

# HANDBUCH ZUR ENTWICKLUNG DES COTTBUSER OSTSEES

Ergebnisse aus dem ersten Projektjahr des Vorhabens „Ökologisch-gestalterische Impulse für Braunkohlebergbaufolgelandschaften in Kooperation mit dem IBA-Studierhaus (DBU-Projekt Az. 31732-33/0)“



Projektarbeit des Masterstudiengangs Landschaftsarchitektur und Regionalentwicklung der Hochschule Osnabrück, Fakultät Agrarwissenschaften und Landschaftsarchitektur im Sommersemester 2014

Projektleitung  
Prof. Dipl.-Ing. Dirk Manzke und Prof. Dipl.-Ing. Hubertus von Dressler



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



## **Impressum**

Hochschule Osnabrück  
Fakultät Agrarwissenschaften und Landschafts-  
architektur  
Am Krümpel 31  
49090 Osnabrück

Projektleitung:  
Prof. Dipl.-Ing. Dirk Manzke  
Prof. Dipl.-Ing. Hubertus von Dressler

Layout:  
Pascal Gehle  
Valerie Ostermann

Februar 2015

## Inhalt

### Vorwort zum Gesamtprojekt

### Vorwort zum Handbuch zur Entwicklung des Cottbuser Ostsees

<b>1</b>	<b>Thematische Annäherung</b>	11	3.3	Bestandsaufnahme	61
<b>2</b>	<b>Perspektive Stadt</b>	19	3.3.1	Die Dörfer	61
2.1	Einführung: Der Workshop in Großräschen	20	3.3.2	Die Zwischenlandschaften	82
2.2	Analyse: Hektischer Strukturwandel und Richtungssuche	22	3.4	Szenarien	86
2.2.1	Planungsraum	22	3.4.1	Szenario 1, Innenraumverdichtung Cottbus	86
2.2.2	Knotenpunkte	24	3.4.2	Szenario 2, Zwischenstadt	87
2.3	Städtebauliche Entwicklungsszenarien	28	3.4.3	Szenario 3, Cottbus und die Seestadt	88
2.3.1	Rahmenbedingungen	28	3.5	Konzept	89
2.3.2	Zwischenstadt	30	3.5.1	Leitbild und Leitlinien	89
2.3.3	Europäische Stadt	32	3.5.2	Ziele und Maßnahmen für die Dörfer	90
2.3.4	Intelligente Stadt	34	3.5.3	Ziele und Maßnahmen für die Zwischenlandschaft	95
2.3.5	Zwischenfazit	36	3.6	Zusammenfassung	102
2.4	Konzept: Profilierung als Oberzentrum am See	38	<b>4</b>	<b>Perspektive Kulturlandschaft</b>	107
2.4.1	Nutzungskonzept	39	4.1	Motivation	108
2.4.2	Gestaltungselemente	42	4.2	Analyse	110
2.4.3	Entwurf	44	4.2.1	Großräumliche Betrachtung	110
2.4.4	Atmosphärische Raumkategorien	48	4.2.2	Landschaftsnutzungen im Untersuchungsgebiet	112
2.5	Ausblick: Entwicklung im Raum	50	4.2.3	Charakterisierung der Kulturlandschaftsräume	114
<b>3</b>	<b>Perspektive Siedlungslandschaft</b>	55	4.2.4	Zwischenfazit	117
3.1	Einleitung	56	4.3	Konzept	118
3.2	Definition	57	4.3.1	Kulturlandschaftsräume	118
3.2.1	Das Dorf	57	4.3.2	Strategisch bedeutsame Elemente	120
3.2.2	Die Zwischenlandschaft	59	4.4	Entwurf	122
			4.4.1	Wegesituationen	122
			4.4.2	Schwellensituationen	126
			4.4.3	Initialpunkte	129
			4.5	Fazit	131



<b>5</b>	<b>Perspektive See</b>	135			
5.1	Vorwort	136			
5.2	Recherche	137			
5.2.1	Oberzentrum Cottbus	137			
5.2.2	Vernetzung	138			
5.2.3	See	142			
5.2.4	Industriekultur	146			
5.2.5	Veränderung der Kulturlandschaft im Wandel der Zeit	148			
5.2.6	Nutzer und Einzugsgebiet des Cottbuser Ostsees	150			
5.3	Analyse	152			
5.3.1	Analyse der Raumstrukturen	152			
5.3.2	SWOT - Analyse	153			
5.4	Zielsetzung und Leitbilder	156			
5.5	Szenarien	160			
5.5.1	Szenario 1: Entwicklungsschwerpunkte	160			
5.5.2	Planerischer Ansatz	162			
5.5.3	Szenario 2: Anbindung des Verkehrs	163			
5.6	Gesamtkonzept	164			
5.7	Nutzungsbereiche	165			
5.8	Entwurf „Kultur entdecken - See nutzen - Landschaften erleben“	166			
5.9	Prozesshafte Entwicklung	167			
5.10	Der Krebs als Identifikationsmerkmal	168			
5.11	Anknüpfungspunkt „Kultur entdecken“	170			
5.11.1	Vor der Flutung   Neugierde – 2014	171			
5.11.2	Beginn der Flutung   Beobachtung – 2018	172			
5.11.3	Abgeschlossene Flutung   Nutzung – 2024	174			
5.12	Anknüpfungspunkt „See nutzen“	178			
5.12.1	Vor der Flutung   Neugierde – 2014	179			
5.12.2	Abgeschlossene Flutung   Nutzung – 2024	184			
5.13	Anknüpfungspunkt „Landschaft entdecken“	190			
5.13.1	Vor der Flutung   Neugierde – 2014	190			
5.13.2	Beginn der Flutung   Beobachtung – 2018	192			
5.13.3	Abgeschlossene Flutung   Nutzung – 2024	193			
<b>6</b>	<b>Fazit</b>	202			

## Zielsetzung und Anlass des Vorhabens „Ökologisch-gestalterische Impulse für Bergbaufolgelandschaften in Kooperation mit dem IBA-Studierhaus“

Braunkohlefolgelandschaften sind durch ihre intensive Ressourcenausbeutung und die damit verbundenen großräumigen Nutzungsveränderungen und -brüche gekennzeichnet. Für den notwendigen Strukturwandel ergeben sich gewaltige Herausforderungen. Mit vielen Projekten, die wirtschaftliche, gestalterische und ökologische Impulse für die Bergbauregion im Süden Brandenburgs brachten, hat sich die IBA SEE zwischen 2000 und 2010 dieser Aufgabe gewidmet. Nun ist mit dem IBA-Studierhaus Fürst-Pückler-Land e. V. ein Rahmen geschaffen worden, diese Arbeiten in Form eines Wissensspeichers zu nutzen und sie durch neue Ideen und Projekte weiterzuentwickeln. Diesen Rahmen nutzt das Vorhaben „ökologisch-gestalterische Impulse für Bergbaufolgelandschaften“ des Masterstudiengangs „Landschaftsarchitektur und Regionalentwicklung“ der HS Osnabrück, in dem praxis- und umsetzungsbezogene studentische Projekt- und Abschlussarbeiten, angeregt und in Kooperation mit Projektpartnern vor Ort, zu dieser Weiterentwicklung beitragen und ihre Ergebnisse dokumentiert werden.

Inhaltlich stehen die Themen einer Entwicklung neuer Nutzungs- und Gestaltungsideen für Erholung und Tourismus, die Nutzung erneuerbarer Energien, die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung einschließ-

lich Umnutzung und Rückbau sowie der Entwicklung störungsarmer Rückzugsgebiete („Wildnis“) für einzelne Bergbaufolgelandschaften im Mittelpunkt. Unter Berücksichtigung der sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen werden gestalterische Qualitäten mit einer Verbesserung der Umweltsituation verbunden und bieten so einen Beitrag zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Konzepte für die mit dem demographischen Wandel verbundenen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung spielen eine besondere Rolle.

Arbeitsschwerpunkt im ersten von zwei geplanten Projektjahren (2014) war in Abstimmung mit den Kooperationspartnern IBA-Studierhaus (Prof. Rolf Kuhn) und der Stadt Cottbus (Leiterin des Geschäftsbereichs IV Marietta Tzschope, Beigeordnete für Bauwesen) die Umgestaltung des Tagebaus Cottbus Nord zum Cottbuser Ostsee und insbesondere die Verbindung der Stadt Cottbus mit dem neu entstehenden See. In dieser Kooperation entstand auf der Grundlage eines weitgefächerten Grundlagenmaterials ein die vorhandenen Planungen hinterfragender Ansatz, der durch die vier Perspektiven Stadt, Kulturlandschaft, Siedlungslandschaft und See Möglichkeiten darlegt, besonnener im regionalen Bestand der schrumpfenden Stadt und am Stadtrand zu agieren.

Dabei ging es um die räumliche und infrastrukturelle Entlastung der Stadtrandlagen, die Bündelung städtischer Kernlagen, die Sicherung bestehender Landschaftszusammenhänge, die Herausstellung der Dorfmilieus und die Entwicklung einer kontrastreichen Stadt-Land-Erfahrung beim Weg zum Ufer des neuen Sees. Die Arbeiten nehmen die während der IBA gewonnenen Erfahrungen zu Transformationsprozessen in Bergbaufolgelandschaften der Lausitz auf. Wichtige Zielsetzung sind die Verbesserung der Umweltsituation nach der Tagebaunutzung und die „Angemessenheit“ der Konzepte und Entwürfe vor dem Hintergrund der sozio-ökonomischen und demographischen Rahmenbedingungen der Region um Cottbus.



### **Danksagung**

Unser Dank gilt den Kooperationspartnern Prof. Rolf Kuhn (IBA-Studierhaus), dem Geschäftsbereich IV Stadtentwicklung und Bauen (sowohl der Leiterin Frau Marietta Tzschope als auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern) für die hervorragende Unterstützung der Projektarbeit mit Rat und Materialien. Besonders bedanken möchten wir uns für die ermutigenden und uns alle motivierenden Reaktionen auf die Präsentation der Ergebnisse im Juli 2014 in Cottbus. Ohne die engagierte Arbeit und das kreative Potential der Studierenden des 2. und 3. Semesters des Masterstudiengangs (SomSem 2014 und WS 2014/15) wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen. Die Förderung eines innovativen Ansatzes durch die unmittelbare Einbeziehung der Masterstudierenden in die Forschung und das Ermöglichen neuer Erfahrungen und Begegnungen für die Studierenden in der durch eine besondere Situation gekennzeichneten Lausitz ist der finanziellen Unterstützung durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt zu verdanken.

## Eine Stadt greift nach Wachstum - Ein Geschenk?

### Der Cottbuser Ostsee als Inspiration einer neuen Lebensweise ohne statistische Machbarkeitsversprechungen

#### Idee und Kontext

Selten dürfte es sein, dass eine Stadt einen See geschenkt bekommt und das, nachdem die umliegende, Jahrhunderte alte Landschaft aufgerissen und weggeräumt wurde, um offensiv an das Gold zu kommen, was schwarz gefärbt weitestgehend längst verfeuert ist - die Braunkohle. Die zurückliegenden Brachen der Moderne hinterlassen hier in der Lausitz ein besonders riesiges Wundmal. Der Braunkohletagebau manövriert sich langsam in die Geschichte. Zurückgelassen hat er eine verlorene Landschaft mit Abbildern verflossener Lebensart und Lebenskultur. Die Gegenwart sucht nun mit diesem Erbe umzugehen. Das Geschenk eines Sees wird sofort als Offensivmontage neuer Machbarkeiten verstanden und komplett überplant. Dabei werden alle Expansionen umgesetzt, die denkbar und zugleich begründbar sind: die den See abschneidende Bundesstraße, verstreute Intensivüberbauung durch Gewerbe, Eigenschaftensortimente von der Stange, überbemessene Straßensysteme. Die verbliebenen Gegebenheiten des Ortes, die respektable Nachbarschaft des Branitzer Parks, die wundervollen Landschaftstraditionen mit ihren Dörfern, etwa die Merzdorfer Alpen, alles egal?

Oder könnte man die städtische Kontur Cottbus und die ländliche Kontur der Ränder fassen, markieren, um die Erfahrung zu sichern, dass eine Stadt ein Ende hat und eine Landschaft seinen Anbeginn?

#### Intention

Resilienz und Atmosphäre sind zwei der Kennungsbegriffe, mit denen hier intensiv gearbeitet und nachgedacht wurde. Um Konzepte einer veränderten Interpretation und Nachdenklichkeit an uns heranzulassen, war es dringend geboten, theoretische Zugänge einzubauen. Resilienz steht dabei als Balancemodell des räumlichen Handelns, Atmosphäre ist sein erlebbares Innehalten.

#### Aufgabenstellung

Mit unterschiedlichen Blickweisen und Perspektiven sollte das Zusammenrücken von Stadt Cottbus und Cottbuser Ostsee herausgearbeitet werden. Dabei sollen alle (z. B. im Masterplan Cottbuser Ostsee 2006 und seiner ersten Fortschreibung im November 2013) vorgedachten Interpretationen gründlich reflektiert und kommuniziert werden, um zu einer anregenden Sichtweise auf die konkrete Situation vor Ort zu gelangen. Wo können wir den Blick ändern? Was entspricht einer Stadt im Rückbau, die die Chance aufzugreifen sucht, sich auf seine städtischen Binnenlagen räumlich zu konzentrieren? Welche neuen Mobilitätskonzepte könnten einer Region entsprechen, die hoffentlich glaubwürdig der Frage nach Energien der Zukunft nachgeht? Kann der neue See ein Element der Identifikation werden, das insbesondere die Lebensweise der Anwohner vor Ort erreicht? Stadt ohne Wachstum heißt Verdichtung der Qualitäten. Ein quantitatives Konzept erscheint wenig hilf-

reich und würde die letzten Unverwechselbarkeiten, etwa das Konstrukt des typologisch unverwechselbaren Dorfes oder die verpflichtende Nachbarschaft mit dem Branitzer Park aufgeben.

#### Vier Perspektiven wurden eingenommen.

Die Perspektive Stadt untersucht den Blick von der urbanen, dichter zu bebauenden Stadt Cottbus aus. Die Perspektive See sucht nach Möglichkeiten, Entwicklungspotenziale zu entfalten, die vom See aus denkbar sind. Mit der Perspektive Kulturlandschaft verbindet sich der Flickenteppich völlig unterschiedlicher und zunächst kaum als Nachbarschaft vermittelbaren Nutzungsformen, die durch ein noch unsichtbares Netz von Landschaftsformen zusammengehalten wird. Die Perspektive Siedlungslandschaft konzentriert sich auf Möglichkeiten, die vorhandenen Dörfer Merzdorf, Dissenchen und in ihrer Eigenheit themenbezogen zu entwickeln.

Es ging uns nicht um den großen, städtebaulichen Entwurf, der von Versprechungen lebt, von denen ein neuer, kaum einzulösender Druck ausgeht. Uns geht es um die Anerkennung bereits vorhandener Qualitäten und die Herausarbeitung der Tatsache, dass das Bauvolumen auf den städtischen Raum konzentriert werden sollte, um die Werte der Ränder herauszuarbeiten und auch durch neue, angemessene Nutzungen zu beleben.



Unsere Planung sucht auf einer letztlich existenziellen Ebene die verloren gegangenen Facetten des Grundvertrauens in die Zukunft in Erinnerung zu rufen: Ruhe und Zeit. Nicht jede Stadt muss den Metropolen nachlaufen. Und eine mittelgroße Stadt wie Cottbus verträgt sehr gut erst einmal eine Eigenidentifikation, den Trost der Moderne, teilzuhaben, aber eben nicht zu dominieren.

Als Besonderheit der Stadt wird sich künftig ein See abzeichnen. Er steht in naher Beziehung zum Stadtraum und wird wunderbar erreichbar sein. Seine Einmaligkeit sollte nicht im Bebauungsbrei verblasen, sondern trennscharf als neue Landschaft mit weichen, zurückgenommenen Besiedlungsmustern herausgestellt werden. Darin liegt auch die Notwendigkeit eingewoben, sich von der Lausitzer Seenlandschaft abzusetzen, die eine inzwischen überregionale Marke geworden ist. Was in Cottbus möglich und notwendig ist, sollte sich vor allem dem repräsentativen Ausbau kultureller Angebote zuwenden. Die naheliegenden Nutzungen wie Strand und Gastronomie finden ohnehin ihren Weg. Was es nicht gibt, ist ein gekonnt gesetztes Kulturkonzept.

### **Warum war also noch einmal so grundsätzlich heranzugehen?**

Die vorliegenden Planungen und Absichten erschienen nach eindringlicher Diskussion unbefriedigend. Die offensive Übernutzung und Bebauung der Zwi-

schensräume zwischen dichter Stadt und lockerem ländlichen Raum bilden das Potenzial nicht ab, das hier zu verfolgen wäre.

Die ungewöhnliche Situation, dass die Stadt einen See bekommt, birgt Potenziale, die in das Wesen der weltweiten ökologischen Debatte vor Ort einführen. Angesprochen sind Facetten wie Lebensart, Erholung, Entschleunigung, lokale Wirtschaftsnetze, binnenregionale Attraktivität, Verdichtung der urbanen Atmosphäre. Im Schrumpfungsprozess bekommt die Stadt Cottbus einen Wachstumsimpuls. Es kommt darauf an, wie man in der Lausitz Wachstum interpretiert.

Dirk Manzke und Hubertus von Dressler





# 1 THEMATISCHE ANNÄHERUNG

Vor dem Workshop in Großräschen mit Ortsbegehungen, intensivem Austausch mit Vertretern der Stadt Cottbus und einer Einführung in die Arbeit des IBA Studierhauses durch Prof. Rolf Kuhn wurden in Form von Kurzreferaten in Kleingruppen diverse Themen rund um Cottbus, die Lausitz und den Braunkohletagebau erarbeitet.

# 1 Thematische Annäherung

## Übersicht der Planungsgrundlagen

Für das Projektgebiet in der Stadt Cottbus gibt es eine Vielzahl von regionalen und überregionalen Planungsgrundlagen.

### Formelle Planung:

überregional

- Landesentwicklungsprogramm Berlin-Brandenburg (LEP B-B)
- Raumordnungsbericht Berlin Brandenburg (ROB)

regional

- Landschaftsrahmenplan (LRP) Landkreis Spree-Neiße
- Flächennutzungsplan (FNP) Stadt Cottbus

### Informelle Planung

überregional

- Gebietsbezogene lokale Entwicklungsstrategie Lausitzer Seenland (GLES)

regional

- Tourismuskonzept LK Spree-Neiße
- Regionales Entwicklungskonzept (REK) Cottbus Guben Forst
- Stadtumbaustrategiekonzept Cottbus 2020
- Zweckverband Lausitzer Seenland
- Masterplan Cottbuser Ostsee

Bearbeitung: Alina Klanke, Tino Wenning, Kristina Zocholl

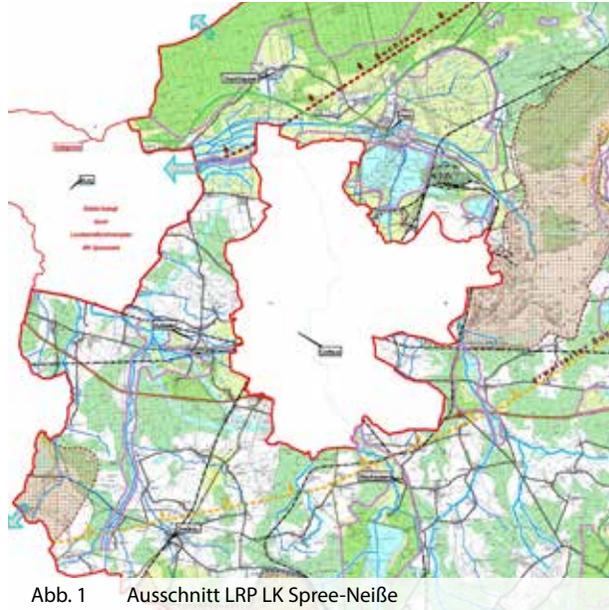


Abb. 1 Ausschnitt LRP LK Spree-Neiße



Abb. 2 Der Masterplan im Überblick

## Der Masterplan zum Cottbuser Ostsee

Die ersten Ideen zur Neugestaltung von Teilbereichen des Cottbuser Ostsees wurden bereits 1997 im Zuge des Workshop „Merzdorf Leitbilder der städtebaulichen Entwicklung“ vorgestellt. Dabei wurde auch die Empfehlung für die Auslobung eines Wettbewerbes zum Ostsee ausgesprochen. Dieser internationale städtebauliche und landschaftsplanerische Ideenwettbewerb folgte im Jahr 2001 unter dem Titel „Cottbus-Ostsee“.

2002 wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt „Cottbus 2020“ kurz INSEK vorgestellt, in dem auch die Wünsche für den See konkretisiert wurden. Weiterhin wurde der Inselrat „Cottbuser Ostsee“ gegründet. Dieser ist ein Kooperations- und Steuerungsgremium für das Vorhaben „Cottbuser Ostsee“.

2006 wurde der Masterplan in der ersten Form festgesetzt. Der Masterplan bündelt alle Entwicklungsziele, welche durch die Anliegergemeinden favorisiert werden. Er legt den inhaltlichen Rahmen, die strategischen Ziele und die Projektansätze fest. Als ein erster Etappenpunkt wurde im Jahr 2006 auch der Aussichtsturm Merzdorf fertiggestellt,

Der gesamte Masterplan umfasst siebzehn einzelne Projekte, welche teilweise noch in verschiedene Teilprojekte untergliedert sind.

Bearbeitung: Hendrik Stroth, Fenna van Lessen

## IBA Fürst-Pückler-Land SEE 2000 - 2010

Aus den Tagebaurestlöchern der Lausitzer Bergbauregion soll Europas größtes künstlich geschaffenes Seengebiet werden. Die Internationale Bauausstellung Fürst-Pückler-Land lief über zehn Jahre lang mit einem Organisationsbudget von 14 Millionen Euro. Darüber hinaus wurden 30 Millionen Euro an Fördermitteln für die einzelnen Projekte akquiriert.

Die IBA Fürst-Pückler-Land verstand sich als „Werkstatt für neue Landschaften“. Dabei verknüpfte sie gestalterische und technische Innovationen, konfrontiert Wissenschaft und Kunst mit dieser Aufgabe, lenkt internationale Aufmerksamkeit auf die Region und schafft regionale Wirtschaftskreisläufe sowie neue Arbeitsplätze. Die 30 Projekte verfolgten in erster Linie das Ziel, im entstehenden Lausitzer Seenland das Erbe des Braunkohlebergbaus für den Tourismus zu erschließen. Sie verteilen sich auf neun sogenannte Landschaftsinseln, die Themen wie Industriekultur, Lausitzer Seenland, Stadtumbau, Landschaftskunst, aber auch der deutsch-polnischen Zusammenarbeit gewidmet sind.

Zusätzlich gab es noch das Logo „SEE“ (engl. sehen), das zum einen das Gewässer, zum anderen eine neue Sicht auf die Landschaft meint und den Prozess zur Seenlandschaft begleitet hat. Denn die IBA Fürst-Pückler-Land ist als langjähriger Prozess zu verstehen, der über den Zeitraum der Bauausstellung hinaus laufen soll.

Bearbeitung: Natascha Eppe, Kristina Harder



Abb. 3 IBA See



Abb. 4 Cottbus Stadtwappen

## Stadt Cottbus

Die Stadt Cottbus ist eine kreisfreie Stadt im Bundesland Brandenburg im Landkreis Spree-Neiße. Das Oberzentrum Cottbus liegt zwischen den Ballungsgebieten Berlin und Dresden und hat knapp 100.000 Einwohner.

Die Einwohnerzahl der Stadt Cottbus ist vom Höhepunkt der Besiedelung (ca. 1989 mit 129.000 Einwohnern) bis heute stark gesunken und wird den Prognosen zufolge auch weiterhin sinken.

Weiterhin ist Cottbus die zweitgrößte Stadt in Brandenburg und die größte Stadt der Niederlausitz.

Als bedeutendes Dienstleistungs-, Wissenschafts- und Verwaltungszentrum im südlichen Teil Brandenburgs bildet die Stadt einen regionalen Wachstumskern neben 15 weiteren im Land Brandenburg. Zusammen mit Senftenberg hat Cottbus die einzige Technische Universität Brandenburgs, die Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (BTU).

1995 hatte Cottbus die erste Bundesgartenschau in den neuen Bundesländern. Daraus ergaben sich entscheidende Impulse für die Realisierung des Stadtentwicklungskonzepts. Von 2000 bis 2010 war Cottbus ein Teil der Internationalen Bauausstellung „IBA-See 2010“. 2001 erhielt die Stadt die Auszeichnung vom Bundeswettbewerb „Unsere Stadt blüht auf“ mit Gold.

Bearbeitung: Franziska Hohendorf, Julia Hose

## 1 Thematische Annäherung

### Die Niederlausitz als Landschaft

Die heutige Lausitzer Landschaftsregion besitzt ein breites naturräumliches Potential durch ihre zahlreichen artenreichen Fließgewässer, Seen, ausgedehnten Wälder, sowie den eiszeitlich geprägten Feldfluren. Als besonders prägend für die Region Niederlausitz sind die Moränenlandschaften als eiszeitliche Relikte zu nennen. Durch die sandigen und mageren Böden kam es zu einer Extensivierung der Landwirtschaft und zur Ausweisung von umfangreichen Schutzgebieten wie dem Naturpark Lausitzer Landschaftsrücken. Militärische Liegenschaften, z. B. der Truppenübungsplatz Lieberose, und der seit der Industrialisierung intensivierte Braunkohlebergbau hinterließen enorme Einschnitte in der Landschaft. Der Bergbau prägt die Lausitzer Region seit knapp 150 Jahren. Ca. 80 Dörfer und Ortschaften wurden in dieser Zeit abgebagert und deren Bewohner umgesiedelt.

Als neues identitätsstiftendes Standbein der Region gelten die sog. „Energiewälder“ neben Maßnahmen zum Naturschutz und der Landespflege. So soll der Großräumigkeit der Landschaft, dem Fehlen von menschlicher Nutzung und Besiedlung auf den Bergbauflächen, Ungestörtheit, Nährstoffarmut und Substratinhomogenität, eine mosaikartige Biotopverteilung, ein überdurchschnittlich hoher Anteil gefährdeter Pflanzen- und Tierarten, aber auch den Versauerungserscheinungen sowie dem schwer zu beurteilenden Landschaftsbild begegnet werden.

Bearbeitung: Bastian Hagemann, Dino Kubura



Abb. 6 Niederlausitzer Landschaft und der Tagebau

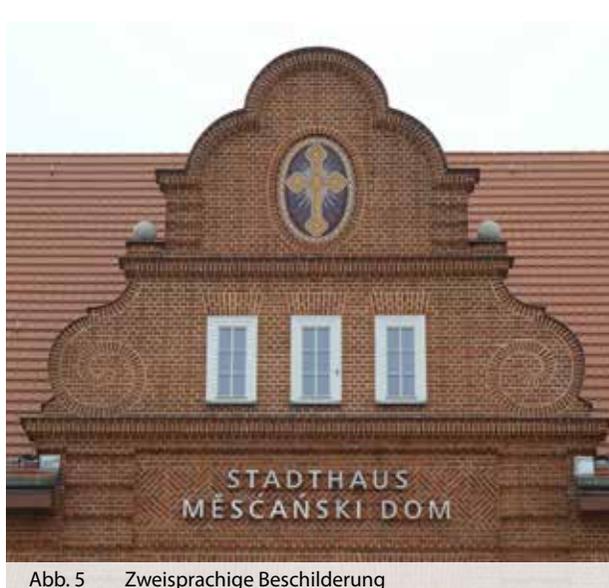


Abb. 5 Zweisprachige Beschilderung

### Sorbisch / Wendische Kultur in der Niederlausitz

Bei den Sorben handelt es sich um das kleinste slawische Volk mit etwa 60.000 Menschen. Sie zählen zu den vier autochthonen<sup>\*2</sup> Minderheiten in Deutschland mit eigener Sprache und Kultur. Das heutige Siedlungsgebiet erstreckt sich über den Süden Brandenburgs, die Niederlausitz, mit dem Zentrum Cottbus. Hier leben etwa 20.000 Niedersorben, die oft auch als Wenden bezeichnet werden. Im Freistaat Sachsen in der Oberlausitz mit dem Zentrum Bautzen sind ebenfalls Sorben beheimatet. Hier leben etwa 40.000 Obersorben ([www.uni-potsdam.de; Flyer Kulturinformation](http://www.uni-potsdam.de/Flyer/Kulturinformation)). Eine genaue Zahl darüber, wie viele Sorben/Wenden in Deutschland leben, gibt es nicht, da sorbisch/wendisch zu sein ein Zugehörigkeitsgefühl ist und nirgendwo gesetzlich angeben werden muss.

Starken Einfluss auf die Kultur der Sorben hatten in vergangenen Jahrhunderten zahlreiche Mythen und Sagen, die häufig Bezug zur ehemaligen Sumpflandschaft der Niederlausitz nehmen, sodass das Thema Wasser oft eine bedeutende Rolle in den Geschichten spielt.

In Cottbus sind einige sorbisch/wendische Institutionen und Projekte zu finden. Außerdem wird in vielen Schulen und Kindergärten die sorbische Sprache wieder gelehrt, um einem Verlust entgegenzuwirken. Durch die Minderheit der Sorben erlebt die Lausitz insgesamt ein einzigartiges Alleinstellungsmerkmal. Die Kultur bereichert die Stadt Cottbus und bringt ihr den Status der größten zweisprachigen Stadt Deutschlands ein.

Bearbeitung: Gisa Hedden, Kristin Hohendahl

## Geschichte einer Industrieregion – Braunkohle-tageabbau in der Lausitz

Im Jahr 1789 wurde die erste Lausitzer Braunkohle in einem Gebiet bei Lauchhammer entdeckt. Mitte des 19. Jahrhunderts hat man mit der industriellen Braunkohlenutzung in der Region begonnen. So entstand ein komplett neuer Industriezweig, nämlich der der Braunkohlegewinnung und -veredelung. Auch Glashütten und andere Industriebetriebe profitierten von der großmaßstäblichen Ressourcengewinnung. Zu Zeiten der DDR wurde die Braunkohle schließlich zum Primärenergieträger und trug 1987 ganze 54 % der Gesamtenergie bei. Die Wiedervereinigung brachte ganz neue planungsrechtliche Grundlagen für den Braunkohletagebau mit sich. Eine Folge davon war die Reduzierung der Tagebaue von 17 auf noch neun im Jahr 1996.

Für den Tagebau Cottbus-Nord, der nordöstlich von Cottbus liegt und bis Ende 2015 betrieben werden soll, mussten insgesamt sieben Orte und 857 Einwohner ihr Zuhause verlassen. Außerdem musste eine Bahnlinie für die Realisierung des Tagebaus umgelegt werden. Unter Berücksichtigung der Enteignungen, dem Verlust, der Ungewissheit und der Hoffungslosigkeit, diesen „unliebsamen“ Begleiterscheinungen des Tagebaus, erscheinen die Rekultivierungsmaßnahmen als eine Art später „Wiedergutmachung“ gegenüber der Bevölkerung der Region, aber auch der (Kultur-) Landschaft.

Bearbeitung: Neele Hanf, Eileen Müller, Nadine Schwenker



Abb. 7 Landschaftswandel 1850



Abb. 8 Landschaftswandel 1990



Abb. 9 Landschaftswandel 2015

## Tagebausanierung und -Rekultivierung in der Lausitz

Zahlreiche stillgelegte Tagebaue stellen die Menschen in Sachsen und Brandenburg vor die Frage der Folgenutzung. An einigen Orten wurden z. B. Maschinen und Anlagen inszeniert, um der Geschichte des Tagebaus Raum zu geben. Für die eigentlichen Tagebauflächen muss aber erst einmal die technische Sanierung bewältigt werden.

Der Gewinnungs- und Verarbeitungsprozess von Braunkohle ist mit enormen Emissionen zu Lasten von Luft, Wasser und Boden verbunden und verursacht zudem Erosionen, die eine kaum kalkulierbare geotechnische Instabilität nach sich ziehen. Am Ende der Förderung bleibt ein großes „Loch“, eine Wüste aus locker abgekipptem Sand, belastet mit Schwefel und Eisen, mit brüchigen Kanten. Der Braunkohlenplan regelt die Folgenutzung, staatliche Institutionen wie die LMBV und das LBGR koordinieren die Finanzierung und die Sanierungsarbeiten.

Technische Bergbausanierung: Bei der Grundsicherung geht es darum, die geotechnische Sicherheit wiederherzustellen, wozu die Sicherung der Böschungsbereiche und die Befestigung der Bodenschicht in der Fläche zählen. Begleitet werden diese Sanierungsprozesse von Arbeiten rund um die Themen Grundwasser, Altlasten und technische Anlagen und Maschinen. Die häufig unkalkulierbaren Risiken in Bergbaufolgelandschaften haben die im Jahr 2013 LMBV dazu veranlasst, in der Lausitz 21.596 ha Fläche als Sperrbereiche auszuweisen.

Bearbeitung: Christoph Ehrke, Pascal Gehle

# 1 Thematische Annäherung

## Wasserhaushalt und Gewässer

Für die Konzeptentwicklung und Planung des „Cottbuser Ostsees“ haben einige Gewässer in der Lausitz eine besondere Bedeutung und Auswirkung auf die Zukunft des Sees. Nicht nur die direkte Abhängigkeit des Ostsees von der Spree durch die Wasserentnahme zur Flutung, sondern auch die Lausitzer Seenlandschaft und der gesamte Wasserhaushalt der Region spielen hierbei eine große Rolle.

Die Flutung des Restlochs des Tagebaus Cottbus-Nord soll im Jahr 2018 beginnen und 2030 abgeschlossen sein. Die alleinige Füllung des zukünftigen Ostsees mit Grundwasser ist nicht ausreichend. Dies würde zu einer Versauerung des Sees führen und die prognostizierte Badequalität könnte nicht gewährleistet werden. Zusätzlich zum aufsteigenden Grundwasser werden daher 30 Millionen m<sup>3</sup> Spreewasser in das Restloch geleitet. Der zukünftige Cottbuser-Ostsee wird eine Kapazität von ca. 150 Millionen m<sup>3</sup> Wasser haben. Als vorbereitende Maßnahmen auf die Flutung begannen 2009 die Arbeiten für die zukünftige Ufergestaltung und Sicherung der Uferbereiche. Die Kippenböschungen sind zum großen Teil stark setzungsgefährdet. Das sogenannte Setzungsfließen ist eine typische Lausitzer Rutschungsart. Ökologische Auswirkungen sind nicht zu vergessen. Die Spree garantiert nicht nur die Trinkwasserversorgung im Berliner Raum und dient als Schifffahrtsweg in der Hauptstadt, sondern hält besonders im Spreewald einen strukturreichen und vielfältigen Lebensraum für zahlreiche Arten und Lebensgemeinschaften bereit.

Bearbeitung: Valerie Ostermann, Christoph Theising

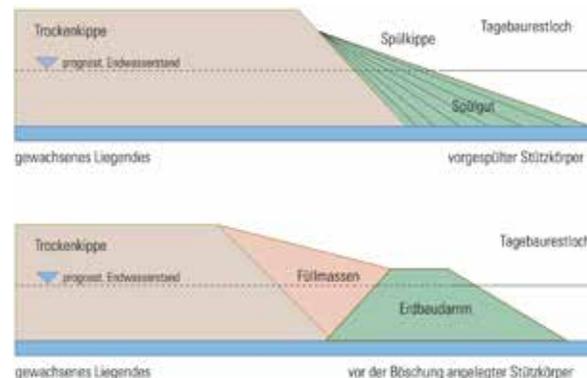


Abb. 10 Spülkippe

## Nachweise

Abb. 1 Ausschnitt LRP LK Spree-Neiße

[http://www.lkspn.de/\\_media/document/1247144291/1247485524/1247485648.pdf](http://www.lkspn.de/_media/document/1247144291/1247485524/1247485648.pdf)  
(10.03.2014)

Abb. 2 Der Masterplan im Überblick

Zukunftschance Cottbuser Ostsee - <https://www.cottbus.de/files/storage/aa/aa/nd/Internetpräsentation.pdf>  
(10.03.2014)

Abb. 3 IBA See

Eigene Abbildung

Abb. 4 Cottbus Stadtwappen

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/5/5e/Wappen\\_Cottbus.svg/134px-Wappen\\_Cottbus.svg.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/5/5e/Wappen_Cottbus.svg/134px-Wappen_Cottbus.svg.png)  
(12.02.2015)

Abb. 5 Niederlausitzer Landschaft und der Tagebau

Weißwasser Anzeiger - <http://www.weisswasser-anzeiger.de/images/src/IBA-9072.jpg> (19.03.2014)

Abb. 6 Zweisprachige Beschilderung

Eigene Abbildung

Abb. 7 Landschaftswandel 1850

Großräschen-Senftenberg 1850: [http://www.lmbv.de/tl\\_files/LMBV/Dokumente/Liegenschaften/Liegenschaftsmanagement\\_Grossraeschen-Senftenberg\\_1850.jpg](http://www.lmbv.de/tl_files/LMBV/Dokumente/Liegenschaften/Liegenschaftsmanagement_Grossraeschen-Senftenberg_1850.jpg)  
(17.03.2014)

Abb. 8 Landschaftswandel 1990

Großräschen-Senftenberg 1990: [http://www.lmbv.de/tl\\_files/LMBV/Dokumente/Liegenschaften/Meuro\\_1900-1999\\_02.jpg](http://www.lmbv.de/tl_files/LMBV/Dokumente/Liegenschaften/Meuro_1900-1999_02.jpg) (17.03.2014)

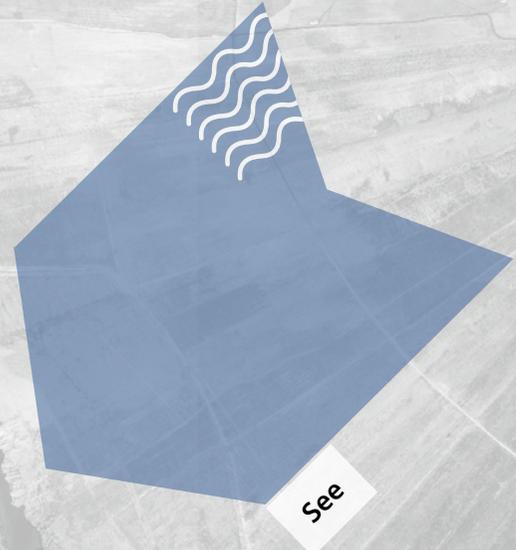
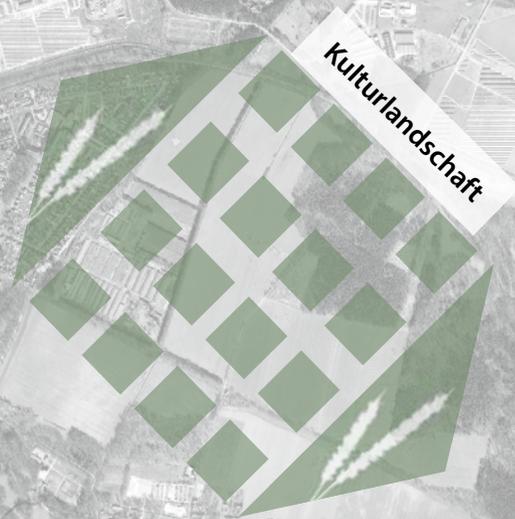
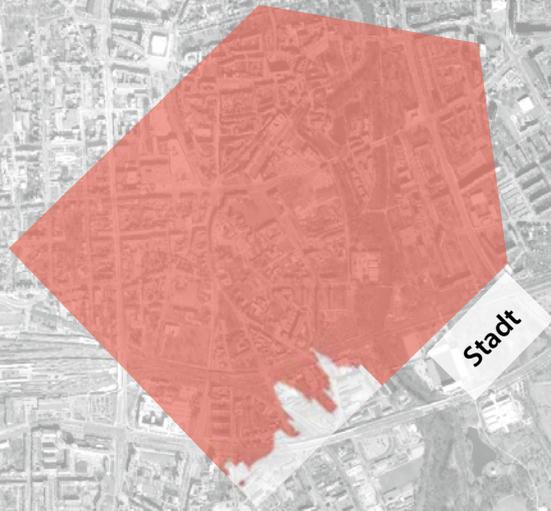
Abb. 9 Landschaftswandel 2015

Großräschen-Senftenberg 2015: [http://www.lmbv.de/tl\\_files/LMBV/Dokumente/Liegenschaften/Liegenschaftsmanagement\\_Grossraeschen-Senftenberg\\_2015.jpg](http://www.lmbv.de/tl_files/LMBV/Dokumente/Liegenschaften/Liegenschaftsmanagement_Grossraeschen-Senftenberg_2015.jpg)  
(17.03.2014)

Abb. 10 Spülkippe

LMBV - Nach der Kohle kommt das Wasser - [www.lmbv.de/tl\\_files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Zentrale/Publikationen%20Diverse/Nach\\_der\\_Kohle.pdf](http://www.lmbv.de/tl_files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Zentrale/Publikationen%20Diverse/Nach_der_Kohle.pdf) (19.03.14)

Die dargestellte thematische Annäherung wurde auf der Exkursion im März 2014 durch Eindrücke vor Ort ergänzt, sowohl in Cottbus selbst als auch in Großräschen, Senftenberg und weiteren IBA-Projekten in der Lausitz. Aus der Workshoparbeit im IBA Studierhaus gingen vier Gruppen hervor, die die Entwicklung des Cottbuser Ostsees aus vier verschiedenen Perspektiven beleuchteten.







## 2 PERSPEKTIVE STADT

Gruppe „Stadt“:

Christoph Ehrke  
Pascal Gehle  
Valerie Ostermann  
Christoph Theising  
Tino Wenning

### 2.1 Einführung: Der Workshop in Großräschen

Unter dem Eindruck der Recherchen im Vorfeld der Exkursion und der Vorträge und Impressionen an den ersten Tagen in Cottbus lag insbesondere die geplante „Seeachse“ im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Die brachliegende Bahntrasse in einem breiten, ruderal geprägten Korridor schien unzählige Möglichkeiten zu eröffnen, wie auch die Überlegungen seitens der Stadt Cottbus zeigten (vgl. Masterplan Cottbuser Ostsee). Dennoch ergaben sich bald unterschiedliche Blickwinkel auf diese Achse, so auch die **Perspektive Stadt**.

Diese verfolgt den Ansatz, der historischen Stadt Cottbus im zukünftigen Stadtentwicklungsprozess gegenüber dem Cottbuser Ostsee eine größere Bedeutung einzuräumen. Der Ostsee als wichtiger Impuls, der große Erwartungen und Hoffnungen aufkommen lässt, wird gewissermaßen ein neuer Teil der historisch gewachsenen Stadt. Die Verwirklichung des größten künstlichen Binnensees erfordert per se immense Anstrengungen, darf sich aber nicht nur auf die Bereiche entlang des Ufers konzentrieren. Die zukünftige Beziehung von Stadt und See beschränkt sich nicht allein auf die Gestaltung einer „Seeachse“, sondern muss gesamtstädtische Entwicklungen berücksichtigen.

Ausgehend von diesen Überlegungen ergaben sich die Fragestellungen, die die Arbeit im Workshop und darüber hinaus bestimmten. Welche Entwicklungen sind zwischen der Cottbuser Innenstadt und der zukünftigen Uferkante - und zwischen Merzdorf und Dissenchen - denkbar? Eine gänzlich unvoreinge-

nommene Herangehensweise war angesichts der ersten Eindrücke nicht realistisch. Trotzdem ließe sich anhand von Szenarien aufzeigen, welche Aus- und Nebenwirkungen vorliegende und zu entwickelnde Planungen haben würden. Als Studierende mit dem Blick von außen würden sich Alternativen aufzeigen lassen, die sich abseits der im Raum stehenden Diskussionen befinden.

Zur Unterscheidung der Szenarien diente im Workshop die Frage nach der Stärke und Verortung des Impulses für die (städtebauliche) Entwicklung. Ergeben sich durch den Ostsee vor allem Chancen für den Stadtkern, die „Seeachse“ oder doch vor allem für die Uferkante? Die Auswirkungen auf beispielsweise Stadtkörper, Mobilität, Nutzungsverteilung und Landschaftsbild unterscheiden sich deutlich.

Die Konkretisierung der Szenarien, ihrer Auswirkungen und deren Bewertung erfolgte im Anschluss an den Workshop. Während der Arbeit in Cottbus und Großräschen wurden auch Leitfragen diskutiert, die über den Betrachtungsraum hinaus führen und für die Formulierung der Zielsetzung von Bedeutung sind. Themen wie Resilienz, Atmosphäre, Identität, versteckte Orte und Entwicklung im Prozess sollten die Arbeit aus der städtischen Perspektive über den gesamten Zeitraum des Projektes begleiten (vgl. Kapitel 2.5). Für die im strukturellen Wandel befindliche Stadt Cottbus sind neben konkreten Planungen auch Diskussionen um Leitbilder und langfristige Ziele von Bedeutung. In diesen Findungsprozess ordnen sich die genannten Themen ein.

Am Ende des Workshops wurde die Zielsetzung formuliert, für den Raum zwischen Kernstadt und Ost-

see eine **gesamträumliche Strategie für eine flexible Entwicklung** zu erarbeiten. Die Strategie sollte die Kernstadt stärken und eine sichtbare, erlebbare und funktionale Verbindung zwischen Stadt und See herstellen. Die Identität des Sees sollte dabei klar umrissen werden mit Blick auf die Zielgruppe: Cottbus als Oberzentrum am See ist ein Alleinstellungsmerkmal. Wird dieses aber in erster Linie für Touristen und Besucher von außerhalb oder für die knapp 100.000 Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt genutzt? Dabei ist auch eine Auseinandersetzung mit den regionalen Planwerken und (Tourismus-) Strategien von Bedeutung.

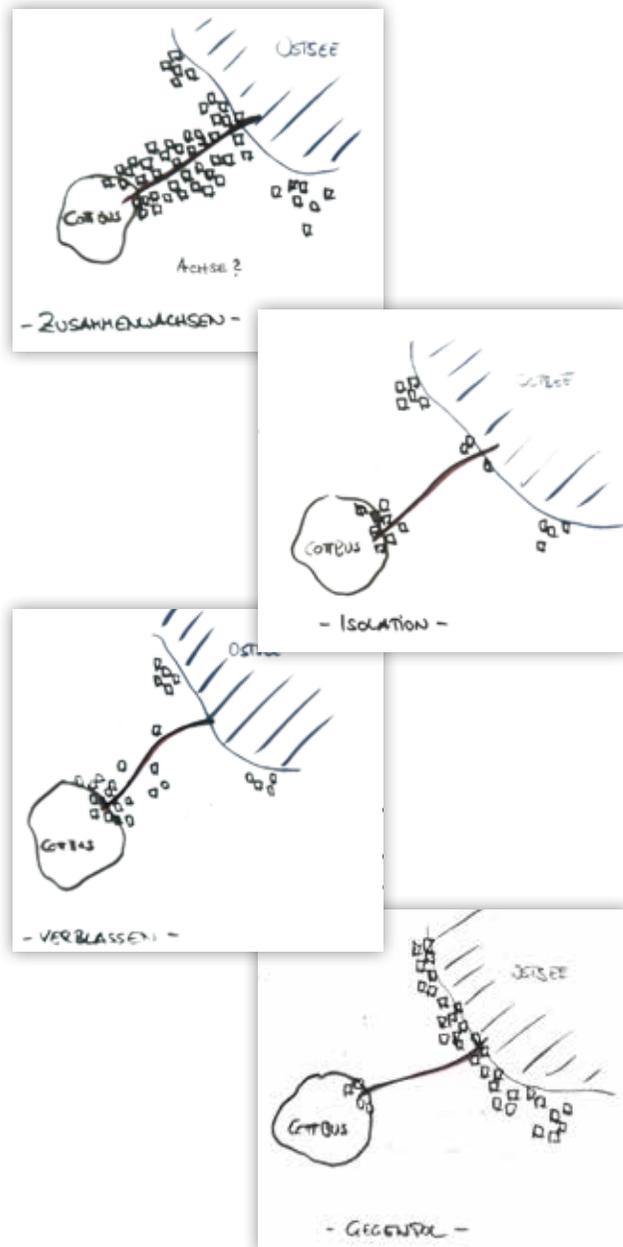


Abb. 11 Szenarioskizzen während des Workshops



Abb. 12 Workshop im IBA-Studierhaus in Großräschen



Abb. 13 Abschlusspräsentation der Workshopergebnisse

### 2.2 Analyse: Hektischer Strukturwandel und Richtungssuche

#### 2.2.1 Planungsraum

Das Planungsgebiet wird im Stadtzentrum durch die Spree, im Süden durch den Branitzer Park und im Osten durch den Tagebau Cottbus-Nord abgegrenzt. Es ist insbesondere durch den Zwischenraum gekennzeichnet, jenem gewerblich und von Lagerflächen geprägten Raum zwischen Innenstadt, Tagebau und den Stadtteilen Merzdorf und Dissenchen.

