung bislang leerstehender Altbauten darstellen.

Förderung von selbst genutztem Wohneigentum in Innenstädten 'WohneigentumInnenstadtR'

Die 'WohneigentumInnenstadtR' zielt auf Wohneigentumsförderung in festgesetzten 'Vorranggebieten Wohnen' ab. In einer Kombination aus Subjekt- und Objektförderung sind sowohl Bestandsbauten wie auch Neubauten, die zur Brachflächenreaktivierung und zur Beseitigung städtebaulicher Missstände beitragen, förderfähig. Dieses Instrument ist daher in seiner gesamten Bandbreite in Ostrow anwendbar. Es kann sowohl für die konventionell sanierte Altbauwohnung im Gründerzeitbau, den Umbau von Fabrikbauten in Loftwohnungen oder auch die Neubauförderung auf den meisten Brachen eingesetzt werden. Dieses Instrument kann für Ostrow einen Schlüssel der Gebietsentwicklung darstellen, da es für sehr unterschiedliche Wohnungsbaumaßnahmen flexibel anwendbar ist.

8. Maßnahmen, Durchführung, Finanzierung

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

Steuerungs- und Management-Maßnahmen

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

Investive bauliche Maßnahmen

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

Die Tabelle ‚Übersicht Maßnahmen‘ stellt eine Übersicht der für eine Gebietsentwicklung erforderlichen Maßnahmen und ihrer grob geschätzten Kosten dar. Die benannten Schlüsselmaßnahmen sind in der Tabelle unterstrichen. Für die Berechnung der Kosten wurden folgende Ansätze herangezogen:

Maßnahmenart	Kostenansatz / Bezugsgröße
<i>Straßenbau</i>	
Neubau Straße	100 Euro / m ²
Neubau Gehweg	50 Euro / m ²
Neubau Stellplatz	75 Euro / m ²
Neubau gestaltete Platzfläche	110 Euro / m ²
Sanierung Straße	80 Euro / m ²
Sanierung Gehweg	50 Euro / m ²
Sanierung Stellplatz	60 Euro / m ²
<i>Öffentliche Grünfläche</i>	
gestaltete Grünfläche / Spielplatz	40 Euro / m ²
naturnahe, pflegearme Grünfläche	20 Euro / m ²
<i>Stadttechnische Infrastruktur</i>	
Neuerschließung Wasser Ver- und Entsorgung, Gas, Strom, Fernwärme)	1500 Euro / lfd. m
<i>Baumaßnahmen Gebäude</i>	
Neubau	1.500 Euro / m ² BGF
Sanierung (hoher Sanierungsbedarf, Denkmalschutz)	1.500 Euro / m ² BGF
Sanierung (mittlerer Sanierungsbedarf)	1.000 Euro / m ² BGF
Sanierung (Einfacher Bedarf, nur 50er-Jahre Blockbauten)	800 Euro / m ² BGF
Abriss	100 Euro / m ² BGF

Bezüglich der Förderung wird eine Fördermöglichkeit im Rahmen der Städtebauförderung geprüft. Falls eine Förderung in Frage kommt, wird eine Zuordnung zu den Maßnahmenbereichen nach der Förderrichtlinie '99 zur Stadterneuerung des Landes Brandenburg mit den entsprechenden Kürzeln benannt. Diese Kürzel bezeichnen im Einzelnen:

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

Tab. 7: Übersicht Maßnahmen

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

³⁰ Erläuterung des Zeitrahmens: kurzfristig: Beginn sofort möglich oder Vorleistungen, ab ca. 2009; mittelfristig: prioritäre Entwicklungsmaßnahmen, ab ca. 2010; langfristig: ergänzende Maßnahmen, Umsetzung unklar, ab ca. 2018

