

# Potenzialanalyse Cottbuser Ostsee

## Endbericht

Juli 2016

Auftraggeber  
Stadt Cottbus

Geschäftsführer:  
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:  
Prof. Dr. Edgar Kreilkamp  
Prof. Dr. Heinz-Dieter Quack

**Büro Hamburg**  
Gurlittstraße 28  
20099 Hamburg  
Tel. 040.4 19 23 96 0  
Fax 041.4 19 23 96 29  
hamburg@projectm.de

**Büro München**  
Wilhelm-Kuhnert-Straße 26  
81543 München  
Tel. 089.6 14 66 08 0  
Fax 089.6 14 66 08 5  
muenchen@projectm.de

**Büro Trier**  
Am Wissenschaftspark 25+27  
54296 Trier  
Tel. 0651.9 78 66 0  
Fax 0651.9 78 66 18  
trier@projectm.de

**Kontakt:**  
**Matthias Wedepohl**  
Berlin/Brandenburg  
Matthias.wedepohl@projectm.de  
Tel. 0175-5957603

[www.projectm.de](http://www.projectm.de)

**TOPOS**  
Badensche Straße 29  
10715 Berlin  
Tel.: 030/ 864 90 40  
[info@topos-planung.de](mailto:info@topos-planung.de)  
[www.topos-planung.de](http://www.topos-planung.de)



## Inhaltsverzeichnis

1.	Projekthintergrund .....	5
1.1	Ausgangssituation und Projektzielstellung .....	5
1.2	Inhaltlicher Bearbeitungsansatz.....	6
1.3	Methodische Vorgehensweise .....	9
2.	Potenzialanalyse .....	10
2.1	Spezifische Rahmenbedingungen .....	10
2.2	Attraktionspotenziale – Stärken des Sees .....	14
2.3	Alleinstellungsmerkmale - Wettbewerbssituation .....	15
2.4	Eignungspotenziale für künftige Nutzungsformen .....	17
2.4.1	Gewässerbezogene Nutzungspotenziale .....	17
2.4.2	Landseitige Nutzungspotenziale .....	25
2.5	Schlussfolgerungen für die gewässerseitige Erschließung .....	32
2.6	Fazit Entwicklungsschwerpunkte.....	35
2.7	Potenziale des Sees für Naherholung und Tourismus .....	37
2.7.1	Künftige Bedeutung der einzelnen Segmente .....	37
2.7.2	Touristische Profilierungspotenziale .....	38
2.7.3	Räumliche Potenziale für die Entwicklung des Sees als Urlaubsziel .....	40
2.7.4	Einzugsgebietspotenziale für den Tagestourismus.....	42
2.8	Standortpotenziale .....	45
3.	Leitbild für die Entwicklung des Sees .....	51
3.1	Leitziele .....	51
3.2	See-Profil.....	52
3.3	Entwicklungsleitlinien .....	53
3.4	Kernzielgruppen .....	55
3.5	Räumliches Leitbild.....	56
3.5.1	Gewässernutzung.....	56
3.5.2	Ufernutzung.....	57
3.5.3	Klinger See .....	58
3.5.4	Standortleitbilder.....	59
3.6	Leitbild Landschaftsgestaltung .....	61



3.7	Städtebauliches Leitbild.....	62
3.8	Leitbild Mobilität und Verkehrserschließung.....	63
4.	Strategische Ausrichtung.....	65
4.1	Zeitliche Entwicklungsstrategien.....	65
4.2	Schlüsselstrategien.....	69
4.3	Entwicklungsstrategien für den Aufbau einer zielgruppen- ausgerichteten Freizeit Infra- und Angebotsstruktur.....	72
4.3.1	Der Radfahrersee.....	72
4.3.2	Der Wassersportsee.....	73
4.3.3	Der Badesee.....	74
5.	Standortentwicklung.....	76
5.1	Hauptstrand Cottbus.....	78
5.2	Stadthafen Cottbus.....	80
5.3	Merzdorfer Strand.....	85
5.4	„Neu Merzdorf“.....	87
5.5	Lakoma – Willmersdorf.....	89
5.6	Gemeinde Teichland, OT Neuendorf.....	91
5.7	Bärenbrücker Bucht.....	97
5.8	Tagesanlagen.....	100
5.9	Naturstrand Südspitze.....	101
5.10	Schlichow Süd.....	101
5.11	Schlichow Dorf.....	104
5.12	See-Achse Cottbus.....	106
6.	Standortübergreifende Darstellung Freizeit Infra- und Angebotsstruktur.....	108
7.	Schlüssel- und Leitprojekte.....	110
7.1	Schlüsselprojekt Seerundweg.....	112
7.2	Schlüsselprojekt Stadthafen Cottbus.....	114
7.3	Schlüsselprojekt Wassersportzentrum – Seehafen Teichland.....	117
7.4	Leitprojekte.....	121
7.4.1	Entwicklung des Wassersports am Sees.....	121
7.4.2	Aufbau einer zentralen Managementstruktur.....	125

7.4.3	Schaustelle .....	128
7.4.4	See-Marke und Wahrzeichen.....	129
7.4.5	Schwimmende Architektur.....	131
7.4.6	See-Sportspiele .....	132
7.4.7	Kommunikation.....	133
7.4.8	See-Achse Cottbus.....	134
8.	Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen .....	135
9.	Ausblick.....	138

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Projektbearbeitung.....	7
Abbildung 2:	Auftakt Projektgruppensitzung .....	8
Abbildung 3:	Profilierungsmerkmale .....	40
Abbildung 4:	Leitziele .....	51
Abbildung 5:	Karte Uferausbauformen und Blickbeziehungen .....	57
Abbildung 6:	Karte städtebauliche-landschaftliche Verknüpfungen.....	62
Abbildung 7:	Karte Verkehrserschließung .....	64
Abbildung 8:	Zeitfenster Entwicklungsprozess.....	65
Abbildung 9:	Übersichtskarte Entwicklungsstandorte .....	77
Abbildung 10:	Standortskizze Hauptstrand Cottbus .....	80
Abbildung 11:	Plandarstellung Stadthafen Cottbus .....	84
Abbildung 12:	Standortskizze Merzdorfer Strand .....	86
Abbildung 13:	Standortskizze „Neu Merzdorf“ .....	88
Abbildung 14:	Standortskizze Lakoma-Willmersdorf.....	91
Abbildung 15:	Standortskizze Neuendorf.....	94
Abbildung 16:	Standortskizze Bärenbrücker Bucht.....	99
Abbildung 17:	Standortskizze Naturstrand Südspitze .....	101
Abbildung 18:	Standortskizze Schlichow Süd .....	103
Abbildung 19:	Standortskizze Schlichow Dorf .....	105
Abbildung 20:	Karte Gastgewerbe am See.....	110
Abbildung 21:	Übersicht Schlüssel- und Leitprojekte .....	111
Abbildung 22:	Karte See-Rundweg .....	113
Abbildung 23:	Standortskizze Wassersportzentrum – Seehafen Teichland.....	120
Abbildung 24:	Karte Gewässernutzung .....	124
Abbildung 25:	Aufgaben Zweckverband Cottbuser Ostsee.....	126
Abbildung 26:	Übersicht „Haus“ Cottbuser Ostsee.....	138

# 1. Projekthintergrund

## 1.1 Ausgangssituation und Projektzielstellung

Am 23. Dezember 2015 endete die Tagebauära Cottbus Nord. Dieses Datum markiert gleichzeitig den Beginn der neuen Ära des Cottbuser Ostsees, dessen bergbauliche Sanierung nach den aktuellen Planungsvorstellungen bis 2025 abgeschlossen sein soll. Es liegt in der Verantwortung der Anrainer, durch eine zielführende, aufeinander abgestimmte Planung in den nächsten gut zehn Jahren die Voraussetzungen für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Sees insbesondere für Naherholung und Tourismus zu schaffen und damit die mit der Entstehung des größten Sees Brandenburgs verbundenen Potenziale zu erschließen. Um die Entwicklung des Cottbuser Ostsees frühzeitig in diese Richtung beeinflussen zu können, haben sich die Anrainer mit Partnern wie Vattenfall und der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) im Jahr 2002 in einem Inselrat organisiert und sich über viele Jahre in einem partizipativ und öffentlich ausgerichteten Prozess Gedanken zur Erschließung und Entwicklung des Sees gemacht. Im Ergebnis entstand 2006 der Masterplan Cottbuser Ostsee, der 2013 durch die Stadtverwaltung Cottbus erstmalig fortgeschrieben wurde und die Grundlage für diese Potenzialanalyse bildet.

Die standortbezogenen Entwicklungsplanungen am See befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen und Konkretisierungsgraden. Für die Hafenplanungen in Teichland existiert bereits ein B-Plan Entwurf, für den Hafen in Cottbus liegen wie auch für die See-Achse Cottbus, die die Innenstadt mit dem Hafen verbinden soll, bereits mehrere Untersuchungen vor. Die anderen im Masterplan dargestellten Standorte befinden sich weitestgehend noch im Ideenstadium.

Abgestimmte Aussagen zum See-Leitbild sowie valide Einschätzungen thematischer und standortbezogener Entwicklungspotenziale liegen aktuell nicht vor. Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Cottbus 2015 entschlossen, die Potenzialanalyse zum Cottbuser Ostsee durch ein externes Fachbüro erstellen zu lassen und dazu das Tourismus- und Freizeitberatungsunternehmen PROJECT M in Kooperation mit dem Berliner Planungsbüro TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung und Stadtforschung beauftragt. Mit der Potenzialanalyse sollen die Vorschläge des Masterplanes kritisch im Hinblick auf die Marktpotenziale und Realisierungschancen reflektiert werden, um auf Grundlage der damit gewonnenen Erkenntnisse ein Leitbild mit möglichst klarem Alleinstellungscharakter und Zielsetzungen für die Entwicklung des Gesamtsees und der einzelnen Standorte aufzuzeigen. Im Ergebnis der Potenzialanalyse liegen abgestimmte Vorstellungen dazu vor, wie der See in inhaltlicher und räumlicher Hinsicht künftig aussehen soll und welche Schritte notwendig sind, um dies zu erreichen.



## 1.2 Inhaltlicher Bearbeitungsansatz

Es sind die **heutigen Planungen**, die über den **Erfolg von Morgen entscheiden**. **Die Chancen und Zukunftsperspektiven des Cottbuser Ostsees hängen deshalb entscheidend von der Qualität der jetzigen konzeptionellen und planerischen Weichenstellungen ab**. Gefordert ist eine Planung, die konsequent auf die relevanten Marktbedingungen, Zielgruppen und spezifischen Standortqualitäten ausgerichtet ist und kein Proporzdenken im Sinne von „für jeden etwas“ und/oder „Wünsch-Dir-Was“. Dies setzt eine ehrliche, nachfrage- und marktorientierte Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten voraus. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die immer schwieriger werdende öffentliche Haushaltssituation in den Anrainergemeinden, die es mehr denn je erforderlich macht, die begrenzten Mittel gezielt dort einzusetzen, wo die höchsten Effekte zu erwarten sind.

Bevor belastbare Aussagen zu den einzelnen Standortentwicklungen getroffen werden können, muss klar sein, welche Potenziale es für eine wirtschaftlich tragfähige Entwicklung des Sees überhaupt gibt und daraus abgeleitet, welche Entwicklung für den See grundsätzlich angestrebt werden soll. Ob die Zielsetzung in einer ruhigen, naturnahen Erholung oder einer intensiven Freizeitnutzung liegt oder ob primär auf Tourismus oder stärker auf Naherholung abgezielt werden soll, hat entscheidende Auswirkungen auf die aktuellen und künftigen Planungen und Projekte.

Ein Leitbild für den See, welches das Profil, die Ziele und Schwerpunkte für die Entwicklung des Sees formuliert, ist daher für die weiteren Planungen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung unverzichtbar. Dabei muss die Gesamtentwicklung des Sees im Vordergrund stehen und keine standort- oder projektbezogenen Einzelinteressen.

Dieses gemeinsam von allen Anrainern getragene standortübergreifende Leitbild ist Zielstellung und Grundlage gleichermaßen für die weitere Entwicklung. Die Standortentwicklung muss nicht nur mit dem Leitbild in Einklang stehen, sondern sollte diese möglichst auch optimal unterstützen. Auch die einzelnen Nutzungen und Projektentwicklungen sollten mit den Leitvorstellungen zum See korrespondieren und sich zudem idealerweise mit Blick auf Synergien gegenseitig ergänzen. Auch zur Vermeidung von Nutzungskonflikten bedarf es deshalb einer frühzeitigen Weichenstellung auf Grundlage einer klaren, aus den Potenzialen und dem Leitbild abgeleiteten Prioritätensetzung hinsichtlich der Nutzungs- und Zielgruppenschwerpunkte.

Die Systematik für die Entwicklungsplanungen am See muss vor diesem Hintergrund von oben nach unten verlaufen, also vom Leitbild des Gesamtsees über die angestrebten Ziele für die Entwicklungsbereiche bis zu den Projekten bzw. den konkreten Maßnahmen zur Standortentwicklung und nicht umgekehrt, wie die folgende Grafik deutlich macht.

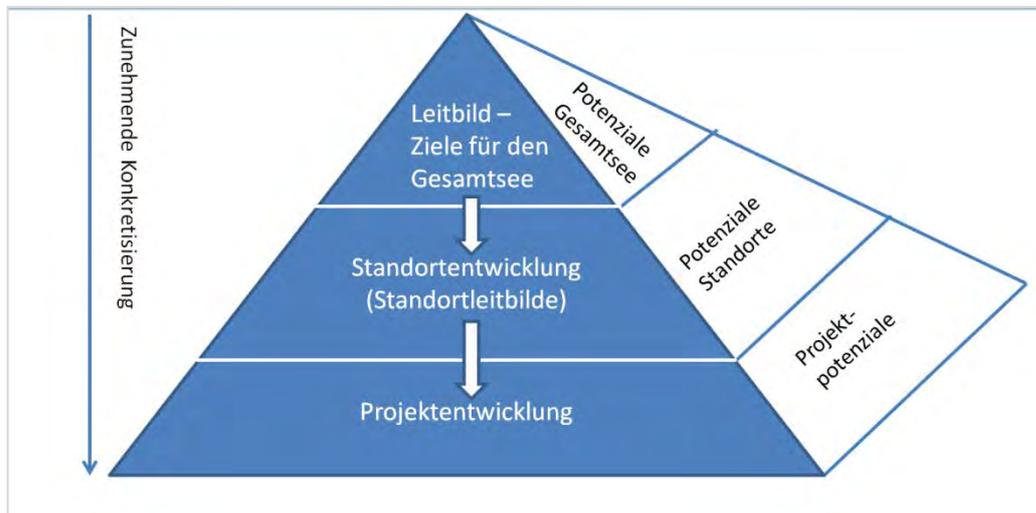


Abbildung 1: Projektbearbeitung

Wie die Erfahrungen in anderen künstlichen Gewässerlandschaften aufgezeigt haben, liegt die Anforderung bei der Entwicklung von Tagebaufolgewässern in einem „doppelten Spagat“ zwischen Vision und Machbarkeit einerseits sowie konkreten Planungen und ausreichend Flexibilität andererseits. Maxime der Potenzialanalyse ist es deshalb, einerseits Entwicklungsvorschläge auszuarbeiten, die auch umsetzbar sein müssen, andererseits aber im Sinne einer hohen Nachhaltigkeit auch nicht auf hohe Ansprüche an die Infra- und Angebotsstrukturentwicklung in Bezug auf Inhalte und Gestaltung/Ästhetik zu verzichten. Trotz knapper öffentlicher Mittel kann es nicht darum gehen überhaupt irgendeine Entwicklung anzustoßen, sondern vor dem Hintergrund der Wettbewerbssituation und Zielgruppenerwartungen müssen auch ambitionierte Planungsziele mit einem visionären Charakter verfolgt werden, auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt nicht sichergestellt werden kann, ob alle Vorstellungen letztendlich auch umgesetzt werden können.

In dem Spannungsfeld zwischen Vision und Machbarkeit gilt es auf der einen Seite frühzeitig möglichst klare Planungsvorgaben zu treffen, sich aber auf der anderen Seite auch genügend Freiraum und Flexibilität zu erhalten, um in dem sich schrittweise vollziehenden weiteren Entwicklungsprozess auf derzeit nicht vorhersehbare Entwicklungen und ggf. neue Erkenntnisse reagieren zu können.

Die Kernaussagen der Potenzialanalyse zur Entwicklung des Sees bilden das Grundgerüst für den Aufbau einer tragfähigen Infra- und Angebotsstruktur. An den zentralen Pflöcken (Leitbild, Schlüsselprojekte) muss im Interesse einer erfolgreichen Gesamtentwicklung des Sees deshalb unbedingt festgehalten werden.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Überlegungen basiert die Potenzialanalyse auf drei zentralen inhaltlichen Bearbeitungsschritten:

1. **Einer ehrlichen Einschätzung der Markt- und Zielgruppenpotenziale sowie der Standortpotenziale** auf Grundlage der spezifischen Eignungen vor Ort, den natur- bzw. landschaftsräumlichen Potenzialen, den Marktbedingungen und der Wettbewerbssituation
  - Was ist möglich und am erfolgversprechendsten, welche Anforderungen/Voraussetzungen müssen hierfür geschaffen werden?
  - Welche Standortpotenziale gibt es in räumlicher Hinsicht (wo was)?
2. **Der Formulierung eines Leitbildes** auf Basis der Ergebnisse der Potenzialeinschätzung
  - Welche Ausrichtung soll der See im Hinblick auf Urlaub, Tagestourismus, Naherholung nehmen, wer sind die Kernzielgruppen und was sind die thematischen Schwerpunkte/Prioritäten und Entwicklungssäulen?
  - Was sind die Ziele und Nutzungsschwerpunkte für die einzelnen Entwicklungsflächen (Standortleitbilder)?
3. **Der Ausarbeitung/Festlegung der (Infrastruktur-)Bedarfe und der Handlungsschritte** zur Umsetzung des Leitbildes
  - Welches Infrastrukturgerüst (Medien, Verkehr und Parkplatzangebot, sonstige technische Infrastruktur) muss wo in welcher Qualität und in welchem Umfang entwickelt werden?
  - Welche Ankerinvestitionen/Projekte sind die Motoren und Treiber der künftigen See-Entwicklung?
  - Was ist zu tun, um die einzelnen Standorte zu entwickeln?

Die folgende Grafik veranschaulicht den inhaltlichen Bearbeitungsprozess:

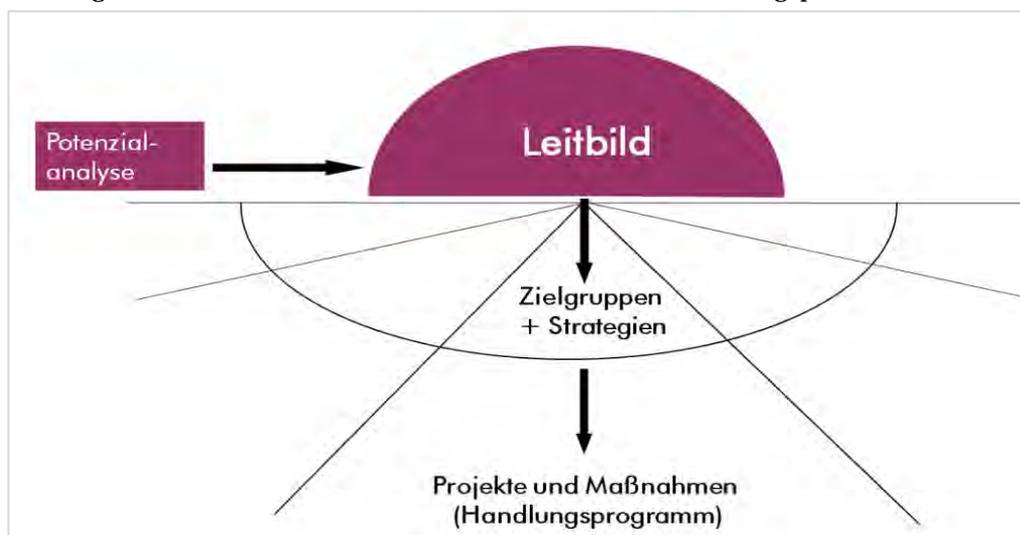


Abbildung 2: Auftakt Projektgruppensitzung

### 1.3 Methodische Vorgehensweise

Die Potenzialanalyse ist kein Gutachten, sondern Ergebnis eines über neun Monate prozessual geführten Bearbeitungsprozesses in mehreren Bearbeitungsschritten unter Einbindung der Anrainer und öffentlicher Partnerinstitutionen (*Teilnehmerauflistung siehe Anlage*) in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe. Die Aussagen der Potenzialanalyse sind Ausdruck eines schrittweise aufeinander aufbauenden, gemeinsamen Erkenntnisprozesses in insgesamt sieben sehr konstruktiven Sitzungen, die von Project M/TOPOS vorbereitet, moderiert und nachbereitet wurden.

- Auftaktveranstaltung Oktober 2015 in Cottbus: Projektvorstellung, Rahmenbedingungen, Potenziale
- PG 2 November 2015 in Cottbus: Schwerpunkt Eignungs- und Angebotspotenziale
- PG 3 Dezember 2015 in Peitz: Schwerpunkt Ziele und Leitbild für Gesamtsee
- PG 4 Januar 2016 in Teichland: Zwischenbericht, Konkretisierung Ziele und Leitbild, Standortpotenziale
- PG 5 Februar 2016 in Cottbus: Zielgruppen, Anforderungen Freizeit Infra- und Angebotsstruktur, Standortleitbilder
- PG 6 April 2016 in Peitz: Standortentwicklung und Leitprojekte
- PG 7 Mai 2016 in Cottbus: Endbericht Anmerkungen



Abbildung 3: Auftaktsitzung Projektgruppe



## 2. Potenzialanalyse

Für eine valide Einschätzung der Entwicklungspotenziale müssen zunächst die folgenden Einflussfaktoren hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Entwicklungsprozess untersucht werden:

- Die spezifischen Rahmenbedingungen aus dem Tagebau und der Sanierung.
- Die Eignungs- und Attraktionspotenziale vor Ort (Stärken und Schwächen) im Hinblick auf in Frage kommende Nutzungen unter Berücksichtigung der naturräumlichen Ausstattung einschließlich der Restriktionsbereiche (Naturschutzbereiche) sowie des bereits vorhandenen Angebots an Sport- und Erholungsnutzungen (Wandern, Radfahren usw.).
- Die Wettbewerbssituation. Gerade in touristischer Hinsicht ist eine belastbare Einschätzung der Potenziale nur im Kontext des Wettbewerbumfeldes möglich. Gute Eignungs- und Attraktionspotenziale des Cottbuser Ostsees relativieren sich dann, wenn es Wettbewerber gibt, die diesbezüglich noch bessere Bedingungen aufweisen.
- Die Marktbedingungen in Bezug auf die zu erwartende Nachfrage aus Tourismus und Naherholung/Tagestourismus.

In den folgenden Gliederungspunkten erfolgt auf Grundlage der Ergebnisse der Projektgruppensitzungen eine differenzierte Betrachtung/Untersuchung der Potenziale für den Gesamtsee und die relevanten Nutzungsformen.

### 2.1 Spezifische Rahmenbedingungen

Als Tagebaufolgesee sind für den Cottbuser Ostsee besondere Aspekte zu berücksichtigen, wie sie in dieser Form an natürlichen Gewässern nicht vorzufinden sind. Auf Grundlage des für alle Behörden und dem Bergbauunternehmen verbindlichen Abschlussbetriebsplans wird der See durch Vattenfall bzw. dem Rechtsnachfolger nach vollständiger Sanierung in einem Zustand analog eines natürlichen Gewässers übergeben. Es dürfen keine gemeinschädlichen Auswirkungen nach dem Bergbau bestehen bleiben. Wann der See übergeben wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesichert vorhergesagt werden. Ob das avisierte Jahr 2025 gehalten werden kann, hängt davon ab, ob der angestrebte Zeitraum von 2016 bis 2018 für die Sanierung eingehalten bzw. ausreichend Spreewasser für die Flutung zur Verfügung gestellt werden kann. Bei den hierfür erforderlichen Genehmigungsprozessen sind Verzögerungen nicht auszuschließen. Für die Einschätzung der Nutzungspotenziale ist letztendlich der Zeitpunkt der Seeübergabe aber nicht entscheidend, solange nach der Übergabe bergbaubedingte gemeinschädliche Auswirkungen ausgeschlossen werden können. Dies bildet die Prämisse für die Bearbeitung dieser Potenzialanalyse.

Auswirkungen hat der Übergabezeitpunkt auf die zeitliche Entwicklungsschiene insbesondere im Hinblick auf die Ansiedlung gewerblicher Freizeitinfrastruktur und den Beginn der gewässersei-



tigen Nutzung. Direkte Nachfragepotenziale aus der Gewässernutzung sind erst nach vollständiger Beendigung der Flutung möglich. **Das bedeutet, dass bis zu diesem Zeitpunkt Nachfragepotenziale nur aus der landseitigen Entwicklung generiert werden können.**

Für eine Einschätzung der Nutzungspotenziale entscheidender als der Zeitpunkt der Übergabe sind die im folgenden aufgeführten aus dem Tagebau bzw. der Sanierung direkt und indirekt resultierende Bedingungen/Einflussfaktoren:

- Da Vattenfall bzw. der Rechtsnachfolger die (Trocken)Sanierung bis 2018 zügig fortführen will, besteht für die Anrainer erheblicher Zeitdruck, zeitnah die Planungs- und Finanzierungsvoraussetzungen für eine spätere Nutzung an den dafür vorgesehenen Standorten zu schaffen. Insbesondere für die Hafenplanungen sind die sanierungstechnischen Voraussetzungen zeitnah zu schaffen, da dies im gefluteten Zustand mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre.
- Es muss davon ausgegangen werden, dass seitens des verantwortlichen Bergbauunternehmens Vattenfall bzw. des künftigen neuen Eigentümers als Rechtsnachfolger bei der Sanierung kaum Spielräume für vom Sanierungsplan abweichende Wünsche beispielsweise für touristisch attraktivere Ufermodellierungen bestehen. Vattenfall/ Rechtsnachfolger wird die Sanierung nach den für sie verbindlichen Maßgaben des Abschlussbetriebsplans durchführen. Einflussmöglichkeiten der Anrainer sind, wenn überhaupt nur zu vermuten, wenn unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben daraus für Vattenfall/Rechtsnachfolger keine zusätzlichen Kosten entstehen oder die Anrainer bereit sind, evtl. anfallende Mehrkosten zu übernehmen. Letzteres ist vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslagen allerdings nur schwer vorstellbar.
- Die Gewässerstruktur wird durch den Tagebau bestimmt. Mit Ausnahme des Bereichs Bärenbrücker Bucht und Ostufer ist der See durch eine eher monotone Uferstruktur ohne Einbuchtungen und Inselstrukturen gekennzeichnet, was sich auf das Attraktionspotenzial des Sees für den Tourismus nicht förderlich auswirkt. Tagebaubedingt ist auch die in weiten Teilen des Sees geringe Gewässertiefe von zwei Metern bei Niedrigwasserstand<sup>1</sup>, so dass Boote mit großem Tiefgang auf dem See nicht werden fahren können.
- Abweichend zu natürlichen Seen ist der See tagebaubedingt in den ufernahen Bereichen am tiefsten. In diesen Randschläuchen liegt die Gewässertiefe teilweise bei bis zu 30 Metern. Das bedeutet, dass in diesen Bereichen die Errichtung von gewässerseitiger Infrastruktur, wenn überhaupt, nur zu erheblich höheren Kosten möglich ist. Auch in den flacheren Seebereichen sind aufgrund des geschütteten Bodens die Grundbedingungen für die Errichtung von Infrastruktur schwieriger und kostenintensiver als in natürlichen Gewässern.
- Alle Standortentwicklungen auf Flächen mit geschüttetem Boden sind aufgrund der Rutschungsproblematik im benachbarten Lausitzer Seenland bis auf weiteres zurückgestellt worden. Diese Problematik trifft auf den Cottbuser Ostsee weitaus weniger zu, denn bis auf das

---

<sup>1</sup> beantragt im wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren zur Herstellung des Cottbuser Ostsees sind 2,7 m



Ostufer weisen alle Flächen am Cottbuser Ostsee gewachsenen Boden auf, d.h. dort bestehen geeignete Standortbedingungen für die Ansiedlung touristischer Infra- und Angebotsstruktur. Lediglich auf den am Ostufer liegenden Flächen mit geschütteten Böden sind entsprechende Entwicklungen nicht oder nur im kleineren Umfang z.B. mit Freizeitwegen möglich. Hinzu kommt, dass größere Flächenbereiche im Eigentum einer Naturschutzstiftung und zweier Privater stehen und damit die Voraussetzungen für eine intensive Freizeitnutzung aus naturschutzfachlichen, forstlichen und jagdlichen Gründen dort schwierig sind. Die Errichtung einer intensiven Freizeit-/Tourismusinfrastruktur ist vor diesem Hintergrund grundsätzlich nur im südlichen, westlichen und nördlichen Seeumfeld möglich.

- Die Tagebauvergangeheit hat eigentumsrechtliche Auswirkungen. Die öffentlichen Anrainer, insbesondere die Stadt Cottbus, besitzen nur wenig eigene Flächen am See. Tagebaubedingt wird ein Flurneuerungsverfahren durchgeführt, das erfahrungsgemäß einen längeren Zeitaufwand von mehr als fünf Jahren in Anspruch nehmen dürfte. Durch die vorhandene Eigentümerstruktur wird die Entwicklungsperspektive an vielen Standorten/ Uferbereichen erschwert. Die Anrainergemeinden können zwar planungsrechtlich Einfluss nehmen, aber letztendlich entscheidet das Eigentum über die Entwicklung von Flächen. Gerade im Cottbuser Stadtbereich sind die Möglichkeiten der Flächenentwicklung gegenwärtig häufig „fremdbestimmt“. Um die angestrebten Entwicklungen voranzubringen, ist es essentiell, dass die Stadt Cottbus sowie die Gemeinde Teichland einerseits Schlüsselflächen erwerben, andererseits die frühzeitige Einleitung des Flurbereinigungsverfahrens „Cottbuser Ostsee“ unterstützen.
- Noch ungeklärt ist der künftige Eigentumsstatus des Sees. Ob der See kommunales Eigentum oder Landesgewässer wird, hängt maßgeblich von der Entscheidung des Landes im Rahmen des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zu einer evtl. künftigen Speicherfunktion des Sees ab. In diesem Fall dürfte der See voraussichtlich als Landesgewässer eingestuft werden und in der Folge wahrscheinlich auch als schiffbares Landesgewässer, die Befahrbarkeit des Sees würde dann der Landesschifffahrtsverordnung Brandenburg unterliegen. Als kommunales Gewässer könnte die Region die Regularien für die Schiffbarkeit weitestgehend selbst festlegen und steuern, was für die touristische Entwicklung vorteilhaft wäre. Die Funktion als Speicherbecken hätte zwar den Vorteil, dass die Unterhaltungskosten des Sees beim Land liegen würden. Auf der anderen Seite ergeben sich dadurch aber Nachteile durch höhere Investitions- und vor allem Unterhaltungskosten bei der wassertouristischen Infrastruktur (v.a. Strände) bedingt durch die schwankenden Wasserstände. Damit wird letztendlich auch die Mobilisierung privatwirtschaftlicher Investitionen erschwert.
- Die Tourismus- und Naherholungspotenziale des Sees hängen maßgeblich von einer guten, badegerechten künftigen Gewässerqualität ab. Vor dem Hintergrund mehrerer dazu vorliegender Gutachten kann davon ausgegangen werden, dass der See nach Übergabe eine gute Badequalität aufweisen wird und damit ein hohes Attraktionspotenzial als Badesee besitzt.
- Entlang des westlichen Uferbereichs verläuft die Bundesstraße B 168. Der 1. Verkehrsabschnitt der Ortsumgehung Cottbus, erst vor wenigen Jahren neu gebaut, erschließt den See über den Knotenpunkt im Bereich des Aussichtsturmes Merzdorf. Die Bundesstraße beein-



trächtigt die Entwicklungspotenziale durch die damit verbundenen Lärmemissionen und durch eine Begrenzung der Entwicklungsflächen mit einem Abstand von der künftigen Uferlinie von teils unter 100 m. Die Ansiedlung von Ferienanlagen mit Ausrichtung auf erholungsmotivierte Urlauber wird insbesondere vor dem Hintergrund der Lärmbelastigungen in den nahegelegenen Uferbereichen erschwert. Der Charakter als Bundesstraße hat zudem Nachteile für die verkehrliche Erschließung einzelner Standorte, was insbesondere auf dem Abschnitt der B 168 zwischen Lakoma und Haasow die Möglichkeiten für die Schaffung weiterer Kreuzungspunkte erheblich erschwert, wenn nicht gar unmöglich macht. Diese Restriktion gilt auch für die Erschließung bzw. Anbindung von Erholungs- und Infrastruktureinrichtungen zwischen Straße und See, die nicht direkt an die Bundesstraße angeschlossen werden können, da durch ihren Charakter die Planungsparameter von einer weitestgehend anbaufreien Trasse ausgehen. Die touristischen Entwicklungsmöglichkeiten im westlichen Seebereich werden darüber hinaus durch das für Urlauber wenig attraktive Panorama in östlicher Richtung getrübt. Die Kraftwerkskühltürme mit ihren permanenten Dampfschwaden und die Windräder stellen aus Urlaubersicht eine Beeinträchtigung des landschaftlichen Attraktionspotenzials dar.

- Die Entwicklungsmöglichkeiten am See werden durch landesplanerische Vorgaben für Außenbereiche ohne Siedlungsanschluss eingeschränkt. Da eine erfolgreiche Entwicklung des Sees ohne Standorte im Außenbereich nicht vorstellbar ist, müssen im Rahmen der Potenzialanalyse diese Standorte trotzdem zwingend mit berücksichtigt werden – auch wenn dies nicht mit den Vorgaben der Landesplanung korrespondiert. Lösungsmöglichkeiten für diesen grundsätzlichen Konflikt sind im Nachgang der Potenzialanalyse mit der Landesplanung zu klären (u.a. standortbezogene Beantragung von Zielabweichungsverfahren).
- Die Entwicklung des Sees ist ohne hohes finanzielles Engagement der Gemeinden nicht vorstellbar. Das Beispiel anderer Tagebaufolgelandschaften zeigt, dass Privatinvestoren erst bereit sind, Mittel in die Hand zu nehmen, wenn seitens der Gemeinden die Infrastrukturvoraussetzungen im Hinblick auf Verkehrs- und Medienschließung geschaffen sind. Die finanziellen Möglichkeiten der Anrainergemeinden sind deshalb eine ganz entscheidende Größe zur Bestimmung der Potenziale. Vor dem Hintergrund der rückläufigen Gewerbesteuereinnahmen ist auch in der Perspektive davon auszugehen, dass sich die finanziellen Spielräume für Investitionen in die Entwicklung des Sees bei den Anrainern weiter verringern dürften. **Dies bedeutet für die weitere Planung und Entwicklung des Sees, dass es künftig noch wichtiger sein wird, die Kräfte zu bündeln und die Mittel v. a. an Standorten und in Projekte zu investieren, die hohe Nachfolgeeffekte versprechen und für die idealerweise auch auf Fördermittel zurückgegriffen werden kann.**



## 2.2 Attraktionspotenziale – Stärken des Sees

Die Entwicklungsplanungen des Sees müssen auf den Stärken des Sees aufbauen. Für eine Beurteilung der Entwicklungspotenziale ist es deshalb unverzichtbar, sich zunächst über diese im Klaren zu werden. Welche Merkmale zeichnen den See für eine künftige Entwicklung als touristisches Ziel und für die Naherholung aus (zunächst unabhängig von der Wettbewerbssituation)?

- Eine wesentliche Stärke des Sees ist seine Größe und das damit mögliche breite Nutzungsspektrum. Die Größe ermöglicht verschiedene wassersportliche Nutzungen, ohne dass es wie auf kleineren Seen zwischen Nutzergruppen mit unterschiedlichen Interessen zu Konflikten kommen muss. Ähnliches gilt auch für die landseitige Entwicklung. Durch die großflächige Ausdehnung auch unter Einbindung des Klinger Sees ergeben sich Möglichkeiten für die Entwicklung sowohl von Bereichen mit intensiverer als auch ruhiger Nutzung.
- In touristischer Hinsicht erhöht die Stadt Cottbus mit ihrem qualitativ und quantitativ gut entwickelten Freizeit- und Kulturangebot die touristische Attraktivität des Sees (wie auch umgekehrt). Gerade bei schlechteren Witterungsbedingungen eröffnen sich Seurlaubern damit zahlreiche Betätigungsmöglichkeiten.
- Ein großer Vorteil in Bezug auf die Naherholung ist die hohe Einwohnerzahl der Stadt (Primärmarkt). Anders als bei Gewässern, die im Umfeld nur geringe Einwohnerpotenziale aufweisen und deshalb zur Erschließung wirtschaftlicher Potenziale gezwungenermaßen vor allem auf die Karte Tourismus setzen müssen, bietet das hohe Einwohnerpotenzial von über 100.000 Personen im direkten Umfeld des Sees eine sehr gute Basis für die Etablierung einer dauerhaft wirtschaftlich und auch ganzjährig tragfähigen Infra- und Angebotsstruktur am See.
- Durch den nahen Spreewald mit seinen hohen Urlauberzahlen eröffnet sich für den Cottbuser Ostsee ein zusätzliches tagestouristisches Potenzial aus dem Sekundärmarkt (Spreewaldurlauber). Der Cottbuser Ostsee bietet durch seine hohen Attraktionspotenziale in Bezug auf Baden, Segeln/Surfen, Motorbootfahren und maritime Hafematmosphäre viele Erlebnisqualitäten, die der Spreewald nicht bieten kann, und ist damit ein ideales Ergänzungsangebot für Urlauber mit längerem Urlaubsaufenthalt im Spreewald. Der Cottbuser Ostsee führt zu einer neuen Win-Win-Situation sowohl für den Spreewald als auch für die Stadt Cottbus.
- Mit Blick auf Urlauberpotenziale ist auch das touristisch attraktive direkte Umfeld am Nordufer (Peitzer Teichlandschaft und Erlebnispark Teichland) sowie der nahe Spreewald als attraktives nahes Ausflugsziel für Seurlauber eine Stärke des Sees.
- Ein weiterer nicht zu unterschätzender Vorteil des Sees liegt in den guten Gestaltungsmöglichkeiten für die Schaffung einer modernen, zukunftsfähigen Infra- und Angebotsstruktur. Anders als bei fast allen natürlichen Gewässern gibt es kaum Einschränkungen durch naturschutzrechtliche Restriktionen (Ausnahme Ostufer) und keine touristischen „Altlasten“ aus DDR-Zeiten mit nur eingeschränkter Marktfähigkeit.



- Bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Stärke des Sees ist die Anbindung an fünf überregionale Radfernradwege (Tour Brandenburg, Spreeradweg, Fürst-Pückler-Radweg, Gurkenradweg, Niederlausitzer Bergbautour). Der Cottbuser Ostsee ist damit bereits aktuell mit dem Rad sehr gut erreichbar und mit anderen touristisch attraktiven Gebieten wie Spreewald und Lausitzer Seenland sehr gut vernetzt.

## 2.3 Alleinstellungsmerkmale - Wettbewerbssituation

Die Potenziale werden maßgeblich durch die Wettbewerbssituation bestimmt, d.h. welche Alleinstellungsmerkmale oder klaren Wettbewerbsvorteile der Cottbuser Ostsee künftig besitzt und wie sich die künftige Wettbewerbssituation vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung im Lausitzer Seenland darstellen wird. Dies lässt sich pauschal nicht beantworten, sondern bedarf einer geografisch differenzierten Betrachtung.

Im bundesweiten Kontext ist für den See kein Alleinstellungscharakter oder ein eindeutiger Wettbewerbsvorteile zu identifizieren. Der See weist keine Alleinstellungsmerkmale auf, die an anderen Gewässern nicht vorzufinden sind. Dies gilt sowohl im Vergleich mit natürlichen Gewässern als auch mit künstlichen Gewässern wie z.B. dem Leipziger Neuseenland. Die Schnittmenge Kultur/Wasser ist gerade in dem Raum Leipzig/Halle ein zentrales Attraktionsmerkmal, so dass in überregionaler Hinsicht der Cottbuser Ostsee mit dem kulturellen Potenzial der Stadt Cottbus keine eindeutigen Wettbewerbsvorteile erzielen kann. **Überregionale nachfrageauslösende Alleinstellungsmerkmale können damit nur über das entstehende Angebot und/oder künstliche Attraktionen und nicht mit dem See an sich erzielt werden.**

Dies gilt auch im Hinblick auf die Wettbewerbssituation in Brandenburg. Als künftig größter See Brandenburgs und größter künstlicher See Deutschlands besitzt der Cottbuser Ostsee zwar ein Alleinstellungsmerkmal, das für sich betrachtet aber keinen Besuchsanlass darstellt. Der Superlativ „Brandenburgs größter See“ ist allerdings als Kommunikationsanlass hilfreich für die Profilierung und Wahrnehmung des Sees am Markt und damit ein Vorteil im Marketing. Entscheidend für die Nachfragewirkung sind aber die spezifischen Gewässerbedingungen für die verschiedenen wassersportlichen Nutzungen und das touristische Attraktionspotenzial. Hier weist der See keinerlei Alleinstellungsmerkmale oder eindeutige Wettbewerbsvorteile auf, die an anderen Gewässern in Brandenburg nicht vorzufinden wären. Mit Schwielochsee, Scharmützelsee, Werbellinsee oder der Seenplatte in Brandenburg an der Havel gibt es im Land Brandenburg zahlreiche weitere größere Seen, die zwar nicht die Flächengröße des Cottbuser Ostsees besitzen, die aber dafür durch ihre Ein- bzw. Anbindung in das überregionale Gewässersystem und zum Teil auch durch ihre abwechslungsreichere Gewässerstruktur ein höheres wassertouristisches Attraktionspotenzial aufweisen.



Auch im Hinblick auf das landseitige touristische Attraktionspotenzial sind im landesweiten Vergleich keine ausgeprägten Alleinstellungsmerkmale erkennbar, wenn man z.B. den Cottbuser Ostsee mit den Potsdamer- und Brandenburger Havelseen sowohl in kultureller Hinsicht als auch hinsichtlich der Freizeitinfrastruktur vergleicht. Die Stärke „Stadt Cottbus“ relativiert sich im Brandenburger Vergleich und bedeutet nur im Vergleich mit den anderen neu entstehenden Gewässern im südlichen Brandenburg und dem Gewässerbereich Schwielochsee/Spree ein klarer Wettbewerbsvorteil. Eine wichtige Rolle für die Einschätzung der touristischen Potenziale spielt auch das landschaftliche Attraktionspotenzial (Landschaftsbild). Mit dem Kraftwerk und den Windrädern weist der See weithin sichtbare, für den Tourismus abträgliche Merkmale auf. Auch die wenig abwechslungsreiche Topographie und der monostrukturierte Waldbestand sind aus touristischer Sicht kein Wettbewerbsvorteil. Im Gegenteil, hier haben die natürlich gewachsenen Gewässersysteme in Brandenburg eindeutig Vorteile. Dies gilt ebenso für einige neu entstehende Seen wie vor allem den Berzdorfer See bei Görlitz oder den nahen Altdöberner See. Lediglich der nördlich anschließende Bereich am See bietet landschaftlich ein überdurchschnittlich hohes Attraktionspotenzial.

Bei realistischer Betrachtungsweise ist festzustellen, dass weder in überregionaler touristischer Hinsicht noch im Brandenburger Wettbewerbsumfeld nachfrageauslösende Wettbewerbsvorteile oder sogar Alleinstellungsmerkmale für den Cottbuser Ostsee vorliegen. **Eine überregionale touristische Ausstrahlung ist deshalb nur möglich, wenn es gelingt, für den See ein besonderes, auch überregional ausstrahlendes Angebotsprofil möglichst mit Alleinstellungscharakter zu schaffen.**

## 2.4 Eignungspotenziale für künftige Nutzungsformen

Ausschlaggebend für die Entwicklungspotenziale des Sees sind die Eignungspotenziale, die der See für die jeweiligen Nutzungsformen und die Entwicklung der dafür erforderlichen Infra- und Angebotsstruktur bietet. Eine belastbare Einschätzung der Nutzungs- und Angebotsschwerpunkte des Sees ist deshalb nur auf Grundlage einer differenzierten Betrachtung der potenziell relevanten Themen/Nutzungsformen unter jeweiliger Beachtung der Wettbewerbssituation möglich.

### 2.4.1 Gewässerbezogene Nutzungspotenziale

#### **Potenziale für Kanusport**

Kanuten präferieren im Regelfall Fließgewässer, größere Seen sind für Freizeitpaddler hingegen unattraktiv. Dies schließt nicht aus, dass es im geringen Umfang auch Paddler auf dem Cottbuser Ostsee geben wird (auch in Verbindung mit dem parallel in weiten Teilen des Westufers verlaufenden Hammergrabens). Eine kanutouristische Vermarktungsfähigkeit kann aber definitiv ausgeschlossen werden. Demzufolge sind auch keine Potenziale für eine gewerbliche Nutzung in Form einer Kanuvermietung zu erkennen (wenn, dann lediglich als ergänzendes Angebot für einen Bootsvermieter mit Angebotsschwerpunkt Motor- und Segelboot). Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass mit dem Spreewald eines, wenn nicht sogar das attraktivste Kanurevier Deutschlands in der Nachbarschaft liegt. Wenn es lokalen Bedarf für den Wettkampfsport geben sollte, bietet der Klinger See mit seiner Gewässerstruktur hierfür die deutlich bessere Eignung.

#### **Potenziale motorisierter Wassersport**

Der See ist grundsätzlich für das Befahren mit motorisierten Booten geeignet und attraktiv. Dies gilt allerdings weniger mit Blick auf den Wassertourismus im Verständnis von Bootstourismus, sondern für kleinere, häufig offene Motorboote und damit in erster Linie für den Primärmarkt (Naherholung). Durch die fehlende Anbindung an andere Gewässersysteme ist der Cottbuser Ostsee für zum Wasserwandern geeignete Motoryachten und Hausboote hingegen unattraktiv. Die meisten am Wasserwandern interessierten Nutzer solcher Boote aus Cottbus und Umgebung dürften deshalb als Liegeplatz die nah gelegenen vernetzten Gewässer präferieren (Schwielochsee/Spree oder Lausitzer Seenverbund). Es ist wenig wahrscheinlich, dass sich Motoryachtbesitzer aus Cottbus, deren Boote sich aktuell vor allem am Schwielochsee befinden, für einen Standortwechsel zum Cottbuser Ostsee entscheiden. Trotzdem wird es aus Statusgründen oder weil die Boote in erster Linie als Art schwimmendes Wochenendhaus genutzt werden auch Eigner von Motoryachten geben, die ihren Liegeplatz am Cottbuser Ostsee wählen. Eine gewisse Anzahl an Motoryachten am See dürfte es deshalb trotz des Solitärcharakters geben. Das Gros der Motorboote am bzw. auf dem See werden allerdings kleinere häufig auch offene Motorboote vom Schlauchboot bis zum Daycruiser sein. Dies hat Auswirkungen auf den Bedarf an Wasserliege-



plätzen, da ein nicht unwesentlicher Teil dieser slipfähigen Boote keinen Wasserliegeplatz, sondern einen Landstellplatz benötigt. Diese Bootstypen sind als Sekundäraktivität (nicht Hauptmotiv, sondern eine Aktivität im Rahmen der verschiedenen Urlaubsaktivitäten) für Urlauber am See oder aus der Region durchaus relevant, so dass es hierfür gemeinsam mit der zu erwartenden Nachfrage aus dem regionalem Einwohnerpotenzial auch Ansiedlungspotenziale für eine oder zwei gewerbliche Bootsvermietungen geben dürfte.

### **Potenziale Segelsport**

Die Größe des Sees und die häufig guten Windbedingungen machen den Cottbuser Ostsee zu einem attraktiven Segelrevier. Das gilt in erster Linie für das sportliche Segeln mit dazu geeigneten Segelbooten. Das sind in ihrer Mehrheit Jollen, die keinen Wasser- sondern einen Landliegeplatz benötigen und darüber hinaus sportliche Kielboote wie H-Boote o.ä. mit einer Bootslänge unter zehn Meter (Wasserliegeplatzbedarf). Aufgrund dieser sehr guten Bedingungen für den Segelsport bestehen auch gute Chancen für die Entwicklung des Regattasports. Damit verbunden sind auch touristische Potenziale durch die von außerhalb anreisenden teilnehmenden Segelsportler und deren Begleitung. Neben vereinlich organisierten Seglern wird es auch vereinsungebundene Freizeit-Jollensegler geben, entweder mit eigenem Boot oder als Kunden eines Segelbootverleihs. Ein Potenzial für entsprechende Vermietungsangebote ist in jedem Fall anzunehmen, allerdings mit vorrangiger Ausrichtung auf den Primärmarkt, in touristischer Hinsicht nur in Verbindung mit einer Segelschule und/oder einer attraktiven Ferienanlage.