Der Strukturwandel in den letzten 25 Jahren scheint im Zwischenraum besonders deutlich ablesbar zu sein. Das Wegbrechen des Tagebaus als Wirtschaftsmotor macht eine Umorientierung in Stadt und Region erforderlich. Für Cottbus als schrumpfende Stadt sind entsprechende Raumordnungsziele formuliert worden: Innen- vor Außenentwicklung, der Rückbau von außen nach innen (STADTUMBAUSTRATEGIEKONZEPT COTTBUS 2020).

Große Hoffnungen werden indes auf den Tourismussektor gesetzt. Angesichts der regionalen Konkurrenz von Tagebauseen stellt sich allerdings die Frage, ob der Cottbuser Ostsee nicht eher für die Menschen der Stadt als für schwer abschätzbare Zahlen von Touristen entwickelt werden sollte.

Das Gebiet am zukünftigen Ostsee ist über bestehende Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV zu und zwischen den Dörfern bereits gut von der Stadt aus zu erreichen. Zwei Stadtbuslinien verbinden die an den zukünftigen Ostsee

angrenzenden Stadtteile Merzdorf und Dissenchen mit dem Cottbuser Stadtzentrum. Zudem verkehrt eine weitere Stadtbuslinie entlang des Tagebaus und verbindet die angrenzenden Stadtteile miteinander. Eine direkte Anbindung an das Cottbuser Straßennetz besteht nicht. Ansprechende Wegeverbindungen vom Stadtkern bis zum zukünftigen See für Fußgänger und Radfahrer fehlen noch.

In den Konzepten des Masterplans Cottbuser Ostsee ist eine „Seestraße“ vorgesehen, die auch das Gewerbegebiet entwickelt. Eine derart umfassende Planung hat als Vision ihre Berechtigung, allerdings sollte auch über eine gesamträumliche Strategie nachgedacht werden, die eine flexible Entwicklung mit weniger „harten“ planerischen Eingriffen zulässt.

Eine weitere relevante Aussage aus dem Stadtumbaustategiekonzept Cottbus 2020 ist die Schaffung einer kompakten Stadt mit kurzen Wegen und einem attraktiven Stadtbild, insbesondere durch die Stärkung und das Erlebarmachen der Lage an der Spree, der vielfältigen Park- und Grünanlagen sowie der umgebenden Kulturlandschaft. Parks und Landschaftsräume haben in der zukünftigen Stadtentwicklung eine hohe Bedeutung. Auch die Aufnahme und Stärkung der räumlichen sowie funktionalen Verflechtung zwischen dem Stadtzentrum und dem Stadtteil Sandow lassen sich hieraus ableiten.

Eine besondere Herausforderung stellt der langfristige Umgang mit der fragmentarischen Raumstruktur im Zwischenraum dar. Wie kann es hier gelingen, die Einzigartigkeit des zukünftigen „Stadt-Sees“ für die Cottbuser zugänglich, nah und erlebbar zu machen?



Abb. 14 Bestand: Nutzungsstruktur des landschaftlichen Raums



Abb. 15 Bestand: Verkehrsnetz

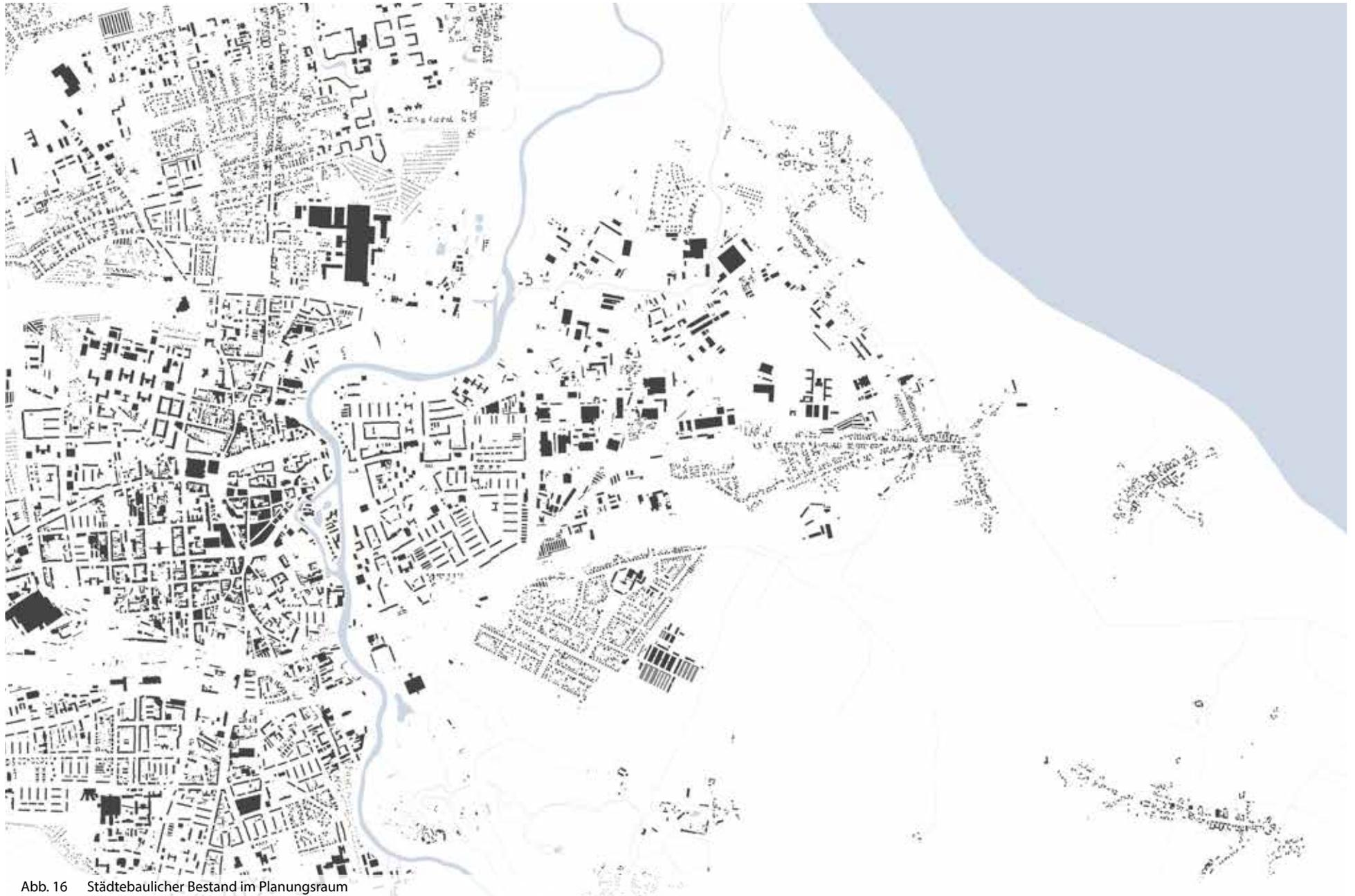


Abb. 16 Städtebaulicher Bestand im Planungsraum

### 2.2.2 Knotenpunkte

Bei der Betrachtung verschiedener Aspekte im Zwischenraum fallen einige Orte (Knotenpunkte) auf, die einen besonderen Charakter aufweisen oder eine bestimmte Funktion im Stadtgefüge übernehmen. Die nachfolgend beschriebenen neun Knotenpunkte werden für die zukünftige Entwicklung des Betrachtungsraumes als wichtig erachtet. Dabei wurde ein besonderer Fokus auf die Ausstattung, den spezifischen Charakter, die derzeitige Funktion und die Zielvorstellungen im Rahmen des neuen Planungskonzepts gelegt.

#### **Knotenpunkt A: Spree-Querung Sandower Hauptstraße**

Der Knotenpunkt Spree-Querung Sandower Hauptstraße bildet den Übergang zwischen der historisch gewachsenen Altstadt und der Vorstadt. Gleichzeitig grenzt die Spree die stark verdichtete Innenstadt von den Wohnquartieren ab. Zu den wesentlichen Ausstattungsmerkmalen gehören der Spreeanschluss sowie der angrenzende Carl-Blechen-Park mit Übergang in die Grünverbindung entlang des Spreeufers. Flankiert wird der Knotenpunkt von der markanten Wohnbebauung in der Vorstadt und den Gebäuden der Industrie- und Handelskammer und dem Landgericht in der Altstadt. Durch eine Bushaltestelle sowie eine Straßenbahnhaltestelle besteht Anschluss an das ÖPNV-Netz der Stadt.

Charakteristisch für diesen Durchgangsort sind die schwach ausgeprägten Raumkanten und die damit verbundene Offenheit. Unterstrichen wird dieser Eindruck von dem hohen Grünanteil und der Nähe

zur Spree. Die vordergründige Funktion ist die durch die Brücke gegebene Spreequerung. Hier konzentrieren sich die Verkehrsströme. Des Weiteren wird hier die Innenstadt an die Wohnsiedlung übergeben.

In Zukunft sollen Touristen und Besucher des Cottbuser Ostsees an dieser Stelle durch Verweise auf den See aufmerksam gemacht und „eingefangen“ werden.

#### **Knotenpunkt B: Spree-Querung Franz-Mehring-Straße**

Die Brücke an der Franz-Mehring-Straße ist die Hauptüberquerung der Spree für die innerstädtischen Verkehrsströme. Der grüne Insel-Charakter dieses Knotenpunktes in der Neustadt steht im Kontrast zu der teilweise engen Bebauung und den sich dadurch abzeichnenden Raumkanten. Geprägt ist der Bereich von ehemaligen Fabrikgebäuden und Gebäuden des Dienstleistungsgewerbes wie Hotels, Arztpraxen und Freizeiteinrichtungen. Die Funktion des Ortes besteht in der Überquerung der Spree und kann als Durchfahrtsort angesehen werden.

In Zukunft sollen hier (ähnlich wie am Knotenpunkt A) die zukünftigen Besucher auf den Cottbuser-Ostsee aufmerksam gemacht und werden.

#### **Knotenpunkt C: Kreuzung Jaques-Duclos-Platz**

An dieser stark befahrenen Verkehrskreuzung sammeln und verteilen sich die Hauptverkehrsströme. Der motorisierte Individualverkehr steht im Bereich dieses Knotenpunktes im Vordergrund, wodurch der Platz nur geringe Aufenthaltsqualität besitzt. Charakteristisch sind die großen und weitläufigen Rasenflä-

chen, die prägnanten solitären Wohnblöcke sowie eine Tankstelle und ein Imbiss mit angrenzendem Biergarten. Durch die offene Platzsituation wirkt der Bereich sehr übersichtlich. Die Wohnbebauung bildet starke Raumkanten, die teilweise durch Maßstabssprünge in den Gebäuden unterbrochen werden. Funktion dieses innerstädtischen Zwischenraumes ist das Sammeln und Aufteilen des Verkehrs.

In Zukunft soll an diesem Knotenpunkt der Pkw-Verkehr in Richtung Ostsee gebündelt und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer neben der Hauptstraße entlang der Achse „Stadt-See“ geleitet werden.

#### **Knotenpunkt D: Dissenchener Straße – Stadtring**

Der Knotenpunkt „Dissenchener Straße – Stadtring“ bildet die Schwelle zwischen urbaner Dichte und offener, fragmentarischer Weite. Die große, mehrspurige Verkehrskreuzung trennt die Raumkanten bildende Wohnbebauung in Blockstrukturen von den Industrie- und Gewerbeflächen. Der Bereich ist hauptsächlich vom Verkehr geprägt und strahlt eine gewisse Hektik und Unruhe aus. Hier verläuft die Grenze zwischen den urbanen, städtischen, verdichteten Knotenpunkten (A-C) und den zersiedelten, zerklüfteten, fragmentarischen Knotenpunkten (F-G).

Ziel einer zukünftigen Planung soll es sein, die Qualitäten der Knotenpunkte A-C zu erhalten und wenn möglich zu stärken, gleichzeitig aber die Knotenpunkte F-G zu transformieren und neue Orte zu erschaffen bzw. zu entwickeln.



Abb. 17 A: Spree-Querung Sandower Hauptstraße



Abb. 18 B: Spree-Querung Franz-Mehring-Straße



Abb. 19 C: Kreuzung Jacques-Duclos-Platz



Abb. 20 D: Dissenchener Str. - Stadtring



Abb. 21 E: Bahnhof Sandow



Abb. 22 F: Merzdorfer Bahnhofsgelände



Abb. 23 G: Bahnhof Merzdorf



Abb. 24 H: Merzdorf



Abb. 25 I: Dissenchen

### **Knotenpunkt E: Bahnhof Sandow**

Der Mobilitätsknotenpunkt Sandow ist die Schnittstelle des Betrachtungsraumes mit der Branitzer Parklandschaft. Geprägt von Kleingartensiedlungen, Bahntrassen, Pipelines und Industrie-Charakter verbindet eine Unterführung den DB-Regio Haltepunkt „Sandow“ mit dem Endhaltepunkt der S-Bahnlinie 2 sowie dem Anschluss der Branitzer-Parkeisenbahn und konzentriert an dieser Stelle den ÖPNV. Dieser Transitbereich zwischen Stadtrand und Stadtring ist ein Zwischenort im peripheren Raum und nicht städtebaulich eingebunden. Ein klarer Bezug zu den Siedlungsbereichen besteht nicht.

Der Bahnhof „Sandow“ hat das Potential, als Verbindungsort zwischen der ehemaligen Bahntrasse zum zukünftigen Cottbuser Ostsee und dem Branitzer Park zu fungieren.

### **Knotenpunkt F: Merzdorfer Bahnhofsgebäude**

Das Gebäude des ehemaligen Merzdorfer Bahnhofs weckt durch seine historische Bausubstanz geschichtliche Assoziationen. An diesem „verlassenen Ort“ befand sich früher, neben dem Bahnhof, der Bahnübergang Merzdorfer Bahnhofstraße sowie der Fluss Tranitz. Heute weist dieser ambivalente Ort neben einzelnen Lagerflächen und zersiedelter Wohnbebauung keine nennenswerten Funktionen mehr auf. Der hier beginnende Übergangsbereich von der Landschaft zum See kann in Zukunft als Pausenpunkt oder Haltebereich dienen.

### **Knotenpunkt G: Bahnhof Merzdorf**

Die Anschlussstelle für den öffentlichen Nahverkehr hat rein funktionalen Charakter. Der DB-Regio Haltepunkt liegt im Transitraum am Merzdorfer Weg. Das angrenzende, teils verlassene Gewerbe- und Industriegebiet ist geprägt von Brachflächen, Abstellgleisen und vereinzelter Wohnbebauung. Das Entwicklungspotential für diesen Knotenpunkt besteht in der Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem zukünftigen Cottbuser Ostsee für Touristen aus Stadt und Region.

### **Knotenpunkt H: Merzdorf**

Der Knotenpunkt Merzdorf hat die Funktion als Ortseingang für den Cottbuser Stadtteil Merzdorf. Dieser ist als Ort im periurbanen Raum aber nur schwer als solcher erkennbar. Die einfache Straßenkreuzung mit angrenzender Wohnbebauung und Waldflächen wird durch das Tranitzfließ zudem von der Ortsmitte abgeschnitten. Aufgrund der Vernetzung mit der Umgebung entsteht hier eher ein offener Wohnsiedlungscharakter.

### **Knotenpunkt I: Dissenchen**

Die zentrale Kreuzung im Stadtteil Dissenchen bildet die Ortsmitte. Der kleine Park mit Bäumen und einer Grünfläche hat eher Platzcharakter, jedoch ohne spezifische Aufenthalts- oder Nutzungsmöglichkeiten. Die angrenzende Wohnbebauung unterstreicht diesen Eindruck. Im Kreuzungsbereich treffen Straßen aus den Richtungen Cottbus, Schlichow und Merzdorf zusammen.

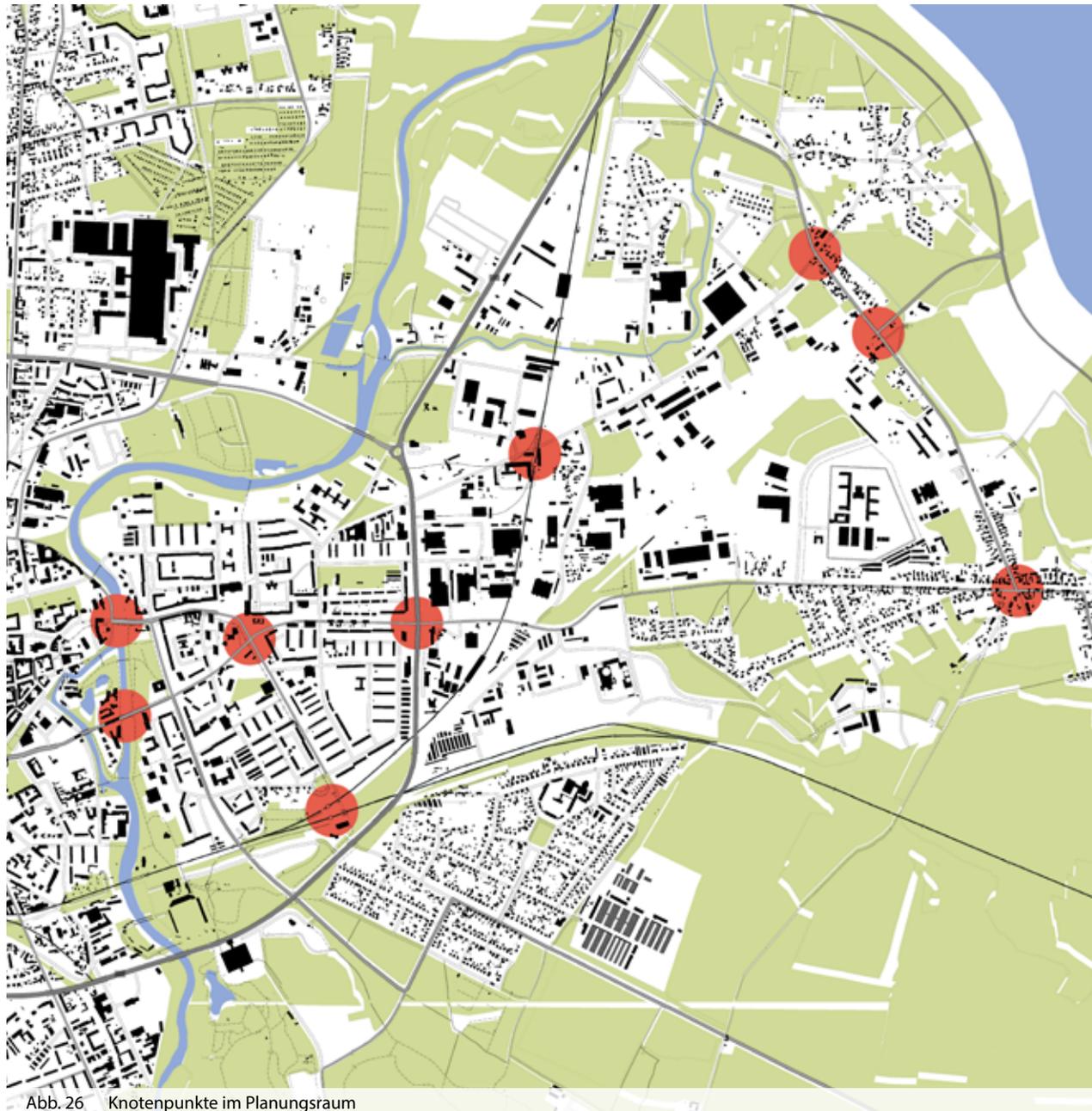


Abb. 26 Knotenpunkte im Planungsraum

Knotenpunkte



Gewässerstruktur



Verkehrsnetz



Grünflächen



Gebäudestruktur



Abb. 27 Explosionsgrafik

### 2.3 Städtebauliche Entwicklungsszenarien

#### 2.3.1 Rahmenbedingungen

Für die Szenarien werden in bestimmten Kategorien Rahmenbedingungen vorgegeben, welche für alle Szenarien gleich gelten. Sie orientieren sich zum Teil an derzeitigen Zuständen bzw. an einer als realistisch eingestuften zukünftigen Entwicklung.

##### **Gesellschaft**

Die Gesellschaft wird sich in Zukunft weiter in Richtung einer Wissens- und Informationsgesellschaft entwickeln. Der produzierende Wirtschaftssektor stagniert, während sich die Dienstleistungsbereiche stärker entwickeln. Die Einwohnerzahl von Cottbus wird bis zum Jahr 2030 um 13% abnehmen (BERTELSMANN STIFTUNG 2014). Das Durchschnittsalter steigt im gleichen Zeitraum von derzeit 45 auf dann 50 Jahre (ebd.). Für die weitere Planung wird angenommen, dass die Wohnfläche pro Person insgesamt zunehmen wird, während die durchschnittliche Anzahl an Personen pro Haushalt weiter zurückgeht. Dadurch entsteht trotz Bevölkerungsrückgang ein Mehrbedarf an Wohnungen.

##### **Wirtschaft**

Für die wirtschaftliche Entwicklung in Cottbus wird keine Prognose erstellt. Für die Planung wird mit gleichbleibenden Verhältnissen gerechnet. Eine zunehmende Zahl an Großbetrieben oder an produzierendem Gewerbe wird nicht erwartet. Der derzeitige hohe Anteil des Dienstleistungssektors an der Gesamtwirtschaft bleibt bestehen. Die Einschätzun-

gen beruhen auf der Wirtschaftsentwicklung im Zahlungsspiegel 2013/2014 (IHK COTTBUS 2014), wonach es in der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes in den letzten Jahren keine große Veränderung gab.

##### **Infrastruktur**

Elektrische Mobilität gewinnt stark an Bedeutung. Dazu zählen beispielsweise elektrisch betriebene PKW, Busse und E-Bikes. Der öffentliche Personennahverkehr wird ausgebaut und stärker ausgelastet, wobei auch die Vernetzung von privaten und öffentlichen Verkehrsträgern gefördert wird, beispielsweise in Form von Carsharing. Die Verkehrszahlen insgesamt stagnieren aufgrund der intelligenteren Verkehrssysteme und der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung. Die dezentral erzeugten, regenerativen Energiequellen werden weiter ausgebaut. Wind- und Solarenergie stehen hierbei im Vordergrund.

##### **Klima**

Die Durchschnittstemperatur wird in den nächsten Jahren ansteigen, die Sommer werden generell trockener und die Winter milder. Extremwetterereignisse nehmen zu (HELMHOLTZ GESELLSCHAFT 2014). Themen wie Hochwasserschutz, Flächenentsiegelung und Einfluss des Mikroklimas im städtischen Raum gewinnen an Relevanz.

##### **Entwicklung des Cottbuser Ostsees**

Durch die Umsetzung des Masterplanes wird es zu einer zunehmenden lokalen Wertschöpfung in den Bereichen Naherholung und Tourismus geben. Durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen an den Rändern des Sees kommt es zu einem Impuls für angrenzende Gebiete.



### 2.3.2 Zwischenstadt

#### Entwicklungsschwerpunkt

Zwischenraum

#### Planungsparadigma

Konventionell

#### Planungsinstrumente

Traditionell / formell

#### Urbanität und Dichte

Suburban

#### Verkehrsstruktur

Individualverkehr

Das Szenario **Zwischenstadt** setzt den Fokus auf den sogenannten Zwischenraum. Der „urbane Uferimpuls“ am zukünftigen Ostsee bewirkt eine starke städtebauliche Veränderung in räumlicher Nähe zur Uferkante, die sich entlang der direkten Verbindung von Stadtzentrum und See erstreckt, wodurch die alte Bahnstrecke wie in den Planungen zur „Seeachse“ bzw. zum „Parkway“ im wörtlichen Sinne als Dreh- und Angelpunkt fungiert.

Eine derart harte Überformung des Bestandes ist in einer schrumpfenden Stadt nur möglich, indem Kapazitäten aus anderen Stadtteilen abfließen und hier - im Zwischenraum - gebündelt werden. Die Chance, neue Stadtstrukturen, Straßenraster, Infrastruktur, Wohnformen und Nutzungen zu realisieren, ist der entscheidende Anreiz für Stadt, Bürger und Investoren, im Zwischenraum einen neuartigen Stadtteil entstehen zu lassen.

Die Vorgehensweise folgt dabei der konventionellen Logik: wo neue Flächen verfügbar werden, werden sie auch bebaut. Es greifen die üblichen Mechanismen,

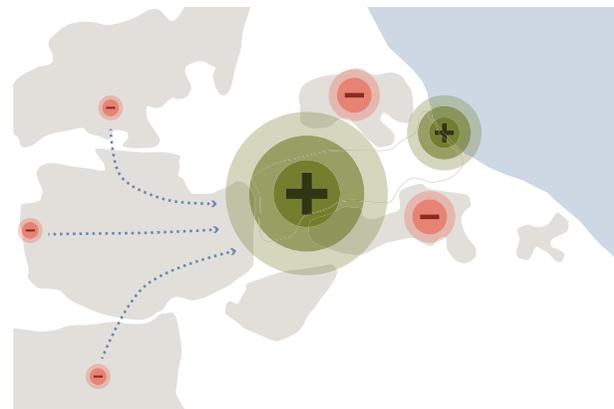


Abb. 28 Schema „Zwischenstadt“

Instrumente und Abläufe in Politik und Verwaltung, die eine schnelle und profitable Entwicklung des Gebiets einfordern. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger (Anwohner gibt es schließlich nur wenige im Zwischenraum) und die Berücksichtigung von Natur- und Umweltbelangen gehen nicht über das herkömmliche Maß hinaus. Innovationen bleiben so auf einzelne, kleine Projekte wie z. B. die Gestaltung eines Quartiersplatzes oder der Architektur von Einzelobjekten beschränkt. Es entsteht ein Stadtteil im gegenwärtigen Zeitgeist, der höchstens punktuell neue Akzente und Ideen umsetzt.

Durch die Entwicklung im Zwischenraum wird die Kernstadt jedoch nicht wesentlich in ihrer Zentrumsfunktion geschwächt, sodass insgesamt eine Stadtlandschaft entsteht, die den suburbanen Stadtteilen anderer Großstädte ähnelt, wie sie im Planerjargon als **Zwischenstadt** bezeichnet werden. Hier dominiert (auch zukünftig) der motorisierte Individualverkehr, indem Verkehrswege und öffentliche wie private Abstellmöglichkeiten für Pkw in den Planungen Vorrang genießen. Eine konsequente

Herabstufung des viel Platz beanspruchenden MIV bleibt aus, sodass alternative Mobilitätsformen bspw. im öffentlichen Nahverkehr sich nicht entscheidend durchsetzen können. Die uneingeschränkte individuelle Mobilität in der Stadt und in der Region bleibt von großer Bedeutung für die Bewohner dieses suburbanen Raums, weil die gemischten Nutzungen aus Wohnen und Gewerbe nicht ausreichend wohnortnahe Arbeitsplätze schaffen.

Zwar entstehen im Zwischenraum - wie auch am Ostsee - neue Arbeitsplätze, zumeist jedoch im klassischen Dienstleistungssektor, weniger im Bereich von Technologie und Forschung. Dieser Impuls für den Arbeitsmarkt kann dennoch ausreichend sein, je nachdem, wie sich die Bevölkerungszahl entwickelt.

Der Zwischenraum wird in diesem Szenario sehr stark überformt. Aus dem fragmentarischen Raum wird ein wohl geordnetes städtisches Gefüge aus Verkehrswegen, Gebäuden und Freiflächen, das sich von den umliegenden Siedlungsbereichen wie Sandow und den Dörfern Dissenchen und Merzdorf unterscheidet. Die beiden Dörfer werden nach und nach Teil der neuen **Zwischenstadt** und verlieren ihren individuellen Charakter. Insbesondere Merzdorf wird stark mit den baulichen Entwicklungen im Zwischenraum und an der Uferkante verschmelzen. Anders als im dörflichen Bereich werden im neuen Cottbuser Osten klare Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Räumen gezogen.

Durch die Konzentration von Einzelhandelsnutzungen entlang der „Achse“ gewinnt Cottbus als Oberzentrum an Bedeutung. Sein Umland fällt, dem Trend der (Re-)Urbanisierung folgend, weiter zurück.



Abb. 29 Städtebauliche Entwicklung im Szenario „Zwischenstadt“

### 2.3.3 Europäische Stadt

#### Entwicklungsschwerpunkt

Stadt

#### Planungsparadigma

Modern

#### Planungsinstrumente

Konzeptionell / partizipativ

#### Urbanität und Dichte

Urban

#### Verkehrsstruktur

ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger

Im Szenario der **Europäischen Stadt** steht der historische Stadtkern von Cottbus im Mittelpunkt der Stadtentwicklung. In der klassischen **Europäischen Stadt** sind die Funktionen hierarchisch nach ihrer Bedeutung um das Zentrum angeordnet, wodurch sie sich vom (Um-)Land klar abgrenzt. Im 21. Jahrhundert ist eine derartige Entwicklung in Reinform zwar nicht zu erwarten. Aber die Rückbauaktivitäten in einigen Cottbuser Stadtteilen sind bereits Zeichen einer Konzentration auf die zentralen Stadtbereiche, die u. a. aufgrund ihrer historischen Bedeutung auch in Zeiten der Schrumpfung erhalten werden.

Der zukünftige Cottbuser Ostsee dient in diesem Szenario vorwiegend der Stärkung des Stadtkerns. Es findet keine wesentliche Bebauung im Zwischenraum statt, sondern in erster Linie Stadtumbau in der Innenstadt und im Stadtteil Sandow. Anstelle von Neubau auf den alten Gewerbeflächen erfolgt eine neue Auseinandersetzung mit den bestehenden Strukturen im jetzigen Stadtgefüge. Die Ansprüche und Bedürfnisse der urbanen Bevölkerung werden durch die bestehenden Wohn- und Geschäftsbauten

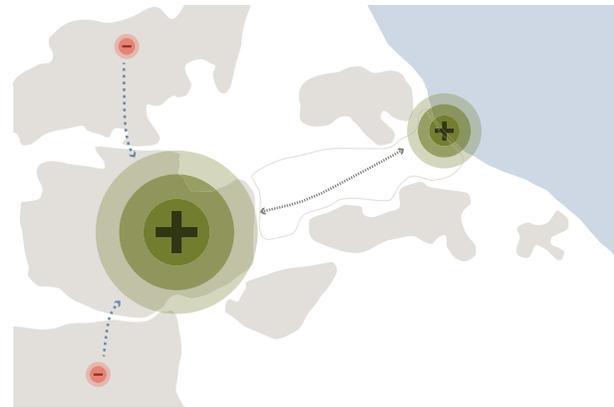


Abb. 30 Schema „Europäische Stadt“

nicht erfüllt. Im Sinne einer modernen Planung wird aber versucht, so gut wie möglich mit dem Bestand zu arbeiten und der Umbau vor den Rückbau oder gar den Neubau auf bislang nicht oder schlecht erschlossenen Flächen gestellt. Der Stadtteil Sandow kann sich so auf lange Sicht zu einem urbanen Quartier entwickeln, das durch seine Nähe zur Innenstadt und mit einem guten verkehrlichen Anschluss an den Ostsee eine besondere Wohnqualität entwickelt.

Diese Entwicklung beruht auf einer integrierten konzeptionellen Planung, die in hohem Maße partizipativ ausgerichtet ist. Dadurch kann der motorisierte Individualverkehr zugunsten gut ausgebauter Fuß- und Radwege und einem starken Angebot im öffentlichen Nahverkehr verdrängt werden. Die **Europäische Stadt** als Stadt der kurzen Wege wird in Cottbus Realität. Die Dichte und die Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe schaffen eine stärkere Urbanität als im heutigen Oberzentrum. Der Mix im Modal Split ermöglicht es, jede Distanz mit einem dem Anlass angemessenen Verkehrsmittel zu überwinden, wie z. B. auch den Weg zum Ostsee.

Der Cottbuser Ostsee wird insofern ein Teil der Stadt, als dass er den Stadtbewohnern als Ausflugsziel dient. Eine städtebauliche Integration in den Stadtkörper insgesamt ist daher nicht notwendig. Die Schaffung von zum einen schnellen, zum anderen erlebbaren Verbindungen zwischen Stadt und See bringen den Ostsee nah an die Stadt heran, ohne dass sie sich vom historischen Kern abwenden muss. Der Zwischenraum funktioniert in diesem Szenario als landschaftlich geprägter Transitraum, der Wohn- und Arbeitsstätten mit dem Naherholungsraum verbindet.

Weitere Zielorte neben der Uferkante können so auch die Stadtteile Merzdorf und Dissenchen sein, die ihre baulich-räumliche Eigenständigkeit und ihre individuelle Identität bewahren. Aufgrund der (Nach-) Verdichtung im Stadtkern gewinnen die dörflichen Strukturen in der Cottbuser Umgebung ebenso wie die Landschaftsräume an Bedeutung (neben der historischen Kulturlandschaft beispielsweise des Branitzer Parks auch die ruderalen Strukturen im Zwischenraum). Die hochmobilen Stadtbewohner nutzen das vielfältige kulturlandschaftliche Angebot in der Region, in dem der Ostsee ein wichtiger Bestandteil ist.

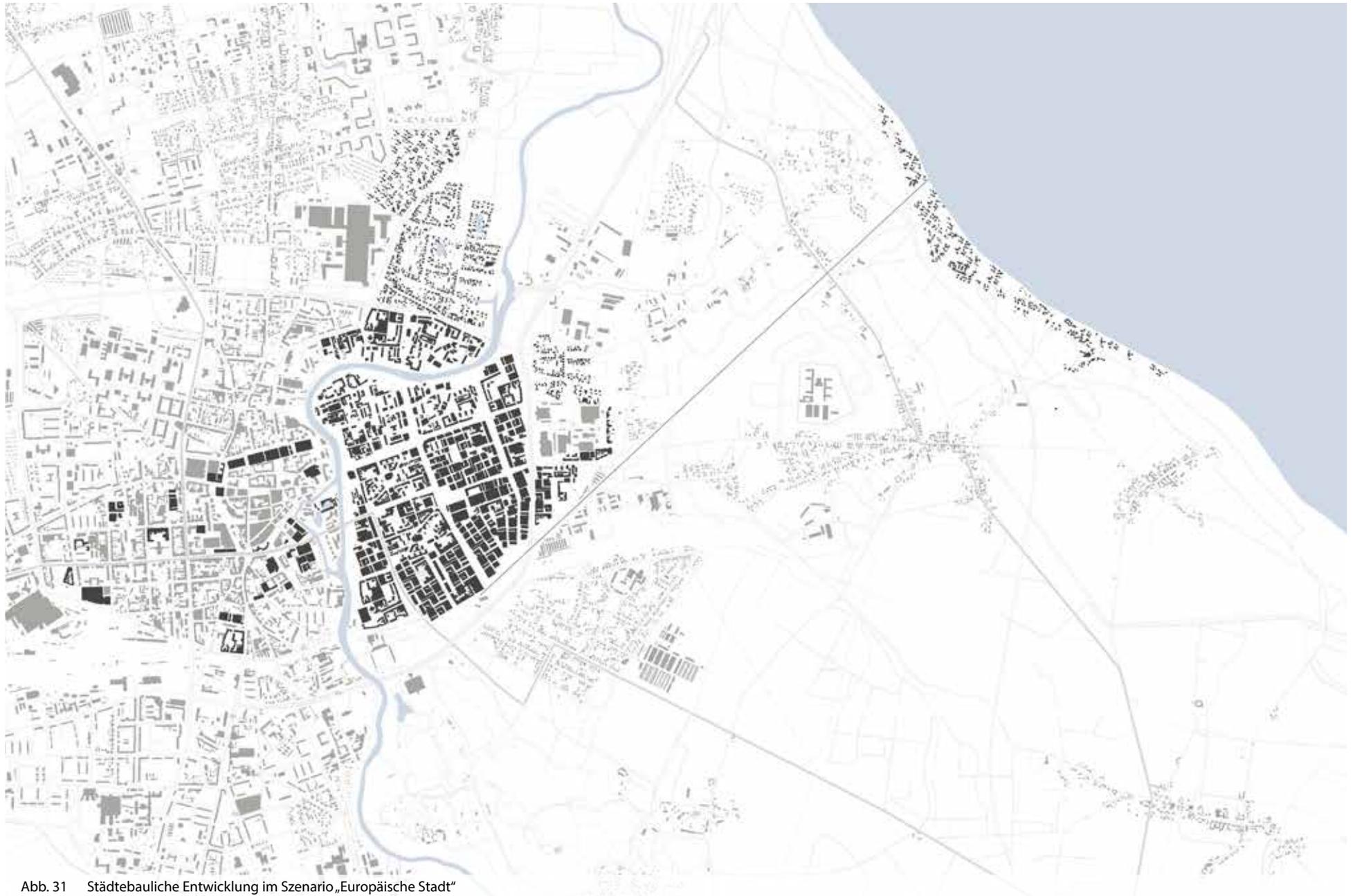


Abb. 31 Städtebauliche Entwicklung im Szenario „Europäische Stadt“

### 2.3.4 Intelligente Stadt

#### Entwicklungsschwerpunkt

Dezentrale Konzentration

#### Planungsparadigma

Innovativ

#### Planungsinstrumente

Selbstbestimmt / autonom

#### Urbanität und Dichte

Periurban

#### Verkehrsstruktur

Kombinierte Mobilität

Anders als in den Szenarien Zwischenstadt und Europäische Stadt gibt es in der **Intelligenten Stadt** keinen zentralen Entwicklungsschwerpunkt. Der größte Einzelimpuls ist der Cottbuser Ostsee mit den neuen Nutzungen entlang der Uferkante zwischen Merzdorf und Dissenchen. Darüber hinaus wird nach dem Prinzip der dezentralen Konzentration angestrebt, eine ausgewogene Entwicklung im Stadtgebiet zu erreichen, von der die Stadt als Ganzes, die einzelnen Stadtteile, Quartiere und sonstige räumliche Einheiten profitieren. Einem Leitbild folgend, das den Rahmen für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung setzt, bleibt es den städtischen Teilräumen überlassen, sich selbstbestimmt und durchaus autonom zu entwickeln.

Die vorhandene räumliche Struktur verändert sich dabei nur unwesentlich. Bestehende Siedlungskerne werden gestärkt, fragmentarische Räume jedoch nicht überformt. Landschaft und Bebauung des Zwischenraums werden nur langsam modernisiert. Der periurbane Raum bleibt somit in seinen Grundzügen erhalten, kann jedoch besser genutzt werden. Hierbei

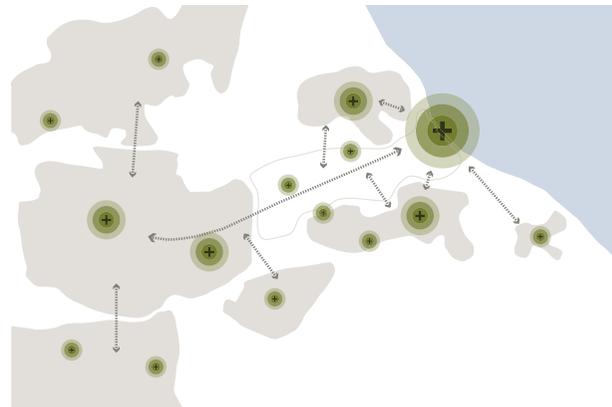


Abb. 32 Schema „Intelligente Stadt“

profitieren bestehende Nutzer von der Transitfunktion des Zwischenraums, indem sie Durchreisenden - seien es Stadtbewohner oder Touristen von außerhalb - Aufenthalts-, Gastronomie- oder Einzelhandelsangebote machen.

In der **Intelligenten Stadt** sind Bürgerinnen und Bürger, politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Akteure auf innovative Weise vernetzt und Teil eines lokalen Wertschöpfungsclusters, das sehr konsequent die vorhandenen Potentiale zu nutzen sucht. Wirtschaftlich ist die Stadt zudem stark in die regionalen Kreisläufe eingebunden und kann sich so vom globalen Standortwettbewerb um Großinvestoren und -unternehmen frei machen. Das Prinzip der Resilienz kommt hier zum Ausdruck, indem die Stadt und ihre Bevölkerung sich auf eigene Stärken, Ressourcen und Bedürfnisse konzentriert und so gegen äußere Einflüsse wie Wirtschafts- oder Energiekrisen gewappnet ist.

Diese sensible kleinräumlich orientierte Idee von Stadt arbeitet stark mit dem Bestand und verläuft

prozesshaft in kleinen Schritten. Der größte Schritt ist in diesem Szenario die Entwicklung am zukünftigen Ostsee und der Schritt hin zu einer selbstbestimmten Stadtgesellschaft, die ein tatsächlich gelebtes Mitbestimmungsrecht der Bevölkerung und ihrer Gruppierungen realisiert.

Der Zwischenraum vernetzt nicht nur - wie in der Europäischen Stadt - das Stadtzentrum mit dem Ostsee, sondern schafft auch Verbindungen zwischen den Dörfern, Siedlungen und Orten aus allen anderen Richtungen. Wo sich Wege kreuzen und viele Menschen verkehren, können sich so nach und nach Nutzungen ansiedeln und neue Kleinsiedlungsgebiete entstehen. Dies widerspricht der gängigen Logik einer vorausschauenden Planung, die beispielsweise einen Masterplan vorlegt, den es umzusetzen gilt, und erfordert ein Umdenken in Politik und Verwaltung. Ein derartiges Umdenken ist gerade in einer schrumpfenden Stadt, die sich sehr nach einem Wachstumsimpuls sehnt, viel verlangt. In der Dimension der baulich-räumlichen Veränderung ist es aber kein unrealistisches Szenario.

Die Knotenpunkte in Stadt, Dörfern und Zwischenraum bedienen die unterschiedlichen Verkehrsmittel gleichermaßen, mit einem Schwerpunkt auf Fußgängern und Radfahrern. Dies führt auch dazu, dass die Verkehrsemissionen abnehmen. Gemeinsam mit den dezentral angeordneten Nutzungen und den endogenen Ressourcen lässt sich eine weitgehende Unabhängigkeit von einzelnen Energieträgern und Ähnlichem erreichen, die Cottbus in der Zukunft noch lebenswerter machen.

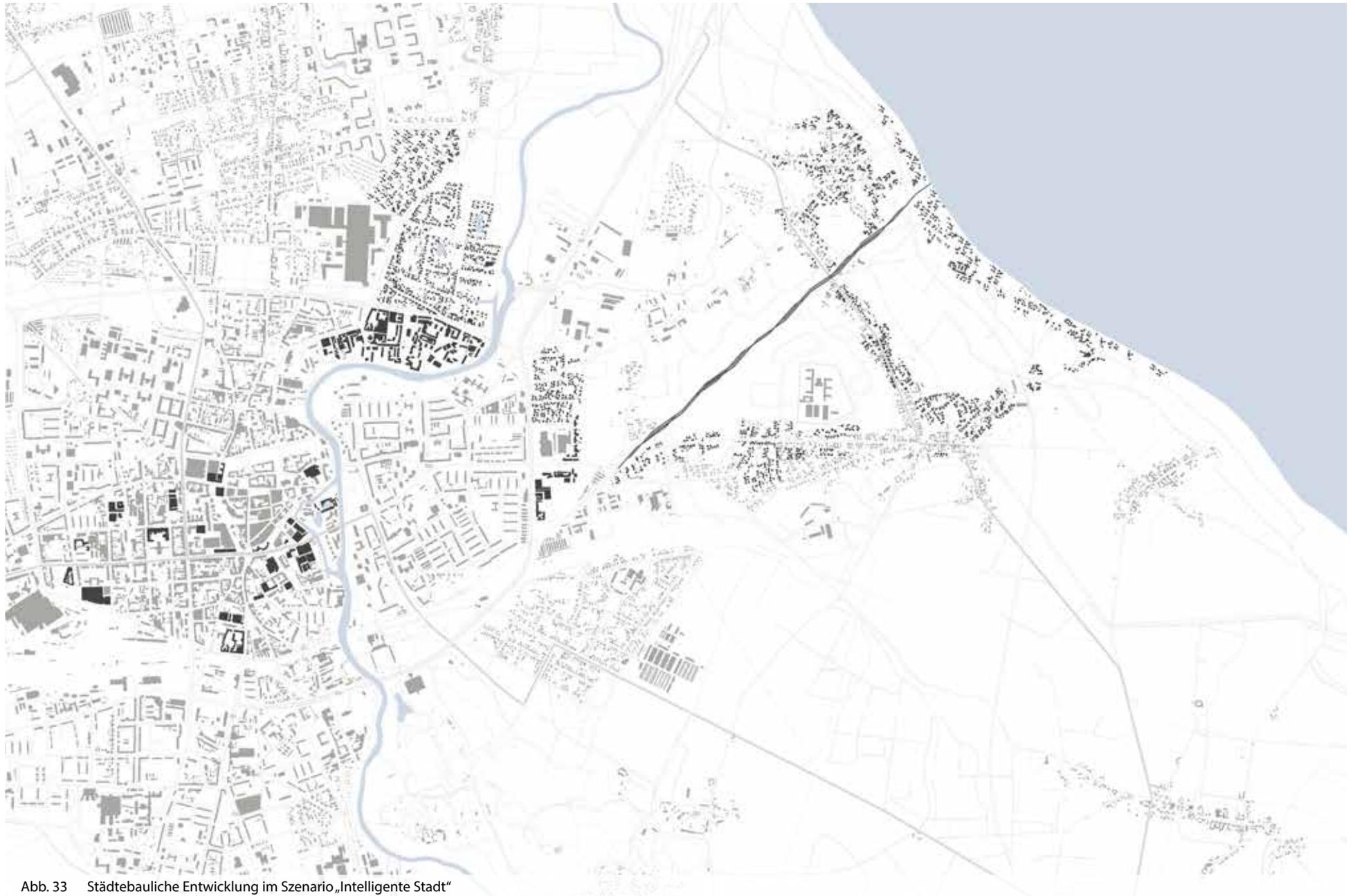


Abb. 33 Städtebauliche Entwicklung im Szenario „Intelligente Stadt“

### 2.3.5 Zwischenfazit

Die städtebaulichen Entwicklungsszenarien zeigen unterschiedliche Wege auf, die das Lausitzer Oberzentrum Cottbus in Zukunft gehen kann. Der bald entstehende Cottbuser Ostsee wird gegenwärtig als Wachstumsimpuls oder „urbaner Uferimpuls“ gesehen und mit vielen Erwartungen und großen Hoffnungen beladen. Dadurch entsteht ein hoher Druck auf die erfolgreiche Entwicklung des Sees und seiner Uferbereiche. Fehlende Alternativen für die Stadtentwicklung (in einem mit dem See vergleichbarem Maßstab) machen den Ostsee zu einem wegweisenden Projekt, das unter der allgemeinen Erwartungshaltung ein fragiles Unterfangen zu werden droht.