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Archäologische / bodendenkmalpflegerische Maßnahmen Ostrower Dorfanger	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	4000 m²
Neuorganisation des fließenden Verkehrs, 'Verkehrsberuhigungs- Konzept'	mittelfristig	minimal	öffentlich	offen
Verkehrerschließung insgesamt, inkl. Straßenentwässerung, Begrünung und Beleuchtung, Ausgleichsmaßnahme, darunter:		1.800.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	
- Umbau Briesmannstraße	kurzfristig	90.000	öffentlich StBF (B5)	1.350 m²
- <u>Neuanlage Erschließungsstraßen</u>	mittelfristig	750.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	10.000 m²
- <u>Neugestaltung Ostrower Platz</u>	mittelfristig	660.000	öffentlich StBF (B5, B6)	8.200 m²
- Erneuerung Ostrower Damm und Uferpromenade, Grünpflege	mittelfristig	210.000	öffentlich StBF (B5, B6)	2.700 m²
Altlastensanierung Industriestandorte	kurzfristig	offen	vorrangig privat StBF (B4)	16.000 m²
Anlage der stadttechnischen Erschließung (Ver- und Entsorgung Wasser, Gas, Strom, Fernwärme)	kurzfristig	2.000.000	vorrangig privat StBF teilweise (B5)	
Sanierung historische Industriebauten	mittelfristig	21.000.000	privat evtl. Wohneigentum-InnenstadtR	14.000 m² Bruttogeschossfläche
- Fabrik Enke Briesmannstraße / Ostrower Platz				
- Tuchfabrik Jürss & Elger, Franz-Mehring-Str. / Ostrower Damm				
- Fabrik Eschenhagen Ostrower Damm 11 (Produktionshalle)				
- Tuchfärberei Geisler Ostrower Damm 12, 12				

Cottbus Innenstadtbereich Ostrow

Entwicklungskonzept / Tragfähigkeitsuntersuchung

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebau-förderung	Umfang der Maßnahme
Abbruch von Gebäuden	kurzfristig	600.000	privat	6.000 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Entwicklung der Brachen Ostrower Platz, Ostrower Damm	mittelfristig	22.000.000	privat WohneigentumInnenstadtR	14.500 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Entwicklung der Brachen Franz-Mehring-Straße	mittelfristig	20.000.000	privat	13.500 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Neuentwicklung Ostrower Platz Westseite	kurzfristig	2.400.000	privat WohneigentumInnenstadtR	1.600 m² Bruttogeschoss-fläche
Städtebauliche Entwicklung und Sanierung der Brache Ostrower Damm / Inselstraße	mittelfristig	3.100.000	privat WohneigentumInnenstadtR	1.700 m² Neubau, 500 m² Sanierung Bruttogeschoss-fläche
Klingmüllersche Holzinsel				
Rückbau funktionslose Fernwärmetrasse Inselstraße - Leichhardt-Brücke	kurzfristig	50.000	StBF (B4)	500 m², 170 m Trassen-länge inkl. Flussüberque-rung
Verlagerung Kleingartenparzellen Uferbereich	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	1800 m²
<u>Neubau Leichhardt-Brücke, Anbindung Inselstraße</u>	kurzfristig	900.000 ³¹	öffentlich StBF (B5)	60 m Länge
Spreeuferwege mit Anbindung an übergeordnetes Wege-netz	mittelfristig	750.000 ²⁴	öffentlich StBF (B5)	
Grünpflege, Neugestaltung Freiräume Holzinsel	mittelfristig	250.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B6, B7)	9.500 m²
Sanierung Tuchfabrik Elias	langfristig	10.000.000	privat	10.000 m² Bruttogeschoss-fläche

³¹ Kostenangabe gemäß Übersicht Investitionsschwerpunkte der Stadt Cottbus bis 2013