Wie auch bei den Motoryachten gilt, dass aktuelle Eigner von Segelyachten aus Cottbus mit Liegeplatz am Schwielochsee aufgrund der fehlenden Möglichkeiten für längere Touren, wenn überhaupt, nur zum kleineren Anteil zu einem Standortwechsel zu bewegen sein dürften. Gleichwohl kann davon ausgegangen werden, dass es auch am Cottbuser Ostsee Neuinteressenten für Segelyachten mit Bootslängen zwischen sechs und zehn Meter geben wird, für die nicht die sportliche Komponente das Motiv für den Kauf des Boots darstellt, sondern die sich das Boot als Statussymbol und/oder als reine Freizeitaktivität für Aufenthalte/Segeltouren auf dem Wasser anschaffen. Für diesen Bootstyp sind keine touristischen, sondern nur Primärmarktpotenziale aus dem unmittelbaren Umfeld erkennbar. Es gilt aber wie für die Motoryachten, dass die vernetzten Gewässer des Lausitzer Seenlands oder Spree/Schwielochsee für Eigner größerer, zum Wasserwandern geeigneter Segelyachten attraktiver sind. Auch in Anbetracht der geringen Entfernung sollte deshalb realistischerweise davon ausgegangen werden, dass viele der potenziellen Eigner aus Cottbus und Umfeld einen Sportboothafen im Lausitzer Seenland oder am Schwielochsee als Liegeplatz für ihr wasserwanderfähiges Segelboot favorisieren.

### **Potenziale Surfen - Kitesurfen**

Beide Sportarten sprechen tendenziell ein eher jüngeres Publikum an. Das Windsurfen ist zwar seit längerem nicht mehr der Trendsport der früheren Jahre, ist aber nach wie vor in Bezug auf das Volumen ein größerer Markt als das seit einigen Jahren sehr im Trend liegende Kitesurfen.



Die Entwicklungspotenziale für das Windsurfen am Cottbuser Ostsee sind zum einen aufgrund des großen Primärmarktes (aktuell müssen Windsurfsportler bis zum Senftenberger See oder Schwielochsee fahren) und zum anderen aufgrund der Gewässerstruktur und Windbedingungen sehr gut. Während das Westufer durch die überwiegend herrschenden westlichen Winde eher für Anfänger geeignet ist (weniger Wind durch Landabdeckung und kaum Welle), bietet das Ostufer insbesondere der Bereich Bärenbrücker Bucht für sportliche Surfer sehr gute Bedingungen (v.a. starke Welle). Dies gilt auch für das Kitesurfen, für das anders als beim Windsurfen ein größerer Flachwasserbereich vorteilhaft ist (aber nicht zwingend). Bei der Entwicklung des Sees ist darauf zu achten, dass auch die Belange sportlich ausgerichteter Kitesurfer und v.a. Windsurfer berücksichtigt werden (idealerweise durch Windausrichtung im Bereich Bärenbrücker Bucht). Unter dieser Voraussetzung kann der See tagestouristisch weit über die Anrainerorte hinaus ausstrahlen und im Zusammenhang mit einem geeigneten Unterkunftsangebot (Camping und Ferienhäusern) auch touristisch wirksam sein.

### **Potenziale Fahrgastschifffahrt**

Die Fahrgastschifffahrt ist auf vielen Gewässern Brandenburgs nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, sondern für die Mehrheit der Nicht-Bootsbesitzer die einfachste und häufig auch einzige Möglichkeit auf das Wasser zu kommen. Die Branche hat lt. der kürzlich erschienenen Studie<sup>2</sup> zu den ökonomischen Effekten des Wassertourismus in Berlin und Brandenburg in beiden Ländern in den letzten Jahren ein Wachstum zu verzeichnen. Dazu beigetragen hat maßgeblich die erfolgreiche Anpassung an die veränderten Marktbedingungen. Das in früheren Zeiten erfolgreiche Geschäftsmodell „Ausflugsfahrten mit Kaffee und Würstchen“ findet heute keine hohe Marktakzeptanz mehr. Nachgefragt werden zunehmend Erlebnisfahrten mit Programm und/oder Themenausrichtung sowie die Kombination mit Radtouren. Unter diesen Voraussetzungen funktioniert das Fahrgastgeschäft auch auf Solitärseen (Beispiele Senftenberger See, Uckermärkische Seen, Markkleberger See).

Für den Cottbuser See kann davon ausgegangen werden, dass es in Anbetracht des hohen Primärmarktpotenzials ausreichend Marktnachfrage für den wirtschaftlichen Betrieb mindestens eines Fahrgastschiffes geben wird. Dazu ist es erforderlich, in allen Anrainerorten Anlegestellen geschaffen werden, (idealerweise kombiniert mit Anlegeboxen für Sportboote), damit im Rahmen von Seerundfahrten die Gäste an mehreren Standorten ein- und aussteigen können (wichtig Mitnahme von Rädern). Passagiere haben damit die Möglichkeit zu landseitigen Ausflügen und zu Strand-/Badeausflügen. Der Senftenberger See zeigt, dass es hierfür eine hohe Nachfrage gibt und zwar nicht nur durch Anwohner, sondern auch Urlauber. Auch für den Cottbuser Ostsee ist nicht nur von einer Nachfrage durch den Primärmarkt, sondern auch Sekundärmarkt auszugehen (Urlauber am See selbst und aus dem regionalen Umfeld v.a. aus dem Spreewald). Neben den

.....  
<sup>2</sup> Project M 2015 im Auftrag der IHK Berlin und Brandenburg, des Wirtschaftsverbandes Wassersport und des Ministeriums für Wirtschaft und Energie BRB



See-Rundfahrten werden Charterfahrten das zweite Standbein der Fahrgastschiffahrt auf dem Cottbuser Ostsee sein. Das können private Feiern oder Tagungen sein sowie thematische Touren wie z.B. spezielle Gastro-Touren oder Fahrten mit künstlerischem, kulturellem Programm. Im Fazit ist festzuhalten, dass die Fahrgastschiffahrt eine sehr wichtige Funktion für die Erschließung- und Erlebbarkeit des Sees hat und zwar sowohl im Hinblick auf die Naherholung als auch den Tourismus. Die erforderlichen Infrastrukturvoraussetzungen hierfür sind deshalb im Rahmen der weiteren Sanierung unbedingt zu berücksichtigen.

### **Potenziale Rudern**

Der Rudersport ist anders als die anderen Wassersportarten fast ausschließlich in Vereinen organisiert. Kommerzielle Angebote sind so gut wie nicht existent. Wassertouristisch relevant ist der Rudersport in erster Linie im Rahmen von Wanderfahrten. Ansonsten steht die Ausübung des Sports im Vordergrund. Der Rudersport ist deshalb bis auf die Effekte im Zusammenhang mit überregionalen Wettkämpfen kein touristischer Angebotsfaktor. Rudersportler aus Cottbus sind aktuell in einem Verein mit Vereinsgelände am Schwielochsee organisiert. Aufgrund der Gewässerbedingungen ist der Klinger See besser für den Rudersport geeignet als der Cottbuser Ostsee. Das in der Fortschreibung des Masterplans formulierte Ziel, den Ruder- und ggf. auch Kanuregattasport auf den Klinger See zu konzentrieren, sollte deshalb weiter verfolgt werden.

### **Potenziale Wasserski und Wakeboarding**

Beide miteinander verwandten Sportarten lassen sich entweder mit dem Boot ziehenderweise oder mittels einer Schleplifanlage ausüben. V.a. letzteres steht bei einem jüngeren Publikum weniger als Sport, sondern mehr als Freizeitspaß hoch im Kurs, zumal auch kein eigenes Boot erforderlich ist. Die Anlagen werden kommerziell betrieben, rentieren sich im Regelfall aber erst im Zusammenspiel mit der direkt angebotenen Gastronomie. Durch das hohe Primärmarktpotenzial dürfte das Marktpotenzial für die wirtschaftliche Betreuung einer solchen Anlage am Cottbuser Ostsee durchaus vorhanden sein. Ob die Bodenbeschaffenheit des Sees mit geschüttem Boden allerdings die Voraussetzung für die erforderlichen Anlagenbefestigungen erfüllt, ist fraglich. Weitaus bessere Bedingungen bietet vermutlich der Mauster Kiessee, der aktuell vor allem als Angelgewässer und „wildes“ Badegewässer genutzt wird. Die Entwicklungsmöglichkeiten dort sind abhängig von der Zustimmung des Eigentümers, aktuell Vattenfall bzw. deren Rechtsnachfolger. Unabhängig von der Realisierung einer solchen Anlage sollte vor dem Hintergrund der großen Wasserfläche ein Bereich für bootsgezogenes Wasserskifahren ausgewiesen werden. Dabei ist auf die Vermeidung von Konfliktpotenzialen mit anderen Nutzergruppen zu achten (v.a. Lärm und Wellenschlag für anderen Wassersportler, Gefährdung Schwimmer). Die aktuell im Masterplan hierfür vorgesehene Fläche im nordwestlichen Seebereich muss unter diesen Gesichtspunkten neu bewertet werden, wenn klar ist, wie die benachbarten landseitigen Nutzungen aussehen sollen.



### **Potenziale Tauchen**

Lt. Bundesverband Wassersportwirtschaft ist Tauchen die Wassersportart mit dem größten Wachstumspotenzial. Der Tauchsport ist in der deutschen Bevölkerung mit rund 420.000 Intensiv- und Gelegenheitstauchern fest verankert (Studie „Tauchen in Zukunft“, Tauchsport Industrieverband, 2010). Tauchsport in Deutschland ist anders als in den traditionellen ausländischen Tauchdestinationen weniger touristisch, sondern stärker sportlich ausgeprägt. Um überregionale touristische Effekte erzielen zu können, bedarf es besonderer Attraktionen wie beispielsweise einer besonders guten Sichttiefe und/oder einer attraktiven Unterwasserwelt. In beiden Punkten wird der Cottbuser Ostsee nach jetzigem Erkenntnisstand kein besonderes Attraktionspotenzial bieten können. Letzteres müsste künstlich geschaffen werden, beispielsweise durch das Versenken eines Schiffes oder eines Tagebaubaggers im Randschlauch. Da aber aufgrund der großen Tiefe des Randschlauchs nur wenige Taucher überhaupt in der Lage wären, Tauchgänge in dieser Tiefe durchzuführen, wären damit nennenswerte touristische Effekte nicht zu erwarten. Bei der weiteren Entwicklung des Sees ist der Tauchsport deshalb nicht intensiv zu verfolgen, zumal auch mit Blick auf den nahen Wettbewerber Gräbendorfer See mit einer bereits sehr gut ausgebauten Tauchbasis größere Primärmarktpulse nicht zu vermuten sind. Gleichwohl sollte Tauchen im Cottbuser Ostsee punktuell ermöglicht werden.

### **Potenziale Schwimmen/Baden**

Das Schwimmen/Baden ist sowohl unter touristischen als auch Naherholungsgesichtspunkten volumenmäßig die bedeutendste Gewässeraktivität. Wie man durch die Inwertsetzung der Attraktionspotenziale erfolgreich (über)regionale Besucherpotenziale erschließt, zeigt seit vielen Jahren der Senftenberger See. Voraussetzung hierfür ist eine gute Gewässerqualität und eine gut ausgebaute Strandinfrastruktur mit hoher Aufenthaltsqualität. Lt. der dazu vorliegenden Studien und Vorgaben aus der Rekultivierungsplanung kann davon ausgegangen werden, dass der Cottbuser Ostsee bereits mit Beendigung der Flutung Badequalität haben wird. Damit erfüllt der See zunächst einmal die Grundvoraussetzungen für eine Nutzung als Bade- und Schwimmgewässer. Da es im näheren Umfeld von Cottbus kaum nennenswerte Gewässerpotenziale für das Baden/Schwimmen gibt, ist von einer hohen Nutzernachfrage durch den Primärmarkt auf den Cottbuser See auszugehen. Dieser resultiert nicht nur aus den Einwohnerpotenzialen (Primärmarkt) aus dem regionalen Umfeld, sondern auch durch Urlauber aus der Region insbesondere dem nahen Spreewald (Sekundärmarkt). Mit der voraussichtlich guten Gewässerbadequalität und einer attraktiven Strandinfrastruktur kann der Cottbuser Ostsee gegenüber Wettbewerbern wie u.a. dem Schwielochsee punkten. Es geht folglich bei der Entwicklung der Badeinfrastruktur (Strände, Parkplätze usw.) weniger darum, Primärmarktpotenziale überhaupt zu erschließen, sondern vor allem um deren intelligente Lenkung. Aufgrund des hohen Primärmarktpotenzials benötigt der See in jedem Fall mehrere Strandbereiche, nicht aber alle in der gleichen Qualität/Ausprägung. Wichtig ist eine Differenzierung nach Strandbereichen, die in erster Linie nur von den Anwohnern genutzt werden sollen und Stränden, die mit einer regionalen Ausstrahlung größere tages-touristische Besucherpotenziale und evtl. auch Urlauberpotenziale erschließen (Beispiel Senften-



berger See Koschener Strand). Letzteres bedeutet höhere Anforderungen an die Ausstattung und Service- und Aufenthaltsqualität und damit im Vergleich zu den lokalen Stränden höhere Kosten in der Investition und Unterhaltung. Für alle Strandbereiche gilt unter Beachtung der Tiefwasserbereiche im Randschlauch die Vermeidung von Gefahrenpotenzialen durch Absperrungen des Tiefwasserbereichs. Dies ist im Wettbewerb mit natürlichen Gewässern, die aufgrund ausgedehnter Flachwasserbereiche eine höhere Eignung gerade für Familien mit Kleinkindern haben, ein Nachteil des Sees.

Wie unzählige Beispiele aus den Binnengewässern in Deutschland zeigen, lassen sich die Attraktionspotenziale für das Schwimmen/Baden durch die Ansiedlung von Ferieneinrichtungen touristisch in Wert setzen. Trotz der voraussichtlich sehr hohen Badequalität sind im Hinblick auf die Erschließung überregionaler Nachfragepotenziale für den Cottbuser Ostsee aber diesbezüglich keine Wettbewerbsvorteile erkennbar. Der See bietet zwar grundsätzlich gute Voraussetzungen, um eine entsprechende touristische Nachfrage überhaupt generieren zu können. Der Erfolg hängt aber maßgeblich von der Ansiedlung attraktiver Ferienanlagen bzw. Übernachtungseinrichtungen ab und nicht von der Anzahl der Strände.

### **Potenziale Angeln und Fischerei**

Die angestrebte Wasserqualität wird zu einem Fischbesatz im See führen, was in der Folge einen Bedarf für den Angelsport auslösen dürfte. In welchem Umfang ist abhängig vom künftigen Fischbestand, der zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostizierbar ist. Touristische Potenziale sind allerdings mit dem Angelsport kaum zu erwarten. Die Nachfragepotenziale im Angelsport liegen in erster Linie im Primärmarkt (Einwohner). Bei sehr reichem Fischbestand sind möglicherweise auch Potenziale für die gewerbliche Fischerei vorstellbar. Vor diesem Hintergrund besteht künftiger Handlungsbedarf im Hinblick auf eine Regulierung des Angelsports und ggf. auch der Fischerei. In jedem Fall müssen Angelsport und Fischerei im Einklang mit der wassersportlichen Nutzung des Sees stehen. Beides darf nicht zu Lasten des wassersportlichen Erholungswertes und der Tourismuspotenziale des Sees gehen. Vor diesem Hintergrund ist eine räumliche Konzentration des Angelsports auf bestimmte Uferbereiche eine sinnvolle Überlegung.

### **Exkurs Gewässerreglementierung**

Die Gewässerpotenziale vor allem im Hinblick auf die Höhe des Bootsbesatzes auf dem See hängen maßgeblich von den Zugangsbedingungen zum See ab. Im kommunalen Eigentum hätte der künftige Eigentümer die Möglichkeit, die Befahrung nach seinen Vorstellungen zu regeln, also möglicherweise auch bestimmte Bootstypen oder -antriebe auszuschließen. Grundsätzlich vorstellbar wäre ein Szenario, den See von Anfang an nur für das Befahren mit Elektromotoren frei zu geben. Dieses Szenario hätte für all die Seenutzer einen hohen Reiz, die sich über weniger Lärm und Wellenschlag freuen wie z.B. die Segler als eine der Hauptnutzergruppen des Sees. Auch aus ökologischer Sicht wäre eine solche Nutzung zu favorisieren, zumal damit auch Zeichen für die Nachhaltigkeit im Sinne einer umweltverträglichen Technik gesetzt werden können. Wie



auch bei Autos wird in langfristiger Hinsicht die Zukunft auch im Bootsverkehr nicht mehr in der Verbrennungsmotorentechnik, sondern in alternativen Antriebstechniken liegen. Vor diesem Hintergrund spricht vieles dafür, bei der künftigen Seenutzung gleich auf die Zukunftstechnik zu setzen, zumal sich die Lausitz als Kompetenzregion für erneuerbare Energien profilieren will. Auf der anderen Seite erhöht eine solche Entscheidung unter Berücksichtigung der nach wie vor höheren Kosten für Elektroboote die Einstiegsschwelle für den Kauf eines Bootes, mit der wahrscheinlichen Folgewirkung, dass sich weniger Menschen ein Boot zulegen würden. Die wesentliche Stärke des Cottbuser Ostsees, der große Primärmarkt, würde dann nicht zur vollen Entfaltung kommen. Für den Aufbau einer privatwirtschaftlich funktionierenden Anbieterstruktur am See, die zunächst vor allem auf den Primärmarktpotenzialen fußen muss, wäre dies nachteilig. Ob sich mit einer Beschränkung auf Elektroboote überregionale Wettbewerbsvorteile erzielen lassen, ist zu bezweifeln. Bundesweit gibt es zahlreiche auch größere Seen wie z.B. die Bayerischen Großseen (Chiemsee u.s.w.) oder Steinhuder Meer und Dümmer in Niedersachsen mit einem Verbot für Verbrennungsmotoren, so dass damit keinerlei Alleinstellungsmerkmal verbunden wäre. Dies gilt auch im regionalen Kontext, denn nach den aktuellen Vorstellungen soll es auf dem nahen Altdöberner See keinen Bootsverkehr mit Verbrennungsmotoren geben. Im Interesse der notwendigen Belebung des Sees und wirtschaftlicher Überlegungen für den Aufbau einer tragfähigen privatwirtschaftlichen Angebotsstruktur sollte gerade in den Anfangsjahren die Entwicklung des Sees durch einen niedrig schwelligen Einstieg gefördert werden. Der Cottbuser Ostsee kann nur dann zu einer Erfolgsgeschichte werden, wenn es gelingt, große Teile der Bevölkerung mitzunehmen. Eine Botschaft zum jetzigen Zeitpunkt, die eine größere potenzielle Nutzergruppe für eine künftige Befahrung des Sees ausschließt, erzeugt ein negatives Stimmungsbild in der Öffentlichkeit und wäre damit auch in psychologischer Hinsicht für den weiteren Entwicklungsprozess kontraproduktiv. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden technologischen Fortschritte bei alternativen Antriebstechniken sollte aber in langfristiger Perspektive der Ausschluss von Verbrennungsmotoren angestrebt werden. Vorstellbar wäre ein Stufenmodell, das auf der einen Seite schrittweise die Anforderungen an eine umweltgerechte Antriebstechnik enger setzt und auf der anderen Seite zukunftsweisende Antriebstechniken gezielt unterstützt.

Unabhängig von der Frage der Regulierung von Antriebstechniken ist es notwendig, auf dem Gewässer bestimmte Zonen/Bereiche für spezifische Nutzungen abzustecken. Auch eine Reglementierung der Geschwindigkeit ist trotz der großen Seefläche unverzichtbar, um den Bootsverkehr im Sinne einer Verträglichkeit für alle Nutzer steuern zu können (Aufteilung in verschiedene Bereiche/ Zonen sinnvoll).

### **Exkurs Verbindung Klinger See und Cottbuser Ostsee**

In der Vergangenheit immer wieder diskutiert wurde eine schiffbare Verbindung zum Klinger See. Technisch ist dies möglich, erfordert aber durch den aus dem Höhenunterschied notwendigen Schleusenbau einen erheblichen Mitteleinsatz in Millionenhöhe. Die viel entscheidendere Frage ist aber die nach dem Nutzen, d.h. was wäre der Attraktionsgewinn bzw. Zusatznutzen ei-



ner solchen schiffbaren Verbindung für die Entwicklung am See. Aus touristischer Sicht ist es vollkommen unbedeutend, ob sich das Revier um einen weiteren dazu noch eher kleinflächigen See erweitert. Das würde nichts daran ändern, dass der Cottbuser Ostsee ein Solitürgewässer bleibt. Wasserwanderer würden auch trotz dieser Verbindung vernetzte Gewässersysteme vorziehen. Die Herstellung einer schiffbaren Verbindung hätte damit keinerlei positive Effekte für die touristische Profilierung des Sees. Für Bootseigner am See wäre eine solche Verbindung zwar ein Attraktionsgewinn, aber ob damit mehr Anwohner dazu animiert werden könnten, sich ein eigenes Boot anzuschaffen, ist zu bezweifeln. Nicht nur aus Kostenaspekten sollte man sich deshalb von der Idee einer schiffbaren Verbindung endgültig verabschieden. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die für den Klinger See angestrebte ruhige Erholung, die erheblich in Mitleidenschaft gezogen würde, wenn zahlreiche auch motorisierte Boote vom Cottbuser Ostsee dorthin fahren könnten.

Die Idee einer Wildwasserbahn am Cottbuser Südostufer mit Wasserspeisung vom Klinger See aus dem Wettbewerb „Cottbus – Ostsee“ 2000/2001 stammend wurden in der Zukunftswerkstatt 2004 und bei der Ersterstellung des Masterplanes 2005/2006 aufgegriffen. In der 1. Fortschreibung des Masterplans 2012/13 wurde dieses bereits kritisch betrachtet. Eine solche Wildwasserbahn wäre zweifelsohne eine Besonderheit mit größeren Ausstrahlungseffekten. Auch wenn damit unter Berücksichtigung der bestehenden Wildwasseranlage in Markkleeberg (Südraum Leipzig) kein überregionales Alleinstellungsmerkmal verbunden wäre, könnten damit größere Effekte als Kommunikationsanlass zur Profilierung und Wahrnehmung des Sees im Wettbewerb und auch als Besuchsanlass für Tagesbesuche auch mit längerer Anreise wie aus Berlin bewirkt werden. Effekte für den Übernachtungstourismus wären aber wenn überhaupt nur indirekt durch den Attraktivitätsgewinn für den See zu vermuten. Die touristischen Auswirkungen sollten deshalb nicht überbewertet werden, zumal der See um tagestouristisch auszustrahlen, nicht zwingend eine Wildwasserbahn braucht. Eine solche Anlage wäre aus touristischen Gründen zweifelsohne „nice-to-have“, bringt aber nicht die Nachfrageimpulse und regionswirtschaftlichen Effekte, die eine solch hohe Investition rechtfertigen würde. Die Anlage in Markkleeberg ist seinerzeit nur im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung Leipzigs entstanden und trägt sich durch die Nutzung durch den Leistungssport und nicht als Freizeitanlage. Da das Einwohnerpotenzial in Cottbus deutlich unter dem in Leipzig liegt, ist nicht zu vermuten, dass eine solche Anlage wirtschaftlich betrieben werden kann. Ein privatwirtschaftliches Engagement für die Investition in eine solche Anlage ist deshalb nicht zu erwarten. Hinzu kommt, dass es für die Wildwasserbahn aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten erheblichen Widerstand geben dürfte. Aus all den genannten Gründen sollte die Wildwasserbahn in den weiteren Planungen keine Rolle mehr spielen, auch nicht als ein evtl. irgendwann in der fernen Zukunft realisierbares Projekt. Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, klare Prioritäten zu setzen und sich vorrangig um die prioritären Projekte zu kümmern, ist eine „Mitnahme“ der Wildwasserbahn als Vision wenig zielführend. Hinzu kommt, dass in einem Gutachten (DHI-WASY Dresden, 2013) zu den Unterlagen des in 2015 offengelegten wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zur Herstellung des Cottbuser



Ostsee als Gewässer Vattenfall der Idee aus hydrologischen Gründen eine Absage erteilt hat. Nach deren Auffassung gibt es ein sehr geringes Einzugsgebiet an Zuflussmöglichkeiten für den Klinger See zur stabilen Haltung des Wasserspiegels sowie der Bespannung der Bärenbrücker Teiche durch die Tranitz, so dass die häufigen Abgaben von Wassermengen zum Betreiben einer solchen Anlage als Überleitungsmenge in den Cottbuser Ostsee die hydrologische Bilanz des Klinger Sees gefährden würden. Im Gutachten wird im Ergebnis von einer 80 % Wahrscheinlichkeit der nötigen Wasserbereitstellung gesprochen und insbesondere auf Engpässe bzw. Ausfall an Überleitungswasser in den Monaten April, Mai und September verwiesen.

### Fazit Gewässerpotenziale

Die Gewässerpotenziale bilden die Grundlage für wassersportliche Nutzungen und der daraus resultierenden regionalen Wertschöpfung durch den Aufbau einer zielgruppenpassenden Infra- und Angebotsstruktur. **Touristische Potenziale bietet der See in erster Linie für Urlaub am Wasser** und nicht für Urlaub auf dem Wasser/Bootstourismus. Die Nachfragepotenziale resultieren aus der Kombination wasser- und landseitiger Attraktionspotenziale. Für Urlaub am Wasser entscheidend ist nicht das Gewässer für sich betrachtet, sondern die gesamte Freizeitinfrastruktur am See und in dessen Umfeld und vor allem zielgruppenausgerichtete Übernachtungs- / Ferienanlagen. In wassersportlicher Hinsicht verspricht der See auch Potenziale durch den Wettkampfsport. Diese sind aber aktuell nur schwer einschätzbar, da sie maßgeblich von einem vereinlichen Engagement abhängen, es aber aktuell noch nicht absehbar ist, welche Vereinsstrukturen sich am See herausbilden werden. Unter Betrachtung der Gewässereignung sind gerade im Segelsport sehr gute Wettkampfpotenziale zu erkennen. Tagestouristisch kommt v. a. dem Baden/Schwimmen die zentrale Funktion als Schwungrad der Entwicklung am See zu. Hier geht es nicht darum, überhaupt Nachfrageeffekte zu bewirken, sondern die unter Berücksichtigung der starken Wettbewerbsposition des Sees sehr guten Marktpotenziale durch eine vorausschauende und nach Nutzergruppen differenzierten Strand- und Infrastrukturentwicklung auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimal zu nutzen.

## 2.4.2 Landseitige Nutzungspotenziale

### Sport-/Freizeitaktivitäten

Solange die gewässerseitige Nutzung des Sees noch nicht möglich ist, müssen Entwicklungsimpulse in erster Linie aus den landseitigen Attraktionspotenzialen kommen. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei dem See-Rundweg zu. Am Beispiel des Lausitzer Seenlands ist gut nachvollziehbar, welchen positiven Einfluss die Seenrundwege auf die Akzeptanz der neuen Seen bei Einheimischen und Gästen haben. Dies gilt nicht nur für das Radfahren, sondern auch für Aktivitäten wie Skaten und Spaziergehen. Die Potenziale für Radfahren und Skaten sind maßgeblich von einer durchgängigen Asphaltierung des Rundweges abhängig. Am Beispiel Lausitzer Seenland sieht man aber nicht nur, dass die Rundwege sehr gut angenommen werden, sondern dass



mit der hohen Frequentierung an Wochenenden ein nicht zu unterschätzendes Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Nutzergruppen einhergeht. In Anbetracht des im Vergleich zum Lausitzer Seenland deutlich höheren Einwohnerpotenzials rund um den Cottbuser Ostsee ist zu befürchten, dass der in weiten Teilen nur gut drei Meter breite Wirtschaftsweg für die hohe zu erwartende Nutzerdichte nicht ausreichen wird, so dass Konfliktsituationen vorprogrammiert sind. Gerade in dem vermutlich am stärksten frequentierten Streckenabschnitt zwischen Strand Cottbus und Neuendorf sind Konflikte zwischen Radfahrern und Skatern auf der einen Seite und Spaziergängern auf der anderen Seite zu befürchten, vor allem wenn viele sportliche Radfahrer und Skater mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Zudem ist zu erwarten, dass von privater Seite Ansprüche für Aktivitäten wie die Betreibung einer Seebahn oder Segwaytouren angemeldet werden, da für diese auch eine wirtschaftliche Grundlage anzunehmen ist. Bei der weiteren Wegeplanung am See sollte deshalb frühzeitig in den stark frequentierten Streckenabschnitten am Westufer auf eine Trennung zwischen Spaziergängern und anderen, sich schneller bewegendem Nutzern geachtet werden, zumal von Spaziergängern ohnehin ein weicherer, wassergebundener Deckenbelag vorgezogen wird. Neben der Freizeitnutzung bietet der Rundweg auch Potenziale für Sportveranstaltungen wie beispielsweise einem Seetriathlon. Für den Erfolg des Rundweges ist es nicht entscheidend, dass er durchgängig immer am Ufer entlang geführt wird. In Teilabschnitten kann er auch ohne direkten Blick auf den See verlaufen, ohne dass damit größere Attraktivitätseinbußen einhergehen. Gleichwohl gilt, je intensiver der Seekontakt desto attraktiver ist der Weg. Es ist deshalb wichtig darauf zu achten, dass in weiten Teilen des Ufers die Sicht auf den See erhalten bleibt. Die aktuellen Planungen am Ostufer mit einem neuen Streckenverlauf näher am Wasser sind deshalb zu begrüßen. Potenziale über die bereits beschriebenen Aktivitäten hinaus bieten sich am See auch für den Aufbau einer Sportinfrastruktur wie z. B. einen Hochseilgarten, einer Fußballgolfanlage, Bewegungsparcours u. v. m. Sowohl die Flächen- als auch die Einwohnerpotenziale lassen hierfür auch privatwirtschaftliche Initiativen vermuten.

Die Potenziale für sportliche Aktivitäten resultieren aber nicht nur aus Rundweg und Uferbereichen, sondern auch aus der Sport- und Freizeitinfrastruktur im Umfeld. Insbesondere das hervorragend ausgebaute Radwegenetz mit zahlreichen (über)regionalen Radwegen und der Anbindung an Spreewald, Lausitzer Seenland usw. bietet Potenziale für Naherholung und Tourismus, die sich auch schon in der Rekultivierungsphase nutzen lassen, v.a. wenn der Rundweg komplettiert ist. Auch bereits vorhandene Freizeit- und Sporteinrichtungen wie der Freizeitpark Teichland im Umfeld des Sees bieten Potenziale zur Integration in die (tages-) touristische Programmgestaltung. Die funktionale und/oder räumliche Vernetzung nicht direkt am See liegender Sport- und Freizeitangebote mit dem See ist insgesamt ein wichtiger strategischer Ansatz. Die mit Abstand höchste Priorität kommt aber im Hinblick auf die zeitliche Umsetzung der Fertigstellung eines durchgängig asphaltierten Rundweges zu. **Gerade in der Phase, in der eine wasser-sportliche Nutzung noch nicht möglich sein wird, hat der Rundweg eine entscheidende Initialfunktion und ist Impulsgeber für die Akzeptanz des Sees bei der Bevölkerung und zur ersten Mobilisierung privatwirtschaftlichen Engagements.**

### **Natur- und Landschaftserlebnis**

Zur Attraktivität eines Freizeit- und Erholungssees gehören auch Bereiche, in denen Natur und Ruhe Vorrang haben. Die naturschutzfachlichen Ansprüche am östlichen Ufer und am Klinger See korrespondieren damit auch mit den freizeit- und erholungsorientierten Entwicklungspotenzialen. Vor diesem Hintergrund ist ein „grüner Gürtel“ von der Bärenbrücker Bucht bis einschließlich Klinger See auch im Interesse von Naherholung und Tourismus. Das Attraktionspotenzial dieses Raums liegt in erster Linie in seiner Funktion als Kulissenraum und Ruhebereich. Die spezielle Erlebbarmachung in Form von naturkundlichen Rundwegen oder der im Masterplan genannten „markierte Orte“ schafft zusätzliches Attraktionspotenzial, hat aber weder als Kommunikations- noch als Besuchsanlass eine elementare Bedeutung für die Gesamtentwicklung des Cottbuser Ostsees. Die im Masterplan formulierten Vorschläge sind vor diesem Hintergrund „nice to have“, aber in Anbetracht der begrenzten finanziellen Mittel nur von nachrangiger Bedeutung.

Das Natur- und Landschaftserlebnis beinhaltet auch das Thema Landschaftsgestaltung, insbesondere vor dem Hintergrund der herausragenden kulturhistorischen und touristischen Bedeutung des Branitzer Parks für Cottbus und die gesamte Region. Sowohl unter inhaltlichen als auch räumlichen Gesichtspunkten liegt es nahe, die neue Landschaft Cottbuser Ostsee mit der alten Kulturlandschaft miteinander zu verbinden und das Thema Landschaftsgestaltung als Attraktionsmerkmal für den Cottbuser Ostsee zu nutzen. Der Branitzer Park ist die historische, der Cottbuser Ostsee die moderne Interpretation des Landschaftswandels. Dies sollte durch die Schaffung inhaltlicher und räumlicher Bezüge zwischen See und Branitzer Park erkennbar und erlebbar werden u.a. durch die Freihaltung von Sichtachsen am See und eine attraktive Wegeverbindung zwischen See und Park. Vor dem Hintergrund des lang andauernden Sanierungsprozesses bietet auch das Thema Zwischenlandschaften Potenziale.

### **Kulturerlebnis**

Auch das Thema Kultur bietet Anknüpfungspunkte für die Entwicklung des Sees. Dies gilt im besonderen Maße für kulturelle Veranstaltungen, auch losgelöst von der in der Vergangenheit immer wieder diskutierten Frage nach einer Freilichtbühne am See. Diese ist weder angebotsseitig zwingend notwendig, noch vermutlich finanzierbar. Erfahrungsgemäß ist die Betreibung einer Freilichtbühne ohne eine regelmäßige Zuschussung der öffentlichen Hand wirtschaftlich nicht möglich und rechnet sich nur im Rahmen der sog. Umwegrentabilität, wenn es gelingt, damit auch Urlauberpotenziale zu erschließen. Voraussetzung als Primärbesuchsmotiv ist eine hochkarätige Bespielung, was zusätzlich zu den Unterhaltungskosten einen weiteren nicht unerheblichen Mitteleinsatz voraussetzt. Nur auf diesem Weg könnten mit einer Freilichtbühne auch nennenswerte touristische Effekte erzielt werden, denn allein die Existenz einer Freilichtbühne, die hin und wieder für Veranstaltungen genutzt wird, bewirkt noch keine touristischen Nachfrageimpulse. Als Angebot für „Eh-Da-Gäste“ und Cottbuser Bürger lassen sich die hohen Investitions- und Unterhaltungskosten einer Freilichtbühne kaum rechtfertigen, gerade in Anbetracht der Ver-



pflichtung, die begrenzt vorhandenen öffentlichen Mittel möglichst effektiv einzusetzen. Vor diesem Hintergrund sollte die Freilichtbühne in den künftigen Planungen keine Rolle mehr spielen, zumal Veranstaltungen am See auch unabhängig von einer Freilichtbühne stattfinden können. Voraussetzung hierfür ist aber die Schaffung/Ausweisung einer größeren Veranstaltungsfläche, idealerweise integriert in den künftigen Stadthafen Cottbus. Damit würde das Hafennareal an Attraktivität gewinnen, außerdem könnte ein solcher Veranstaltungsbereich auch für Sportveranstaltungen am See genutzt werden. Bei der weiteren Planung des Stadthafens ist deshalb unbedingt auf die Berücksichtigung einer geeigneten Veranstaltungsfläche zu achten.

Zum Thema Kultur im weiteren Verständnis gehört auch die Tagebaugeschichte des Sees, mit der mit einer entsprechenden Aufbereitung Potenziale für Tourismus und Naherholung verbunden sind. Das setzt voraus, dass die Tagebaugeschichte des Sees nicht verloren geht und vor Ort sichtbar/erlebbar gemacht wird. Dies betrifft nicht nur die Zeit nach Fertigstellung des Sees, sondern auch bereits den fortlaufenden Sanierungsprozess, der am See und idealerweise auch in der Innenstadt von Cottbus präsentiert werden könnte. Dies hätte positive Effekte für die Identitätsbildung des Sees bei der Bevölkerung sowie für den Tourismus.

### **Wohnen am See**

Aufgrund der hohen Einwohnerzahl im direkten Umfeld des Sees sind auch Nachfragepotenziale für Wohnen am See zu vermuten – auch wenn in Cottbus vor dem Hintergrund des in den letzten beiden Jahrzehnten rückläufigen Einwohnerpotenzials kein Mangel an Wohnraum besteht.

Wohnen am Wasser übte schon immer auf viele Menschen einen sehr hohen Reiz aus, was auch in der bundesweit zu beobachtende Entwicklung von urbanen Wohnquartieren auf ehemaligen Gewerbeflächen mit Gewässeranbindung zum Ausdruck kommt. Die erfolgreiche Vermarktung des neuen Wohnquartiers am Großräschener See im Lausitzer Seenland ist ein Beleg dafür, dass es in der Region genügend Haushalte gibt, die sich ein hochwertiges Wohnen am See leisten wollen und können. Untersuchungen in Senftenberg sind zu ähnlichen Erkenntnissen im Zusammenhang mit dem Lagunendorf am Sedlitzer See gekommen. Mehrere erfolgreiche Beispiele für Wohnbauprojekte an Tagebaufolgeseen finden sich auch im Leipziger Neuseenland. Die Bauflächen am Cospudener See und Zwenkauer See haben sich in kurzer Zeit verkauft.

Auch für Cottbus ist davon auszugehen, dass es eine Nachfrage für hochwertiges Wohnen am Cottbuser Ostsee gibt. Durch die BTU, das Klinikum, Vattenfall bzw. deren Rechtsnachfolger und zahlreiche gut am Markt platzierte Mittelstandsbetriebe gibt es auch vermutlich genügend zahlungskräftige Haushalte, die bereit sind, für Wohnen am See einen höheren Preis zu bezahlen. Das betrifft auch Familien, aber vor allem gut verdienende Paare ab 50, deren Kinder bereits den Haushalt verlassen haben und die sog. „Dinks“ (Paare mit doppeltem Einkommen ohne Kinder). Eine Erschließung des Sees für Wohnen am Wasser ist deshalb nachfrageseitig grundsätzlich erfolversprechend.



Hochwertiges Wohnen am Wasser ist zudem auch ein positiver weicher Standortfaktor für den Wirtschaftsstandort Cottbus im Wettbewerb um qualifizierte Führungs- und Fachkräfte. Das darf aber nicht dazu führen, dass der See aufgrund hoher Renditeerwartung „verbaut wird“ und seinen Charakter als öffentlicher, frei zugänglicher See verliert. Zu beachten ist auch eine hohe ästhetische Qualität der Bebauung, insbesondere bei einer Bebauung in unmittelbarer Gewässerlage. Außerdem ist zu beachten, dass durch Wohnbebauung keine touristischen Potenziale verloren gehen. Hinzu kommen Vorgaben der Landesplanung, die die Möglichkeit für die Ausweisung von Wohnbauflächen im Außenbereich stark limitieren. Die Flächenpotenziale für Wohnbauprojekte am Cottbuser Ostsee sind vor diesem Hintergrund begrenzt und nur für den Ortsteil Schlichow und mit direkter Seelage im Bereich der Merzdorfer Düne erkennbar.

### **Potenziale Tagungen/Kongresse am See**

Cottbus bietet mit seinem Messegelände und mehreren Tagungshotels eine gut ausgebaute Kongress- und Tagungsinfrastruktur. Ein Bedarf für einen substanziellen Ausbau dieser Infrastruktur durch die Schaffung größerer Tages- oder Kongresskapazitäten am See ist vor dem Hintergrund der Nachfrageerwartungen im Tagungs- und Kongressmarkt nicht zu erkennen. Hinzu kommt, dass größere Tagungs- und Kongresskapazitäten am See eine Konkurrenz zur vorhandenen Kongress- und Tagungsstruktur bedeuten würde, was nicht im Sinne der Stadt Cottbus sein kann. Vorstellungen/Ideen für die Errichtung eines Tagungs- und Kongresszentrums am See sollten deshalb nicht weiter verfolgt werden. Das bedeutet aber nicht, dass es am See für dieses Marktsegment keine Potenziale gibt, nur nicht als Solitäreinrichtung. Als ergänzendes bzw. integriertes Angebot im Zusammenhang mit Ansiedlung eines Hotels beispielsweise am Cottbuser Hafen und der Fahrgastschiffahrt ist Tagen am See durchaus ein wirtschaftliches relevantes Thema für den See.

### **Potenziale Gesundheit am See**

Die Potenziale für die Ansiedlung einer Klinik oder Reha-Einrichtung sind eher gering einzuschätzen. Aufgrund der Attraktionspotenziale des Sees und der demografischen Entwicklung ist zwar ein Investoreninteresse zu vermuten, aber weder ist hierfür ein geeigneter Standort zu erkennen, noch würde dies zu einer substanziellen Attraktivitätssteigerung des Sees führen. Im Gegenteil, bei dem nur begrenzt vorhandenen in Frage kommenden Flächenangebot am See würde es vermutlich zu einer Konkurrenzsituation mit touristischen Ansiedlungen kommen. Der Tourismus ist vor dem Hintergrund der größeren wirtschaftlichen Effekte eindeutig höher zu bewerten. Der Verzicht auf eine größere Gesundheitseinrichtung am See bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass es für das Thema Gesundheit am See keinerlei Potenzialansätze gibt. Ein vielversprechender Potenzialansatz liegt in der Schnittmenge Sport und Gesundheit durch eine Ergänzung des sportlichen Charakters des Sees um eine gesundheitssportliche Komponente. Die in der Stadt vorhandene Gesundheitskompetenz könnte in diesem Sinne für den See genutzt werden beispielsweise durch die Ansiedlung eines Fitness- und Gesundheitscenters am Stadthafen. Ein solches Angebot würde zum einen die sportlichen Attraktionspotenziale des Sees stärker betonen



und zum anderen auch dem Standort Stadthafen aufwerten (Anlass für Mehrfachbesuche, auch im Winterhalbjahr). Für den See würde eine sportgesundheitliche Ausrichtung deshalb eine Aufwertung bedeuten.

### **Potenziale für eine Ansiedlung produzierendes Gewerbe/Industrie**

Der Erholungsaspekt hat am See eindeutig Vorrang. Aufgrund des Konfliktpotenzials mit Freizeit- und Tourismusnutzungen ist deshalb nicht nur am See und in seinem direkten Umfeld die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe auszuschließen, sondern auch im weiteren Umfeld, wenn es zu einer Beeinträchtigung des Erholungswertes des Sees kommt. In Frage kommt vor diesem Hintergrund nur die Fläche der Tagesanlagen von Vattenfall östlich des Sees, die in der Perspektive für eine künftige Nutzung als Standort für Industrie bzw. produzierendes Gewerbe zur Verfügung steht. Die Flächengröße von 55 ha, die sehr gute infrastrukturelle Erschließung und Verkehrsanbindung über die B 97 mit direkter Anbindung an die A 15 ohne Durchfahrt durch die Stadt prädestinieren die Fläche für eine Nutzung durch störendes Gewerbe. Durch die ausreichende Entfernung östlich vom See sind bei den überwiegend vorherrschenden Westwindwetterlagen keine Beeinträchtigungen für den Erholungswert am See zu erwarten. Die Rahmenbedingungen für eine entsprechende Entwicklung dieser Flächen stimmen. Die Schlüsselfrage ist aber, ob hierfür überhaupt eine Nachfrage durch entsprechende Betriebe zu erkennen ist. Bislang war eine solche Nachfrage nicht zu beobachten, alle Ansiedlungswünsche von Betrieben des produzierenden Gewerbes konnten in der Vergangenheit mit den vorhandenen Gewerbeflächen bedient werden. Es gibt aktuell auch keine konkreten Hinweise für entsprechende Ansiedlungen in kurz- bis mittelfristiger Perspektive. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der ebenfalls für die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe vorgesehene Technologie- und Industriepark TIP noch ungenutzte Flächenkapazitäten besitzt.

### **Exkurs Potenziale der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg für den See**

Im Zusammenhang mit der BTU sind grundsätzlich zwei Potenzialansätze erkennbar. Dies sind zum einen Potenziale durch eine studentische Frequentierung des Sees (nachfrageseitig) beispielsweise durch die Errichtung von Seminarräumen am Cottbuser Hafen ggf. auch in Form schwimmender Architektur. Dies hätte positive Effekte für die „Bespielung“ des Hafens in den Wintermonaten und wäre als schwimmende Architektur auch ein überregional ausstrahlendes Referenzprojekt für Stadt und Universität. Ob dies tatsächlich eine realistische Option darstellt, muss in weiteren Gesprächen mit der BTU geklärt werden. Zum anderen ergeben sich Potenziale aus den speziellen Fachkompetenzen der Universität, auf die bei der weiteren Entwicklung des Sees zurückgegriffen werden kann. Dies sind vor allem das an der BTU vorhandene Know-how für schwimmende Architektur, für Landschaftsarchitektur und Energietechnik.



### **Exkurs Potenziale des Sees für die Durchführung einer Bundesgartenschau**

Vor dem Hintergrund der für Cottbus und die Region sehr erfolgreichen Bundesgartenschau 1995 stellt sich die Frage, ob sich für die Stadt Cottbus mit dem Ostsee Potenzial für die erneute Ausrichtung einer Bundesgartenschau bietet. Dies wäre frühestens für das Jahr 2027 eine Option, da die nächsten beiden Bundesgartenschauen 2019 und 2023 bereits an Heilbronn und Mannheim vergeben sind. Die Chancen für eine erneute Ausrichtung einer Bundesgartenschau 2027 sind vor dem Hintergrund zahlreicher anderer Bewerberstädte ohne BUGA-Vergangenheit eher skeptisch zu beurteilen. Unabhängig davon ist die Sinnhaftigkeit und Finanzierbarkeit einer BUGA zu hinterfragen, denn die Rahmenbedingungen für die Durchführung einer solchen Veranstaltung haben sich seit 1995 deutlich verändert. Die seinerzeit zahlreich genutzten Fördertöpfe stehen heute nicht oder nur noch sehr eingeschränkt zur Verfügung. Da es keinen speziellen Fördertopf für Bundesgartenschauen gibt, müsste die Stadt Cottbus die Bundesgartenschau zu einem großen Anteil aus dem städtischen Haushalt finanzieren. Die Durchführung einer Bundesgartenschau würde in jedem Fall einen erheblichen Mitteleinsatz erfordern. In Schwerin lag beispielsweise das Gesamtbudget bei 74,5 Millionen Euro. Ob die touristischen und strukturellen Effekte für Cottbus gerade vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage einen derart hohen Mitteleinsatz rechtfertigen, ist zweifelhaft, zumal die Gefahr besteht, dass die für eine Bundesgartenschau eingesetzten Mittel anderswo fehlen, beispielsweise für die infrastrukturelle Erschließung des Cottbuser Ostsees. Hierfür wird die Stadt Cottbus über einen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahre ein erhebliches finanzielles Engagement leisten müssen. Auch wenn mit einer BUGA am Cottbuser Ostsee Synergien für die Entwicklung des Sees verbunden wären, ist zu bezweifeln, dass die Stadt in der Lage sein dürfe, ausreichend Mittel sowohl für die infrastrukturelle Erschließung des Sees, insbesondere der Leitprojekte, als auch für die Durchführung einer BUGA bereit stellen zu können. Der infrastrukturellen Entwicklung des Cottbuser Ostsees sollte eindeutig Priorität eingeräumt werden. Bevor sich die Stadt für eine Bundesgartenschau entscheidet, muss die Finanzierung der infrastrukturellen Erschließung des Sees und der Leitprojekte als Grundvoraussetzung für die angestrebte Entwicklung des Sees sichergestellt sein.

## 2.5 Schlussfolgerungen für die gewässerseitige Erschließung des Sees

### **Einschätzung Bedarf/Nachfrage**

Für die Entwicklung einer nachfragegerechten wasserseitigen Infrastrukturerschließung des Sees ist es notwendig, eine möglichst valide Bedarfsprognose auf Grundlage der unter 2.4.1 gewonnenen Erkenntnisse vorzunehmen. Bisherige Vorstellungen gingen von etwa 400 Liegeplätzen am Hafen Cottbus und weiterer gut 100 Liegeplätze am Hafen Neuendorf aus. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der weiteren in der Fortschreibung des Masterplans aufgeführten potenziellen Hafenstandorte würde man auf insgesamt etwa 700 bis 800 Liegeplätze am See kommen. Es stellt sich die Frage, ob diese Zahl mit den tatsächlichen Potenzialen auch korrespondiert? Zur Ermittlung der künftigen Bootszahlen auf neuen Gewässern werden häufig Zahlen von etablierten Gewässern herangezogen. Ohne Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Umfeldbedingungen bieten solche Vergleiche aber kaum eine Erkenntnishilfe, selbst wenn es sich um Gewässer in ähnlicher Größenordnung handelt. Entscheidend ist nicht die Größe des Gewässers, sondern in erster Linie das jeweilige Wettbewerbsumfeld in Verbindung mit den Primärmarktpotenzialen. Vor diesem Hintergrund ist es wenig zielführend, natürliche Seen wie z.B. das Steinhuder Meer oder künstliche Seen wie den Zwenkauer See bei Leipzig oder dem Großem Brombachsee im neu entstandenen Fränkischen Seenland als Gradmesser für die Einschätzung der Liegeplatzkapazitäten am Cottbuser Ostsee heranzuziehen. Es gibt bundesweit keinen See, der vom Profil, Umfeld und Größe dem Cottbuser Ostsee ähnelt. Auch landschaftsplanerische Ansätze, die Bootszahl an Richtwerten für den Flächenbedarf von Booten bei gleichzeitiger Nutzung zu bemessen, ist wenn überhaupt nur zur Ermittlung einer max. Nutzungsdichte hilfreich, aber nicht nachfrageorientiert.