Durch das Aufzeigen von positiven Entwicklungsszenarien soll unter anderem darauf hingewiesen werden, dass der See nicht das alles entscheidende Kriterium sein muss. Ob die Einordnung des Cottbuser Ostsees als Tourismusmagnet, der bis nach Berlin oder Dresden reicht, realistisch ist, kann und soll hier nicht beurteilt werden. Vielmehr liegt der Appell dieser Projektarbeit darin, auf unwägbare Entwicklungen vorbereitet zu sein und in Alternativen zu denken. Dabei sind gewisse Dinge zu hinterfragen, wie z. B. die Rolle des Sees gegenüber der Stadt oder das Selbstverständnis Cottbus' als Großstadt und Oberzentrum am See.

Den bundesweiten und globalen Trends wie dem demographischen Wandel und der Reurbanisierung kann sich auch Cottbus nicht entziehen. Insbesondere die Abwanderung junger Menschen und der Rückbau von Wohngebäuden oder ganzen Stadtquartieren sind aber längst keine Neuigkeiten mehr. Die

Cottbuser gehen schon seit über 20 Jahren mit diesen Dingen um, und die Prognosen für die kommenden 20 Jahre sehen keine Trendwende vor. Im Mittelpunkt der Stadtentwicklung steht daher berechtigterweise das Ziel, eine diesen Umständen angemessene Planung zu praktizieren. Diese muss aber nicht rein pragmatisch sein, sondern kann darüber hinausführen, indem sie Lösungen entwickelt, die auch in anderen schrumpfenden Städten in Deutschland oder anderen Industrienationen angewandt werden könnten. Erste Priorität haben dennoch die Bedürfnisse der Cottbuser Bevölkerung.

Aus diesem Ansatz ging - schon in der Workshoparbeit in Großräschen - die These hervor, dass die Stadt sich nicht zwangsläufig städtebaulich an den Ostsee verlagern müsse. Die quasi „neu“ verfügbaren Flächen im Zwischenraum erscheinen zwar in Zeiten von Flächensparzwang wie eine einmalige Chance. Aber die Anstrengungen zur Entwicklung dieser Flächen könnte ebenso dazu genutzt werden, die bestehenden Stadtquartiere im Innenstadtbereich für die Zukunft zu stärken.

Um zwischen diesen beiden Polen einen geeigneten Weg zu finden, wurden die drei Szenarien **Zwischenstadt**, **Europäische Stadt** und **Intelligente Stadt** mit unterschiedlichen Schwerpunkten und Akzenten versehen. Die Beschreibungen und Bewertungen der Szenarien sind bewusst in einigen Punkten pointiert formuliert worden. Sie zeigen auf diese Weise jene Ansatzpunkte auf, die bei einer strategischen Ausrichtung auf das jeweilige Szenario besonders zu beachten sind. Wenn zum Beispiel in der Zwischenstadt der motorisierte Individualverkehr in puncto Mobilität dominiert, dann ist dies dem unterstell-

ten konventionellen Planungsparadigma geschuldet. Hier liegt jedoch die Chance, bei einer realen Planung andere Wege zu gehen.

Anstatt eines der drei Szenarien auszuwählen und zu vertiefen, sollten für die konzeptionelle Arbeit positive Aspekte aus allen Szenarien einfließen können. Im Wesentlichen sind dabei die **Europäische Stadt** und die **Intelligente Stadt** berücksichtigt worden. Das Szenario **Zwischenstadt** ist in seinen baulichen Ausprägungen den bestehenden Masterplanungen der Stadt Cottbus relativ ähnlich. Die Konzept- und Entwurfsarbeit des Projekts soll hier einen anderen Blick auf den Planungsraum werfen, der eine nachvollziehbare und sinnvolle Alternative zum Masterplan und zum ersten Szenario darstellt. Die Planungen der Stadt sollen damit aber nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden.

Der Reiz der Ausarbeitung eines Entwurfes, der auf den Szenarien zwei und drei beruht, liegt in der Gestaltung des Zwischenraums entlang der alten Bahntrasse. Was kann hier entstehen und in Zukunft geschehen, ohne dass der Raum vollständig überformt wird? Wie lässt sich mit vergleichsweise einfachen Mitteln und „weichen“ Planungsinstrumenten dieser fragmentarische, eigenwillige Raum gestalten? Durch den Erhalt vorhandener Potentiale im Zwischenraum würde sich eine Alternative zum Masterplan ergeben, die auf den ersten Blick das Gegenteil zum Ziel hat, am Ende aber doch das gleiche will: die Stadt Cottbus noch lebenswerter und den Ostsee zu einem Teil der Stadt zu machen.



## 2.4 Konzept: Profilierung als Oberzentrum am See

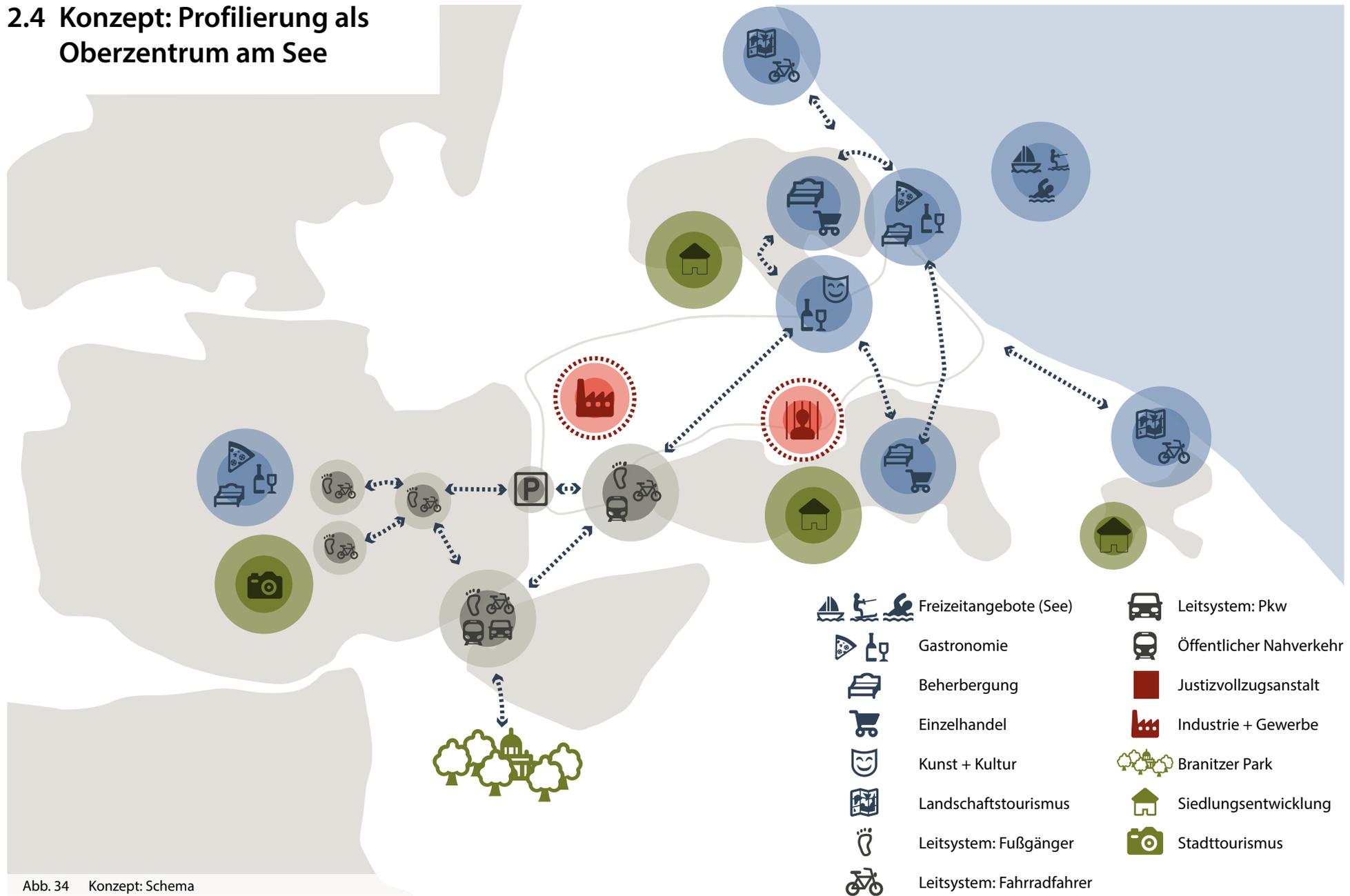


Abb. 34 Konzept: Schema

## 2.4.1 Nutzungskonzept

### 2.4.1.1 Gesamträumliches Konzept

Das Konzept für die Entwicklung der Stadt Cottbus vor dem Hintergrund der Entstehung des Cottbuser Ostsees leitet sich hauptsächlich aus den Erkenntnissen des dritten aufgestellten Szenarios **Intelligente Stadt** ab. Die bereits genannten Parameter sollen die Grundlage für eine vertiefende Konzeptionierung darstellen und werden mit Aspekten aus dem zweiten Szenario **Europäische Stadt** verknüpft.

Der Cottbuser Ostsee als „urbaner Uferimpuls“ wirkt sich in mancher Hinsicht auf die gesamte Stadt aus, städtebaulich jedoch hauptsächlich direkt auf den zukünftigen Uferbereich. Eine Bebauung in diesem Bereich wird zugelassen und als nötig empfunden, um eine gleichmäßige, positive Entwicklung im gesamten Stadtgebiet zu erzielen. Insgesamt liegt somit der Fokus der Entwicklung nicht auf einem Teilbereich der Stadt, sondern verstreut sich auf die unterschiedlichen Stadtfragmente, die jedes für sich gestärkt zu einer Stadt mit Charakter werden.

Die Kernstadt bedarf dazu einer Stärkung ihrer Funktion als Oberzentrum und sollte sich baulich nach innen konzentrieren, um einer Suburbanisierung entgegen zu wirken. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung der Ortsteile Merzdorf und Dissenchens, die in ihrer Form und Individualität gestärkt werden müssen. Die zukünftige Nähe zum Cottbuser Ostsee bietet dabei großes Potenzial, da mit einer Zunahme an Besuchern zu rechnen ist. Ein größeres Angebot und eine gute Infrastruktur für Touristen aus der Region oder Besucher des Sees

aus der Stadt Cottbus kann einen Impuls für eine Entwicklung innerhalb Merzdorfs und Dissenchens geben.

Eine grundsätzliche Restrukturierung des Gewerbegebiets zwischen Stadt und See ist angesichts der Wachstumsskepsis kaum vorstellbar. Stattdessen sollte mit behutsamen Maßnahmen in kleinen Schritten eine sanfte Umgestaltung dieses Zwischenraums eingeleitet werden. Dabei spielt die Fortbewegung der Cottbuser eine zentrale Rolle: Kann die Distanz zwischen Stadt und See nur überwunden oder auch erlebt werden? Der See sollte für Einheimische wie Besucher gleichermaßen nah sein. Dazu tragen zum einen die intelligenten Leitsysteme und zum anderen die geschickte Kombination von Fortbewegungsmitteln bei. Ein dafür wichtiger Knotenpunkt entsteht an der Dissenchener Straße mit einem neuen Bahnhof. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel bringt eine gewisse Flexibilität mit sich, um auf die Entwicklungen von Energie und Technik im Mobilitätssektor zu reagieren. Übergeordnetes Ziel soll es sein, eine sichtbare, erlebbare und funktionale Verbindung zwischen Stadt und See zu schaffen, die die Eigenart und Individualität dieser beiden Pole unterstreicht.

### 2.4.1.2 Die Knotenpunkte

Die in der Analyse herausgearbeiteten Knotenpunkte erhalten die Funktion, die verstreuten Entwicklungsschwerpunkte durch ein übergeordnetes Konzept zusammenzuführen und -zuhalten. Vorgesehen ist es, diese Orte zunächst mit weichen Mitteln zu beplanen, um Identität zu schaffen und Strukturen vorzubereiten. Bis zur Fertigstellung des Sees können

so die Prozesse der einzelnen Teilbereiche genauer beobachtet und gegebenenfalls angepasst bzw. verändert werden. Entstehende Impulse und motivierende Entwicklungen haben die Möglichkeit sich zu entfalten. Diese prozesshafte Steuerung bedarf einer guten Vorbereitung, damit schließlich „harte“ Planungsinstrumente als langfristiger Rahmen eingesetzt werden können.

Im Folgenden sollen für die Knotenpunkte konzeptartig Ziele beschrieben und der jeweilige Schwerpunkt ihrer Entwicklung aufgezeigt werden.

Eine einheitliche Gestaltung durch den Einsatz gleicher Materialien, Symbole und Ausstattungselemente gilt für alle Knotenpunkte. Ein homogenes Bild schafft den verbindenden Charakter dieser Orte und gibt dem Gesamtkonzept einen Rahmen. Des Weiteren kann der Cottbuser Ostsee als identitätsstiftendes Element bereits in der Stadt zum Ausdruck kommen und somit das Alleinstellungsmerkmal des Oberzentrums am See erkennbar machen.

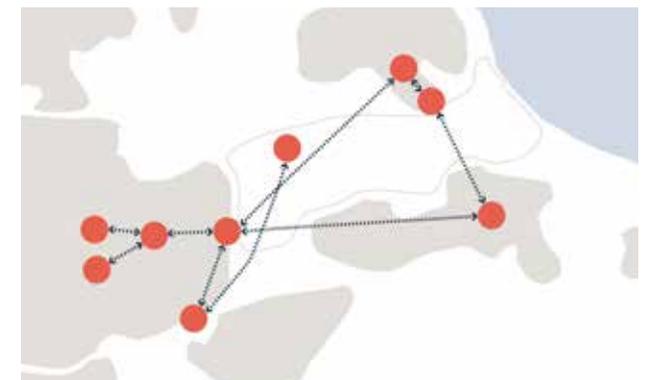


Abb. 35 Überblick Knotenpunkte

### **A + B: Spree-Querungen Sandower Hauptstraße und Franz-Mehring-Straße**

Bereits an diesen Knotenpunkten ist es nötig, auf den Cottbuser Ostsee hinzuweisen und den Besucher sowie den Cottbuser Bürger aus der Stadt „abzuholen“. Genauso verhält es sich beim Blick vom See in Richtung Stadt, da der Besucher an diesen Stellen an die Innenstadt „übergeben“ wird. Ein wichtiges Merkmal dieser Knotenpunkte ist es demnach, für Orientierung zu sorgen und die Möglichkeiten offen zu legen, die sich dem Besucher jeweils westlich und östlich der Spree ergeben. Schon an dieser Stelle müssen beide Pole - Stadt und See - voneinander profitieren und aufeinander Bezug nehmen. Dabei gilt es nicht nur auf Aktivitäten, besondere Dienstleistungen und Angebote zu verweisen, sondern auch die unterschiedlichen Wege und Mobilitätsformen aufzuzeigen, die zum See bzw. in die Innenstadt führen.

### **C: Kreuzung Jacques-Duclos-Platz**

Auf dem Jacques-Duclos-Platz treffen vier wichtige Verkehrsachsen aufeinander. In der Verlängerung der Dissenchener Straße erreicht man nach Überquerung des Stadtrings die Anschlussstelle des neu geplanten Steges sowie den ebenfalls im Entwurf vorgesehenen Haltepunkt für die Schmalspurbahn Richtung Cottbuser Ostsee. Die Muskauer Straße führt Richtung Süden zum Bahnhof Sandow sowie zur Branitzer Parkeisenbahn. Aus dieser Konstellation geht der Schwerpunkt für den Knotenpunkt am Jacques-Duclos-Platz hervor. Nachdem eine Orientierung an den beiden Spreeübergängen stattgefunden hat, steht hier die Leitung des Besuchers im Vordergrund. Es muss für ihn deutlich werden, in welcher Richtung er sein angestrebtes Ziel erreichen kann und wie weit es bis dahin ist. Durch Verweise auf die

unterschiedlichen Destinationen kann der Besucher auf den entsprechenden Weg geleitet werden.

### **D: Dissenchener Straße - Stadtring**

Der Stadtring stellt innerhalb des Netzes der Knotenpunkte eine Schnittstelle dar. Hier findet die Übergabe der Stadt an den See sowie umgekehrt statt. Konzentration, Einsatz und Verteilung der gestalterischen Mittel, die als Orientierungshilfe eingesetzt werden und das übergeordnete Gesamtkonzept erkennbar werden lassen, finden an diesem Punkt einen Ausgleich zwischen „Hinweisen“ auf Stadt oder See. Die Übergabe und Begleitung des Besuchers ist das wichtigste Merkmal und Ziel des Konzeptes.

### **E: Bahnhof Sandow**

Durch die geplante Erweiterung der Parkeisenbahnstrecke entlang der ehemaligen Gleistrasse zum Cottbuser Ostsee erhält der Bahnhof zentrale Bedeutung bezüglich des Sammelns unterschiedlicher Mobilitätsströme. Wichtige Funktion ist hierbei das Zusammenführen und Verteilen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie eine funktionale und sichere Gliederung der unterschiedlichen Ebenen. Ein weiteres Ziel des Konzeptes ist es, die Verbindung der historischen Landschaftsräume im Branitzer Park mit den neu entstehenden zwischen Stadt und See erkennbar zu machen.

### **F: Merzdorfer Bahnhofsgebäude**

Das ehemalige Merzdorfer Bahnhofsgebäude liegt auf einer Achse zwischen den Ortsteilen Merzdorf und Dissenchen. Außerdem passieren der geplante Steg sowie die Schmalspurbahn diesen Knotenpunkt auf dem Weg zwischen Stadt und See. Ziel soll es sein, diesem Punkt den Charakter eines Zwischenstopps

zu geben, an dem die „Reise“ für einen Moment unterbrochen werden kann.

### **G: Bahnhof Merzdorf**

Der Bahnhof Merzdorf schafft mit seiner Verbindung über den Bahnhof Sandow zum Hauptbahnhof der Stadt ein alternatives Angebot und einen dezentralen Anknüpfungspunkt. Über den Ortsteil Merzdorf gelangt der Besucher auch von hier zum See.

### **H + I: Merzdorf und Dissenchen**

Für die Knotenpunkte in Merzdorf sowie Dissenchen sieht das Konzept ähnliche Ziele vor. Diese Punkte, zentral im Ort gelegen, sollten in ihrer Funktion die Besucher der Stadt sowie des Cottbuser Ostsees und die Bewohner zusammenbringen und einen öffentlichen Raum bereithalten, der dieses Treffen und Interagieren fördert. Von hier muss der Impuls für eine weitere Entwicklung der Ortsteile ausgehen, indem Angebote für Durchreisende, Übernachtungsgäste und Anwohner geschaffen werden.

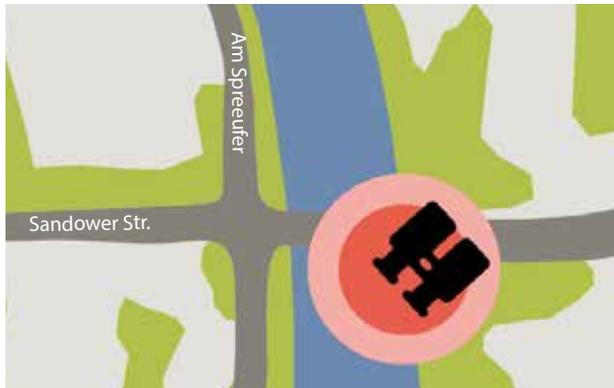


Abb. 36 A: Spree-Querung Sandower Hauptstraße

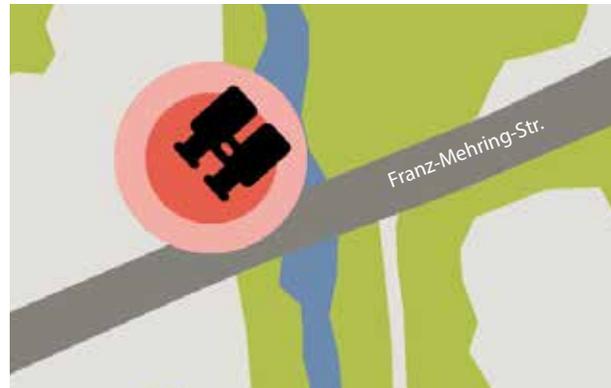


Abb. 37 B: Spree-Querung Franz-Mehring-Straße



Abb. 38 C: Kreuzung Jacques-Duclos-Platz



Abb. 39 D: Dissenchener Str. - Stadtring



Abb. 40 E: Bahnhof Sandow



Abb. 41 F: Merzdorfer Bahnhofsgebäude



Abb. 42 G: Bahnhof Merzdorf

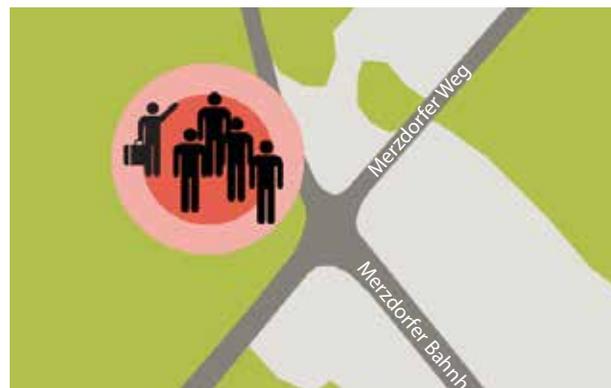


Abb. 43 H: Merzdorf



Abb. 44 I: Dissenchen

### 2.4.2 Gestaltungselemente

Der Weg durch den Zwischenraum soll sich der räumlichen Situation anpassen und sich in die vorhandene landschaftliche Situation dezent einfügen. Prägend und charakteristisch sollen weiterhin die ruderalen Vegetation des periurbanen Raums sein. Das heißt, dass die Ausführung ohne große bauliche Veränderung der Landschaft auskommen soll. Auch die Geschichte des Ortes in Form einer ehemaligen Bahntrasse soll weiterhin erkenn- und erlebbar sein, und zwar möglichst für unterschiedliche Zielgruppen. Im Gegensatz zu einer breiten Straße mit umfangreichen, angrenzenden Neubauten erlaubt diese Planung eine flexible Anpassung an die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung Cottbus'.

Als Idee entstand daraus eine Kombination aus Steg und Weg, welcher entlang der ehemals geradlinigen Bahntrasse verläuft. Der Steg soll für verschiedene Bewegungsformen nutzbar, in erster Linie jedoch auf Fußgänger ausgelegt sein. An markanten Stellen werden Terrassen oder Decks eingebaut, welche als Rastplatz und Aufenthaltsort dienen. Der parallel laufende Weg ist für die schnelleren Bewegungsformen ausgelegt, dazu zählen beispielsweise Fahrradfahrer und Inlineskater. Steg und Weg werden nicht geradlinig verlaufen, sondern in abknickenden Winkeln den vorhandenen Raum besser ausnutzen. Die dadurch entstehende Abwechslung verhindert den Charakter einer monotonen, geradlinigen Achse und erlaubt die unterschiedlichen kleinteiligen Landschaftsräume besser wahrzunehmen. Durch zusätzliche Heterogenität in der vertikalen Struktur des Steges wird diese Idee unterstützt. Dazu wird der Steg abschnittsweise ebenerdig, an anderen Stellen aufgeständert ver-

laufen. Es wird erwartet, dass neben den „offiziellen“ Wegen auch Trampelpfade entstehen. Dies soll nicht unterbunden werden, sondern ist ausdrücklich erwünscht. Die Besucher erschließen sich so den Raum auf eigene Weise und schaffen eigene Verbindungen in angrenzende Bereiche, wie beispielsweise die nahen Wohngebiete.

Die Gestaltung der Wege orientiert sich an der Geschichte des Ortes und an der raumprägenden Landschaft. Sie ist in einem schlichten und klaren, gleichzeitig aber auch in einem einheitlichen und modernen Stil gehalten. Einzelne Elemente der Bahn-Vergangenheit bleiben bestehen, bzw. werden in die neue Gestaltung integriert, wie z. B. alte Laternenmasten oder Signalanlagen entlang des Weges. Daneben sind vor allem drei Materialien prägend bei der Ausführung der Wege: Holz, Beton und Cortenstahl. Der Steg ist als Holzkonstruktion mit einer variablen Breite zwischen drei und sechs Metern ausgelegt. Dabei sollen heimische, langlebige Hölzer zur Verwendung kommen. Der Weg ist aufgrund seiner vordergründigen Nutzung für Radfahrer als ebenerdiger Betonweg mit einer Breite von drei bis fünf Metern geplant. Cortenstahl kommt zur Anwendung bei der wegbegleitenden Ausstattung, beispielsweise Laternen und Hinweistafeln.

Zusätzlich zu Steg und Weg ist eine neue Bahntrasse geplant, welche als Schmalspurbahn ausgelegt ist. Die neue Bahntrasse ist im Westen an den Bahnhof Sandow und damit an die Parkeisenbahn Cottbus angeschlossen, und folgt von dort der ehemaligen Trasse in Richtung des zukünftigen Cottbuser Ostsees. Neue Bahnhaltepunkte entlang dieser Achse erlauben ein Ein- und Aussteigen an markanten

Punkten wie der Dissenchener Straße oder dem ehemaligen Merzdorfer Bahnhof. Die Endstation am See befindet sich nahe der Bundesstraße B168n. Die neu zu schaffenden Bahnhöfe orientieren sich in ihrer Gestaltung an der Materialität der Wege (siehe Abb. 48). Zudem sind sie Knotenpunkte mit Pkw- und Fahrradparkplätzen, Service-Stationen für Fahrräder und Gastronomie ausgestattet. Durch die Verbindung mit der Parkeisenbahn ist eine durchgängige Anbindung zwischen dem Branitzer Park und dem Cottbuser Ostsee möglich.



Abb. 45 Schmalspurbahn und Steg



Abb. 47 Weg und Beleuchtung

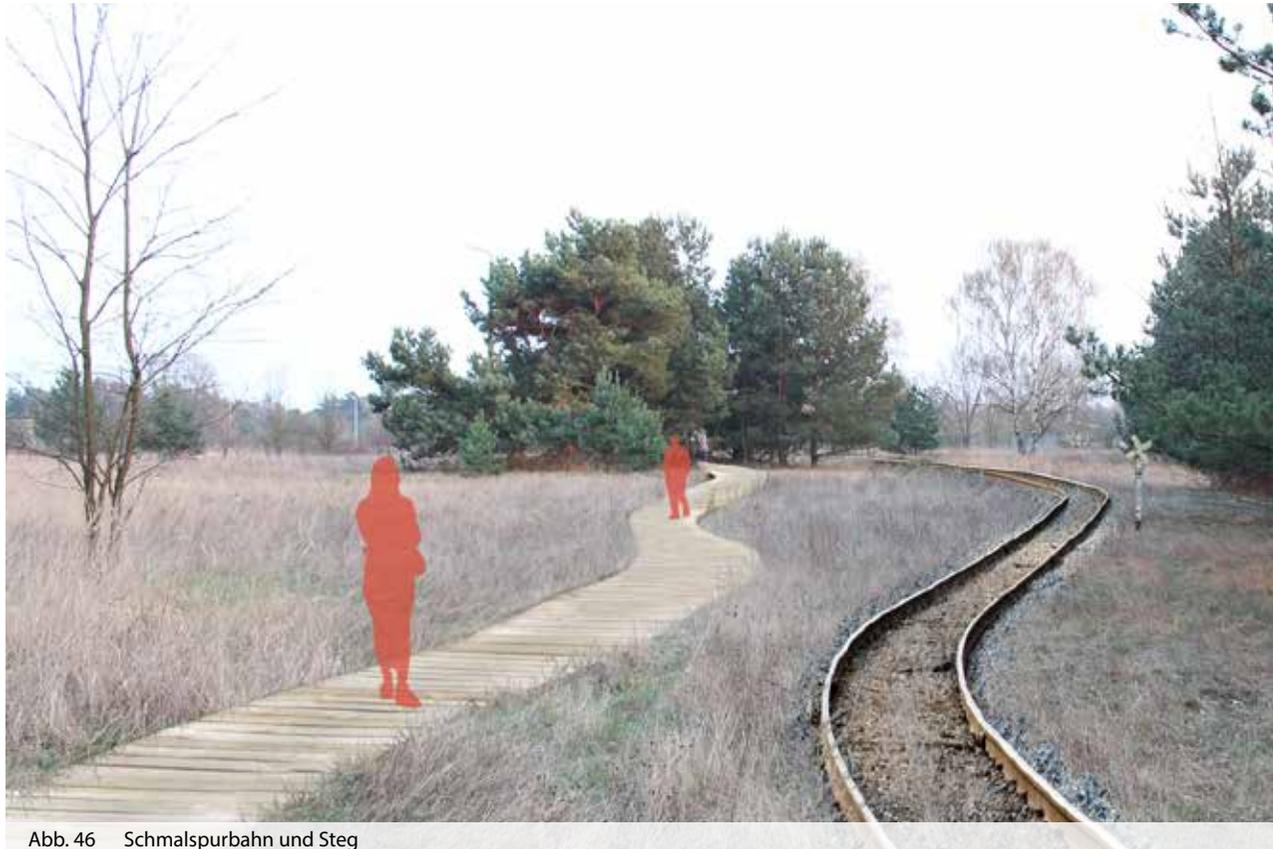


Abb. 46 Schmalspurbahn und Steg



Abb. 48 Materialien



Abb. 49 Entwurf - Planungsraum: Verbindung zwischen Stadtkern und Ostsee (ohne Maßstab)

### 2.4.3 Entwurf

Im städtebaulichen Entwurf liegt der Fokus auf kleinräumlichen Strukturen, um möglichst viele Räume mit unterschiedlichen Qualitäten zu schaffen. Die Innenverdichtung und (Um-)Nutzung vorhandener Strukturen sollen der Ausweisung neuer Baugebiete vorgezogen werden. Dies gilt auch für Merzdorf und Dissenchen. Die geschickte Verortung und Gestaltung öffentlicher Räume ist als Grundvoraussetzung für eine funktionierende Gemeinschaft und die

Entwicklung der lokalen Identität zu verstehen. Die Nutzung dieser Strukturen durch Tagestouristen und Besucher des Cottbuser Ostsees können zusätzlich einen Impuls für die eigenständige Entwicklung der Ortsteile, Nachbarschaften und Quartiere geben.

Eine weitere Ausweisung von Gewerbeflächen ist in diesem Gebiet nicht vorgesehen. Die Planung für den Raum entlang der stillgelegten Bahntrasse sieht eine Kombination aus Wegeformen vor, die sich in den Landschaftsraum eingliedern und einer flexiblen Entwicklung Raum bieten.

Der Entwurf sieht vor, die ehemalige Bahntrasse wiederzubeleben und die Strecke der Parkeisenbahn zu erweitern. So entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Branitzer Park und dem Cottbuser Ostsee. Der neue Bahnhof an der Dissencher Straße bietet einen Sammelpunkt, z. B. für Besucher, die mit dem Pkw anreisen und das letzte Stück bis zum See mithilfe eines alternativen Fortbewegungsmittels bestreiten wollen. Für Fußgänger und Radfahrer stellt gerade der Steg in Verbindung mit dem Betonweg die schnellste und ansprechendste Route dar, um zum Cottbuser Ostsee zu gelangen.



Abb. 50 Entwurf - Zwischenraum: Bahnlinie und Steg für Fußgänger und Radfahrer (ohne Maßstab)



Abb. 51 Entwurf - Detail: Knotenpunkt an der Dissenchener Straße mit neuem Bahnhof (ohne Maßstab)

## Neuer Knotenpunkt „Dissenchener Straße“

Die verkehrstechnische Verknüpfung der o. g. neun Knotenpunkte hat ergeben, dass sich im Kreuzungsbereich von Gubener Straße und Dissenchener Straße eine Schnittstelle befindet. Die Dissenchener Straße verknüpft hier die Innenstadt über den Stadtteil Sandow mit dem Ortsteil Dissenchen. Hinzu kommt die Gubener Straße, die einen direkten Anschluss an den Merzdorfer Weg schafft, der weiter Richtung Merzdorf und damit dem Ostsee eine bestehende und funktionierende Vernetzung darstellt. Hinzu kommt die neu belebte Bahntrasse zwischen dem Bahnhof Sandow und dem Bahnhofsgebäude Merzdorf als geradlinige Achse zum See. Durch diese strategisch günstige Lage wird ein weiterer Haltepunkt für die Schmalspurbahn aus dem Branitzer Park zwischen Gubener Straße und Dissenchener Straße angesiedelt.

Ein einfacher, funktionaler Baukörper, der nicht nur als Unterstand und Informationspunkt dient, sondern gleichzeitig der Funktion eines Treffpunktes mit Aufenthaltsqualität gerecht wird. Die Integration eines Cafés mit Kiosk im süd-westlichen Teil des Gebäudes und mehrere Sitzbereiche im Außenbereich beleben den Ort und geben die Möglichkeit zu rasten. Die thematische Verbindung zur umgebenden Landschaft wird durch die Verwendung von Kiefern innerhalb der Vorplatzsituation geschaffen. Der

Baukörper erhält eine Fassade aus aufrechten, auf Abstand gesetzten Holzpfosten, die das Gebäude locker einrahmen und bei wechselndem Sonnenstand für interessanten Schattenwurf sorgen. Mithilfe dieser einfachen und doch ungewöhnlichen Architektur erhält der Ort ein charakteristisches und identitätsstiftendes Element. Gleichzeitig werden die aufrecht gestellten Bahnschwellen entlang des Fahrradweges wieder aufgegriffen, um ein einheitliches Gestaltungsbild zu erhalten. Die Schwellen dienen bereits ab dem Stadtteil Sandow und in zunehmender Frequenz zwischen Stadtring und neuem Haltepunkt als Orientierung und Hinweis auf den Beginn des Steges zum Cottbuser Ostsee und begleiten Fußgänger und Fahrradfahrer aus der Stadt kommend bis zum neuen Bahnhof an der Dissenchener Straße. Die unkomplizierte Angrenzung eines Parkplatzes bietet Platz für Pkw und macht den Bahnhof zum Umsteigepunkt für Besucher des Sees, aber auch des Branitzer Parks.

Der breite Fahrradweg als direkte Verbindung zur Cottbuser Innenstadt und schnelle sowie sichere Alternative zum Pkw kreuzt südwestlich des neuen Bahnhofs die Dissenchener Straße parallel zur Bahntrasse. Die Betonplatten werden über die Straße hinweg fortgeführt, um den

Stellenwert des nichtmotorisierten Verkehrs hervorzuheben und dem Fahrradfahrer oder Fußgänger mehr Sicherheit beim Überqueren zu bieten. Bevor sich der Weg auf eigenen Pfaden durch den Landschaftsraum bewegt, wird über eine symbolische Verbindung der drei Verkehrswege - Steg, Bahn, Betonweg - der Anfangspunkt des Erlebnispfades gekennzeichnet.

Im weiteren Verlauf trennen sich die Wege, kreuzen sich, laufen parallel oder splitten sich auf. Alle Wege (Schmalspurbahn ausgenommen) können jederzeit verlassen oder gewechselt werden und stehen allen Nutzern gleichsam zur Verfügung. Der umgebende Landschaftsraum bietet dabei weitere Möglichkeiten für Entdeckungen oder Pausen und kann frei angeeignet werden. Entstehende Trampelpfade schaffen Verbindungen zu angrenzenden Siedlungsgebieten und lassen neue Wege und Abkürzungen. Leichte Erhöhungen des Steges auf 40 cm oder die Integrierung von zwei bis drei längsgerichteten Stufen machen aus dem Steg einen Treffpunkt mit Sitzmöglichkeit, wodurch Platz für Kultur- und Freizeitaktivitäten bereitsteht. Der Zwischenraum kann zu einem Ort werden, der durch Attraktivität, Individualität, Funktion und Lebendigkeit eine Zu- statt eine Abwendung erfährt.



Abb. 52 Entwurf - Detail: Neuer Bahnhof an der Dissenchener Straße

### 2.4.4 Atmosphärische Raumkategorien

Für Touristen, Besucher oder Cottbuser Bürger ergeben sich zwischen Stadt und See unterschiedliche Räume, die sich nicht nur objektiv durch ihre Ausstattung und Funktion voneinander differenzieren lassen, sondern auch auf der Ebene des subjektiven Empfindens mannigfache Wirkung ausstrahlen. Die Ausstattung sowie die städtebauliche Ausprägung dieser Räume sind entscheidend für deren Charakter und individuellen Eigenwert. Die Interaktion der verschiedenen Elemente und Strukturen untereinander sowie die Wechselbeziehungen zwischen diesen mit dem Menschen als Nutzer oder Betrachter lassen einen Raum zu einem gestimmten Ort werden (BÖHME 2006). Die Bedürfnisse, Erwartungen, Vorstellungen oder Befürchtungen des Menschen als leibliches Wesen treffen bei der Entstehung atmosphärischer Räume auf die dort vorhandenen baulichen Strukturen und vereinen sich zu einem Gesamtgefüge, das den jeweiligen Ort mit einem charakteristischen Wiedererkennungswert (Genius Loci) versieht (WOLFRUM 2003).

Die Verbindung zwischen der Stadt Cottbus und dem Ostsee entsteht demnach durch die Aktion und Interaktion des Menschen im Raum zwischen diesen beiden Polen und macht es möglich, die Stadt an den See sowie den

See an die Stadt zu bringen. Die entstehende Lebendigkeit, gekennzeichnet durch Veränderung, Flüchtigkeit und Unbeständigkeit der atmosphärischen Wirkung, ist Zeugnis einer gelebten Stadt, deren Individualität erkannt wird und mit der sich Bewohner und Besucher identifizieren.

Auf dem Weg aus der Stadt heraus zum künftigen Cottbuser Ostsees ergeben sich, grob eingeteilt, fünf aufeinanderfolgende, atmosphärische Räume. Zwischen diesen befinden sich teils fließende, teils abrupte Übergänge, die vom Betrachter auf unterschiedlichen Ebenen wahrgenommen werden können. Im Fokus dieser Betrachtung stehen neben der baulichen und städtebaulichen Formation und ihrer Auswirkungen auf den Raum, die Verkehrsstruktur sowie das Verhältnis von bebautem Bereich und landschaftlich geprägten Gebieten.

Das Zentrum der Stadt Cottbus, westlich der Spree, soll durch die Planung die dichte und urban geprägte Atmosphäre weiter ausbauen. In diesem Teil spiegelt sich die Geschichte der Stadt in den baulichen Elementen wider und gibt diesem Raum sein typisches Bild. Die Altstadt mit ihren eher engen Straßen trifft hier auf die Strukturen neuerer Einkaufszentren und breiter Verkehrsknotenpunkte. Durch die Rückbesinnung auf die Funktionen der Cottbuser Innenstadt - die eines Oberzentrums - und dem

Anspruch eines lebendigen Stadtkerns, wird durch die Innenverdichtung die Urbanität dieses Raumes gestärkt. Diese hohe Dichte erzeugt im Zusammenspiel mit der Lebendigkeit in den Straßenräumen und den historischen Strukturen eine charakteristische Atmosphäre, die maßgeblich für die Identität der Stadt Cottbus ist.

Verlassen wird dieser Abschnitt durch Überquerung der Spree. Der Austritt aus der Kernstadt wird für den Menschen der Beginn seiner „Reise“ zum See und markiert den Auftakt. Beim Durchfahren oder Durchlaufen dieses Raumes bekommen die Wohnblocks die Aufgabe zu leiten und den Weg Richtung See zu strukturieren. Der Mensch trifft hier auf alltägliche Situationen des Wohnens, Einkaufens und Zusammenkommens sowie auf die Funktionalität eines Transitraumes, der als Verbindung zwischen der dienstleistungsgeprägten Innenstadt und dem Gewerbegebiet fungiert. Dieser Raum ist in seiner Qualität als Wohnstandort zu stärken. Besonders die kleinräumlichen Atmosphären zwischen den Wohnhäusern, als Räume, in denen sich Anwohner und Besucher treffen, austauschen und zusammenkommen, bedarf der Ausbildung einer Vertrauen schaffenden Stimmung. Das Vorhandensein öffentlicher Treffpunkte und kleinräumlicher Strukturen sowie die geplante Entwicklung einer vom motorisierten Verkehr beruhigten Stadt, gibt dem Stadtteil Sandow die



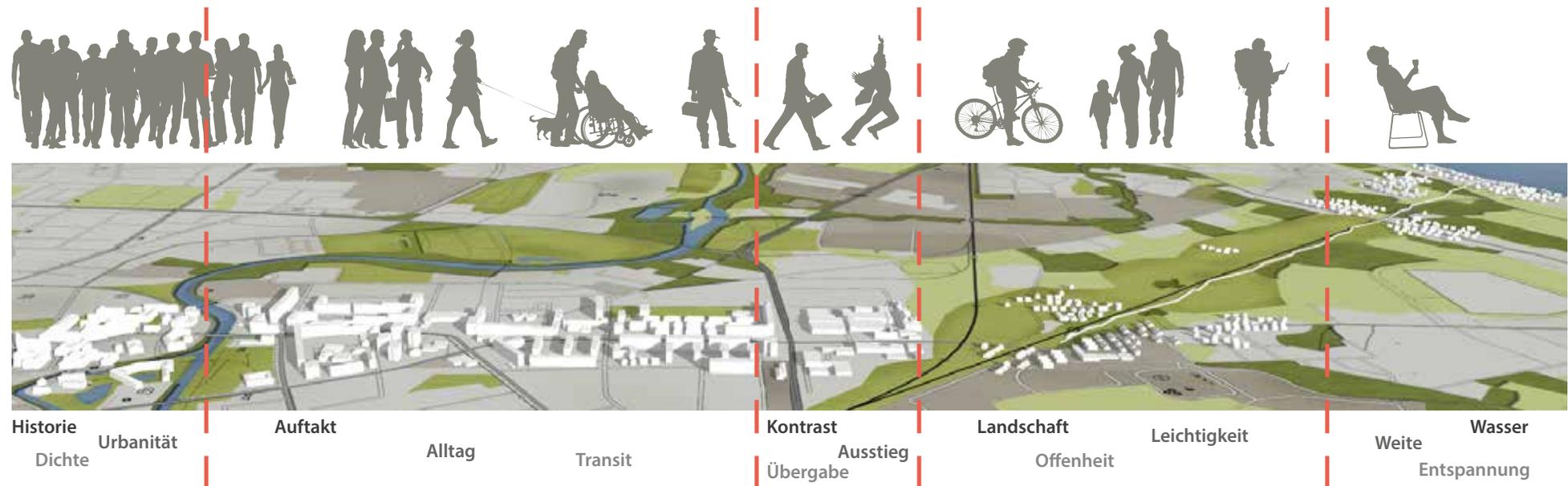
nötige wohnliche, alltägliche Atmosphäre und macht den Raum gleichzeitig zu einem angenehmen und interessanten Teil des Weges zum Cottbuser Ostsee.

Beim Erreichen des Stadtrings wird der durch Wohnbebauung geprägte Raum durch eine markante Zäsur abgeschlossen. Mehrgeschossige Wohnblocks auf westlicher Seite des Rings werden durch flachere, gewerblich genutzte Strukturen abgelöst. Der durch Urbanität geprägte Stadtraum wurde verlassen, der Ausstieg vorbereitet. Als Übergabeort zwischen den beiden städtischen und den folgenden landschaftlichen Räumen bildet er einen Kontrast zu beiden Seiten. Industriell und gewerblich genutzte Flächen schaffen hier keine Aufenthaltsatmosphäre. Der Fokus liegt somit auf dem Durchqueren und Passieren. Der Kontrast der atmosphärischen Wirkung zwischen städtebaulicher Wohnstruktur und denen im Folgenden beschriebenen landschaftlich ausgerichteten Räumen unterstreicht die Funktion der Übergabe und lässt die jeweils anknüpfenden, anders gestimmten Räume deutlich erkennen.

Die abrupten Übergänge der von baulichen Elementen charakterisierten Orte werden von einem fließenden Wechsel der Strukturen abgelöst. Der Eintritt in die Landschaft, die ihrerseits ebenfalls mit weichen Mitteln ausgestattet ist, geschieht behutsam und kontinuierlich. Prägend für die Atmosphäre zwischen Gubener Straße und Merzdorfer Bahnhofstraße ist die Offenheit des Raumes sowie die Leichtigkeit der Elemente innerhalb dieses Abschnitts. Die Landschaft, in ihrer geplanten Entwicklung fortlaufend befreit von Gewerbebauten, dient als großräumige Kulisse für vielfältige, kleinräumige Interaktionen. Die Atmosphäre der Ruderalfläche und die historischen Gegebenheiten der Industriekultur werden hier durch die Gegenwart des Menschen berührt und geben diesem Raum seine Lebendigkeit zurück. Innerhalb dieses Abschnitts wird die Entstehung von parallel vorhandenen Atmosphären auf unterschiedlichen Ebenen besonders deutlich. Die Geschwindigkeit und das Tempo, mit der der Raum erlebt wird, verändern den Fokus des Betrachters. Die fragmentarische, kleinteilige Struktur mit ihren

versteckten Orten kann bei einem geringen Tempo wahrgenommen werden, sodass der Eindruck einer Vielfalt an Stimmungen entsteht. Je höher die Geschwindigkeit, desto großräumiger werden die gefühlten Fragmente, bis sie zu einem Gesamteindruck zusammenschmelzen. Auf diese Art bezeichnet der Begriff der Offenheit nicht nur die räumliche Beschaffenheit der Landschaft, sondern gibt gleichzeitig Hinweise auf eine ganz individuelle, vielfältige, flüchtige und offene Atmosphäre des Raumes.

Der letzte Abschnitt auf der „Reise“ Richtung Cottbuser Ostsee wird eingeleitet durch den Zwischenstopp am alten Merzdorfer Bahnhofgebäude. An dieser Stelle wird die Aufmerksamkeit Richtung Wasser gelenkt. Die Veränderung der Atmosphäre geschieht hier nicht abrupt, doch setzt das verstärkte Auftreten baulicher Elemente ein Zeichen, um diesen neuen Abschnitt einzuleiten. Die Sehnsucht nach Weite und Entspannung wird noch einmal gesteigert, bis das Wasser schließlich erreicht wird.



### 2.5 Ausblick: Entwicklung im Raum

Neben der analytischen, konzeptionellen und kreativen Arbeit waren für die vorliegende Projektarbeit auch Themen relevant, die nicht immer konkret greifbar oder zu verorten sind. Diese Themen begleiteten die Auseinandersetzung mit der Fragestellung rund um den Cottbuser Ostsee, die Stadt Cottbus und die Region auf einer abstrakten und teilweise theoretischen Ebene. Dahinter steht die Motivation, bei der Entwurfsarbeit in einem – notwendigerweise abgegrenzten – Planungsraum die Bezüge zu anderen räumlichen sowie inhaltlichen Ebenen nicht zu verlieren. Durch eine derartige Rückkopplung mit anderen planerischen Maßstäben ergeben sich auch immer wieder neue Anregungen für den eigenen Entwurf.