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Vereins-Brauerei				
Abbruchmaßnahmen und Altlastenbeseitigung Bautzener Straße 159 / Südstraße	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	4.000 m ²
Abbruchmaßnahmen Garagenhöfe Blechenstraße, Südstraße, Bautzener Straße	langfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	
Anliegerschließung, Fuß- und Radweg Bautzener Straße / Südstraße	kurzfristig	32.000	öffentlich StBF (B5)	53 m ² Weglänge
Denkmalschutz Vereinsbrauerei	kurzfristig	minimal	öffentlich	-
Initiierung von Zwischennutzungen Brauerei	kurzfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B2)	-
Sanierung Vereinsbrauerei, evtl. bauliche Sicherungsmaßnahmen	mittelfristig	9.700.000 (Sanierung)	gemischt öffentlich / privat StBF (B3, B9)	6.500 m ² Bruttogeschossfläche
Altlastensanierung Brauereigelände	mittelfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B4)	6.900 m ²
Städtebauliche Neuentwicklung Bautzener Straße / Straße der Jugend ('Dresdener Dreieck')	mittelfristig	6.500.000	gemischt öffentlich / privat WohneigentumInnenstadtR	4.300 m ² Bruttogeschossfläche
Städtebauliche Neuentwicklung Garagenhöfe Blechenstraße	langfristig	offen	gemischt öffentlich / privat	offen
Busbahnhof				
Bebauungsplan Busbahnhof	kurzfristig	30.000	öffentlich StBF (B1)	20.000 m ²
Planungsleistungen (Gutachten, Wettbewerbe)	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B1)	offen
Aktivierung von Brachflächen und Wohngebäuden Marienstraße im Rahmen der Initiative STADTWOHNEN	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B2, B8)	bis zu 2.200 m ² Grundstücksflächen

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
<u>Verlagerung Busbahnhof</u>	kurzfristig	offen	öffentlich	
Verlagerung Papierrecyclinghof	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	560 m² Bruttogeschossfläche, 2.000 m² Grundstücksfläche
Abbruchmaßnahmen im Block Bürgerstraße, Marienstraße, Busbahnhof	kurzfristig	160.000	öffentlich StBF (B4)	1.600 m² Bruttogeschossfläche
Platzanlage Bürgerstraße / Taubenstraße	mittelfristig	136.000	öffentlich StBF (B5)	2.000 m²
Neuanlage Grünfläche Blockinnenbereich	langfristig	150.000	öffentlich oder privat StBF (B6 bzw. B7)	4.300 m²
Neugestaltung Marienstraße	mittelfristig	210.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	3.500 m²
Sanierung Wohnungsbauten Marienstraße	mittelfristig	1.500.000	privat evtl. Generationengerecht-ModInstR, Wohneigentum-InnenstadtR	1.000 m² Bruttogeschossfläche
Baulückenschlüsse Marienstraße	mittelfristig	3.900.000	privat WohneigentumInnenstadtR	2600 m² Bruttogeschossfläche
Städtebauliche Neuentwicklung Busbahnhofareal	langfristig	29.000.000 ³²	privat WohneigentumInnenstadtR, diverse Energie und Klima bezogene Programme	14.600 m² Bruttogeschossfläche
Barackenstadt				
Initiierung von Zwischennutzungen Freiflächen Barackenstadt	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B2)	20.000 m²

³² Wegen des anvisierten Modellprojektes für energieeffizientes, umweltfreundliches Bauen wurde mit Höheren Baukosten von 2.000 Euro pro m² kalkuliert.

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebau-förderung	Umfang der Maßnahme
Altlastenuntersuchung Barackenstadt (evtl. Fliegerbomben)	kurzfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	20.000 m²
Archäologische / bodendenkmalpflegerische Maßnahmen Alter Friedhof / Barackenstadt	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B4)	20.000 m²
Anlage Reisebusstellplätze Blechenstraße	mittelfristig		öffentlich StBF (B5)	
Entsiegelung Südseite Blechenstraße ('Mittlerer Grünring')	langfristig	offen	öffentlich StBF (B6)	
Naturnahe Entwicklung Barackenstadt, öffentliche Durchwegung	kurzfristig	30.000	öffentlich StBF (B6)	13.500 m²
Städtebauliche Neuentwicklung nördlicher Barackenstadt	langfristig	5.830.000	gemischt öffentlich / privat	3.900 m²
Ostrower Mitte				
Sanierung Gladhouse	kurzfristig	956.500 ³³	öffentlich StBF (B3)	
<u>Aufwertung Straßenzug Inselstraße als zentrale Ost-West-Achse (Straße der Jugend - Ostrower Damm)</u>	mittelfristig	358.000	öffentlich StBF (B5)	5.700 m²
Förderung Ostrower Dienstleistungsnetzwerk	kurzfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B2, B8)	-
Anlage Erschließungsstraße zwischen Ostrower Straße und Feigestraße	kurzfristig	135.000	gemischt öffentlich / privat StBF (B5)	1.780 m²
Sanierung und Umnutzung Inselstraße 9	kurzfristig	350.000	privat	350 m² Bruttogeschossfläche
Städtebauliche Neuentwicklung Brache Ostrower Straße 15a, angrenzende Modellstadtbereiche	mittelfristig	9.700.000	privat WohneigentumInnenstadtR	6.450 m² Bruttogeschossfläche