Deutlich aussagekräftiger ist eine nachfrageseitig ausgerichtete Einschätzung unter Berücksichtigung der Wassersportmarktpotenziale. Wie die von Project M 2015 erarbeitete Studie zu den ökonomischen Potenzialen des Wassertourismus in Berlin und Brandenburg aufzeigt, ist der Wassertourismus und hier vor allem der Bootstourismus in Berlin und Brandenburg in den letzten zwanzig Jahren rasant gewachsen und hat sich zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Dies gilt in erster Linie für das Wasserwandern und weniger für den standortbezogenen Wassertourismus. Da der Cottbuser Ostsee als Solitärsee für das Wasserwandern nicht attraktiv ist, wird er von der zu erwartenden anhaltenden positiven Marktnachfrage im Bootstourismus kaum profitieren können. Die touristischen Potenziale des Sees liegen in erster Linie im Segment Urlaub am Wasser. Damit ist aber keine nennenswerte Anzahl an „Fremdbooten“ verbunden, sondern lediglich eine gewisse Nachfrage nach Mietbooten. Der Bedarf an wasser- und landseitigen Liegeplätzen bestimmt sich im Wesentlichen aus dem Primärmarktpotenzial (Einwohner aus dem Umfeld des Sees). Einen hilfreichen Anhaltspunkt für eine belastbare Einschätzung des Pri-



märmarktpotenzials vermittelt die Studie<sup>3</sup> zu den Strukturen im Bootsmarkt, der zufolge vor zehn Jahren im Durchschnitt etwa 2% der erwachsenen männlichen Bevölkerung in Deutschland eine Segelyacht, eine Segeljolle, eine Motoryacht oder eine offenes Sportboot besaßen. Vor dem Hintergrund des hohen Alters vieler Eigner, hat sich die Marktnachfrage nach Booten bundesweit in den letzten Jahren aber spürbar abgeschwächt. Das altersbedingte Ausscheiden von Bootseignern wird nicht im selben Maß durch jüngeren Nachwuchs kompensiert. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung befürchtet die Studie, dass sich das Marktpotenzial für Boote künftig bei nur einem Prozent der erwachsenen männlichen Bevölkerung bewegen wird. Unter der optimistischeren Annahme, dass in Cottbus aufgrund der Attraktionspotenziale des neuen Sees das Marktpotenzial mit 1,5% etwas höher angesetzt werden kann, ergäbe dies unter Berücksichtigung der Bevölkerungsprognose theoretisch eine Zahl von etwa 500 Bootseignern am Cottbuser Ostsee. In Anbetracht seines Solitärcharakters dürften Segeljollen und offene Motorboote den mit Abstand größten Anteil am See ausmachen. Der Großteil der Eigner, die sich eine größere Yacht anschaffen, wird wie bereits aufgezeigt einen Liegeplatz entweder am nahen Schwielochsee oder dem Lausitzer Seen Gewässerverbund präferieren, da sie dort längere und abwechslungsreichere Bootstouren unternehmen können. Dem Rechnung tragend ist auf absehbare Zeit eine Zahl von deutlich mehr als 400 Booten am Cottbuser Ostsee wenig wahrscheinlich. Davon wird ein genau nur schwer bestimmbarer Anteil von kleineren Booten sein, die keinen Wasserliegeplatz benötigen, sondern lediglich einen Landstellplatz. Unter Berücksichtigung der spezifischen Gewässerpotenziale des Cottbuser Ostsees kann deren Anteil mit mindestens einem Drittel also 130 Booten angenommen werden. In der weiteren Planung sollte daher mit einem Bedarf von etwa 270 bis 300 Wasserliegeplätzen kalkuliert werden. Ob dies auch in langfristiger Perspektive die Obergrenze darstellt, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös vorhersehbar. Es ist erklärtes Ziel der Wassersportbranche eine Trendwende einzuleiten z.B. durch die vor zwei Jahren eingeführte Führerscheinfreiheit für Motorboote mit bis zu 15 PS. Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht überschaubar ist, ob eine Trendwende überhaupt und wenn ja wann erreicht wird, sollte bei der Entwicklung der Wassersportanlagen unbedingt auf deren Erweiterungsfähigkeit geachtet werden.

### **Räumliche Betrachtung**

Um die wasser- und landseitigen Attraktionspotenziale des Sees bei dessen Größe im vollen Umfang erschließen zu können, bedarf es mehr als nur eines Hafens am See. Dies gilt umso mehr als der in Cottbus dafür vorgesehene Standort nur ein begrenztes Flächenangebot ausweist und aufgrund seiner eingeschränkten touristischen Attraktionspotenziale (Blick auf Kraftwerkstürme und Windräder, Lärmemissionen durch nahe Bundesstraße) nur geringe Potenziale für die Ansiedlung erholungstouristisch ausgerichteter Ferienanlagen bietet. Aufgrund der Nähe zur Kernstadt und der Standortqualitäten ist gleichwohl mit Blick auf den Primärmarkt und der mit dem See angestrebten neuen Imagefacette als Seestadt ein Stadthafen Cottbus unverzichtbar. Die was-

.....  
<sup>3</sup> FVSF Forschungsbericht „Strukturen im Bootsmarkt“, Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschiffahrt 2008



sertouristischen Standortpotenziale sind in Neuendorf nicht nur wegen der südlichen Blickausrichtung, sondern auch wegen der für Erholungszwecke höheren Qualität des „Hinterlandes“ größer. Außerdem bietet der vorgesehene Standort in Neuendorf deutlich mehr Entwicklungsfläche.

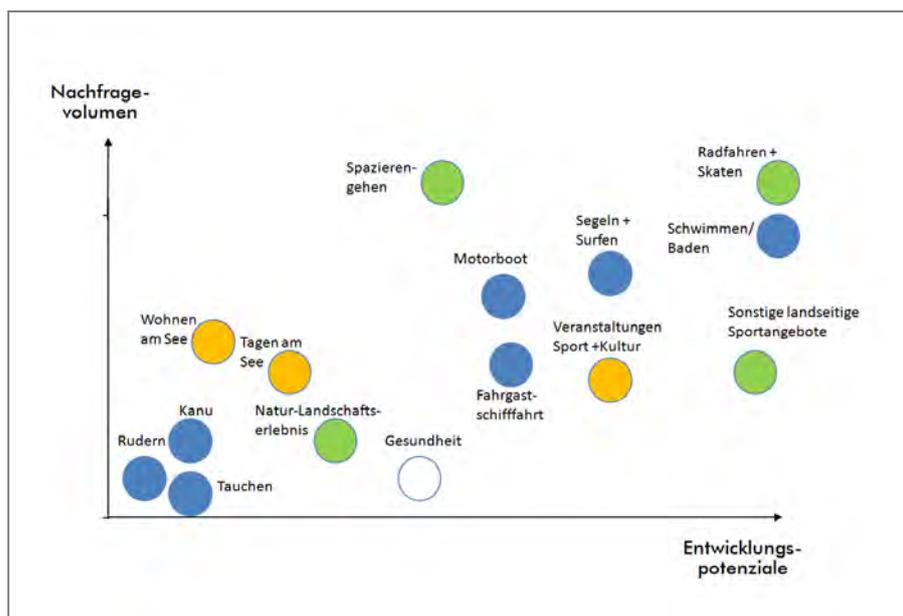
Sowohl der Stadthafen als auch der Hafen in Neuendorf haben vor diesen Hintergründen ihre Berechtigung und sind für eine erfolgreiche Entwicklung des Sees für Tourismus und Naherholung zwingend notwendig. Wichtig ist es, durch eine intelligente Planung im Hinblick auf die dortigen Funktionen unsinnige Angebotsdoppelungen und Konkurrenzen zu vermeiden. Beide Häfen können und sollten unter Beachtung der jeweiligen spezifischen Standortpotenziale ein eigenes Profil entwickeln:

- Der Stadthafen Cottbus als „urbaner“ Hafen bzw. „maritimes Gesicht“ von Cottbus ist für die überregionale Marktpositionierung von Cottbus ein neuer wichtiger Imageträger und ein neues Wahrzeichen und regionales Ausflugsziel für die Lausitz. Die gewässerseitige Erschließung mit Liegeplätzen ist der Anker für die dortige Entwicklung, im Vordergrund steht aber stärker die landseitige Entwicklung zu einem lebendigen Treffpunkt und Ausflugsziel. Die nur begrenzt vorhandenen Flächenpotenziale sollten vor allem in diesem Kontext entwickelt werden.
- Die Standortpotenziale des Hafens Neuendorf liegen in der großen Flächenverfügbarkeit und der hohen Attraktivität für erholungsausgerichteten Urlaubstourismus. Hinzu kommt der besondere Hafencharakter durch das Hafenbecken. Der Neuendorfer Hafen hat vor diesem Hintergrund vor allem eine Funktion als Initial und Motor für die Ansiedlung einer größeren touristischen Ferieneinrichtung in unmittelbarer Nähe und als „technischer Hafen“ mit allen Dienst- und Versorgungsleistungen in Verbindung mit den Booten (Wassersportzentrum des Cottbuser Ostsees) sowie als Ausflugsziel v.a. für Radfahrer und Wassersportler. Für die Funktionen eines Wassersportzentrums bietet Neuendorf anders als Cottbus genügend Flächenpotenzial (z. B. für Winterlager). Eine solche Ausrichtung steht nicht in Konkurrenz zum Hafen Cottbus. Dort wäre es geradezu fahrlässig, die am Standort Cottbus nur begrenzt vorhandenen Flächenpotenziale für maritime Versorgungsleistungen zu „verschwenden“, anstatt diese gezielt für die angestrebte urbane Entwicklung einzusetzen.

Neben den beiden Häfen in Neuendorf und Cottbus sind weitere Häfen aus Nutzersicht weder notwendig noch finanzierbar. Da ein Binnensportboothafen erfahrungsgemäß unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten allein durch die Liegeplatzvermietung nicht rentabel betrieben werden kann (wohl aber in regionalwirtschaftlicher Hinsicht), ist es unerlässlich, alle Nutzungen in Verbindung mit dem Wassersport auf die beiden Standorte zu konzentrieren, um damit Kosten- und Nutzensynergien zu erzielen. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten sollten deshalb auch der Vereinssport und die Wasserrettung in beiden Häfen integriert werden. Durch die daraus resultierenden Synergieeffekte würden sowohl Vereine als auch die Hafenbetreiber davon profitieren. Darüber hinaus werden hierdurch die erforderliche Erschließungsmaßnahmen und die technische Infrastruktur optimal genutzt.

## 2.6 Fazit Entwicklungsschwerpunkte

Vor dem Hintergrund der begrenzten öffentlichen Mittel für Investitionen in die Erschließung bzw. Entwicklung des Sees ist es unverzichtbar, diese auf Projekte und Standorte zu konzentrieren, die den höchsten Erfolg versprechen. Das setzt voraus, dass sich Anrainer und Politik im Klaren darüber sind, welche Nutzungsformen im künftigen Mitteleinsatz die höchste Priorität genießen sollen. In dem folgenden Diagramm werden dazu die in den vorherigen Gliederungspunkten ermittelten wasser- und landseitigen Eignungspotenziale im Überblick dargestellt (zunächst ohne Differenzierung Tourismus/Naherholung), um so im Vergleich der Nutzungspotenziale untereinander deutlich machen zu können, wo künftig die Prioritäten/Schwerpunkte liegen sollten. Das Diagramm ist keine maßstäbliche Darstellung, sondern dient der Verdeutlichung. Auf der X-Achse werden die Potenziale für eine angebotsseitige Entwicklung und als Profilierungsthema darstellt. Je weiter rechts die Nutzungsform, desto größer sind die Entwicklungsmöglichkeiten. Die Y-Achse bildet die Nachfrageseite ab. Je weiter oben die Nutzungsform, desto größer ist das Nachfragevolumen.



Die Grafik macht deutlich, dass die größten Potenziale sowohl angebots- als auch nachfrageseitig in sportlichen-aktiven Nutzungsformen liegen. Dies betrifft bei den gewässerbezogenen Nutzungen vor allem das Baden/Schwimmen und den Segel/Surfsport sowie bei den landseitigen Nutzungen das Radfahren und Skaten sowie sonstige landseitige Sport-Freizeitangebote. Das Spazierengehen/Wandern dürfte sich nachfrageseitig in einer ähnlichen Größenordnung bewegen, bietet aber deutlich geringere Potenziale für die Profilierung.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Nutzungspotenziale kann die Erkenntnis deshalb nur lauten, dass die größten Potenziale in der Entwicklung und Profilierung als Sport- und Freizeitsee liegen. Der See bietet hierfür die mit Abstand besten Bedingungen und nachfrageseitig die größten Erfolgsaussichten für eine hohe Akzeptanz bei Einheimischen und Gästen (hohe Nachfrage-

wirksamkeit als Besuchs Anlass). Der Nutzungsschwerpunkt des Sees kann vor diesem Hintergrund nur auf sportlichen Aktivitäten und nicht auf kulturellen oder naturspezifischen Nutzungsformen liegen. Dies bedeutet im Umkehrschluss aber nicht, keinerlei Kultur- und Naturerlebnisse am See zu entwickeln bzw. zu vermitteln. Diese sind ebenfalls eine Image- und Angebotsfacette des Sees, im Vergleich zum Sport-Freizeiterlebnis aber von nachrangiger Bedeutung. Eine Profilierung des Sees unter der Überschrift „ruhige, naturbelassene Erholung“ kann in Anbetracht der hohen zu erwartenden Besucherfrequentierung aufgrund der großen Primärmarktpotenziale sowie der Verkehrs- und Bebauungssituation am gesamten Westufer ohnehin nur schwer eingelöst werden. Auch die Kraftwerkskühltürme und Windräder stehen in der Außenwahrnehmung nicht für landschaftliche Idylle. Außerdem spricht dagegen, dass der See trotz der Grünbereiche im östlichen Seebereich im Wettbewerbsvergleich mit natürlichen Seen wie z. B. den nahen Dahmegewässern oder Spree/Schwielochsee erhebliche Wettbewerbsnachteile aufweisen würde. Auch eine Profilierung als Kultursee ist vor dem Hintergrund der begrenzten Potenziale keine erfolgsversprechende Option.

**Fazit:** Bei der Entwicklung des Sees sollte eindeutig der Freizeit- und Sportcharakter im Vordergrund stehen. Dies dürfte vor dem Hintergrund der großen sportlichen Tradition und Gegenwart der Stadt auch in der Innenwahrnehmung bei der Bevölkerung auf die notwendige Akzeptanz stoßen. Eine paritätische Entwicklung als Sportsee, Kultursee und Natursee ist weder mit Blick auf die Außenwahrnehmung erfolgsversprechend noch wäre dies finanzierbar. In der Konsequenz bedeutet dies, dass bei den weiteren Planungen zum See der Entwicklung einer attraktiven Sport- und Freizeitinfrastruktur die höchste Priorität zukommen muss. Eine Schlüsselrolle hierfür kommt dem See-Rundweg und den beiden Häfen zu. Diese drei Projekte besitzen die höchsten Potenziale als Entwicklungstreiber der Gesamtentwicklung des Sees mit hoher Anker- und Initialfunktion für auch privatwirtschaftliche Folgeprojekte. Gerade in der Phase bis 2025, in der eine wassersportliche Nutzung noch nicht möglich ist, kommt dem Rundweg eine zentrale Rolle als der Besuchermagnet des Sees zu. Die Fertigstellung eines attraktiven Rundweges hat vor diesem Hintergrund allerhöchste Priorität.



## 2.7 Potenziale des Sees für Naherholung, Tagestourismus und Urlaubstourismus

### 2.7.1 Künftige Bedeutung der einzelnen Segmente

Zunächst ist festzustellen, dass zwischen Naherholung und Tourismus kein Gegensatz besteht. Im Gegenteil, Naherholung und Tourismus weisen eine große Schnittmenge auf und ermöglichen bei vorausschauender Planung große Synergien. Am besten sichtbar wird dies beim See-Rundweg, der eine zentrale Bedeutung für die Naherholung hat, aber auch ein zentrales touristisches Attraktionsmerkmal des Sees sein wird. Vor diesem Hintergrund stellt sich nicht die Frage entweder Tourismus oder Naherholung, sondern es geht darum, klare Prioritäten in der zeitlichen Abfolge/Perspektive zu setzen.

#### **Naherholung**

Wie unter dem Gliederungspunkt „2.2 Stärken des Sees“ herausgearbeitet wurde, liegt ein wesentlicher Vorteil des Sees in seinem großen Primärmarktpotenzial (Einwohner). Den Schwerpunkt bei der Entwicklung des Sees auf den Tourismus zu legen, wäre vor diesem Hintergrund widersinnig, zum einen weil in der bergbaulichen Sanierungsphase bis 2025 eine touristische Vermarktungsfähigkeit des Sees nur im begrenzten Umfang vorhanden ist, zum anderen weil dafür anders als an Gewässern/Regionen ohne eigene nennenswerte Primärmarktpotenziale überhaupt keine Notwendigkeit besteht. Das große Einwohnerpotenzial bildet einen idealen Grundstock für eine wirtschaftliche tragfähige Entwicklung am See auch in ganzjähriger Hinsicht. Tourismus findet im größeren Umfang nur im Sommerhalbjahr statt. Für Gastronomiebetriebe und Betreiber anderer gewerblicher Angebote am See ist ein wirtschaftlicher Betrieb über das gesamte Jahr nur durch die Primärmarktnachfrage möglich. Es wäre folglich mehr als fahrlässig, den Primärmarkt nicht konsequent zu nutzen. Insbesondere im Zeitraum der Sanierung bis ca. 2025, in dem der Tourismus noch keine größere Bedeutung einnehmen kann, werden privatwirtschaftliche Entwicklungsimpulse am See im Wesentlichen durch Naherholung und Tagestourismus ausgelöst werden müssen. Diese werden aber auch in der langfristigen Perspektive den Grundstock für ganzjährig wirtschaftlich tragfähige Angebotsstrukturen am See bilden. Größere touristische Effekte sind vor 2025 nicht zu erwarten, da die Ansiedlung nennenswerter Übernachtungskapazitäten realistisch erst nach erfolgreicher Rekultivierung zu erwarten ist.

#### **Tourismus**

Damit die wirtschaftlichen Potenziale des Sees im vollen Umfang zum Tragen kommen, reicht es nicht aus, den See nur als „Badewanne“ für die Anwohner und Tagestourismus zu entwickeln. Mit Blick auf die daraus resultierenden hohen lokalen und regionalen Wertschöpfungseffekte muss es erklärtes Entwicklungsziel sein, den See auch als Urlaubsziel zu profilieren. Jeder Übernachtungsgast in gewerblichen Übernachtungsbetrieben im Land Brandenburg gibt im Durchschnitt gut 117 Euro pro Tag vor Ort aus (Quelle: dwif Ausgaben Übernachtungsgäste in Deutschland).



Der jährliche Bruttoumsatz am Senftenberger See liegt bei etwa 28 Mio. Euro (Quelle Erholungsortentwicklungskonzeption Senftenberg). Wie hoch künftig das touristische Besucheraufkommen am See ausfallen wird, lässt sich seriös zum jetzigen Zeitpunkt ohne halbwegs gesicherte Kenntnisse über die künftigen Übernachtungskapazitäten nicht beziffern. Zur Orientierung, der etwas kleinere Senftenberger See generiert jährlich ein Gästeaufkommen von gut 60.000 Gästen mit etwa 275.000 Übernachtungen.

Grundlage für die Erschließung von Urlauberpotenzialen ist der Aufbau von Übernachtungskapazitäten am See mit vorrangiger Ausrichtung auf Erholungsurlauber. Dies führt zu keiner Konkurrenzsituation mit den bestehenden Übernachtungsbetrieben in Cottbus, die in erster Linie auf Geschäftsreisende, Tagungsgäste und Städte-Kulturreisende abzielen, sondern generiert neue Zielgruppenpotenziale für die Stadt bzw. führt zu einer Erweiterung der touristischen Angebotspotenziale der Stadt um das neue Angebotssegment Erholungstourismus. Um diese Potenziale erschließen zu können, muss frühzeitig Klarheit hergestellt werden, welche Standorte für den Übernachtungstourismus entwickelt werden sollen, um damit sicher zu stellen, dass dort keine konkurrierenden Nutzungen eine touristische Entwicklung beeinträchtigen oder sogar verhindern.

Da wie unter Gliederungspunkt 2.3 festgestellt wurde, der See für sich betrachtet keine nachfrageauslösenden Alleinstellungsmerkmale besitzt, **hängen die künftigen überregionalen Vermarktungspotenziale maßgeblich von der erfolgreichen Ansiedlung auch überregional ausstrahlender touristischer Einrichtungen ab. Allein mit der Entwicklung einer kleinteiligen Übernachtungsstruktur wird es nicht gelingen, den Tourismus zu einem gewichtigen Wirtschaftsfaktor am See zu entwickeln.**

### 2.7.2 Touristische Profilierungspotenziale

Eine nutzergerechte Infra- und Angebotsstruktur ist die Grundlage für die Vermarktung. Diese erzeugt jedoch noch nicht automatisch auch Nachfrageeffekte. Um überregional am Markt überhaupt wahrgenommen werden zu können, reicht es vor dem Hintergrund der unter 2.3 geschilderten Wettbewerbssituation nicht aus, nur auf eine nachfragegerechte Funktionalität bei der Entwicklung der Infra- und Angebotsstruktur zu achten. Damit es gelingt, auch überregional Aufmerksamkeit für den Cottbuser Ostsee zu erzielen, bedarf es eines Profils, das den See interessant macht und von Wettbewerbern abhebt.

Vor dem Hintergrund, dass sich zahlreiche andere Gewässer in Deutschland, insbesondere auch in den Tagebaufolgelandschaften der Lausitz und um Leipzig, ebenfalls über das Merkmal Sport/Aktivitäten am Markt positionieren, bedarf es eines überdurchschnittlichen, möglichst außergewöhnlichen Freizeit- und Sportangebotes nicht nur an einem Standort, das in dieser Ausprägung und Qualität üblicherweise sonst nirgendwo vorzufinden ist. Entscheidend für die Außenwahrnehmung ist auch, dass das Thema Sport am See durch die Bevölkerung gelebt und dort



nicht nur durch Infrastruktur, sondern durch viele Freizeitsportler und auch Wettkämpfe sichtbar wird. Eine wichtige Rolle kommt hierfür auch dem organisierten Sport zu, dessen Engagement für den weiteren Sport-/Entwicklungsprozess am See unverzichtbar ist. Die infrastrukturellen Voraussetzungen müssen aber durch die Anrainer geschaffen werden, die als Grundlage für die Mobilisierung gewerblicher, privatwirtschaftlicher Sport- und Freizeitangebote unverzichtbar sind.

Allein mit dem Angebotsschwerpunkt Freizeit/Sport am Markt dürfte eine erfolgreiche überregionale Profilierung des Sees nur schwer gelingen. Um auch überregional Aufmerksamkeit zu erzielen bedarf es zusätzlicher Profilierungsmerkmale, die dem See als Kommunikationsanlass (nicht notwendigerweise auch als Besuchsanlass) ein Profil verleihen, das ihn von Wettbewerbern abhebt. Diese sollten die örtlichen Potenziale (fachliche Kompetenzen, Gewässer- und Uferbedingungen) aufgreifen und neben Imageeffekten und Wettbewerbsvorteilen idealerweise auch Nachfrageeffekte auslösen. Ein erfolgversprechender Profilierungsansatz ist das Thema „schwimmende Architektur“. Hierfür gibt es an der BTU eine ausgewiesene Fachkompetenz, außerdem passt das Thema gut zum Uferprofil des Sees. Besondere Übernachtungsangebote auf dem Wasser lösen auch direkte Nachfrageimpulse aus. Durch den über mehrere Jahre ausgerichteten Entwicklungshorizont bestehen zudem gute Chancen, dass Thema von Anfang an, an mehreren Standorten prominent zu berücksichtigen sowie die zu erwartende technische Weiterentwicklung bei schwimmender Architektur zu nutzen. Gerade an natürlichen Gewässern sind die Entwicklungsmöglichkeiten für schwimmende Architektur aus planungs- und naturschutzrechtlichen Gründen deutlich schwieriger. Zwar spielt das Thema auch im Lausitzer Seenland eine Rolle, was aber nicht bedeutet, dass sich der Cottbuser Ostsee damit nicht profilieren kann. Dies erfordert allerdings mehr als nur die Ansiedlung einiger schwimmender Ferienhäuser, sondern auch technische und/oder gestalterische Besonderheiten sowie eine begleitende wissenschaftliche Fachkompetenz. In dem Zusammenspiel Seentwicklung, Tourismus und wissenschaftliche Begleitung durch die BTU bestehen gute Chancen, den Cottbuser Ostsee als bundesweites Kompetenzzentrum für schwimmende Architektur zu entwickeln/ zu profilieren (in der überregionalen Vermarktung steht zudem weniger die Konkurrenz zwischen Lausitzer Seenland und Cottbuser Ostsee im Vordergrund, sondern Stärkung der Gesamtregion).

Auch das Thema Energie bietet vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Kompetenzen in Cottbus und der Region Potenziale als Profilierungsmerkmal des Sees. Wie auch bei den anderen beiden Themen Sport und schwimmende Architektur kann dies aber nur gelingen, wenn neue, zukunftsweisende Energiemodelle am See auch sichtbar werden. Das bedeutet, dass zukunftsweisende, umweltgerechte und autarke Energieversorgungsmodelle bei der Entstehung der Infra- und Angebotsstruktur am See Berücksichtigung finden müssen und dazu auch Vorzeige- bzw. Pilotprojekte am See entstehen. Als drittes Profilierungsthema sollte eine kreative Landschaftsarchitektur den See profilieren. Der Cottbuser Ostsee ist ein zukunftsweisendes Symbol des Landschaftswandels und sollte in diesem Verständnis in Fortsetzung der Tradition von Fürst Pückler/Brantzer Park mit einer hohen landschaftsarchitektonischen Qualität aufwarten. Alle drei

Profilierungsthemen müssen am See sichtbar werden und entsprechend in der weiteren Entwicklung eine hohe Beachtung finden, idealerweise auch durch ein weithin sichtbares (bauliches) Wahrzeichen am See. Eine Wassermarke (analog einer Landmarke, nur auf dem Wasser) mit der die Themenkompetenz in Bezug auf schwimmende Architektur und zukunftsweisende Energiemodelle vermittelt wird und die als landschaftsarchitektonisches Symbol für den Landschaftswandel steht, wäre eine sehr erfolgversprechende Möglichkeit, Aufmerksamkeit und Profil für den See zu erreichen.

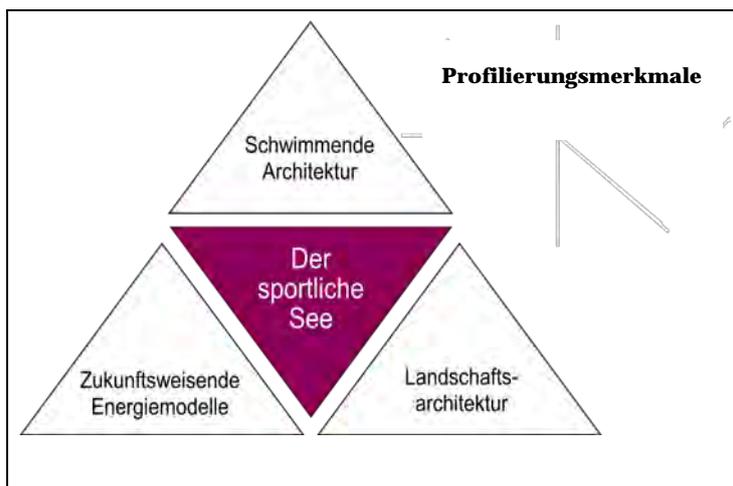


Abbildung 3: Profilierungsmerkmale

### 2.7.3 Räumliche Potenziale für die Entwicklung des Sees als Urlaubsziel

Eine touristische Entwicklung des Sees nach räumlichem Proporz im Verständnis von „überall etwas“ ist weder marktorientiert noch finanzierbar und deshalb zum Scheitern verurteilt. Die Potenziale für den Urlaubstourismus sind nicht überall am See gleich, sondern abhängig von der Attraktivität des Uferbereichs und seines Umfeldes für Urlauber sowie geeigneter Flächenpotenziale zur Ansiedlung von Ferienanlagen (ausreichend große Flächen, keine planungsrechtlichen Beschränkungen). Unter diesen Aspekten weist der nördliche Uferbereich die mit Abstand höchsten Potenziale für die Ansiedlung von Ferieneinrichtungen auf. Die Beeinträchtigungen im Landschaftsbild (Blick auf Kraftwerk, Windanlagen) vom westlichen Ufer werden vom Nordufer durch die Südausrichtung wenig oder gar nicht wahrgenommen. Neuendorf bietet hinsichtlich Lagequalität und Größe attraktive Flächenpotenziale. Hinzu kommt das touristisch sehr attraktive Hinterland mit den Peitzer Teichen, der guten Anbindung an das (über)regionale Radwegenetz und das bereits vorhandene touristische Attraktionspotenzial mit dem Erlebnispark Teichland. Die Kernstadt Cottbus mit ihren zahlreichen Attraktionen ist über den See-Rundweg mit dem Rad gut erreichbar und über die nahe B 168 sind Urlauber mit dem Pkw in wenigen Minuten in Cottbus. Über die nahe B 97 besteht für Urlauber, die mit dem Pkw anreisen, eine sehr gute Anbindung an die BAB 15, ohne zeitaufwendige Durchfahrt von Cottbus. Neuendorf verfügt zudem mit seinem Bahnhof auch über eine Anbindung an das überregionale Schienennetz.



Auch für den südlichen Bereich des Sees ist unter Berücksichtigung der genannten Attraktivitätsfaktoren ein Potenzial für die Ansiedlung touristischer Ferienanlagen zu erkennen. Dies gilt insbesondere für den Bereich südlich von Schlichow. Die Attraktionspotenziale dort liegen in der ruhigen, abseitigen Lage am See mit einem dörflich geprägten Umfeld und der Nähe zum Schloss und Park Branitz. Trotzdem ist man mit Rad und Pkw schnell in Cottbus. Über die nahe B 97 besteht auch eine gute Anbindung an die BAB 15.

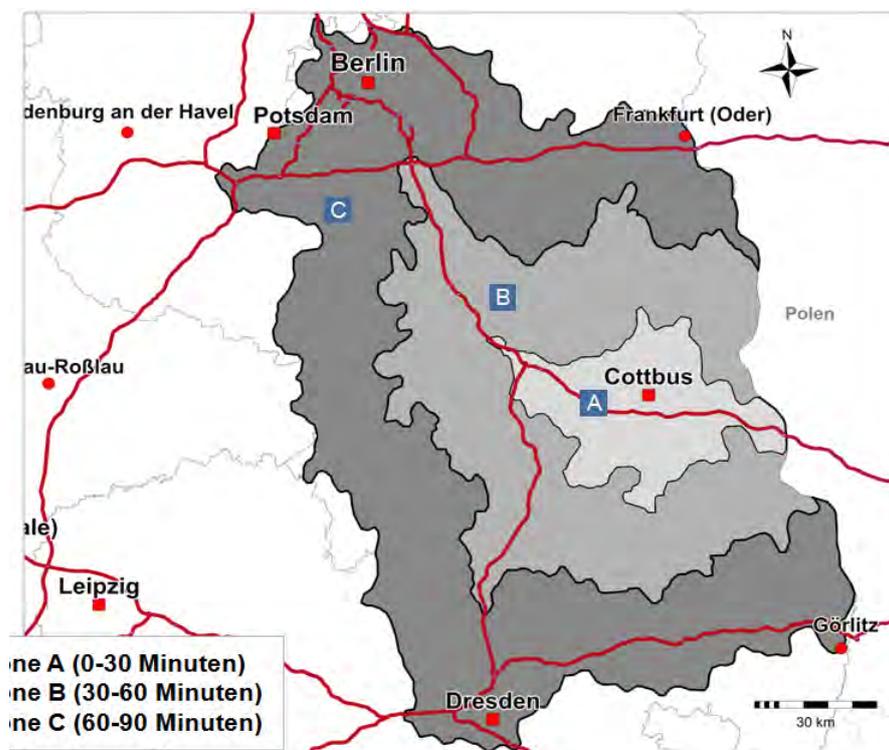
Keine Potenziale für die Ansiedlung von Ferieneinrichtungen sind aufgrund der Eigentumsituation und der vom Eigentümer favorisierten naturschutzfachlichen Ausrichtung sowie aus bergbautechnischen Gründen für das Ostufer südlich der Bärenbrücker Bucht und die daran angrenzenden Bereiche festzustellen. Auch aus touristischer Sicht sollte dort wie bereits unter Gliederungspunkt 2.4.2 herausgearbeitet wurde, auf eine intensive touristische Nutzung durch die Ansiedlung von Übernachtungseinrichtungen verzichtet werden.

In den westlichen Uferbereichen sind vor dem Hintergrund der Defizite bezüglich des Landschaftsbildes die Potenziale für die Ansiedlung von Ferienanlagen für den Erholungstourismus eher gering einzuschätzen, zumal die nah verlaufende B 168 durch die damit verbunden starken Lärmemissionen auf Erholungsurlauber abschreckend wirkt. Hinzu kommt die begrenzte Flächenverfügbarkeit zwischen See und B 168.

Erfolgsaussichten für die Mobilisierung privater Investitionen in erholungsorientierte Ferienanlagen sind nur im nördlichen Seebereich und südlich von Schlichow gegeben. Die Flächen dort sind dem entsprechend zu entwickeln und dürfen nicht für eine tagestouristische oder tourismusfremde Nutzung verwendet werden. Um größere überregionale touristische Marktpotenziale erschließen zu können, reicht allein die Ansiedlung eines kleinteilig strukturierten Übernachtungsangebots dort nicht aus. Hierzu bedarf es der Ansiedlung größerer touristischer Ferienanlagen, die mit ihrem Angebotsprofil überregionale Nachfrageeffekte bewirken können. Um den See als Urlaubsziel profilieren zu können, ist die Ansiedlung entsprechender Ferienanlagen in den genannten Bereichen zwingend. Eine erfolgreiche Profilierung des Sees als überregionales Urlaubsziel erfordert aber darüber hinaus eine hohe Ausstrahlung des Gesamtsees und seines Umfeldes. Vor diesem Hintergrund kommt es nicht nur auf die Ansiedlung von Ferienanlagen an, sondern das Gesamterlebnis Ostsee muss stimmig sein und überzeugen.

## 2.7.4 Einzugsgebietspotenziale für den Tagestourismus

Vor allem im Tagestourismus werden die Marktpotenziale maßgeblich durch die Anreisezeit bestimmt. Wer nur wenig Zeit für einen Besuch hat, will diese verständlicherweise nicht überproportional für die Hin- und Rückfahrt aufwenden. Die Obergrenze für eine üblicherweise akzeptierte Anfahrtszeit bei einem Tagesausflug liegt im Primärmarkt erfahrungsgemäß bei etwa einer Stunde. Nur bei Ausflugszielen mit sehr großer Ausstrahlung wie z. B. der F 60 in Lichterfeld auch bei bis zu 1,5 Stunden. Grundsätzlich gilt, je länger die Anfahrtszeit, desto spektakulärer muss der Anlass sein. Allein die gewässerseitige Attraktivität und Nutzung des Cottbuser Ostsees dürfte bei potenziellen Besuchern mit näherliegenden Gewässern nicht ausreichen, einen längeren Anfahrtsweg zum Cottbuser Ostsee in Kauf zu nehmen. Dies wäre nur mit einem besonderen Angebot realistisch, das es in dieser Form oder Qualität an für den einzelnen Tagesbesucher näher liegenden Wettbewerbsgewässern nicht gibt. Allein die Existenz einer neuen Marina führt nicht zu einer Erschließung weiter entfernt liegender Quellmärkte. Nur mit einer ganz besonderen Erlebnis- und Aufenthaltsqualität ist es möglich, auch Tagesbesucher z.B. aus dem Berliner oder Dresdener Raum zu erreichen. Im Sekundärmarkt (Urlauber) sind die akzeptierten Anfahrtszeiten anders als im Primärmarkt in der Regel auf eine halbe Stunde Anfahrtszeit begrenzt. Die folgende Abbildung steckt auf Basis der Anfahrtszeit mit dem Pkw die potenzielle tagestouristische Einzugsgebiete und damit auch das theoretisch max. mögliche Marktpotenzial ab (programmtechnisch bedingt nur innerhalb der deutschen Staatsgrenze möglich).



Quelle: Eigene Berechnung PROJECT M auf Basis GfK GeoMarketing RegioGraph 2012



Die Zone A erstreckt sich von Spremberg im Süden, über Lübbenau im Westen und der polnischen Grenze im Osten bis etwas zum Schwielochsee/Lieberose im Norden. Für das direkte Umfeld (Zone A bis 30 Minuten) ist mit gut 200.000 Einwohnern ein sehr hohes Primärmarktpotenzial festzustellen. Dieses entfällt mehrheitlich auf Cottbus mit direktem Umfeld. Aufgrund der kurzen Entfernung zum See kann davon ausgegangen werden, dass nahezu alle Einwohner aus diesem Bereich für künftige wasserseitige Aktivitäten den Cottbuser Ostsee nutzen werden. Einwohner aus dem südlichen Raum Spremberg und Drebkau dürften hingegen aufgrund der besseren Erreichbarkeit tendenziell stärker auf die Gewässer des Lausitzer Seenlands ausgerichtet sein, zumindest wenn es um Wassersportaktivitäten wie Bootfahren, Schwimmen u.s.w. geht. Ein Ausflugsplatzpotenzial für den Cottbuser Ostsee kann für dieses Quellgebiet nur über ein besonderes landseitiges Angebot bzw. Erlebnis erreicht werden. Ähnliches ist auch für den nördlichen Bereich mit einer kürzeren Anfahrtszeit zur Spree und zum Schwielochsee anzunehmen. Ein anderes Bild zeigt sich im Hinblick auf Einwohner aus dem östlichen Umfeld (v.a. Forst) und aus dem Spreewald, die allein aufgrund der kürzeren Anfahrtszeit den Cottbuser Ostsee auch bei „normalen“ gewässerbezogenen Aktivitäten favorisieren dürften.

Das Sekundärmarktpotenzial (Urlauber im Umkreis von 30 Minuten Anfahrtszeit) liegt bei 300.000 Gästen, in ihrer Mehrheit Spreewaldurlauber. Für diese ist der Cottbuser Ostsee eine passende Ergänzung zum Spreewald sowohl im Hinblick auf Radtouren als auch wassersportliche Aktivitäten (außer Kanu). Spreewaldurlauber werden vor diesem Hintergrund eine wichtige Zielgruppe für den Cottbuser Ostsee darstellen. Deutlich schwieriger dürfte es hingegen sein, Urlauber mit Urlaubsstandort näher oder direkt an den Gewässern des Lausitzer Seenlands oder am Schwielochsee/Spree für einen Ausflug zum Cottbuser Ostsee zu gewinnen. Allein mit den Gewässerpotenzialen wird dies kaum gelingen, sondern nur unter Einbeziehung der landseitigen Attraktionspotenziale, insbesondere der Stadt Cottbus.

Die Zone B von 30 bis 60 Minuten umfasst im Süden das gesamte Lausitzer Seenland einschließlich der sich daran anschließenden sächsischen Bereiche. Die westliche Begrenzung bildet die Stadt Dahme/Mark, nördlich reicht diese Zone bis etwa um südlichen Berliner Autobahnring. In östlicher Richtung erstreckt sich die Zone bis hinein nach Polen. Die Primärmarktpotenziale liegen bei etwa 370.000 EW (vermutlich überproportionaler Anteil im Berliner Speckgürtel). Was für die Randbereiche der Zone A festgestellt wurde, gilt in noch stärkerem Maße für die Zone B. Die Erschließung tagestouristischer Potenziale allein durch gewässerseitige Nutzungsformen wird wegen der Wettbewerbssituation mit Spree/Schwielochsee, Dahmeseen und den Seen des Lausitzer Seenlands mit zunehmender Entfernung immer schwieriger, insbesondere in nördlicher, östlicher und südlicher Richtung. Hier kann der Cottbuser Ostsee realistischere Weise nur im Zusammenspiel mit der Stadt Cottbus als Ausflugsziel und/oder mit einem Angebot am See punkten, das es in dieser Form und/oder Qualität an den Wettbewerbsgewässern nicht gibt. Dies gilt im noch stärkeren Maße für den Sekundärmarkt, da wie bereits festgestellt wurde, bei Urlaubern die Bereitschaft für längere Tagestouren wesentlich geringer ausgeprägt ist, als im Primärmarkt.



Die Zone C mit einer Anfahrtszeit von 60 bis 90 Minuten umfasst im Norden Berlin und Potsdam, im Osten auch Frankfurt/Oder und die polnische Großstadt Zielona Gora (ehem. Grünberg) und im Süden Dresden und Görlitz. Das Marktpotenzial im Primärmarkt liegt in der Summe bei etwa 4.6 Mio. Einwohnern. Allein die gewässerseitigen Potenziale dürften nicht ausreichen, um größere Besucherpotenziale aus diesen Gebieten zu erschließen. Für die Sachsen (wie im Übrigen auch für die Tschechen) sind die Gewässer des Lausitzer Seenlands schneller erreichbar und auch Berliner haben mit den Dahmegewässern näher liegende Gewässer auf der Strecke. Eine realistische Chance, Tagesbesucher aus den Ballungsräumen Berlin und Dresden für einen Ausflug zum Cottbuser Ostsee zu bewegen, besteht deshalb nur im Zusammenhang mit der Stadt Cottbus als Besuchsanlass und/oder überregional ausstrahlender Veranstaltungen am See. Der Sekundärmarkt in diesem Radius ist aufgrund der Anfahrtszeit ohne Relevanz für den Cottbuser Ostsee.

Ein bereits aktuell aber vor allem in der Perspektive tages touristisch interessanter Quellgebiet ist das östlich von Oder und Neiße anschließende Gebiet der polnischen Wojewodschaft Lebus mit einem Einwohnerpotenziale von gut 1. Mio. Menschen. Etwa 300.000 EW einschließlich der Großstadt Zielona Gora liegen in einem Anfahrtsbereich von bis zu 90 Minuten. Je kürzer die Entfernung des Wohnortes zum Cottbuser Ostsee, desto größer ist die Chance, polnische Tages touristen für einen Besuch des Cottbuser Ostsees bewegen zu können. Im Bereich westlich einer Linie Krosno Odranskie - Nowograd Bobrzanski – Lubsko – Soran sind die größten tages touristischen Potenziale zu vermuten, zumal sich in diesem Raum keine größeren Gewässerpotenziale befinden und die Anfahrt zu vergleichbaren polnischen Gewässern in einem ähnlichen Zeitrahmen liegt. Analog der tages touristischen Quellmärkte in Deutschland gilt auch für den polnischen Markt, je weiter der Wohnort, desto wichtiger wird zusätzlich zu den gewässerbezogenen Attraktionspotenzialen das landseitige Angebot und die Stadt Cottbus als Ausflugs- und Einkaufsziel in Kombination mit dem Cottbuser Ostsee. Im Wettbewerb mit den Gewässern des Lausitzer Seenlands und Spree/Schwielochsee um polnische Tages touristen dürfte die hohe Attraktivität der Stadt Cottbus für viele Polen ein ausschlaggebendes Argument sein.

**Fazit:** Eine belastbare Prognose über das tatsächlich zu erwartende tages touristische Besucheraufkommen ist nicht möglich, da nicht bekannt ist, wie hoch der Anteil derjenigen ist, die aus dem relevanten Einzugsgebiet tatsächlich auch einen Ausflug zum Cottbuser Ostsee unternehmen. Diese sogenannte Aktivierungsquote ist in Anbetracht ganz unterschiedlicher Besuchsmotive und ohne genaue Kenntnis der künftigen Angebotsstruktur an See seriös nicht bestimmbar. Es kann lediglich festgestellt werden, dass die Aktivierungsquote mit zunehmender Entfernung abnimmt, d.h. im Umkehrschluss, dass die Bereitschaft für einen Ausflug zum See zunimmt, je kürzer die Strecke vom Wohnort zum See ausfällt. Zur Orientierung: Für den Senftenberger See wird von einem jährlichen tages touristischen Besucheraufkommen in Höhe von gut 500.000 Personen ausgegangen. Vor dem Hintergrund des deutlich höheren Primärmarktpotenziales im besonders relevanten Einzugsgebiet bis zu einer halben Stunde Anfahrtszeit dürfte diese Zahl am Cottbuser Ostsee deutlich überschritten werden, auch wenn der Senftenberger See aufgrund seines Alleinstellungsmerkmals als Badegewässer viele Tagesbesucher aus dem Dresdener Raum generiert.



## 2.8 Standortpotenziale

Für die Entwicklungsperspektiven des Sees müssen die spezifischen Standortpotenziale konsequent erschlossen werden. Gerade vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Ressourcen muss der strategische Ansatz darin liegen, optimal die jeweiligen Standortbedingungen zu berücksichtigen und die Kräfte auf Standorte mit besonders ausgeprägten Entwicklungspotenzialen und Schwungradeffekten zu konzentrieren. Wie für den Gesamtsee ist es auch für die in Frage kommenden Entwicklungsstandorte notwendig, auf Grundlage der spezifischen örtlichen Potenziale Leitbilder als Basis für die weiteren Standortplanungen zu formulieren. Um die Attraktivität des Sees zu erhalten, müssen die öffentliche Zugänglichkeit des Sees erhalten und größere zusammenhängende Uferbereiche weder durch Bauwerke noch durch Baumbewuchs für Blick auf bzw. über den See verschlossen werden. Als Prämisse für die Standortentwicklung sollte deshalb gelten, nicht überall wo es möglich erscheint, sollte auch eine bauliche Entwicklung angestrebt werden.

Grundlage für die Einschätzung der Standortpotenziale sind die im Masterplan benannten Flächen. Die Potenziale bilden die Grundlage für die unter Gliederungspunkt 3.5.3 formulierten Standortleitbilder und die unter Gliederungspunkt 5 ausgearbeiteten Nutzungsprofile.

Standorte	Standortbedingungen	Potenziale
Strand Cottbus	Sehr gute Bedingungen für Strandnutzung: hohe Lagegunst (Nähe Kernstadt, gute Erreichbarkeit, Synergien durch Hafennähe, Windabdeckung), größere zusammenhängende Fläche auch in der Tiefe, geeignete Böschungsneigung, keine Konfliktpotenziale mit anderen Nutzungsformen. In Richtung Schlichow Flächenpotenzial für Sport- und Freizeitanlagen.	Durch Lage und Größe der <u>Hauptstrand</u> des Sees. Strandnutzer nicht nur aus dem direkten Umfeld, sondern auch tagestouristische Ausstrahlung über die Stadtgrenzen hinaus. Hohe Qualität in der Serviceinfrastruktur erforderlich.
Marina Cottbus	Durch Stadtnähe und Verkehrsanbindung die besten Standortpotenziale für Hafenausbau am Westufer. Potenziale/Synergien durch Nähe zum Hauptstrand. Nachteilig geringe Flächenverfügbarkeit. Erweiterung der Flächenpotenziale durch Kaimauer zwingend, um Standort zum Stadthafen und nicht nur als Marina zu entwickeln.	Mit Flächenerweiterung durch Kaimauer Attraktionspotenziale über eine reine maritime Funktion als Sportboothafen hinaus. Städtebauliche Funktion als Stadthafen mit urbanem Charakter zum Bummeln/ Flanieren und als Veranstaltungsort. (Über)regionale Ausstrahlungseffekte als Top-Ausflugsziel und Aushängeschild der Lausitz abhängig von künfti-



		gen Nutzungsformen und besonderer Architektur am Standort. Umbenennung als Stadthafen, da Marina nur ein Angebotsbaustein.
Merzdorf Strand	Durch die Nähe zur B 168 erhebliche Lärmbelästigung, zudem kaum Flächentiefe. Keine Entwicklungspotenziale für die Ansiedlung einer touristischen Infra- und Angebotsstruktur. Potenziale für Strand-Badenutzung, aber aufgrund der landseitigen Windabdeckung (überwiegenden Windrichtung aus Westen) geringe Potenziale als Surfstrand.	Bade- und Strandbereich für Anwohner mit Rad oder zu Fuß und aufgrund der Strandlänge mit Hundebadestelle.
Merzdorfer Düne	Einzige in Frage kommende größere Fläche für Wohnbebauung am gesamten See. Strukturelle Anbindung an Merzdorf ohne Konfliktpotenzial zum bestehenden Wohnumfeld, aber bauliche Maßnahmen gegen Lärmemissionen durch B 168 erforderlich sowie verkehrliche Erschließung aus Lakoma.	Hochwertiges Wohnen am See („Neu-Merzdorf“), ggf. zusätzlich zur landseitigen Bebauung mit schwimmenden Häusern.
Neu Lakoma	Bereich am See mit der besten verkehrlichen Erschließung durch kurze Anbindung an B 168. Aufgrund des geringen Flächenangebots und der Lärmproblematik durch nahe B 168 keine geeigneten Standortbedingungen für landseitige Entwicklung mit Ausrichtung auf Urlaubstourismus. Bereich Lakoma wichtige Knotenfunktion für Radfahrer (Vernetzung See-Rundweg mit regionalen Radwegen und Spreewald) und Versorgung Badegäste des nahen Willmersdorfer Strands. Aufgrund der guten Medien- und Verkehrserschließung Potenziale für schwimmende Architektur (v.a. Ausflugsgastronomie evtl. in Kombination mit Ferienwohnen)	Rastpunkt und Ausflugsziel mit „schwimmender Architektur“ und Aussichtspunkt/Erinnerungsstätte für Lakoma. Wichtige Funktion als Tor zum nördlich anschließenden Strand und ggf. zur verkehrlichen Erschließung Wohnen am See (Neu-Merzdorf).