#### Prozesshafte Entwicklung

Ein Gedanke, der bereits während des Workshops entstanden ist, ist die prozesshafte Entwicklung. Stadtentwicklung verläuft immer im Prozess und auch das Bewusstsein darüber ist keine neue Erkenntnis. Es geht aber nicht bloß darum, das Prozesshafte zu betonen, sondern auf zwei wichtige Eigenschaften hinzuweisen, die sie mit sich bringt. Stadtentwicklung im Prozess sollte ergebnisoffen sein. Eine umfassende Masterplanung, wie sie für den Cottbuser Ostsee vorliegt, ist ein hilfreiches und notwendiges Instrument, sollte aber in unserer Vorstellung eher wie jene Leitbilder funktionieren, wie sie im Inkrementalismus typisch sind. Das Resultat einzelner Projekte muss und sollte nicht von langer Hand vorgegeben sein. Die Entwicklung zwischen der Cottbuser Innenstadt und dem Cottbuser Ostsee sollte so gestaltet werden,

dass sie einen informellen und ergebnisoffenen Prozess zulässt.

Dafür sind in der Planung Freiräume zu belassen, die von (lokalen) Pionieren „erobert“ werden können. Ein derartiger Prozess der Aneignung kann starke Synergien zwischen institutioneller Planung und bürgerschaftlicher Initiative hervorbringen. Es besteht allerdings die Gefahr, dass die intendierte Aneignung ausbleibt. Ein schrittweises Vorgehen durch die Umsetzung einzelner Projekte könnte den Prozess der eigenständigen Weiterentwicklung anstoßen.

#### Abwanderung und Rückbau

Bei der Arbeit an Entwürfen, Visionen und Leitbildern für die zukünftige Stadt Cottbus sollten die gegebenen und kaum veränderbaren Rahmenbedingungen nicht vergessen werden. Der Blick zurück, auf Abrisse von Wohnquartieren, Verlust von Gewerbebetrieben, Arbeitsplätzen und Einwohnern sowie der Blick nach vorn, mit wenig ermutigenden Prognosen zu gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Faktoren.

Der Bevölkerungsverlust in Cottbus hat zum Rückbau tausender Wohneinheiten geführt. Der Verlust von Wohnraum in dieser Größenordnung geht auch mit dem Verlust von öffentlichem Raum, Infrastruktur und besonderen Orten einher. Verbliebene Bewohnerinnen und Bewohner müssen aus den abzureißenden Gebäuden ausziehen.

Doch der großräumige Rückbau kann auch als Umbau interpretiert werden, was einen offeneren, positiveren Zugang zu diesem schwierigen Prozess erlaubt. Dies jedoch den betroffenen Menschen zu vermitteln, ist eine komplexe und langwierige Auf-

gabe. Hier spielt die Planung eine entscheidende Rolle, denn die Belastungen während des Umbauprozesses sind nur dann über die notwendigerweise lange Zeit auszuhalten, wenn die Vision des zukünftigen Stadtbilds verständlich und transparent kommuniziert wird und die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger findet.

#### Wachstumsskepsis

In der Zeit nach der deutschen Wiedervereinigung hat sich Cottbus Einwohner verloren; ganze Industriezweige sind reduziert worden oder gar verschwunden - ein Negativtrend, der schwer abzufangen ist und dessen Umkehr viel Phantasie und Mut erfordert.

Mit der Perspektive eines Sees vor den Toren der Stadt wurden bei Akteuren und Bürgern der Stadt einerseits Hoffnungen geweckt: die Stadt könnte wieder wachsen, Unternehmen, Touristen und Neubürger kommen mit dem Seewasser. Andererseits besteht eine gewisse Skepsis beim Blick in die Zukunft. Der deutschlandweite demographische Wandel (einmal unabhängig von der sich abschwächenden Abwanderung in Cottbus betrachtet) widerspricht dem Wachstumsversprechen, nicht nur in der Niederlausitz.

Wird der Trend zur Urbanisierung die weitere Schrumpfung der Stadt auffangen können? Dafür muss die Stadt als lebenswert und urban wahrgenommen werden. Cottbus steht hier in Konkurrenz zu Großstädten wie Dresden, Berlin und Leipzig und muss sich durch seinen besonderen Charakter von diesen abgrenzen. Die Chancen dazu sind da, und trotz der gebotenen Skepsis sollten die Hoffnungsträger nicht zu sehr von Bedenkenträgern beeinträchtigt werden (Ergebnisoffenheit!).

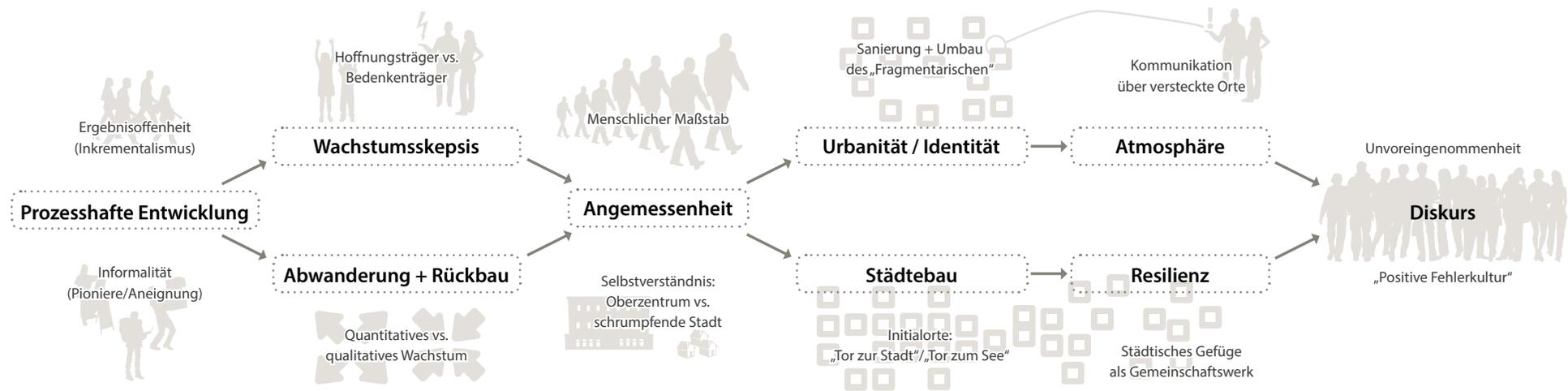


Abb. 56 Leitbilder für eine prozesshafte Entwicklung

### Angemessenheit

Vor diesem Hintergrund ist die Angemessenheit von Planungen in Cottbus von zentraler Bedeutung. Der strukturelle Wandel setzt den Rahmen, ebenso wie der demographische Wandel und die Tendenz zur Urbanisierung. Damit sich die Stadt Cottbus unter diesen Voraussetzungen positiv entwickelt, werden Konzepte benötigt, die nicht über das Ziel hinauschießen und keine zu hohen Erwartungen erzeugen. Die „Stadt der Zukunft“ wird den menschlichen Bedürfnissen in Bezug auf Soziales, Mobilität und räumlichen Strukturen gerecht (Vgl. THE HUMAN SCALE). Darin ist auch die Frage nach dem Selbstverständnis des Oberzentrums enthalten.

### Urbanität / Identität

In einem Stadtentwicklungsprozess, der durch Rückbau eine Verdichtung um den (historischen) Stadtkern zum Ziel hat, wird eine neue Urbanität impli-

ziert. Ähnlich verhält es sich mit dem Slogan der Stadt Cottbus, der die Entwicklung am zukünftigen See als „urbanen Uferimpuls“ bezeichnet. Im Zusammenspiel von Stadt und See geht es demnach auch um Urbanität, die ein noch stärkerer Teil der Cottbuser Identität werden soll. Voraussetzung dafür ist aber ein unvoreingenommener Umgang mit dem Bestand, insbesondere bzgl. der Plattenbauten.

### Städtebau

Bei der städtebaulichen Entwicklung ist die Perspektive entscheidend, wie die Szenarien gezeigt haben. Der Impuls liegt zweifellos auf der Seite des Sees: hier entsteht eine neue Landschaft, neue Räume mit zahlreichen Nutzungsoptionen. Cottbus als einzige Großstadt in der Niederlausitz erhofft sich hier in Anlehnung an die Lausitzer Seenlandschaft auswärtigen Tourismus (z. B. Berlin, Dresden, Tschechien) und scheint das Potential eines „Stadtsees“ weniger

im Blick zu haben. So stellt sich die Frage der Blickrichtung auch in Bezug auf das Verständnis des Cottbuser Ostsees: ein See für die Stadt und ihre Bewohner oder ein See für die Touristen und Besucher?

Entsprechend könnte die Verbindung zwischen Stadt und See mit einem „Tor zur Stadt“ oder aber einem „Tor zum See“ gestaltet werden. Von der (gedanklichen) Schwerpunktsetzung hängt ab, wie sich räumlich und baulich die durch den See initiierten Prozesse niederschlagen. Denkbar wäre eine „Verfestigung“ an einem Punkt oder auch die „Streuung“, angelehnt an Siedlungsinseln bzw. Initialorte im Raum zwischen Stadt und See.

### Atmosphäre

Der Bereich zwischen der Stadt Cottbus und dem zukünftigen Seeufer wird heute von einem Gewerbegebiet dominiert, das den industriellen Niedergang

widerspiegelt. Die Bahntrasse, auf der die „Seeachse“ geplant ist, führt entlang von Brachflächen und teilweise leerstehenden Gewerbebauten. Das Merzdorfer Bahnhofsgebäude steht einigermassen „verloren“ da und ist dennoch ein Beispiel für die versteckten Orte und Potentiale, die dieser Raum bietet.

Abseits des Offensichtlichen gibt es Orte, Gebäude, Wege und Pfade zu entdecken, die Teil der zukünftigen Entwicklung als Seeachse sein sollten. Die nur schwer erkennbaren Nutzungen (z. B. Trampelpfade im Gras) können Anhaltspunkte dafür liefern, wie sich Menschen aus den umliegenden Wohngebieten diesen Raum schon heute aneignen, obwohl er doch so wenig „Schönes“ ausstrahlt.

### Resilienz

Hinter Resilienz verbirgt sich in der Stadtentwicklung die Idee, eine Stadt robust und widerstandsfähig gegen Einflüsse von außen zu machen. Die Stadt im 21. Jahrhundert ist von zahlreichen Abhängigkeiten gekennzeichnet, die sich in die gesamte Welt erstrecken. Dazu gehören neben klassischen Wirtschaftsbeziehungen (Güterim-/export) auch Dienstleistungen in Finanz- und Kommunikationswirtschaft sowie (Energie-)Ressourcen.

In einer resilienten Stadt sind diese Beziehungen nicht unbedingt entflochten, aber zumindest so gestaltet, dass ihr Zusammenbruch aufgefangen oder kompensiert werden kann. Damit geht das Prinzip der Resilienz über das der Nachhaltigkeit hinaus, das einen stabilen Zustand anstrebt, in dem Unvorhergesehenes eine untergeordnete Rolle spielt (vgl. JAKUBOWSKI 2013). Die Stadt Cottbus als Teil einer Energieregion musste im Strukturwandel bereits

feststellen, welche Auswirkungen der Wegfall eines so dominanten Wirtschaftszweigs hat. Die ökonomischen Schwierigkeiten ziehen, ggf. zeitlich verzögert, Probleme in anderen Bereichen nach sich.

Ein bedeutender Faktor einer robusten Stadt ist ein städtisches Gefüge, das als Gemeinschaftswerk entstanden ist. Die Intensivierung und der Ausbau innerstädtischer (kleinräumlicher) Beziehungen von gesellschaftlichen Akteuren führen zur Aktivierung und Stärkung der endogenen Potentiale, die das Aushalten von extremen Störungen erleichtern bzw. erst ermöglichen.

### Diskurs

Für ein gelingendes Gemeinschaftswerk, ob in der Region, der Stadt oder einem Quartier, braucht es einen Diskurs, der möglichst viele Bürgerinnen und Bürger erreicht. Die Unvoreingenommenheit gegenüber Gesprächs- und Kooperationspartnern ist dabei ebenso wichtig wie die Unvoreingenommenheit gegenüber dem Bestand. Städtebauliche Strukturen, Mobilitätssysteme und Landschaftsräume sind mit Erinnerungen, Wertungen und auch Vorurteilen verbunden, die es zu überwinden gilt. Dieser Gedanke lässt sich auch auf die Planungskultur übertragen.

Sollte bei den Planungen der gängigen Wachstumslogik gefolgt oder statt Quantität zukünftig auf Qualität gesetzt werden? Die grundlegenden strategischen Überlegungen werden auch heute schon getätigt, beziehen aber noch zu häufig nur einen kleinen Kreis von Fachleuten ein.

In einem offenen Diskurs ließe sich auch eine „positive Fehlerkultur“ (vgl. JAKUBOWSKI 2013) ver-

wirklichen. Fehler in der Stadtentwicklung können ganz unterschiedlicher Gestalt sein: städtebaulich, gestalterisch, finanziell, infrastrukturell, sozial, wirtschaftlich etc. Nur wenn diese Fehler - vielmehr: ihre einzelnen Facetten - erkannt, analysiert und auch transparent kommuniziert werden, können sie in der zukünftigen Stadtentwicklung vermieden werden.

Der Cottbuser Ostsee wird für die Stadt und die Region ein positiver Impuls sein. Zu den vielen Dingen, die Cottbus und seine Umgebung heute schon auszeichnen, wird mit dem See eine weitere Attraktion hinzu kommen. So jedenfalls stellt es sich in dieser Projektarbeit dar: der See als ein neuer Baustein im städtischen Mosaik Cottbus'. Der Binnensee ordnet sich in die historischen Gegebenheiten von Stadt und Landschaft ein, ohne alles bislang da gewesene in den Schatten zu stellen. Denn die behutsame, angemessene Weiterentwicklung des Bestandes führt zu spannenderen, lebenswerteren und wertvolleren urbanen und landschaftlichen Räumen als ein Neuanfang, der die Vergangenheit unkenntlich macht.



## Nachweise

- BÖHME, Gernot 2006.** *Architektur und Atmosphäre.* Finke Verlag.
- BERTELSMANNSTIFTUNG 2014.** *Wegweiser Kommune. Statistische Daten Cottbus. Relative Bevölkerungsentwicklung 2009-2030.* <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsprognose+cottbus+gesamtbevoelkerungsentwicklung+2009-2030+tabelle> (10.07.2014)
- HELMHOLTZ GESELLSCHAFT 2014.** *Regionaler Klimaatlas für Deutschland. Region Brandenburg: Mögliche mittlere Änderung der durchschnittlichen Temperatur im Jahresmittel in naher Zukunft (2011-2040) im Vergleich zu heute (1961-1990).* <http://www.regionaler-klimaatlas.de> (09.07.2014)
- IHK COTTBUS 2014.** *Wirtschaftsentwicklung im Zahlenspiegel 2013/2014. Industrie- und Handelskammer Cottbus.* [http://www.wil-ev.de/tl\\_files/News/2013/Zahlenspiegel%202013-2014.pdf](http://www.wil-ev.de/tl_files/News/2013/Zahlenspiegel%202013-2014.pdf) (02.07.2014)
- JAKUBOWSKI, Peter 2013.** *Resilienz - eine zusätzliche Denkfigur für gute Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 4.2013. S. 371-378.* [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2013/4/Inhalt/DL\\_Jakubowski.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2013/4/Inhalt/DL_Jakubowski.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (02.07.2014)
- LÄRMAKTIONSPLAN COTTBUS 2008.** *Lärmaktionsplan Cottbus 2008. 1. Stufe. Straßen über 16.400 Kfz/24h.* Hunger, D. Planungsbüro SVU, Dresden / Berlin. Cottbus. 75 S.
- STADTUMBAUSTRATEGIEKONZEPT COTTBUS 2020.** *Stadt Cottbus. Stadtumbaustategiekonzept Cottbus 2020 - 2. Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes als Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK).* Cottbus. 101 S.
- THE HUMAN SCALE (Film) 2012.** Dokumentarfilm von Andreas Dalsgaard. Final Cut For Real. Dänemark 2012.
- WOLFRUM, Sophie 2003.** *Haben Städte eine Seele?* <http://www.janson-wolfrum.de/seele.html> (10.07.2014)
- Vogelperspektiven auf den Abbildungen 17 - 25: <http://www.bing.com/maps/>
- Alle anderen Abbildungen sowie in grafischen Darstellungen verwendete Fotos sind eigene Fotos.

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft





# 3 PERSPEKTIVE SIEDLUNGSLANDSCHAFT

Gruppe „Siedlungslandschaft“: Bastian Hagemann  
Neele Hanf  
Kristin Hohendahl  
Eileen Müller  
Nadine Schwenker



Abb. 57 Gruppenarbeit in Großräschen

## 3.1 Einleitung

Das Kohlekraftwerk Jänschwalde wurde über Jahre durch den Tagebau Cottbus-Nord beliefert. Der Abbau von Kohle wird bis 2015 in diesem Tagebau beendet sein. Im Anschluss daran erfolgen dreijährige Sanierungsmaßnahmen, die z. B. Böschungssicherungen beinhalten.

Darauf folgend wird das Tagebaurestloch zu einem See geflutet. So entstehen neue Lebensbedingungen für Cottbus und die Region. Im Rahmen des Masterplans der Stadt Cottbus sind einige Konzepte für den „Cottbuser Ostsee“ entwickelt worden. Die Aufgabe ist es nun, weitere Alternativen für ein Leben mit dem See (speziell im Bereich zwischen der Stadt Cottbus und dem Ostsee) aufzuzeigen.

Beginnend mit einem sechstägigen Workshop wurden auf Tagesexkursionen erste Eindrücke gesammelt. Im weiteren Verlauf der Bearbeitung haben sich vier Arbeitsgruppen gebildet, die die Aufgabe aus vier Blickwinkeln betrachten werden:

1. See
2. Stadt
3. Kulturlandschaften
4. Siedlungslandschaften

### Siedlungslandschaft

Während der Tagesexkursionen hat sich schnell der Eindruck gefestigt, dass die Siedlungslandschaft zwischen Cottbus und dem Ostsee aus zwei Hauptkomponenten besteht: den Dörfern und der Zwischenlandschaft.

Zu den Dörfern gehören Merzdorf, Dissenchen und Schlichow. Die Zwischenlandschaft hat sich während der Bearbeitungsphase in die drei Teilbereiche Gewerbelandschaft, Wald- und Sukzessionslandschaft und Agrarlandschaft gegliedert. Aufgrund der direkten Nähe der Siedlungslandschaft zum See, wird diese zukünftig im Fokus des touristischen Interesses stehen. Um eine mögliche Stadt-, Dorf- und Landschaftsentwicklung abwägen und Schlüsse hieraus ziehen zu können, sind im Rahmen der Konzepterarbeitung verschiedene Zukunftsszenarien entstanden. Diese dienen als Grundlage für die weitere Konzeptentwicklung.

Das Hauptziel des Konzeptes liegt primär in der Stärkung der Eigenständigkeit und der Schaffung einer neuen Identität der Dörfer. Hierzu werden Impulse gegeben, die eine Weiterentwicklung der Dorfcharaktere vorantreiben. Alleinstellungsmerkmale, die z. B. aus innovativen, landschaftlichen oder geschichtlichen Besonderheiten hervorgingen, wurden im Rahmen einer Bestandsanalyse erarbeitet und thematisch für die Dörfer umgesetzt. Entstanden sind hieraus folgende Themendörfer:

- Merzdorf, das Landschaftsdorf.
- Dissenchen, das Energiedorf.
- Schlichow, das Traditionsdorf.

Neben der Entwicklung der Dörfer, soll auch die Zwischenlandschaft in ihrer Funktion gefördert werden. Dies geschieht anhand einzelner Maßnahmen, wie zum Beispiel der Einführung von Wander- und Radfahrrouten und der Erschließung der alten Bahntrasse als „Grünes Gleis“.

Mit diesen Konzeptvorschlägen soll die Bedeutung der Dörfer für eine intakte Siedlungslandschaft zwischen Cottbus und dem zukünftigen Ostsee aufgezeigt werden.

## 3.2 Definition

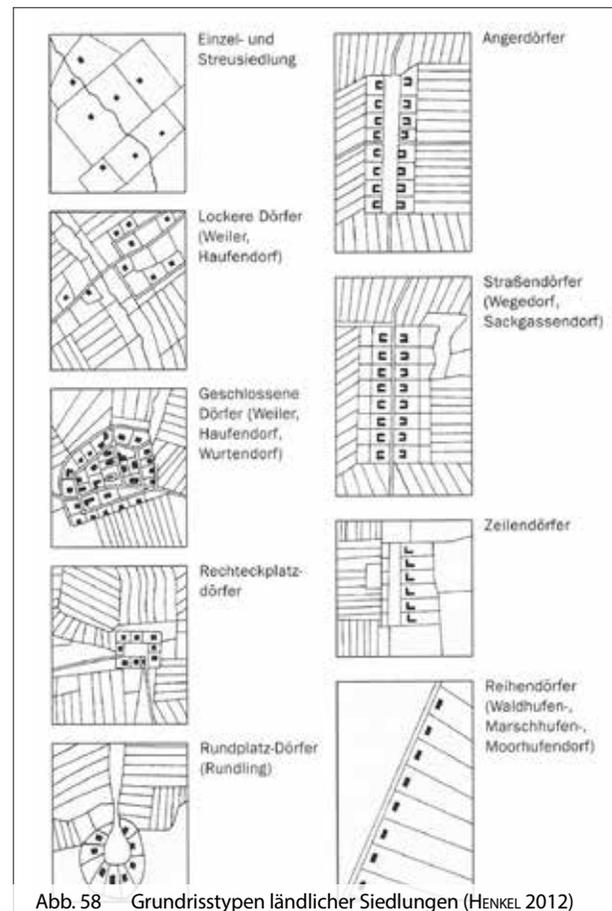
### 3.2.1 Das Dorf

Der Begriff Dorf bezeichnet ursprünglich eine Siedlungsform im ländlichen Raum, die alle Funktionen des Lebens erfüllt und in sich ein geschlossenes System bildet. Prägende Elemente des Dorfes waren die landwirtschaftliche Produktionsweise, die enge Beziehung des Siedlungskörpers und der umgebenen Natur und ein starkes soziales Gefüge. (STRÖBER 2010)

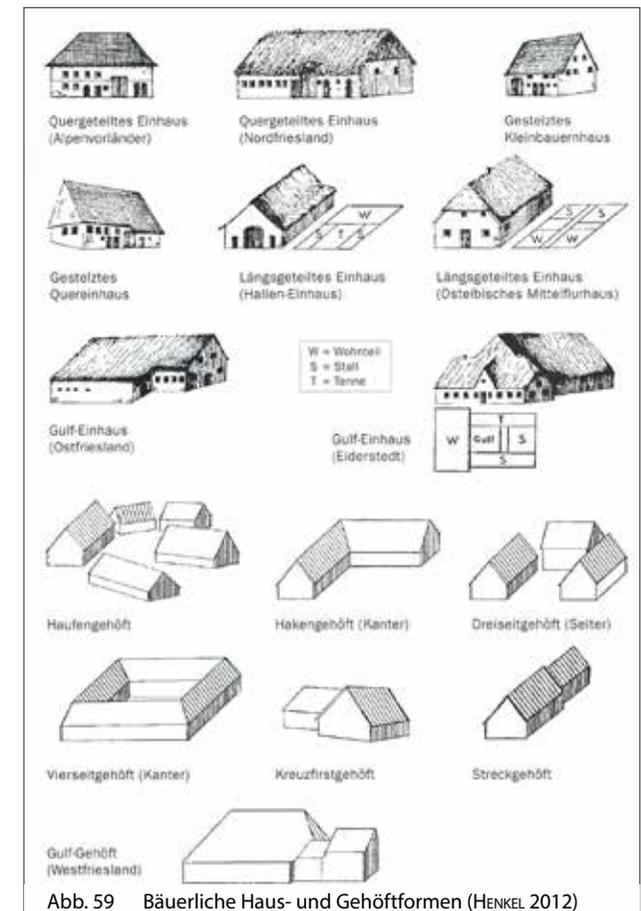
Über die Jahrhunderte haben sich die verschiedensten Dorf-/und Siedlungsgrundrisse entwickelt. Straßendörfer sind beispielsweise an Straßen- oder Wegeverbindungen entstanden und verteilen sich über eine längere Strecke. Auf den Abbildungen 2 und 3 ist eine Übersicht der unterschiedlichen Grundrisstypen und der möglichen Haus- und Gehöftformen, die dort vorkommen können, zu finden.

Aber nicht nur die Grundrisse, sondern auch die Größenordnungen spielen eine Rolle bei der Einordnung und Abgrenzung der verschiedenen Siedlungs- bzw. Dorftypen (HENKEL 2012):

- Weiler: Kleine Gruppensiedlungen mit 3-20 Haus- oder Hofstätten, etwa 15-100 EW
- Streusiedlung: Einzelhöfe und kleine Gruppensiedlungen in lokaler Mischung nebeneinander
- Dorf: Gruppensiedlung die Weilergröße überschreitet man unterscheidet vier Größenstufen des deutschen und mitteleuropäischen Dorfes:



- Das kleine bis mäßig große Dorf mit 20-100 Hausstätten bzw. 100-500 EW,
- das mittelgroße Dorf mit 100-400 Hausstätten bzw. 500-2000 EW,
- das große Dorf mit 400-1000 Hausstätten bzw. 2000-5000 EW,
- das sehr große Dorf mit mehr als 1000 Hausstätten und 5000 EW.



Bis zum Jahr 2007, in dem erstmals weltweit mehr Menschen in Städten als in Dörfern lebten, war das Dorf die verbreitetste Siedlungsform. Auslöser für diesen Wandel ist unter anderem, dass das Dorf zwar eine große Bedeutung als Siedlungstyp, nicht aber als Lebens- und Arbeitsraum (bezogen auf die Gesamtbevölkerung) hat. (STRÖBER 2010)

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

Auch die ehemalige DDR hat in Deutschland ihren Teil zu der rückläufigen Dorfontwicklung beigetragen. Durch ihre sozialistische Agrarpolitik wurden selbstständige Bauern enteignet und in den Dienst der LPGs (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften) gestellt. Mit Hochdruck wurde die Landwirtschaft industrialisiert und ein ideologisches Gesellschaftskonstrukt geschaffen. In Folge dessen verließen alleine von Januar bis März 1960, 12.634 Landwirte die DDR Richtung Westen, was ein erster großer Schlag für das dörfliche Leben im sozialistischen Staat war. Die LPGs fungierten dann ähnlich einem Gutsherren und ordneten die Dorfpolitik und -entwicklung der Landwirtschaftspolitik unter. Oft hatten die Vorsitzenden der örtlichen LPG sogar mehr Einfluss auf das soziale und kulturelle Leben, als der Bürgermeister. So schufen sie ein breites ökonomisches, soziales und kulturelles Netzwerk für die verbleibenden Dorfbewohner, das nach der Wende zerfiel. Heute sind Dorf und Landwirtschaft nicht mehr so eng mit einander verwoben. Die Landwirtschaft hat gerade im Osten an Bedeutung verloren. Der einst so wichtige Arbeitgeber wird häufig sogar

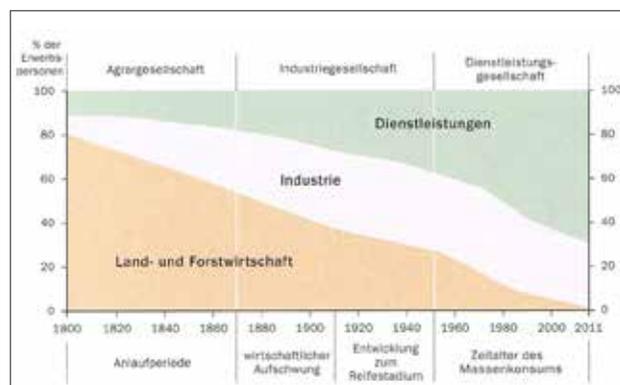


Abb. 60 Erwerbsstruktur in Deutschland von 1800 bis heute (HENKEL 2012)

als Störenfried in der vermeintlichen Idylle wahrgenommen. (STRÖBER 2010, HENKEL 2012)

Noch stärker als die Dörfer der alten Bundesländer, haben zur Zeit die ehemaligen sozialistischen Dörfer mit dem demografischen Wandel und der hohen Abwanderungsrate zu kämpfen. Die Abwanderung meist jüngerer, überwiegend weiblicher und höher qualifizierter Personen in die großen Zentren, stellt zusammen mit der daraus resultierenden, geringen Geburtenrate die größten Probleme dar. Diese führen zum demografischen Wandel, dessen Aspekte weniger, älter und heterogener als Gefahr für die Dorfontwicklung wahrgenommen werden. (STRÖBER 2010)

Die Dörfer schrumpfen und die Grundfunktionen der Daseinsvorsorge sind häufig nicht mehr (vollständig) gegeben. Mit Arbeit, Bildung, Versorgungseinrichtungen und Möglichkeiten für Freizeit und Erholung sind die meisten Dörfer gar nicht oder nur unzureichend versorgt. Dorfläden, Dorfkneipen, Postämter, Gemeindeverwaltungen etc. verschwanden und verschwinden zunehmend, was eine Ghettoisierung der

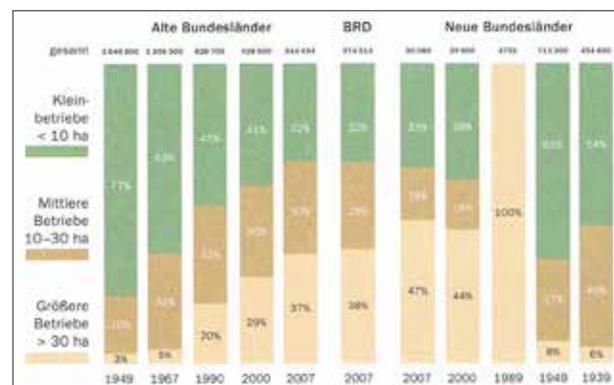


Abb. 61 Rückgang der landwirtschaftlichen Betriebe in Deutschland (HENKEL 2012)

ländlichen Räume zur Folge hat. (STRÖBER 2010)

Auch die historischen Dorfkern verlieren auf Grund dieser Neuordnungsprozesse und der gesteigerten Mobilität an Bedeutung. Arbeit, Bildung und Versorgung werden zunehmend in die Peripherie ausgelagert, Wohn- und Schlafdörfer entstehen (HENKEL 2012):

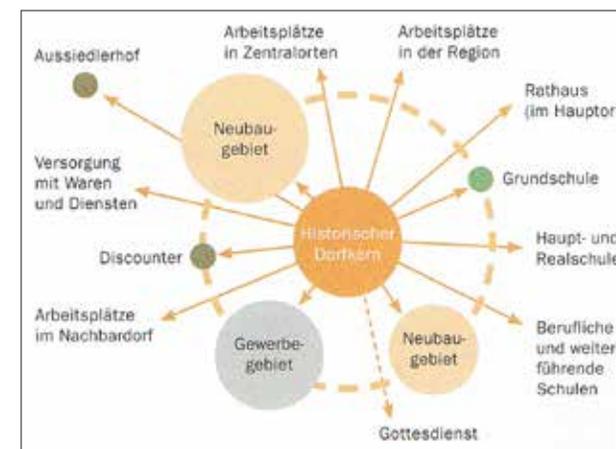


Abb. 62 Bedeutungsverluste der historischen Dorfkern (HENKEL 2012)

So verlieren die Orte sehr schnell ihren dörflichen Charakter und ihre Identität. Gerade in der Nähe von Ballungszentren schreitet diese Entwicklung rasant voran. Städtische Bewohner ziehen zu, urbane Lebens- und Wirtschaftsformen überprägen das Dorf und durch die zunehmende Versiegelung und Bebauung entstehen diverse Raumnutzungskonflikte. Die Folge davon ist, dass kaum noch ein traditionelles Dorf in Stadtnähe zu finden ist. (STRÖBER 2010)



Trotz allem findet das Leben auf dem Land weiterhin Anklang in der Bevölkerung. Gerade bei Städtern steht die oft verklärt dargestellte/empfundene Dorfidylle im Kurs. Die Eigenschaften die dieser Lebensweise heute zugedacht werden, sind folgende:

- natur- und traditionsgeprägt,
- haus- und familienorientiert,
- nachhaltigkeits- und handlungsorientiert,
- Ruhe und Entschleunigung,
- Ehrenamt, lokales Denken und Handelns,
- Erholung, Entspannung, Freizeitnutzung,
- Erfahren von Jahreszeiten und natürlichen Abläufen - Pflanzen, Säen, Ernten,
- dörflicher Garten - Kernbestand der dörflichen Lebensqualität,
- Arbeiten im Haus, Hof und Garten wird als Freizeit betrachtet. (HENKEL 2012)

Weit entfernt vom Konsumzwang der Städte lockt das vermeintlich großzügige, naturnahe Wohnumfeld mit viel Platz zur Selbstentfaltung und Erholung.

### 3.2.2 Die Zwischenlandschaft

Der Begriff „Zwischenlandschaft“ kann weit gefasst werden. Laut GAILING (2008) deutet sich der Begriff Zwischenlandschaft als definierter Raum von Kulturlandschaft, welcher sich zwischen dem „Siedlungsbereich einer kompakten europäischen Stadt“ und dem „ländlichen Siedlungsbereich“ erstreckt.

Im Rahmen des Konzeptes erfüllt der Begriff „Zwischenlandschaft“ im Wesentlichen die von GAILING genannte Definition, da sich der Fokus des untersuchten Raumes im Rahmen der suburbanen Land-

schaft von Cottbus bewegt. Wesentliche Begriffe, die die Erläuterungen des Konzeptes betreffen, lassen sich wie folgt definieren:

#### Suburbaner Raum

„Suburbaner Raum als Umlandzone einer Kernstadt der sich schlicht durch die Lage der Kernstadt definiert oder als siedlungsstruktureller Idealtyp zwischen der Kernstadt also städtischem und dem ländlichen Raum, definiert durch Baustrukturen und Dichtewerten. Unterschiedliche Bauweisen, Wohnhaus- wie Blockbebauung.“ (SCHENK et al. 2012)

#### Zwischennutzungen

Sind entweder offizielle oder ungeplante temporäre Flächeninanspruchnahmen, die für das öffentliche und/oder kulturelle Leben meist eine große Rolle spielen (OSWALT et al. 2013)

#### Brachflächen

„Als Brachflächen werden [...] aufgegebene Betriebsgrundstücke verstanden, die bisher keiner optimalen Nutzung zugeführt wurden und betriebliche Reservflächen, die von den Unternehmen nicht mehr benötigt werden. Brachflächen entstehen in der Regel als Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels bei gleichzeitig geringer Wirtschaftsdynamik, so dass die blicherweise auf ein frei-werdendes Grundstück drängenden Nachfolgenutzungen nicht vorhanden sind. Um eine neue Nutzung zu erreichen ist daher im allgemeinen ein städtebaulicher Handlungsbedarf gegeben.“ (KAHNERT 1988)

#### Analyse der Zwischenlandschaft

Die Analyse der Zwischenlandschaft erfolgte nach der von BOCZEK (2006) definierten Methodik, den

Untersuchungsraum in verschiedene landschaftliche Sichtweisen, ähnlich einer Nutzungskartierung nur mit höherem Detaillierungsgrad, einzuteilen. Im Rahmen dieser Methode lässt sich die Landschaft sechs verschiedenen landschaftlichen Sichtweisen urbaner Landschaft zuordnen. Innerhalb der Sichtweisen lassen sich weitere Unterteilungen der vorliegenden Landschaft unternehmen, um die Aussagegenauigkeit beizubehalten. Die sechs landschaftlichen Sichtweisen urbaner Landschaft nach BOCZEK (2006) lauten wie folgt:

1. Landschaft als Produktionsraum,
2. Landschaft als Freizeit und Erholungsraum,
3. Landschaft als Raum für Naturschutz,
4. Landschaft als Ver- und Entsorgungsraum,
5. Landschaft als Siedlungsraum,
6. Landschaft als Transitraum.

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

Zu den landschaftlichen Sichtweisen mit ihren Inhalten definiert BOCZEK verschiedene Nutzergruppen und Beteiligte und leitet daraus in einem weiteren Schritt Faktoren ab, von denen die vorgefundene Landschaft abhängig ist. Gleichzeitig birgt dieser Ansatz der Landschaftsanalyse auch den Vorteil, das etwaige Probleme der Landschaft, die in direktem Zusammenhang mit ihren Nutzern stehen, aufgezeigt und Lösungsansätze geschaffen werden können.

Im Rahmen des Konzeptes wurde die Methodik angewendet, um aus dem urbanen Untersuchungsraum Aussagen und Zusammenhänge zwischen vorhandener Nutzung und ihren Nutzern abzuleiten. Die Erkenntnisse, die aus diesem Vorgang ermittelt werden, fließen in die Entwicklung der neuen Landschaft insofern mit ein, dass etwaige temporäre Nutzungen bewusst überplant und Raum für dauerhafte Siedlungsteile belassen werden. Ein Überblick über die wesentlichen Analyseergebnisse zur Zwischenlandschaft vermittelt das Kapitel 3.2.

### 3.3 Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse sind die drei Dörfer Merzdorf, Dissenchen und Schlichow sowie die Zwischenlandschaft hinsichtlich ihrer Geschichte, Nutzung und Besonderheiten betrachtet worden. Bei den Dörfern wurden die angrenzenden Gewerbegebiete nicht berücksichtigt, sondern nur der Dorfkern. Zusätzlich wurden die Dorfränder untersucht, um diese von der umliegenden Landschaft klarer abgrenzen zu können.

Die Zwischenlandschaft beschäftigt sich mit der umliegenden Landschaft, ihrer Nutzung und Funktion. Dabei haben sich unterschiedliche Teilbereiche herausgestellt.

#### 3.3.1 Die Dörfer

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme der einzelnen Dörfer (s. Abb. 7) näher erläutert und vorgestellt.



Abb. 63 Die Dörfer zwischen der Stadt Cottbus und dem Ostsee

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

#### 3.3.1.1 Merzdorf - sorbisch/wendischer Name: Žylowk

##### Stadtteil

Merzdorf, bestehend aus Merzdorf, Neue Siedlung und Hammergrabensiedlung

##### Flächengröße

86,5 ha

##### Einwohnerzahl

Stadtteil Merzdorf: 1100 Einwohner, Stand 2014  
(www.cottbus.de)

##### Sorbisch/Wendische Kultur

1880: 97,4 % sprechen die sorbisch/wendische Sprache.

1956: noch 35,6 % pflegen die sorbische Kultur.  
(o.A. o.J.)

Heute: Traditionsverein Merzdorf e.V.: Die etwa 25-28 Mitglieder veranstalten Auftritte und Traditionsumzüge und organisieren Feste. Jung und Alt machen dabei mit. Auch diejenigen, die weggezogen sind, kommen zu Feiertagen und Umzügen, wie der sorbischen Fastnacht oder dem Erntefest wieder. (REGINA 2014)

##### Dorfform

Bis zum Ende des 19. Jh. hatte das Dorf Merzdorf die Form eines Sackgassendorfes und bestand nur aus der heutigen Merzdorfer Hauptstraße. Später wurden diverse Querstraßen gebaut, sodass es sich heute um ein lockeres Dorf im Endstadium bzw. ein Haufendorf handelt.

(o.A. o.J., HENKEL 2012)

##### Dorfcharakter

In der Dorflage weist Merzdorf den Charakter eines durchgrüntes Dorfes mit einer großen Anzahl von Höfen und Resthöfen auf. Diese Struktur wurde im Laufe der Zeit mit einer Reihe von Einfamilienhaus-siedlungen und einzelnen, zwischengestellten Einfamilienhäusern ergänzt. Bis zur industriellen Entwicklung in Cottbus war Merzdorf ein Bauerndorf. Heute gibt es im Dorf keine landwirtschaftlichen Betriebe mehr. Im Wesentlichen prägen das Dorfbild ein-zwei-geschossige Gebäude mit Sattel- und Walmdächern. Im Dorfkern finden sich noch viele kleine, historische Details. Das auffälligste Gebäude im Dorfkern bildet das Gebäude der Feuerwehr. (REGINA 2014, Merzdorfer Dorfchronik 2009)

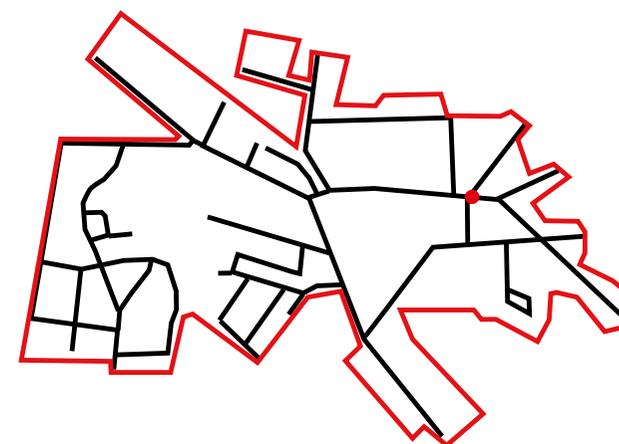


Abb. 64 Dorfform Merzdorf

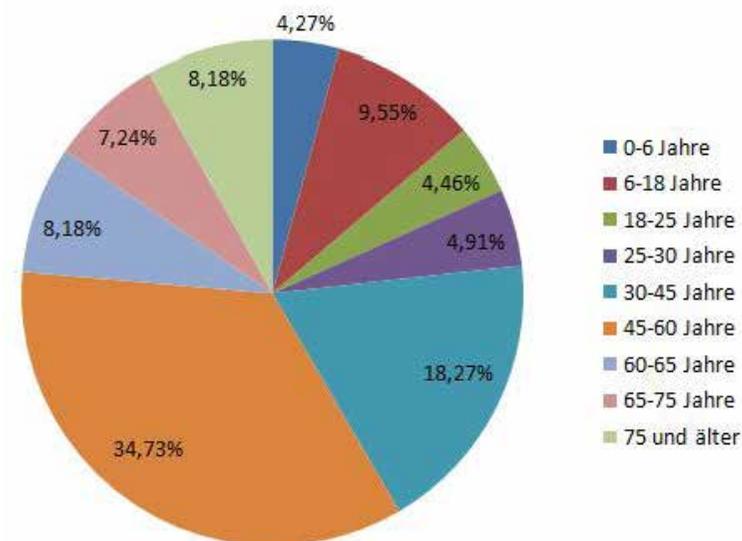


Abb. 65 Altersstruktur im Stadtteil Merzdorf  
(www.geoportal.cottbus.de)

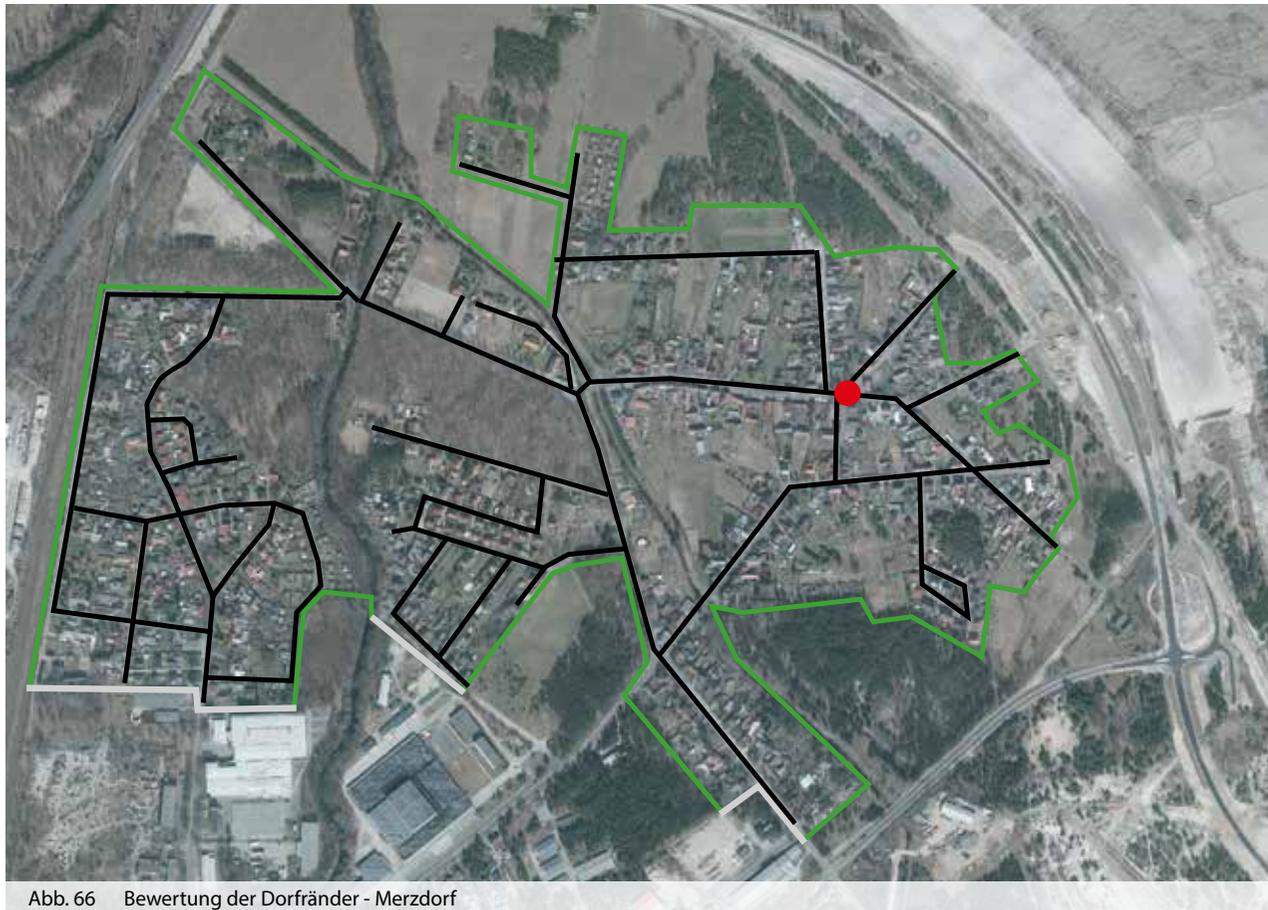


Abb. 66 Bewertung der Dorfränder - Merzdorf

-  Straßen
-  Klare Grenzen
-  Verschwommene Grenzen
-  Dorf Kern

### Dorfränder

Das Dorf Merzdorf weist klare Grenzen zur Umgebung auf, da es größtenteils von Landschaftsfragmenten umgeben ist.

Lediglich an Teilen der südlichen Dorfgrenzen lassen sich verschwommene Grenzen feststellen. Diese ergeben sich aus den direkten Grenzen zu den benachbarten Gewerbegebieten.