³³ Kostenangabe gemäß Übersicht Investitionsschwerpunkte der Stadt Cottbus bis 2013

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Städtebauliche Neuentwicklung Areal Technische Akademie Wuppertal	langfristig	5.400.000	privat	3.600 m² Bruttogeschossfläche
Sonstige Räume				
Abbruch Lobedanstraße 13	langfristig	20.000	öffentlich StBF (B4)	200 m² Bruttogeschossfläche
Instandsetzung und Erneuerung öffentlicher Straßenraum (Gesamtsumme)	kurzfristig und mittelfristig	2.000.000	öffentlich StBF (B5)	
Anlage straßenbegleitender Radwegeverbindung Marienstraße - Inselstraße	mittelfristig	enthalten in Gesamtsumme Straßenbau	öffentlich StBF (B5)	
Fuß- und Radweg Straße der Jugend 20 - Bautzener Str. 158/159	langfristig	20.000	öffentlich StBF (B5)	400 m² Wegfläche
Fuß- und Radweg in Verlängerung der Blechenstraße zur Spree	langfristig	42.500	öffentlich StBF (B5)	850 m² Wegfläche
Aufwertung Bahnunterführung Straße der Jugend	mittelfristig	offen	öffentlich StBF (B5, B9)	offen
Erweiterung Öffentliche Grünfläche Lobedanstraße 14-16	langfristig	40.000	öffentlich StBF (B6)	1.000 m²
Aktivierung Altbau und Restflächen Parzellenstraße 3 durch Initiative STADTWOHNEN	kurzfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B2, B8)	
Abbruch Straße der Jugend 20	langfristig	offen	gemischt öffentlich / privat StBF (B4)	offen
Umbau Knoten Lobedanstraße / Parzellenstraße, Bahnübergang	langfristig	317.000	gemischt öffentlich / privat ³⁴ StBF (B5)	

³⁴ Da seitens der DB Netz AG kein Umsetzungsabsicht erkennbar ist, muss von einer weitgehenden finanziellen Beteiligung der Stadt Cottbus ausgegangen werden.

Maßnahme / Standort (Handlungsschwerpunkt)	Zeitraumen ³⁰	geschätzte Gesamtkosten (Euro)	Träger/ Finanzierung; ggf. zu prüfende Fördermöglichkeit im Maßnahmenbereich Städtebauförderung	Umfang der Maßnahme
Sanierung Parzellenstraße 3	mittelfristig	450.000	privat WohneigentumInnenstadtR	300 m² Bruttogeschossfläche
Sanierung Q6-Blockbauten Parzellenstraße, Lobedanstraße, Inselstraße	mittelfristig	10.800.000	privat Generationsgerecht-ModInstR, AufzugsR	13.600 m² Bruttogeschossfläche
Anlage Spielplatz Blechenstraße 5, Straße der Jugend 25	kurzfristig	28.000	privat	700 m²
Wohnumfeldgestaltung Zeilenbauten	mittelfristig	offen	privat	19.000 m²
Städtebauliche Arrondierung Wohnsiedlung Lobedanstraße	langfristig	offen	privat WohneigentumInnenstadtR	offen
Nachverdichtung Grundstück Parzellenstraße 3	mittelfristig	3.000.000	privat WohneigentumInnenstadtR	1.500 m² Bruttogeschossfläche
Baulückenschlüsse Straße der Jugend 20 und 25	mittelfristig	1.700.000	privat WohneigentumInnenstadtR	900 m² Bruttogeschossfläche

D. Zusammenfassende Empfehlungen

Als innerstädtischer Stadtraum besitzt Ostrow eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung der Gesamtstadt. Der Stadtbereich bietet große Chancen, als Wohnquartier, Naherholungsbereich, Wirtschaftsstandort und industriegultureller Imageträger einen Beitrag zur Innenentwicklung und Qualifizierung der Cottbuser Innenstadt zu leisten.