Standorte	Standortbedingungen	Potenziale
Willmersdorfer Strand und nördlicher Uferbereich	Aufgrund geringer Flächentiefe und Lärmemissionen durch die nahe B 168 geringe Potenziale für touristische Nutzung. Im nördlichen Bereich zudem teils mit oberflächennahem Grundwasser. Landschaftlich attraktiver Uferbereich. Potenziale in erster Linie für Badegäste aus dem lokalen Umfeld (Problem derzeit fehlendes Querungsbauwerk über Hammergraben), Strand- Uferspaziergänge und nicht für Ansiedlung touristischer Anlagen wie Camping.	Ausrichtung Strand/Baden in erster Linie auf Bewohner aus dem lokalen Umfeld, nur geringe Parkplatzkapazitäten und Serviceinfrastruktur sinnvoll. Naturbelassener Uferabschnitt zwischen Lakoma und Neuendorf ohne Bebauung für längere „Strandwanderungen“.
Neuendorf West	<u>Einziger</u> Standort am See mit hohem Attraktions- und Flächenpotenzial für eine <u>Feriengroßanlage</u> . Ideale Bedingungen durch Anbindung an Cottbuser Ostsee und Mauster See sowie Nachbarschaft zum Hafen und touristisch attraktives Umfeld. Gute verkehrliche Anbindung möglich durch neue Stichstraße westlich von Neuendorf ohne größere Belästigungen Anwohner durch Urlauberverkehr. Durch die Lage kaum Konfliktpotenziale mit Wohnumfeld. Große Fläche mit Erweiterungspotenzial. Positive Folgeeffekte für die Schaffung privater Ferienwohnungen in Neuendorf.	Hauptstandort für Urlaub am See durch Ansiedlung eines Feriendorfs mit Camping und Ferienhäusern. Wichtig: Entwicklung der Gesamtfläche und keine Parzellierung in kleinere Einheiten. Integration des Mauster Sees ermöglicht frühzeitigeres privates Investment, da damit Vermarktung vor vollständiger Sanierung des Sees vorstellbar. Strand vor allem für Urlauber des Feriendorfs, aber nicht exklusiv. Öffentlicher Seeuferweg ist zwingende Vorgabe.
Neuendorf Ost und Hafen	Durch das große Flächenpotenzial sehr gute Bedingungen für Hafen mit <u>allen</u> Servicemerkmalen für Wassersport am See in Ergänzung mit touristischen und gastronomischen Angeboten. Hohe Synergien/ Wechselwirkungen mit Feriendorf und dem östlichen anschließenden Strandbereich. Dieser bietet im Vergleich zum „Weststrand“ durch die windgeschütztere Südost-Ausrichtung eine deutlich höhere Eignung als Hauptstrand, zudem ohne Konfliktpotenzial mit	Das Wassersport- und Tourismuszentrum des Cottbuser Ostsees. Neben dem Cottbuser Strand der zweite Hauptstrand am See mit regionaler touristischer Bedeutung.



	Gästen des Feriendorfs.	
Standorte	Standortbedingungen	Potenziale
Bärenbrücker Bucht	Nur kleiner abgeflachter Strandbereich, daher keine Eignung als regionaler Badestrand. Da kein Wohnumfeld auch keine lokale Funktion als Badestrand. Aufgrund der Südwestausrichtung sehr gute Bedingungen für sportliches Surfen und Kitesurfen. Da kein Wohnumfeld, idealer Standort für etwas lärmintensivere Aktivitäten wie Kulturveranstaltungen und für ein jüngeres Zielpublikum. Große Fläche mit Potenzial für die Ansiedlung von Gastronomie- und Übernachtungsangeboten.	Der Surfspot und der Surfbeach am See mit Zielgruppenausrichtung vor allem auf Jugendliche/junge Erwachsene. Angebot Surfverleih, Beachbar, evtl. Zeltwiese, Wohnmobilstellplatz und Surfherberge (je nach Attraktivität des entstehenden Angebots auch überregionale Ausstrahlung vorstellbar).
Tagesanlagen	Durch die Entfernung zum See und die östliche Lage bei überwiegend Westwind Ansiedlungspotenzial für produzierendes Gewerbe. Gute Verkehrsanbindung über B 97 an die BAB 15 und Mediierschließung.	Gewerbegebiet für Betriebe mit Konfliktpotenzial (Lärm- und Geruchsemissionen) an anderen Gewerbestandorten.
Ostufer	Aufgrund der naturschutzrechtlichen Bedingungen keine intensive touristische Nutzung möglich. Sehr hohes Attraktionspotenzial für See-Rundweg.	Die ruhige und naturbelassene „Seite“ des Sees (im eigentlichen und übertragenden Sinn). Nutzergruppen Radfahrer und Spaziergänger.
Daytona Beach	Durch hohe naturschutzfachliche Ansprüche ist eine intensive Freizeit-/Tourismusknutzung am bisherigen Standort lt. Masterplan nicht realisierbar (keine Bebauung mit Ferienanlage bzw. Campingplatz, auch Strand ist kritisch zu sehen). Entwicklungspotenzial für Strandnutzung besteht deshalb nur weiter südlich an der Südspitze des Sees.	Der Naturstrand für FKK-ler und Badegäste mit hohem Natur- und geringem Servicebedürfnis. Verschiebung des Badestrands an die Südspitze des Sees, da dortige Flächen eigentumsrechtlich sicher sind. Umbenennung von Daytona Beach in Natur- und FKK-Strand.



Standorte	Standortbedingungen	Potenziale
Schlichow Süd	<p>Durch die abseitige, ruhige Lage und attraktives landschaftliches Panorama in östlicher Richtung sowie bereits hergestellte geringe Böschungsneigung gute Potenziale für Ansiedlung einer Ferienanlage mit Strand. Große Entwicklungsfläche direkt am See mit Erweiterungspotenzial. Die im Masterplan als „bewegtes Land“ bezeichnete westlich anschließende große Fläche bietet sich für eine großflächige Freizeit-/Sportnutzung an, die aber unbedingt mit dem ländlichen Charakter des Umfeldes korrespondieren muss. Da aktuell als landwirtschaftliche Fläche genutzt und im Privateigentum, hat Umwandlung für Freizeitnutzung kaum Erfolgsaussichten.</p>	<p>Urlaub und Baden in ruhiger Umgebung (keine Erschließung für Pkw-Tagesbesucherverkehr). Aufgrund der hohen Standortqualitäten <u>hochwertige</u> Hotelanlage mit Sport- und Wellnessausrichtung. Erhalt des ländlichen Charakters der benachbarten Fläche „bewegtes Land“. Ideal passen würde dort ein Reitsportangebot (touristisch ausgerichteter Reiterhof, bei entsprechender Attraktivität Potenziale auch für überregionale Vermarktung).</p>
Schlichow Dorf	<p>Schlichows Attraktivität liegt in der gewachsenen Dorfstruktur, als einziger Ort mit direkter Gewässerlage und Flächenpotenzial für Wohnbebauung. Der dörfliche Charakter sollte weder durch neue Wohnbebauung noch durch Freizeitinfrastruktur wesentlich beeinträchtigt werden, eine sensible Wohnbauflächenerweiterung ist aber durchaus akzeptabel. Die Ansiedlung flächenintensiver, großdimensionierter touristischer Einrichtungen ist vor diesem Hintergrund abzulehnen. Die Potenziale liegen vielmehr im Aufbau eines kleinteilig strukturierten Unterkunftsangebots in Form von Ferienwohnungen und ggf. einer Pension.</p>	<p>Urlaub und Erholung am See in ländlicher Umgebung. Wichtig: Öffnung des Damms zumindest in Verlängerung der Dorfstraße, um Seelage sichtbar zu machen und Ansiedlung Gastronomie.</p>



Standorte	Standortbedingungen	Potenziale
Klinger See	<p>Der Klinger See ist Bestandteil des „grünen Gürtels“, in dem Natur und Landschaft im Vordergrund stehen. Die Entwicklungspotenziale müssen deshalb an die Naturschutzbelange angepasst werden. Potenziale für die Errichtung von Erholungs- und Tourismuseinrichtungen bestehen vordergründig am Südufer, in geringfügigem Maße auch an der Nordspitze. Mit vorhandenem Sportplatz und archäologischen und kulturhistorischen Potenzialen sind dort bereits Anknüpfungspunkte vorhanden. Durch seine schlauchartige Struktur bietet der See gute Bedingungen für muskelbetriebenen Wassersport.</p>	<p>Der kleine, naturbelassene und ruhige „Bruder“ des Cottbuser Ostsees . Tourismus und Erholung am Südufer mit Strand/Baden (vorrangig lokale Bedeutung) Sportaktivitäten und Campingangebot für Dauer- und Touristikcamper.</p>
See-Achse	<p>Die ehem. Bahntrasse von der Cottbuser Innenstadt nach Merzdorf bietet Potenziale für eine gestalterische Aufwertung der Stadtachse zum See bzw. eine direkte verkehrliche Erschließung des Sees bzw. Stadthafens durch eine Seestraße mit einer parallelen Mischnutzung Gewerbe und Wohnen.</p>	<p>Ausbau der Bahntrasse zur See-straße. Neuausrichtung der baulichen Strukturen an der See-straße.</p>



### 3. Leitbild für die Entwicklung des Sees

Das Leitbild definiert die Richtung der angestrebten künftigen Entwicklung für den Cottbuser Ostsee und ist damit verbindliche Zielvorgabe und Maßstab für den weiteren Entwicklungsprozess und das Handeln der Akteure.

#### 3.1 Leitziele - Präambel

Der Cottbuser Ostsee bedeutet eine große Entwicklungschance für die Stadt Cottbus und die Region. Um diese Chancen zu nutzen, bedarf es einer nachhaltigen Entwicklung, in deren Mittelpunkt die wirtschaftliche Erschließung des Sees im Sinne einer nachhaltigen Wertschöpfung für Anrainer und regionales Umfeld steht. Nachhaltigkeit bedeutet aber auch, dass die wirtschaftliche Zielsetzung mit den Interessen der Anwohner im Einklang stehen muss und die natürlichen Ressourcen des Sees bewahrt werden müssen. **Das Gemeinwohl steht über Einzelinteressen. Der Cottbuser Ostsee ist ein See für Alle, aber nicht jeder kann alles bekommen.** Die Entwicklung des Sees muss vor diesem Hintergrund unter den in der Grafik abgebildeten Prämissen erfolgen.

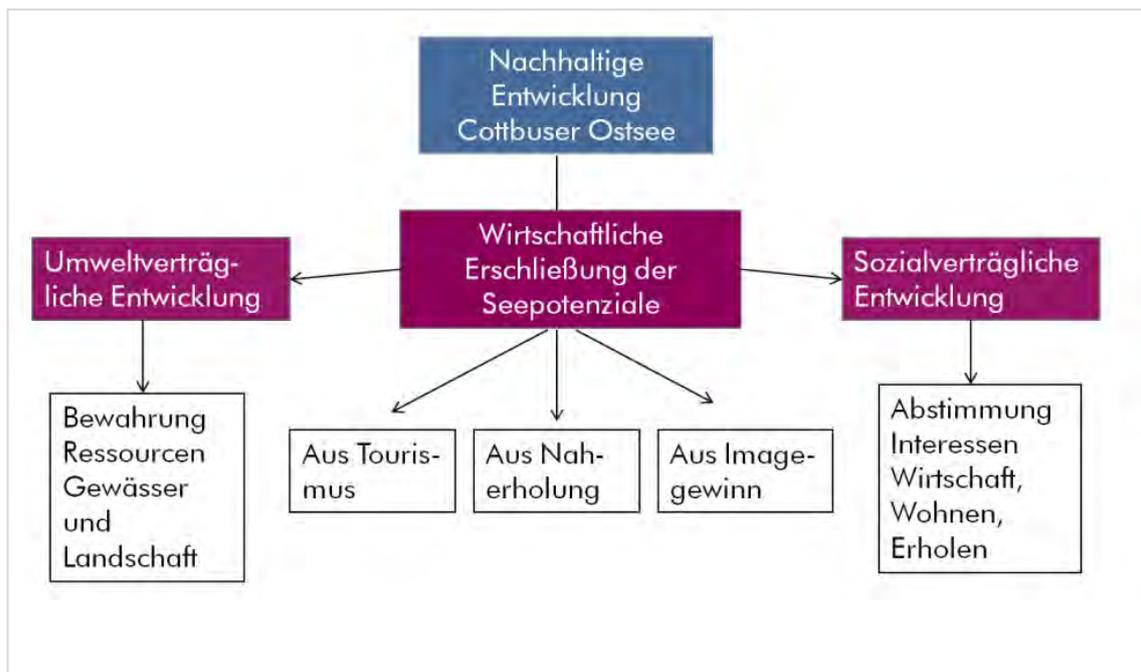


Abbildung 4: Leitziele

## 3.2 See-Profil

Der Cottbuser Ostsee bestimmt maßgeblich die Zukunft in den Anrainerorten und wird wesentlicher Bestandteil einer neuen Identität in den Anrainerorten als zukünftige Seestadt bzw. Seege-  
meinde. Die erfolgreiche Entwicklung des Sees bedingt eine hohe Akzeptanz des Ostsees bei der  
Bevölkerung als ihr künftiger See. Der Fokus in der Kommunikation muss deshalb in den nächs-  
ten zehn Jahren primär in der Identitätsbildung und Mitnahme der Bevölkerung bei der weiteren  
Entwicklung/Fertigstellung des Sees liegen. Das angestrebte Profil und Selbstverständnis des  
Sees muss sich in der Kommunikation nach innen (Bevölkerung) und außen (künftige Urlauber,  
Wirtschaft-Investoren) widerspiegeln.

Die folgenden Identitätsmerkmale bilden den Kern des angestrebten Images (Werte und Kompe-  
tenzen) des Sees in der Eigen- und Fremdwahrnehmung bei Einheimischen und Urlau-  
bern/Tagestouristen.

### Unser See – Zukunft gestalten

- Der Ostsee ist der größte See Brandenburgs und der größte künstlich geschaffene See Deutschlands mit viel Raum und großen Attraktionspotenzialen für Naherholung und Tourismus.
- Der Ostsee ist ein aktiver und sportlicher See, ein Paradies für aktive Erholung auf und am Wasser.
- Der Ostsee ist ein innovativer See mit schwimmender Architektur, zukunftsweisenden Energiemodellen und einer besonderen Landschaftsarchitektur.

#### Erläuterung:

- Die Überschrift (nicht zu verwechseln mit einem Slogan in der Kommunikation) vermittelt das Grundverständnis und soll deutlich machen, dass es ein See für alle Anwohner ist, egal welches Alter, Geschlecht, Mobilität und Einkommen. Der Cottbuser Ostsee ist mehr als nur ein neues künftiges Freizeitgewässer, sondern steht für die Zukunft von Cottbus als aktive, lebendige und innovative Stadt am See. Der Cottbuser Ostsee soll in diesem Verständnis gemeinsam unter Mitnahme der Bevölkerung zu einem neuen Identitätsträger der Stadt nach außen und innen entwickelt werden.
- Mit dem Superlativ als Brandenburgs künftig größter See verbunden ist die Aussage, dass am Cottbuser Ostsee mehr möglich ist als an kleinen Seen und es dort nicht nur flächenmäßig, sondern auch was die Beteiligungsmöglichkeiten betrifft, überdurchschnittliche Potenziale gibt. Der See ist die „Badewanne“ der Anrainer, aber auch groß und attraktiv genug für Urlauber.



- Besonders attraktiv ist der See für eine sportliche Erholung und aktiven Urlaub. Der sportliche Charakter von Cottbus findet seinen Ausdruck in einem überdurchschnittlichen Sportangebot am und auf dem See.
- Cottbus bildet als Universitätsstadt nicht nur den wissenschaftlichen Mittelpunkt der Lausitz, sondern ist auch Aushängeschild für den Wissenschaftsstandort Brandenburg. Der Anspruch als innovative Universitätsstadt spiegelt sich am See wider, insbesondere die Kernkompetenzen für schwimmende Architektur, zukunftsweisende Energiemodelle einschließlich autarker Ver- und Entsorgungsinfrastruktur und einer auf der Tradition von Fürst Pückler aufbauenden Landschaftsarchitektur.

### 3.3 Entwicklungsleitlinien

Die Entwicklungsleitlinien konkretisieren die Leitziele im Hinblick auf Selbstverständnis und Vorgehensweise.

1. Der See hat große Potenziale als regionaler Wertschöpfungsfaktor (Einkommens- und Beschäftigungseffekte). Dies bedeutet Chance und Verpflichtung gleichermaßen, in einem optimalen Zusammenspiel zwischen öffentlichen und privaten Aktivitäten die wirtschaftlichen Potenziale des Sees konsequent zu entwickeln und nachhaltig zu nutzen.
2. Erholung und Tourismus haben Vorrang vor anderen Nutzungsformen. Die Grundlage für eine auch ganzjährig tragfähige wirtschaftliche Entwicklung am See bildet mit Blick auf die hohe Bevölkerungszahl die Naherholung. Von Anfang an ist deshalb auf eine hohe Akzeptanz und starke Identitätsbildung des Sees bei der Bevölkerung abzielen. Die freie Zugänglichkeit des Sees für die Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung, die Vermeidung von Konfliktsituationen mit Wohnbelangen und eine hohe Transparenz bei den weiteren Planungsprozessen sind wichtige Kriterien für die weitere Entwicklung des Cottbuser Ostsees.
3. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Zielstellung muss in mittel- und langfristiger Perspektive auch der Tourismus zu einem zentralen wirtschaftlichen Standbein des Sees entwickelt werden. Erklärtes Ziel ist es, mit dem See auch überregionale Marktpotenziale zu erschließen. Dazu muss im Zusammenspiel Kommunen mit privaten und vereinsbezogenen Initiativen eine überregional vermarktungsfähige, zielgruppenausgerichtete Infra- und Angebotsstruktur aufgebaut werden.
4. Die Gemeindegrenzen spielen in der Außenwahrnehmung der Seebesucher keine Rolle. „Kirchturmdenken“ gilt es deshalb im Interesse einer erfolgreichen Gesamtentwicklung des Sees zurückzustellen. Angestrebt wird eine räumlich und inhaltlich aufeinander abgestimmte Entwicklung des Sees auf Grundlage des übergeordneten Leitbildes.
5. Die Anrainer schaffen in den nächsten zehn Jahren gemeinsam die Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Mobilisierung privatwirtschaftlichen Engagements. Dazu zählt neben Aufbau und Pflege der infrastrukturellen Voraussetzungen auch die Bildung einer gemeinde-



übergreifenden Organisationsstruktur zur Steuerung und Koordination eines räumlich und inhaltlich aufeinander abgestimmten zielführenden Entwicklungsprozesses.

6. Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Ressourcen und einer konsequenten Marktorientierung kann die Maxime nur lauten, die Kräfte zu bündeln und gezielt dort einzusetzen, wo die höchsten Initialeffekte bewirkt werden. Dies sind die beiden Häfen und der Seerundweg. Die frühzeitige Planung für beide Häfen sichert nicht nur die Erschließung der wasserseitigen Potenziale, sondern die Häfen bewirken als bedeutende Attraktionspunkte am See auch landseitige Nachfrageeffekte und ein Folgeengagement privatwirtschaftlicher Aktivitäten. Dabei ist nicht nur auf die reine Funktionalität, sondern auch auf eine hohe Ästhetik in der Gestaltung zu achten. Der Rundweg ist gerade in der Sanierungsphase der wichtigste Besuchsanlass des Sees. Die Realisierung eines qualitativ hochwertigen, auf die verschiedenen Nutzeranforderungen und die große Besuchernachfrage zugeschnittenen Rundweges mit attraktiven Zwischenstationen und Aussichtspunkten hat damit höchste Priorität.
7. Die Standorte sind in Abhängigkeit ihrer Potenziale und ihrer Bedeutung für den Gesamtsee zu entwickeln. Es geht nicht darum, irgendeine Entwicklung dort in Gang zu setzen, sondern die Standortplanung und –entwicklung muss an das Leitbild des Sees und die jeweiligen Standortqualitäten angepasst werden. Dabei ist auch in gestalterischer Hinsicht auf eine hohe architektonische Qualität zu achten.
8. Zur Wahrnehmung im Wettbewerbsumfeld und als Besuchsanlass bedarf es eines klaren Profils mit erkennbaren Angebotsschwerpunkten. Vor dem Hintergrund der hohen Attraktionspotenziale ist der Fokus auf das Profil als sportlicher aktiver See zu legen und hierfür eine quantitativ und qualitativ überdurchschnittliche Sport/Freizeitinfra- und Angebotsstruktur aufzubauen bzw. zu fördern.
9. Als zusätzliche Imagekomponente ist auch unter Einbindung der hohen vorhandenen Kompetenzen an der BTU der innovative Charakter des Sees hervorzuheben. Der See soll mit den beiden Themen „schwimmende Architektur“ und „zukunftsweisende Energiekonzepte“ zu einem „Innovationstreiber und -schaufenster“ für die Lausitz und die Stadt Cottbus profiliert werden. Beide Profilierungsthemen sind in diesem Verständnis bei den weiteren Planungen am See mit hoher Priorität zu verfolgen.
10. Der Cottbuser Ostsee steht in der Tradition von Fürst Pückler und Park Branitz für eine außergewöhnliche Landschaftsarchitektur, die bei der weiteren Entwicklung des Sees sichtbar werden sollte.

### 3.4 Kernzielgruppen

Wie im Leitbild definiert, ist der Cottbuser Ostsee ein See für alle Menschen. Das bedeutet aber keinesfalls, dass dort alle Nutzungen möglich sein müssen und alle Nutzergruppen gleichrangig zu betrachten sind. Sowohl im Hinblick auf die Entwicklung der Infrastruktur als auch die angestrebte touristische Profilierung des Sees ist es notwendig, Kernzielgruppen zu definieren, deren Anforderungen in quantitative und qualitativer Hinsicht eine höhere Priorität eingeräumt werden muss. Dies hat zur Folge, dass im Fall eventueller Nutzerkonflikte die Interessen nachrangiger Zielgruppen sich den Belangen der Kernzielgruppen unterordnen müssen.

Es gibt verschiedene Optionen für Zielgruppendefinitionen. Im Tourismusmarketing wird häufig anhand von Typologien unter Berücksichtigung verschiedener Definitionsmerkmale unterschieden (Beispiel Land Brandenburg gesellige Familien, qualitätsbewusste Entschleuniger, intellektuelle Kulturliebhaber). Zum jetzigen Zeitpunkt, in dem es in erster Linie darum geht, aus der Zielgruppendefinition Erkenntnisse für die aufzubauende Infra- und Angebotsstruktur zu erhalten, ist aber eine Definition unter Berücksichtigung von Hauptmotiv und –aktivität aussagekräftiger. Da die Anforderungen an die Infrastruktur im Grundsatz identisch sind, ist zunächst eine genaue Differenzierung zwischen Naherholungssuchenden und Touristen nicht notwendig. Die Unterschiede bestehen in erster Linie in den quantitativen und qualitativen Erwartungen, die bei Urlaubern in der Regel höher ausfallen.

Mit Blick auf die Hauptaktivität bzw. das Hauptmotiv sind vor dem Hintergrund der Ergebnisse aus der Potenzialeinschätzung und dem Leitbild folgende Kernzielgruppen festzustellen (sowohl Einheimische als auch Urlauber):

- Wassersportler v.a. Segler und Surfer, aber auch motorisierte Sportbootfahrer (saisonal von April bis Oktober)
- Freizeitradler und Skater (ganzjährig)
- Spaziergänger (ganzjährig)
- Strand- Badegäste (saisonal Mai/Juni bis August/September)
- Sporttreibende (Hauptmotiv Sport- und nicht der Freizeit aspekt), v.a. Radsportler, Läufer, Nordic-Walking, Segler, Surfer

Die Belange/Anforderungen der Kernzielgruppen haben bei der Entwicklung der Infra- und Angebotsstruktur höchste Priorität (siehe Gliederungspunkt 4.3). Die Aktivitäten anderer Nutzergruppen dürfen nicht im Konflikt mit den Anforderungen dieser Kernzielgruppen stehen. Bei Konfliktsituationen ist mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen (zeitliche oder räumliche Trennungen) dafür Sorge zu tragen, dass die Kernzielgruppen ihre Hauptaktivität ohne Einschränkungen durchführen können.

## 3.5 Räumliches Leitbild

### 3.5.1 Gewässernutzung

Die Gewässernutzung ist Grundlage und Motor der Entwicklung von Naherholung und Tourismus am See. Ziel für die künftige Gewässernutzung auf und am Wasser ist die wasserseitige Erschließung des Sees für Wassersportler, Gewässerausflugsverkehr und Badegäste durch die Errichtung einer nutzergerechten Infrastrukturausstattung. Dies bedeutet in räumlicher Hinsicht:

- Erschließung des Sees für das Baden/Schwimmen durch den Ausbau von Stränden rund um den See mit Ausnahme des Ostufers.
- Konzentration der wassersportlichen Infrastrukturausstattung auf zwei Hafenstandorte in Cottbus und Neuendorf. Darüber hinaus sind keine weiteren Häfen zu errichten.
- Wasserseitige Erreichbarkeit der Anrainerortsteile für Sportboote (nur Gastlieger) und Fahrgastschiffe.
- Vermeidung von Konfliktsituationen zwischen verschiedenen Nutzergruppen durch die Ausweisung spezieller Gewässerflächen und einer an die Belange der Hauptnutzer angepassten Befahrensregelung.

#### Definition Infrastrukturelemente

- **Sportboothafen**, Full-Serviceangebot für alle Nutzergruppen (Bündelungsfunktion)
- **Öffentliche Sportbootliegestelle**, nur für Tagesbesucher, die mit ihrem Boot einen wasserseitige Ausflug unternehmen wollen (keine Dauerlieger)
- **Anlegestelle Fahrgastschiffahrt** (idealerweise kombiniert mit öffentlicher Sportbootliegestelle)
- **Einzelsteganlage**, nur in Verbindung mit Ferien- und/oder Gastronomieanlage



### 3.5.2 Ufernutzung

Eine abwechslungsreiche Uferlandschaft trägt zur Attraktivität des Sees bei und stärkt den Erlebniswert des Uferwegs sowie der wasserseitigen Nutzung. Das Ufer muss öffentlich frei zugänglich und in weiten Teilen unverbaut bleiben. Ein hoher Anteil an landschaftlich geprägten, unverbauten Uferbereichen, Merkzeichen, gestalterisch hochwertige Uferpromenaden, Häfen, Anlegestellen oder Stränden spielt hierbei eine wichtige Rolle.

Dies wird ergänzt durch Blickbeziehungen oder stadträumlichen Bezügen vom Seeufer zu den angrenzenden Point of Interest (POIs), wie z. B. das Zentrum von Cottbus, der Branitzer Park und Kulturlandschaft oder die Bärenbrücker Höhe.

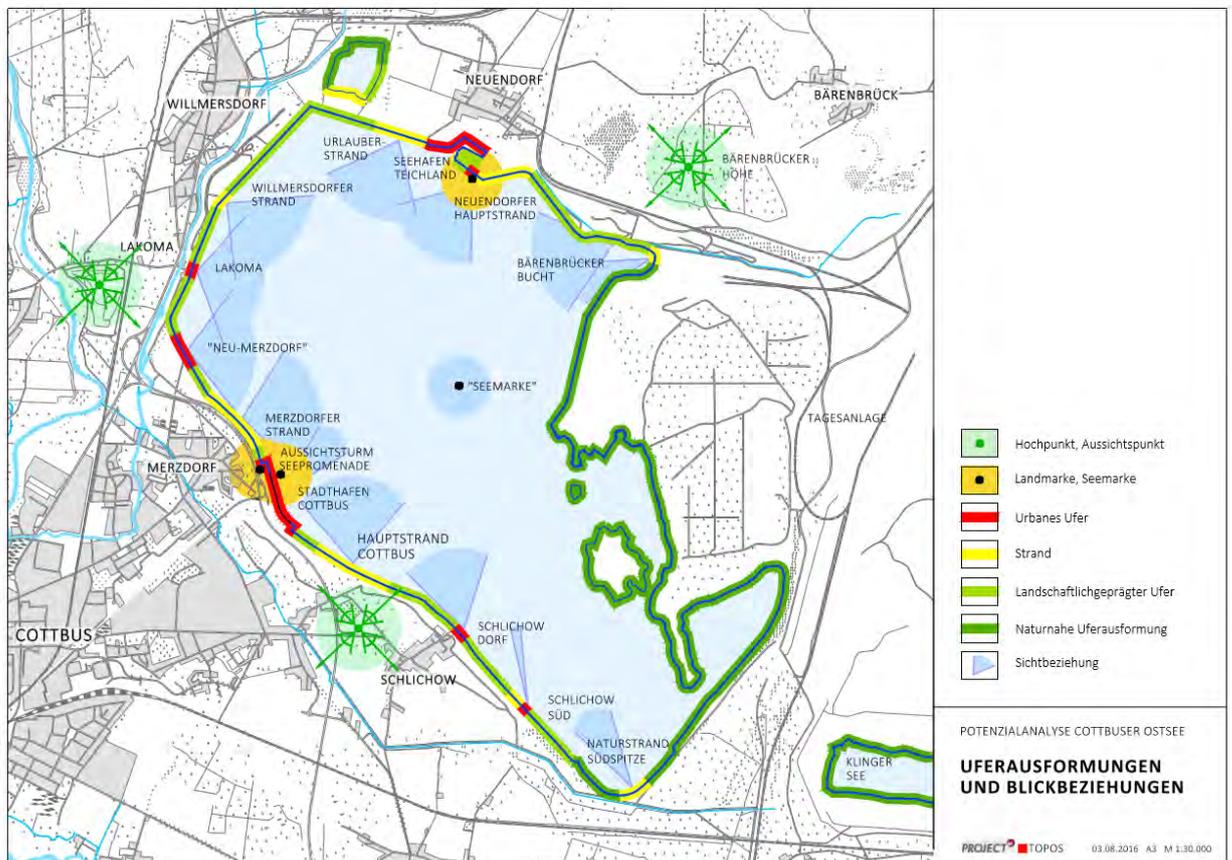


Abbildung 5: Karte Uferausbauformen und Blickbeziehungen

### 3.5.3 Klinger See

Der Klinger See bildet auch ohne gewässerseitige Vernetzung mit dem Cottbuser Ostsee eine gemeinsame Erholungslandschaft. Als grüner Ruhepol ist er eine ideale Ergänzung zum Cottbuser Ostsee und richtet sich vor allem an Besucher, die Wert auf eine ruhige, naturverbundene Erholung legen. Prioritäre Zielstellung für die Entwicklung des Klinger Sees sind die Schaffung und der Erhalt wertvoller Natur- und Landschaftsareale und eine naturnahe Erholung. Der Ausbau der Infra- und Angebotsstruktur am Klinger See muss im Hinblick auf Dimensionierung, Verortung und Qualität mit dieser Zielstellung korrespondieren. Eine Nutzung des Sees durch Boote mit Verbrennungsmotoren ist vor diesem Hintergrund ebenso auszuschließen wie eine intensive Freizeit- und Erholungsnutzung rund um den gesamten See. Eine intensivere Erholungsnutzung mit Strand, Gastronomie sowie mit begrenzten Übernachtungskapazitäten ist auf den zentralen südlichen Uferbereich zu konzentrieren, die anderen Uferbereiche sind lediglich durch Freizeitwege zu erschließen (ggf. naturnaher Strand am Nordostufer). Aufgrund seines reizvollen landschaftlichen Charakters ist davon auszugehen, dass sich der Klinger See zu einem beliebten regional ausstrahlenden Radausflugziel entwickeln wird. Der Schaffung der dafür erforderlichen Wegeinfrastruktur, insbesondere die Radwegeanbindung an Cottbus, muss deshalb eine hohe Priorität eingeräumt werden.



### 3.5.4 Standortleitbilder

Standorte	Leitbild und Angebotsschwerpunkte	Bedeutung für <u>Gesamtsee</u>
Strand Cottbus	Der <u>Hauptstrand</u> des Sees. Nutzer nicht nur aus dem direkten Umfeld, sondern auch tagestouristische Ausstrahlung über die Stadtgrenzen hinaus.	Sehr hoch
Stadthafen Cottbus	Das neue „Gesicht“ von Cottbus als Seestadt. Keine reine Marina, sondern Stadthafen mit urbanem Charakter zum Bummeln/ Flanieren und als Veranstaltungsort. Hohe (über)regionale Ausstrahlungseffekte als ein Top-Ausflugsziel und Aushängeschild von Cottbus und der Lausitz.	Sehr hoch
Merzdorf Strand	Bade- und Strandbereich für Anwohner mit Rad oder zu Fuß.	Geringer
Merzdorfer Düne/Neu Merzdorf	Hochwertiges Wohnen am See.	Mittel
Neu Lakoma	Rastpunkt und Ausflugsziel mit „schwimmender Architektur“. Tor zum nördlich anschließenden Strand und ggf. zur verkehrlichen Erschließung Wohnen am See (Neu-Merzdorf) sowie Radknotenpunkt und Erinnerungsstätte Lakoma.	Mittel
Willmersdorfer Strand und nördlicher Uferbereich	Naturbelassener Uferabschnitt mit Strand und Uferweg für Seespaziergänge unmittelbar am Wasser. Ausrichtung Strand/Baden in erster Linie auf Bewohner aus dem lokalen Umfeld.	Geringer
Neuendorf West	Hauptstandort für Urlaub am See durch Ansiedlung „Ferien-dorf Cottbuser Ostsee“ mit Camping und Ferienhäusern. Weststrand vor allem für Urlauber Feriendorf, aber nicht exklusiv.	Sehr hoch



Standorte	Leitbild und Angebotsschwerpunkte	Bedeutung für Profilierung Gesamtsee
Neuendorf Ost und Hafen	Das Wassersport- und Urlauberzentrum am Cottbuser Ostsees. Nach dem Cottbuser Strand der zweite Hauptstrand am See mit regionaler Ausstrahlung.	Sehr hoch
Bärenbrücker Bucht	Der Surfspot am See mit Zielgruppenausrichtung vor allem auf Jugendliche/junge Erwachsene und für lärmintensivere Musikveranstaltungen.	Hoch
Ostufer	Die ruhige und naturbelassene „Seite“ des Sees. Naturverträgliche Nutzung durch Radfahrer und Spaziergänger.	Mittel
Südspitze	Der Naturstrand des Sees für FKKler und Badegäste mit hohem Natur- und geringem Servicebedürfnis.	Mittel
Schlichow Süd	Neben Neuendorf der zweite Urlauberstandort am See. Profilierung mit hochklassiger Hotelanlage mit Schwerpunkt Sport und Wellness.	Hoch
Schlichow Dorf	Das Dorf am See: Urlaub und Erholung am See in ländlicher Umgebung.	Mittel
Klinger See	Der kleine, naturbelassene und ruhige „Bruder“ des Cottbuser Ostsees . Tourismus und Erholung Strand/Baden (vorrangig lokale Bedeutung), Sportaktivitäten und ggf. Campingangebot für Dauer- und Touristikcamper.	Mittel
See-Achse Cottbus	Neuer städtebaulicher Korridor. Die direkte Verbindung Cottbuser Innenstadt zum See (Stadthafen) mit hoher Gestaltungsqualität und attraktivem Gewerbemix (idealerweise auch Betriebe Wassersportbranche) in Kombination mit Wohnen.	Geringer, aber hoch für Cottbus

## 3.6 Leitbild Landschaftsgestaltung

**Leitziel: Schaffen einer erlebbaren Landschaftsmarke Cottbuser Ostsee mit einheitlichem „Erlebnisraumdesign“ aufbauend auf der landschaftsarchitektonischen Tradition von Fürst Pückler.**

- Ausformen eines markanten Stadt- bzw. Landschaftsraumes mit dem See als zentralem Bezugspunkt und als Kernmarke. Der Landschaftsraum muss die von Fürst-Pückler entwickelten Gestaltleitlinien und Gestaltungsvorgaben aufgreifen und sie in zeitgemäßer Interpretation umsetzen. Hierbei sind Bereiche mit besonderen Landschaftsbildern (als Blickpunkte und Merkzeichen) wie Alleen, Baumeichen, signifikante Baumgruppe sowie sonstige landschaftsarchitektonisch bedeutsame Elemente in Anwendung zu bringen.
- Entwickeln einer „Seemarke“ als „Brückenschlag“ zu Pücklers Parkanlage in Branitz sowie zu der im Sinne Pücklers neu interpretierten Landschaftsgestaltung am Ostsee.
- Ausformen von Schwerpunktbereichen (Vertiefungsbereichen) am Seeufer mit herausragender landschaftsgestalterischer Qualität.
- Hochwertiges, „pfiffiges“ Corporate Design für die Möblierung, Ausstattung und Orientierung.
- Entwickeln von Freiraumverknüpfungen und Blickachsen zwischen Stadt/ Siedlungsraum / POIs und See.
- Schaffen von Aussichtspunkten/ Blickpunkten zur Stärkung der Erlebbarkeit des Sees in Anlehnung an die Landschaftsgestaltung des Branitzer Parks (in zeitgemäßer Neuinterpretation).
- Freihalten/ Offenhalten von weitläufigen Uferbereichen mit einem landschaftlichen Charakter und deutlicher Erlebbarkeit der Wasserfläche.
- Integrieren von Bereichen mit Priorität für den Naturschutz und die naturnahe Erholung (insbesondere auf der Ostseite).
- Differenzieren des Ufers in „städtisch-urbane“, „landschaftliche“ und „naturnahe“ Bereiche mit eigener Prägung und Gestaltung.



### 3.7 Städtebauliches Leitbild

**Leitziel: Verstärkte Ausrichtung der städtebaulichen Struktur auf den neu entstehenden Ostsee und seine Uferbereiche**

- Entwickeln einer architektonisch/ städtebaulich hochwertige Gestaltung mit einer dem jeweiligen Standort angepassten Außenwirkung. Diese soll auf dem ortstypischen Charakter aufbauen und ihn weiter entwickeln
- Entwickeln von städtebaulich-landschaftsgestalterisch herausragenden Orten am Wasser
- Entwickeln von attraktiven, innovativen Projekten für schwimmende Architektur und/oder nachhaltige, energieeffiziente Bauweise (Pilotprojekte in Zusammenarbeit mit der BTU)
- Entwickeln eines besonderen Erlebnischarakters für die Ausformung der Besuchereinrichtungen am See unter Betonung der spezifischen räumlichen Qualitäten und Besonderheiten der unterschiedlichen Uferbereiche mit ihren angrenzenden Landschaftsräumen
- Entwickeln einer See-Straße als städtebauliche Verbindungsachse von der Cottbuser Innenstadt zum See mit angelagert interessanten Nutzungen

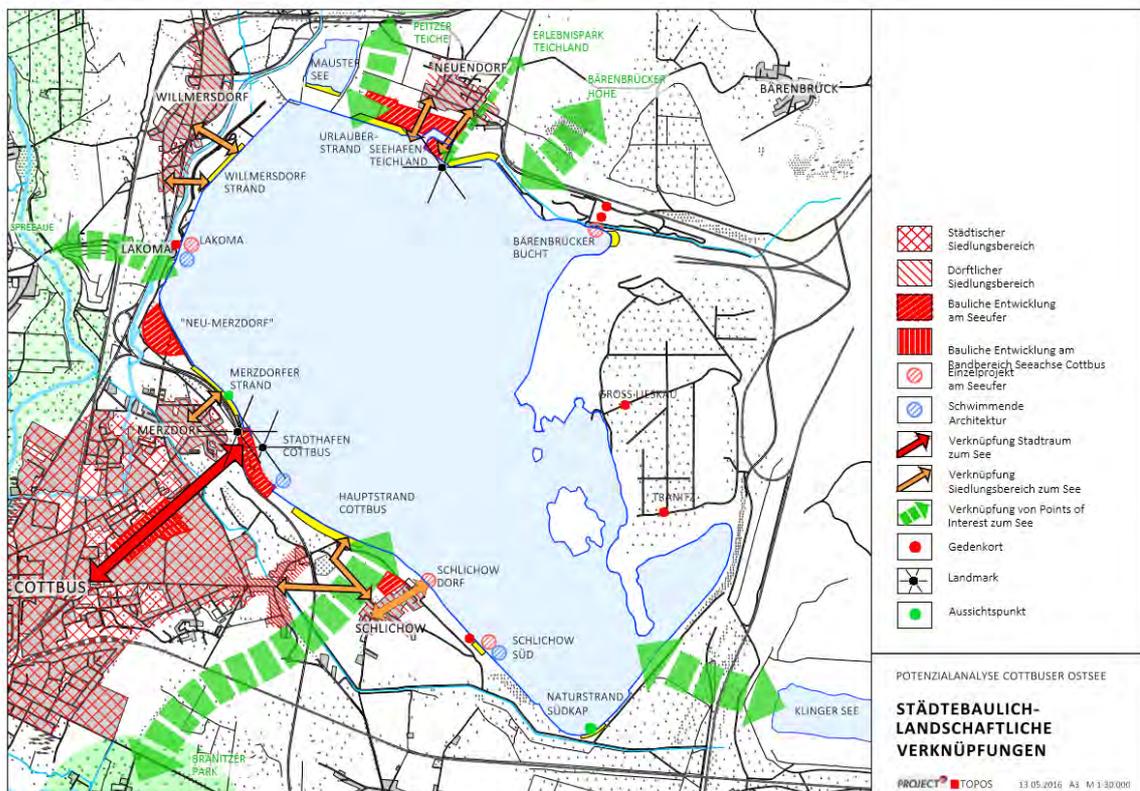


Abbildung 6: Karte städtebauliche-landschaftliche Verknüpfungen



### 3.8 Leitbild Mobilität und Verkehrserschließung

**Leitziele:** Gute Erreichbarkeit des Sees durch eine nachhaltige, Anwohner, Erholungssuchende und Umwelt schonende Verkehrserschließung unter optimaler Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen. Gezielte Förderung von E-Mobilität für land- und wasserseitige Verkehre und der Fahrradnutzung für Ausflüge zum See in der Naherholung.

Verkehrsmittel	Ziele
<b>Pkw</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Intelligente Lenkung des (über)regionalen Pkw-Zielverkehrs zum See über die Bundesstraßen B 168 und B 97 und nicht durch die Kernstadt Cottbus.</li> <li>● Schaffung eines saisonal <u>gebührenpflichtigen</u> Netzes an offiziellen Parkplätzen am See. Kombination aus asphaltierten Flächen mit hochwertiger Ausstattung und nicht ausgebauten Reserveflächen. Keine Ausrichtung der Parkplatzkapazitäten an Verkehrsspitzen. Berücksichtigung Elektromobilität durch Ladesäulen und bevorzugte Parkplätze.</li> </ul>
<b>Rad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Der „Radfahrer See“, Entwicklung einer hochwertigen Radwegeinfra- und Servicestruktur zum und am See (Wegeführung, ausreichend Abstellanlagen an den „Brennpunkten“, Rastplätze, Ausschilderung) sowie zu den touristischen Attraktionen im Umfeld wie Branitzer Park, Klinger See und Spreewald.</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Berücksichtigung gefahrlosen Fußgängerverkehrs auf dem Rundweg und an den einzelnen Standorten .</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Optimale Integration des Sees in den ÖPNV v.a. an den Wochenenden (Linienverkehr Zentrum zum Stadthafen und Hauptstrand), in der langfristigen Perspektive Strand-Hafenbahn (z. B. Parkeisenbahn) über Seestraße</li> </ul>



<b>Bahn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt der Bahnanbindung mit den Haltepunkten in Wilmersdorf, Merzdorf und Neuendorf als Zubringer zum See</li> <li>• Weitere Optimierung der Anbindung Bahn – See durch Radweganbindung, Ausschilderung usw.</li> </ul>
<b>Fahrgastschiff</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung der Fahrgastschiffahrt zur verkehrlichen Vernetzung Ausflugs-, Rad- und Badeverkehr am See und als Aushängeschild für umweltgerechte Mobilität.</li> </ul>



Abbildung 7: Karte Verkehrserschließung



## 4. Strategische Ausrichtung

Die Strategien konkretisieren das Leitbild und zeigen die Wege für den weiteren Entwicklungsprozess auf.

### 4.1 Zeitliche Entwicklungsstrategien

Bei realistischer Betrachtungsweise ist davon auszugehen, dass der See frühestens 2030 eine voll entwickelte Infra- und Angebotsstruktur an allen Standorte aufweisen wird. Bis dahin lässt sich der Entwicklungsprozess am See grob in vier Phasen einteilen:

1. **Konzeptionsphase:** Schaffung konzeptioneller Grundlagen - Klarheit über die grundlegenden Nutzungsformen und daraus resultierender Anforderungen für die Entwicklungsstandorte; Sicherung von Fördermittelzugängen durch strategische Konzepte / Argumentationen
2. **Planungs- und Vorbereitungsphase:** Schaffung der Voraussetzung zur Standortentwicklung durch Sicherung der Flächen und Finanzierung (v.a. im Hinblick auf Fördermittel) und Vorbereitung der Schaffung von Planungsrecht (FNP-Änderungen; B-Pläne)
3. **Erschließungsphase:** Abschluss der formellen Planverfahren sowie grundlegende Erschließung der Standorte in Bezug auf Verkehr, Ver- und Entsorgung.
4. **Ansiedlungsphase:** Errichtung öffentlicher Infra- und Angebotsstrukturprojekte wie WC-Anlagen oder Stege sowie in Folge Ansiedlung gewerblicher Investitionen/Nutzungen.

Dieses „Vier-Phasen-Modell“ gilt für alle Standorte, aber standortabhängig in unterschiedlichen Zeitfenstern. Wichtig ist, dass die Phasen ineinander greifen, auch wenn es in der Realität zwangsläufig immer eine gewisse Überlappung geben wird.