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

#### Dorfgeschichte

##### 1411

Ersterwähnung als Mertinstorff

##### 1441

Erstmals urkundlich erwähnt

##### Um 1800

Brand in der Merzdorfer Hauptstraße am östlichen Ende

- Häuser wurden nicht wieder aufgebaut, Betroffene zogen weiter aufs Land Richtung heutigem Tagebaurestloch
- Entstehung des sog. „Merzdorfer Ausbau“

Seit dem **19. Jhd** existiert der Friedhof

##### 1901

Braunkohlefunde bei Merzdorf

##### 1912

Eröffnung des Merzdorfer Bahnhofs

##### 1932

Bau der Hammergrabensiedlung als Kleinsiedlung, 52 Siedlungsstellen für Vollerwerbslose, es wurden Kleinsthäuser in Eigenarbeit erbaut mit viel Gartenland

##### 1951

Bau der Merzdorfer Kapelle

##### 1984/85

Devastierung

- Teilortsabbruch bedingt durch Tagebau Cottbus Nord (Merzdorfer Ausbau betroffen)
- Anzahl der Umsiedler: 16 →14 davon siedelten im Ort selbst um, zwei zogen nach Cottbus
- 2002 entgeltlich abgebaggert

##### 1990-1993

Alle Straßen des jetzigen Ortsteils bekamen eine Bitumendecke, an der Hauptstraße einen Bürgersteig und neue Straßenbeleuchtung; nach der Wende wurde viel gebaut und erneuert

##### 1993/94

Eingemeindung Merzdorf in die Stadt Cottbus. Entstehung des Ortsteils Merzdorf

##### 1995

Neubausiedlung Kiefernblick (privater Investor)

##### 1997/98

Bau der Neubausiedlung „Hammergrabengrund“ in der Hammergrabensiedlung

##### 1999

Entstehung des Neubaubereiches in der „alten“ Neuen Siedlung als Projekt des Deutschen Siedlerbundes

##### 2008

Beginn des Baus der Ortsumgehung

(REGINA 2014, o. A. 2009)



- 1 Feuerwehr
- 2 Kapelle Merzdorf
- 3 Ehemaliger Bahnhof Merzdorf
- 4 Aussichtsturm Merzdorf
- 5 Gaststätte „Alpenschänke“
- 6 Gaststätte „Sportlerheim“
- 7 Mietraum „Siedlerklause“
- 8 Pension Stein
- 9 Arztpraxis
- 10 Jugendclub
- 11 Kita Merzdorfer Wiesenstraße
- 12 Kita Merzdorfer Gartenzwerge
- 13 Tagesbetreuung/Kinderpflege
- 14 Friedhof
- 15 Merzdorfer Alpen
- 16 Kleingartenanlage Am Hammerstrom 2
- 17 Kleingartenanlage Lakomaer Weg
- 18 Kleingartenanlage Am Hammergraben
- 19 Grünfläche Hammergrabensiedlung
- 20 Spielplatz Neue Siedlung

Abb. 67 Dorfübersicht Merzdorf

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft



Abb. 68 Überreste der „Merzdorfer Alpen“



Abb. 69 Dorfgaststätte „Alpenschenke“



Abb. 70 Merzdorfer Kapelle



Abb. 71 Feuerwehr



Abb. 72 KiTa Merzdorfer Wiesenstraße



Abb. 73 Merzdorfer Hauptstraße



Abb. 74 Merzdorfer Hauptstraße



Abb. 75 Jugendclub



Abb. 76 „Sportlerheim“- Vereinsheim, Sportplatz



Abb. 77 Dorfmitte



Abb. 78 Ehemaliger Merzdorfer Bahnhof



Abb. 79 Merzdorfer Aussichtsturm



Abb. 80 Trantzfließ



Abb. 81 Merzdorfer Weg



Abb. 82 Mietraum Siedlerklause



Abb. 83 Neubausiedlung - Neue Siedlung



Abb. 84 Spielplatz - Neue Siedlung



Abb. 85 Grüne Mitte Hammergrabensiedlung

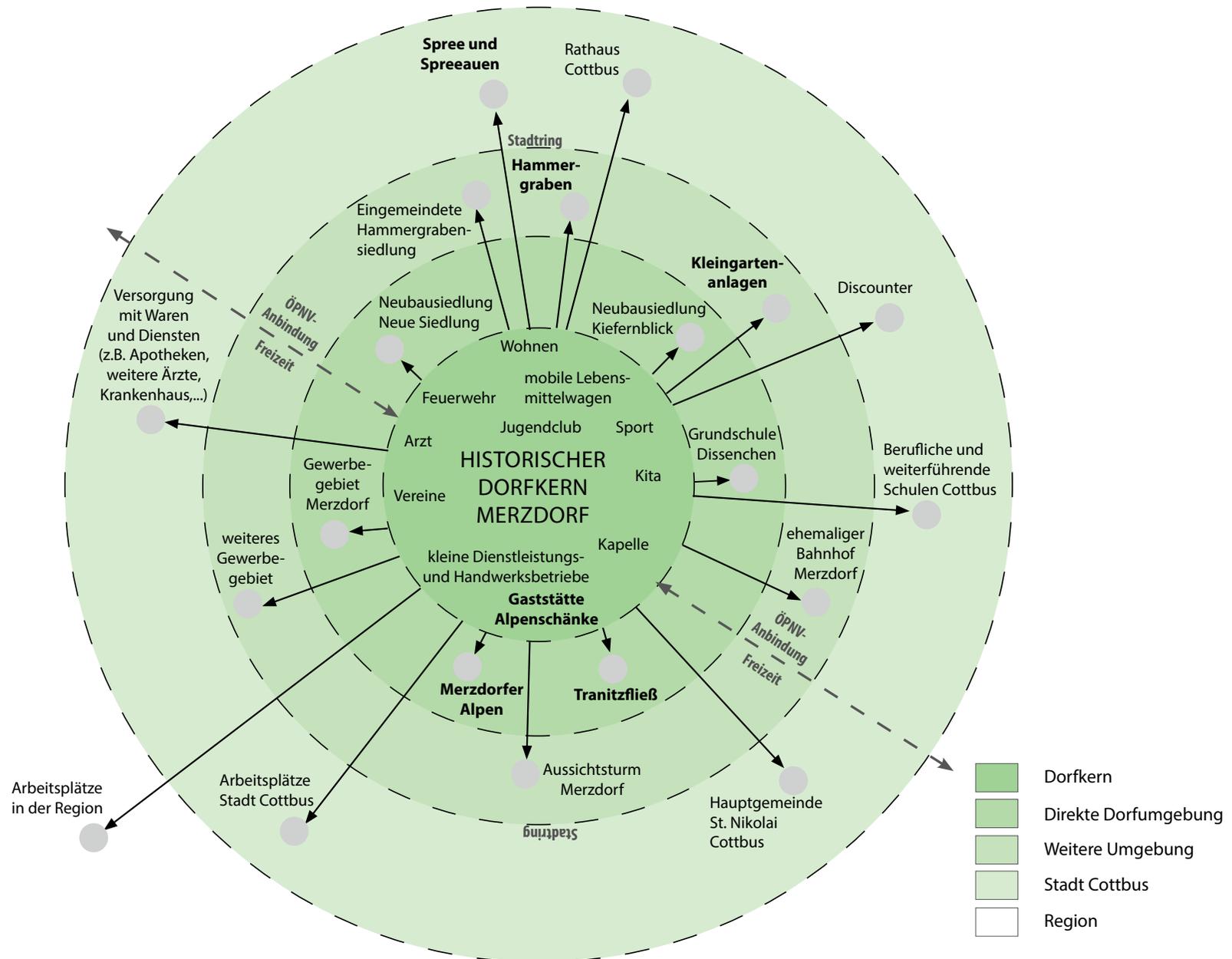


Abb. 86 Funktionen und zentrale Orte in Merzdorf



### Funktionen und zentrale Orte in Merzdorf

Der historische Kern von Merzdorf ist die Merzdorfer Hauptstraße, an die im Laufe der Zeit immer mehr Straßen angebaut wurden. Für die Beschreibung der Funktionen und zentralen Orte im Dorf wird das komplette Dorf (s. Abb. 11) als historischer Dorfkern betrachtet. Die Abbildung 30 soll schematisch die Funktionen und zentralen Orte im Dorf verbildlichen (s. für weitere Impressionen auch die Seiten 12, 13). Im Dorfkern liegt die Hauptfunktion auf dem Bereich Wohnen. Die Feuerwehr bildet den Mittelpunkt, sowohl räumlich mit ihrem Gebäude, als auch mit ihren Vereinen Freiwillige Feuerwehr und „Feuerwehr Historik“ im Dorfleben. Neben der Kinderbetreuung in zwei Kitas und bei einer Tagesmutter, gibt es eine ärztliche Versorgung durch eine Allgemeinmedizinerin. Als religiöse Einrichtung ist eine kleine Kapelle im Ort zu finden. Für das Freizeitleben stehen in Merzdorf die Vereine, sowohl sportlich: SV Rot Weiß Merzdorf mit Sportplatz und Vereinsheim, als auch der: Traditionsverein Merzdorf e.V., zur Verfügung. Ebenso die Gaststätte Alpenschänke. Für die junge Generation gibt es neben den Vereinen auch den Jugendclub am Ortsrand als Treffpunkt. Nur wenige Dorfbewohner arbeiten direkt vor Ort. Einzelne Arbeitsplätze im Dorf werden durch kleine Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe geboten. Weitere Jobs stellt auch das angrenzende Merzdorfer Gewerbegebiet. Eine Grundversorgung mit Lebensmitteln gibt es im Dorf nur durch wöchentlich anführende Versorgungswagen (Bäcker/Gemüse) oder durch den Eigenanbau im Garten.

Bei der Betrachtung der direkten Dorfumgebung, sind dort weitere Wohnbereiche in Form der Neubausiedlung innerhalb der „Neuen Siedlung“ sowie

dem Neubaugebiet „Kiefernblick“ zu finden. Ebenso befindet sich die am nächsten gelegene Bildungseinrichtung, die Grundschule in Dissenchen, in direkter Dorfumgebung.

In der weiteren Umgebung liegt die zum Ortsteil Merzdorf eingemeindete Hammergrabensiedlung, die ebenfalls Wohnfunktion erfüllt. Außerdem grenzen hier weitere Gewerbeflächen von Dissenchen und Sandow an.

Erst hinter dem Stadtring befinden sich die am nächsten gelegenen Einkaufsmöglichkeiten zur Versorgung, wie z.B. Discounter und Supermärkte. Insbesondere medizinische Versorgung und Einrichtungen wie Apotheken, Fachärzte oder Krankenhäuser stehen erst im inneren Stadtbereich von Cottbus zur Verfügung.

Hier liegen auch das Rathaus und diverse Verwaltungseinrichtungen, die meisten Arbeitsplätze für die Bewohner aus Merzdorf und die Pfarrgemeinde der Merzdorfer Kapelle. Sämtliche Bildungseinrichtungen und berufliche und weiterführende Schulen liegen ebenfalls weit außerhalb des Dorfkerns hinter dem Stadtring. Einige Merzdorfer pendeln bis in die Region, um dort zu arbeiten.

Auch wenn viele Funktionen aus dem Dorfkern in städtische Bereiche ausgelagert wurden, so sind sie für die Dorfbewohner aufgrund der heutigen Mobilität gut zu erreichen, sowohl mit dem PKW als auch über eine ÖPNV-Anbindung. Eine vielseitige Freizeitnutzung im und außerhalb des Dorfes ist auf diese Weise ebenso möglich. Zur Freizeitnutzung im Grünen hat Merzdorf einiges zu bieten. Zum einen

sind im Stadtteil gleich mehrere Kleingartenanlagen zu finden. Diese gehören zum Regionalverband der Kleingärtner der Stadt Cottbus und zum Regionalverband der Kleingärtner Cottbus und Umgebung. Die Nutzer sind überwiegend Bewohner der Stadt Cottbus (REGINA 2014). Zum anderen kann Merzdorf durch den Hammergraben und den Tranitzfließ mit gleich zwei Fließgewässern punkten. Der Hammergraben, heute durch viel Grün gesäumt, wurde im 15. Jh. künstlich angelegt und gilt als technische Einmaligkeit der mittelalterlichen Wasserbaukunst (Merzdorfer Dorfchronik 2009). Der Tranitzfließ bietet nach einer möglichen Renaturierung ebenfalls großes Potential zur Naherholung. Auch die Nähe zur Spree und den Spreeauen stärkt dieses Potential. Merzdorf war außerdem bekannt für seine „Merzdorfer Alpen“. Hierbei handelte es sich um eine Binnendüne im Bereich des Kalksandsteinwerkes, die früher als Ski und Rodelhang genutzt wurde und bis Berlin bekannt war. Die Merzdorfer Alpen waren Namensgeber für die heute noch existierende Alpenschänke. Durch das Kalksandsteinwerk wurden die Alpen jedoch abgebagert, sodass heute nur noch ein minimaler Rest existiert. Neben den Fließgewässern bietet der Gedanke der Merzdorfer Alpen als einmalige Dünenlandschaft das größte Potential zur eigenen Identitätsstärkung im Vergleich zu den anderen beiden Dörfern Dissenchen und Schlichow.

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

#### 3.3.1.2 Dissenchen - sorbisch/wendischer Name: DeŠank

##### Stadtteil

Dissenchen, bestehend aus Dissenchen und Schlichow

##### Flächengröße

68,5 ha

##### Einwohnerzahl

ca. 875 (mit Schlichow zusammen 1158), Stand 2014 (www.cottbus.de)

##### Anteil der sorbischen Bevölkerung (bis 1956)

1850: 242 Einwohner, wovon 231 Sorben/Wenden

1867: 280 Einwohner, wovon 271 Sorben/Wenden

1880: 97,7 % der Einwohner sind Sorben/Wenden

1956: 21,8 % der Einwohner sind Sorben/Wenden (o.A. o.J.)

##### Dorfform

Bis 1839 bestand Dissenchen aus einer breiten Gasse mit Häusern. Danach wurden weitere Straßen in verschiedene Richtungen an die breite Gasse gebaut, sodass sich Dissenchen mittlerweile als Straßendorf präsentiert.

(o.A. o.J., Henkel 2012)

##### Dorfcharakter

Dissenchens Charakter ist sehr stark durch die Dissenchener Hauptstraße geprägt, die von Cottbus in Richtung Tagebau verläuft. Diese Straße gilt als historischer Dorfkern. Hierdurch wird Dissenchen heute vom Durchfahrtscharakter bestimmt.

#### Dorfgeschichte

##### 1536

Erste urkundliche Erwähnung

##### 1984

Teilortsverlegung von zwei Einwohnern wegen des Tagebaus Cottbus-Nord

##### 1994

Eingemeindung zu Cottbus und Bildung des Stadtteils „Dissenchen“ zusammen mit Schlichow (o.A. o.J.)

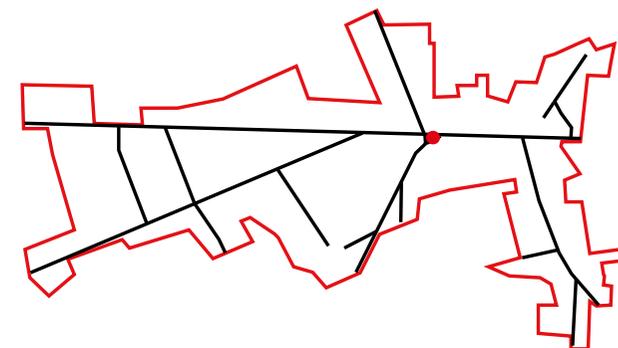


Abb. 87 Dorfform Dissenchen

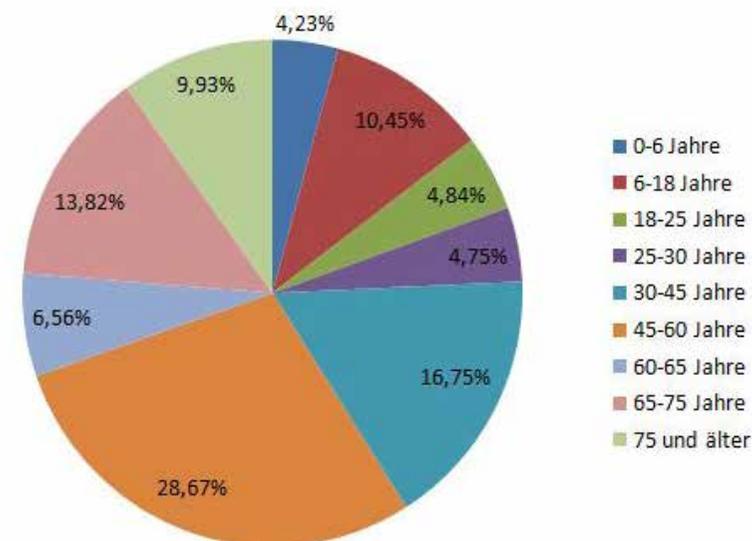
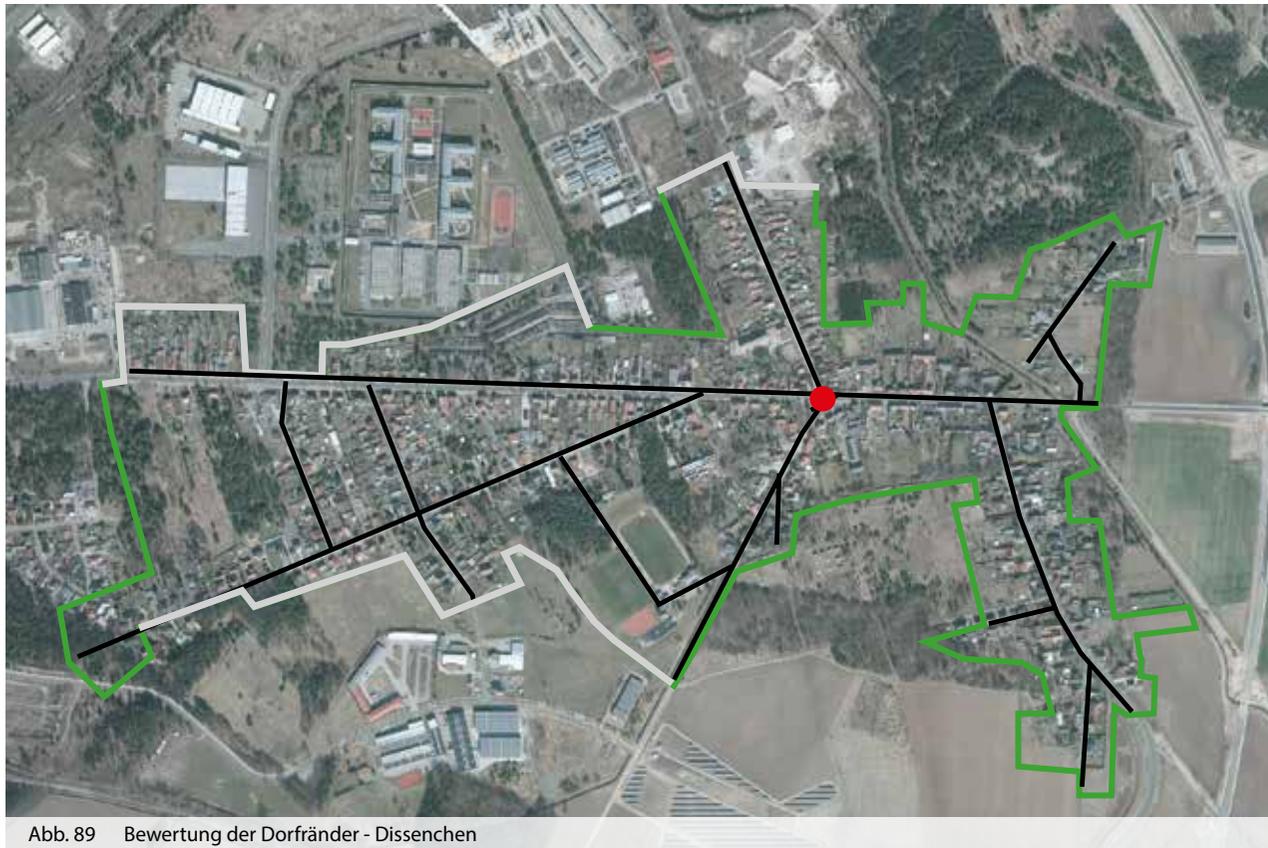


Abb. 88 Altersstruktur im Stadtteil Dissenchen einschl. Schlichow (www.geoportal.cottbus.de)



-  Straßen
-  Klare Grenzen
-  Verschwommene Grenzen
-  Dorfkern

### Dorfränder

Das Dorf weist im östlichen Bereich klare Grenzen zur Umgebung auf. In westlicher Richtung nimmt die Bebauung zu, sodass die Grenzen zwischen bebaut und unbebaut verschwimmen.

Im westlichen Bereich grenzt Dissenchen sowohl im Norden als auch im Süden an weitere bebaute Flächen an, die Gewerbegebiete. Dadurch verschwimmen an diesen Stellen die Bebauungsgrenzen zwischen Dorf und Gewerbe.

Nach Norden schließt der Cottbuser Stadtteil Sandow an, sodass die Bebauungsdichte in nördlicher und westlicher Richtung zum Stadtkern hin steigt und Bebauungsgrenzen unschärfer werden.

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft





Abb. 91 Grund- und Umweltschule



Abb. 92 Kindergarten „Spürnasen“



Abb. 93 Bäckerei



Abb. 94 Feuerwehr



Abb. 95 Dissencher Kirche



Abb. 96 Gaststätte „Schützenhaus“



Abb. 97 Grünfläche Ortsmitte



Abb. 98 Dissencher Waldstraße - Neubaugebiet



Abb. 99 Dissencher Hauptstraße

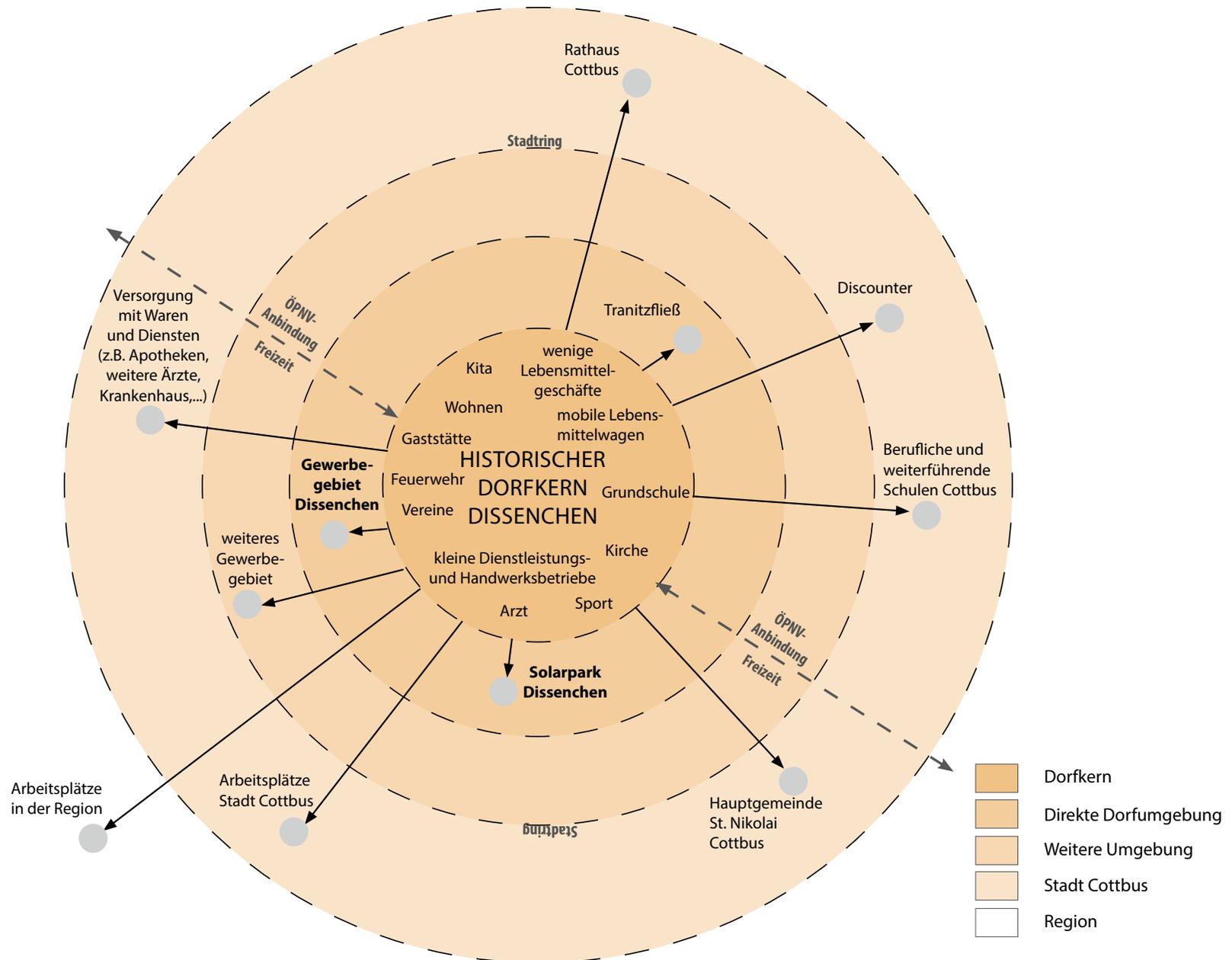


Abb. 100 Funktionen und zentrale Orte in Dissenchen

### **Funktionen und zentrale Orte in Dissenchen**

Die Dissencher Hauptstraße ist der historische Kern des Dorfes. Für die Beschreibung der Funktionen und zentralen Orte im Dorf wird das Dorf (s. Abb. 33) als historischer Dorfkern betrachtet. In Abb. 44 sind die Funktionen und zentralen Orte des Dorfkerns und seiner Umgebung dargestellt (s. für weitere Impressionen Seite 19).

Der historische Dorfkern Dissenchens zeichnet sich durch Funktionen der Daseinsversorgung aus. Hierzu gehören zum einen das Wohnen, die Bildung, die Versorgung mit Lebensmitteln und Ärzten sowie Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten. Das Wohnen ist die Hauptfunktion des Dorfes, wogegen es sehr wenige Arbeitsmöglichkeiten im eigentlichen Dorfkern gibt. Einzelne Handwerksbetriebe oder Dienstleistungsanbieter wie Immobilienmakler oder Schneider bieten nur wenigen Leuten im Dorf Arbeit, sodass der größte Teil der arbeitenden Bevölkerung anderenorts beschäftigt ist. Einen Teilbereich der Bildung wird im Dorf durch den Kindergarten „Spürnasen“ und die Grund- und Umweltschule Dissenchen abgedeckt, wodurch Kinder unter 11 Jahren mit Bildung versorgt werden können. Für Kinder über 11 Jahren, die zu weiterführenden Schulen gehen, stehen Schulen in Cottbus bereit. Für die Versorgung mit Lebensmitteln bietet der Dorfkern nur wenige Möglichkeiten an, die sich aus einer Fleischerie, einem Bäcker, einem Getränkelieferanten und einem einmal die Woche kommenden Versorgungswagen zusammensetzen. Für größere Besorgungen und den täglichen Einkauf befinden sich erst hinter dem Stadtring in Cottbus die am nächsten gelegenen Versorgungseinrichtungen.

Die ärztliche Versorgung im Dorf wird von einem Allgemeinmediziner übernommen, für weitere Behandlungen müssen die Patienten nach Cottbus zu Fachärzten oder an das Klinikum verwiesen werden. Durch gute ÖPNV-Anbindungen und einer hohen Mobilität stellt dies in der Regel kein Problem dar.

Der Bereich „Freizeit“ hat im Dissencher Dorfkern eine große Bedeutung, da es verschiedenste Möglichkeiten von Freizeitaktivitäten gibt. Hierzu zählen der Sportverein SV Dissenchen e.V. mit verschiedenen Sportabteilungen, die einen Sportplatz sowie eine Sporthalle zur Verfügung stehen haben. Die Skaterhalle, der Rassegeflügelzuchtverein und die Freiwillige Feuerwehr bieten weitere Freizeitmöglichkeiten. Eine kleine Kirche bietet Gläubigen einen Versammlungsort. Im Osten von Dissenchen fließt die künstlich eingebettete Trantz als Trantzfließ.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass der Dorfkern von Dissenchen noch viele Funktionen der Daseinsversorgung übernimmt. Jedoch reichen in bestimmten Bereichen wie Bildung, Arbeit und Versorgung mit Lebensmitteln und Ärzten die Kapazitäten des Dorfes nicht aus, sodass der Umgebung von Dissenchen in diesen Bereichen eine besondere Bedeutung zukommt. In dieser Hinsicht ähnelt Dissenchen seinen Nachbardörfern, insbesondere Merzdorf. Um sich in Zukunft von den anderen Dörfern abzuheben, bedarf es einem Alleinstellungsmerkmal. Bei genauer Betrachtung Dissenchens fallen das markante Gewerbegebiet, insbesondere der Solarpark, in direkter Dorfnähe auf. Diese sollten bei der Konzeptentwicklung zur Stärkung der Dorfprofile als Basis für Dissenchen Berücksichtigung finden.

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

#### 3.3.1.3 Schlichow - sorbisch/wendischer Name: Šličow

##### Stadtteil

Dissenchen, bestehend aus Dissenchen und Schlichow

##### Flächengröße

22,1 ha

##### Einwohnerzahl

ca. 300 (mit Dissenchen zusammen 1158), Stand 2014

(www.cottbus.de)

##### Anteil der sorbischen Bevölkerung (bis 1956)

1880: 92 % der Einwohner sind Sorben/Wenden

1956: 54,6 % der Einwohner sind Sorben/Wenden (o.A. o.J.)

##### Dorfform

Bis 1832 war Schlichow ein Sackgassendorf. Danach wurde eine Straße Richtung Tranitz gebaut, wodurch sich die Dorfform zu einem Straßendorf änderte. Mit dem Beginn des Tagesbaus wurde die Straße Richtung Tranitz wieder rückgebaut und ein Schutzdamm aufgeschüttet, sodass Schlichow sich im Norden wieder als Sackgassendorf präsentiert. Durch den Bau weiterer Straßen im Süden und Osten des Dorfes ist die heutige Dorfform ein Straßendorf.

(o.A. o.J., Henkel 2012)

##### Dorfcharakter

Der Charakter Schlichows zeichnet sich besonders durch den Gutshof (Schlichow ist ein ehemaliges Vasallendorf) und dem Tagebau aus. Der Gutshof liegt in zentraler Lage an der Schlichower Dorfstraße, die von vielen Dreiseithöfen umgeben wird. Am Ende dieser Straße ist ein Damm aufgeschüttet, der als Lärmschutz gegen den Tagebau dient. Schlichow liegt direkt an der Grubenkante.

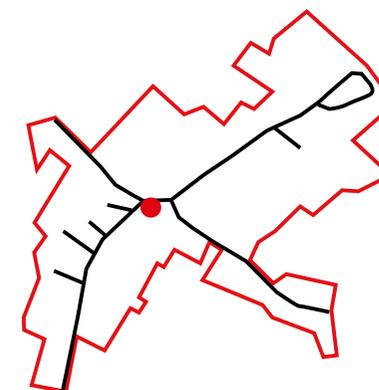


Abb. 101 Dorfform Schlichow

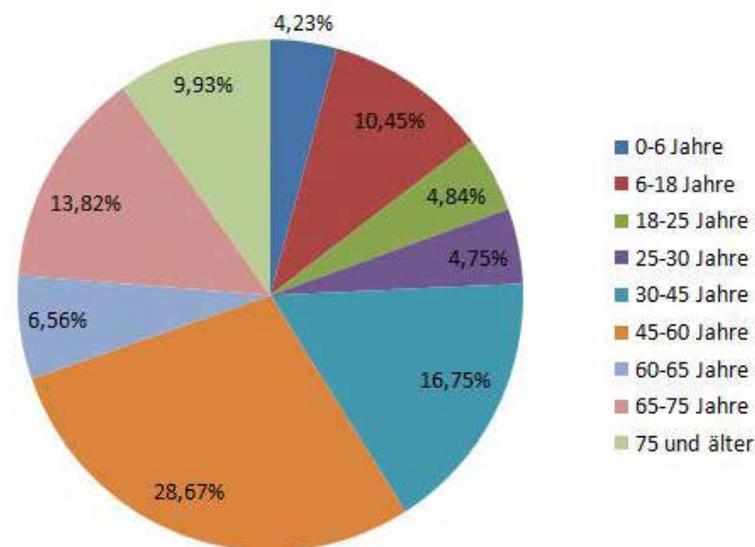


Abb. 102 Altersstruktur im Stadtteil Dissenchen einschl. Schlichow (www.geoportal.cottbus.de)



Abb. 103 Bewertung der Dorfränder - Schlichow

- Straßen
- Klare Grenzen
- Verschwommene Grenzen
- Dorfkern

### Dorfränder

Das Dorf Schlichow weist ausschließlich klare Grenzen nach außen hin auf, da es vollständig von freier Landschaft umgeben ist. Der Übergang vom Dorf zur Umgebung ist daher eindeutig und gut wahrnehmbar.

### Dorfgeschichte

#### 1440

Erste urkundliche Erwähnung durch das Gutshaus

Bis 19. Jahrhundert

Zeichnete das Dorf neben dem Gutshaus Teiche mit angrenzendem Fischereihaus, eine Schmiede, eine Schäferei sowie eine Windmühle aus

#### 1952

Gründung des Sportvereins, der das Dorfleben prägte

#### 1956

Neubau der Schule

#### 1958

Gründung der LPG „Freie Fahrt“

#### 1953 - 1970

Entstehung der Müllkippe, die heute der Aussichtspunkt „Schlichower Höhe“ ist

#### 1974

Eingemeindung von Schlichow und Merzdorf zu Dissenchen

#### 1975 - 1986

Teilortsverlegung von 65 Einwohnern wegen des Tagebaus Cottbus-Nord

#### 1992

Aufschüttung des Lärmschutzwalls „Schlichower Damm“

#### 1994

Eingemeindung zu Cottbus

#### 1996/97

Gründung des Bürgervereins und Verkauf des ehemaligen Schulgebäudes, das heute zum Teil als Bürgerhaus fungiert

(o.A. o.J., o.A. 2008)

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

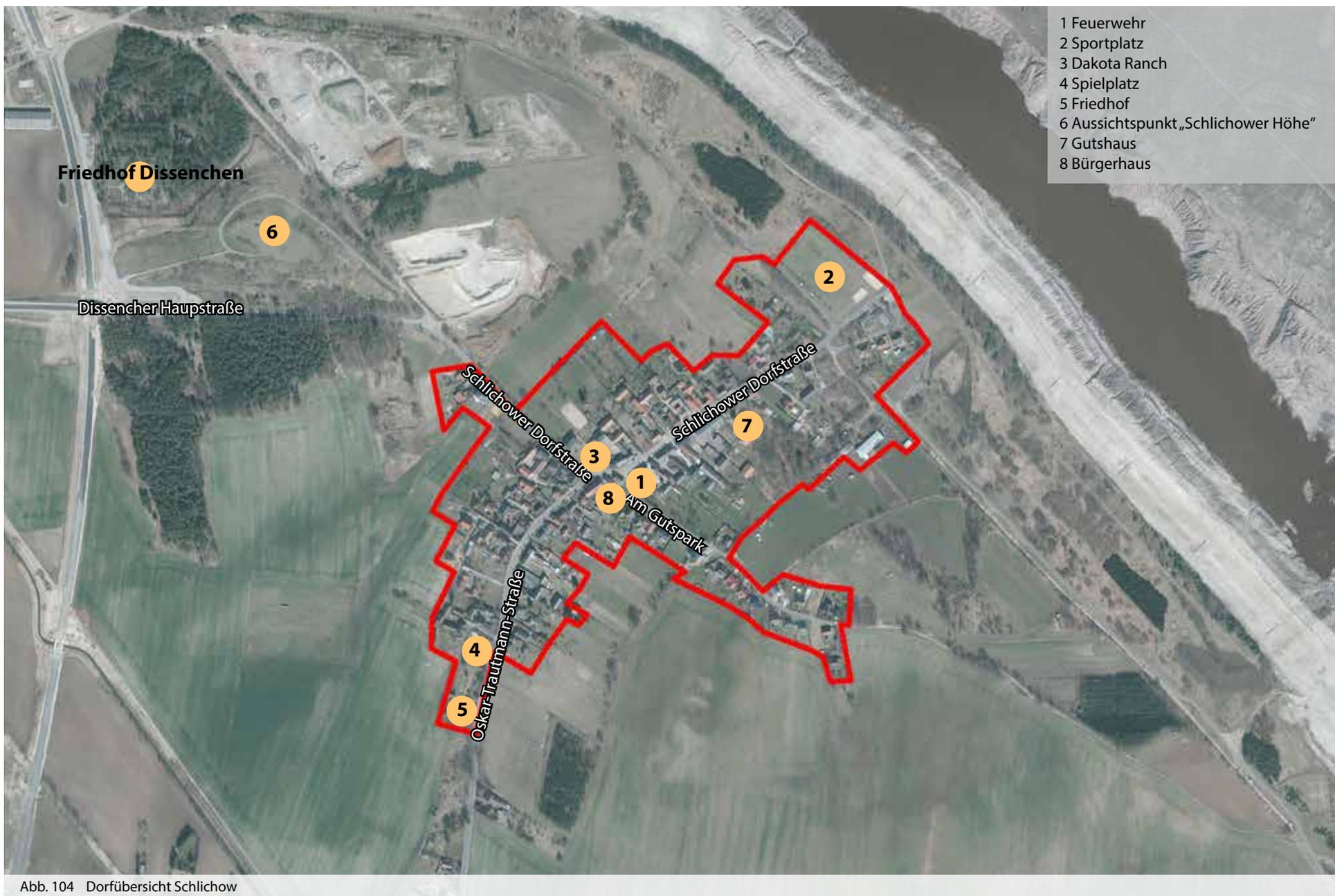


Abb. 104 Dorfübersicht Schlichow



Abb. 105 Feuerwehr



Abb. 106 Dakota Ranch



Abb. 107 Friedhof



Abb. 108 Spielplatz



Abb. 109 Gutshaus



Abb. 110 Bürgerhaus



Abb. 111 Schlichower Höhe



Abb. 112 Schlichower Dorfstraße



Abb. 113 Oskar-Trautmann-Straße

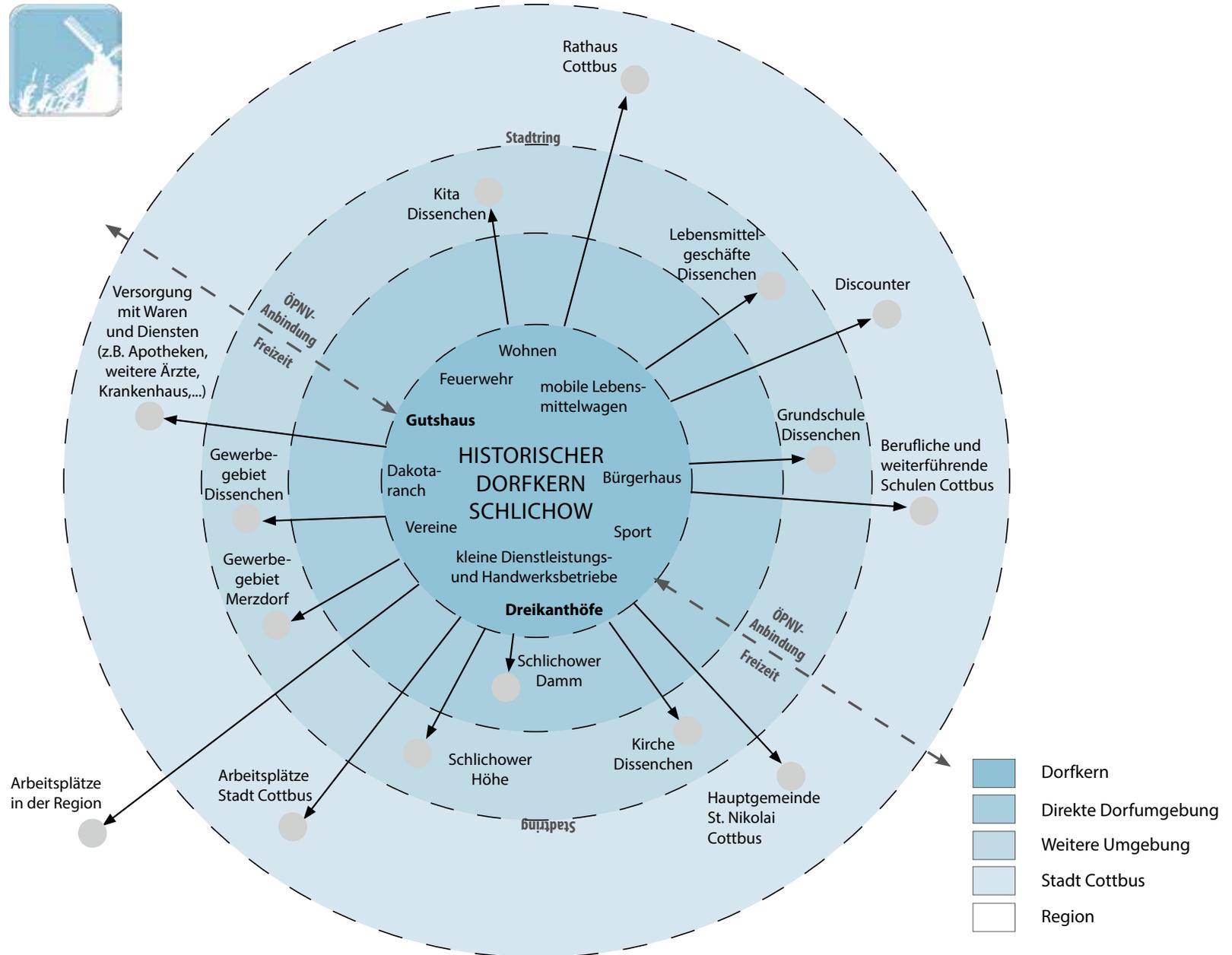


Abb. 114 Funktionen und zentrale Orte in Dissenchen

### **Funktionen und zentrale Orte in Schlichow**

Die Schlichower Dorfstraße ist der historische Kern des Dorfes. Für die Beschreibung der Funktionen und zentralen Orte im Dorf wird das Dorf zur jetzigen Zeit (s. Abb. 48) als historischer Dorfkern betrachtet. In Abb. 58 sind die Funktionen und zentralen Orte im Dorf Schlichow dargestellt (s. für weitere Impressionen Seite 25).

Der historische Dorfkern Schlichows zeichnet sich durch eine geringe Anzahl an Funktionen der Daseinsversorgung aus. Zu den vorhandenen Funktionen im Dorf gehören das Wohnen, die Freizeit und die Arbeit. Jedoch ist der Bereich der Arbeit kaum erwähnenswert, da im Dorf nur wenige Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe ansässig sind, die Arbeitsplätze bieten. Der Großteil der arbeitenden Bevölkerung arbeitet auch hier anderenorts. Die Hauptfunktion des Dorfes sind das Wohnen und die Freizeit. Der Freizeitaspekt ist im Sportverein SV Eintracht Schlichow e.V. mit zugehörigem Sportplatz, sowie der Dakota Ranch, der Freiwilligen Feuerwehr und dem Bürgerverein mit einem kleinen Bürgerhaus wiederzufinden. Zur unmittelbaren Erholung in der Natur stehen dem Dorf die Schlichower Höhe, eine rekultivierte Müllkippe, und der Schlichower Damm, ein Lärmschutzwall zum Tagebau, zur Verfügung. Der Bereich Bildung ist in Schlichow nicht vertreten, weswegen die Kinder den Kindergarten und die Grundschule in Dissenchengehen besuchen. Weiterführende Schulen und eine Universität sind wiederum erst in Cottbus vorhanden. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist im Dorf nur durch einen Versorgungswagen, der einmal die Woche kommt, gewährleistet. Um täglich Einkäufe zu tätigen, müssen die Bewohner nach Cottbus fahren. Durch die heutige

Mobilität, insbesondere auch durch eine Anbindung an den ÖPNV, stellt dies jedoch kein Problem dar. Eine ärztliche Versorgung gibt es Schlichow nicht. Die nächsten Allgemeinmediziner befinden sich in Merzdorf und Dissenchchen und für weitere Behandlungen stehen Fachärzte und das Klinikum in Cottbus zur Verfügung.

Insgesamt gesehen hat der historische Dorfkern Schlichows nur noch für die Funktionen Wohnen und Freizeit eine Bedeutung. Die restlichen Daseinsfunktionen sind so gut wie aus dem Dorf verschwunden. Gerade aus dieser Begründung heraus ist es für Schlichow wichtig, ein Alleinstellungsmerkmal aufzuweisen, um seine Identität zu stärken. Als prägendes Element für Schlichow lassen sich die zahlreichen noch erhaltenen Dreikanthöfe sowie ein altes und derzeit ungenutztes Gutshaus festmachen. Die Geschichte des Gutshauses lässt sich bis ins Jahr 1440 zurückverfolgen. Es bildete zusammen mit einer ehemaligen Schmiede, Schäferei, den einstigen Fischteichen sowie einer nicht mehr vorhandenen Windmühle die Basis für ein sehr traditionsreiches Dorf.

#### 3.3.2 Die Zwischenlandschaften

Aus den Analyseergebnissen nach BOZCEK (2006) gehen nach der Auswertung deutlich drei unterschiedliche Nutzungsareale der Zwischenlandschaft hervor (s. Abb 59). Es existiert demnach ein Teilbereich, der vorwiegend Sichtweisen des Ver- und Entsorgungsraumes und des Siedlungsraumes aufweist. Ein zweiter Teilbereich lässt sich ebenfalls dem Siedlungsraum, aber auch dem Freizeit- und Erholungsraum zuordnen. Teilbereich drei ergibt sich im Wesentlichen durch die Sichtweise des Produktionsraumes. Die drei oben erläuterten Teilbereiche werden wie folgt benannt:

- Teilbereich 1 - Gewerbelandschaft
- Teilbereich 2 - Wald- und Sukzessionslands
- Teilbereich 3 - Agrarlandschaft

Die drei oben aufgeführten Teilbereiche lassen sich wie folgt charakterisieren:

##### **Teilbereich 1 - Gewerbelandschaft**

###### **Lage und Abgrenzung**

Der Teilbereich Gewerbelandschaft liegt nordöstlich der Cottbuser Innenstadt und erstreckt sich ab der Bahnlinie Cottbus - Frankfurt (Oder) nach Osten. Im Süden begrenzt die „Werner-von-Siemens-Straße“ den Teilbereich bis zum Siedlungsrand Dissenchen. Der Siedlungsteil „Heidesiedlung“ westlich von Dissenchen wird dabei noch von der Teilbereichsgrenze umschlossen. Die östliche Grenze bildet „Dissenchencher Schulstraße“ oder auch „Merzdorfer Bahnhofstraße“. Nördlich schließt der Siedlungsbereich von Merzdorf mit der Hammergrabensiedlung das Teilgebiet ab (s. Abb 60).

###### **Infrastruktur**

Das Gebiet kennzeichnet sich für den Kraftverkehr durch den „Merzdorfer Weg“, der in nord-östlicher Richtung, sowie die „Dissenchener Hauptstraße“, die in westöstlicher Richtung das Teilgebiet von der Cottbuser Kernstadt aus queren. Wichtige Querstraßen sind die „Gubener Straße“ und die Landstraße 50 (L50) „Merzdorfer Bahnhofstraße“, die Verbindungen zwischen den beiden oben genannten Hauptverkehrsstraßen schaffen.

Die Gewerbesiedlungen sind meist mit einfachen Nebenstraßen an diese Hauptverkehrsachsen und die „Gubener Straße“ oder die L50 angebunden. Im Kern des Gebietes ergibt sich damit ein gut erschlossener, aber für den Kraftverkehr nicht durchquerbarer Bereich.

###### **Bebauung**

Das Teilgebiet Gewerbelandschaft ist geprägt durch seine Bebauung mit hohen Anteilen industrieller und gewerblicher Bebauung. Prägende Bauten sind hier die Gebäude der ALBA Cottbus GmbH (Entsorgungsgesellschaft) sowie das VASA Kraftwerk der Stadtwerke im Süden des Teilgebietes, sowie zahlreiche Metall- und Bodenverwertungsgesellschaften entlang der Straße „Am Gleis“ im Kernbereich des Teilgebietes. Die JVA Cottbus-Dissenchen befindet sich am Siedlungsrand Dissenchen und wird im Bereich der nördlichen „Oststraße“ von einem Solarfeld flankiert.