Diese Potenziale können jedoch nicht über langjährig verfestigte Entwicklungsblockaden und Rückstände in der Stadterneuerung hinwegtäuschen. Sie verhindern, dass Ostrow in Konkurrenz zu anderen Cottbuser Stadtteilen und Standorten seine Qualitäten zur Geltung bringen kann. Als wesentliche Problemlagen seien hier flächendeckende Instandhaltungs- und Qualitätsmängel im öffentlichen Raum, Leerstand und Bausubstanzmängel bei den historisch wertvollen, großvolumigen Industriebauten und umfangreiche Brachen an für die Quartiersentwicklung ausschlaggebenden Standorten genannt. Eine nahezu durchgängige Zone städtebaulicher Problemlagen und unattraktiver Nutzungen von der Barackenstadt über den Busbahnhof bis zu den Industriebrachen an der Franz-Mehring-Straße verhindert zudem einen positiv ausstrahlenden Effekt der Sanierungsfortschritte von der angrenzenden Modellstadt auf den Untersuchungsraum.

Für die Gebietsentwicklung lassen sich folgende zentrale Handlungsfelder benennen:

1. Nachnutzung großflächiger, stadträumlich integrierter Brachen
2. Sanierung wertvoller, industriegeschichtlicher Bausubstanz
3. In-Wertsetzung der Spreelagen als Potenzial für Tourismus und Naherholung
4. Qualifizierung der Ostrower Mitte als zentrumsnaher Dienstleistungsschwerpunkt.

Vor diesem Hintergrund stellt die Entwicklung des Bereichs Ostrow eine große Herausforderung dar, die wegen der insgesamt geringen Investitionsdynamik im Gebiet ohne einen externen Impuls kaum zu bewältigen ist. Auch die öffentliche Hand kann in diesem Quartier durch eine verstärkte Initiative einen deutlichen Anreiz für private Folgeinvestitionen setzen. Diese privat getragenen Entwicklungen sind nach einem solchen Impuls auf Grund der verschiedenen, bislang nicht aktiven Potenziale mittelfristig durchaus zu erwarten. Überschlüssig wird ein öffentlicher Investitionsbedarf von bis zu 10 Mio. Euro kalkuliert, der jedoch umfangreiche private Folgeinvestitionen vor allem in die Sanierung und Errichtung von privaten Gebäuden nach sich ziehen könnte.

Aus der Perspektive privater Einzelakteure stellt der zumeist nicht wirtschaftlich tragbare Kostenrahmen für grundlegende Investitionen ein wesentliches Entwicklungshemmnis dar. Aber auch die überdurchschnittliche Komplexität der Entwicklungsbedingungen eines ehemaligen Industriestadtteils und die bislang fragmentierte Grundstücksstruktur erschwert eine koordinierte Gebietsentwicklung. Andererseits stellt die vorhandene Mitwirkungsbereitschaft eine wichtige Grundlage für einen umfassenderen Entwicklungsprozess dar.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die im Gebiet vorhandenen städtebaulichen und funktionalen Missstände nicht nur einen hohen öffentlichen Investitionsbedarf, sondern zusätzlich auch einen akteurs- und grundstücksübergreifenden Steuerungs- und Organisationsbedarf hervorrufen. Beide Aspekte legen die Aufnahme des Untersuchungsraums in ein Programm der Städtebauförderung nahe, das sowohl Initial gebend als auch Rahmen setzend für einen zukünftigen Aufwertungsprozess sein sollte.