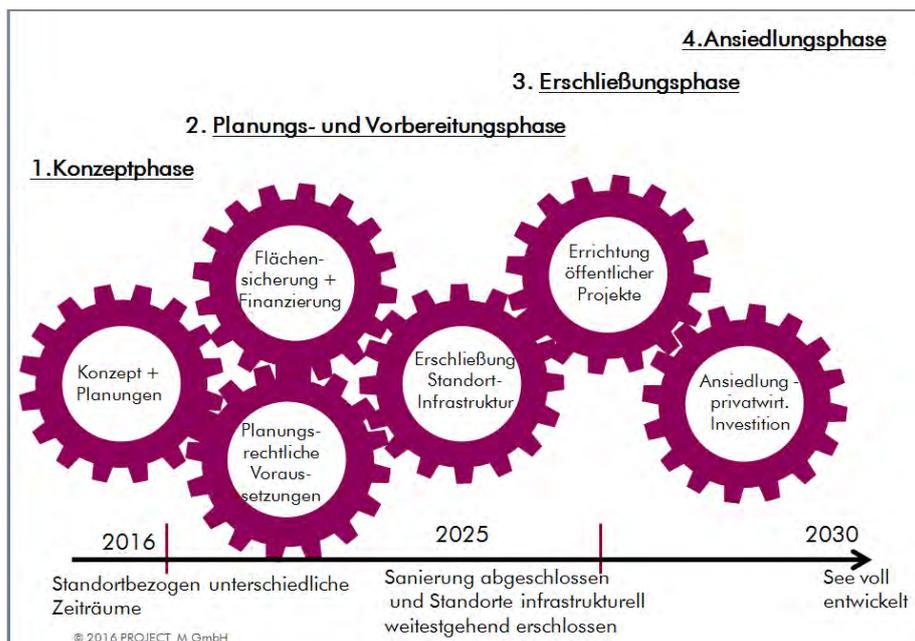


Abbildung 8: Zeitfenster Entwicklungsprozess



Standortübergreifendes Ziel sollte es sein, dass möglichst alle Entwicklungsstandorte zum voraussichtlichen Abschluss der bergbaulichen Sanierung im Jahr 2025 infrastrukturell soweit erschlossen sind, dass im Anschluss mit der konkreten Ansiedlung begonnen werden kann. Zeitlicher Handlungsdruck entsteht durch Unsicherheiten im Hinblick auf die künftige Förderkulisse, da 2019 der Solidaritätspakt und 2020 die aktuelle EU-Förderperiode auslaufen. Die folgende Tabelle ist vor dem Hintergrund der vielen Unsicherheiten als **Groborientierung** und nicht als Zielvorgabe für die zeitliche Abfolge zu verstehen

Standorte/ Projekte	Konzeptphase	Vorbereitungsphase	Erschließungsphase	Ansiedlungsphase
See-Rundweg	Bis Ende 2016	Bis Ende 2017	Fertigstellung mit durchgängiger Asphaltierung bis 2019/20	Rastplätze usw. bis 2021
Hauptstrand	Liegt vor	Bis Ende 2017	Verkehrliche und technische Erschließung bis 2024	Errichtung Freizeitinfrastruktur, WC Anlagen und Imbiss bis 2025 (Imbiss ggf. früher)
Stadthafen Cottbus	Bis Mitte 2018	Bis Ende 2022/23	Fertigstellung landseitige Erschließung bis 2024, wasserseitige Erschließung bis 2025 (Stege)	Schrittweise Ansiedlung öffentliche und private Nutzungsmodule ab 2024
Merzdorfer Strand	Liegt vor	Bis Ende 2020	Bis 2025 Fertigstellung zur Nutzung	Keine Ansiedlungen
Lakoma/ Willmersdorf	Liegt vor	Bis Ende 2017	Bis 2025 vollständige land- und wasserseitige Erschließung	Ansiedlung schwimmende Insel mit Gastronomie bis 2030
Neuendorf Feriendorf Cottbuser Ostsee	Bis 2017	Bis 2018	Bis 2020	Bis 2025 Errichtung Feriendorf



Standorte/ Projekte	Konzeptphase	Vorbereitungs- phase	Erschließungs- phase	Ansiedlungsphase
Wassersport- zentrum - See- hafen Teichland	Liegt vor	Bis 2017	Bis 2018 bauliche Fertigstellung Hafen ohne Lie- geplätze und landseitige Er- schließung Ver- kehr und Technik	Bis 2025 wassersei- tige Erschließung mit Liegeplätzen und schrittweise Ansiedlung der Nutzungsmodule
Hauptstrand Neuendorf	Liegt vor	Bis 2020	Bis 2023 verkehr- liche und medien- technische Er- schließung	Bis 2025 Sanitärin- frastruktur und Gastronomie
Bärenbrücker Bucht	Bis 2017	Bis 2024	Bis 2024 verkehr- liche und techni- sche Erschlie- ßung, bis 2025 wasserseitige Erschließung	ab 2025 Ansiedlung gewerblicher Nut- zungen.
Natur- FKK Strand Südstrand	Liegt vor	Bis 2020	Bis 2024 Fertig- stellung	
Schlichow Süd Hotelanlage	Bis 2017	Bis 2020	Bis 2024 Fertig- stellung	Bis 2026 Ansied- lung Hotelanlage
Schlichow Dorf	Liegt vor	Bis 2022	(Teil-) Rückbau Damm bis 2022, wasserseitige Erschließung bis 2024	Ansiedlung Gast- stätte bis 2025, Wohnungsbau ab 2023 nach Bedarf
Seeachse mit Seestraße	Liegt für See- straße vor	Bis 2018	Erst nach Reali- sierung der Schlüsselprojekte	Abhängig vom Be- darf



### **Zwischennutzungen**

Die endgültige Herstellung des Sees bis zu seiner vollständigen Nutzbarkeit durch die Öffentlichkeit wird voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2025 abgeschlossen sein. Dies schließt Zwischennutzungen in den nicht von Vattenfall bzw. Rechtsnachfolger abgesperrten Bereichen nicht aus. Im Gegenteil, wie das Lausitzer Seenland eindrücklich zeigt, ist es für die Akzeptanz und Identitätsbildung des neuen Sees von zentraler Bedeutung, Zwischennutzungen nicht nur zu ermöglichen, sondern dort, wo sich Ansatzpunkte bieten, auch gezielt zu fördern. Dies können Teilnutzungen an einzelnen Standorten sein wie z.B. an den Häfen Veranstaltungen, erste Sportangebote oder auch schon die frühzeitige Ansiedlung von Gastronomie, die dort auch dauerhaft bleiben sollen. Durchaus sinnvoll sind auch Zwischennutzungen, für die an dem dafür vorgesehenen Standort nur eine temporäre Nutzungsdauer möglich ist z.B. Imbissversorgung am Rundweg oder sportliche Aktivitäten wie Kitebuggyfahren. Gerade im Zusammenhang mit dem Leitprojekt „Schaustelle Cottbuser Ostsee“ bieten sich hierfür gute Potenziale, auch privatwirtschaftliches Engagement einzubinden wie z.B. Gastronomie an der Infobox am Aussichtsturm. Bei einer temporären Zwischennutzung muss aber von Anfang an klar und deutlich gemacht werden, dass diese nur solange möglich ist, bis mit der endgültigen Nutzung begonnen wird.



## 4.2 Schlüsselstrategien

Schlüsselstrategien	Handlungsschritte
<b>1. Zielgerichtete Steuerung eines seeumfassend aufeinander abgestimmten Entwicklungsprozesses auf Grundlage der Potenzialanalyse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau einer zentralen Organisations- und Bewirtschaftungsstruktur für den See</li> <li>• Enge Zusammenarbeit mit Vattenfall bzw. mit deren Rechtsnachfolger und LMBV in der weiteren Sanierung</li> <li>• Gezielte Mobilisierung privatwirtschaftlicher und vereinsbezogener Aktivitäten</li> </ul>
<b>2. Erschließung der definierten Standortpotenziale für künftige öffentliche und privatwirtschaftliche Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung der planungs- und eigentumsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung der definierten Entwicklungsstandorte</li> <li>• Schaffung der verkehrlichen- und medientechnischen Erschließung für die definierten künftigen Nutzungen</li> <li>• Optimales Zusammenspiel zwischen öffentlicher Erschließung und privatwirtschaftlichen Investitionen</li> </ul>
<b>3. Gewässerseitige Infrastrukturererschließung des Sees</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzentration der gewässerseitigen Erschließung und Wassersportangebote auf die beiden Häfen in Cottbus und Neuendorf unter Berücksichtigung sich ergänzender Angebotsprofile</li> <li>• Schaffung von Anlegestellen für Fahrgastschiffe und Sportboot-Kurzzeitlieger in den Anrainerorten möglichst in der gemeinsamen Nutzung</li> </ul>
<b>4. Entwicklung einer ganzjährigen, zielgruppenausgerichteten Gastgewerbestruktur am See</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansiedlung einer Feriengroßanlage am See als Leuchtturm und Besuchermagnet für den See</li> <li>• Entwicklung einer kleinteiligen Übernachtungsstruktur in den Ortsteilen</li> <li>• Entwicklung einer auf den Naherholungspotenzialen basierenden und touristisch attraktiven Gastronomielandschaft</li> </ul>
<b>5. Entwicklung einer qualitativ und quantitativ überdurchschnittlichen Sport-/Freizeit Infra- und Angebotsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau eines durchgängig nutzbaren See-Rundwegs für Radfahrer, Skater, Spaziergänger angepasst an die zu erwartende hohe Frequentierung zur Vermeidung von Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen</li> <li>• Schaffung ausreichender öffentlicher Strandbereiche mit jeweils angepasster Infrastruktur</li> <li>• Schaffung der infrastrukturellen und angebotsspezifischen</li> </ul>



	<p>schen Voraussetzungen für eine intensive wassersportliche Nutzung v.a. durch Segler, Surfer und Fahrgastschiffahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines attraktiven landseitigen Sportangebots rund um den See für breite Bevölkerungsgruppen (Anwohner und Besucher)</li> <li>• Profilierung des sportlichen Seecharakters durch Wettkampfsport auf und am Wasser</li> </ul>
<p><b>6. Hohe Transparenz und Einbindung der Bevölkerung in den weiteren Entwicklungsprozess zur frühzeitigen Identitätsbildung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ständige, aktuelle Information der Bewohner zum Sanierungsstand und zu den Sanierungsfortschritten</li> <li>• Immer wieder neue „Bespielung“ und Aktionen rund um den Ostsee in der Sanierungsphase, um einen permanenten Spannungsbogen mit Lust und Begeisterung für den See aufzubauen</li> <li>• Gezielte Einbindung von (Sport)Vereinen und interessierten Bürgern in Aktivitäten und Initiativen zum See</li> <li>• Einbindung der Bevölkerung zur Entwicklung eines Wahrzeichens für den Ostsee</li> </ul>
<p><b>7. Profilierung als Modellsee für schwimmende Architektur und zukunftsweisende Energieversorgung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezielte Förderung der Ansiedlung von schwimmender Architektur am See (Wohnen, Gastronomie, Hotels, Freizeitanlagen)</li> <li>• Berücksichtigung zukunftsweisender Konzepte im Hinblick auf Energieversorgung und autarker technischer Ver- und Entsorgungsmodelle bei den Standortentwicklungen</li> </ul>
<p><b>8. Berücksichtigung der demografischen Entwicklung durch hohe Zugänglichkeit des Sees für mobilitätseingeschränkte Menschen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung einer barrierefreien Infrastruktur insbesondere bei den Strandbereichen, den Häfen und der Fahrgastschiffahrt</li> <li>• Beachtung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen im Gastgewerbe und bei der verkehrlichen Erschließung</li> <li>• Spezifisches Bewegungs- oder Sportangebot mit altersübergreifenden Bewegungsgeräten verteilt entlang des Sees oder konzentriert an interessanten Anlaufpunkten</li> </ul>
<p><b>9. Aufbereitung der spezifischen Geschichte des Sees und seines Umfelds</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewahrung/Aufbereitung der Tagebaugeschichte</li> <li>• Räumliche und inhaltliche Vernetzung mit Fürst Pückler/Branitzer Park</li> </ul>



<p><b>10. Gezielte Lenkung des landseitigen Besucherverkehrs zum und am See</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Intelligente Verkehrsführung Pkw-Verkehr zum See unter Vermeidung von übermäßigen Belastungen für Anwohner und Erholungssuchende/Urlauber</li> <li>● Schaffung ausreichender und gebührenpflichtiger Parkflächen rund um den See</li> <li>● Integration des Sees in den städtischen und regionalen ÖPNV</li> <li>● Errichtung eines einheitlichen seeumfassenden Beschilderungs- und Leitsystems</li> <li>● Integration des Sees in das regionale und überglobale Radwegenetz</li> </ul>
<p><b>11. Regulierung des Bootsverkehrs zur Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Wassersportlern einerseits und zwischen Wassersport und landseitigen Erholungsbedürfnissen andererseits</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Festlegung einer seespezifischen Befahrensregelung unter Berücksichtigung der EU-Richtlinie für Bootsmotoren</li> <li>● Förderung alternativer Bootsantriebe, in der langfristigen Perspektive Befahrung des Sees ausschließlich für alternative Bootsantriebe</li> </ul>
<p><b>12. Einheitlicher und professioneller Marktauftritt nach innen und außen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Entwicklung eines Corporate Designs für den See</li> <li>● Zielgruppenspezifische Kommunikation im Rahmen eines eigenen, professionellen Internetauftritts und weiterer geeigneter Kommunikationsinstrumente</li> </ul>

## 4.3 Entwicklungsstrategien für den Aufbau einer zielgruppen- ausgerichteten Freizeit Infra- und Angebotsstruktur

### 4.3.1 Der Radfahrersee

**Entwicklungsziel:** Entwicklung einer erstklassigen Wege- und Serviceinfrastruktur am See als Kommunikations- und Besuchsanlass des Sees unter Vermeidung von Nutzerkonflikten mit anderen Nutzergruppen v.a. Spaziergänger und einer optimalen Wegevernetzung mit dem regionalen Umfeld.

#### **Kernzielgruppen:**

- Radausflügler aus den Anrainergemeinden und aus den touristischen Anlagen am und nahe des Sees. Motiv gemütlicher Ausflug zum bzw. am See mit dem Rad.
- Radurlauber auf mehrtägigen Touren auf den Fernradwegen im Umfeld des Sees. Motiv Zwischenstopp am See, ggf. auch mit Übernachtung.
- Sportradfahrer aus den Anrainergemeinden und aus den Ferienanlagen. Motiv sportliches, schnelles Fahren um den See.
- Skater aus dem lokalen Umfeld und aus den Ferienanlagen am See. Im Vordergrund steht das sportliche Motiv.

#### **Nutzeranforderungen**

- Umfassende Radwegeerschließung des Sees für Radler (Radwege zum und am See) und für Radler, die mit Pkw anreisen und auf das Rad wechseln (Parkplätze).
- Durchgängig bituminöser Rundweg rund um den See und in Verbindung zum Klinger See.
- Ausreichende Breite des Rundweges zur Vermeidung von Konflikt- und Gefahrenpotenzialen zwischen Freizeitradlern, Skatern, Radsportlern und Spaziergängern .
- Gesicherte Übergangsstellen/Knotenpunkte
- Sichtbeziehungen zum See (nicht durchgängig, aber möglichst häufig)
- Anbindung an (über)regionales Radwegenetz und POI´s im Umfeld mit guter Wegweisung
- Ausschilderung entlang des Rundweges (Infotafeln, Karten)
- (Überdachte) Rastplätze mit Blick auf bzw. über den See sowie in regelmäßigen Abständen öffentliche Toiletten und Abfallbehälter, Radabstellanlagen an Besucherhotspots, Gastronomie und Rastplätzen
- Radverleih und -service in den Häfen
- Mitnahmemöglichkeit von Rädern auf Fahrgastschiffen

## 4.3.2 Der Wassersportsee

**Entwicklungsziel:** Geordnete, gelenkte Zugängigkeit des Sees für Boote und Wassersportler durch eine nutzergerechte Infrastruktur und eine an die Nutzer angepasste Befahrensregelung.

### **Kernzielgruppen**

- Segler und (Kite-)Surfer
- Motorisierte Sportbootfahrer kleinerer offener Sportboote
- Ausflügler Fahrgastschiff

### **Bedarfsermittlung**

Siehe Gliederungspunkt 2.5

### **Nutzeranforderungen**

- Geeignete Gewässerbedingungen für die Ausübung des Wassersports an den dafür vorgesehenen Flächen/Standorten
- Ausreichend Gewässerfläche für spezielle Wassersportnutzungen wie Wasserski und Kitesurfen ohne Konflikte mit anderen Nutzergruppen
- Wasser- und landseitige gut erreichbare, geschützte Gast- und Dauerliegeplätze mit Strom- und Wasserversorgung in den Häfen, angepasst an die Bootstypen (wichtig: Beachtung Barrierefreiheit)
- Technischer Service, Ver- und Entsorgungsmerkmale für Boote und Crew wie Tankstelle und Entsorgung von Abwasser und Müll.
- Kurzzeitanlegemöglichkeiten in den Anrainerorten und in der Nähe zu Attraktionen (keine Servicemerkmale erforderlich)
- Ruhige und möglichst idyllische Ankerplätze (Ausweisung Ankerflächen am Ostufer)
- Verleihangebote Boote und Zubehör sowie Schulung (Bootsführerschein)
- Wasserrettung



### 4.3.3 Der Badesee

**Entwicklungsziel:** Vermeidung von unkontrolliertem Baden an „wilden“ Badestellen durch Lenkung zu öffentlich ausgewiesenen Strandbereichen und der Ausweisung von Verbotszonen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Strandkategorien.

**Kernzielgruppen:**

- Badegäste aus dem lokalen Umfeld. Tendenziell kürzere Verweildauer und geringere Anforderungen an Freizeit- und Serviceinfrastruktur.
- Badegäste aus der Region mit längerer Anreise (Urlauber oder Einwohner). Längere Verweildauer und höhere Anforderungen an Freizeit- und Serviceinfrastruktur.
- Urlauber am See. Ebenfalls höhere Anforderungen an Freizeit- und Serviceinfrastruktur.

**Bedarfsermittlung:**

Die Bestimmung des künftigen Volumens der Badegäste am See ist vor dem Hintergrund fehlender Erfahrungswerte nur schwer möglich, zumal auch für andere Seen bei öffentlichen, nicht eintrittspflichtigen Stränden wenn überhaupt nur Schätzungen vorliegen. Zur Orientierung: Der Zweckverband Lausitzer Seenland Brandenburg (LSB) schätzt unter Heranziehung der Parkplatzauslastung am Hauptstrand in Großkoschen zu Spitzenzeiten 3.500 bis 4.000 Besucher/Tag.

Um die Anzahl der künftigen Strandbesucher für den Cottbuser Ostsee bestimmen zu können, bedürfte es der Kenntnis darüber, wie viele Anwohner aus Cottbus und Umgebung zu Spitzenzeiten den See gleichzeitig aufsuchen. Aus verständlichen Gründen ist eine solche Zahl nicht ermittelbar. Einen groben Anhaltspunkt ermöglicht aber eine repräsentative bundesweite Umfrage aus den Jahren 2012 bis 2014 des Marktforschungsinstituts Allensbach, der zufolge ca. ein Drittel der Bevölkerung in der Freizeit nie schwimmen geht. Im besonders relevanten Einzugsbereich vom Cottbuser Ostsee leben etwa 120.000 Personen. Zieht man hiervon das Drittel ab, das niemals Schwimmen geht, reduziert sich die Zahl auf 80.000 Personen. Aus ganz unterschiedlichen Gründen (Abwesenheit, Krankheit, berufliche Tätigkeit, andere Freizeitaktivität u.s.w.) dürfte die Aktivierungsquote, d.h. der Anteil der tatsächlichen Strandbesucher selbst bei besten Wetterbedingungen nicht über 40% liegen. Dies wären dann im Höchstfall 32.000 Strandbesucher aus dem Primärmarkt. Hinzu kommen geschätzte 8.000 Besucher aus dem Sekundärpotenzial (Urlauber) aus dem regionalen Umfeld v.a. Spreewald und die künftigen Urlauber am See. Selbst in absoluten Spitzenzeiten dürfte eine Tageshöchstzahl von 40.000 Strandbesuchern damit kaum überschritten werden.

## Anforderungen an die Strände

- Attraktive Gewässerbedingungen mit größerem Flachwasser-/Nichtschwimmerbereich
- Schöner, möglichst heller feinkörniger Sand
- Regelmäßig gepflegte Strände
- Servicemerkmale v.a. ausreichende WC-Anlagen in fußläufiger Entfernung (auch Verleih von Strandkörben bzw.- liegen, Sonnenschirmen)
- Hohe Sicherheit im Wasser (Wasserrettung, Abtonnung Nichtschwimmerbereich)
- Gute Erreichbarkeit mit Pkw, Rad und ÖPNV
- Attraktive Parksituation (schattig, möglichst nahe Strand) auch für Räder
- Freizeit-/Sportangebote am Strand oder Strandnähe
- Geeignete Spielplatzangebote, ggf. mit Schwerpunkt Wasseraffinität
- Evtl. Angebote für Schwimmer wie Badeplattform, Rutsche o.ä.
- Gastronomische Versorgung, v.a. „schnelle Küche“
- Orientierung - Ausschilderung der Strände
- Strandordnung zur Vermeidung von Nutzungskonflikten
- Berücksichtigung Belange spezieller Nutzergruppen
  - FKKler: abseitiger, nicht so leicht einsehbarer Strandbereich
  - Badegäste mit Hunden: speziell ausgewiesene Badebereiche für Hunde
  - Surfer: Strand mit guter Windausrichtung und ausreichend Fläche für Ausrüstung, keine Konkurrenz mit „normalen“ Badegästen

## Strandkategorien

Die folgende Einteilung/Definition ist in keiner bundesweit allgemeingültigen Verordnung geregelt, sondern soll eine differenzierte Betrachtung der Strandbereiche und daraus abgeleiteter Anforderungen an Infrastruktur und Unterhaltung ermöglichen.

- Kategorie A: bewirtschafteter öffentlich zugänglicher Strand, regionale Ausstrahlung - Gäste kommen von weit her; hoher Anspruch an Sandqualität sowie Grün- und Serviceausstattung, Freizeit- und Gastronomieangebot am Standort zwingend, sehr guter Pflegezustand, sehr gute Erreichbarkeit und ausreichender und attraktiver Parkraum, keine Hundebadestelle.
- Kategorie B: lokale Bedeutung, vorwiegend zur Nutzung durch das lokale Umfeld, keine oder geringe Serviceausstattung, regelmäßige Pflege, Mitnahme von Hunden möglich.
- Kategorie Strandbad, abgetrennter und gewerblich betriebener, eintrittspflichtiger Strand.

## 5. Standortentwicklung

Um die Entwicklung des Sees im Sinne des Leitbildes gezielt voranzutreiben, ist es zum einen wichtig, die Leitvorstellungen für die Standorte mit einem infrastrukturellen Grundgerüst und möglichst klaren Nutzungsvorstellungen zu unterlegen. Andererseits sollten diese aber mit Blick auf den noch mindestens bis 2030 andauernden Entwicklungsprozess nicht zu eng gefasst werden, um sich ausreichend Flexibilität und Spielräume für evtl. neue Erkenntnisse und derzeit nicht absehbare Entwicklungen zu erhalten. Die in den Standortskizzen dargestellten Flächenzuschnitte sind deshalb als Orientierungsgröße zu verstehen, die ggf. hinsichtlich der genauen Ausrichtung und Größe an die sich weiter konkretisierenden Planungen anzupassen sind.

Auch was die privatwirtschaftlichen Ansiedlungsprojekte betrifft, sind zum jetzigen Zeitpunkt nur inhaltliche Skizzierungen mit zum Leitbild passenden Vorschlägen möglich. Die konkrete Projektkonfiguration obliegt verständlicherweise der Entscheidung von Investoren/Betreibern, die im Fall ihre finanziellen Engagements ein Hotel oder eine Freizeitanlage nach ihren Vorstellungen planen werden. Dies bedeutet aber keinen Freibrief für private Investoren ohne kritische Betrachtung durch die Anrainer. Privatwirtschaftliche Investitionsplanungen müssen im Einklang mit den Standortpotenzialen und Leitbildvorstellungen stehen, um wirklich nachhaltige Effekte für den See zu bewirken. Dies gilt im besonderen Maße für die Flächen mit hohem Entwicklungspotenzial für den Tourismus.

Die standortbezogenen Prognosen zu den zu erwartenden Besucherzahlen, der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) sind bei dem aktuellen Kenntnisstand ohne jegliche örtliche Erfahrungswerte und vor dem Hintergrund der zahlreichen Variablen zwangsläufig mit einer mehr oder weniger großen Unsicherheit behaftet. Soweit aufgrund ähnlicher Bedingungen wie z.B. am Senftenberger See Erkenntnisse mit gewissem Übertragbarkeitscharakter möglich waren (z.B. Größe der Parkflächen, Anzahl WC), wurden diese bei der Festlegung der Kennziffern mit herangezogen (mindestens zur Plausibilitätsprüfung). Sofern üblicherweise verwendete Kennziffern wie beim Flächenbedarf je Pkw-Stellplatz (20 bis 25 qm) vorliegen, wurden diese berücksichtigt. Ansonsten wurden wie bei der Berechnung der max. Strandbelegung Plausibilitätsannahmen getroffen. Die im Folgenden formulierten standortbezogenen Kennziffern sind als **Orientierungsgrößen** für die künftigen Standortplanungen zu verstehen. Der Modal Split (Verteilung nach Verkehrsmitteln) ist vor dem Hintergrund nicht vorliegender seespezifischer Erfahrungswerte zum Mobilitätsverhalten unter Berücksichtigung der jeweiligen Lagebedingungen in erster Linie als anzustrebende **Zielgröße** zu verstehen. Die Dimensionierung der Parkplatzanlagen erfolgt nicht für den Maximalfall, sondern auf Grundlage der Annahme einer max. siebzigprozentigen Frequenzierung.



Auf dem folgenden **Übersichtsplan** sind alle Entwicklungsstandorte am Cottbuser Ostsee verzeichnet.

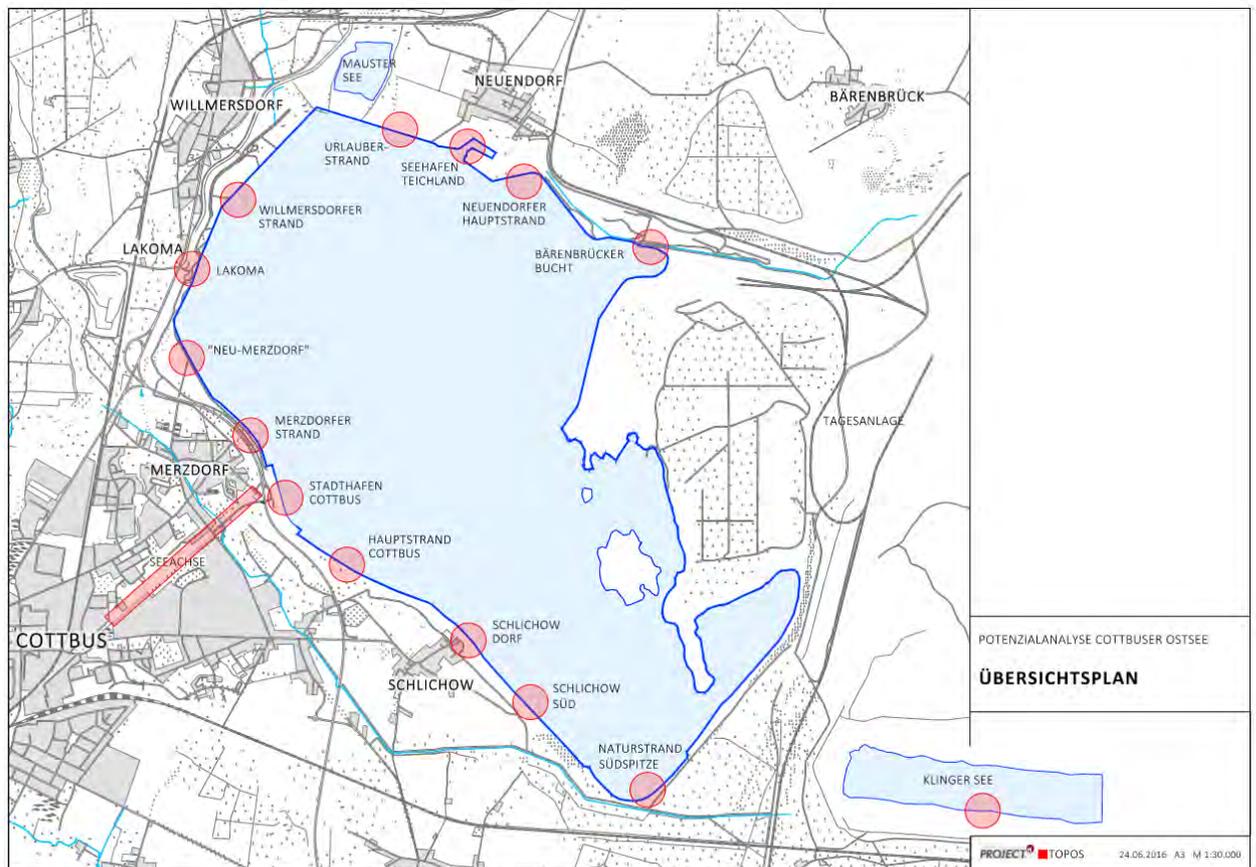


Abbildung 9: Übersichtskarte Entwicklungsstandorte

## 5.1 Hauptstrand Cottbus

<b>Cottbuser Strand</b>	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Der Hauptstrand des Sees mit regionaler Ausstrahlung und der mit Abstand größten Besucherzahl (Strandkategorie A)
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Badegäste aus dem gesamten Stadtgebiet von Cottbus und aus regionalem Umfeld (Einwohner und Urlauber)</li> <li>● Radfahrer und Spaziergänger Rundweg (Badepause)</li> </ul>
Flächengröße	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Strandfläche brutto 6,3 ha, Strandfläche netto (abzüglich Fläche für Sanitär, Gastronomie sowie Spiel- und Sportanlagen) 5 ha</li> <li>● Länge 800 m</li> </ul>
Besuchervolumen	Bei einem angenommenen durchschnittlichen Flächenbedarf von 5 qm je Badegast maximal 10.000 Besucher. Unter Berücksichtigung des deutlich höheren Primärmarktpotenzials am Cottbuser Ostsee im Vergleich zum Hauptstrand Großkoschen/Senftenberg mit dort bis zu 4.000 Tagesbesuchern erscheinen 10.000 Besucher an Spitzentagen auch nachfrageseitig durchaus als realistische Größenordnung.
Freizeit Infra- und Angebotsstruktur am Standort	<p>Hohe qualitative und quantitative Anforderungen an die Strandausstattung auch im Hinblick auf Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen (Barrierefreiheit).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Hauptsanitärtrakt in fester Bauweise, aufgrund der Größe und Länge des Strandes ergänzt durch zwei weitere Nebenanlagen. In der Summe ist von etwa 30 Damen- und 15 Herrentoiletten auszugehen (zur Orientierung: dies entspricht hochgerechnet auf die höhere Besucherzahl am Hauptstrand in etwa der Anzahl der Toiletten am Tagesstrand Großkoschen/ Senftenberger See).</li> <li>● Imbiss/Beachbar saisonal (idealerweise in Kombination mit Hauptsanitärtrakt)</li> <li>● Spielfläche für Kinder</li> <li>● Sportfeld-Beachvolleyball, evtl. kleine Plattform für Animationen (Strandgymnastik mit Musik etc.) und weitere Sportfelder</li> <li>● Wasserrutsche und Schwimmpattform</li> <li>● Abtonnung Nichtschwimmerbereich</li> <li>● Radabstellanlagen (idealerweise auch am Rundweg)</li> <li>● Abfallbehälter</li> <li>● <u>Tägliche</u> Reinigung in der Saison</li> </ul>



	<b>Nicht sinnvoll:</b> FKK, Steganlage und Bootsverleih (beides in fußläufiger Entfernung am Hafen) und Badestelle für Hunde
Entwicklung Freizeitangebote im direkten Umfeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird vorgeschlagen, auf der sich südlich von Strand und Parkbereich anschließenden größeren Fläche einen Sport- und Spielpark mit gewerblichen Sportangeboten zu entwickeln z.B. Tennisfelder, Fußballgolfanlage oder Discgolfanlage (mit Frisbee), BMX-Parcours. Eine solche Anlage würde dem sportlichen Charakter des Sees sehr gut entsprechen und von dem hohen Besucheraufkommen am Strand und dem ebenfalls in fußläufiger Entfernung liegenden Stadthafen profitieren. Zudem könnte auch die Service- und Verkehrsinfrastruktur des Strandes mit genutzt werden (Kosten- und Nutzensynergien). Vorstellbar wäre dort auch eine Teilnutzung/Entwicklung durch Verein.</li> <li>• Die im FNP Cottbus als Sonderbaufläche dargestellte, große Freifläche auf der westlichen Seite der B 168 ist in den 90-er Jahren als Entwicklungsfläche für Sport- und Spielanlagen für den künftigen See ausgewiesen worden. Aufgrund der Entfernung zum See sollte von dieser Planung Abstand genommen werden.</li> </ul>
Investition und Betreuung	Investition Standorterschließung kommunale Aufgabe. Künftiger ZV verantwortlich für Unterhaltung (ggf. Einbindung des Imbissbetreibers als Dienstleister). Sport- und Spielpark gewerblich, ggf. auch Vereinsnutzung.
Verkehrliche Erschließung	Durch stadtnahe Lage, Ziel möglichst hoher Anteil an Besuchern, die mit dem Rad kommen. Zielstellung für Modal Split: Anteil Räder 30%, Anteil ÖPNV 20%, Anteil Pkw 50%. Die Erschließung des Pkw-Verkehrs sollte über Dissenchener Hauptstraße über eine Kreisverkehrsregelung vor der Kiesgrube zum Strand erfolgen und von dort auch wieder zurück.
Parken	Bei einer plausiblen durchschnittlichen Besetzung je Pkw mit 3 Personen und einer 70% Höchstbelegung aufgrund unterschiedlicher Besuchszeiten ergibt sich für die 5000 Besucher, die mit dem Pkw anreisen, ein max. Bedarf an 1.166 Stellplätzen. Dies entspricht in etwa der Relation Parkplätze und Besucher am Tagesstrand Großkoschen Senftenberger See. Dort gibt es für 2.800 Pkw-Besucher 700 Stellplätze. Wie auch in Großkoschen sollte die befestigte Fläche auf max. ein Drittel der Pkw ausgerichtet werden. Wenn diese in Spitzenzeiten nicht ausreichen, können Besucher auf die unbefestigte Reservefläche ausweichen.
Technische Erschließung	In Dissenchen vorhanden, Durchörterung der B 168 notwendig.

<p>Handlungsbedarf/ Umsetzungsschritte zur Standorterschließung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erwerb des Eigentums für die Strandflächen durch Stadt Cottbus (sehr hohe Priorität)</li> <li>• Erarbeitung städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept, Änderung FNP</li> <li>• Aufstellung B-Plan</li> <li>• Stadttechnische Erschließung (Stadt Cottbus)</li> <li>• Ausbau Kreisverkehr an der Dissenchener Straße/Abzweig Strand und von dort einer asphaltierten und für Zweirichtungsverkehr ausreichend breiten Zufahrtsstraße zu den Strandparkplätzen</li> <li>• Straße zum Dissenchener Friedhof endet zukünftig am Friedhof und wird von dort bis zum Strand nur noch als Fahrradstraße genutzt (Wendemöglichkeit und Abpollerung am Friedhof)</li> </ul>
---	---

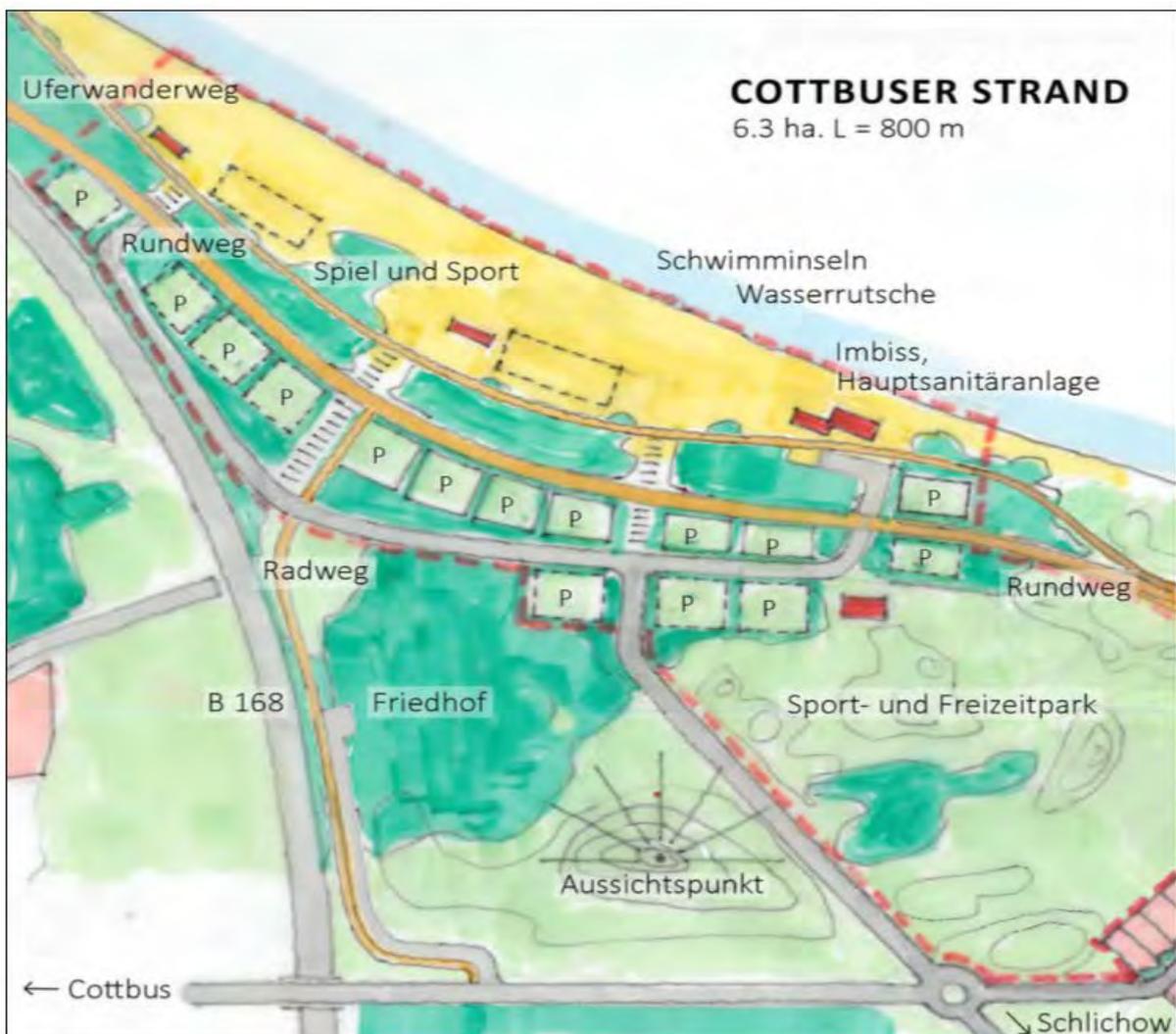


Abbildung 10: Standortskizze Hauptstrand Cottbus



## 5.2 Stadthafen Cottbus

<b>Cottbuser Stadthafen</b>	
<b>Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen</b>	<p>Das neue Gesicht von Cottbus. Hafen mit urbanem Charakter zum Bum-meln/Flanieren und (über)regionales Aushängeschild für Cottbus und See.</p> <p><b>Ziele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Profilierung von Cottbus als Stadt am Wasser nach außen in touristischer Hinsicht sowie als Wirtschafts- und Technologiestandort, nach innen als neuer Identitätsträger.</li> <li>● Nachfrageeffekte als Ausflugsziel: lebendiger Ort - Treffpunkt für alle Altersgruppen, Anziehungspunkt für Cottbuser und Tagestouristen aus der Region: hier trifft man sich, hier geht man spazieren, hier hat man Spaß, hier ist was los, hier gibt es etwas zu sehen, hier sticht man in See, hier schmeckt es.</li> <li>● Aushängeschild und Innovationsstandort der Lausitz als Erfolgsbeispiel und „Schaufenster“ für nachhaltige Entwicklung in Folge des Tagebaus</li> </ul> <p><b>Schlüsselstrategien zur erfolgreichen Standortentwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ganzjährige „Bespielung“ des Standortes, zwingend Anlässe für Mehr-fachbesuche schaffen.</li> <li>● Hoher Innovationcharakter und eine außergewöhnliche Gestaltungsquali-tät zur überregionalen Wahrnehmung, idealerweise mit einem Wahrzei-chen, das beide Ansätze vereint.</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anwohner Cottbus ohne Boot: Motive siehe unter o.g. Ziele, Anforderung hohe Erlebnisqualität und Angebote zur Gewässererschließung (Mietboot und/oder Fahrgastschiff).</li> <li>● Anwohner Cottbus und aus regionalem Umfeld mit eigenem Boot: Motiv das eigene Boot (Bootstour oder Entspannung auf dem Boot im Hafen, wenn eigener Liegeplatz), Anforderung adäquater Liegeplätze (Dauer- und Gastliegeplätze), erforderlichen Servicemerkmale für Boot + Crew.</li> <li>● Tagesausflügler- Einwohner aus dem regionalen Umfeld: Motive wie Anwohner Cottbus, da längere Anreisezeit vermutlich etwas höhere Verweil-dauer, Anforderung ebenfalls hohe Erlebnisqualität.</li> <li>● Tagesausflügler/Urlauber aus dem regionalem Umfeld (z.B. Spreewaldur-lauber): nicht nur Besuch des Standortes, sondern Hauptmotiv ist Ausflug zum Gesamtsee ggf. gekoppelt mit Baden, Schiffs- Bootstour, Radtour usw., Anforderung Vernetzung mit anderen Standorten am See z.B. mit-</li> </ul>



	<p>tels Fahrgastschiff oder Rad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tagesbesucher mit anderem Hauptmotiv, v.a. Badegäste des nahen Hauptstrandes und Radfahrer: Motiv für Standortbesuch Anschlussaufenthalt nach Baden/Schwimmen oder Pause auf Radtour, spezielle Anforderungen Abstellanlagen für Räder.</li> <li>• Weitere Zielgruppen: Urlauber am Standort, Tagungsbesucher, Veranstaltungsbesucher mit jeweils unterschiedlichen, nutzungsspezifischen Anforderungen, Wassersportler des ansässigen Wassersportvereins.</li> </ul>
Flächengröße	Gesamtfläche etwa 10,4 ha. Bruttogeschossfläche für bauliche Nutzung insgesamt 30.000 – 32.000 m <sup>2</sup>
Besucheraufkommen	<p>Eine Einschätzung des zu erwartenden Besucheraufkommens ist aufgrund fehlender Erfahrungswerte nur als ungefähre Orientierungsgröße möglich. Seriöse Zahlen für Häfen mit ähnlichem Profil liegen nicht vor, zumal dies aufgrund sehr unterschiedlicher ortsspezifischer Bedingungen bei anderen urban ausgerichteten Stadthäfen ohnehin nur wenig aussagekräftig wäre. Unter Berücksichtigung des vorgeschlagenen Nutzerprofils erscheinen 3.000 Ausflügler mit Hauptmotiv Besuch Stadthafen an Wochenendtagen ohne Veranstaltungen realistisch. Hinzu kommen Radfahrer des See-Rundwegs und Fußgänger vom nahen Strand. Bei größeren Veranstaltungen kann mit bis zu 10.000 Personen und sogar darüber hinaus gerechnet werden. Die Größe der vorgeschlagenen Veranstaltungsfläche lässt dies zu.</p>
Anlagen und Angebote	<p><b>Prämisse:</b> Konsistentes Nutzungskonzept passend zum Gesamtprofil See und zum Standortleitbild mit möglichst hohen Synergien der einzelnen Nutzungen untereinander.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Steganlagen</b> für bis zu 200 Boote (in langfristiger Perspektive)</li> <li>• <b>Hotelanlage</b> für Erholungsurlauber (Kurzurlaub und Geschäftsreisende), mindestens 100 Zimmer, mit Tagungsräumen, Gastronomie max. dreigeschossig und auch schwimmender Architektur</li> <li>• <b>Wassersportbereich:</b> Verein, Wasserrettung, Hafenbüro, Boots- und Radvermietung (und ähnliches, z.B. Segways), Bootshalle, Frei-/ Abstellfläche für Boote und Slipwagen/Bootstrailer, Slipanlage</li> <li>• <b>Sport- und Gesundheitszentrum:</b> Fitnesscenter, Wellness, Sporthalle, gesundheitssportliche Einrichtungen, Sportarzt</li> <li>• <b>Einzelhandel und Wohnen:</b> Parterre Einzelhandel möglichst mit Wassersportbezug und Eisdielen, im ersten und ggf. zweiten Geschoss Wohnungen</li> <li>• <b>Veranstaltungen + Gastronomie:</b> Freifläche für Kultur- und Sportveranstaltungen, Gastronomie mit großem Außenbereich, Spielfläche und Kinderspielplatz</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Sport-Spielbereich:</b> Spielplatz, Minigolf, Boulebahn, Bike-Skaterparkours</li> <li>● <b>Schaufenster/Zukunftsfenster Cottbus:</b> schwimmende Architektur (evtl. in Form einer Pyramide), Infocenter evtl. in Kombination mit Touristinfo, Ausstellungsbereich, Veranstaltungsraum (ggf. auch Gastronomie vorstellbar).</li> <li>● <b>Aussichtsturm mit Infobox Schaustelle:</b> Als Zwischennutzung mit Gastronomie und WC</li> </ul>
Planungen in der direkten Nachbarschaft	Die Idee, auf der Fläche zwischen Stadthafen (südlich vom Hafenhotel) und Strand eine Wohnbebauung zuzulassen, ist kritisch zu sehen. Einerseits ist die Fläche für ein privatwirtschaftlich rentierliches Investment nicht groß genug, andererseits würde dies zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Standortqualität sowohl des Hafens als auch des Strandes führen. Ein attraktiv gestalteter Grünbereich zwischen Hafen und Strand ist nicht nur in landschaftsgestalterischer Hinsicht, sondern auch als Puffer notwendig.
Investition und Betreuung	Äußere und innere Erschließung Stadt Cottbus. Konkrete Aussagen zur Betreuung sind erst möglich, wenn die Entwicklungsplanungen zu den künftigen Nutzungen und Betreibern feststehen. Unabhängig davon sollte die Gesamtbetreibung des Standortes mit Zuständigkeit für öffentlich zugängliche land- und wasserseitige Infrastruktur einschließlich Parken (unverzichtbare Einnahmequelle) vorzugsweise beim künftigen Zweckverband liegen wie auch die Betreuung eines Hafensbüros am Standort. Sofern die Stadt einzelne Gebäude für Mehrfachnutzungen errichtet (z.B. Wassersportbereich), würde die Verantwortung bei den Einzelbetreibern liegen, die für die Nutzung des Gebäudes eine Pacht an Kommune oder Zweckverband entrichten müssen.
Verkehrliche Erschließung	Anbindung über die vorhandene Ampelkreuzung an B 168 und gebietsintern über eine zu bauende Erschließungsstraße parallel zur Bundesstraße (siehe Kartenskizze). Anbindung ÖPNV mit Buswendemöglichkeit. Um Nutzerkonflikte zu vermeiden, sollte unbedingt auf eine Trennung zwischen Transitradverkehr auf dem See-Rundweg (gleichzeitig auch Erschließungsstraße) und Fußgängerverkehr auf Promenade geachtet werden. Zielgröße Modal Split Pkw 50%, Rad 30% und ÖPNV 20%.
Technische Erschließung	Von Merzdorf vorhanden und kann mittels Durchörterung der B 168 erfolgen.
Parken	Bei einer angenommenen Durchschnittsbesetzung von zwei Personen/Pkw und einer Höchstbelegung von 70% ergibt sich ein Bedarf für 525 Stellplätze. Mit den hierfür zur Verfügung stehenden Parkflächen kann dieser Bedarf gedeckt werden. Die Kapazitäten verteilen sich auf 235 Stellplätze im inneren Bereich zwischen den Gebäuden, 216 Stellplätzen entlang der Erschließungs-

	<p>straße und 225 Stellplätzen auf einem Parkplatz zwischen B 168 und Seestraße (davon 130 auf befestigtem Parkplatz, der Rest auf unbefestigter Reservefläche).</p>
<p>Handlungsbedarf/nächste Umsetzungs-schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Sicherstellung von Fördermitteln zur Realisierung der für das Stadthafenkonzept zwingend notwendigen Kaimauer (sehr hohe Priorität)</li> <li>● Erwerb der Hafentflächen durch Stadt Cottbus (sehr hohe Priorität)</li> <li>● Konkretisierung des Entwicklungskonzeptes und Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur künftigen Struktur und Gestaltung des Hafens</li> <li>● Konkretisierung der Standorterschließungsplanungen auf der Grundlage des Entwicklungskonzeptes</li> <li>● Einleitung eines B-Plan Verfahrens</li> <li>● Stadttechnische Erschließung (Stadt Cottbus, VU, private Investoren)</li> <li>● Ggf. Beantragung Zielabweichungsverfahren</li> </ul>



Abbildung 11: Plandarstellung Stadthafen Cottbus

### 5.3 Merzdorfer Strand

Merzdorfer Strand	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Nebenstrand (Kat. B) für lokales Umfeld sowie Ausweichstrand, wenn Hauptstrand überfüllt.
Flächengröße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strandfläche brutto 2,6 ha, Nettofläche 2,5 ha</li> <li>• Länge des Strandes 700 m</li> </ul>
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Badegäste aus dem lokalen Umfeld (in der Regel kürzere Verweildauer, Weg zum Strand per Rad oder zu Fuß)</li> <li>• Badegäste mit Hunden</li> <li>• Radfahrer und Spaziergänger Rundweg (überwiegend Durchgangsverkehr)</li> </ul>
Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Max. Besucherzahl bei 10 qm pro Person liegt bei 2.600 Besucher (anders als bei den Hauptstränden wird für Strände mit der Kategorie B nicht von max. fünf, sondern zehn Quadratmeter pro Personen ausgegangen)</li> </ul>
Infra- und Angebotsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobile WC-Anlage in Saison, ggf. auch festes WC in einfacher Bauweise. Aus Kostengründen sollte überlegt werden, auf stadttechnische Anschlüsse zu verzichten und stattdessen auf ein autarkes Ver- und Entsorgungsmodell zu setzen. Strandbesucher, die sich im Nahbereich Stadthafen aufhalten, können die dortige Serviceinfrastruktur mit nutzen.</li> <li>• Radabstellanlage in zentraler Position</li> <li>• Abfallbehälter</li> <li>• Regelmäßige Reinigung (in Hauptsaison bei stärkerer Frequentierung täglich)</li> </ul> <p><b>Nicht wünschenswert bzw. sinnvoll:</b> eigenes Gastronomieangebot (im nahen Hafen vorhanden), Steganlage sowie Bootsverleih (ebenfalls im nahen Hafen) sowie gestaltete Sport- und Spielflächen.</p>
Investition und Betrieb	Investition kommunale Aufgabe, künftige Unterhaltung des Strandes durch Zweckverband.
Verkehrliche Erschließung	Annahme Modal Split, dass aufgrund der vorwiegend auf das lokale Umfeld ausgerichteten Nutzerorientierung nur 10% der Besuche mit dem Pkw erfolgen, hingehen 60% zu Fuß und 30% mit dem Rad. Um die Erreichbarkeit des Strandes für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern (ohne Umweg



	über Hafen) sollte die Realisierung der bereits im Masterplan verzeichneten Fußgängerbrücke (oder Unterführung) als langfristige Option weiter verfolgt werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese zwar den Zugang zum See für die Merzdorfer erleichtert, auf der anderen Seite aber zusätzlichen Pkw Ziel-/Parkverkehr in den Ort bewirken dürfte. Flankierend müsste deshalb ein Parkverbot im nahen Umfeld der Brücke eingerichtet werden.
Parken	Kein eigener Strandparkplatz. Strandbesucher mit Pkw können Parkplatz am Hafen nutzen und dann den Strand fußläufig erreichen.
Technische Erschließung	In Merzdorf vorhanden und kann mittels Durchörterung der B 168 erfolgen.
Handlungsbedarf/nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenerwerb durch die Stadt Cottbus zur Sicherung der Entwicklungsvorstellungen, Änderung FNP</li> <li>• Klärung einer abgegrenzten Hundebadestelle</li> </ul>



Abbildung 12: Standortskizze Merzdorfer Strand



## 5.4 "Neu Merzdorf"

„Neu-Merzdorf“	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Hochwertiges Wohnen direkt am Wasser mit besonderer Architektur als Aushängeschild für Cottbus und See.
Zielgruppen	Einwohner aus Cottbus und Umgebung sowie künftige Neu-Cottbuser, die sich eine Gewässerlage direkt am Cottbuser Ostsee leisten wollen und einen hohen Anspruch an Architektur/Gestaltung im Wohnumfeld haben (auch Familien, in erster Linie aber sog. „Dinks“ Paare mit doppeltem Einkommen ohne Kinder und „50 Plus Paare“, bei denen Kinder nicht mehr im Haushalt wohnen).
Flächengröße	Gesamtfläche etwa 13,5 ha, davon standortverträgliches Nettobauland 5,5 ha.
Kapazitäten	Je nach Flächenabgrenzung und Bebauungsstruktur bis zu max. 100 (eher weniger ) Wohneinheiten.
Infra- und Angebotsstruktur	Wohngebiet mit attraktiver Mischung aus Einfamilienhäusern, Doppelhäusern, Reihenhäusern, Mehrparteienhaus oder alternativ auch vorstellbar terrassenförmig gestaffelte dreigeschossige Wohnblöcke entlang der Wasserlinie, ggf. in Kopplung mit schwimmenden Häusern. Projektrealisierung (Flächenerwerb, das Bauprojekt selbst und die Standorterschließung) ist vollständig privatwirtschaftlich zu realisieren. Der Immobilienentwickler wird seine Vorstellungen zur Bebauungsstruktur haben und in Anbetracht der hohen Erschließungskosten ein großes Interesse daran haben, möglichst viele Wohneinheiten zu schaffen. Die Stadt Cottbus muss die planungsrechtlichen Voraussetzungen herstellen und in diesem Zusammenhang auch einen hohen Gestaltungsanspruch vorgeben. Den zu erwartenden Wunsch des Investors, Sportbootliegeplätze einzurichten, sollte nicht entsprochen werden. Aus Gründen für eine möglichst wirtschaftliche Betreibung des Stadthafens (Liegeplatzauslastung) sind Dauerlieger auf die beiden Häfen zu konzentrieren. Der Stadthafen ist mit Rad in wenigen Minuten erreichbar, so dass Bewohner von Neu-Merzdorf ihr Boot in kurzer Entfernung liegen haben können. Um die Lärmemissionen durch die nahe B 168 zu verringern, wäre eine Immissionschutzanlage zum niveaufreien Verkehrsbauwerk Beginn/ Ende Ortsumgehung Cottbus als Geländeerhebung zu überlegen (bisher im Masterplan als „Merzdorfer Düne“ genannt oder/und begrünte Lärmschutzwand an der Fahrbahn).
Investition und Betreibung	Investition für äußere und innere Erschließung und Betreibung in erster Linie durch Immobilienentwickler bzw. Bauträger.