Wohnungsbebauung findet sich im Teilgebiet nur vereinzelt. Die wesentlichen Siedlungsteile sind hier die Heidesiedlung im Westen von Dissenchen und eine größere Einzelhaussiedlung des Stadttei-

les Sandow im westlichen Teilgebiet an der Gubener Straße. Vereinzelt Bebauungen lassen sich aber auch an der L50, insbesondere im Bereich des alten Merzdorfer Bahnhofs finden.

###### **Erholung und Freizeit**

Im Teilgebiet finden sich kaum Plätze oder Einrichtungen zur Erholung oder für eine freizeitleiche Nutzung. An der westlichen Dissenchener Straße findet sich eine Kleingartensiedlung, die zurzeit das einzige Areal darstellt, welches sich dieser Kategorie zuordnen lässt.

###### **Besonderheiten**

Das Teilgebiet wird gequert von einer ehemaligen Bahntrasse. Diese erstreckt sich vom südwestlichen Teilgebiet an der Dissenchener Straße in Richtung des Tagebaus Cottbus-Nord bis zum alten Merzdorfer Bahnhof. Die Trasse ist in weiten Teilen etwa 30 Meter breit, etwa 1,8 km lang und wird derzeit nicht genutzt. Die Bahngleise wurden zu einem großen Teil bereits entfernt, es finden sich aber noch zahlreiche intakte Schienenbetten und Gleisteile. Auch ehemalige Strom- und Beleuchtungsmasten sind noch vorzufinden. Weiterhin prägt bereits zahlreicher junger Kiefern- und Birkenbewuchs das Areal.

Im Teilgebiet finden sich zahlreiche Nutzungsbrachen insbesondere auch in der Nähe der oben genannten ehemaligen Bahntrasse. Die Flächen sind meist von Bebauung geräumt, es existieren aber auch Flächen, wo eine Räumung noch nicht durchgeführt wurde und die Bebauung noch intakt ist (Oststraße gegenüber der JVA).

Abb. 115 Landschaftliche Sichtweisen nach BOZCEK (rechts)



Landschaftliche Sichtweisen nach BOCZEK (2006)

**1 - Produktionsraum**

Landwirtschaftliche Nutzfläche

**2 - Freizeit- und Erholungsraum**

- Kleingarten, Aussichtsturm, Sporthalle, Tennisanlage
- Waldflächen
- Fließgewässer

**4 - Ver- und Entsorgungsraum**

- Kraftwerk/Abfallentsorgung
- Gewerbe
- Solarflächen

**5 - Siedlungsraum**

- Siedlungsfläche
- Brachflächen

**6 - Transitraum**

- Verkehrsräume
- Kraftverkehrsstraße
- Weg (i.d.R. unbefestigt)
- Bahnschiene

**Grenzen**

- Siedlungsgrenzen

Ebene 3 - Naturschutzraum, nicht vorh.

Maßstab: 1:20.000

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

#### Teilbereich 2 - Wald- und Sukzessionslandschaft

##### Lage und Abgrenzung

Das Gebiet der Wald- und Sukzessionslandschaft erstreckt sich entlang der südwestlichen Abgrabungskante des Tagebaus Cottbus Nord, ab der Anschlussstelle der B186n/B168 bis nördlich an den Cottbuser Stadtteil Schlichow. Die Abgrenzung des Teilbereiches im Süden verläuft zwischen den Stadtteilen Dissenchen, OT Schlichow, entlang des Siedlungsrandes Dissenchen und folgt im Westen dem Verlauf der Dissenchener Schulstraße (L50) bis zum Siedlungsrand Merzdorf. Die Abgrenzung des Teilbereiches folgt ab hier wieder dem Siedlungsrand Merzdorf (s. Abb 60).

##### Bebauung

Der Teilbereich ist vorwiegend durch Wald- und Sandabgrabungsflächen geprägt, Bebauung tritt nur vereinzelt auf. Die markanteste Bebauung stellt der Aussichtsturm am Tagebaurand östlich von Merzdorf dar. Desweiteren finden sich an der L50 eine Wohnhausbebauung sowie ein Sandabbaugewerbe. Ebenfalls an der L50, aber direkt am nördlichen Siedlungsrand, finden sich weitere Gebäude dieses Sandabbaugewerbes.

##### Freizeit und Erholung

Der Teilbereich 2 Wald- und Sukzessionslandschaft kennzeichnet sich in den Aspekten Freizeit und Erholung durch den „Merzdorfer Aussichtsturm“.

##### Besonderheiten

Das Gebiet wurde ursprünglich in weiten Teilen durch Sandhalden und Binnendünen geprägt. Zwischen den Siedlungen Merzdorf und Dissenchen fanden sich zudem die „Merzdorfer Alpen“, die bis zu

30 Meter über Geländehöhe geragt haben sollen (o. A. 2009).

Der Teilbereich 2 wird in seiner gesamten Länge von der B168n gequert. Die Trasse trennt den Stadtteil Merzdorf derzeit von dem Cottbuser Ostsee.

#### Teilbereich 3 - Agrarlandschaft

##### Lage und Abgrenzung

Der Teilbereich 3 Agrarlandschaft erstreckt sich südlich vom Cottbuser Stadtteil Dissenchen östlich der „Branitzer Straße“ in Richtung des Tagebaus Cottbus-Nord. Die Grenze des Teilbereiches stößt südlich des Stadtteiles Schlichow an einen Wartungsweg des Tagebaus, der den östlichen Grenzverlauf bildet. Im Norden schließt der Teilbereich 3 an der Schlichower Siedlungsgrenze ab und erstreckt sich zwischen Schlichow und Dissenchen bis an die „Dissenchener Waldstraße“. Der Siedlungsrand von Dissenchen bildet den nordöstlichen Grenzverlauf des Teilbereiches (s. Abb 60).

##### Bebauung

Der Teilbereich 3 weist einen Friedhof auf, der nördlich an der „Schlichower Höhe“ an der B168n gelegen ist. Desweiteren befindet sich an der B168n nördlich der Dissenchener Waldstraße eine Skaterhalle, die vom Skaterverein Cottbus Wheels e.V. betrieben wird ([www.skatehallen.de](http://www.skatehallen.de)).

Der Teilbereich 3 kennzeichnet sich durch seine großen Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden.

##### Freizeit und Erholung

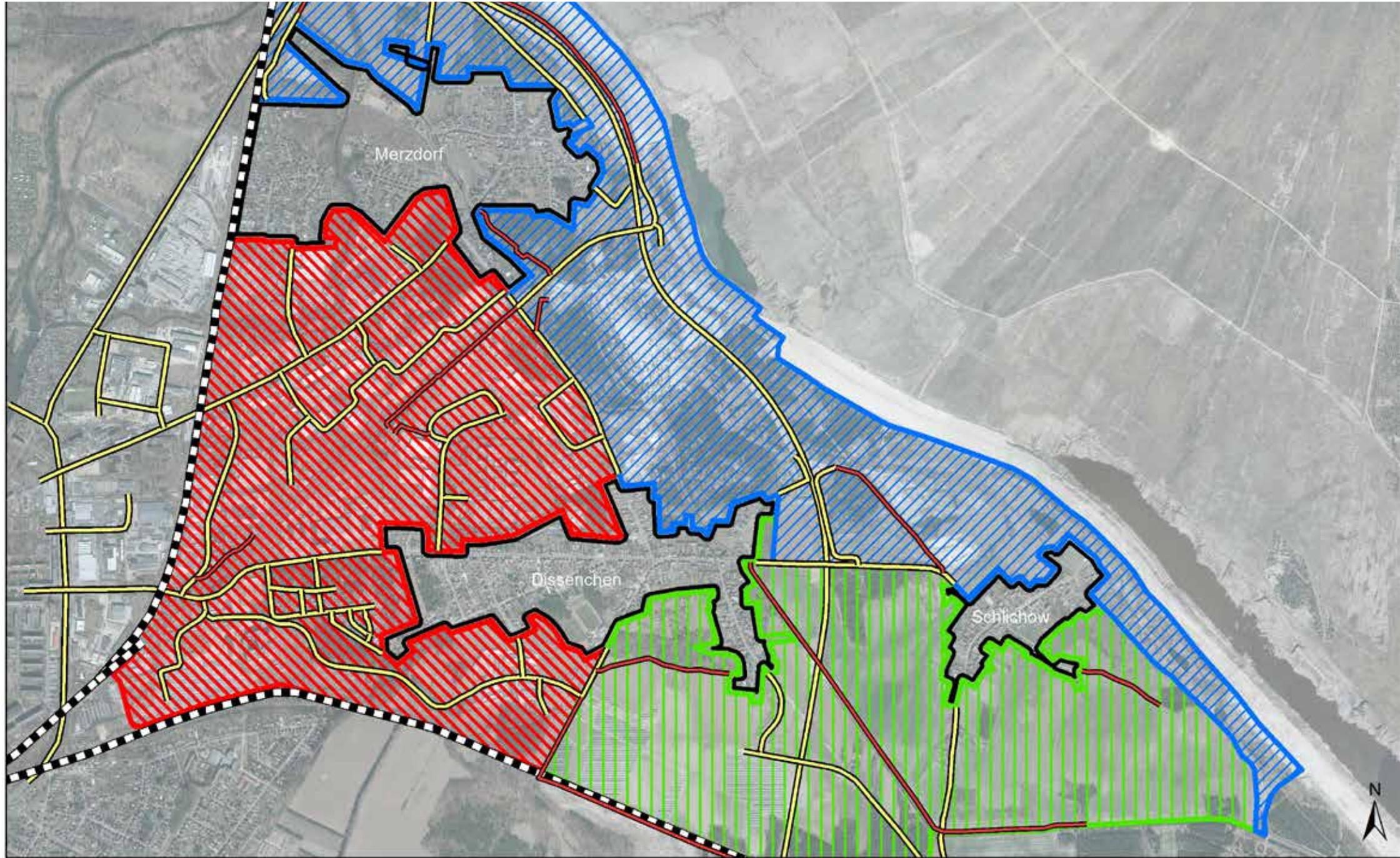
Im Teilbereich 3 findet sich zur freizeitlichen Nutzung, die „Schlichower Höhe“. Diese befindet sich nordöstlich von Schlichow an der „Dissenchener Hauptstraße“ und ist mit einer Spielanlage für Kin-

der und Sitzgelegenheiten, sowie einer großzügigen Liegewiese ausgestattet. Weiterhin findet sich an der „Dissenchener Waldstraße“, die unter „Bebauung“ genannte Skaterhalle, des Skatervereins Cottbus Wheels e.V.

##### Besonderheiten

Weite Flächen des Teilbereiches sind geprägt durch große, offene, von landwirtschaftlichen Betrieben genutzte Landschaften, die sich in den anderen zwei Teilbereichen so nicht finden lassen.

Abb. 116 Teilbereichsgrenzen (rechts)



Teilbereichsgrenzen

 Teilbereich 1  
- Gewerbelandschaft

 Teilbereich 2  
- Wald- und Sukzessionslandschaft

 Teilbereich 3  
- Agrarlandschaft

 Siedlungsgrenzen

Verkehrstrassen

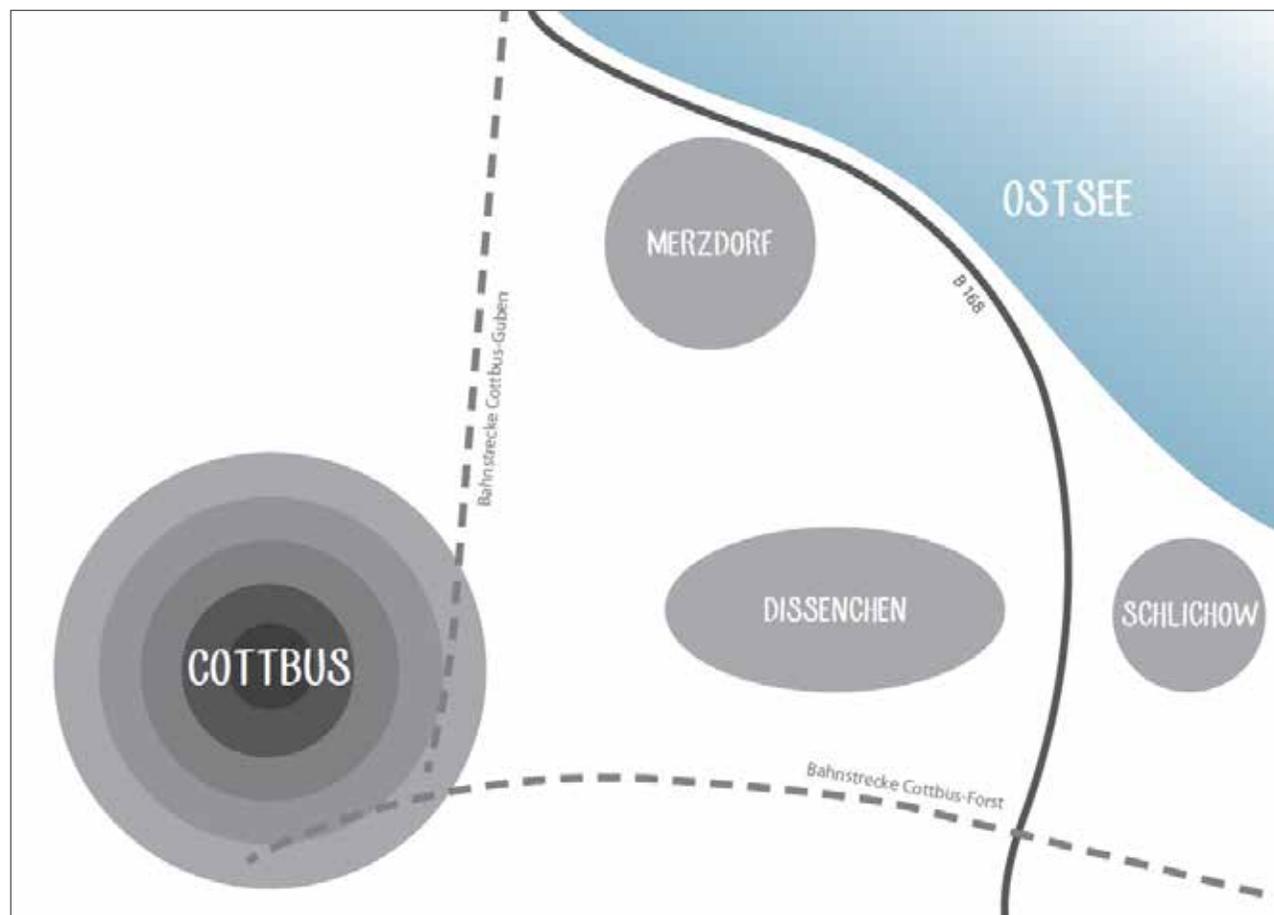
 Strasse  Weg  
 Schiene

Maßstab: 1:20.000

## 3.4 Szenarien

### Ein hypothetischer Blick in die Zukunft

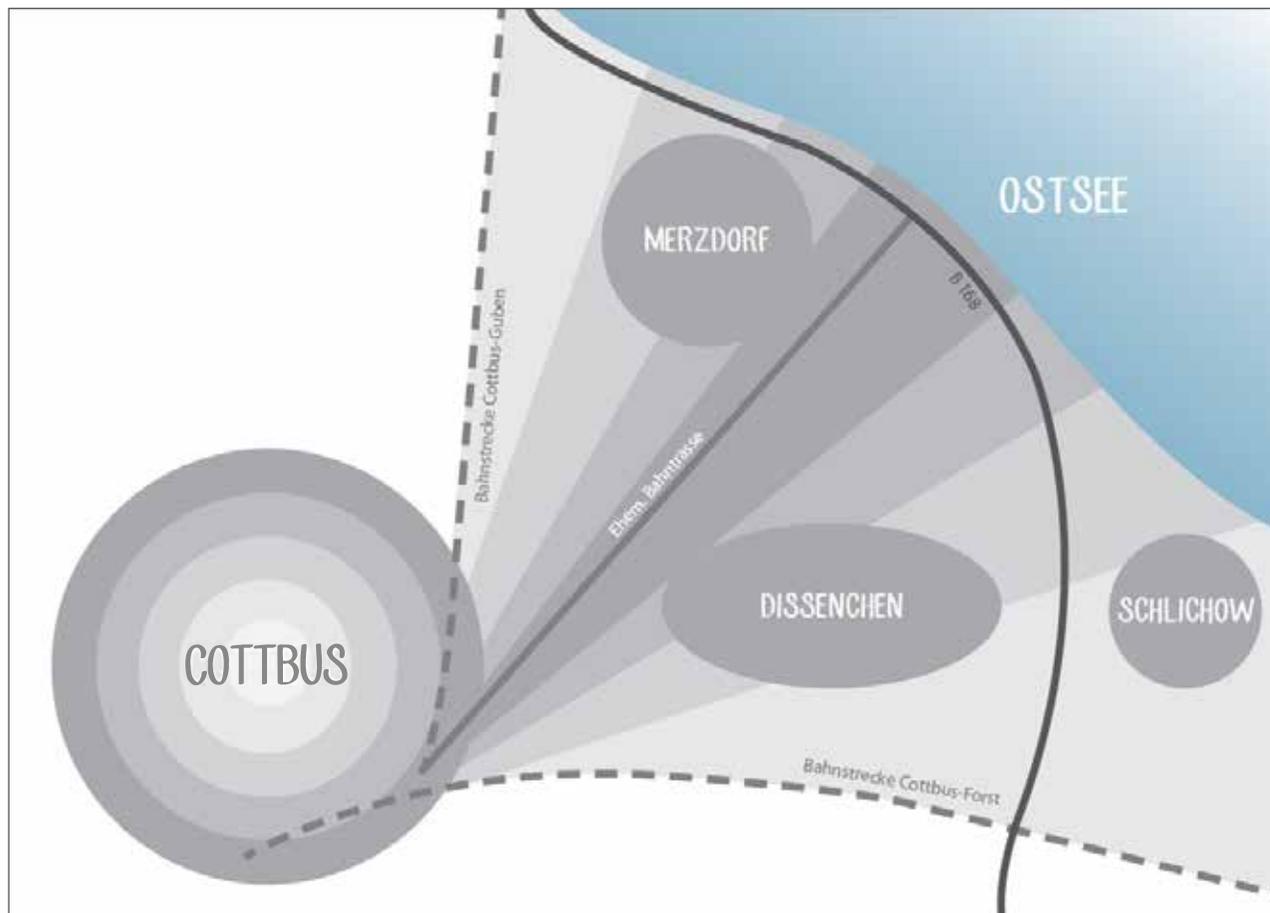
Um ein tragfähiges Konzept für die Siedlungslandschaft entwickeln zu können, ist es sinnvoll sich vorab zu vergegenwärtigen, was die Zukunft für Chancen und Risiken mit sich bringen kann. Die folgenden Szenarien sollen helfen, mögliche Entwicklungen markant zu diskutieren.



### 3.4.1 Szenario 1, Innenraumverdichtung Cottbus

Bei diesem Modell (s. Abb. 61) wird davon ausgegangen, dass keine neuen Baugebiete im Großraum Cottbus ausgewiesen werden. Es werden lediglich die bereits vorhandenen Flächen in der Stadt zur Nachverdichtung genutzt. Weiterhin wird die ehemalige Bahntrasse (direkte Verbindung zum See) zurückgebaut. Die frei werdenden Flächen sind für die angrenzende Nutzung freigegeben (Ausweisung als Mischgebiet). An der südwestlichen Seite des Sees wird nur eine punktuelle Ansiedlung von Gastronomie und Freizeiteinrichtungen zugelassen. Die touristische Entwicklung erfolgt hauptsächlich auf der nördlichen Seite im Raum Neuendorf. Die Dörfer bleiben daher von der baulichen Entwicklung größtenteils unberührt.

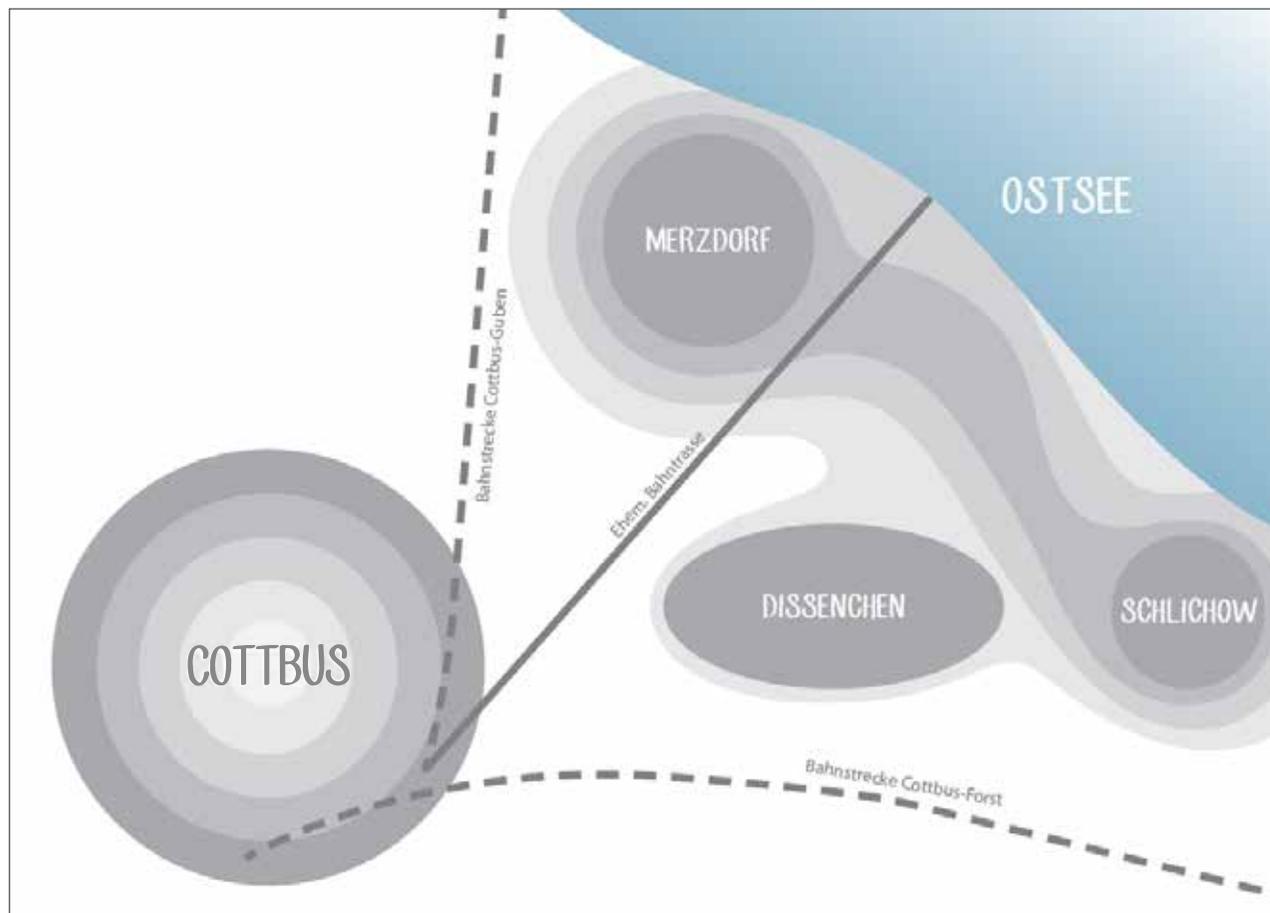
Abb. 117 Szenario 1



### 3.4.2 Szenario 2, Zwischenstadt

Dieses Szenario (s. Abb. 62) sieht vor, die ehemalige Bahntrasse zu einer hochfrequentierten Straße für den motorisierten Verkehr auszubauen. Die Attraktivität des Mischgebietes zur Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe steigt. Dies hat zur Folge, dass das Gewerbe immer mehr aus der Stadt an die Trasse wandert. Auch die Menschen ziehen zunehmend ihrer Arbeit hinterher. Durch die Ausbreitung des Mischgebietes bis an die Bahnlinien heran, verschwimmen zunehmend auch die Dorfstrukturen. Gewerbe und Wohnen wächst bis an die Uferkante des Ostsees heran. Eine ausdrückliche touristische Entwicklung findet kaum statt.

Abb. 118 Szenario 2



### 3.4.3 Szenario 3, Cottbus und die Seestadt

In dieser Version (s. Abb. 63) wird die ehemalige Bahntrasse für Fußgänger und Fahrradfahrer ausgebaut. See- und naturnahes Wohnen ist im Trend und immer mehr Menschen drängen von der Stadt in die Ränder. Die B 168 unterliegt dem Druck der Seestadt und wird komplett verlegt. Mit der Zeit wachsen die Dörfer zusammen und bilden einen Gegenpol zu Cottbus, die „Seestadt“. Zudem wird die südwestliche Uferkante des Sees zu einem Publikumsmagneten und lockt immer mehr Tourismus in die Region.

Abb. 119 Szenario 3



## 3.5 Konzept

Im Folgenden wird das Konzept für den Untersuchungsraum der Siedlungslandschaft vorgestellt. Zunächst werden die Leitlinien mit dem übergeordneten Leitbild erläutert und danach die unterschiedlichen Ziele und Maßnahmen für die einzelnen Dörfer und Zwischenlandschaften.

### 3.5.1 Leitbild und Leitlinien

Das Leitbild lautet: Entwicklung einer zukunftsfähigen Siedlungslandschaft zwischen Cottbus und dem Ostsee. Diese Entwicklung bezieht sich auf die einzelnen Dörfer, die Zwischenlandschaften und die Verbindung untereinander (s. Abb. 64). Die Idee des Konzeptes basiert auf dem Bild von „Inseln in der Landschaft“, die durch die vorhandenen drei Dörfer sowie durch einen neu entstehenden Ort, der in Mitte der Zwischenlandschaft liegt, dargestellt werden sollen.

Um das Leitbild zu unterstützen und die Rahmenbedingungen des Konzeptes festzulegen, wurden Leitlinien entwickelt. Diese wurden aus den vorangegangenen Szenarien abgeleitet und spiegeln sich in den nachfolgenden Zielen und Maßnahmen wieder (s. Kap 5.2 und 5.3). Folgende Leitlinien sind für das Konzept erarbeitet worden:

#### **Ausbildung eigenständiger Dorfgefüge durch Stärkung der einzelnen Dorfcharaktere**

Um die Insellage der einzelnen Dörfer im Konzept herauszustellen, wird für jedes der drei Dörfer ein Themenprofil entwickelt, das im Kontext zum Dorf steht. Für die Ausbildung dieser Profile bzw. Cha-

raktere wird die bestehende Dorfstruktur als Basis genutzt und durch herausgearbeitete Eigenarten weiterentwickelt.

Um ein Verschwimmen zwischen den Dorfgrenzen und der Zwischenlandschaft zu vermeiden und das Dorf als „Insel“ zu festigen, soll sich die Siedlungsentwicklung in Grenzen halten. Für die Dörfer Schlichow und Merzdorf ist vorgesehen, dass sie weiter in See wachsen sollen, wogegen die Ausweitung von Dissenchen in die Zwischenlandschaft gestoppt werden soll.

#### **Konzipierung der Zwischenlandschaften als Bindeglied zwischen Stadt, Dörfern und See**

Die verschiedenen Typen der Zwischenlandschaft sollen größtenteils ihre bisherigen Charaktere beibehalten.

Um als Bindeglied zwischen Stadt, Dörfern und dem See fungieren zu können, dürfen sie nicht mit diesen Bereichen verschwimmen. Es muss eine klare Abgrenzung zu den Siedlungsbereichen geben, die durch einen zweckmäßigen Übergang sichtbar gemacht werden. Aus der Analyse der Siedlungsgrenzen ging hervor, dass diese teilweise bereits vorhanden sind, aber in einigen Fällen noch entwickelt werden müssen.

Gleichzeitig soll die Zwischenlandschaft als Bindeglied erlebbar sein, weswegen die Charaktere gezielt gestärkt werden sollen.

#### **Entwicklung der ehemaligen Bahntrasse als Verbindungselement der Zwischenlandschaft**

Um ein sichtbares Verbindungselement in der Zwischenlandschaft zwischen Stadt und See herzustellen,

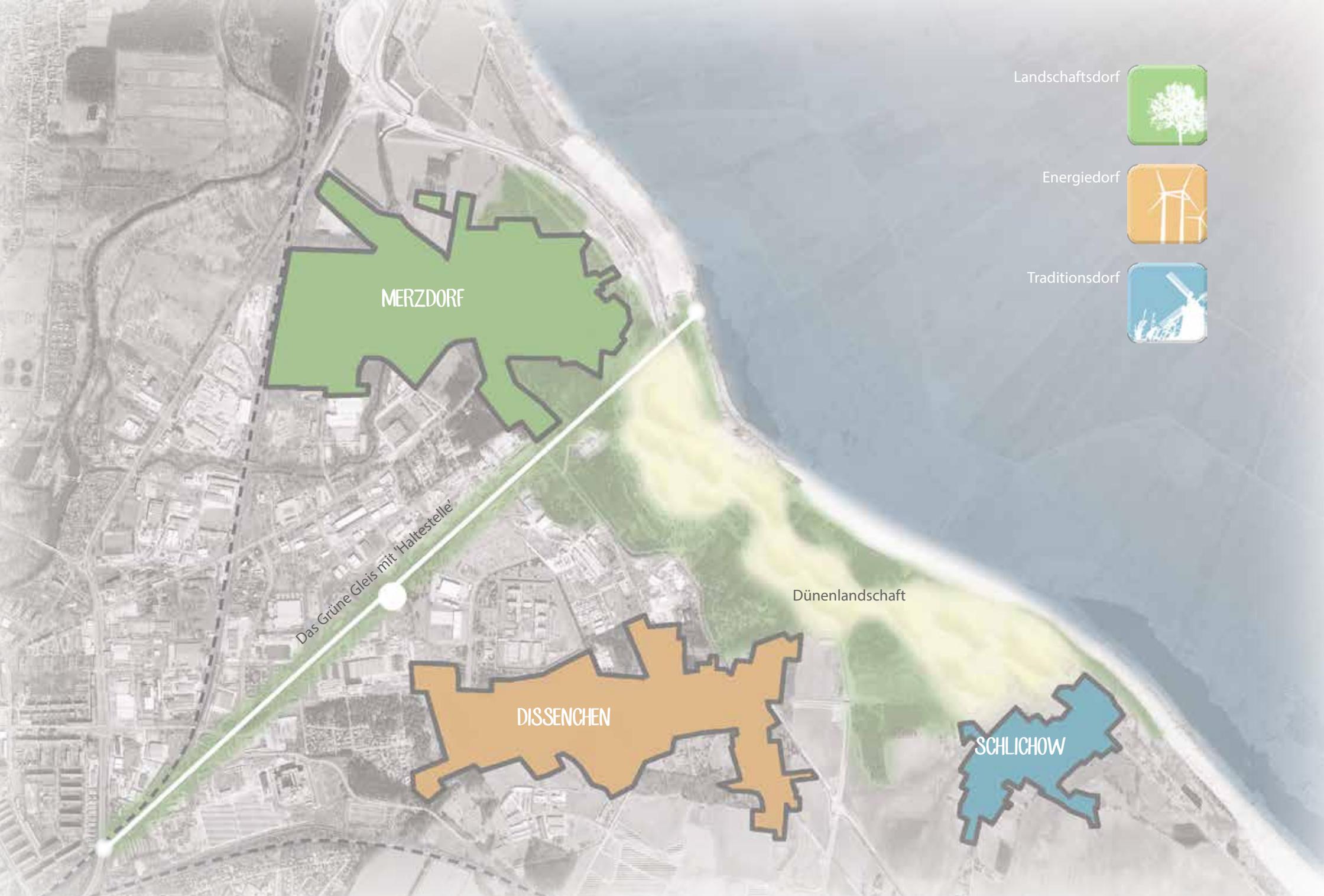
soll die ehemalige Bahntrasse als Hauptelement genutzt werden. Die zukünftige Trasse soll sich als Treffpunkt für gemeinsame Aktivitäten und zum Aufenthalt auszeichnen, aber auch einen charakterstarken Korridor bilden, der Besucher zum See führt. Einzelne Wegeverbindungen finden sich auf dieser Trasse zusammen und bilden so einen neuen Anlaufpunkt.

#### **Untertunnelung der Straße B168n von Merzdorf bis Schlichow**

Der derzeitige Verlauf der B168n zerschneidet die Zwischenlandschaft und trennt die Dörfer und die Stadt vom See. Um den Zerschneidungsgrad der Straße zu minimieren, soll diese in dem Bereich zwischen Merzdorfer Hauptstraße und Schlichow unter die Erdoberfläche geführt werden. Hierdurch ergibt sich ein großer neuzugestaltender Freiraum, der die Besucher durch eine naturnahe Gestaltung auf ihren Aufenthalt am See vorbereitet und zum Verweilen einlädt.

#### 3.5.2 Ziele und Maßnahmen für die Dörfer

Die drei in nächster Nähe zu Cottbus liegenden Dörfer sollen ihren Charakter behalten. Damit dies gelingt, die Dörfer von der drohenden Verstädterung verschont bleiben und ihre räumliche Eigenständigkeit bewahren können, wurde das folgende Ziel- und Maßnahmenpaket entwickelt. Ziel der Maßnahmen ist es, jedem Dorf eine eigene Identität zuzusprechen. Themen und Anknüpfungspunkte liefern hier unter anderem die Abbildungen zu Funktionen und zentralen Orten der Dörfer (s. Kap. 3), aus denen topografische Besonderheiten und historische Gebäude hervorgehen. Aber auch technologische Innovationen spielen bei der Entwicklung eines „Dorfcharakters“ eine Rolle. Die Charaktere sollen nicht nur rein äußerlich sichtbar sein, sondern auch von den Dorfbewohnern angenommen und gelebt werden. Hierzu werden Impulse gegeben, die eine selbstständige Weiterentwicklung der Dorfcharaktere vorantreiben. Des Weiteren werden die Dörfer untereinander und innerhalb durch Rad- und Wanderwege vernetzt. Diese führen u. a. auch zum jeweiligen Dorfkern. An diesen drei zentralen Orten werden Vitrinen bzw. Schaukästen aufgestellt, die Informationen über das Dorf aus der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft beinhalten.



Landschaftsdorf



Energiedorf



Traditionsdorf



MERZDORF

Das Grüne Gleis mit Haltestelle

Dünenlandschaft

DISSENCHEN

SCHLICHOW

#### 3.5.2.1 Merzdorf – Das Landschaftsdorf

Direkt angrenzend an das Gewerbegebiet von Cottbus liegt Merzdorf. Obwohl dies in mancher Sicht kein wünschenswerter Zustand ist, sorgen die vielen Kleingartenanlagen um das Dorf herum für einen grünen Charakter. Auch die in nächster Nähe verlaufende Spree und der noch entstehende Cottbuser Ostsee, bieten gegenwärtig und in Zukunft Erholungssuchenden ein vielfältiges und abwechslungsreiches Landschaftsbild. Zudem spielen die früher hier existierenden Merzdorfer Alpen, die der Alpenschänke zu ihrem Namen verhalfen, eine nicht unerhebliche Rolle bei der Entwicklung des Dorfcharakters für Merzdorf: Das Landschaftsdorf (s. Abb. 65/66).

Für die Entwicklung dieses Dorftyps wird die Landschaft um das Dorf herum attraktiv und funktional gestaltet. Als größte Maßnahme steht hier die Wiederherstellung der Merzdorfer Alpen. Sie waren prägend für dieses Gebiet und unterstützten die Identität des Dorfes. Sie waren Namensgeber der Dorfgaststätte, was die Vermutung zulässt, dass die Dorfbewohner sowohl einen funktionalen als auch einen emotionalen Wert in dieser „Dünenlandschaft“ sahen. Ferner soll die Dünenlandschaft durch einen Strand am Ostsee erweitert werden.

Die kanalisierte Tränitz sowie der Hammergraben sollen zu einem ansprechenden und ökologisch wertvollen Rückzugsort für Mensch und Tier werden, indem sie renaturiert werden. Für weitere Aufwertungen im Dorf und dem direkten Umfeld werden Sonnenblumenstreifen z. B. entlang der Rad- und Wanderwege sorgen. Auch Wildblumenwiesen und Obstbäume sind geplant. Diese dienen nicht nur den

rein ästhetischen Belangen, sondern bilden auch die Nahrungsgrundlage für viele Insekten. Gerade im Zeitalter der Monokulturen entsteht hier ein zusätzlicher Mehrwert.

Aufgegriffen werden könnten auch die Heidelandchaften, die sich bereits in Teilen des stillstehenden Tagebaus bilden. Der sandige und trockene Boden bildet hier einen Extremstandort, der nicht viele unangepasste Arten zulässt. Diese Art der Vegetation würde dann einen Bezug zum Tagebau herstellen. Zudem könnten diese Flächen durch angepasste Schaf- und Ziegenrassen gepflegt werden. Die Wolle und das Fleisch könnten regional vermarktet werden.

Damit das Genießen und die Erholung in der Landschaft nicht zu kurz kommt, sollen an einigen, besonders sehenswerten Orten und Stellen kleine, einfache Picknickplätze mit Sitzgelegenheiten angelegt werden.



Abb. 122 Originalbild Merzdorf



Abb. 121 Attraktivierung des Landschaftsdorfs Merzdorf

### 3.5.2.2 Dissenchen – Das Energiedorf

Dissenchen ist das Dorf, welches am nächsten an die Stadtgrenzen von Cottbus anschließt. Grund hierfür ist das eingangs bereits erwähnte Gewerbegebiet der Stadt Cottbus, das das Dorf fast gänzlich umschließt. Viel Industrie und Gewerbe und auch scheinbar nicht genutzte Flächen sind kennzeichnend für dieses Gebiet. Auf einigen ungenutzten Flächen werden Zwischennutzungen, wie z. B. ein Solarpark, zugelassen. Dieser Solarpark und auch die angesiedelte Industrie und das Gewerbe halfen bei der Findung eines Charakters für Dissenchen: Das Energiedorf.

Die Vision für Dissenchen ist die Umsetzung des Themas der regenerativen Energien. Das Dorf soll sich in naher Zukunft überwiegend oder bestenfalls ausschließlich selber versorgen. Hierzu soll ein Bioenergiepark entstehen, der ganz Dissenchen einbezieht. Dieser wird weitere Photovoltaikmodule, aber auch Windkraftanlagen und ein Blockheizkraftwerk beinhalten. Ebenso Geothermie und Holzpellet-Öfen wären vorstellbar. Für Interessierte wird eine gläserne Heizzentrale (s. Abb. 67/68) mit Informationsmaterial errichtet und auch die Kinder kommen mit dem Energie-Erlebnispfad auf ihre Kosten.

Als Vorbild könnten hier das Bioenergiepark Jühnde oder der Bioenergiepark Saerbeck dienen ([www.bioenergiepark.de](http://www.bioenergiepark.de), [www.klimakommune-saerbeck.de](http://www.klimakommune-saerbeck.de)).



Abb. 123 Originalbild Dissenchen



Abb. 124 Gläserne Heizzentrale im Energiedorf Dissenchen

#### 3.5.2.3 Schlichow – Das Traditionsdorf

Schlichow ist das östlichste der Dörfer und auch das Kleinste. Neben vielen kleinen familiär wirkenden Höfen älterer Zeit existiert hier auch noch der Gutshof, dessen Geschichte bis auf das 15. Jahrhundert zurückgeht. Dieser, eine ehemalige, nicht mehr bestehende Schmiede, eine frühere Schäferei, ehemals bestehende Fischteiche (o. A. 2008) und die für Schlichow charakteristischen Dreikanthöfe bilden die Grundlage für das Themendorf: Das Traditionsdorf.

Für die weitere Entwicklung dieses Dorfes werden frühere Traditionen in den Vordergrund gestellt. Ein charakteristischer Dreikanthof soll als Museumshof umfunktioniert werden. Hier soll gezeigt werden, wie die Menschen der Region einst lebten und arbeiteten. Vor Ort werden alte Gemüsesorten angebaut, die im angeschlossenen Hofladen verkauft werden. Der Anbau von Flachs, wie es früher Tradition war, soll wieder aufleben. Alte Tierrassen sollen neben dem Zweck des Erhaltens und der Zucht auch als regionaler Fleisch- und Wolllieferant dienen. Die Entwicklung einer eigenen Marke für regionale Produkte wäre ein mögliches Ziel.

Für die weitere Entwicklung des Dorfes muss das alte Gutshaus „wiederbelebt“ werden (s. Abb. 69/70). Es ist trotz seines derzeitigen desolaten Zustandes ein Alleinstellungsmerkmal des Dorfes, der nicht verloren gehen darf. Das Gutshaus bietet Potential für die Erfüllung des angestrebten Dorfcharakters. Nach einer zwingend erforderlichen Sanierung, soll der Gutshof wieder in seinem ursprünglichen Erscheinungsbild erstrahlen und eine Herberge für Wan-

derer und Radfahrer bilden. Zudem soll ein kleines Restaurant oder Cafe zur Vermarktung regionaler Produkte in dem Gebäude unterkommen.

Neben der Aktivierung der noch bestehenden Gebäude, könnten auch die ehemalige Schmiede und die Mühle wieder aufgebaut werden. Im Rahmen eines historischen Handwerkermarktes im Dorf könnten hier Schaulveranstaltungen stattfinden. Das „Hand- und Hiergemachte“ würde wieder mehr an Bedeutung gewinnen.

Kleinere Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes wären z. B. im Bereich der Vorgartengestaltung möglich. Hier könnten verschiedenste Bauerngärten entstehen, die den Charakter des Museumshofes und somit des Traditionsdorfes stärken und unterstützen.



Abb. 126 Originalbild Schlichow

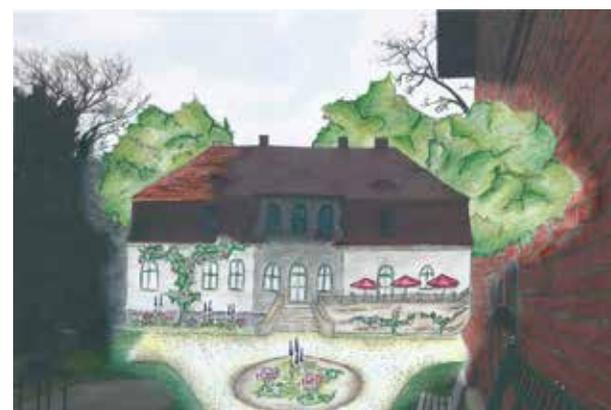


Abb. 125 Der neue Gutshof im Traditionsdorf Schlichow



### 3.5.3 Ziele und Maßnahmen für die Zwischenlandschaft

Die Kapitel 5.3.1 bis 5.3.3 erläutern im Folgenden die beschriebenen Ziele zur Entwicklung der Zwischenlandschaft auf Basis der genannten Szenarien. Die Zwischenlandschaft unterliegt hierbei den in Kapitel 5.1 genannten Leitlinien, die die Vorgabe zur Ableitung der unten genannten Ziele sind.

Als Ziele zur Entwicklung der Zwischenlandschaft lassen sich anführen:

- Verbesserung der Verbindung Stadt und See.
- Anbindung der neuen Ostseeküste an die Zwischenlandschaft.
- Herstellen neuer Räume zur Freizeitgestaltung und zum Aufenthalt.
- Erhalt des historisch-industriellen Charakters der Zwischenlandschaft.
- Stärkung des Inselkonzeptes durch Akzentuierung der Dorfgrenze.
- Förderung einer geräuscharmen Kulisse innerhalb der Zwischenlandschaft.

Bevor die aufgeführten Unterkapitel 5.3.1 und 5.3.2 Maßnahmen erläutern, die in den sich ergänzenden Planungsabschnitten durchgeführt werden sollen, werden zunächst allgemeine Maßnahmen des Konzeptes angeführt.

#### **Stärkung der Dorfränder zu Betonung und Hervorhebung der Dörfer als „Inseln“**

Die Analyse der Zwischenlandschaft (s. Kapitel 3.2) zeigte, dass die Grenzen der untersuchten Dörfer an zahlreichen Stellen durch bestehende Bebauung oder scheinbare Nutzungsbrachen unklar sind. Um Ort-

sein- und ausgänge und um das Dorf besser von seiner Umgebung abgrenzen zu können, müssen solche Grenzgebiete langfristig frei von Bebauung gehalten werden. Eine Abgrenzung der Dörfer erfolgt über Grüngürtel oder Freiflächen. Diese sind insbesondere an den Ortsrändern Dissenchens schwer zu realisieren. Hier bietet sich der Ansatz an, lediglich für den Besucher erlebbare Ortsränder klar herauszuarbeiten und so das Konzept zu stärken. Zur Umsetzung dieser Maßnahme sind lange Zeiträume einzuräumen.

#### **Schaffung von Wegeverbindungen mittels Leitsystem**

Mittels mehrerer Routen sollen in Zukunft Radfahrer und Wanderer zu bestimmten Punkten in der Siedlungslandschaft gelangen können. Dabei sollen, nur wenn nicht anders möglich, neue Verbindungen geschaffen werden. Der Analyse nach sind ausreichend Wege vorhanden, um das Gelände optimal zu vernetzen. Ein Konzept hierzu wird in Kapitel 5.3.3 erläutert.

#### **Durchbruch des „Schlichower Dammes“**

Der ehemals zum Schutze Schlichows vor Immissionen des Tagebaus errichtete Damm, verliert mit der Flutung des Ostsees seine Funktion. Da Schlichow ohne Damm direkt an der neuen Seekante liegen würde, ergäbe sich bei komplettem Abtrag des Dammes ein idealer Seeblick für die Dorfbewohner. Ein Abtrag wurde aber auch auf Wunsch der Dorfbewohner in diesem Konzept nicht einbezogen. Stattdessen soll ein partieller Abtrag in Höhe der Schlichower Dorfstraße einen Blick auf den See freigeben. Der Einschnitt soll dabei nicht abrupt beginnen, sondern sich harmonisch in den Damm einfügen. Im Endresultat soll der Damm wirken wie zwei begrünte Teile

der Dünen und sich damit harmonisch zur süd-westlich gelegenen Dünenlandschaft ergänzen.

#### **3.5.3.1 Das „Grüne Gleis“**

Wie bereits beschrieben, kennzeichnet sich dieser Planungsabschnitt im Wesentlichen durch das „Grüne Gleis“, dem neuen Rad- und Fußweg, welcher dem Verlauf der ehemaligen Bahntrasse von der Cottbuser Innenstadt in Richtung Ostsee folgt. Die hier beschriebenen Maßnahmen zielen insbesondere auf die Entwicklung dieser Trasse ab und folgen dem Inselkonzept insofern, dass einer Stärkung der Dörfer als „Inseln“ nicht durch aufgeführte Maßnahmen entgegengewirkt wird. Die einzige Ausnahme bildet hier die Anlage eines Platzes auf der alten Bahntrasse, die die Schaffung einer neuen „Insel“ darstellt.

#### **(1) Planung eines Rad- und Fußweges entlang der stillgelegten Bahntrasse**

Die Grundlage dieses Szenarios bildet eine Umgestaltung der ehemaligen Bahntrasse zu einem durch Ruderalfluren begleiteten Rad- und Fußweg. Auf der zukünftigen Verbindungstrasse zwischen Cottbuser Innenstadt und Ostsee soll es kein Kraftverkehr geben.