<p>Verkehrliche Erschließung</p>	<p>Verkehrsführung Pkw über neue Zufahrtsstraße von Lakoma parallel zum See-Rundweg. Die vorhandene schmale Straße mit Unterführung B 168 nach/von Merzdorf ist nicht für Kfz geeignet, da die Unterführung aufgrund des parallel verlaufenden Hammergrabens nicht verbreitert werden kann. Die Streckenführung für einen separaten Fußwanderweg sollte möglichst direkt an der Uferlinie langführen, Radfahrer „hinter“ der Bebauung.</p>
<p>Technische Erschließung</p>	<p>In Merzdorf vorhanden und kann mittels Durchörterung der B 168 erfolgen. Aufgrund der durch die weite Entfernung erhöhten Erschließungskosten und den Profilierungsanspruch an zukunftsweisende Energiemodelle sind autarke, zukunftsweisende Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten alternativ zu prüfen.</p>
<p>Handlungsbedarf/nächste Umsetzungsschritte</p>	<p>Einer Wohnbebauung im Außenbereich steht die Landesplanung grundsätzlich ablehnend gegenüber. Eine Genehmigung für die Wohnbebauung dort ist daher nicht zu erwarten, so dass ein Zielabweichungsverfahren beantragt werden muss, um ggf. eine Ausnahmeregelung für den Standort zu erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes, Änderung FNP</li> <li>• Investorenwerbung</li> <li>• Konkretisierung des Entwicklungskonzeptes</li> <li>• Aufstellung B-Plan</li> </ul>



Abbildung 13: Standortskizze „Neu Merzdorf“

## 5.5 Lakoma – Willmersdorf

<b>Lakoma – Willmersdorf</b>	
<b>Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen</b>	Zentraler Knotenpunkt am See für Radfahrer vom See-Rundweg zu (über)regionalen Radwegen bzw. umgekehrt. Hauptzufahrt aus westlicher Richtung. Präsentations- und Ausflugsstandort für schwimmende Architektur am See, Badestrand (Strandkategorie B) und Aussichtspunkt Lakoma (Erinnerung an ehem. Lakoma und Blick auf Cottbuser Ostsee).
<b>Flächengröße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Lakoma ca. 0,3 ha</li> <li>● Willmersdorfer Strand brutto ca. 0,7 ha, netto ca. 0,6 ha</li> <li>● Länge ca. 400 Meter</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Tagesbesucher/Ausflügler schwimmende Architektur und Geschichte des Standortes</li> <li>● Badegäste aus dem lokalen Umfeld</li> <li>● Radfahrer See-Rundweg und von/zum Fernradweg</li> <li>● See-Spaziergänger Rundweg (Pausenfunktion)</li> <li>● Ggf. Urlauber, wenn Realisierung schwimmender Ferienunterkünfte</li> </ul>
<b>Besuchervolumen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Max. Besucherzahl/Tag bei 10 qm p. P. bei 600 Bade-/Strandbesuchern</li> <li>● Für Lakoma mit jetzigem Erkenntnisstand nicht einschätzbar, da abhängig von künftiger Entwicklung schwimmende Insel/Gaststätte</li> </ul>
<b>Infra- und Angebotsstruktur</b>	<p>Zu beachten: Der Standort hat aufgrund seiner sehr guten Erreichbarkeit und der wichtigen Scharnierfunktion für den Radverkehr und der angestrebten schwimmenden Architektur eine Visitenkartenfunktion für den See, so dass an den Standort ein hoher Gestaltungsanspruch angelegt werden sollte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Schwimmende Insel mit Gaststätte (ganzjähriger Betrieb, Identitätsmerkmal des Sees), ggf. in Kombination mit Ferienwohnen auf dem Wasser. Ggf. als Zwischenlösung landseitiger Imbiss.</li> <li>● Überdachter Rastpunkt (auch nutzbar für Kanuten, die Tour auf Hammergraben unternehmen und ggf. auf den See übersetzen möchten)</li> <li>● Radabstellanlage</li> <li>● Öffentliche Toilettenanlage in fester Bauweise</li> <li>● Aussichtspunkt Lakoma, der künftig ggf. in modifizierter Form erhalten bleiben sollte und Infopunkt Tagebau</li> <li>● Fahrgastanleger mit integrierten temporären Liegeplätzen für Sportboote</li> <li>● Strand Willmersdorf (Kategorie B) mit WC in einfacher fester Bauweise</li> <li>● Abfallbehälter, regelmäßige Reinigung in der Saison</li> </ul>



	<p>Zu beachten: Planungen Infra- und Angebotsstruktur müssen mit Zulauf- und Auslaufbauwerk korrespondieren.</p> <p><b>Nicht wünschenswert und sinnvoll:</b> keine separaten Bootsliegeplätze, <u>keine</u> touristische Ferienanlage im Bereich Auslaufwerk (Gründe siehe Gliederung Standortpotenziale).</p>
Investition und Betreibung	<p>Äußere Erschließung Stadt Cottbus. Die Unterhaltung der öffentlichen Infra- und Servicestruktur sowie des Strandes ist Aufgabe des Zweckverbandes. Schwimmende Insel mit Gastronomie und ggf. Ferienwohnen gewerbliches Investment mit entsprechender Unterhaltungspflicht.</p>
Verkehrliche Er- schließung	<p>Für Pkw über bereits existierende Ampelkreuzung B 168 und Brücke in Lakoma. Trennung Fußwanderweg vom See-Rundweg als attraktive Wegführung (Strand-Uferweg) parallel zum Ufer. Für Erreichbarkeit des Strandes aus Willmersdorf zwingend Überquerungsbauwerk Hammergraben notwendig (nur für Fußgänger und Radfahrer). Modal Split für Strand 80% Fuß und Rad, 10% Pkw und 10% Fahrgastschiff.</p>
Parken	<p>Größerer Parkplatz am Standort Lakoma für 75 bis 100 Pkw (v.a. Ausflugsverkehr schwimmende Gaststätte). Ein kleinerer Parkplatz in direkter Strandnähe ist als „Plan B“ nur notwendig, wenn es nicht gelingt, am Standort Lakoma ausreichend Stellplätze zu realisieren.</p>
Technische Er- schließung	<p>Bis auf Abwasser ist Lakoma angeschlossen an zentrales Versorgungsnetz. Autarke Lösungen zur Schmutzwasserabführung sind zu prüfen.</p>
Handlungsbedarf/ nächste Umset- zungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Komplettabriss des gesamten Gebäudekomplexes Kfz-Werkstatt nach vollendetem Kauf von Fläche und Gebäude durch Stadt Cottbus</li> <li>● Ausarbeitung eines Entwicklungs- und Gestaltungskonzepts für Lakoma einschließlich der schwimmenden Insel unter Berücksichtigung der dargestellten Funktionen. Aufgrund der guten Erreichbarkeit des Standortes kurz- bis mittelfristig auch Rastplatzsituation herstellen</li> <li>● Herstellung Überquerung Hammergraben für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>● Klärung Abwasserwasserentsorgung für schwimmende Insel</li> <li>● Erarbeitung Entwicklungskonzept, Änderung FNP</li> <li>● Aufstellung B-Plan</li> </ul>

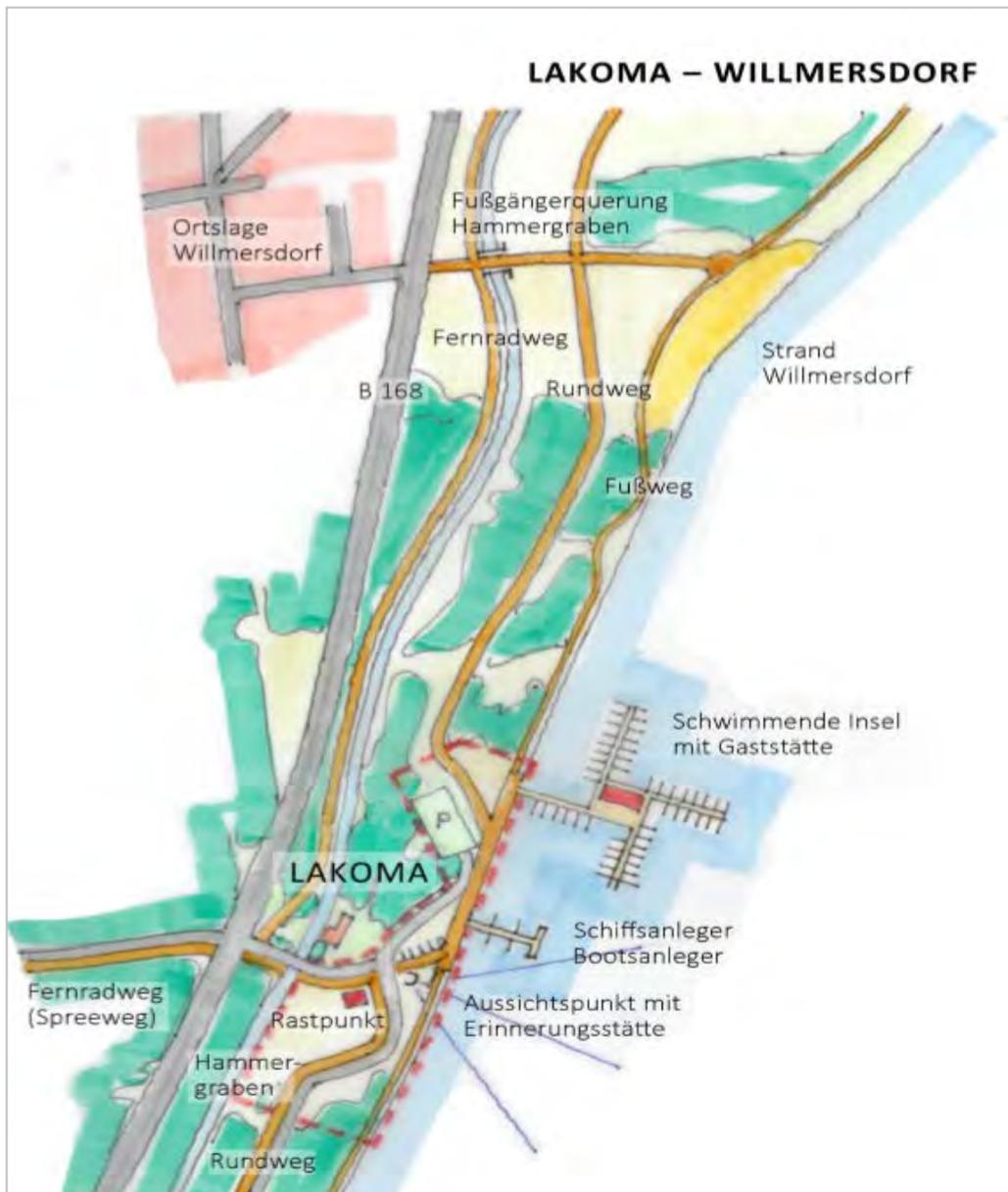


Abbildung 14 Standortskizze Lakoma-Willmersdorf



## 5.6 Gemeinde Teichland, OT Neuendorf

Der gesamte Bereich zwischen Mauster See, Strand und Entwicklungsfläche Neuendorf West, Wassersportzentrum - Seehafen Teichland, Strand Neuendorf Ost und Erlebnispark Teichland ist sowohl funktional als auch unter räumlichem Gesichtspunkt unter der Überschrift „Urlaubszentrum Teichland“ (Arbeitstitel) als Einheit zu betrachten. Zur Verdeutlichung erfolgt eine getrennte Darstellung nach Neuendorf West und Hafen/Strand Neuendorf.

Neuendorf West	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Hauptstandort für Urlaub am See mit Feriendorf Cottbuser Ostsee, Strandkategorie B
Flächengröße	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Gesamtfläche ca. 39 ha</li> <li>● Strandfläche brutto 3,4 ha, Strandfläche netto 3,0 ha</li> <li>● Länge des Strandes 550 m</li> <li>● Feriendorf ca. 34 ha</li> </ul>
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● In erster Linie Urlauber des Feriendorfes</li> <li>● Tagesgäste Weststrand</li> <li>● Radler/Skater und Spaziergänger Rundweg</li> </ul>
Besuchervolumen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Strand max. 3.000 Besucher bei angenommenen 10 qm je Strandbesucher</li> <li>● Feriendorf etwa 2.000 Urlauber</li> </ul>
Infra- und Angebotsstruktur	<p>Zu beachten: Um die angestrebten touristischen Effekte für den See auch erreichen zu können, kommt der Realisierung einer Feriengroßanlage dort höchste Priorität zu. Es ist deshalb unbedingt darauf zu achten, dass die Gesamtfläche für eine solche Ferienanlage erhalten bleibt. Eine Zerstückelung durch andere Einzelnutzungen wie z.B. durch ein Hotel oder Campingplatz sollte <u>unbedingt</u> verhindert werden. Nur für den Fall, dass sich die Ansiedlung einer Feriengroßanlage nicht realisieren lässt, ist die Fläche durch Einzelnutzungen zu entwickeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Feriendorf Cottbuser Ostsee (Arbeitstitel) mit ganzjähriger Betreuung. Mix Camping und Ferienhäuser, überwiegend touristische Ausrichtung, aus wirtschaftlichen Gründen aber auch Dauergäste, sportorientiertes Angebotsprofil, für ganzjährige Nutzung Wellnessangebot sinnvoll. Die im Plan dargestellte Struktur hat lediglich Vorschlagscharakter zur Verdeutlichung. Aufgrund der privatwirtschaftlichen Entwicklung und Betreuung des Standortes obliegt die angebotsspezifische und räumliche Konfiguration des</li> </ul>



	<p>Standortes dem Investor/Betreiber.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Weststrand am See primär für Urlauber, aber auch offen für externe Tagesbesucher (Arbeitstitel Urlauberstrand)</li> <li>● Mauster Strand ausschließlich für Nutzung durch Urlauber. Damit ergibt sich die Chance für eine Investition in das Feriendorf noch vor Fertigstellung des Ostsees.</li> <li>● Gastronomie als Teil des Feriendorfes auch für Strandnutzer offen</li> <li>● Wakeboardanlage am Mauster See (Ostufer), Flächenbedarf etwa 4,5 ha</li> </ul>
Investition und Betreibung	Äußere Erschließung Gemeinde Teichland in Kooperation mit Investor Feriendorf. Unterhaltung Urlauberstrand durch Betreiber Feriendorf denkbar.
Verkehrliche Er- schließung	Vermeidung Ortsdurchfahrt, Erschließung des Feriendorfs über die bereits im Bebauungsplan dargestellte neue Verkehrsanbindung für den Hafen. See-Rundweg mit parallelem Fuß-Wanderweg zwischen Strand und Feriendorf. Modal Split für Strandbesucher 70 % zu Fuß (Urlauber Feriendorf), 20% Rad und nur 10% Pkw (für externe Strandbesucher ist Parksituation und Aufenthaltsqualität des Neuendorfer Hauptstrandes attraktiver). Verbindung zum Haltepunkt Cottbus-Willmersdorf und Neuendorf sichern.
Parken	Parkraum für Urlauber Feriendorf integriert in Anlage. Für Strand entsteht bei durchschnittlicher Auslastung von drei Personen je Pkw und einer Höchstbelegung von 70% ein Bedarf von max. 70 Stellplätzen. Da es keinen Parkplatz in unmittelbarer Strandnähe für externe Strandbesucher geben wird, müssten externe Besucher des Strandes den für Hafenesucher vorgesehenen Parkplatz an der Zufahrtsstraße vor Hafen nutzen und die Strecke bis zum Strand zu Fuß zurücklegen.
Technische Er- schließung	Durch Nähe zu Neuendorf in kurzer Entfernung vorhanden.
Handlungsbedarf/ nächste Umset- zungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Erarbeitung Entwicklungskonzept</li> <li>● Frühzeitiger Beginn Investorenfindung für Feriendorf</li> <li>● Konkretisierung des Entwicklungskonzeptes</li> <li>● Erstellung eines B-Plans für Feriendorf, Wakeboardstation und Strand</li> </ul>

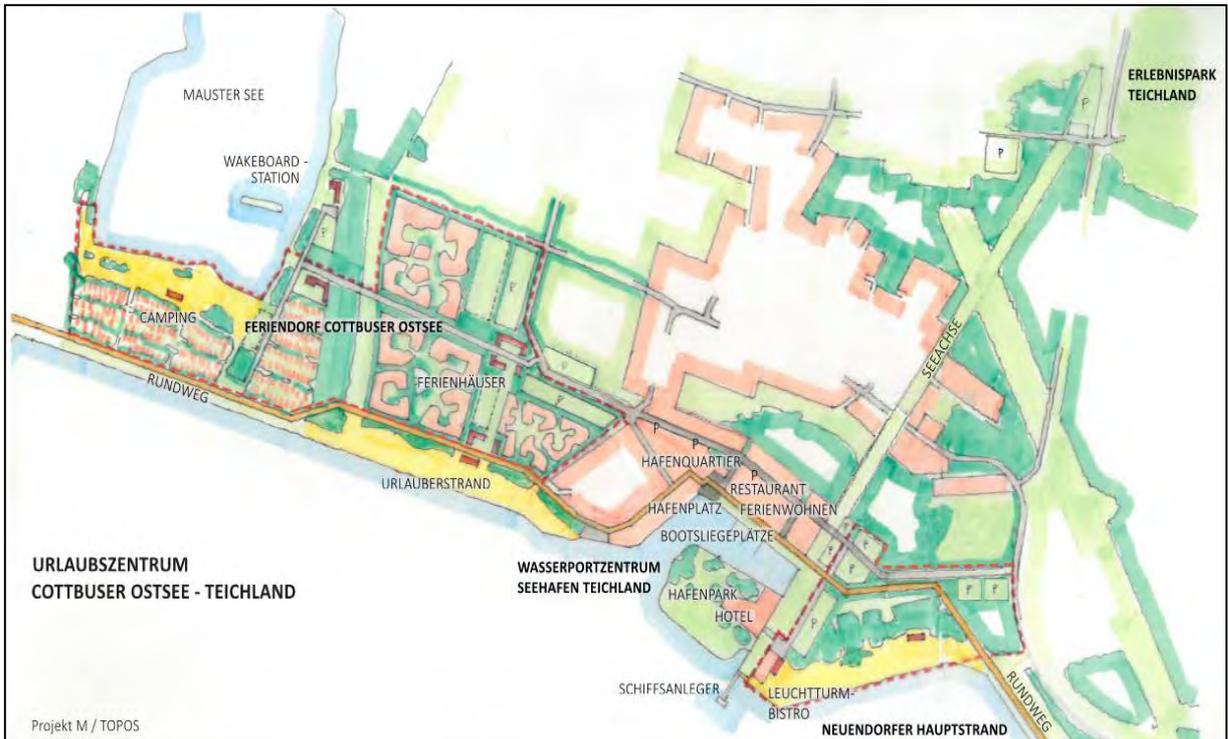


Abbildung 15: Standortskizze Neuendorf

<b>Wassersportzentrum – Seehafen Teichland und Strand</b>	
<b>Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen</b>	Wassersportzentrum und Ausflugsziel am See sowie zweiter Hauptstrand am See mit regionaler Ausstrahlung, Strandkategorie A
<b>Flächengröße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtfläche B-Plan 23,9 ha, Baufläche 5,3ha</li> <li>• Strandfläche brutto 2,6 ha, netto 2,0 ha</li> <li>• Länge des Strandes 500 m</li> <li>• Hafenfläche (Wasserfläche) 5.5ha</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tagesbesucher aus der Region (Einheimische und Urlauber Spreewald) mit und ohne Rad</li> <li>• Urlauber aus Feriendorf und anderen Unterkünften im Ort und Umgebung</li> <li>• Wassersportler aus dem lokalen und regionalen Umfeld sowie Teilnehmer Regatten</li> <li>• Strandbesucher – Badegäste (weniger aus Kernstadt Cottbus, sondern aus Spreewald, Peitz und östliche Bereiche zur Neiße einschließlich Grenzgebiet Polen)</li> <li>• Radfahrer/Skater und Spaziergänger Rundweg</li> <li>• Wohnmobilisten, die nicht im Feriendorf stehen wollen</li> </ul>



<p>Nachfragevolumen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Unter Berücksichtigung von 5 qm je Strandbesucher max. Besucherzahl 4.000 Personen (entspricht in etwa dem Besucheraufkommen am Hauptstand Großkoschen/Senftenberger See)</li> <li>● Besucherprognose für Hafen aufgrund fehlender Erfahrungs- und Vergleichswerte schwierig, zumal im starken Maße abhängig von Übernachtungskapazitäten im direkten Umfeld und der Ansiedlungen am Hafen. Für ganzjährige Belegung des Hafens vorteilhaft ist die Feriengroßanlage, da diese durch ihre ganzjährige Ausrichtung auch in den Zeiten ohne Wassersport für eine Belegung des Hafens sorgt.</li> </ul>
<p>Infra- und Angebotsstruktur</p>	<p>Zu beachten, Kosten- und Nutzensynergien zwischen Hafen und Strand sowie aufgrund der hohen touristischen Bedeutung hoher gestalterischer Anspruch an Hafen und Strand.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Wassersportzentrum mit allen für die Ausübung von Wassersport erforderlichen Servicemerkmalen und Wassersportangeboten wie Hafembüro, Slipanlage, Bootsverleih, Schulung und Liegeplätze für bis zu 100 Boote in langfristiger Perspektive (hohe Priorität). Ganzjährige Gastronomie am Hafenplatz sowie am Ende der Seeachse am Fahrgastanleger weitere Gaststätte (idealerweise attraktiver weithin sichtbarer Baukörper wie Leuchtturmrestaurant). Letzteres sollte auch die Imbissversorgung der Strandbesucher mit abdecken, idealerweise auch gleich mit Sanitäranlage (Leuchtturmrestaurant hohe Priorität).</li> <li>● Übernachtungsangebot auf Hafenhälfte, vorzugsweise Hotel, kein Camping, da hierfür nicht ausreichend Fläche und Konkurrenz mit Feriendorf (geringere Priorität) sowie Ferienhäuser parallel zur Hafenhälfte.</li> <li>● Wohnmobilstellplatz, stark nachgefragt auch durch Regattateilnehmer und deren Begleiter</li> <li>● Serviceinfrastruktur (hohe Priorität): öffentliche WC-Anlage für Hafenbesucher am Hafenplatz bzw. am Wassersportzentrum (gemeinsame Nutzung durch Wassersportler) sowie für Strand- Badegäste. Am Strand Hauptsanitäranlage angebunden an Leuchtturmrestaurant, aufgrund der Länge des Standes Nebenanlage im östlichen Strandbereich (insgesamt etwa 15 Damentoiletten und 8 Herrentoiletten)</li> <li>● Fahrgastanleger ohne temporäre Liegeplätze für Sportboote, da im Hafen vorhanden (hohe Priorität).</li> </ul>
<p>Investition und Betreibung</p>	<p>Investitionen Erschließung Hafen und Strand durch Gemeinde Teichland. Unterhaltung öffentliche land- und wasserseitige Infrastruktur und Serviceeinrichtungen durch Zweckverband.</p>



Verkehrliche Erschließung	Westlicher Anreiseverkehr über die im Bebauungsplan dargestellte neue Erschließungsstraße. Östlicher Anreiseverkehr vorzugsweise über die Bundesstraße B 97 / L 473 und aus westlicher Richtung kommend von der B 168 sowie die neu geplante Erschließungsstraße Strand und Hafen. Im Hafen getrennte Wegeführung See-Rundweg und Promenade für Fußgänger. Modal Split Anreiseverkehr Tagesbesucher 70% Pkw, 20% Rad, jeweils 5% Fahrgastschiff sowie Bahn/ÖPNV.
Parken	<p>Hafenbesucher parallel zur Erschließungsstraße sowie auf gesonderten, befestigten Parkplätzen beidseitig vom Kreuzungspunkt Seeachse sowie vor westlicher Hafenzufahrt. Insgesamt etwa 210 Pkw-Stellplätze.</p> <p>Um das Nachfragevolumen für Strand bedienen zu können, bedarf es bei angenommenen durchschnittlich 3 Personen/Pkw und einer Höchstbelegung von 70% etwa 650 Stellplätze. Vorgeschlagen wird die Errichtung ausgebauter Parkplätze vor dem Leuchtturmrestaurant (360 Stellplätze) für Besucher des westlichen Strandbereichs sowie für Besucher des östlichen Strandbereichs beidseitig entlang der neuen Zufahrtstraße (insgesamt 50 Stellplätze) sowie am Beginn der neuen Zufahrtsstraße (240 Stellplätze). Für Spitzenzeiten sollten die beiden ca. 1 km entfernt liegenden Parkplätze am Erlebnispark als Reserve genutzt werden. Dazu und zur Verbindung der Erlebnisbereiche ist die Seeachse bis zum See (Fahrgastanleger) zu verlängern und an den Sommerwochenenden ein Shuttleservice einzurichten (mit origineller Strandbahn, Radverleih am Erlebnispark und Hafen). Dies wäre nicht nur aus verkehrlicher Sicht ein attraktives Modell, sondern würde den Hafenstandort als neue Erlebnis-komponente weiter aufwerten.</p>
Handlungsbedarf/nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fördermittelbeantragung für den Hafenbau und Erschließung vor Flutung</li> <li>● Weiterführung des B-Plans „Seehafen Teichland“</li> <li>● Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für den Bereich östlich der Seeachse mit Hauptstrand</li> <li>● Aufstellung eines B-Plans für den Bereich östlich der Seeachse mit Hauptstrand und östlicher Zuwegung bis zur Landesstraße.</li> <li>● Verlängerung der Seeachse bis zum See</li> </ul>

## 5.7 Bärenbrücker Bucht

<b>Bärenbrücker Bucht</b>	
<b>Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen</b>	Der Surf-Point am Cottbuser Ostsee; Strandkategorie Surfstrand
<b>Flächengröße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche gesamt ca. 22 ha</li> <li>• Strand netto 0,6 ha</li> <li>• Veranstaltungsfläche ca. 2 ha (Erweiterung möglich)</li> <li>• Zeltwiese ca. 2 ha (Erweiterung möglich)</li> <li>• Wohnmobilstellplatz 0,37 ha für max. 50 Wohnmobile</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unter demografischen Gesichtspunkten tendenziell jüngeres Publikum</li> <li>• Surfer (Wind- und Kitesurfer)</li> <li>• Schaulustige und Beachbarbesucher</li> <li>• Radfahrer/Skater Rundweg</li> <li>• Wohnmobilsten</li> </ul>
<b>Besuchervolumen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strand für max. 400 Besucher bei Annahme von durchschnittlich 15 qm Flächenbedarf je Besucher (im Vergleich zu reinen Badestränden aufgrund Surfbrett und Segel/Rigg deutlich höherer Flächenbedarf je Gast, auch wenn nicht alle Strandbesucher auch Surfer sind).</li> <li>• Prognose über Anzahl Beachbarbesucher und Übernachtungsgäste erst möglich bei Konkretisierung der Angebotsstruktur (z.B. ob auch Surferpension oder größerer Campingplatz)</li> </ul>
<b>Anlagen und Angebote</b>	<p>Die Standortentwicklung sollte im Wesentlichen durch privatwirtschaftliches Engagement erfolgen. Wie das konkrete Nutzungskonzept aussieht, hängt letztendlich vom Investor/Betreiber ab. Vorstellbar ist anders als beim Feriendorf auch eine schrittweise Entwicklung des Standortes durch verschiedene Betreiber (z.B. zunächst Beachbar und in Folge Zeltplatz oder Surferpension durch weiteren Betreiber). Wichtig ist, dass die verschiedenen Nutzungen/Angebote unter Beachtung der Leitbildvorstellungen miteinander harmonisieren und sich idealerweise gegenseitig ergänzen. Aufgrund der Größe der Gesamtfläche möglich ist eine von der Planungsskizze abweichende Flächennutzung und auch eine Erweiterung beispielsweise um weitere Funsportangebote z.B. Kitebuggyfahren (Kitesurfen auf Landfläche).</p> <p>Als Fixpunkte zu berücksichtigen sind die beiden Gedenkstätten und der Mil-</p>



	<p>leniumshain sowie in östlicher Abgrenzung nicht bebaubarer geschütteter Bodenbereich im ehemaligen Bereich der Grubenausfahrt des Tagebaus. Vorstellbar ist für den Standort auch eine Zwischennutzung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Saisonale) Gastronomie Beachbar-Bistro</li> <li>• Surfschule und –verleih</li> <li>• Zeltwiese und Wohnmobilstellplatz (Sanitärnutzung Gastronomie)</li> <li>• Veranstaltungs- und Partyfläche</li> <li>• Strand mit primärer Ausrichtung auf Surfer und kleineren abgegrenzten Bereich für Schwimmer (Sanitärnutzung Gastronomie)</li> <li>• Beachvolleyballfeld</li> <li>• Fahrgastanleger mit integrierten Kurzeitliegeplätzen für Sportboote</li> <li>• Überdachter Rastpunkt Radfahrer (evt. in Symbiose mit Gedenkpunkt Groß Lieskow)</li> <li>• Evtl. Surfer-/ Radherberge (ausreichend Fläche dafür vorhanden)</li> </ul>
Investition und Betreibung	<p>Äußere Erschließung durch Stadt Cottbus, innere Erschließung ggf. in Kooperation mit Investor. Standortbetreuung einschließlich Fahrgastanleger durch Zweckverband mit Unterverpachtung an gewerbliche Anbieter vorstellbar (abhängig vom Ansiedlungskonzept).</p>
Verkehrliche Er- schließung	<p>Anbindung über die L 473 und die bereits gebaute Erschließungsstraße. Aufgrund der Mitnahme Surfausrüstung und der abseitigen Lage wird ein Modal Split mit Anteil Pkw 80%, Rad 20% und Fahrgastschiff 10% angenommen. Der See-Rundweg verläuft zukünftig etwas zurückversetzt parallel zum Ufer. Eine Trennung von Fuß- und Radweg ist auch hier denkbar, wobei der Fußweg auf der Trasse der Betriebsstraße entlang des Ufers verbleiben sollte.</p>
Parken	<p>Angebot an ausgebauten Stellplätzen ca. 100 befestigte Parkplätze mit Zusatzfläche (unbefestigt), wenn bei besucherstärkeren Kulturveranstaltungen die befestigte Stellfläche nicht ausreicht.</p>
Technische Er- schließung	<p>Durch frühere bergbauliche Standortnutzung Elektroanschluss und vermutlich auch Wasser/Abwasser vorhanden (Anfrage bei Vattenfall ohne Antwort)</p>
Handlungsbedarf/ Umsetzungsschritte	<p>Erstellung eines Entwicklungskonzeptes, Änderung des FNP und Aufstellung eines B-Plans</p>



Abbildung 16: Standortskizze Bärenbrücker Bucht



## 5.8 Tagesanlagen

<b>Tagesanlagen</b>	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Ziel: Sicherung der aktuell von Vattenfall als Betriebsgelänge genutzten Fläche für eine künftige Nutzung als Gewerbegebiet u. a. für störendes Gewerbe
Flächengröße	Bruttofläche 72 ha, Nettofläche 58 ha
Zielgruppen	Industriebetriebe mit Konfliktpotenzial an anderen Gewerbestandorten aufgrund hoher Emissionswerte (Lärm, Geruch).
Besuchervolumen	Nicht relevant
Anlagen und Angebote	Nicht relevant
Investition und Betreuung	Gewerbliche Entwicklung und Betreuung (Zuständigkeit der Stadt planungsrechtliche Voraussetzung)
Verkehrliche Erschließung	Durch die B 97 hervorragende Verkehrserschließung
Parken	Nicht relevant (bereits vorhanden)
Technische Erschließung	Medienschließung aktuell durch Bergbauunternehmen
Umsetzung	Engagement der Stadt als Standortentwickler und Vermarkter ist kritisch zu sehen. Um den Standort langfristig für derzeit nicht absehbare Gewerbeansiedlungen zu sichern, müssen seitens der Stadt aber die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende Entwicklung/Nutzung geschaffen werden.
Handlungsbedarf/nächste Umsetzungsschritte	Erstellung eines Entwicklungskonzeptes Aufstellung eines B-Plans



## 5.9 Naturstrand Südspitze

Naturstrand Südspitze	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Der Natur- und FKK-Strand am Cottbuser Ostsee, Strandkategorie B
Flächengröße	Strandfläche netto ca. 0,7 ha, Länge des Strandes 250 m
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Badegäste, die ein naturnahes Umfeld favorisieren und geringe Ansprüche an Service-/ Freizeitausstattung stellen</li> <li>● FKK-Badegäste (nicht ausschließlich)</li> <li>● Badegäste mit Hunden</li> <li>● Evtl. Taucher (gute Bedingungen als Einstiegsplatz)</li> </ul>
Besuchervolumen	Max. Besucherzahl 700 Personen bei 10 qm Strandfläche pro Person
Anlagen und Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>● mobile WC – Anlage (ggf. auch einfaches festes Gebäude)</li> <li>● Abgetrennter Bereich FKK</li> <li>● Ausweisung Hundebadestelle</li> </ul> <p><b>Nicht wünschenswert:</b> keine wasserseitige Erschließung für Sportboote und Fahrgastschiffahrt und kein festes gastronomisches Angebot.</p>
Investition/Betreibung	Infrastrukturerschließung Stadt Cottbus. Strandbewirtschaftung durch ZV
Verkehrliche Erschließung	Sticherschließung über Zufahrtsstraße von der B 97. Modal Split aufgrund der Lagebedingungen 60% Pkw und 40% Rad.
Parken	Begrenzung auf max. 100 PKW-Parkplätze (eher weniger). Wegen Naturcharakters des Standortes unbefestigter Parkplatz ausreichend.
Techn. Erschließung	Autarke WC-Anlage (mobil oder einfache Bauweise)



Abbildung 17: Standortsskizze Naturstrand Südspitze



## 5.10 Schlichow Süd

<b>Schlichow Süd</b>	
<b>Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen</b>	Das Urlauberzentrum im Süden des Sees: sportlicher Urlaub in hochwertiger und ruhiger Umgebung, Strandkategorie B
<b>Flächengröße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Gesamtgröße ca. 4,5 ha, Strandfläche netto 0,6 ha</li> <li>● Bruttobaufläche ca. 1,2 ha (mit Erweiterungspotenzial)</li> <li>● Fläche Sport und Freizeit 1, 7 ha (mit Erweiterungspotenzial)</li> </ul>
<b>Zielgruppen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anspruchsvolle, sportlich und gesundheitlich ausgerichtete Urlauber</li> <li>● Tagesgäste Strand/Baden (geringe Anzahl)</li> <li>● Radfahrer/Skater und Spaziergänger Rundweg</li> </ul>
<b>Infra- und Angebotsstruktur</b>	<p>Durch die Lageattraktivität mit Erweiterungspotenzial sehr gute Bedingungen für die privatwirtschaftliche Ansiedlung einer Hotelanlage mit dem Schwerpunkt Sport und Wellness. Das genaue Angebotsprofil, die Kapazitäten sowie Zimmerstruktur bestimmt letztendlich der Investor/Betreiber. Wichtig: adäquate touristische Nutzung der Standortpotenziale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Hochklassiges Aparthotel (Vier-Sterne-Haus); damit die Investition wirtschaftlich ist mit ca. 100 bis 120 Wohneinheiten. Ungefähre Verteilung zwei Drittel auf Hotel und ein Drittel angegliederte Lodges. Mit integriertem Sport- und Wellnessangebot für ganzjährige Nutzung. Max. dreigeschossiges Gebäude. Flächenbedarf für Hotelgebäude etwa 2.000 qm, Steganlage sinnvoll, da Hafen fußläufig zu weit entfernt, aber nur für Hotelgäste zur Nutzung. Ergänzung des Angebotes mit schimmenden Lodges wünschenswert.</li> <li>● Hotelrestaurant, ob offen auch für Tagesgäste, obliegt Entscheidung des Investors/Betreibers.</li> <li>● Badestelle mit Tagesstrand, in erster Linie für Urlauber, Hotel aber auch öffentliche Nutzung (Erreichbarkeit nur für Radfahrer und Fußgänger, kein Parkplatz für Tagesbesucher)</li> <li>● Entwicklungsraum im Westen für Angebot/Anlage mit großem Flächenbedarf für Freizeitnutzung, ideal Reitsportzentrum Cottbuser Ostsee mit touristischer Ausrichtung, gut passend zum dörflichen Charakter von Schlichow und zum sportlichen Leitbild des Sees.</li> <li>● Idee: Windstalk-Park als Landmarke auf dem südlichen Bereich des Schlichower Dammes (Wettbewerbsentwurf liegt vor)</li> </ul>
<b>Investition und Betreuung</b>	Privatwirtschaftliche Investition und Betreuung



Verkehrliche Erschließung	Hauptverkehrsanbindung entweder über Schlichow (kürzere Verbindung) oder über neue Zufahrtsstraße von der B 97 in Verlängerung des Naturstrandes (Berücksichtigung Investor/Betreibervorstellungen und der finanziellen Ressourcen der Stadt für bituminösen Ausbau der Zufahrtsstraße zum Südstrand). Sofern die Straßenanbindung von der B 97 genehmigungsrechtlich und finanzierungstechnisch wenn überhaupt erst in langfristiger Perspektive umsetzbar ist, sollte im Interesse der angestrebten privatwirtschaftlichen Investition die kürzere Verbindung über Schlichow verfolgt werden.
Parken	Keine öffentlichen Stellplätze, Parken nur für Hotelgäste
Technische Erschließung	Anbindung an zentrale Netze in Schlichow (Anschluss von Schlichow an zentrale Abwasserentsorgung in der Planungsvorbereitung, Realisierung bis 2025)
Handlungsbedarf/nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gedenkpunkt Klein Lieskow muss vermutlich etwas nördlich oder südlich verlegt werden, da Kollision mit Hotelanlage</li> <li>• Investorenwerbung</li> <li>• Erstellung eines Entwicklungskonzeptes und Änderung des FNP</li> <li>• Aufstellung B-Plan</li> </ul>



Abbildung 18: Standortskizze Schlichow Süd

## 5.11 Schlichow Dorf

<b>Schlichow Dorf</b>	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Das Dorf am See: Urlaub, Erholung und Wohnen in dörflicher Umgebung am See
Flächengröße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnbebauung 2,6 ha für 30 bis max. 40 Wohneinheiten</li> </ul>
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urlauber in Privatquartieren und Pensionen</li> <li>• Radfahrer und Spaziergänger Rundweg</li> <li>• Für Wohnbebauung v.a. Familien</li> </ul>
Infra- und Angebotsstruktur	<p>Prämisse: Erhalt der dörflichen Siedlungsstruktur und ruhigen Charakters</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausflugsgaststätte möglichst mit Aussichtspunkt am Damm in Verlängerung Schlichower Dorfstraße (hohe Priorität)</li> <li>• Einfamilienhaussiedlung für 30 – 40 WE, keine Erweiterung auf angrenzende Freifläche, da für dörflichen Charakter des Ortes nicht mehr verträglich (hohe Priorität)</li> <li>• Fahrgastanleger mit integrierten temporären Sportbootliegeplätzen (hohe Priorität)</li> <li>• Übernachtungsangebote im Dorf in Privatquartieren oder Pension (mittlere Priorität)</li> <li>• Rast- und Servicepunkt für Radfahrer am Anger evtl. in Kombination mit Radlerherberge.</li> <li>• Mehrzweckgebäude am Anger durch Verschieben des Sportplatzes in nordwestlicher Richtung</li> </ul>
Investition und Betreuung	Privatwirtschaftliche Realisierung und Betreuung Wohnbauprojekt und Gaststätte. Fahrgastanleger durch Zweckverband oder ggf. Fahrgastschiffahrtstreiber
Verkehrliche Erschließung	Anbindung über die Dissenchener Hauptstraße und nachfolgend über die Schlichower Dorfstraße. Zur Vermeidung zusätzlichen Verkehrs im Dorf Zufahrtsstraße zur neuen Wohnsiedlung über Kreisverkehr und neue Zufahrtsstraße. Aussage zum Modal Split für Schlichow Dorf nicht möglich, da unterschiedliche Nutzungen. Aufgrund der hohen Attraktivität für Radfahrer vermutlich hoher Radleranteil, aber durch Gaststätte Zielverkehr mit dem Pkw.

Technische Erschließung	Anbindung an zentrale Netze in Schlichow (Anschluss von Schlichow an zentrale Abwasserentsorgung in der Planungsvorbereitung)
Parken	Zwingend notwendig Parkplatz am Anger für Gaststätte, Rast- und Servicepunkt sowie Fahrgastanleger)
Handlungsbedarf/nächste Umsetzungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung Entwicklungskonzept</li> <li>• FNP-Änderung</li> <li>• Aufstellung B-Plan</li> </ul>



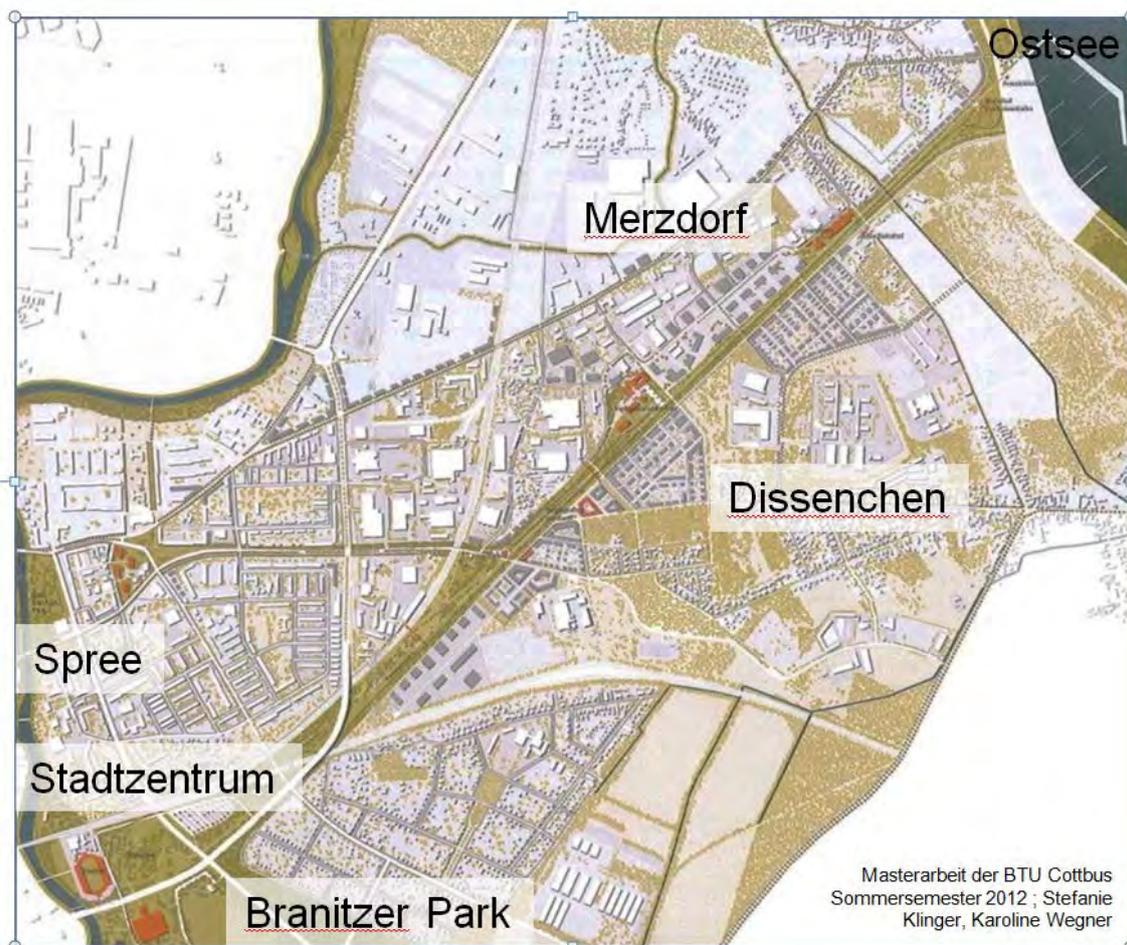
Abbildung 19: Standortskizze Schlichow Dorf

## 5.12 See-Achse Cottbus

<b>See-Achse</b>	
Leitbild, Ziele und Hauptfunktionen	Hauptverbindungsachse vom Cottbuser Zentrum zum Ostsee
Flächengröße	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Länge 1.800 Meter</li> </ul>
Zielgruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cottbuser Ausflügler zum See, die zum See möchten</li> <li>● Seebesucher, die einen Abstecher in die Cottbuser Innenstadt unternehmen wollen</li> </ul>
Infra- und Angebotsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Neuordnung der vorhandenen, baulichen Nutzungsstrukturen und – nutzungen</li> <li>● Stärkung bestehender und Entwicklung neuer Wohn- und nicht störender Gewerbestandorte (wünschenswert auch maritimes Gewerbe wie Bootsverkauf usw.)</li> <li>● Seestraße als direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Ostsee</li> <li>● Erschließung bestehender und zukünftiger Nutzungen an der Seestraße</li> <li>● Integration eines öffentlichen Beförderungsmittels im Straßenquerschnitt (z. B. Verlängerung der Parkeisenbahn oder eigene See-Bahn)</li> <li>● Entwicklung einer Grünstruktur</li> <li>● Alternative Rad-/Fußwegeverbindung als Brücke im Abschnitt Merzdorfer Bahnhofstraße / Hafengebier</li> </ul>
Investition und Betreuung	Investition Stadt Cottbus. Unterhaltung öffentlicher Raum Stadt, Bauflächen Anbieter angrenzende Flächen
Verkehrliche Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Neu zu bauende Seestraße</li> <li>● 2-streifige Fahrbahn</li> <li>● getrennte Führung Kfz-Verkehr und nicht-motorisierte Nutzergruppen</li> <li>● Erschließung bestehender und zukünftiger Nutzungen an der Seestraße</li> <li>● Sicherung einer separaten Trasse der Parkeisenbahn im Querschnitt</li> <li>● Gute Grünausstattung</li> </ul>
Technische Erschließung	Vorhanden



Parken	Kein erholungsbedingter Zielverkehr
Handlungsbedarf/ nächste Umset- zungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Erwerb der Flächen von der Bahn</li> <li>● Planungsrechtliche Änderung der Gebiets als Mischgebiet</li> <li>● Steuerung der künftigen Gewerbestruktur im Sinne einer auch für Wohnen und Aufenthaltsqualität verträglichen Gewerbenutzung. Wünschenswert wäre die Ansiedlung von Betrieben des maritimen Gewerbes wie Bootsverkauf u.s.w.</li> <li>● Einbindung in die übergeordnete Verkehrsplanung als Radweg- und ÖPNV-Anbindung.</li> </ul>



## 6. Standortübergreifende Darstellung Freizeit Infra- und Angebotsstruktur

Aus den standortbezogenen Nutzungsvorstellungen ergibt sich übergreifend für den Gesamtsee die im Folgenden dargestellte Freizeitinfrastruktur und Gastgewerbestructur<sup>4</sup>.