Beginnend am ehemaligen Bahnübergang „Dissenchener Straße“ erstreckt sich die ehemalige Trasse (1,8 km) in Richtung Nordosten gen Ostsee und endet zunächst am ehemaligen Bahnhofsgebäude von Merzdorf an der Merzdorfer Bahnhofstraße. Danach folgt der Rad- und Fußweg weitere 800 m dem Verlauf der ehemaligen Bahntrasse bis zum Merzdorfer Aussichtsturm. Der Verlauf des Weges soll sich dabei an dem ehemaligen Gleisbett mit den teilweise noch

### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

sichtbaren Gleisen orientieren und nur bedingt eine gerade Sichtachse auf längerer Strecke herstellen (s. Abb. 71).

Kurvenverläufe können sich an ehemaligen Weichen orientieren und ergeben auf der gesamten Strecke ein sehr breites Spektrum zur Planung eines Weges. So bietet sich entlang des Weges eine Reihe von Nischen an, die es regionalen Künstlern ermöglicht, ihre Werke auszustellen.

#### (2) Gestaltung der Eingangs-, Ausgangssituationen der ehemaligen Bahntrasse

Eine ansprechende Eingangssituation an den Anfangspunkten der neuen Rad- und Fußwegtrasse soll die Besucher empfangen und die Thematik des Geländes eröffnen. Bewusst dezent gestaltet durch platzierte ehemalige Ausstattungselemente (wie z.B. eine alte Lokomotive), die auf dem Gelände vorgefunden wurden und schlichte Vegetation, soll der Besucher auf dem Weg erleben.

#### (3) Erhaltung des Ruderalcharakters der Vegetation entlang des neuen Rad- und Fussweges

Um den Charakter eines ehemaligen Industrie- und Bahngeländes nicht zu unterlaufen, sollen sich sämt-

liche Grünstrukturen entlang des unter Punkt (1) beschriebenen Rad- und Fußweges an Beständen der Ruderalflurenvegetation orientieren. Markant sind hier zum Beispiel die Gehölze der Gattung Pinus (Kiefern) und Betula (Birken) (s. Abb. 72), die bereits größere Bestände auf der ehemaligen Bahntrasse ausgebildet haben. Größere und teure Neupflanzungen unterbleiben damit und eine Pflege dieser Bestände könnte sich auf gezieltes Verjüngen und Erhalten der Bestände konzentrieren.

Ruderalfluren sind typisch für jüngere Industrie-, Gewerbe- und Bahndammbrachen und mittels ihrer Erhaltung und gezielter Förderung ließe sich der Charakter des Geländes stärken.

#### (4) Aufgreifen historisch-industrieller Merkmale

Als historisch-industrielle Merkmale lassen sich insbesondere solche Objekte verstehen, die das Gelände schon vor Beginn der Brache kennzeichneten. Markant sind zum Beispiel die Stehlen der alten Leuchte (s. Abb. 73) der Bahntrasse oder kleine Wärterhütten (s. Abb. 74) entlang der Gleise zu nennen. Diesen Bauten und Gegenständen kann innerhalb des Konzeptes eine neue Nutzung oder ein neues Arrangement zugedacht werden. Dies fördert gezielt den Charakter

und die Atmosphäre der neuen Verbindungsachse zwischen Stadt und Ostsee.

Auch der Rad- und Fußweg an sich kann in seiner Ausgestaltung Material und Elemente des Gleiskörpers aufnehmen. Alte Gleise oder Bahnschwellen lassen sich optisch gut in den Weg einbetten oder als Elemente am Wegesrand aufstellen.

#### (5) Einrichten von „Haltepunkten“ als Anlaufstellen für Nutzer

Die Einrichtung sogenannter „Haltepunkte“ soll Nutzern die Möglichkeit der Information und der Unterhaltung dienen. Entlang des neuen „Grünen Gleises“ finden sich nach dem Konzept möglichst drei Haltepunkte. Diese sind thematisch immer mit der Historie des Gebietes verknüpft, beziehen dabei aber auch ihre Umgebung mit ein.

Der erste Haltepunkt soll kurz nach der unter (2) beschriebenen Eingangssituation in der Nähe der Dissenchener Straße entstehen. Besucher sollen mittels eines ausrangierten Kohlewaggons auf die stillgelegte Trasse aufmerksam werden.

Ein zweiter Haltepunkt findet sich auf einem neu



geplanten Aufenthaltsbereich (siehe (9)) etwa 850 m nach der Eingangssituation. Hier sollen die Besucher in einer kleinen Dauerausstellung über die devastierten Dörfer **Tranitz**, **Lakoma** und **Liskow** informiert werden. Der Name des Haltepunktes könnte sich dabei spielerisch von den Anfangsilben der ehemaligen Orte ableiten lassen: TraLaLi. In Anlehnung an das Konzept könnte dieser Platz als separate Insel ausgestaltet werden.

Ein dritter Haltepunkt könnte sich in der Nähe oder in direkter Nachbarschaft zum Merzdorfer Aussichtsturm befinden. Die stillgelegte Bahntrasse oder der neue Rad- und Fußweg enden hier, weshalb es sich anbietet, einen letzten Haltepunkt einzurichten. Dieser Haltepunkt „Ostsee“ könnte auch mit einer Lok ausgestattet sein. Ein Wegweiser mit der Aufschrift „Nächster Halt: Neuendorf“ könnte Besucher visuell auf den Verlauf der inzwischen nicht mehr vorhandenen Bahntrasse hinweisen.



Abb. 129 Leuchtstehlen

### (6) Gestaltung eines Platzbereiches zum Aufenthalt für Besucher auf dem Verlauf der ehemaligen Bahntrasse

Der Platz, der sich wie in (5) bereits beschrieben als Haltepunkt „TraLaLi“ versteht (s. Abb. 77), soll je nach Ausgestaltung etwa 900 bis 1000 m<sup>2</sup> Fläche umfassen und in seiner Ausdehnung möglichst dem Umriss des Cottbuser Ostsees widerspiegeln. An Ausstattung lassen sich neben schlichten Sitzgelegenheiten auch temporäre Ausstellungen von regionalen Künstlern installieren. Zudem könnten benachbarte Gewerbebrachen geschickt mit diesem Areal verknüpft werden, was neues Potenzial für weitere Nutzungen bieten kann (siehe (7)). Der Platz soll sich in seinem Charakter nicht wesentlich von dem Rest der Trasse unterscheiden, jedoch mehr Freiraum bieten und einen Aufenthaltscharakter bekommen. Zudem sollen durch eine farblich hervorgehobene Pflasterung die devastierten Dörfer dargestellt werden.



Abb. 130 Wärterhäuschen

### (7) Nutzen von Gewerbebrachen und nicht genutzten Gebäuden

Rund um das Areal der stillgelegten Bahntrasse finden sich zahlreiche Nutzungsbrachen. Auch finden sich Gebäude, die derzeit ungenutzt sind, aber im Kontext mit einem neuen Nutzungskonzept Potenzial für eine Entwicklung des Gebietes bieten. Die Analyse der Zwischenlandschaft zeigte, dass sich nur wenige Angebote und Räume für Freizeitgestaltung oder Kulturangebote finden. Ungenutzte Gebäude könnten im Sinne des Konzeptes durchaus einem Kulturangebot oder einer sonstigen Nutzung durch Besucher zugeführt werden (s. Abb. 74). Gewerbe- und Nutzungsbrachen könnten ebenso für öffentliche Veranstaltungen genutzt werden. Für Cottbus bietet sich hier auch durch die unmittelbare Stadtnähe langfristig die Chance, ein neues Kulturzentrum aufzubauen.

### (8) Merzdorfer Bahnhof als Anlaufstelle zur Information

Der ehemalige Merzdorfer Bahnhof wurde von einer Privatperson restauriert und zu einem Wohngebäude umgebaut (s. Abb. 75).

Diese Nutzung soll dem Konzept nach keinesfalls eingeschränkt werden. Da der Bahnhof historisch gesehen aber einen hohen Stellenwert hat und an der ehemaligen Bahntrasse omnipräsent ist, bietet sich eine Informationstafel rund um dieses Gebäude.

#### (9) Verlegung der B168n unter Flur und gezielter Überbau des Geländes

Der derzeitige Verlauf der B168n verhindert einen ungestörten Besucherfluss zwischen Cottbuser Ostsee und dem Hinterland. Derzeit müssen alle Besucher, die nicht mittels Pkw anreisen, über eine Fußgängerampel die Straße queren. Das Konzept sieht hier eine Änderung der Verkehrsführung vor. Die Bundesstraße 168n soll im neuen Konzept auf einer Länge von etwa einem Kilometer zwischen der Merzdorfer Hauptstraße und den Herzogsbergen bei Disenchen, unter Flur abgesenkt und überbaut werden. Vergleichbar wäre dieser Ansatz mit einer sehr breiten Grünbrücke (siehe Kapitel 5.3.2 (1)).

Diese breite Grünbrücke könnte die Besucher ungestört über die Bundesstraße führen und birgt zudem den Vorteil, dass die Verlärmung des Gebietes durch Verkehr abnehmen und ein freier Blick gen Ostsee ermöglicht wird.



#### 3.5.3.2 Dünenlandschaft an der Seekante

Zur Verbesserung der Verbindung von Stadt und Ostsee ist eine gezielte Entwicklung der ufernahen Bereiche unerlässlich. Eine große Rolle spielen in diesem Zusammenhang insbesondere die Dörfer Merzdorf und Schlichow, die zukünftig in direkter Nachbarschaft zum See liegen.

##### (1) Verlegung der B168n unter Flur und gezielter Überbau des Geländes

Die Trasse der B168n soll unter die Geländeoberfläche verlegt werden und ein Überbau des Geländes stattfinden. Neben einer verbesserten Erschließung des Hinterlandes zum See, ergibt sich zudem die Chance, die zurückgewonnene Fläche zu gestalten. In Anlehnung an die ehemaligen Merzdorfer Alpen sollen sich mehrere Dünen auf dieser Grünbrücke zwischen Merzdorf und den Herzogsbergen auftürmen (s. Punkt (2)).

Das Konzept sieht für die Unterflurlegung der Bundesstraßentrasse bewusst keine Alternative vor. Der Zerschneidungsgrad und die Verlärmung des Raumes durch den Verkehr bilden einen unvereinbaren Kontrast zur geplanten Freizeit- und Erholungsnutzung.

##### (2) Aufschüttung von Dünen zur Herstellung neuer Freizeit- und Aufenthaltsräume für Nutzer

Das Gelände zwischen Merzdorf und den Herzogsbergen soll in Kombination mit der Verlegung der B168n einer Neugestaltung zugeführt werden. Hier soll eine Dünenlandschaft angelegt werden, um Besuchern des Ostsees sowie den Cottbuser Stadt-

bewohnern eine Möglichkeit zur Naherholung und einen Freiraum zum Aufenthalt zu bieten.

Die Aufschüttung der Dünen soll dabei naturnah geschehen (s. Abb. 76). Zur Sicherung vor Erosion bieten sich Gräser und Gehölze an, die einen Abtrag verhindern können. Der Sand für eine Aufschüttung könnte bei den Aushubarbeiten zur Verlegung der B168n gewonnen werden.

Im Gesamtkonzept würden die Dünen einen seetypischen Grüngürtel um den Ostsee schaffen. Dieser könnte sich bis an den Schlichower Damm erstrecken und mittels des geplanten Rundweges um den Ostsee für Besucher begehbar sein.

##### (3) Gastronomie und Gewerbe am Seeufer

Besucher erreichen den See über zahlreiche Wegeverbindungen aus den Dörfern Schlichow und Merzdorf sowie über das neue „Grüne Gleis“.

Eine wesentliche Anlaufstelle ist schon jetzt der Merzdorfer Aussichtsturm. Das Konzept sieht am See Gastronomie und/oder Kleingewerbe vor. Jedoch soll sich diese Art der Seeufernutzung in klaren



Grenzen halten und das Ufer keinesfalls zur Einkaufs- und Cafépromenade verkommen. Angedacht ist ein Kiosk oder ein Café, die bei Flutungsbeginn zunächst provisorisch (bspw. Container oder portabler Verkaufsstand) platziert werden.

### 3.5.3.3 Wegeverbindung

Das Untersuchungsgebiet der Siedlungslandschaft zwischen der Stadt Cottbus und dem zukünftigen Cottbuser Ostsee ist gut erschlossen.

Die drei Dörfer Merzdorf, Dissenchen und Schlichow sowie die umgebende Zwischenlandschaft sind über Kraftverkehrsstraßen erreichbar. Weitere Wege ergänzen dieses Straßennetz mit Fuß- und Radwegen bzw. „Schleichwegen“.

Zur Erschließung der Siedlungslandschaft sollen bestehende Verkehrsstraßen genutzt werden, über die neue Routen und Rundwege geführt und ausgewiesen werden.

Eine der wenigen neuen Wegeverbindungen soll auf der ehemaligen Gleistrasse mitten durch das Gewerbegebiet entstehen, die eine direkte Verbindung ausschließlich für Fußgänger und Radverkehr zum zukünftigen See ermöglicht.

Eines der Leitbilder ist es, den Dörfern eigenständige Profile zu geben, . Damit das Erleben dieser Themendörfer gewährleistet werden kann, soll jeweils ein Dorfrundweg ausgewiesen werden (s. Abb. 79). Entlang diesem wird zum einen auf die typischen, zum Dorfthema repräsentativen Stellen mittels eines Beschilderungssystems hingewiesen. Zum anderen werden an drei zentralen Orten Vitrinen bzw. Schaukästen aufgestellt, die Informationen über das Dorf aus der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft vorhalten. Diese Museen im Kleinformat haben die Aufgabe, die Geschichte der Dörfer zu wahren (s. Abb 81).

Die drei Themenrouten lassen sich zu einem Gesamt-Dörferweg vereinen. Dabei soll es sich um kombinierte oder parallel laufende Rad- und

Fußwege handeln. An einigen Stellen können separate Fußwege z.B. als „Dünenerlebnispfad“ angelegt werden. Dieser könnte die neu inszenierten Merzdorfer Alpen, die Herzogsberge bei Dissenchen, einen neuen Dünenkronenweg sowie Teile des Schlichower Damms einbeziehen.

Im Rahmen des Masterplans Cottbuser Ostsee soll ein den gesamten See umrundender Radweg angelegt werden. Diese Maßnahme bringt eine bessere Vernetzung für Erholungssuchende entlang des Sees und zwischen den am See liegenden Dörfern. Vom Standort des ehemaligen Dorfes Lakoma bis Richtung Merzdorf existiert bereits ein Teil dieses Weges. Um daraus noch mehr Nutzen für die Siedlungslandschaft zu ziehen, sollte dieser auch weiter ausgebaut werden. Dieser Weg könnte als Rad- und Inlineroute am See entlang mit Einstiegen aus den Dörfern genutzt werden.

Den einzigen Störfaktor im Wegeverbindungssystem der Siedlungslandschaft, stellt die bestehende Ortsumgehung B168n dar. Sie würde parallel oder kreuzend zu einigen der möglichen Rundwege verlaufen und die Nutzung dieser beeinträchtigen. Auch sieht es das Gesamtkonzept für die Siedlungslandschaft vor, die Bundesstraße zwischen Schlichow und Merzdorf unter die Erdoberfläche zu verlegen. Nur so kann eine umweltfreundliche, optisch und akustisch ansprechende Nutzung der Landschaft in Seennähe für Bewohner und Erholungssuchende ermöglicht werden.



Abb. 133 TRAnitzLakomaLiskow, Haltestelle am „Grünen Gleis“



Abb. 134 Gestaltung der Anfangs- und Endpunkte der Trasse



Abb. 135 Beispiele für Verläufe von Themenrouten

## Mögliches Beschilderungssystem Siedlungslandschaft

Jedes Dorf bzw. jede Themenroute bekommt eine Farbe zugeordnet, die sowohl auf Schildern entlang der Wege als auch in einem Übersichtsplan wiederzufinden ist. Auch die Gesamtroute sollte eine eigene Farbe aufweisen. Zusätzlich wird für jede Themenroute ein Logo entwickelt, welches sich vor Ort zur besseren Orientierung wiederfinden lässt (s. Abb. 79). Die Logos weisen Symbole auf, die das jeweilige Thema des Dorfes eindeutig verbildlichen:

- Merzdorf-Landschaftsdorf - Baum,
- Dissenchen-Energiedorf - Windräder,
- Schlichow-Traditionsdorf - Windmühle.

Eine weitere Möglichkeit, um das Beschilderungssystem auszustatten, ist das Entwerfen weiterer kleiner Icons, die auf Punkte hinweisen, die speziell zur Themenroute gehören (z. B. „Museumsschaukästen“) oder auf solche, die es mehrfach gibt (Richtung See, Rastmöglichkeit, WC, Parkplatz, etc.). Dazu ist es sinnvoll, jeweils die Entfernungsangaben aufzulisten (s. Abb. 80).



Abb. 136 Beispiele für die Beschilderung der Themenrouten



Abb. 137 Beispiele für die Minimuseen

## 3.6 Zusammenfassung

Spätestens mit dem Jahr 2024 und der Beendigung der Flutung des Cottbuser Ostsees, präsentiert sich die Siedlungslandschaft im neuen Glanz. Mit der Bekanntgabe des Konzeptes im Jahr 2014 wurden die Ziele und Maßnahmen in den darauffolgenden Jahren sehr schnell präzisiert. Die östlich gelegene Cottbuser Siedlungslandschaft besteht aus zwei Facetten, den Dörfern und der Zwischenlandschaft. Die ehemaligen eigenständigen und mittlerweile eingemeindeten Dörfer Merzdorf, Dissenchen und Schlichow, liegen in direkter Nähe zum See und werden in Zukunft mit dem Cottbuser Ostsee im Fokus des touristischen Interesses stehen. Die Zwischenlandschaft setzt sich aus drei Komponenten zusammen: der Gewerbelandschaft, der Wald- und Sukzessionslandschaft und der Agrarlandschaft. Diese Bereiche des urbanen Gefüges werden sich in Zukunft zwischen zwei kraftvollen Polen ausbalancieren müssen: der Stadt Cottbus und dem Ostsee. Daher stehen die genannten Aspekte im Mittelpunkt des Konzeptes für eine zukunftsfähige Siedlungslandschaft.

Die zukunftsfähige Siedlungslandschaft soll sich durch drei entwickelte Themendörfern, einer landschaftlich verbindenden Dünenlandschaft an der Seekante sowie einem „Grünen Gleis“ als Rad- und Fußwegverbindung zwischen Cottbus und dem Ostsee auszeichnen.

Die Themendörfern entwickeln sich aus ihren jeweiligen Beständen, sodass sich Merzdorf als Landschaftsdorf, Dissenchen als Energiedorf und Schlichow als Traditionsdorf präsentieren. Die drei Dörfer sind als „Inseln“ in der Zwischenlandschaft eingebettet, da sie

als ländlicher Raumtypus keine ausufernden Bebauungen in den Randbereichen erlauben. Des Weiteren streben Merzdorf und Schlichow gezielt eine Siedlungsentwicklung in Richtung See an.

Die Dünenlandschaft bildet eine landschaftliche Verbindung zwischen den drei Dörfern und soll die Landschafts- und Erholungsqualität im Bereich vor der Seekante aufwerten. Ein weiterer Aufwertungsfaktor für den Bereich wird die Untertunnelung der B 168n sein, deren Aushub für die Aufschüttung der Dünen genutzt wird. Als ein Teil der Zwischenlandschaft soll die Agrarlandschaft in ihrer jetzigen Form beibehalten und gestärkt werden.

Der Mittelpunkt für die Gewerbelandschaft soll die alte Bahntrasse sein, die als „Grünes Gleis“ eine Wegeverbindung für Fuß- und Radfahrer darstellen soll. In der Mitte der Strecke wird sich eine „Haltestelle“, ein Platz zum Pausieren und Verweilen, befinden. Diese „Haltestelle“ wird an die devastierten Dörfer erinnern, die dem Braunkohleabbau weichen mussten, in dem dieser in der Form des Ostsees angelegt wird.

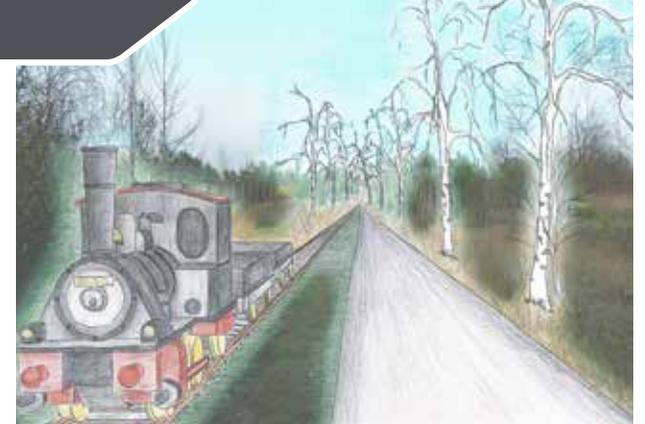
Um eine erlebbare Zwischenlandschaft zu schaffen, werden die einzelnen Themendörfer sowie das „Grüne Gleis“ und die Dünenlandschaft durch ein Wegekonzept auf bestehenden Wegen miteinander verbunden.



50 m Gutshaus   
 300 m  50 m  



 Schlicher Ostseeterrasse 500 m  
  500 m



### 3 Perspektive Siedlungslandschaft

#### Nachweise

- o.A. o.J.. *Dokumentation bergbaubedingter Umsiedlung*
- o.A. 2009. *Merzdorfer Dorfchronik 2009*
- o.A. 2008. *Die Chronik von Schlichow bei Cottbus*. – unveröffentlicht
- BOZCEK, B. 2006. *Transformation Urbaner Landschaft - Ansätze zur Gestaltung in der Rhein-Main-Region. Zwischenstadt Band II*. Thomas Sieverts (Hrsg.). Dissertation Fachbereich Architektur TU Darmstadt. Verlag Müller + Busmann. Darmstadt
- GAILING, L. 2008. *Zwischenlandschaft - Kulturlandschaft zwischen Stadt und Land*. Themenheftreihe : Laufener Spezialbeiträge 1/08 - Die Zukunft der Kulturlandschaft - Entwicklungsräume und Handlungsfelder. Bayrische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL), Laufen a.d. Salzach
- KOLL-SCHRETZENMAYR, M. 2000. *Strategien zur Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen*. ORL-Bericht 105/2000. Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, ETH Zürich. v/d/f Verlag. Zürich. HENKEL, G. (2012): *Das Dorf, Landleben in Deutschland – gestern und heute* - Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart
- OSWALT, P., OVERMEYER, K., MISSELWITZ, P. 2013. *Urban Catalyst - Mit Zwischennutzungen Stadt entwickeln*. DOM Publishers. Berlin
- SCHENK, W., KÜHN, M., LEIBENATH, M., TZSCHASCHEL, S. 2012. *Suburbane Räume als Kulturlandschaften*. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
- STÖBER, S. 2010. *Zwischen Landflucht und Lebens(t)raum, Wege zu lebendigen Dörfern in Brandenburg*. Margraf Publishers GmbH, Weikersheim
- BIOENERGIEDORF 2014. *Bioenergiedorf Jühnde, Eckhard Fangmeier*. <http://www.bioenergiedorf.de> (22.07.2014)
- STADT COTTBUS 2008. *Stadt Cottbus - Bürger - Rathaus - Rathauszeitung - Archiv - Archiv 2007/2008 - 2. Halbjahr 2008 - 08.07.2008 - Der Sandpfad*. [https://www.cottbus.de/buerger/rathaus/rathauszeitung/archiv/rathauszeitung\\_2007\\_2008/archiv\\_ii\\_halfjahr\\_2008/rathauszeitung\\_08072008/der\\_sandpfad\\_-\\_einweihung\\_der\\_fahrradroute\\_am\\_20\\_juli,255031232.html](https://www.cottbus.de/buerger/rathaus/rathauszeitung/archiv/rathauszeitung_2007_2008/archiv_ii_halfjahr_2008/rathauszeitung_08072008/der_sandpfad_-_einweihung_der_fahrradroute_am_20_juli,255031232.html) (01.07.2014)
- STADT COTTBUS. *Stadt Cottbus – Unternehmer – Cottbus in Zahlen - Einwohner nach Ortsteilen/ Bevölkerungsbewegung*. [www.cottbus.de/unternehmer/statistik/einwohner\\_nach\\_ortsteilen\\_bevoelkerungsbewegung,255036194.html](http://www.cottbus.de/unternehmer/statistik/einwohner_nach_ortsteilen_bevoelkerungsbewegung,255036194.html) (09.07.2014)
- STADT COTTBUS. *Stadt Cottbus – Geoportal – Stadt und Verwaltung – Statistik – Altersstatistik der Cottbuser Stadtteile*. <http://www.geoportal.cottbus.de/cottbus/cardoMap.aspx> (09.07.2014)
- COTTBUS SPIELPLÄTZE. *Cottbuser Spielplätze – Spielplatzauswahl – Neue Siedlung Merzdorf, Ost*. <http://www.cottbus-spielplaetze.de/portfolio/neue-siedlung/> (09.07.2014)
- GEMEINDE SAERBECK. *Gemeinde Saerbeck*. <http://www.klimakommune-saerbeck.de/> (23.07.2014)
- LANDESKIRCHLICHE GEMEINSCHAFT COTTBUS E.V. *Über uns – Kapelle Merzdorf*. [http://www.lkg-cottbus.de/ueber\\_uns/kapelle\\_merzdorf](http://www.lkg-cottbus.de/ueber_uns/kapelle_merzdorf) (09.07.2014).
- STADTVERWALTUNG COTTBUS. *Stadtverwaltung Cottbus - Geoportal Cottbus - Kartendienst*. <http://www.geoportal.cottbus.de/?pgId=1&WilmaLogonActionBehavior=Default> (23.07.2014)
- MEISTER, O. (2012). *Sandhammaren Blick durch die Dünen von Meister, Olaf (2012)*. [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f3/Sandhammaren\\_Blick\\_durch\\_die\\_D%C3%BCn.JPG/800px-Sandhammaren\\_Blick\\_durch\\_die\\_D%C3%BCn.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f3/Sandhammaren_Blick_durch_die_D%C3%BCn.JPG/800px-Sandhammaren_Blick_durch_die_D%C3%BCn.JPG) (08.07.2014)
- SKATEHALLEN. *Skatehallen - Skatehallen Lausitz in Cottbus*. [http://www.skatehallen.de/skatehalle\\_cottbus\\_lausitz.htm](http://www.skatehallen.de/skatehalle_cottbus_lausitz.htm) (14.05.2014)
- Mündliche Quellen**
- REGINA, W. (2014): Werner Regina, Ortsbeirat von Cottbus-Merzdorf: Mitteilung per Telefonat (16.04.2014)
- Abb. 58: Grundrisstypen ländlicher Siedlungen (HENKEL 2012)
- Abb. 59: Bäuerliche Haus- und Gehöftformen (HENKEL 2012)
- Abb. 60: Erwerbsstruktur in Deutschland von 1800 bis heute (HENKEL 2012)
- Abb. 61: Rückgang der landwirtschaftlichen Betriebe in D. (HENKEL 2012)
- Abb. 62: Bedeutungsverlust der historischen Dorfkerns (HENKEL 2012)
- Abb. 65: Altersstruktur im Stadtteil Merzdorf ([www.geoportal.cottbus.de](http://www.geoportal.cottbus.de))
- Abb. 68: Überreste Merzdorfer Alpen ([www.cottbus.de](http://www.cottbus.de))
- Abb. 70: Merzdorfer Kapelle ([www.lkg-cottbus.de](http://www.lkg-cottbus.de))
- Abb. 84: Spielplatz - Neue Siedlung ([www.cottbus-spielplaetze.de](http://www.cottbus-spielplaetze.de))
- Abb. 88: Altersstruktur im Stadtteil Dissenchen (einschl. Schlichow) ([www.geoportal.cottbus.de](http://www.geoportal.cottbus.de))
- Abb. 102: Altersstruktur im Stadtteil Dissenchen (einschl. Schlichow) ([www.geoportal.cottbus.de](http://www.geoportal.cottbus.de))
- Abb. 115: Landschaftliche Sichtweisen nach BOZCEK
- Abb. 132: Dünenlandschaft wie an der Ostsee ([upload.wikimedia.org](http://upload.wikimedia.org))
- Alle anderen Abbildungen sowie in grafischen Darstellungen verwendete Fotos sind eigene Fotos.







# 4 PERSPEKTIVE KULTURLANDSCHAFT

Gruppe „Kulturlandschaft“:  
Alina Klanke  
Franziska Hohendorf  
Dino Kubura  
Kristina Zocholl

### 4.1 Motivation

Kulturlandschaften beschreiben Landschaften, die vom Menschen genutzt und von ihm geprägt werden. Sie zeigen die Geschichte und Identität einer Region oder Stadt auf beeindruckende Art. Die Landschaft selbst wird durch die menschliche Tätigkeit zum Kulturgut. Hierin besteht der Ansatz der „Perspektive Kulturlandschaft“, einen neuen Blick auf die Planungen zum zukünftigen Cottbuser Ostsee zu werfen.

Im Folgenden werden vor allem zwei Deutungen des Begriffs „Landschaft“ verwendet. Zum einen die durch kulturell geprägte, subjektive Wahrnehmung einer Gegend als ästhetische Ganzheit verstandene Landschaft. Zum anderen Landschaft als ein Gebiet, welches sich durch naturwissenschaftlich abgrenzbare Merkmale von anderen Gebieten unterscheidet. Die Einwirkungen des menschlichen Handelns sind je nach räumlicher Abgrenzung unterschiedlich stark ausgeprägt.

Die Aufgabe von Landschaftsarchitekten und Planern in der Regionalentwicklung muss es sein, diese Kulturlandschaften weiter zu entwickeln und sowohl

für die jetzige Generation als auch für die folgenden Generationen lesbar und erlebbar zu machen. Dazu muss dem Bezug „Mensch - Landschaft“ eine besondere Bedeutung zukommen. Denn so wie sich die Gesellschaft weiterentwickelt und wandelt, so verändern sich auch die Ansprüche und Nutzungen an die Landschaft. Hierbei stellt also gerade das menschliche Handeln in dieser Vielzahl sich überlappender (teils historischer) Nutzungsräume eine Herausforderung an die raumplanerische und gestalterische Koordinierung dar. Kulturlandschaften sind vielfältig und unterschiedlich, je nach dem, wie die Nutzung durch den Menschen, aber auch das Klima und die regionale Kultur sie prägen.

Dieser Vielfalt sollte nachgekommen werden, indem der Bezug „Mensch - Landschaft“ erneuert bzw. verstärkt wird. Dies wird nötig, wenn alte Nutzungsformen oder deren Relikte in Gefahr geraten, vergessen zu werden und / oder weggeräumt werden, anstatt sie als Teil der eigenen Identität zu würdigen. Unkenntnis über die Bedeutung von Kulturlandschaftsräumen sorgt dafür, dass deren Kanten und Strukturen verwischen und ihre Geschichte unlesbar wird. Aus diesem Grund ist es unser Bestreben als Landschafts-

architekten, die Identität zu stärken, welche von der Cottbuser Kulturlandschaft gestiftet wird, und zwar indem ihre Lesbarkeit erhöht wird. Kein Projekt kann ohne Nutzer Erfolg haben, denn es sind die Menschen, welche der Landschaft ihr Gesicht geben.

Identität durch Lesbarkeit stellt als konzeptioneller Ansatz in vielerlei Hinsicht eine große Herausforderung dar: Zum einen verlangt diese Herangehensweise eine umfassende Beschäftigung mit der Historie von Region und Landschaft sowie die Identifizierung und Deutung jener Strukturen, die die Kulturlandschaftsräume voneinander unterscheidbar werden lassen. Entscheidend ist, wie die Unterschiede der Kulturlandschaften und wie ihre Qualitäten erlebbar gemacht werden können.

Das landschaftliche Potential in Cottbus mit möglichst geringen Eingriffen auch für Touristen erlebbar werden zu lassen, war eine zusätzliche Herausforderung. Wie kaum eine andere Aufgabe lässt es der planerische Umgang mit großen Flächen notwendig werden, dass in kleinteiligen und vernetzten Strukturen statt in konzentrierten, objektplanerischen Konzeptionen gedacht wird.



Abb. 138 Kulturlandschaft Tagebau!? Ausblick von der Schlichower Höhe





Abb. 139 Landschaftsschutzgebiete in Cottbus und Umgebung

## 4.2 Analyse

### 4.2.1 Großräumliche Betrachtung

Die Region um Cottbus ist sehr stark durch den Braunkohleabbau geprägt. Neben diesen „Tagebau-Landschaften“ gibt es aber viele weitere, auch besonders schützenswerte Landschaftsräume. So sind fast 14 % der Stadtfläche (ca. 2.180 ha) als Landschaftsschutzgebiete (LSG) ausgewiesen.

#### 4.2.1.1 Landschaftsschutzgebiete in Cottbus und Umgebung

##### 1 Peitzer Teichlandschaft und Hammergraben

Das Landschaftsschutzgebiet ist das größte zusammenhängende Teichgebiet Deutschlands. Die Teiche sind Brutgebiet für seltene Wasservogelarten, aber auch Erholungsgebiete für Gäste. Das Teichgebiet liegt südlich von Peitz.

##### 2 Spreeaue Cottbus Nord

Dieses Landschaftsschutzgebiet befindet sich nördlich der Cottbuser Innenstadt und schließt großräumig die Spreeufer ein. Durch die Spreeerenaturierung in diesem Gebiet soll unter anderem die Zerstörung der Lakomaer Teiche ausgeglichen werden.

##### 3 Wiesen- u. Ackerlandschaft Stöbitz-Kolkwitz

Das Landschaftsschutzgebiet befindet sich westlich von Cottbus und zeigt eine für Cottbus ehemals typische Wiesen- und Ackerlandschaft.

##### 4 Wiesen- u. Teichlandschaft Kolkwitz Hänchen

Auch dieses Landschaftsschutzgebiet befindet sich



westlich von Cottbus und repräsentiert eine Wiesen- und Teichlandschaft, welche an die ursprüngliche Landschaft in Cottbus erinnert.

### **5 Branitzer Parklandschaft**

Die Branitzer Parklandschaft ist überregional bekannt und umfasst zum einen den Branitzer Park mitsamt Schloss, aber auch östlich davon gelegene Ackerflächen.

### **6 Spreeaue südlich Cottbus**

Das Landschaftsschutzgebiet Spreeaue südlich Cottbus schließt südlich an die Branitzer Parklandschaft an und beinhaltet die Spreeufer im Süden von Cottbus.

Das Plangebiet wurde östlich von der Cottbuser Innenstadt verortet, zwischen der Spree und dem Cottbuser Ostsee. Als wichtigen Aspekt wurde die Branitzer Parklandschaft identifiziert, welche aufgrund ihres besonderen Statuses als Landschaftsschutzgebiet genauer betrachtet wurde.

#### **4.2.1.2 Landschaftsschutzgebiet Branitzer Parklandschaft**

In fernen Ländern erweiterte Hermann Fürst von Pückler seinen kulturellen Horizont und drückte seine dadurch gewonnene Emanzipation in seiner landschaftskünstlerischen Tätigkeit aus. Die Branitzer Parklandschaft entstand auf einer ca. 600 Hektar großen, ausgeräumten und kargen Agrarlandschaft. Hier schuf Fürst Pückler eine „Oase in der Wüste“, sein sogenanntes „Meisterwerk“. Die Entstehung von Branitz erfolgte über viele Jahre hinweg und über den

Tod des Fürsten hinaus. Als Vorreiter nutzte er neue Möglichkeiten zur Gestaltung der Landschaft und brachte dadurch sowohl eine neue Interpretation als auch Definition des Begriffs des Landschaftsgartens hervor. Mit Ausnahme des Schlosses und des umgebenden „Pleasureground“ machte Fürst Pückler den Branitzer Park von Beginn an für die Öffentlichkeit zugänglich.

Der Landschaftspark wird heute im Nordwesten vom Spreeauenpark, im Westen vom Tierpark, im Süden vom Dorf Branitz, im Osten von der Bundesstraße B115 und im Nordosten von der Branitzer Siedlung begrenzt. Das Territorium des Landschaftsparks umfasst neben verschiedenen Pflanzungen von Bäumen und Sträuchern sowie Wiesen- und Rasenflächen auch künstlich angelegte Erdbauten, Seen, Wege und Brücken, die sich um das Schloss und seine Nebengebäude erstrecken. (Vgl. spreewald.de 2014)

Ausgehend vom Schloss innerhalb des Areals begann Hermann Fürst von Pückler mit der Inszenierung der Landschaft. Die Strukturierung des Raumes fand nach dem Zonierungsprinzip statt. Demzufolge finden sich differenziert ausgestaltete Parkbereiche. Von außen nach innen erfolgte eine beständige gestalterische Verdichtung. Das größte Gebiet des Parks, die Ornamental Farm, bildet den äußeren Parkbereich und zeigt sich als eine ausgeschmückte Landwirtschaft. Weich geformte Erdmodellierungen, vorbildliche Gehölzkompositionen aus vorwiegend heimischen Gehölzen und geschwungene Wegeführungen prägen das Landschaftsbild des Innenparks, der zweiten Stufe. In diesem Bereich finden sich auch die Gutsökonomie, die Torhäuser, die Parkschmiede und die Pyramidenebene sowie die Eingänge. Die

letzte Stufe der Zonierung lässt sich im Zentrum des Landschaftsparks verorten. Hier befindet sich der sogenannte „Pleasureground“, die direkte Umgebung des Schlosses. Der Fürst gestaltete diesen Parkbereich als Blumenpark und privaten Sondergarten. Die Idee dahinter war eine Fortsetzung der Räume des Schlosses unter freiem Himmel. (Vgl. pueckler-museum.de 2014 und gartenland-brandenburg.info 2014)

Das Gestaltungsprinzip eines englischen Landschaftsgartens ist geprägt durch die Verwendung von echten und natürlichen Elementen. Fürst Pückler bediente sich sämtlicher Gestaltungsmittel und –bausteine. Er bezog die vorhandene Architektur in seine Gestaltung mit ein, formte Hügel und Wasserläufe, legte Beete an und setzte Solitäre gekonnt in Szene. Er verteilte Brücken, Skulpturen und andere Stimmungsträger. Die geschickte Gruppierung von Gehölzen und Sträuchern erzeugt Blickachsen, die dem Betrachter bestimmte Ein- und Ausblicke eröffnen. Weiterführend generieren die durchdachte Wegeführung und die Ausformung eines künstlichen Reliefs eine bildhafte Raumgliederung. Diese Wirkung präsentiert sich dem Besucher als dreidimensionales Landschaftsbild. Die Abfolge von unterschiedlichen Landschaften erweckt den Eindruck einer Bildergalerie, welche die Lebensreise des Fürsten widerspiegelt. (Vgl. gartenfestival-branitz.de 2014)

Der Branitzer Park hat sich über Jahrzehnte hinweg zu einem festen Bestandteil der Lausitzer Kultur entwickelt. Gerade Symbole wie die Pyramiden (mit der Grabstätte des Fürsten) sorgen für einen hohen Wiedererkennungswert. Der Erhalt dieses räumlich intakten Systems für nachfolgende Generationen ist eine der großen Herausforderung in der regionalen

## 4 Perspektive Kulturlandschaft

Entwicklung. Seit 1975 steht die Fürst-Pückler-Kulturlandschaft unter Landschaftsschutz, Teile des Innenparks außerdem unter Denkmalschutz. Diese Maßnahmen dienen dem Erhalt dieser wertvollen Kulturlandschaft und sollten auch in Zukunft gefördert werden.

### 4.2.2 Landschaftsnutzungen im Untersuchungsgebiet

Kulturlandschaften unterscheiden sich in ihren naturräumlichen Voraussetzungen und deren Nutzung durch den Menschen. Als Grundlage für die Einteilung in Kulturlandschaftsräume wurden die verschiedenen Landschaftsnutzungen im Osten von Cottbus identifiziert und verortet.

#### Teichlandschaft

Gerade nördlich des Bergbaugesbiets sind viele Teiche dem Bergbau zum Opfer gefallen, obwohl sie historisch wertvoll waren.

#### Forstfläche

Forstwirtschaftliche Flächen befinden sich hauptsächlich im Süden der Stadt, aber auch zwischen der Stadt und dem Ostsee.

#### Parkflächen

Die Parkflächen sind im Süden der Stadt. Hier befindet sich nicht nur der Banitzer Park, sondern beispielsweise auch der Stadtpark.

#### Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Flächen befinden sich vor allem in den Randbereichen des Stadtgebiets, überwiegend im Süden.

#### Kiesgewinnung

Direkt westlich des Bergbaus befindet sich ein Kieswerk.

#### Bergbau

Östlich der Stadt Cottbus liegt das Braunkohleabbaugebiet Cottbus Nord. Dieses wird im Jahr 2015 stillgelegt, im Anschluss geflutet und dann als Badesee nutzbar sein.

#### Gewerbegebiete

Das bedeutendste Gewerbegebiet im Projektgebiet verläuft entlang der alten Bahnschienen (der „Seeachse“) und zwischen Stadt und Ostsee. Hier sind zwar Gewerbe- und Industriebetriebe vorhanden, einige Flächen liegen jedoch brach.

#### Siedlungsbereiche

Die Stadt Cottbus mit den zugehörigen Dörfern, bilden den Kern des Siedlungsraums, bietet Wohnraum und Möglichkeiten der Nahversorgung.

#### Windenergie

Östlich des Braunkohletagebaus befinden sich schon heute Windkraftanlagen. Laut aktueller Planungen ist damit zu rechnen, dass weitere Flächen für Windenergie ausgewiesen werden.

#### Spreeaue

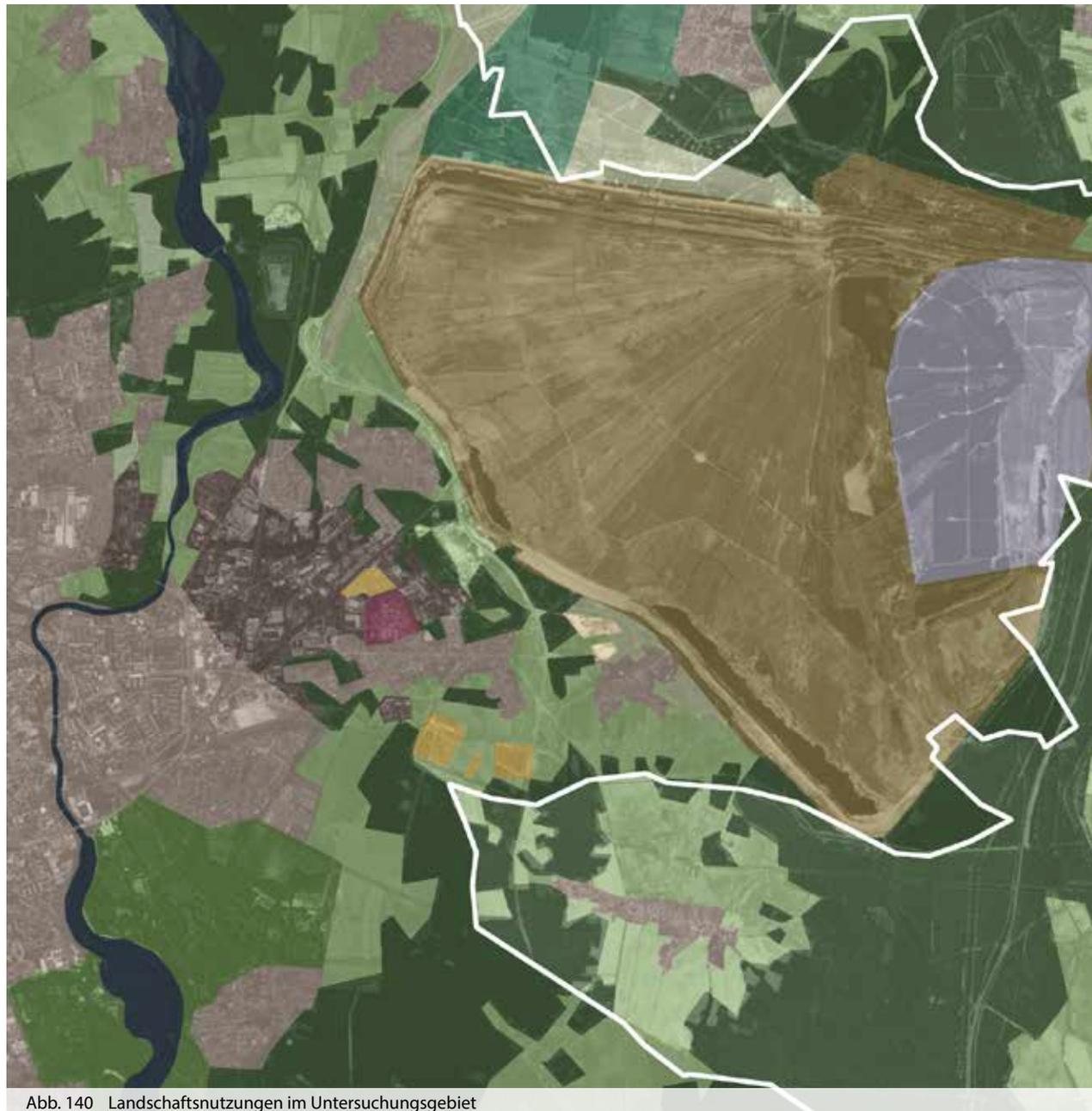
Die Spreeaue bildet einen prägenden Teil des Stadtgebiets von Cottbus. Gerade im Norden hat sie ihre natürliche Ausprägung beinahe gänzlich verloren. Durch Renaturierungsmaßnahmen soll diese teilweise wiederhergestellt werden.

#### Solarfelder

Südlich des Gewerbegebiets, aber auch direkt am Gewerbegebiet, gibt es einige Solarfelder. Auch diese sollen, ähnlich wie die Windkraftanlagen, weiter ausgebaut werden.

#### Justizvollzugsanstalt (JVA)

Ebenfalls südlich des Gewerbegebiets befindet sich die Justizvollzugsanstalt Cottbus-Dissenchen.



### Landschaftsnutzungen im Untersuchungsgebiet

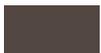
-  Teichlandschaft
-  Forstflächen
-  Parkflächen
-  Landwirtschaft
-  Schrebergärten
-  Kiesgewinnung
-  Bergbau
-  Gewerbegebiete
-  Siedlungsbereiche
-  Windenergie
-  Spreeaue
-  Solarfelder
-  Justizvollzugsanstalt

Abb. 140 Landschaftsnutzungen im Untersuchungsgebiet

### 4.2.3 Charakterisierung der Kulturlandschaftsräume

#### Auenlandschaft

Auenlandschaften entstehen an Uferbereichen und sind in ihrer Ausformung und Gestalt von Flussläufen geprägt. Es handelt sich dabei um nährstoff- und artenreiche Landschaften, welche im Raum Cottbus vor allem durch Wiesen und Schilfufer gestaltet sind. Zum Ausgleich der abgebagerten Lakomaer Teiche wurden acht neue Teiche angelegt, die diesen Landschaftstyp maßgeblich bestimmen.

Typische Elemente:

- Fließende Elemente, keine harten Kanten
- Teiche
- Altarme
- Feuchte Senken
- Schlammبانke
- Kiesbanke
- Schilfufer
- Auenwiesen
- Einzelgehölze (Weiden, Erlen)



Abb. 141 Auenlandschaft

#### Bergbaufolgelandschaft

Das Landschaftsbild ist hier maßgeblich durch die reliefartigen Strukturen beeinflusst, auch als „Mondlandschaft“ bezeichnet. Neben der Maschinerie und den riesengroßen Löchern in der Erde, sind auch Böschungen und Sukzession kennzeichnend. Im Wesentlichen zeigen sich Bergbaufolgelandschaften über Jahre als karge, vom Menschen ausgeräumte Landschaften, die zur weiteren Nutzung wenig geeignet sind. Für ihre Weiterentwicklung bedarf es grundsätzlich innovativer Renaturierungsmaßnahmen, im Falle Cottbus geschieht dies durch die Flutung und der Entstehung des Cottbuser Ostsees.