### Beherbergung – Unterkunftsstruktur

- Zwei bis drei Hotels: Hafenhôtel Cottbus, Sport- und Wellnesshotel Schlichow und evtl. Inselhotel Neuendorf in der Summe mit etwa 400 bis 600 Betten. V.a. Hafenhôtel Cottbus und Sport-/Wellnesshotel sind Eckpfeiler für die touristische Entwicklung des Gesamtsees.
- Ein Feriendorf mit integriertem Campingplatz (Feriendorf Cottbuser Ostsee in Neuendorf) mit Kapazitäten für etwa 2.000 Urlauber. Für die überregionale Profilierung als Urlaubsziel und als touristischer Wirtschaftsfaktor die bedeutendste Ferieneinrichtung am See.
- Kleinere Ferienhauseanlagen auf schwimmender Insel Lakoma und im Hafen Neuendorf.
- Ein Zelt- und Wohnmobilstellplatz (Bärenbrücker Bucht), evtl. zusätzlich mit Surfer- und Radlerherberge (Entscheidung obliegt Standortinvestor/Betreiber). Wichtig zur Erschließung jüngerer Zielgruppenpotenziale.
- Diverse private Ferienwohnungen v.a. in Schlichow und Neuendorf.

### Gastronomie am See

Insgesamt neun Gastronomiebetriebe am See (ohne Berücksichtigung Gastronomie in Ortsteilen und ohne Imbiss), die sich nach jetzigen Vorstellungen wie folgt strukturieren/verteilen<sup>5</sup>:

- Fünf ganzjährig geöffnete Restaurantbetriebe im Solitärbetrieb ohne Übernachtungsanlage: Hafenrestaurant Cottbuser Stadthafen, schwimmende Gaststätte Insel Lakoma, Leuchtturmrestaurant Neuendorfer Strand, Hafengaststätte Wassersportzentrum - Seehafen Teichland (evtl. auch saisonal), See- und Dorfgaststätte Schlichow.
- Drei ganzjährig geöffnete gastronomische Einrichtungen in Verbindung mit Übernachtungseinrichtung: Hafenhôtel Cottbus, Feriendorf Cottbuser Ostsee, evtl. Wellness- und Sporthotel Schlichow.
- Saisonal Beachbar- Bistro Bärenbrücker Bucht ( ggf. auch ganzjährige Öffnung vorstellbar, abhängig vom Betreiberkonzept Investor/Betreiber)
- Mehrere Imbisseinrichtungen v.a. am Hauptstrand Cottbus

<sup>4</sup> Gerade bei den gewerblichen Ansiedlungen hohe Unsicherheit sowohl in Bezug auf Anzahl als auch Angebotsprofil



### Wohnen am See

- „Neu-Merzdorf“ bis max. 100 Wohneinheiten. Einziger Standort am See mit Wohnlage an der Wasserlinie.
- Schlichow Dorf, 30 - 40 Wohneinheiten
- Stadthafen Cottbus (Wohnungen), max. 30 Wohneinheiten
- Neuendorfer Hafen (nur im geringen Umfang aufgrund Vorgaben Landesplanung)

### Wassersport

- Zwei Häfen in Cottbus und Neuendorf für insgesamt etwa 400 Sportboote (davon max. 300 Boote mit Bedarf Wasserliegeplatz)
- Fahrgastanleger in den beiden Häfen sowie mit integrierten Kurzzeitliegeplätzen für Sportboote in Lakoma, Bärenbrücker Bucht und Schlichow Dorf
- Ein kleiner Sportbootanleger für Wellness/-Sporthotel Schlichow (nur für Boote des Hotels)
- Bootsverleih in beiden Häfen

### Strände

Insgesamt neun Strände mit insgesamt 3,3 km Länge (mit Klinger See 3,65 km) und für eine maximale Besucherkapazität von zeitgleich ungefähr 40.000 Strandbesuchern.

- Zwei Strände Kategorie A (regionale Bedeutung) Cottbuser Strand und Strand Neuendorf
- Zwei Strände Kategorie B (in erster Linie lokale Bedeutung) Merzdorfer Strand und Willmersdorfer Strand
- Ein Surferstrand an der Bärenbrücker Bucht (Kategorie B)
- Ein Natur- und FKK Strand im Ostufer (Kategorie B)
- Drei Strände mit primärer Ausrichtung auf Gäste von Urlaubseinrichtungen: Mauster See ausschließlich Urlauber Feriendorf, Urlauberstrand Neuendorf West und Strand Schlichow Süd (bei beiden letztgenannten im geringeren Umfang auch Tagegäste)

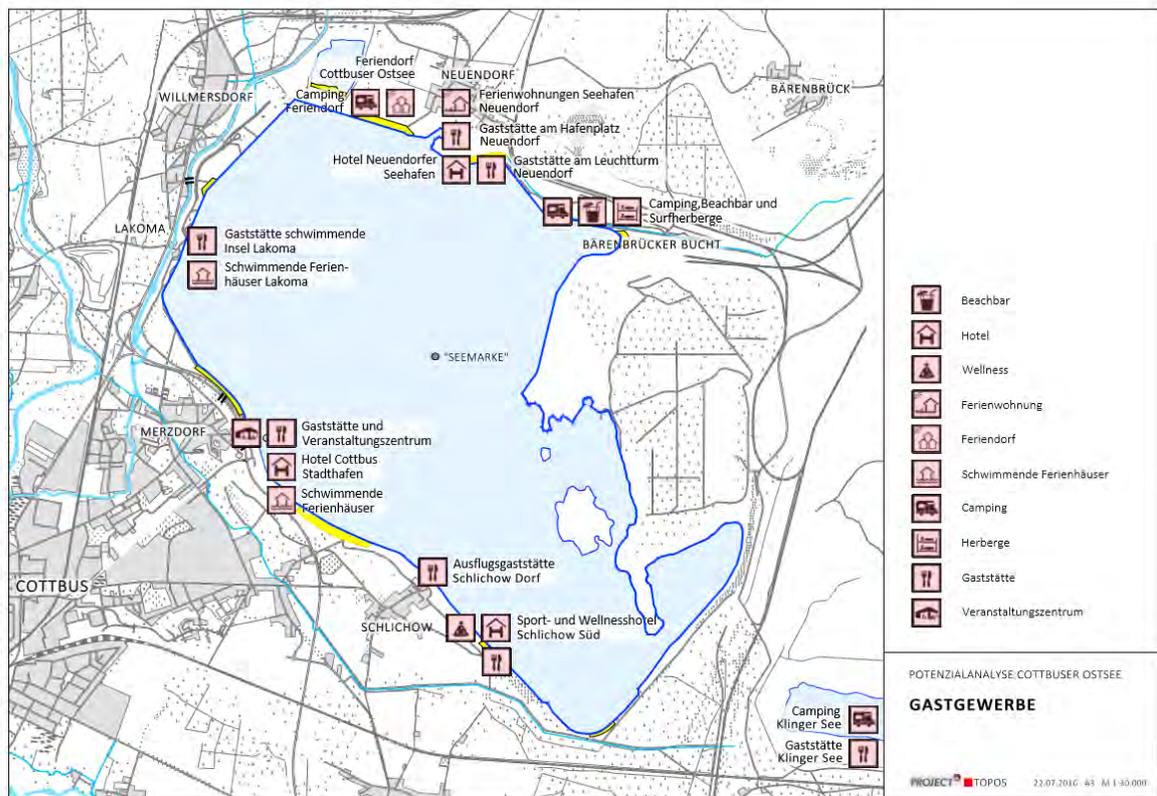


Abbildung 20: Gastgewerbe am See

## 7. Schlüssel- und Leitprojekte

Schlüssel- und Leitprojekte geben dem See eine Identität, haben eine hohe Initialwirkung für die Entwicklung des Gesamtsees und haben deshalb **Vorrang für die kommunale Mittelverwendung**. Dies gilt im besonderen Maße für die Schlüsselprojekte, die den Grundstein für die Entwicklung am See bilden.

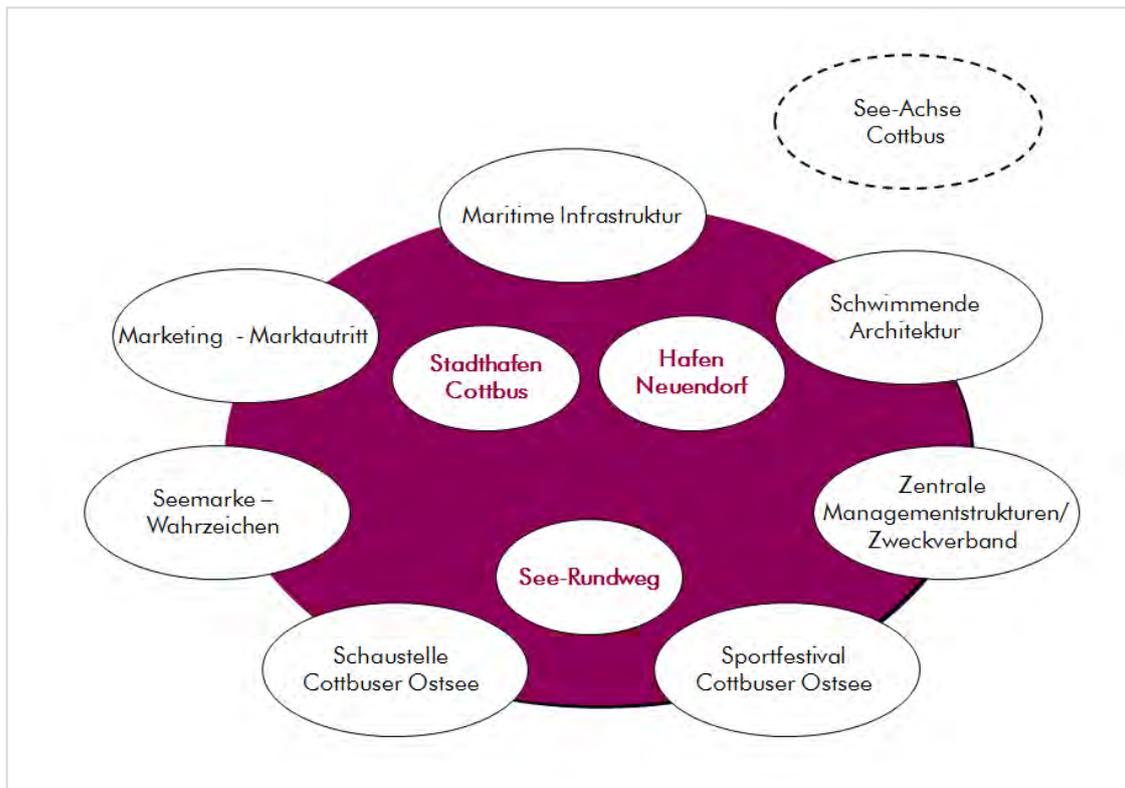


Abbildung 21: Übersicht Schlüssel- und Leitprojekte



## 7.1 Schlüsselprojekt Seerundweg

Wie bereits mehrfach hervorgehoben wurde, kommt dem Rundweg als Frequenzbringer für den See (Naherholer, Tagestouristen und Urlauber vor allem in der Sanierungsphase) eine entscheidende Rolle zu. Dies gilt im besonderen Maße für die Phase bis zur gewässerseitigen Nutzung.

### Entwicklungsziele

- Auf der gesamten Länge von 23 km durchgängig asphaltiert
- landschaftsplanerisch hochattraktive Gestaltung (sowohl Möblierung als auch Oberflächengestaltung)
- Anbindung an Klinger See
- Anbindung an regionales Radwegenetz und POI´s im Umfeld
- Anbindung an Park Branitz
- Wegebreite für Radfahrer, Skater und ggf. andere schnelle Nutzer 4 bis 4,50 Meter, im voraussichtlich am stärksten frequentierten Bereich zwischen Schlichow und Neuendorf getrennte Wegeführung Radler (See-Rundweg asphaltiert) und Spaziergänger/ Wanderer/ Jogger (Uferwanderweg mit wassergebundener Decke 3 Meter)
- Gesonderter Verlauf des Uferwanderweges parallel zur Uferlinie bzw. Strand im Bereich Neu-Merzdorf, zwischen Lakoma und Auslaufbauwerk Willmersdorf sowie im Bereich Bärenbrücker Bucht
- Sitzbänke an Standorten mit gutem Seeblick (möglichst einheitliche Gestaltung)
- Überdachte Raststationen für Radfahrer und Spaziergänger in Lakoma, in schöner Lage mit Blick auf See am Nordufer (Bärenbrücker Bucht), Südspitze und Schlichow Dorf
- Infotafeln an allen Raststationen. Auf der Vorderseite mit Karte See-Rundweg und Seeumfeld, auf der Rückseite mit regionalem Radwegenetz
- Integration von Sport-Fitness- und Spielstationen idealerweise im Bereich der Strände (analog Spree-Meile)

### Investition und Unterhaltung

Angestrebt werden sollte eine vollständige Realisierung durch Vattenfall bzw. Rechtsnachfolger und LMBV bis 2020 und damit auch ohne eigenen Finanzierungsbeitrag. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Realisierung mit Mitteln der Stadt und der Gemeinde Teichland zwingend sicherzustellen und in Anbetracht der Schlüsselfunktion des See-Rundweges entsprechend in den Haushaltsplanungen zu berücksichtigen. Die Finanzierung von Raststationen und Möblierung/Bänke sowie Infotafeln obliegt den Anrainern, ggf. in Kombination mit einer Förderung. Eine Realisierung der nicht zwingend erforderlichen Fitnessstationen ist in Anbetracht der



Haushaltslagen nur durch Sponsoring vorstellbar. Die Unterhaltung des See-Rundweges liegt in der Verantwortung der Stadt Cottbus und der Gemeinde Teichland und sollte nach seiner Gründung dem Zweckverband übertragen werden.

### Umsetzung

Im nächsten Schritt muss in Abstimmung durch die Gemeinden die Streckenplanung konkret festgelegt werden (Rundweg und Uferwanderweg) und für die relevanten Streckenabschnitte die eigentums- und planungsrechtliche Absicherung erfolgen.

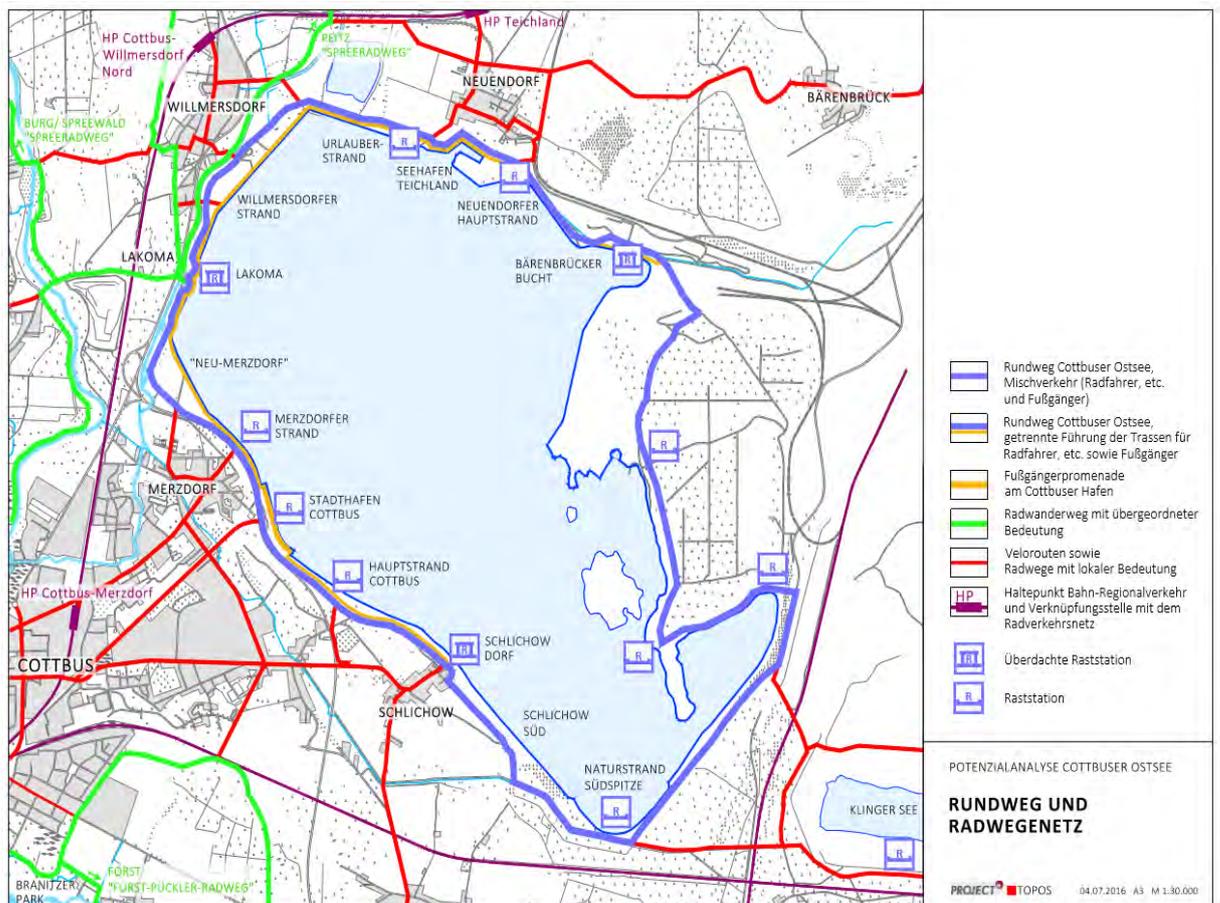


Abbildung 22: See-Rundweg



## 7.2 Schlüsselprojekt Stadthafen Cottbus

Der Stadthafen hat eine Schlüsselfunktion als Treiberprojekt/Initial für die Gesamtentwicklung und als Gesicht/Aushängeschild des Sees in der überregionalen Außendarstellung und zur Identitätsbildung der Cottbuser Bürger mit dem Ostsee. Um entsprechende Effekte erzielen zu können, bedarf es weit mehr als nur der wasserseitigen Erschließung durch eine Marina, sondern der Schaffung eines landseitigen Erlebnisraums mit einer möglichst außergewöhnlichen architektonischen Gestaltung und eines ganzjährig wirksamen Nutzungskonzepts.

### Ansprüche an das Nutzungskonzept

- Die begrenzte Fläche ist vorzugsweise für eine Entwicklung als urbaner Stadthafen im o.g. Verständnis zu nutzen (Funktionen technischer Hafen im Wassersportzentrum - Seehafen Teichland)
- Nutzungsmix mit ganzjähriger Besucherfrequentierung und Mehrfachbesuche.
- Untersetzung des See-Leitbildes (sportlich, innovativ) durch entsprechende Nutzungen/Angebote.
- Konsistentes Nutzungskonzept mit Einzelnutzungen, die nicht nur miteinander harmonisieren, sondern sich idealerweise gegenseitig ergänzen (hohe Kosten-/ Nutzensynergien)
- Vermeidung von Konfliktpotenzialen zwischen verschiedenen Nutzergruppen durch räumliche Trennung, wenn notwendig
- Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels hohe Zugängigkeit (Barrierefreiheit) für mobilitätseingeschränkte Personen (auch Familien mit Kinderwagen)
- Gut ausgebaute Infrastruktur und Servicemerkmale für Radfahrer
- Synergieeffekte durch Integration Vereinssport sowie sonstiger Nutzergruppen oder Initiativen in der Nachbarschaft mit Hauptstrand und Merzdorfer Strand
- Schrittweise Erweiterungsfähigkeit der Liegeplätze. Um einen Imageschaden aufgrund möglicher zahlreicher leerer Liegeplätze zu vermeiden, sollte der Hafen bedarfsbezogen erweiterbar sein. Ausrichtung in erster Ausbauphase auf etwa 100 Liegeplätze.

### Nutzungskonzept

Nutzungsmodule	Funktionen und Vorschläge für Einzelnutzungen	Flächenbedarf
<b>Hotelanlage</b> für Erholungskurzurlauber und Geschäftsverkehr. Vorteil Strandnähe und wenig Störungen durch Tagesbesucher mit Außenlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Rentabilitätsgründen mindestens einhundert Zimmer, evtl. teilweise auch in Apartmentform. Zur Ergänzung und Profilierung wünschenswert schwimmende Ferienapartments.</li> </ul>	Bis 3-geschossig 6.800 qm BGF



	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Großzügiger Gastronomiebereich mit Außenanlage für Hotelgäste und externe Besucher</li> <li>● Mehrere Tagungsräume für Seminare</li> </ul>	
<p><b>Wassersportbereich</b> mit allen für Ausübung des Wassersports notwendigen Basisfunktionen eines Sportboothafens</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Steganlage mit Liegeplätzen vorzugsweise für Sportboote zwischen sechs und acht Metern Länge (Strom- und Wasseranschluss am Steg)</li> <li>● Kleinere Slipanlage (Kran und große Slipanlage im Seehafen Teichland)</li> <li>● Nutzer: Hafbüro, Bootseigner, Wassersportverein, Wasserrettung, Boots- und Radvermietung (Segelboote, Spaßboote, Daycruiser)</li> <li>● Kleinere Bootshalle und Abstellfläche für Boote und Slipwagen</li> <li>● Sanitäranlagen (ggf. Nutzung auch externer Standortbesucher)</li> <li>● Entsorgung Abwasser, Chemie-Toiletten, Abfall, Wertstoffe</li> <li>● Parkplatz für Bootseigner, Vereinsmitglieder</li> </ul>	<p>Bis 2-geschossig 4.500 qm BGF davon 1.500 qm Frei-Abstellfläche</p>
<p><b>Kompetenzzentrum Sport und Gesundheit,</b> wichtig v.a. für ganzjährige Standortfrequentierung (evtl. Flächentausch mit Wassersportbereich, da dort höhere Synergien mit Hotel)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fitnesscenter</li> <li>● Wellnessbereich</li> <li>● gesundheitssportliche Einrichtungen</li> <li>● Orthopäde – Sportarzt</li> <li>● Gastronomie für interne Nutzung</li> <li>● Evtl. Sporthalle</li> </ul>	<p>2-geschossig 2.700 qm BGF (mit evtl. Hallenbereich deutlich mehr)</p>
<p><b>Einzelhandel &amp; Wohnen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Parterre Einzelhandel möglichst mit Wassersportbezug (Ausrüster Wassersport, Kleidung, Cafe-/ Eisdiele)</li> <li>● Darüber Wohnungen</li> </ul>	<p>2- oder 3-eschossig 4.000 qm BGF 30 WE</p>
<p><b>Veranstaltungen und Gastronomie</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Freifläche für Veranstaltungen (Kultur und Sport)</li> <li>● Gastronomie mit großem Außenbereich</li> <li>● Spielfläche - Spielplatz (wichtig im Zusammenhang mit Gastronomie)</li> </ul>	<p>2-geschossig 3.500 qm BGF</p>



<p><b>Spiel und Freizeit</b> wichtig auch für Mehrfachbesuche</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kinderspielplatz, Minigolfanlage, Schachfeld, Boulebahn u.s.w.</li> </ul>	
<p><b>Schaufenster (Zukunftsfenster) Cottbus</b> zur Präsentation der Stadtkompetenzen evtl. gemeinsam mit BTU. Durch innovative Technik und Gestaltung auch überregionale Ausstrahlung für Hafen und Cottbus</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Schwimmende Architektur z. B. in Form einer Pyramide (Form bildet Brücke von der Vergangenheit, einzigartige Persönlichkeit von Fürst Pückler symbolisiert durch seine Pyramide zur Zukunft der Stadt am See)</li> <li>● Infocounter evtl. mit Touristinfo</li> <li>● Ausstellungsbereich</li> <li>● Evtl. Gastronomieanlage mit Außenbereich direkt am Wasser</li> <li>● Evtl. Veranstaltungsraum</li> </ul>	<p>Sonderbauform 3.000 qm BGF</p>
<p><b>Schaustelle Cottbuser Ostsee am Aussichtsturm</b> zur Präsentation des Sanierungsprozesses</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Infobox mit aktueller Darstellung der Sanierung und den noch anstehenden Planungen</li> <li>● Als Zwischennutzung Gastronomie</li> </ul>	
<p><b>Fahrgastanleger</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ohne integrierte Sportbootliegeplätze</li> </ul>	

Die o.g. Nutzungsformen erfordern je nach Dimensionierung einen Flächenbedarf zwischen 20.000 und 30.000 Quadratmetern. Die Länge der Kaimauer muss vor diesem Hintergrund zwingend mindestens 700 Meter betragen (Abbildung Plan unter Gliederungspunkt 5.2).

### Investition und Betreuung

Ein Sportboothafen erfordert nicht nur hohe Investitionen in die wasserseitige Erschließung und Servicemerkmale, sondern auch laufende Kosten in der Unterhaltung, die in der Regel selbst bei einer fast hundertprozentigen Vermietung der Liegeplätze nicht erwirtschaftet werden können. Betriebswirtschaftlich betrachtet ist die Vermietung von Liegeplätzen für Häfen an Binnengewässern ein Defizitgeschäft. Damit ein Hafen sich wirtschaftlich rechnet, bedarf es zwingend weiterer Einnahmen (Mischkalkulation), mit denen die Defizite aus der Liegeplatzvermietung ausgeglichen werden können. Wie die Untersuchung von Project M zu wirtschaftlichen Effekten des Bootstourismus in Berlin und Brandenburg ermittelt hat, gibt es deshalb keinen gewerblichen Sportboothafen in Berlin und Brandenburg ohne weitere gewerbliche Angebote.

Investition und Unterhaltung des Stadthafens sind nur in kommunaler Regie (unter Einsatz von Fördermitteln aufgrund der jeweiligen Haushaltslagen) vorstellbar, da unter Berücksichtigung von Kapitalkosten, Abschreibungen, Verzinsung des eingesetzten Kapitals usw. eine betriebswirtschaftlich rentierliche Investition unmöglich ist. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten,



dass sich ein privater Investor für die wasserseitige Erschließung finden wird (Steganlagen, Liegeplätze, Slipanlage). Auch in der Betreuung der Hafeninfrastuktur ist eine Übertragung auf Dritte wenig erfolgversprechend (evtl. Kooperation mit Verein), was bedeutet, dass die Betreuung des Hafens voraussichtlich durch die Stadt bzw. den Zweckverband erfolgen muss. Die Einnahmeseite ist überschaubar. Vorstellbar ist, dass Profitbereiche wie die Bootsvermietung durch den Zweckverband betrieben werden. Die größte Einnahmequelle dürften aber Pachteinahmen durch die gewerblichen landseitigen Nutzer des Stadthafens sein (Vermietung von Flächen, Gebäuden bzw. von Räumen, die im Eigentum der Stadt liegen und Umlage der Unterhaltungskosten für die öffentliche Infrastruktur durch alle Standortnutzer). Damit lässt sich realistischerweise kein Gewinn erzielen, aber ohne die Berücksichtigung von Abschreibungen im Idealfall ein positiver Deckungsbeitrag erwirtschaften (schwarze Null im operativen Geschäft).

### Umsetzungsschritte

Als Grundlage für die Entwicklung des Stadthafens muss rechtzeitig die Errichtung der Kaimauer im Rahmen der Sanierungsarbeiten in Angriff genommen werden. Außerdem sind die für die Hafentwicklung benötigten Flächen durch die Stadt zu erwerben, eine städtebaulicher Wettbewerb und die planungsrechtlichen Schritte (B-Plan) durchzuführen.

## 7.3 Schlüsselprojekt Wassersportzentrum – Seehafen Teichland

Der Hafen in Neuendorf ist als das Wassersportzentrum des Sees für die Entwicklung des Wassersports unverzichtbar. Am Stadthafen Cottbus mit seinem urbanen, vorrangig landseitig ausgerichteten Nutzungskonzept fehlt hierfür zum einen die Fläche, zum anderen würde eine solche Nutzung zu Konfliktpotenzialen mit anderen Nutzergruppen dort führen. Mit ihren jeweils unterschiedlichen Profilen als Stadthafen und Wassersportzentrum ergänzen sich beide Häfen und konkurrieren nicht miteinander. Die Unterschiede liegen nicht nur in verschiedenen Angebotschwerpunkten, sondern auch in den verschiedenartigen Hafencharakteristika. Mit dem Einschnitt als Hafenbecken vermittelt der Hafen in Neuendorf einen besonderen Charme.

### Nutzungsanforderungen – Funktionen

- Der Hafen ist das **maritime Zentrum** am See und muss deshalb alle technischen Dienst- und Versorgungsleistungen bereitstellen (technischer Hafen), die für die Ausübung des Wassersports am Cottbuser See benötigt werden, nicht nur für Freizeitwassersportler, sondern auch für Regattasportler. Boote mit Liegeplatz im Stadthafen Cottbus sollten in Neuendorf geslippt oder gekrant werden.
- Der Hafen ist **Initial und Motor für die touristische Entwicklung** des Umfeldes und erfüllt eine zentrale Ankerinvestition, um privatwirtschaftliche Nachfolgeinvestitionen zu generieren, insbesondere im Hinblick auf die angestrebte Ansiedlung des Feriendorfs westlich des Hafens und weiterer Übernachtungskapazitäten am See. Der Hafen hat deshalb eine



Schlüsselfunktion nicht nur für die Entwicklung des Tourismus im Neuendorfer Bereich, sondern für den gesamten Cottbuser Ostsee.

- Der Hafen ist aus räumlicher Sicht der **Knotenpunkt für die gesamte Erholungs- und Urlaubslandschaft** zwischen Mauster See im Westen, dem Erlebnispark Teichland im Norden und dem Hauptstrand im Osten. Die Entwicklung des Hafens kann deshalb nicht isoliert für sich betrachtet werden, sondern muss im Kontext der Nutzungen im Umfeld erfolgen unter Berücksichtigung einer optimalen verkehrlichen und funktionalen Vernetzung zwischen den vier Nutzungsschwerpunkten Hafen, Feriendorf, Hauptstrand und Erlebnispark. Unter diesem Gesichtspunkt ist es von zentraler Bedeutung, die bislang nur in etwa zu zwei Dritteln hergestellte See-Achse bis zur Wasserlinie zu verlängern.
- Der Hafen ist das **nördliche Tor zum See und bedeutendster Anlaufpunkt** für Urlauber und Tagestouristen auch aus dem weiteren regionalen Umfeld. Der Hafen ist damit „Visitenkarte“ auch für den Gesamtsee. Sowohl in gestalterischer Hinsicht als auch im Hinblick auf die Aufenthalts- und Servicequalität muss der Hafen seiner Funktion als Aushängeschild gerecht werden.

### Schlüsselstrategien

- Aufbau einer umfassenden Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur sowie für Boote und Bootsportler (wasser- und landseitig) sowie wassersportbezogener Dienstleistungen
- Schaffung eines maritimen Hafenumfeldes (hohe Erlebnis- und Aufenthaltsqualität)
- Vernetzung (räumlich und inhaltlich) mit dem touristischen Umfeld insbesondere auch künftigen Ferienanlagen

### Nutzungskonzept

Grundlage des Nutzungskonzepts bildet der vorliegende B-Plan Entwurf in Ergänzung mit Erkenntnissen aus der Potenzialanalyse. Der Hafen hat vier Schwerpunktbereiche:

1. Das Herzstück des Hafens mit höchster Umsetzungspriorität ist das Wassersportzentrum mit allen Ver- und Entsorgungsfunktionen eines technischen Hafens. Dazu zählen als Pflichtelemente neben max. bis einhundert Wasserliegeplätzen (da ein solcher Bedarf wenn überhaupt erst in langfristiger Perspektive vorstellbar ist, schrittweise, bedarfsbezogene Erweiterung) eine Ein- und Ausstiegsstelle für muskelbetriebene Boote, eine Slipanlage mit Zufahrt für Gespanne, Boots Kran für Boote bis 7 t (da regelmäßiger Bedarf durch Regattasport und Boote von außerhalb sowie heimischen Boote aus Neuendorf und Cottbus feste Krananlage sinnvoll), eine Abstellfläche für slipfähige Boote, Sanitäreanlage mit WC, Waschräumen, Duschen (aufgrund Kosten-Nutzensynergien evtl. auch als öffentliches WC), Entsorgungsinfrastruktur (Abwasser, Chemie-Toiletten, Abfall), Parkplatz für Bootseigner, Bootsvermietung (Segelboote, Spaßboote, Daycruiser), Boots- Wassersportschule, Hafenbüro, Werkstatt- Werftservice, Winterlager, ordentliche Betankungsmöglichkeit (Tankstelle). Das Wassersportzentrum hat



- als wichtiges Freizeit-/ Sportangebot für Urlauber aus dem Feriendorf und anderer Einrichtungen im Umfeld eine touristische Funktion (nicht nur für Dauerlieger).
2. Durch die attraktive, direkte Wasserlage ist westlich vom Wassersportzentrum im begrenzten Umfang auch Wohnbebauung zu verfolgen.
  3. Nördlich am Hafenbecken angrenzend sollte eine Mischung aus Ferienwohnen und Einzelhandel (Bootsverkauf und Zubehör) sowie Hafengastronomie möglichst nahe am Wassersportzentrum entstehen (idealerweise am Hafenplatz).
  4. Anstelle der in den bisherigen Planungen vorgesehenen Insel wird aus Kostengründen eine Halbinsel vorgeschlagen, die den Hafen vor Wellenschlag schützt und als Grünbereich ein landschaftliches Attraktionsmerkmal für den Hafen darstellt. Dazu und um den See vom Hafen aus sehen zu können, sollte der Kiefernwald in weiten Teilen ausgelichtet und die Halbinsel als attraktiver Landschaftspark für Spaziergänger gestaltet werden. Im östlichen Bereich sollte an der im B-Plan vorgesehenen Nutzungsvorstellung für die Ansiedlung einer Übernachtungseinrichtung festgehalten werden (wenn dann Hotel, für Camping Fläche aus betriebswirtschaftlicher Sicht viel zu klein).
  5. Am Ende der bis zur Uferkante verlaufenden ausgebauten Seeachse entsteht der Fahrgastanleger, der idealerweise auch als Aussichtspunkt genutzt werden sollte. Aufgrund der exponierten Lage mit direktem Seebezug am Ende der Seeachse sollte die Ansiedlung einer Ausflugs-gaststätte angestrebt werden (einziger Standort im gesamten Neuendorfer Bereich mit diesem Attraktionspotenzial). Durch die Lage unmittelbar am östlich anschließenden Strand bietet es sich an, die Gaststätte für die Versorgung des angrenzenden großen Strandbereichs mit WC und schneller Küche mit zu nutzen (hohe Kosten- und Nutzersynergien in der Investition und Betreuung). Um Wassersportlern vom Wasser aus eine Orientierung für die Hafenansteuerung zu ermöglichen und als Art Wahrzeichen für den Hafen ist für die Gaststätte ein möglichst weithin sichtbares Gebäude mit ungewöhnlichen Architektur wie z.B. in Form eines Leuchtturms (evtl. auch bergbaulicher Bezug) zu favorisieren.

### **Finanzierung und Unterhaltung**

Wie bereits zum Schlüsselprojekt Stadthafen Cottbus deutlich gemacht wurde, sind Investition und Unterhaltung des Stadthafens aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur in kommunaler Regie vorstellbar. Unter Berücksichtigung von Kapitalkosten, Abschreibungen, Verzinsung des eingesetzten Kapitals und der im Vergleich zu kommunaler Investition geringeren Fördermittelquote dürfte sich kein privater Investor für die wasser- und landseitige Erschließung finden. Da auch die Unterhaltung der Hafeninfrastruktur defizitär sein wird, ist dies auch für die Hafenbetrie-bung zu vermuten (ggf. Wassersportzentrum durch Verein vorstellbar). Bei allen Investitio-nen in den Hafen muss deshalb ein Hauptaugenmerk auf die späteren Unterhaltungskosten ge-legt werden, zumal größere Einnahmepotenziale nicht zu erkennen sind (Verpachtung, Umlage). Um Kosten- und Nutzensynergien zu erschließen, sollte die Hafenbetrie-bung in die Hände des Zweckverbandes gelegt werden (ggf. in Kooperation mit Partnern vor Ort).

### Umsetzungsschritte

Der vorliegende B-Planentwurf ist um die neuen Erkenntnisse aus der Potenzialanalyse zu aktualisieren und weiter zu verfolgen. Höchste Priorität hat die Erschließung geeigneter Fördertöpfe. Ohne die Inanspruchnahme von Fördermitteln ist eine Realisierung des Hafens nicht vorstellbar. Zwingend ist auch der Erwerb sämtlicher Schlüsselflächen des Hafens durch die Gemeinde. Unter diesen Voraussetzungen sollte zeitnah mit der baulichen Realisierung des Hafens begonnen werden (land- und wasserseitige Erschließung ohne Liegeplätze). Dafür ist ein Zeitraum von etwa drei Jahren anzusetzen. Ziel sollte die Fertigstellung bis 2020 sein, so dass anschließend bis zur endgültigen wasserseitigen Nutzung 2025 landseitige (Zwischen) Nutzungen angesiedelt werden können. Wichtig ist im Rahmen des Leitprojekts „Schaustelle“ die Fortschritte der Hafenplanung am Standort attraktiv aufbereitet zu zeigen. Da 2020 der See-Rundweg vollständig erschlossen sein soll, ist vor allem durch Radfahrer eine stärkere Besucherfrequentierung zu erwarten.

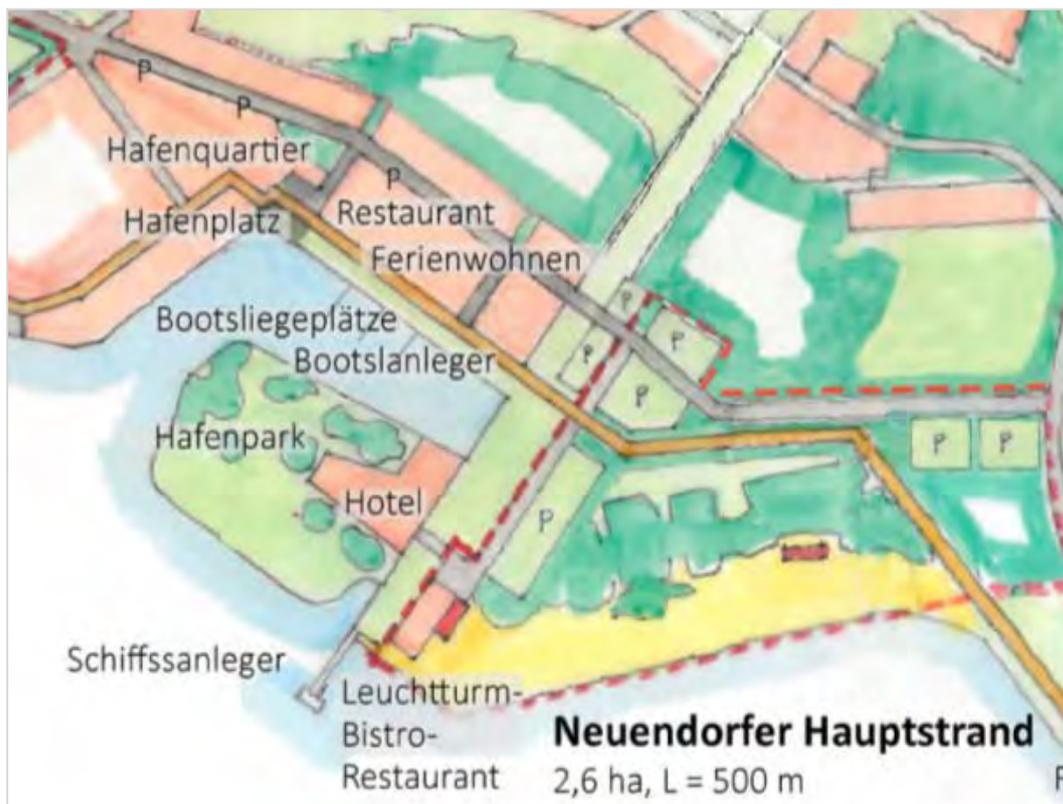


Abbildung 23: Standortsskizze Wassersportzentrum – Seehafen Teichland

## 7.4 Leitprojekte

Die im Folgenden beschriebenen Leitprojekte haben nach den drei Schlüsselprojekten die höchste Bedeutung für den weiteren Entwicklungsprozess und sind deshalb mit hoher Priorität zu verfolgen.

### 7.4.1 Entwicklung des Wassersports am Sees

Auch wenn die wassersportliche Gewässernutzung erst mit vollendeter Flutung 2025 möglich sein wird, ist dies frühzeitig in den Standortplanungen und im Nutzungskonzept für den See zu berücksichtigen. Die maritime Entwicklung des Sees ist im Gesamtzusammenhang aller Standorte zu sehen. Dabei sind folgende Zielstellungen zu verfolgen:

- Zugänglichkeit des Sees für Wassersportler mit eigenem Boot
- Zugänglichkeit des Sees für Besucher ohne eigenes Boot
- Wasserseitige Erreichbarkeit der Anrainerorte für Sportboote und Fahrgastschiffe
- Vermeidung von Konfliktsituationen zwischen verschiedenen Nutzergruppen

Kernzielgruppen sind Segler und Surfer, motorisierte Sportbootfahrer und Ausflügler mit dem Fahrgastschiff. Für diese Zielgruppen gilt es, die notwendige Infrastrukturausstattung zu schaffen und durch eine auf die Kernzielgruppen ausgerichtete Befahrensregelung eine attraktive wassersportliche Nutzung zu gewährleisten. Die maritime Erschließung des Sees ist eine Kombination aus infrastruktureller Erschließung und einer nutzerorientierten Befahrensregelung. Beides zusammen bildet die Grundlage für die Entwicklung gewerblicher wassersportlicher und wassertouristischer Angebote wie Bootsverleih, Wassersportschulen sowie Fahrgastschiffahrt.

#### Infrastrukturelle Erschließung des Sees

- **Sportboote:** Sämtliche Dauerliegeplätze und Landstellplätze werden auf die beiden Standorte Wassersportzentrum – Seehafen Teichland und Stadthafen Cottbus konzentriert. Das wassersportliche „Herz“ des Sees schlägt im Wassersportzentrum im Seehafen Teichland in Neudorf. Dort finden Wassersportler die gesamte Angebots- und Servicepalette eines modernen Sportboothafens (siehe Gliederungspunkt 7.3). Der Stadthafen Cottbus bietet platzbedingt nur die grundlegenden Infrastruktur- und Servicemerkmale für Boote und Eigner (siehe Gliederungspunkt 7.2). In beiden Häfen müssen ausreichend Gastliegeplätze berücksichtigt werden, um Bootseignern mit Liegeplatz an dem jeweils anderen Hafen und auch externen Wassertouristen, die ihr eigenes Boot per Trailer zum Cottbuser Ostsee mitbringen, einen temporären Aufenthalt zu ermöglichen. Gastliegeplätze für eine Kurzzeitnutzung sind auch an den Standorten Bärenbrücker Bucht, Schlichow Dorf und Lakoma einzurichten, da Bootsnutzer und auch die landseitigen gewerblichen Seeanrainer ein Interesse an Ausflügen mit dem Boot zu anderen Zielen am See haben. Um Kosten für die Schaffung entsprechender Anlegesituationen



zu verringern, bietet es sich an, wie am Bärwalder See Boxen für Gastliegeplätze in den Fahrgastanleger zu integrieren.

- **Kite- und Windsurfen:** Beide Nutzungen sind in erster Linie auf den Standort Bärenbrücker Bucht zu konzentrieren und dort die passenden Bedingungen zu schaffen. Dazu zählt nicht nur die Ansiedlung einer Angebotsstruktur wie Surfschule, Surfverleih usw., sondern für die Kitesurfer auch die Ausweisung einer exklusiv für das Kitesurfen nutzbaren Fläche zwischen Bärenbrücker Bucht und Neuendorfer Strand (ggf. auch südlich von der Bärenbrücker Bucht). Während das Kitesurfen nur auf der dafür ausgewiesenen Fläche möglich ist, sollte das Windsurfen grundsätzlich überall auf dem See möglich sein, wo es nicht explizit verboten ist (wie z. B. Badebereiche, Ruhezone, Wasserskibereich)
- **Fahrgastschiffahrt:** Die Entwicklung einer attraktiven Fahrgastschiffahrt ist für die vielen Seenutzer, die keinen Zugang zu einem Sportboot haben, die einzige Möglichkeit, das Gewässer mit dem Boot zu erleben. Als infrastrukturelles Grundgerüst bedarf es dazu einer auf ein größeres Schiff ausgerichteten Anlegesituation. Am Großen Brombacher See im Fränkischen Seenland wird ein Fahrgastschiff eingesetzt, das wie bei einer Fähre über den Bug zugänglich ist. Das hat den Vorteil, dass auf Investitionen in teure Anlegestege verzichtet werden kann. Grundsätzlich ist dies auch eine Option für die Fahrgastschiffahrt am Ostsee, hat aber den Nachteil, dass dies zum einen sanierungsbedingt nicht überall so einfach möglich ist (was letztendlich zu Investitionskosten führt). Zum anderen bietet dieses Modell keine Möglichkeit einer Mitnutzung für Sportboote, so dass anders als beim Modell Bärwalder See mit in den am Fahrgastanleger integrierten Sportbootliegeplätzen extra Steganlagen für Sportboote finanziert werden müssten. Letzteres gilt für alle genannten Anrainerorte ohne Hafen, nicht aber für die beiden Häfen, da es dort Gastliegeplätze im Hafen gibt. Die konkrete „Bespiegelung“ der Fahrgastschiffahrt (Linien- und Charterverkehr) obliegt dem Fahrgastschiffbetreiber (ggf. auch die Unterhaltung der Anleger).
- Für alle Standorte mit Erschließungsfunktion für den See sind barrierefreie Zugangsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

### Befahrensregelungen

Die abschließende Klärung, wer wo wann mit welchem Fahrzeug und Antrieb den See befahren kann, ist abhängig von der noch ausstehenden Entscheidung, ob der See Eigentum des Landes wird oder in kommunales Eigentum übergeht. Als schiffbares Landesgewässer würde zunächst die Landesschiffahrtsverordnung gelten, die Möglichkeit einer gesonderten Regelung für den Cottbuser Ostsee ist damit eher schwierig einzuschätzen. Unabhängig vom Eigentum am See ist die wassersportliche Nutzung des Sees so zu gestalten, dass es nicht zu Nutzerkonflikten kommt. Die Geschwindigkeit für Motorboote sollte max. 15 km/h betragen. Höhere Geschwindigkeiten in Verbindung mit Wasserski sind auf eine speziell dafür auszuweisende Fläche zu konzentrieren (siehe Plan „Wasserseitige Nutzung“). Das Befahren des Sees mit Jetskis sollte aufgrund der Lärmbelastigungen für andere Wassersportler und landseitige Erholung ausgeschlossen werden.



Der Spreetaler See im Lausitzer Seenland wird künftig speziell für Jetskifahrer und das schnelle Motorbootfahren entwickelt, so dass die Nachfrage aus Cottbus und Umgebung mit dem Spreetaler See bedient werden kann. Die Befahrungsregelung im Seebereich des naturbelassenen Ostufers ist mit der Stiftung Nationaler Naturlandschaften zu klären. Eine Sperrung des gesamten Bereichs ist aus wassersportlicher Sicht nicht wünschenswert (Ankerplätze). Eine strengere Befahrungsregelung hinsichtlich Geschwindigkeit, Antriebsart (ggf. nur für Boote mit Elektroantrieb) und auch Teilsperren sind aber aus Erholungs- und Tourismussicht vorstellbar.

Mit Blick auf das Leitbildthema „zukunftsweisende Energiemodelle“ sollte das Thema Elektromobilität auch bei der Befahrung des Sees grundsätzlich eine Rolle spielen. Wie unter Gliederungspunkt 2.4.1 ausführlich erörtert wurde, ist eine ausschließliche Befahrbarkeit des Sees nur durch Boote mit Elektroantrieb zunächst nicht zu befürworten. Stattdessen sollte mit einer gezielten Förderung beispielsweise günstigerer Liegeplatzpreisen Eignern das Thema „schmackhaft“ gemacht werden. Mit der Weiterentwicklung alternativer Antriebsmodelle sind in langfristiger Perspektive nur noch Boote ohne Verbrennungsmotor zuzulassen. Bereits in der ersten Nutzungsphase ab 2025 ist eine Regelung zu treffen, die sich an der EU-Norm für Bootsmotoren orientiert und damit alte, besonders umweltschädliche Motoren ausschließt. Ein Zeichen für den Innovationscharakter des Sees sollte idealerweise mit dem Fahrgastschiff gesetzt werden, das dafür möglichst mit einer zukunftsweisenden Antriebstechnik ausgestattet werden sollte (evtl. als Projekt der BTU). Ein solches Fahrgastschiff würde das Leitbild des Sees widerspiegeln und als Aushängeschild dem See auch eine höhere Aufmerksamkeit verleihen.

### **Vereinssport**

Wie dies an anderen Seen in Deutschland üblich ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich der Vereinssport am See in zunehmendem Maße entwickeln wird. Dies ist für die Entwicklung des Sees in jedem Fall zu begrüßen, da damit der Wassersport am und auf dem See im Sinne des Leitbildes als sportlicher See vorangetrieben wird. Die Vereinsaktivitäten sind auf die beiden Häfen zu konzentrieren. Vereinsanlagen an anderen Standorten sind weder finanzierbar noch notwendig. Bei den Hafenplanungen ist deshalb die Ansiedlung von Wassersportvereinen zu berücksichtigen (auch Wasserwacht). Ggf. sind Kooperationsmodelle bei der Betreibung vorstellbar.

Die existierenden Wassersportvereine aus Cottbus haben bis auf die Kanuten ihre Vereinsstandorte am Schwielochsee. Nicht nur aufgrund der Tradition dort, sondern auch durch die besseren Gewässerbedingungen zum Wasserwandern ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Vereinsmitglieder nicht zum Cottbuser Ostsee wechseln wird. Attraktiver ist der Cottbuser Ostsee für alle Segler mit vorrangig sportlichen Motiven und für Neu-Wassersportler, denen es nicht so sehr um das Wasserwandern, sondern mehr um den Wassersport geht. Um die Belange des Vereinssports rechtzeitig für die Standortplanungen vertreten zu können, sollte möglichst frühzeitig ein Verein „Wassersportfreunde Cottbuser Ostsee“ (Arbeitstitel) gegründet werden (ggf. im ersten Schritt auch als Interessengemeinschaft existierender Wassersportvereine). Solange eine



solche Vereinsstruktur noch nicht besteht, kann der Stadtsportbund die Vereinsinteressen mit vertreten. Wie viele Wassersportvereine sich künftig am See etablieren, ist aktuell nicht vorhersehbar. Um eine starke Position zu erreichen, wäre ein Verein mit verschiedenen Sektionen und Standorten an beiden Häfen zu empfehlen.

### Investition und Betreuung

Die Errichtung und Betreuung der Steganlagen ist mit Ausnahme der privaten Steganlagen in Verbindung mit dem Sport-Wellnesshotel Schlichow und der „schwimmenden Insel“ in Lakoma Aufgabe der Anrainer. Die Betreuung aller öffentlichen Sportbootsteganlagen sollte dem Zweckverband übertragen werden, ggf. in Kooperation mit Wassersportverein und dem Fahrgastschiff-fahrtsanbieter. Letzterem sollte in Verbindung mit den Nutzungsrechten der Steganlage idealerweise auch die Pflicht zur Betreuung übertragen werden.

### Umsetzung

Ziel sollte sein, dass 2025 die Liegeplatzsituation am See soweit hergestellt ist, das eine wasser-sportliche Nutzung möglich ist. Das bedeutet nicht, dass sämtliche Liegeplätze bereits realisiert sein müssen. Gerade in den beiden Häfen ist ein schrittweiser Ausbau sinnvoll, um evtl. image-schädigenden Leerstand zu vermeiden. Die Nutzbarkeit beider Häfen auch für die Fahrgastschiff-fahrt sollte aber soweit hergestellt sein. Die Erschließung der anderen Anrainerstandorte ist im Idealfall auch 2025 fertig, kann aber auch schrittweise in den Folgejahren bis 2030 erfolgen.

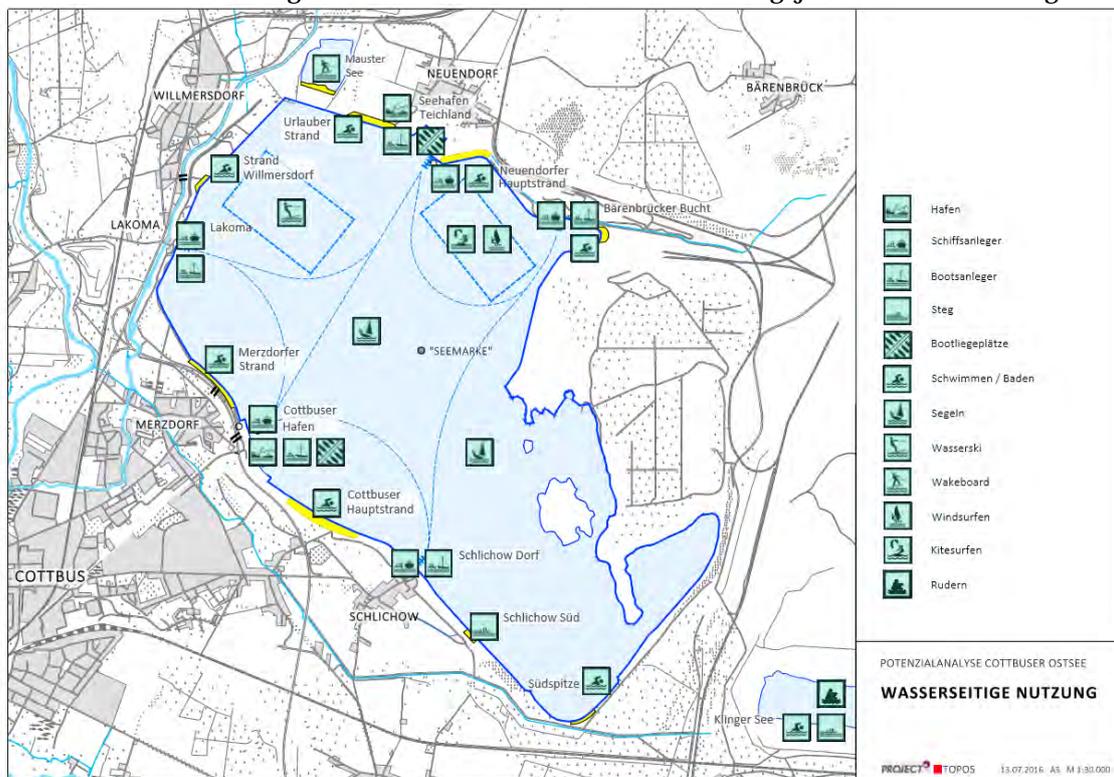


Abbildung 24: Karte Gewässernutzung



#### 7.4.2 Aufbau einer zentralen Managementstruktur für den Gesamtsee unter Einbindung wichtiger Partner + Interessengruppen

Wie bereits mehrfach deutlich gemacht wurde, erfordert ein zielorientierter Entwicklungsprozess die Bildung einer zentralen Organisationsstruktur für den Gesamtsee. Das Erfolgsbeispiel Senftenberger See war nur dadurch möglich, dass bereits Mitte der 1990er Jahre ein Zweckverband für eine ortsübergreifende Entwicklung gegründet wurde. Auch die erfolgreiche Entwicklung in dem in den 1980-iger Jahren neu entstandenen Fränkischen Seenland wurde durch einen seeübergreifenden Zweckverband erfolgreich gesteuert.

Mit den vorhandenen gemeindlichen Verwaltungsressourcen ist der komplexe, langjährige Entwicklungsprozess mit der erforderlichen Schlagkraft zu gewährleisten. Die Bildung einer zentralen Managementstruktur ist deshalb zwingend erforderlich. Eine verwaltungsinterne Struktur durch die Bestellung eines „See-Managers“ ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, kann aber nur eine temporäre Lösung sein, da damit der notwendige gemeindeübergreifende Ansatz nicht zum Tragen kommt, und die zu enge Einbindung in Verwaltungsstrukturen erfahrungsgemäß Nachteile für übergeordnete Entscheidungsprozesse birgt. Letztendlich können die Gemeinden als Verbandsmitglieder die Geschäftspolitik eines Zweckverbandes bestimmen, aber im operativen Geschäft kann ein Verbandsvorsteher unabhängiger als ein Verwaltungsmitarbeiter agieren. Das auf den ersten Blick theoretisch vorstellbare Modell, den Cottbuser Ostsee in den bestehenden Zweckverband Lausitzer Seenland (LSB) zu integrieren, birgt für den See gravierende Nachteile. Der herausfordernde, sehr komplexe Entwicklungsprozess erfordert entsprechende Strukturen vor Ort. Es ist schwer vorstellbar, dass diese an eine Organisation delegiert werden kann, die einen anderen räumlichen Schwerpunkt hat. Noch schwerer wiegt der Nachteil bezüglich der Entscheidungsfindung. Die Einbindung in den LSB würde bedeuten, dass die Mehrheit der Verbandsmitglieder ohne räumlichen und emotionalen Bezug zum Cottbuser Ostsee über die Geschicke des Sees maßgeblich mitentscheiden würden. Gerade in der Phase der Projekt-Standortentwicklung, in der sich auch mehrere Seen im Zweckverbandsgebiet des LSB befinden, sind Interessenkonflikte (aufgrund einer möglichen Konkurrenzsituation) nicht auszuschließen. Allenfalls in langfristiger Perspektive nach Fertigstellung des Cottbuser Ostsees vorstellbar wäre eine Übertragung der Unterhaltungsaufgaben auf den LSB, da dieser hierfür eine hohe fachliche Kompetenz und Ausstattung mitbringt. Ein Optionsmodell ist auch die Bildung eines reinen Planungsverbands ohne Entscheidungskompetenz wie am Berzdorfer See. Die Entwicklung dort zeigt aber, dass damit zwar eine ortsübergreifende Planung verfolgt werden kann, letztendlich aber die Gemeinden in ihrem eigenen Sinne entscheiden. Das hat dazu geführt, dass am Berzdorfer See in der Vergangenheit zwar viel geplant, aber vergleichsweise wenig umgesetzt wurde.

Die Gründung eines Zweckverbandes Cottbuser Ostsee ist vor diesem Hintergrund alternativlos. Verbandsmitglieder sind die beiden Anrainer Cottbus und Teichland und ggf. Neuhausen/Spree. Die Einbindung des Klinger Sees in der Entwicklungsphase ist vor dem Hintergrund der Aufgabenfülle und der großen Herausforderung am Cottbuser Ostsee kritisch zu sehen. In der Perspek-



tive stellt die Übernahme von Betreiberaufgaben am Klinger See und damit auch die Verbandsmitgliedschaft durch den Zweckverband aber durchaus eine realistische Option dar. Auch die Einbindung des Landkreises ist zu prüfen.

Das Hauptaugenmerk des neuen Zweckverbandes liegt in der Entwicklungsphase bis 2025 in der Steuerung des Entwicklungsprozesses im Sinn der Ergebnisse dieser Potenzialanalyse. Die Schwerpunktaufgaben des Zweckverbandes liegen in diesem Zeitraum in der Standort- und Projektentwicklung sowie in der Kommunikation des Sees nach innen (Information und Mitnahme der Bevölkerung und Investorenansprache und nach außen in der Bewerbung als tagestouristisches Ziel). Die Bewirtschaftungsaufgaben nehmen mit der schrittweisen Fertigstellung der Infrastruktur zu (Beginn Unterhaltung See-Rundweg). Perspektivisch werden die Unterhaltungsaufgaben den wesentlichen Schwerpunkt der Aufgabentätigkeit bilden. Bewährt hat sich beim LSB, dass dem Zweckverband die Planungshoheit für die neuen Entwicklungsflächen an den Gewässern übertragen wurde. Das Pendant auf sächsischer Seite, der Zweckverband Lausitzer Seenland Sachsen, hat diese Planungshoheit nicht, was die Steuerung des Entwicklungsprozesses dort erschwert.



Abbildung 25: Aufgaben Zweckverband Cottbuser Ostsee

### **Beteiligungsprozess**

Der Zweckverband benötigt nicht nur die finanzielle und fachliche Untersetzung durch die Verbandsmitglieder, sondern auch durch weitere Unterstützer, allen voran die BTU mit ihren Fachkompetenzen, die Wirtschaft und auch Interessenvertretungen wie den Stadtsporthund. Auch die enge und kontinuierliche Einbindung der Gemeinsamen Landesplanung, der Sanierungsunternehmen und des Landkreises ist für die Unterstützung des Zweckverbandes unverzichtbar. Hierzu wird empfohlen, einen Fachbeirat zu etablieren, der intensiv in den weiteren Entwicklungsprozess mit eingebunden wird. Besonders wichtig ist die Berücksichtigung von Vertretern der Profilierungsmerkmale Sport, schwimmende Architektur und Energie. Es sollte überlegt werden, durch die zunehmende Konkretisierung der Planungen den bestehenden Inselrat durch den Fachbeirat zu ersetzen. Der Inselrat hat sich in der Vergangenheit als Abstimmungs- bzw. Informationsgremium bewährt, eine stärker fachlich ausgerichtete Unterstützung ist aber mit Blick auf die kommenden Herausforderungen zielführender (ohnehin gibt es eine große personelle Schnittmenge).

Als weiteres unterstützendes Gremium wäre die Bildung eines Fördervereins Cottbuser Ostsee sehr zu begrüßen (Erfolgsbeispiel Bergheider See). Ein solcher Förderverein bietet interessierten Bürgern die Möglichkeit, sich in den Entwicklungsprozess mit einzubringen und sich zu engagieren. Der Verein kann Diskussionsprozesse führen, Interessen bündeln, eigene Aktionen durchführen (z.B. Projekt-Patenschaften) und damit dem Entwicklungsprozess weitere Impulse verleihen.

Zur direkten Unterstützung des See-Managers (Verbandsvorsteher) sollte überlegt werden, die im Zusammenhang mit der Potenzialanalyse gebildete Projektgruppe weiter fortzuführen.

### **Umsetzung**

Bis Ende 2016 sollten möglichst alle Fragen zur konkreten Ausgestaltung der Aufgaben, Zuständigkeiten und Finanzierung des Zweckverbandes geklärt sein, um 2017 den Zweckverband gründen zu können und hierfür personelle Weichenstellungen vorzunehmen.

### 7.4.3 Schaustelle

Mit dem Projekt „Schaustelle“ sollen im Interesse einer frühzeitigen Identitätsbildung und einer möglichst hohen Akzeptanz vor allem die Bevölkerung mitgenommen, aber auch schon in der Entwicklungsphase tagestouristische Effekte erzielt werden. Dies erfordert eine See umfassende integrierte Sichtbarmachung und Erlebbarkeit der Tagebaugeschichte (auch der Historie der Landschaft und der Siedlungsbereiche vor dem Tagebau), des Sanierungsprozesses und der Zukunftsplanungen. Der Sanierungsprozess ist transparent, aktuell und spannend so zu kommunizieren, dass es immer wieder neue Besuchsanlässe gibt.

#### **Inhalte**

Die vielen verschiedenen Inhalte und Facetten sind auch in räumlicher und gestalterischer Hinsicht unter einem Projektdach „Schaustelle Cottbuser Ostsee“ zu bündeln. Das bedeutet:

- Errichtung eines Hauptausstellungsortes am Aussichtsturm Merzdorf (Infobox Schaustelle) mit einer umfangreichen Ausstellung zur Tagebaugeschichte des Sees, der Zukunftsplanungen sowie einer aktuellen Information zum Sanierungsstand am gesamten See, insbesondere zum Stadthafen. Sinnvoll wäre zusätzlich eine etwas kleiner dimensionierte weitere Infobox am Hafenstandort in Neuendorf, um die Sanierungs- und Baufortschritte dort zu präsentieren. Um die Bevölkerung mitnehmen zu können, ist es besonders wichtig, die Planungs- und Umsetzungsfortschritte für die beiden Häfen und den See-Rundweg anschaulich und aktuell darzustellen (wünschenswert auch filmische Präsentation). An beiden Infoboxen bietet sich zumindest in den Sommermonaten die Errichtung einer temporären Gastronomieversorgung an. Die vielen Besucher bieten die Grundlage für ein zunehmendes privatwirtschaftliches Engagement. Der Betreiber könnte gleichzeitig eine Aufsichtsfunktion übernehmen.
- In Ergänzung zu den Ausstellungen sind Erlebnisstationen mit Infotafeln rund um den See aufzubauen, an denen die Geschichte (Gedenkpunkte), Sanierung (z.B. Einlauf- Auslaufbauwerke) und die neue entstehende Landschaft (Aussichtspunkte) dargestellt wird. Dies lässt sich ideal in Radtouren oder Spaziergängen integrieren.
- Um den Spannungsbogen zum Thema Ostsee aufrecht zu erhalten, ist eine ständige Themenpräsenz nicht nur am See, sondern an prominenter Stelle in der Cottbuser Innenstadt „Schaufenster Cottbuser Ostsee“ herzustellen. Die Cottbuser oder Städtetouristen können dort über die Seeplanungen und die aktuellen Planungs- und Sanierungsstände informiert werden.
- Zu überlegen wäre die Entwicklung einer App für einen Schaustellenrundgang am See (eine Art Freilicht-Museumsführer). Damit könnten die standortbezogenen Informationen inhaltlich und auch visuell mit Zukunftsprojektionen untersetzt werden.



## Umsetzung

Anzustreben ist die Schaustelle als Kooperationsprojekt mit Vattenfall bzw. dem Nachfolgeunternehmen EPH und/oder ggf. mit anderen Sponsoring-Partnern. Dies ist einem nächsten Schritt möglichst bis Herbst 2016 soweit zu klären, dass im Anschluss eine konzeptionelle Ausarbeitung des Projekts in Auftrag gegeben werden kann. Ziel sollte es sein, dass zumindest die Infobox mit der Hauptausstellung und das Schaufenster in der Cottbuser Innenstadt bis Sommer 2017 realisiert werden.

### 7.4.4 See-Marke und Wahrzeichen

Als Wahrzeichen des Sees in der Innen- und Außenwahrnehmung und zur Orientierung auf dem See ist in Anlehnung an das Landmarkenkonzept der IBA an zentraler Gewässerposition eine See-Marke zu errichten. Mit der See-Marke soll dem Cottbuser Ostsee ein Alleinstellungsmerkmal verschafft werden, das idealerweise das Leitbild des Sees widerspiegelt. Dies erfordert ein besonderes innovatives Konzept unter Berücksichtigung folgender Anforderungen:

- Als schwimmende Architektur,
- mit einem innovativen Energiemodell,
- mit besondere Gestaltung und hoher Ästhetik,
- einer guten Wahrnehmbarkeit sowohl von allen Uferseiten (ggf. auch in der Dunkelheit) sowie auch vom See
- und hoher Robustheit

Im „einfachsten“ Fall könnte das eine schwimmende Skulptur sein, vorstellbar ist aber auch eine größere See-Marke in Form einer künstlichen Insel, die möglicherweise sogar betreten werden könnte. (Historische) Bezüge zur Stadt und landschaftlichem Umfeld sind ebenfalls möglich.

Die See-Marke soll für die Bevölkerung das zentrale Identitätsmerkmal am See sein und den künftigen See jetzt schon für die Bürger fassbarer machen. Es ist deshalb wichtig, die Bevölkerung bereits bei der Ideenfindung mitzunehmen. Im Sinne von „der Weg ist das Ziel“ ist zunächst weniger das Ergebnis entscheidend, sondern eine möglichst breite Beteiligung von Schulen, Vereinen und allen interessierten Bürgern. Die Ergebnisse sollten prominent ausgestellt und damit auch eine hohe Öffentlichkeitswirkung erzielt werden (u.a. in der Infobox Schaustelle). Eine politisch und gesellschaftlich hochrangig besetzte Jury sollte mehrere Preise verleihen (z.B. innovativster Vorschlag, visionärster Vorschlag, beste Architektur u.s.w.). Zur Realisierung und Vertiefung ist ein Realisierungswettbewerb mit entsprechend fachlich versierten Teams durchzuführen.



## Umsetzung

**Idealerweise sollte das Wahrzeichen ein Gemeinschaftsprojekt der heimischen Wirtschaft** ggf. in Kooperation mit der BTU sein. Damit könnte ein sichtbares Zeichen für die Zukunft als Seestadt und Wirtschafts- und Innovationszentrum der Lausitz gesetzt werden. Als Vertreter der Wirtschaft wäre es wünschenswert, wenn die IHK Cottbus die Projektträgerschaft für die Wettbewerbsdurchführung übernehmen und hierfür ein Sponsorenteam bilden könnte. Die Finanzierung der physischen Umsetzung des Wahrzeichens ist letztendlich abhängig von dessen Dimensionierung und der technischen Ausstattung. Als gemeinsames Projekt der Wirtschaft ggf. mit finanzieller Unterstützung der Bevölkerung (Spenden, Anteilsscheine o.ä.) sollte eine Realisierung aber möglich sein.

In einem nächsten Schritt sollte in Abstimmung mit Vattenfall bzw. dem Sanierungsplan die Standortfestlegung erfolgen (Idee geografischer Mittelpunkt des Sees). Zeitgleich oder zeitnah ist durch die IHK zu klären, ob sie die Funktion als Projektträger übernehmen und im weiteren Verlauf einen Unterstützerkreis aus der Wirtschaft bilden kann.

Angestrebt werden sollte der Bevölkerungs-/Ideenwettbewerb für 2017. In 2018 könnte dann der Realisierungswettbewerb folgen. Zu welchem Zeitpunkt die physische Realisierung anzustreben ist, bedarf noch einer Klärung. Die Frage ist, ob das Wahrzeichen bereits vor der Beendigung der Sanierung 2025 auf dem See platziert wird (Vorteil wäre große Aufmerksamkeit mit Blick auf Erhalt Spannungsbogen) oder erst im Zusammenhang mit der Fertigstellung.

## 7.4.5 Schwimmende Architektur

Als Profilierungsthema ist „Schwimmende Architektur“ mehr als nur ein Querschnittsthema, das im weiteren Entwicklungsprozess mit zu betrachten ist. Um die damit angestrebten Imageeffekte Wirklichkeit werden lassen zu können, bedarf es einer gezielten und intensiven Einbindung des Themas und geeigneter Fachkompetenzen in den weiteren Entwicklungsprozess. Es müssen deshalb gezielte Anstrengungen unternommen werden, die Vorstellungen zur Errichtung von schwimmender Architektur an den Standorten Stadthafen Cottbus, Lakoma, See-Mitte (Seemärke/Wahrzeichen) sowie ggf. an weiteren Standorten zu realisieren. Dazu ist es wichtig, die BTU mit ihren Fachkompetenzen intensiv einzubinden (u.a. in den Fachbeirat). Die Fakultät Bauen an der BTU hat ausgewiesene Experten mit guter internationaler Vernetzung. Mit modellhaften Projekten am Cottbuser Ostsee könnte sich die BTU auch bundesweit und international als Kompetenzzentrum für „schwimmende Architektur“ profilieren. In Verbindung mit der gesamten neuen Lausitzer Seenlandschaft könnte das Thema auch zu einer Kernkompetenz der Lausitz mit dem wissenschaftlichen Zentrum Cottbus und dem „Leuchtturm“ Cottbuser Ostsee entwickelt werden.

### **Umsetzung**

Die Projektverantwortlichkeit sollte beim Zweckverband angesiedelt werden. Solange dieser noch nicht existiert, müsste die Federführung durch die Stadt Cottbus wahrgenommen werden. Möglichst noch in den Sommermonaten 2016 sollten Abstimmungsgespräche mit der BTU über konkrete Kooperationsmöglichkeiten stattfinden, evtl. im Ergebnis mit einer Kooperationsvereinbarung und eines groben Projektfahrplans. Im November 2016 findet eine internationale Fachtagung in Cottbus zum Thema schwimmende Architektur unter der Regie der BTU statt. Dort sollte das Thema Cottbuser Ostsee prominent vertreten werden, wie auch auf allen weiteren alle zwei Jahre in der Stadt stattfindenden Fachtagungen zur schwimmenden Architektur. Angestrebt werden sollte für 2017 oder 2018 ein studentischer Wettbewerb für das „Zukunftsfenster Cottbus“ am Stadthafen und „schwimmende Insel mit Gastronomie“ in Lakoma.

### 7.4.6 See-Sportspiele

Zur Untersetzung des Leitbilds als sportlicher See ist ein jährlich stattfindendes, identitätsstiftendes und imagebildendes Sport –Veranstaltungsformat „See-Sportspiele“ (Arbeitstitel) zu etablieren. Die See-Sportspiele sind ein Forum zur Präsentation der Sportstadt Cottbus. In den nächsten Jahren richtet sich die Veranstaltung primär an die einheimische Bevölkerung, in der Perspektive sollte die Zielstellung sein, damit auch überregionale Ausstrahlungseffekte zu erzielen. Dazu ist es erforderlich, die See-Sportspiele an einem jährlich festen wiederkehrenden Termin fest zu verankern.

Den Mittelpunkt der See-Sportspiele bildet ein breites Sportprogramm mit einem sportlichem Höhepunkt Wettbewerb analog der Lausitzer Seenland 100, der auch Teilnehmer von außerhalb der Region anzieht. Dies könnte ein See-Rundlauf sein, vorstellbar wäre auch ein Radrennen rund um den See (erst wenn durchgängig asphaltiert). Ein Triathlon ist durch die Gewässernutzung erst möglich, wenn der See geflutet ist. Dieser Höhepunkt Wettbewerb sollte durch weitere Sportwettkämpfe ergänzt werden wie z.B.:

- Regattaprogramm Segel und/oder Surfen
- Beachvolleyball-Turnier
- Wechselndes Sport-Begleitprogramm durch Vereine aus Cottbus und Teichland (Plattform zur Präsentation Sportvereine)
- Spaß-Wettkampf zwischen Anrainerorten
- Kulturelles Begleitprogramm

#### **Umsetzung**

Die Veranstaltung sollte idealerweise in der Regie des Stadt- und Kreissportbundes mit örtlichen Sportvereinen und im Zusammenspiel mit den Anrainern durchgeführt werden. Perspektivisch ist auch eine Zusammenarbeit mit einem kommerziellen Veranstalter denkbar. Zu überlegen wäre, die Veranstaltung jährlich alternierend an den beiden Häfen durchzuführen. Außerdem ist zu prüfen, ob die See-Sportspiele mit dem Ostseefest zusammengeführt werden (Kosten- und Nutzensynergien). Anzustreben ist die erstmalige Durchführung der See-Sportspiele für das Jahr 2017. In einem ersten Schritt wäre es wünschenswert, wenn der Stadtsportbund ein Grobkonzept bis Ende 2016 ausarbeiten könnte.



### 7.4.7 Kommunikation

Die angestrebte Profilierung des Sees erfordert einen einheitlichen, professionellen und aktuellen Marktauftritt, mit dem in der Entwicklungsphase des Sees zunächst in erster Linie die einheimische Bevölkerung und potenzielle Investoren angesprochen werden sollen. Die Ansprache von Urlaubern steht erst nach Fertigstellung des Sees mit einer vermarktungsfähigen Infra- und Angebotsstruktur im Mittelpunkt.

Grundlage des Marktauftritts bildet ein einheitliches Corporate Design mit einem See-Logo und ggf. auch einem Slogan (Vorschlag bis 2025 „unser See – Zukunft entwickeln“, in der touristischen Vermarktung Slogan mit touristischer Botschaft notwendig). Da als Logo das See-Wahrzeichen in Frage kommt, sollte mit der Entwicklung eines Logos so lange gewartet werden, bis klar ist, wie das Wahrzeichen aussehen wird.

Im Mittelpunkt des Marktauftritts steht ein Internetauftritt [www.cottbuser-ostsee.de](http://www.cottbuser-ostsee.de) (oder ähnliche Domain), mit dem über die Pläne zum See und ständig aktuell über den Entwicklungsstand informiert wird mit folgenden Inhalten:

- Vorstellung Leitbild und Entwicklungsvorstellungen
- Vorstellung Sanierungsplanungen
- Aktueller Sachstand zu Sanierung und Standortentwicklungen
- Informationen für Besucher, was kann man am See bereits machen, was gibt es zu sehen
- Informationen für Investoren zu den Entwicklungsstandorten

Zusätzlich zum Internetauftritt könnte im halbjährlichen Turnus ein Newsletter „Ostsee-Flaschenpost“ herausgebracht werden.

Für die touristische Vermarktung ist es notwendig, dass der Cottbuser Ostsee nicht nur als „Appendix“ der Stadt Cottbus am Markt platziert wird, sondern auch in die Vermarktung des Spreewaldes und des Lausitzer Seenlands integriert wird (letzteres v.a. für die wassertouristische Vermarktung). Der Cottbuser Ostsee hat sowohl räumlich als auch inhaltlich eine Scharnier- bzw. Brückenfunktion zwischen Lausitzer Seenland und Spreewald.

#### Umsetzung

Die Kommunikation ist eine Kernaufgabe des Zweckverbandes bzw. bis zu dessen Gründung eines von den Gemeinden beauftragten Seemanagers. Bis Ende 2016 sollte durch die Beauftragung einer Agentur das Corporate Design zumindest in Grundzügen vorliegen, damit 2017 der Internetauftritt realisiert werden kann.

### 7.4.8 See-Achse Cottbus

Die Cottbuser See-Achse ist kein Leitprojekt für den Gesamtsee, aber ein Leitprojekt für die Stadt Cottbus. Abweichend zu den anderen Leitprojekten ist die See-Achse ein langfristig ausgerichtetes Projekt der nächsten Stadtumbauphase, das auch in psychologischer Hinsicht eine wichtige Funktion hat, um den See den Cottbuser Bürgern im übertragenden Sinn näher zu bringen. Insbesondere aus stadtstruktureller und städtebaulicher Sicht hat die See-Achse eine zentrale Bedeutung für die Stadt, da damit eine klare stadträumliche Ausrichtung der Stadt zum Wasser markiert wird. **Die See-Achse ist in diesem Verständnis weit mehr als nur ein Verkehrsprojekt, sondern ein neu zu entwickelnder städtebaulicher Korridor von der Innenstadt zum See.** Die Realisierung einer attraktiven Straßenverbindung von der Innenstadt zum See ist zwar das wichtigste Element der See-Achse, die Entwicklung muss aus städteplanerischer Sicht aber den gesamten Korridor beidseitig der Seestraße im Blick haben. Städtebauliches Ziel ist es, das aktuell klassische Gewerbegebiet in ein Mischgebiet mit Wohnen und einem damit kompatiblen Gewerbemix zu wandeln. Auch wenn dieser Wandlungs- und Entwicklungsprozess einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten in Anspruch nehmen dürfte, muss die Stadt frühzeitig die dafür erforderlichen Weichenstellungen vornehmen. Das erfordert einerseits eine aktive Ansiedlungspolitik im Sinne eines an die städtebauliche Zielstellung angepassten gewerblichen Nutzungsmixes und andererseits eine Anpassung bauplanungsrechtlicher Dokumente der Stadt.

Aus verkehrlicher Sicht ist das Projekt zunächst nicht zwingend, auch wenn eine direkte Seestraße für die Verbindung zwischen Stadtzentrum und See ohne Zweifel vorteilhaft ist. Der See funktioniert auch ohne Seeachse, umgekehrt allerdings nicht. Deshalb ist die Seestraße im Vergleich zum Stadthafen von nachrangiger Bedeutung. Die begrenzten Mittel der Stadt sind vor diesem Hintergrund zunächst auf die infrastrukturelle Erschließung des Sees und die Entwicklung des Stadthafens zu konzentrieren. Das bedeutet, die bauliche Umsetzung der Seestraße ist erst nach erfolgreicher Erschließung des Sees v.a. der Schlüsselstandorte in Angriff zu nehmen. Als Zukunftsprojekt der Stadt sollte an der Seestraße im Kontext der gesamten Korridorentwicklung unbedingt festgehalten werden. Dies gilt auch für die Zielstellung der Errichtung einer See-Bahn. Die Voraussetzungen für die angestrebte städtebauliche Zielsetzung der Seeachse sind in den nächsten Jahren herzustellen. Notwendig sind folgende Umsetzungsschritte:

- Erwerb der Flächen von der Bahn
- Planungsrechtliche Änderung der Gebiets als Mischgebiet
- Steuerung der künftigen Gewerbestruktur im Sinne einer auch für Wohnen und Aufenthaltsqualität verträglichen Gewerbenutzung. Wünschenswert wäre die Ansiedlung von Betrieben des maritimen Gewerbes wie Bootsverkauf u.s.w.
- Einbindung in die übergeordnete Verkehrsplanung als Radweg- und ÖPNV-Anbindung.

## 8. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

### Regionalwirtschaftliche Effekte

Die Entwicklung des Sees ist sowohl im Hinblick auf die Investition als auch Unterhaltung ohne ein hohes finanzielles Engagement der Anrainer nicht möglich. Eine Betrachtung des Sees aus betriebswirtschaftlicher Sicht macht allerdings wenig Sinn, da die Ausgaben im Zusammenhang mit der infrastrukturellen Erschließung eines Tagebaugewässers immer höher sind als die direkten Einnahmen, die sich von den Anrainergemeinden in der Perspektive erzielen lassen. Entscheidend für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit sind die regionalwirtschaftlichen Effekte, die durch die öffentlichen Erschließungsmaßnahmen erzielt werden. Damit werden privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen ausgelöst, die in der Folge Wertschöpfungseffekte (Einkommen, Arbeitsplätze) in der Region bewirken. Eine seriöse Quantifizierung der Wertschöpfung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, wohl aber eine Darstellung der qualitativen Effekte. Die wasserseitige Erschließung des Sees führt zu Folgeeffekten in unmittelbarer im Zusammenhang mit der Ausübung von Wassersport stehende gewerbliche Angebote wie Fahrgastschiffahrt, Bootsvermietung, Liegeplatzvermietung. Diese führen wiederum zu der Herausbildung der für Cottbus und Umgebung bislang kaum relevanten Wassersportbranche. Noch höhere Einkommens- und Beschäftigungseffekte werden durch Investitionen in touristische Anlagen, Freizeitanlagen, Gastronomie usw. ausgelöst. Davon profitieren in einer weiteren Umsatzstufe im hohen Maße auch Baugewerbe, Handwerk, Dienstleister sowie der Einzelhandel (Multiplikatorenwirkung).

Wirtschaftliche Effekte entstehen nicht nur durch die Mobilisierung privatwirtschaftlicher Investitionen, sondern auch unmittelbar durch die öffentlichen Investitionen selbst. Diese kommen erfahrungsgemäß zum Großteil heimischen Betrieben zu Gute und führen dort zu Einkommen und Beschäftigung. Wie eine Studie von Project M 2015 zu den wirtschaftlichen Effekten öffentlicher Erschließungsmaßnahmen der Gewässer im nördlichen Brandenburg ergeben hat, sind die Investitionsausgaben zu 60% an Betriebe aus der Region geflossen.

Im Fazit ist festzustellen, dass sich aus regionalwirtschaftlicher Sicht die öffentlichen Investitionen in die infrastrukturelle Erschließung des Sees lohnen. Die damit ausgelösten Nachfolgeinvestitionen sowie Ausgaben im Zusammenhang mit der Betreibung öffentlicher und privater Infra- und Angebotsstruktur und touristische Nachfrageeffekte sind nachhaltig. **Investitionen in den Cottbuser Ostsee sind vor diesem Hintergrund als bedeutender Beitrag für die Zukunftssicherung der Stadt Cottbus und der Region zu sehen.** Dies gilt umso mehr unter zusätzlicher Berücksichtigung weiterer Effekte durch den Imagegewinn sowie den höheren Freizeitwert für Bewohner der Stadt und Umgebung, was letztendlich zu einer Stärkung des Wirtschafts- und Wohnstandortes Cottbus führt.

### **Finanzierungsaspekte**

Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung des Sees und die Mobilisierung privatwirtschaftlichen Engagements ist eine auf die Anforderungen der Nutzer zugeschnittene öffentliche Infrastruktur. Diese beinhaltet die Freizeitwege, die wasserseitigen Infrastruktur sowie die technische und verkehrliche Infrastruktur. Die äußere Infrastrukturerschließung der Entwicklungsstandorte mit öffentlichem Charakter obliegt grundsätzlich den Anrainern. Dies gilt auch für die Unterhaltungsaufgaben, ggf. standortabhängig in Kooperation mit Vereinen und/oder Investoren/Betreibern mit kommerziellen Interessen.

Die voraussichtlich dauerhaft anhaltende angespannte Haushaltssituation verpflichtet die Gemeinden zum einen dazu, die begrenzten Mittel möglichst effektiv und nachhaltig zu investieren, zum anderen aber auch im Interesse einer möglichst hohen Gegenfinanzierung der Unterhaltskosten, die vorhandenen Einnahmepotenziale konsequent zu nutzen. Letzteres bedeutet keinesfalls, dass damit sämtliche Ausgaben gegenfinanziert werden können. Der See wird auch dauerhaft ein hohes finanzielles Engagement der Anrainer für die Unterhaltung der öffentlichen Infrastruktur erfordern. Dies betrifft vor allem die Unterhaltung der Freizeitwege, der Strände, der Hafeninfrasturktur einschließlich der damit verbundenen Servicemerkmale wie Rastpunkte, Außenmöblierung und WC-Anlagen. Die mit Abstand größten Einnahmepotenziale liegen in der Bewirtschaftung der Parkplätze rund um den See. Eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung durch die Gemeinden respektive den Zweckverband ist für die Erzielung größerer Einnahmen unverzichtbar. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund nur überschaubar vorhandener weiterer Einnahmepotenziale. Dazu zählen in erster Linie Pacht- bzw. Mieteinnahmen (Voraussetzung entsprechende Investitionen der Anrainer) und ggf. auch Einnahmen durch eigene gewerbliche Aktivitäten des Zweckverbandes. Einnahmen ergeben sich zudem für die Anrainershaushalte durch Steuereinnahmen, die durch die geschilderten Wertschöpfungseffekte erzielt werden. Für den Tourismus hat das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut in München (dwif) berechnet, dass nachfrageseitig etwa 2,5% der Ausgaben von Touristen bei den Gemeinden zu Steuereinnahmen führen. Unter Berücksichtigung der beschriebenen angebotsseitigen Einkommens- und Beschäftigungseffekte dürfte das Steueraufkommen, das indirekt durch den See bewirkt wird, deutlich höher ausfallen.

Allein durch die kommunalen Haushalte ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln und Unterstützung des Landes werden die erforderlichen Investitionen nicht finanzierbar bzw. realisierbar sein. Vor diesem Hintergrund ist es von zentraler Bedeutung, die vorhandenen Fördermöglichkeiten konsequent zu nutzen. Da 2019 der Solidarpakt und 2020 die aktuelle EU-Förderperiode auslaufen, d.h. für den Zeitraum nach 2020 die Förderkulisse noch vollkommen unklar ist, besteht ein zeitlicher Handlungsdruck, Fördermittel für die grundlegenden Investitionen gerade bei den Schlüssel- und Leitprojekten bis 2020 zu realisieren.



In Frage kommen im Wesentlichen die folgenden drei Förderprogramme:

1. GRW-Richtlinie zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
2. Bund-Länder-Verwaltungsabkommen zur Braunkohlesanierung
3. Städtebauförderung – Stadtumbau Ost

Das Land Brandenburg fördert aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ wirtschaftsnahe kommunale Infrastrukturvorhaben (GRW-I) mit bis zu 50 Prozent. Darunter fallen u.a. Errichtung oder Ausbau von Versorgungsleitungen und Verteilungsanlagen für Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Fernwärme und andere Energie und Maßnahmen im Bereich der touristischen Infrastruktur. Weitere Zugriffsmöglichkeiten auf Fördermittel für die infrastrukturelle Erschließung des Sees ergeben sich aus dem Bund-Länder-Verwaltungsabkommen zur Braunkohlesanierung, das aber zunächst nur bis 2017 gilt (sog. VA § 4 Mittel). Die Stadt Cottbus ist eine von 15 Brandenburger Kommunen, die Mittel aus dem Förderprogramm zur nachhaltigen Stadtentwicklung beantragen kann und ist zudem gemeinsam mit Partnerkommunen aus dem regionalem Umfeld im Rahmen des Stadt-Umland-Wettbewerbs des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung ausgewählt worden. Der Cottbuser Ostsee ist hier wie auch die stärkere Nutzung der Elektromobilität explizit als Projekt benannt. Insgesamt stehen für alle Projekte des Wettbewerbsbeitrages bis zu 13 Mio. Euro Fördergelder zur Verfügung.



## 9. Ausblick

Die Entwicklung des Cottbuser Ostsees lässt sich gut mit dem Bildnis eines Hausbaus verdeutlichen. Bevor mit dem Bau und der Einrichtung des Hauses begonnen werden kann, muss geklärt sein, wie das Haus künftig aussehen und wer es wie nutzen soll. Dies war im übertragenden Sinne Aufgabe der Potenzialanalyse für den Cottbuser Ostsee. Im Ergebnis besteht Klarheit über die Ziele, Strategien und Leitprojekte, die den Cottbuser Ostsee zu einer Erfolgsgeschichte werden lassen. Die folgende Grafik zeigt vereinfacht die Ergebnisse aus der Potenzialanalyse zum künftigen „Haus Cottbuser Ostsee“ im Überblick:

- Ein starkes Fundament durch eine gut entwickelte Infrastruktur, klare Nutzungsregelungen was auf und am See in welcher Form möglich ist, die Vernetzung mit dem regionalen Umfeld und ganz entscheidend eine schlagkräftige Bewirtschaftung.
- Eine nachfragewirksame, auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnittene attraktive Freizeitinfrastruktur und touristische Angebote mit den Schlüsselprojekten See-Rundweg, Stadthafen Cottbus und Wassersportzentrum-Seehafen Teichland.
- Ein auch überregional ausstrahlendes Profil als sportlicher und innovativer See mit einer See-Marke als besonderes Wahrzeichen.

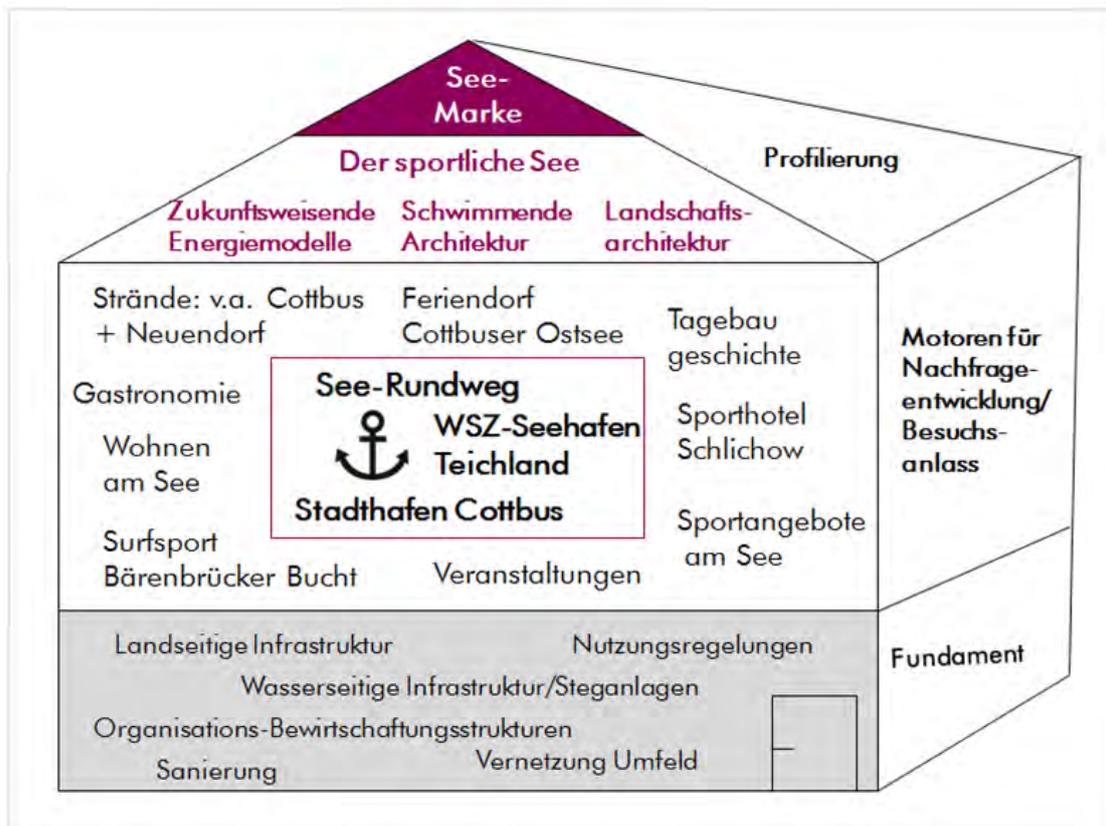


Abbildung 26: Übersicht „Haus“ Cottbuser Ostsee



Auch wenn vor dem Hintergrund des noch fünfzehn Jahre andauernden Entwicklungsprozesses und noch offener Fragestellungen wie v.a. das künftige Eigentum am Haus (See) die Einrichtung der „Zimmer“ noch einige Unsicherheiten birgt, ist das ausgearbeitete Grundgerüst des „Hauses“ in sich schlüssig und tragfähig. Die Herausforderung liegt darin, den Entwicklungsprozess trotz zahlreicher noch zu erwartender Schwierigkeiten mit der notwendigen Beharrlichkeit in Verbindung mit einer großen Prise Geduld gezielt voranzutreiben. Mit der Potenzialanalyse liegt eine „Bauanleitung“ vor, die möglichst mit einem Selbstbindungsbeschluss in eine weitere Fortschreibung des Masterplans Cottbuser Ostsee überführt werden sollte. Dieser bildet die konzeptionelle Grundlage/Fahrplan für die weiteren Standort- und Projektplanungen.

Ein erfolgreicher Entwicklungsprozess setzt voraus, dass gemeinsam gemeindeübergreifend an einem Strang gezogen wird und alle Beteiligten ihrer Verantwortung gerecht werden. Das bedeutet

- **für die Kommunalpolitik:** Berücksichtigung der für die Realisierung der Schlüssel- und Leitprojekte erforderlichen Mittel in den Haushaltsplanungen und fraktionsübergreifende Unterstützung des Entwicklungsprozesses.
- **für die Verwaltung:** Schaffung der planungs- und eigentumsrechtlichen Voraussetzungen und ausreichend Rückgrat, auch bei „Gegenwind“ an den zentralen Planungsvorstellungen festzuhalten.
- **für die Bevölkerung:** Begleitung des Entwicklungsprozesses mit einer positiven Grundstimmung und dem notwendigen Verständnis, das nicht jeder alles nach seinen Vorstellungen bekommen kann.
- **für die Wirtschaft:** Erkennen der Chancen und Verantwortung für den Wirtschaftsstandort Cottbus und Unterstützung des Entwicklungsprozesses.
- **für das Bergbauunternehmen:** Aufrechterhaltung eines Spannungsbogens durch hohe Transparenz und aktuelle Information zu Fortschritten und dem Erreichen von Etappenzielen
- **Für das Land:** Unterstützung der Anrainer in ihren Anstrengungen, den Cottbuser Ostsee zu einem neuen „Leuchtturm“ für das Land Brandenburg zu entwickeln.

**Für alle:** Zurückstellen von Partikularinteressen und Egoismen im Interesse des großen Ganzen unter dem Motto:

**Wir können nicht alles tun, aber wir müssen tun, was wir können.**



## **Impressum**

### **Projektleitung, Bearbeitungskonzept, inhaltliche Bearbeitung**

PROJECT M GmbH

Matthias Wedepohl

### **Projektmitarbeit, planerische Darstellungen**

TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung Stadtforschung

Stephan Buddatsch, Axel Busch

### **Auftraggeber**

Stadtverwaltung Cottbus

Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen

### **Projektgruppe**

- Stadtverwaltung Cottbus: Marietta Tzschoppe, Egbert Thiele, Marion Adam, Stephan Böttcher, Thomas Kramer, Ilona Kiese, Christian Hollnick, Ilka Schupp, Alice Kunze, Daniela Paulig, Kay Havenstein
- Stadtteil Willmersdorf: Anke Schulz, Hubertus Mader
- Stadtteil Merzdorf: Christiane Grandke, Detlef Stokol
- Stadtteil Schlichow: Roland Hoffmann
- Amt Peitz/Gemeinde Teichland: Elvira Hölzner, Jörg Exler, Elke Schuppan, Hartmut Geissler, Harald Groba
- Gemeinsame Landesplanung GL4: Klaus Weymanns, Uwe Sell,
- IHK Cottbus: Maik Bethke
- Gemeinde Neuhausen/Spree: Dieter Perko
- Amt Döbern-Land/Gemeinde Wiesengrund/: Uwe Eppinger, Egbert Piosik
- Stadtmarketing- und Tourismusverband: Gabi Grube
- EGC Cottbus: Frank Prätzel
- DSK Cottbus: Simone Schmidt