Typische Elemente:

- Technik, Maschinen (z.B. Abraumförderbrücke)
- Böschungen
- Löcher, Kohlegruben
- Bruchfelder, Hochhalden, Kippfelder
- Eingestürzte Tiefbauten
- Nährstoffarmut
- Relief, ungewöhnliche Oberflächenformen
- Problematischer Wasserhaushalt: Erosionen
- Fehlende natürliche Vegetation



Abb. 142 Bergbaufolgelandschaft

#### Dünenlandschaft

In Dünenlandschaften finden sich weite, einfarbige, topografisch einmalige Sandflächen mit geringer Vegetation. In der Region Cottbus ist die Dünenlandschaft durch unterschiedlich intensive, industrielle Tätigkeit geprägt. Zahlreiche Kiefern finden sich in diesem Bereich. Im Abbaugbiet selbst finden sich beeindruckende Dünen. Diese sind unterschiedlich hoch aufgeschüttet und abgegraben, oder von Steinen durchsetzt. Klassische Merkmale einer industriell geprägten Dünenlandschaft sind neben technischen Elementen durchgehend weite, offene Sandflächen. Vor allem sind hier Kiefernbusche und andere, an extreme Standorte angepasste Pflanzen, besonders Gräser, vorzufinden. Gerade im Bereich der Merzdorfer Dünenlandschaft bildet sie eine beeindruckende von Menschen geschaffene Kulisse im Randbereich des Ostsees. Typische Elemente:

- Geschwungene Formen
- Ruderale Vegetation
- Kiefernwälder
- Aufschüttungen, Höhenunterschiede
- Sand/Kies
- Pipelines, Pumpen



Abb. 143 Dünenlandschaft

### Energielandschaft

Energielandschaften beschreiben oftmals strukturarme Flächen mit Monokulturen (Bioenergie) und wenigen gestaltenden Elementen. Die auffindbaren festen Bauten sind die Betonsockel der Windkraft-, Biogas- oder Solaranlagen. Der Anbau von Energiepflanzen ist prägend. Dies ist im Bereich der Energielandschaft in Cottbus nicht der Fall, könnte aber als gestaltendes Element in Zukunft interessant sein. Diese Merkmale machen diesen Landschaftstypen nur wenig nutzbar für den Menschen. Energielandschaften gehören zu den neuen Kulturlandschaften. Ihnen kommt im Zeitalter der Alternativenenergie eine besondere Bedeutung zu. Sie könnten in der Region Cottbus zu einem neuen Wirtschaftszweig werden, um den Rückgang des Braunkohleabbaus und den wirtschaftlichen Verlust zu kompensieren. Typische Elemente:

- Ausgeräumte Agrarlandschaften
- Strukturarme Bepflanzung (Monokulturen)
- Klare Strukturierung der Flächen (Lineare Form)
- Solarfelder, Windkraftanlagen, Biogasanlagen
- Betonsockel der Bauten
- Energiepflanzen



Abb. 144 Energielandschaft

### Agrarlandschaft

Landwirtschaftliche Nutzflächen vermitteln zunächst einen einheitlichen, monotonen Eindruck. Je nach Ausprägung der Nutzung kann das Landschaftsbild aber auch variieren. Klassische Merkmale für Agrarlandschaften sind Grünland- und Ackerflächen. Häufig finden sich Feldwege und einheimische Gehölze als Schutzpflanzungen vor Wind. In der Agrarlandschaft des Untersuchungsgebiets sind Bauminseln, bestehend aus Pinus sylvestris oder Betula pendula in den Ackerflächen besonders auffallend. Diese werden meist von Wäldern geprägt und sind aus allen Blickrichtungen sichtbar. Aufgrund der nährstoffarmen Lausitzer Böden werden vorrangig Flachs, Mais, Raps und Spargel angebaut. Typische Elemente:

- Bäche und Grabensysteme
- Lineare, großflächige Formen (Ackerflächen)
- Raumbildende Gehölzstrukturen
- Blühstreifen
- Restbestände an Alleen oder Baumreihen
- Restbestände mit z.B. Streuobst, Grünland
- Wiesen und Weiden
- Windschutzpflanzungen
- Vorwiegend heimische Gehölze



Abb. 145 Agrarlandschaft

### Parklandschaft

Ein Paradebeispiel einer intakten Parklandschaft ist der 600 ha große Branitzer Park. Grundprinzip dieses Landschaftsraumes ist die Zonierung. Von außen nach innen nimmt die Gestaltungsintensität zu. Neben verschiedenen Einzel- und Gruppenpflanzungen von Bäumen und Sträuchern sowie der Inszenierung bestimmter Blickachsen lassen sich auch zahlreiche Gebäude in dieser Landschaft finden. Weitläufige Wiesen- und Rasenflächen, künstlich angelegte Erdbauten, Seen, Wege und Brücken formen das Landschaftsbild des Branitzer Parks. Weitere Elemente von Parklandschaften sind Blumenbeete, Ziergehölze und Skulpturen. Typische Elemente:

- Intensive Gestaltung
- „Natürliche“, geschwungene Formen
- Kunstvoll gestaltetes Relief, Erdbewegungen
- Künstliche Seen und Wasserläufe
- Raumprägende Gehölzpflanzungen
- Bäume und Sträucher, einzeln und gruppiert
- Schmale Wege in unregelmäßiger Abfolge
- Brücken
- Blumenbeete, Ziergehölze (auch fremdländisch)
- Architektur (z. B. Pyramiden, Arkaden)



Abb. 146 Parklandschaft

## 4 Perspektive Kulturlandschaft

### Waldlandschaft

Waldlandschaften meinen stark mit Gehölzen besiedelte Flächen, die häufig der Forstwirtschaft dienen. Zu den klassischen Elementen der Cottbuser Waldlandschaft zählen die Kiefern. Ein besonderes Beispiel dafür sind die eindrucksvollen Waldränder der Niederlausitzer Forste. Die Flächen sind von typischen Begleitfaktoren einer intensiven forstwirtschaftlichen Nutzung in Kombination mit den Lausitzer Bodenverhältnissen geprägt. Das zeigt sich z.B. durch die trockenen, gering bewachsenen Böden. Typische Elemente:

- Alte, naturbelassene Waldbestände
- Markante Einzelbäume, bizarre Baumformen
- Auftreten verschiedener Arten (Kiefer, Eiche, Birke)
- Bäche, Quellen, Stillgewässer, Feuchtgebiete, Sümpfe
- Wiesentäler, Lichtungen
- Rodungsinseln
- Vielgestaltige Waldränder



Abb. 147 Waldlandschaft

### Siedlungslandschaft

Als Siedlungslandschaften werden hier die Vorstadt-siedlungen bezeichnet, welche sich meist entlang einer (Haupt-) Straße orientieren und durch nebeneinander platzierte Ein- oder Zweifamilienhäuser geprägt sind. An der jeweiligen zentralen Straße orientieren sich sowohl die Gebäude als auch die anschließenden, untergeordneten Seitenstraßen, an welchen wiederum hauptsächlich Wohnbebauung zu finden ist. Jeweils am Anfang und am Ende der Siedlung können noch weitere Gebäude ergänzt werden. Typische Elemente:

- Lineare Formen
- Freistehende Wohnhäuser
- Historische Gebäude
- Privatgärten
- Alter Baumbestand (Alleen, Baumreihen)
- Straßenbegleitgrün



Abb. 148 Siedlungslandschaft

### Stadtlandschaft

Die Stadt selbst kann in vielerlei Hinsicht als Landschaft interpretiert werden. Sie hat einen sehr urbanen Charakter und ist vorrangig durch die Nutzung des Menschen zur Befriedigung seiner Grundbedürfnisse geprägt. Zum einen ist der Übergang des urbanen zu den verschiedenen suburbanen Landschaften interessant, zum anderen verfügt der urbane Raum selbst über viele Landschaftselemente. Neben der Architektur nehmen auch die Grünflächen und andere öffentliche Räume wie Plätze zahlreiche Ausformungen an. Sie stehen zueinander in Bezug und unterliegen einer Hierarchie.

Typische Elemente:

- Lineare Strukturen
- Hoher Versiegelungsgrad
- Einkaufsstrassen, Fußgängerpassagen
- Historische Stadtbilder und Objekte
- Fließgewässer und ihre Ufer
- Parkanlagen und andere unbebaute Bereiche mit Großgrün sowie Alleen
- Marktplätze



Abb. 149 Stadtlandschaft

## Industriellandschaft

Die Industriellandschaft sich durch größtenteils gewerblich genutzte Flächen aus. Im Untersuchungsgebiet existieren diverse Nutzungen dieser Art, aber auch anscheinend seit langem ungenutzte Brachflächen oder wenig genutzte Lagerflächen. Der wirtschaftliche Strukturwandel machte auch vor der geplanten Seeachse in Cottbus nicht Halt, sodass sich hier besonders viele bzw. besonders großflächige Brachflächen finden. Repräsentative Elemente sind hier neben den leerstehenden Fabrikgebäuden zum Beispiel alte Straßen- und Gleisnetze, sowie große Sukzessionsflächen. Hinzu kommen Zäune und alte Straßenleuchten.

Typische Elemente:

- Stillgelegte Fabrikanlagen
- Starke Flächenversiegelung
- Nicht genutzte Straßen- und Gleisnetze
- Große Sukzessionsflächen
- Alte Straßenlaternen
- Klare, lineare Struktur der Flächen
- Ruderalvegetation
- Ungenutzte Bauten und Lagerflächen



Abb. 150 Industriellandschaft

## 4.2.4 Zwischenfazit

Auf Grundlage der dargestellten Analyse wurden die folgenden Leitbilder formuliert, die den Rahmen für die weitere konzeptionelle Arbeit bilden. Sie thematisieren neben dem angestrebten Ziel auch den favorisierten Weg dorthin.

### 1. Charakter und Identität der Kulturlandschaften stärken

Die Identität und der Charakter der umgebenen Kulturlandschaften sollen expliziter herausgearbeitet, und in ihrer Erlebbarkeit verbessert werden. Die umliegenden Kulturlandschaften sind in das Konzept des Cottbuser Ostsees zu integrieren und im Sinne einer resilienten Planung als gleichwertig ganzheitlich zu betrachten.

### 3. Bewusstsein der Bevölkerung für „ihre“ Kulturlandschaft stärken

Die Übergänge zwischen den einzelnen Kulturlandschaftstypen sollen für die Bevölkerung sichtbar und erlebbar gemacht werden. Die Aufarbeitung der Geschichte der Cottbuser Kulturlandschaft soll nicht auf das Projekt Cottbuser Ostsee beschränkt bleiben. Vielmehr sollen die Menschen auf die Einzigartigkeiten der verschiedenen Kulturlandschaftsräume aufmerksam gemacht werden.

### 2. Alte und neue Kulturlandschaft vernetzen

Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorangestellten Analyse soll zwischen der prägenden Kulturlandschaft des Branitzer Parks und dem neu entstehenden Cottbuser Ostsee eine räumliche und gestalterische Vernetzung aufgebaut werden.

### 4. Angemessene Mittel verwenden

Es soll eine flexible Strategie entwickelt werden, die durch den Einsatz von hauptsächlich „weichen“ Maßnahmen auf sich entwickelnde Anforderungen und Nutzungen reagieren kann. Die objektplanerischen Maßnahmen müssen in Dimension und Wirkung auf diesen Vorsatz hin geprüft werden.

### 4.3 Konzept

#### 4.3.1 Kulturlandschaftsräume

Grundgedanke des Konzepts ist ein Ansatz zur Stärkung der Kulturlandschaftsräume der Stadt Cottbus. Im Hinblick auf die Entstehung des Cottbuser Ostsees zeigt dieses Konzept eine individuelle und flexible Herangehensweise, die Stadt (mit dem Branitzer Park) und den Ostsee miteinander zu verbinden. Vorangegangene Entwürfe behandelten bevorzugt die sogenannte „Seeachse“, welche die beiden Dominanten der Region miteinander verbinden soll.

Das folgende Konzept zeigt eine Alternative zum Umgang mit dieser Thematik und legt das Hauptaugenmerk auf die Kulturlandschaften um Cottbus. Es werden bloß zwei Dominanten über einen „Schnellweg“ verbunden. Vielmehr ist es das Ziel dieser Planung, durch die Aktivierung der vorhandenen, zwischenliegenden Landschaften diese Lücke großräumig zu schließen und nicht einfach zu überbrücken. Leitidee ist hierbei der Gedanke einer „Passagenlandschaft“. Die Besucher erleben die Geschichte und Identität durch das „Passieren“ unterschiedlicher Kulturlandschaftsräume.

Die Kulturlandschaften um die Stadt weisen eine hohe Diversität auf, unterschiedlichste Strukturen sind vorhanden. In dieser Arbeit werden die Charakteristika der einzelnen Kulturlandschaftsräume in Form von Elementen herausgearbeitet und durch weiche gestalterische Mittel akzentuiert. Die Kulturlandschaften sollen erkennbar und erlebbar gemacht werden. Grundlage dieser Vorgehensweise ist die vorangegangene Analyse der Landschaftsraumty-

pen. Die abgrenzbaren Merkmale werden als solche festgelegt und in Form von Elementen herausgestellt. Die einzelnen Kulturlandschaftsräume werden hervorgehoben und können so durch die Bevölkerung und Touristen besser wahrgenommen werden. Diese Methode soll den Charakter der Kulturlandschaft und die damit verbundene Identität stärken.

Durch die Abgrenzung der Kulturlandschaften entstehen verschiedene Passagen, die der Mensch durchquert, um von der Stadt zum zukünftigen Ostsee zu gelangen. Verbunden werden diese Passagen durch eine bestandsbezogene **Wegeführung**, die für Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen nutzbar ist.

Die Weiterentwicklung der landschaftlichen Elemente präzisiert den besonderen Charakter jeder einzelnen Kulturlandschaft. Aus der Abgrenzung der Kulturlandschaftsräume folgt die Entstehung von Übergängen. Diese sollen in dieser Arbeit betont werden. Verschiedene Wegevariationen und -strukturen tragen dazu bei. Sie greifen die Besonderheit des jeweiligen Raumes auf und fördern die Charakteristik der Kulturlandschaft. Die entstandenen Übergangssituationen von einer Landschaft in die nächste werden als **Schwellen** definiert. Sie verdeutlichen das Betreten eines anderen „Raumes“ und stellen einen thematischen Bezug her. Die Schwellen präsentieren sich als leicht erkennbare, aber schlichte Installationen. Sie werden dadurch auf eine simple Art und Weise inszeniert. Das Wiederkehren dieser Schwelenelemente entlang der Wegeführung erzeugt einen erkennbaren Rhythmus.

Die „Landschaftspassagen“ bestehen somit aus Räumen, Wegen, Schwellen und einem erkennbaren

Rhythmus. Um das Gesamtgefüge noch stärker zu verdeutlichen, entstehen **Initialpunkte**. Diese „Kulturorte“ repräsentieren die besonderen Merkmale der jeweiligen Kulturlandschaft. Diese Orte befinden sich entlang der neuen Wegeführung oder sind ein Bestandteil der Route. Um das Gleichgewicht zwischen dem urbanen Charakter der Stadt und der neuen Attraktion, dem Ostsee zu erhalten, versucht dieses Konzept die Wichtigkeit der umliegenden Landschaft herauszustellen.

Demnach verläuft die neue Route nicht geradlinig von der Stadt zum Ostsee, sondern führt den Menschen zunächst an den Rand des Cottbuser Ostsees. Dazu wird eine Plattform installiert, die dem Besucher einen Überblick verschafft. Dieser Lösungsansatz eröffnet dem Menschen verschiedene Möglichkeiten. Er kann sich für die geplante Marina, dem eher urban geprägten Areal am Ostsee entscheiden, oder aber er verlässt die Plattform in Richtung der Dünenlandschaft, wo er über einen Dünenweg zum Strand geführt wird.

Die „Landschaftspassagen“ haben auf der einen Seite die Aufgabe, die Besucher der Stadt Cottbus auf landschaftlich geprägten Wegen zum Ostsee zu führen. Andererseits geben sie einen Einblick in verschiedene Räume, die bisher kaum von Interesse waren. Die alten und neuen Kulturlandschaften rücken dabei in ein neues Bewusstsein. Die Vernetzung der einzelnen Passagen und ihre Nutzbarkeit für die Bewohner dienen der Stärkung ihrer kulturellen Identität.

Anzudenken wäre ein Kulturlandschaftsführer, der die einzelnen Räume erläutert und den Menschen als Informationsquelle dient. Sie können sich selbst

auf die Suche nach den Schwellen und Kulturorten in der Landschaft begeben, oder lassen sich durch den Landschaftsführer leiten. Infolgedessen wird der Bevölkerung die Vielfalt der Cottbuser Landschaft näher gebracht und das allgemeine Bewusstsein für „ihre“ Kulturlandschaft gestärkt. Gleichzeitig wird ein attraktives und flexibles Wegenetz zum zukünftigen Ostsee geschaffen.

### Kulturlandschaftsräume

Auenlandschaft	
Bergbaufolgelandschaft	
Dünenlandschaft	
Energielandschaft	
Agrarlandschaft	
Parklandschaft	
Waldlandschaft	
Siedlungslandschaft	
Stadtlandschaft	
Industrielandschaft	

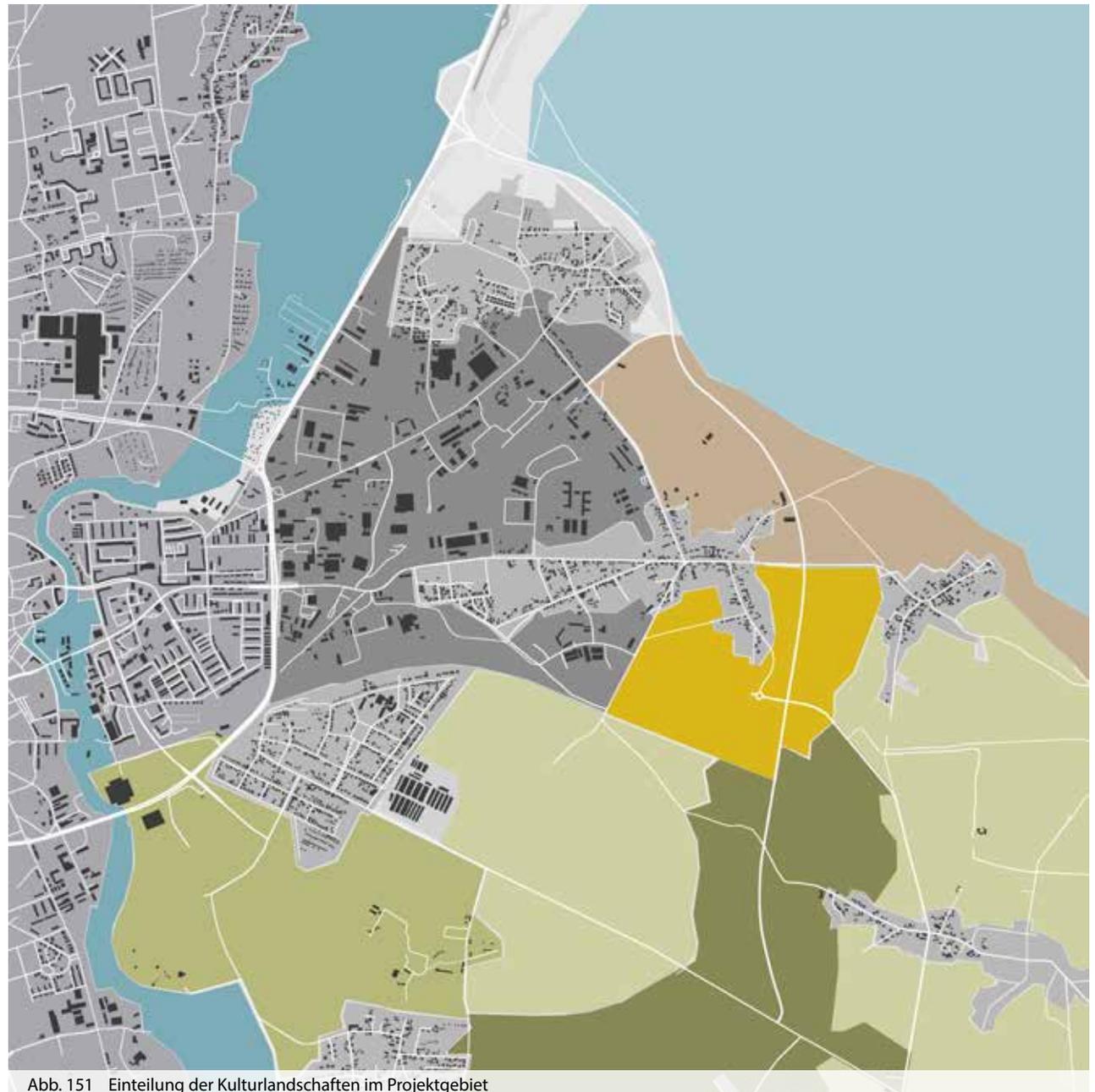


Abb. 151 Einteilung der Kulturlandschaften im Projektgebiet

### 4.3.2 Strategisch bedeutsame Elemente

Das Konzept setzt sich aus den nachfolgend beschriebenen Elementen zusammen. Sie besitzen eine strategische Bedeutung für die Entwurfsarbeit im nächsten Kapitel.

#### Pole

Die Verbindung zwischen dem zukünftigen Cottbuser Ostsee und der Stadt verändert die landschaftlichen Strukturen grundlegend. Nicht nur die Freizeitaktivitäten erfahren einen Wandel, auch das Wege- und Straßennetz muss in Bezug zum neuen See überdacht werden. Aktuell bestehen zwei Dominanten in der Region. Zum einen die Stadt mit dem Branitzer Park und zum anderen der zukünftige See. Diese beiden Elemente gilt es auf adäquate Weise miteinander zu verknüpfen. Kulturhistorisch bedeutsame Landschaften könnten durch die Fokussierung auf den Ostsee vergessen werden und ihre Prägnanz weiter verlieren. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die zwischenliegenden Landschaftsräume nicht zu ignorieren und zu überbrücken, sondern als gleichwertigen Bestandteil in die Planungen einzubeziehen und zu stärken. Durch eine Alternativroute zur Seeachse soll hierzu beigetragen werden. Ein spezielles Wegenetz führt die Menschen durch die verschiedenen Kulturlandschaften und an den Rand des Ostsees. Dort hat der Besucher die Wahl und kann entscheiden, in welche Richtung es ihn zieht.

#### Kulturlandschaftsräume

Aufbauend auf der Analyse der verschiedenen Nutzungen der Landschaft in und um Cottbus wurden verschiedene Kulturlandschaftsräume identifiziert und verortet. Diese spiegeln teilweise noch sehr gut

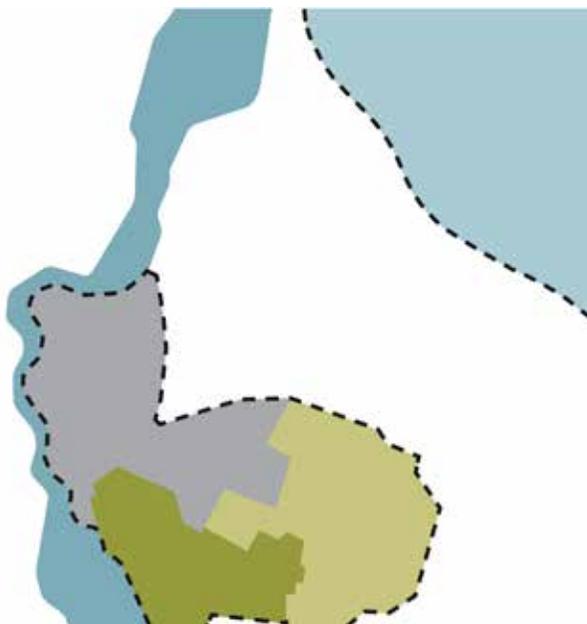


Abb. 152 Pole

die frühere Nutzung wider, sind an anderer Stelle aber schon stark überformt und nur noch schwer zu erkennen. Um diese Kulturlandschaftsräume zu erhalten und zu stärken, wurden die einzelnen Räume charakterisiert und hinsichtlich prägender Elemente untersucht.

Diese Elemente werden in Form eines Gestaltungshandbuchs für die einzelnen Kulturlandschaftsräume zusammengetragen. Durch die Verwendung dieser Elemente in den einzelnen Kulturlandschaftsräumen behalten sie ihre charakteristische Ausprägung und grenzen sich deutlich voneinander ab. Die so entstehenden „Kanten“ zwischen den Räumen sorgen für eine bessere Wahrnehmung der einzelnen Kulturlandschaftsräume und machen sie für die Bewohner und Besucher der Stadt Cottbus besser erlebbar.

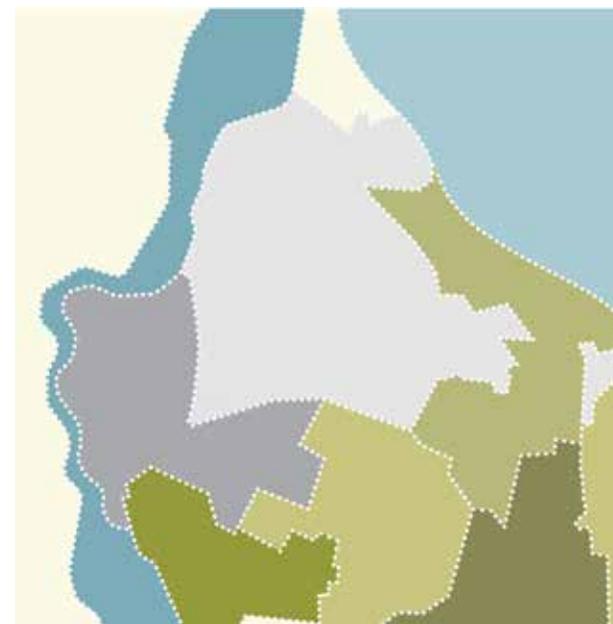


Abb. 153 Kulturlandschaftsräume

#### Wege

Durch ein neu entstehendes Wegenetz soll die Stadt Cottbus mit dem Ostsee verbunden werden und andersherum. Dies erfolgt nicht über einen einzelnen „Schnellweg“ in Form der Seeachse, welcher die Überbrückung der zwischenliegenden Landschaft vorsieht, sondern über ein gutdurchdachtes Netz an Wegen, welches die gesamte Landschaft im Osten der Stadt durchzieht. Entscheidend ist dabei nicht nur die unkomplizierte Erreichbarkeit, sondern eine interessant gegliederte Kulturlandschaft, welche den Besucher zum Erkunden einlädt. Die Wege dienen als leitende Verbindung im Raum und orientieren sich in ihrer Gestaltung an den Kulturlandschaftsräumen, in denen sie liegen. Besucher und Betrachter sollen durch die Wegestrukturen die Charaktere und Elemente der Landschaften nähergebracht werden.

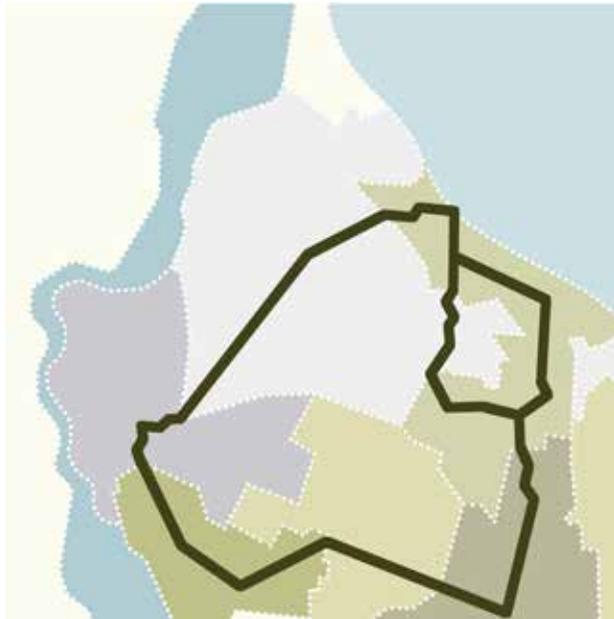


Abb. 154 Wege

### Schwellen

Innerhalb der Kulturlandschaftsräume um die Stadt Cottbus soll eine intensive Wahrnehmbarkeit hergestellt werden. Dazu wird die Konfrontation mit der Landschaft thematisiert. Dies geschieht mittels installierter „Schwellen“, die sich an den identifizierten und erkennbaren Übergängen der einzelnen Kulturlandschaftsräume befinden. Die Ausgestaltung dieser Schwellen ist schlicht gehalten. Die Übergangssituationen sollen sofort und einfach als solche erkennbar sein, die Landschaft in ihrer Grundstruktur aber nicht zu sehr beeinflussen oder ihre Nutzung beeinträchtigen. Diese Schwellen fungieren sowohl als Grenzpunkte als auch als Aussichts- sowie Aufenthaltsorte. Sie finden sich als wiederkehrende Elemente im Sinne einer Serie und sind durch das neue Wegenetz verbunden. Sie ermöglichen den Besu-



Abb. 155 Schwellen

chern und Bewohnern der Stadt Cottbus eine bessere Wahrnehmung der unterschiedlichen Landschaftsräume, indem ein deutlicher Übergang inszeniert wird. Die Einheitlichkeit der Schwellen gewährleistet ein ganzheitliches, zusammenhängendes Konzept. Es zieht sich zum einen von der Stadt über die verschiedenen Landschaftspassagen bis hin zum Ostsee, kann aber genauso auch auf dem Weg vom See zur Stadt wahrgenommen werden.

### Initialpunkte

Initialpunkte sind neben Gebäuden oder anderen baulichen Strukturen auch Grünzüge oder historische Punkte, die durch die Besucher genutzt werden. Besondere bestehende Orte innerhalb des Gebietes, wie zum Beispiel die Skatehalle, werden in das Konzept integriert und durch neue Interventionen



Abb. 156 Initialpunkte

ergänzt. Je nach Lage haben diese Punkte verschiedene Funktionen. In erster Linie dienen sie dazu, die Landschaft für den Menschen erfahrbar zu machen und ihm neue Einblicke bzw. Ausblicke zu eröffnen. Zum anderen ermöglichen diese besonderen Orte auch neue Ansätze zur Wertschöpfung innerhalb der Region. Es werden der Bevölkerung Flächen zur Verfügung gestellt, die diese im besten Fall mitgestalten und in Zukunft nutzen und erhalten soll. In ihrer Gestaltung orientieren sie sich an der umgebenden Kulturlandschaft. Wie die Schwellen sind auch die Initialpunkte durch den Weg verbunden. Dadurch wird die Erreichbarkeit und Integration in das Konzept gewährleistet.



Abb. 157 Übersichtsplan zum Entwurf: Wegführung, Initialorte, Schwellen

### 4.4 Entwurf

Der Entwurf besteht aus drei zentralen Elementen:

- Die Wege in der Fläche,
- die Schwellen auf den Wegen zwischen den Flächen, und
- die Initialpunkte im Raum.

Der Entwurf zeigt eine alternative Route zum Cottbuser Ostsee mit unterschiedlichen Wegführungen und -formen. Dabei spielt der Typus der jeweiligen Fläche eine entscheidende Rolle. Der Weg, der durch eine Landschaft verläuft, steht charakteristisch für diese Landschaft. Er greift einige klassische Elemente auf, die für diesen Landschaftsraum essentiell sind. Ebenfalls werden durch den Weg die einzelnen Landschaftspassagen verbunden. Dabei gibt es nicht nur neue Wegestrukturen, denn alte und bestehende Wege sollen größtenteils aufgenommen werden.

#### 4.4.1 Wegesituationen

Im Entwurf sind zehn Wegestrukturen entstanden, die sich nach ihrem jeweiligen Landschaftsraum orientieren. Neben den Unterschieden ihrer Strukturen und Formen gibt es auch eine Gemeinsamkeit, die alle verbindet. Direkt anliegend verläuft bei allen Wegen ein Fahrradweg. Hinsichtlich der Einfachheit des Konzepts findet sich dieser Aspekt auch in Bezug auf die Materialien der Wege wieder.

Die Gestaltung wird in einem kostengünstigen Rahmen durchgeführt, um zu verdeutlichen, dass die Umsetzung des Konzepts mit geringen Mitteln realisierbar ist. Zusätzlich handelt es sich bei den meisten Oberflächen um pflegeleichte Materialien.

### Auenlandschaft



Abb. 158 Auenlandschaft

Diese Wegvariante beinhaltet einen geschwungenen Verlauf und bekommt den Charakter eines Trampelpfades. Dadurch entsteht der Eindruck eines am Fluss verlaufenden Weges, der nicht vorgegeben wird und durch den täglichen Gebrauch geprägt ist. Hierbei wird kein besonderes Material verwendet.

### Bergbaufolgelandschaft

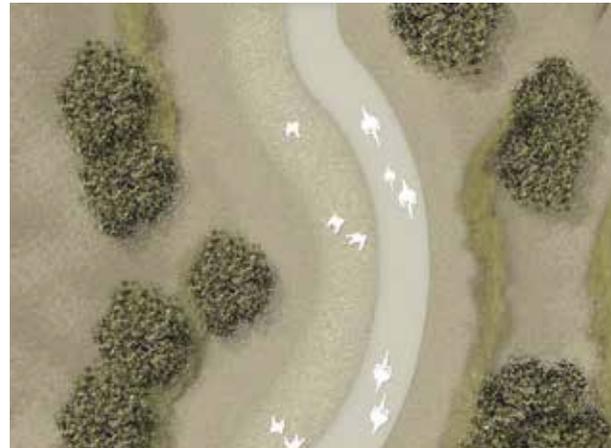


Abb. 159 Bergbaufolgelandschaft

Aufgrund des typischen Elementes „Sand“ in Bergbaufolgelandschaften besteht dieser Weg ebenfalls aus einer Sandoberfläche. Durch die weiche / organische Form des Weges wird die unregelmäßige Struktur einer solchen Landschaft deutlich.

### Dünenlandschaft



Abb. 160 Dünenlandschaft

Diese Variante besteht aus einem für eine Dünenlandschaft typischen Holzsteg, der an manchen Stellen unterbrocht und in einen Trampelpfad ausläuft. Somit ist der Holzsteg nur passagenweise vorzufinden, je nachdem wie die örtlichen Begebenheiten sind. Dadurch kann man den weiteren Verlauf des Weges erahnen, dieser wird aber nicht direkt vorgegeben. Außerdem verläuft er geschwungen, sodass einerseits die Möglichkeit besteht, auch um bestehende Dünen zu planen und andererseits die Leichtigkeit einer Dünenlandschaft zur Geltung kommt.

### Energielandschaft



Abb. 161 Energielandschaft

Der Weg der Energielandschaft verläuft gerade und besteht aus einem Rasengitterstein. Neben einem geringen Pflegeaufwand, wird zusätzlich die geradlinige Struktur einer Photovoltaikanlage mit aufgenommen und somit eines der typischen Elemente einer Energielandschaft.

### Agrarlandschaft

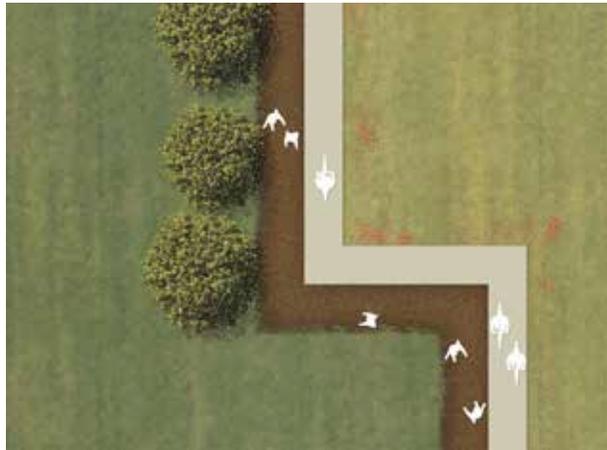


Abb. 162 Agrarlandschaft

Der Weg der Agrarlandschaft ist oftmals nur plattgefahrene Erde mit Pflanzenstrukturen oder ein Trampelpfad von landwirtschaftlicher Nutzung. Er verläuft von Feldern und Ackerflächen geradlinig.

### Parklandschaft



Abb. 163 Parklandschaft

Die Form des Weges ist in diesem Fall organisch und besteht aus einer wassergebundenen Wegedecke. Somit verwendet man die typischen Elemente einer Parklandschaft und behält den klassischen Charakter eines Parks.

### Waldlandschaft



Abb. 164 Waldlandschaft

Dieser Weg verläuft geschwungen, damit die Möglichkeit gegeben ist, um die Bäume herum zu gehen. Zusätzlich wird als Wegoberfläche Rindenmulch verwendet, um das klassische Merkmal eines humusreichen Waldbodens mit aufzugreifen. Somit entsteht der Eindruck eines Trampelpfades, der durch die Benutzer selbst gestaltet wird.

### Siedlungslandschaft

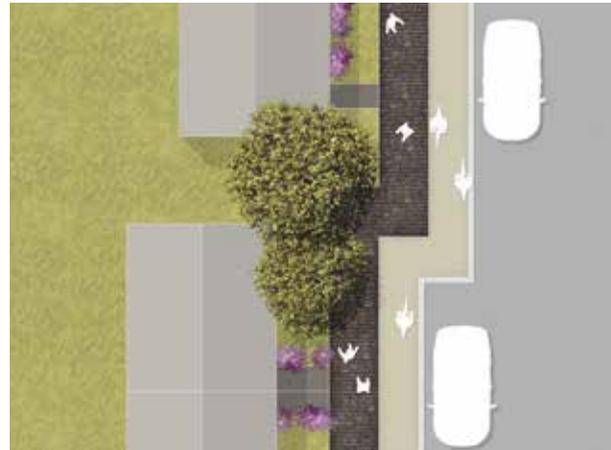


Abb. 165 Siedlungslandschaft

Um den Charakter einer Siedlungslandschaft mit aufzugreifen, besteht dieser Weg aus verschiedenartigem Pflaster und einem sehr strukturierten und geradlinigen Verlauf. Ein schon durch bestehende Strukturen vorgegebener Weg, der sich an die örtlichen Bebauungen und Straßen anpassen muss.

### Stadtlandschaft

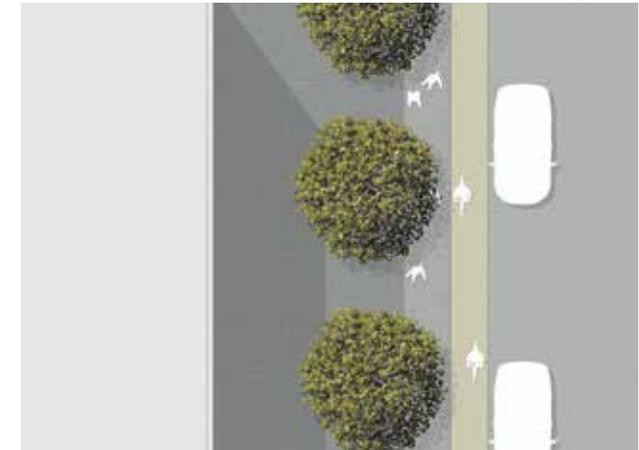


Abb. 166 Stadtlandschaft

Dieser Weg verläuft in gerader Form, um die Kompaktheit, die von einer Stadt ausgeht, mit in die Struktur zu nehmen. Außerdem sind die Wege in einer Stadt oftmals parallel und beinhalten eine einfache Formgebung. Um die Stadtlandschaft optimal zu charakterisieren wird für die Wegoberfläche ein Pflasterstein verwendet.

### Industrielandschaft



Abb. 167 Energielandschaft

Bei dieser Wegvariante ist eine gerade Struktur mit einer Asphaltfläche oder einem Betonsteinpflaster bestimmend. Somit wird die bestehende Verdichtung und Versiegelung in Industrieflächen aufgegriffen.

### 4.4.2 Schwellensituationen

Schwellen sind Übergänge, Öffnungen, Hindernisse oder Einschnitte an der Grenze zwischen unterschiedlichen Kulturlandschaftsräumen. Sie sind somit Eingang und Ausgang zugleich beinhalten eine besonders starke Energie. Sie sind daher Orte besonderer Kraft und entfalten eine besondere Wirkung, wenn sie auch so wahrgenommen werden. Schwellenerfahrungen haben die Funktion, das Bewusstsein des Betrachters für den neuen Raum zu öffnen.

Eine räumliche Trennung von zwei Dingen oder Räumen kann auf unterschiedliche Weise interpretiert werden.

In diesem Konzept werden durch die Schwellen die Grenzen der verschiedenen Landschaftsräume hervorgehoben und machen diese sichtbar. Schwellen können in vielerlei Hinsicht betrachtet werden. Sie sind Hindernis, aber auch Übergang, Einschnitt oder Grenze. Es kann zwischen Bahnschwellen, Türschwellen oder anderen baulichen Schwellen unterschieden werden. Wie auffällig sie sind, hängt von der Intensität ihrer Gestaltung ab. Die Schwellen werden als Übergänge behandelt. Durch Installationen wird versucht, die Grenzen der unterschiedlichen Kulturlandschaften zu erfassen und herauszustellen.

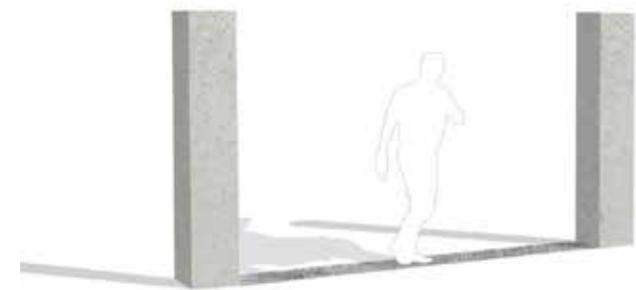


Abb. 168 Schwellensituation

Die Schwellen befinden sich jeweils an der Grenze von einer bestimmten Kulturlandschaft zur nächsten. Meist ist ihre Position durch die vorhandene Wegebeziehungen oder Grenzen der Landschaftsräume festgelegt. Die Schwellen machen den Wechsel von prägnanten Landschaften deutlich.

Die Schwellen der Cottbuser Kulturlandschaften weisen alle die gleiche Gestaltung auf. Diese Einheitlichkeit gewährleistet einen Wiedererkennungswert und verdeutlicht das übergeordnete Thema der Landschaftspassagen. Die Zusammengehörigkeit und Wiederkehr ist für den Menschen greifbar.

Die Einfachheit der Schwellen ist zweckmäßig. Zum einen ist der Aufwand für ihre Herstellung gering. Zum anderen bleibt der Eingriff in die Landschaft dadurch vertretbar und beeinflusst das Land-

schaftsbild nicht. Es ergibt sich ein gemeinsames, verbindliches Element für die unterschiedlichen Landschaftstypen. Diese werden durch die Übergänge miteinander verbunden und gleichzeitig deutlich voneinander abgegrenzt. Dadurch wird ein bestimmter Rhythmus für den Betrachter erkennbar.

Der Aufbau der Schwelle erfolgt in Anlehnung an ein offenes Tor (s. Abbildung 168). Dadurch wird der Eindruck eines Übergangs in einen neuen Raum vermittelt. Zwei senkrecht stehende, einfache Betonstelen bilden dabei den Rahmen.

Auf dem Boden findet sich ein flaches Betonelement, welches in den vorhandenen Boden eingelassen ist. Der Balken am Boden übernimmt dabei die Rolle einer Türschwelle, die überschritten werden muss, um in einen neuen Raum zu gelangen. Mit einer Höhe von 2,50 m und den Maßen 40 x 40 cm befindet sich das Schwellenelement in den verschiedenen Räumen und betont die Grenzen der Kulturlandschaften.

Die schlichte Formgebung und die einfache Materialität lässt das Tor stabil wirken. Sie steht als beständiges Merkmal am Übergang zwischen zwei Landschaften und ist auch aus größerer Entfernung erkennbar.

Die schlichte Gestaltung ist dabei besonders wichtig, um das Landschaftsbild und die Wahrnehmung des Menschen durch diese Inszenierung nicht zu sehr zu beeinflussen.



Abb. 169 Perspektive



Abb. 170 Perspektive

## 4 Perspektive Kulturlandschaft

In diesem Konzept wird bewusst auf Infotafeln oder ähnliches verzichtet. Mit dem Schwellenelement wird nicht zu viel vorgegeben und die Kreativität des Einzelnen wird dabei nicht eingeschränkt. Außerdem bleibt es stärker im Bewusstsein, wenn man etwas selbst findet oder wahrnimmt.

Die Schwelle fungiert dabei als kleine Erinnerung, die symbolisch für einen Übergang steht. Dadurch erhalten die Nutzer die Möglichkeit, eine besondere Atmosphäre in der Landschaft zu spüren und sich selbst auf die Suche nach den typischen Elementen der Landschaft machen.



Abb. 171 Aufsicht und Schnitt



### 4.4.3 Initialpunkte

#### Campingplatz

Ein Initialort an der Route durch die Kulturlandschaften zum Cottbuser Ostsee ist ein Campingplatz. Dieser befindet sich am Rand der Dünenlandschaft. In diesem Gebiet wurde jahrelang Quarzsand abgebaut. Das Areal war für die Menschen nicht zugänglich. In Zukunft soll dieses Abbaugelände stillgelegt werden und in den Besitz der Stadt übergehen. Hier findet sich großes Potential zur Stärkung der regionalen Wirtschaft. Neben der Stärkung des Tourismuszweiges kann die Landschaft in Zukunft durch die Bevölkerung genutzt werden.



Abb. 172 Campingplatz

Alte Industriegebäude werden in sanitäre Anlagen oder Speisesäle umgebaut. Die übrigen Strukturen und industriellen Elemente der Landschaft werden erhalten.

#### Seeachse

Die bereits vorgebnete und vielfach diskutierte Seeachse zum Cottbuser Ostsee findet auch in diesem Konzept Berücksichtigung. Allerdings nicht in dem Maße, wie es in vorherigen Entwürfen der Fall war. Über einen Weg durch die teilweise brachliegende Industrielandschaft gelangt man zum Cottbuser Ostsee. Die Wegeführung verläuft parallel zu den Gleisen, die aufgrund ihres besonderen Charakters zur Stärkung der Landschaft unbedingt erhalten bleiben sollen. An einigen Stellen wechselt der Weg die Seite. Dieser Wechsel wird durch eine kleine Überführung gewährleistet. An diesen Umschlagpunkten verzweigt sich der Weg. Dadurch werden Alternativen zur stringenten Achse geboten. Er verläuft in verschiedene



Abb. 173 Seeachse

Richtungen und nimmt einen größeren Abstand zu den Gleisen ein. Dadurch entstehen unterschiedlich große Parzellen. Diese Parzellen sollen in Zukunft von der Bevölkerung genutzt werden. Initiativen aus der Gesellschaft wären wünschenswert. Welcher Art diese Initiativen sind, wird nicht festgelegt.

#### Plattform

Kurz vor Merzdorf, der letzte Bereich der eigentlichen Seeachse, macht die Wegeführung einen Knick und verläuft durch die Dünenlandschaft in Richtung Ostsee. An dieser Stelle wird bewusst auf die Weiterführung der Achse verzichtet, um die Diskrepanz zwischen Landschaft und Urbanität nicht noch stärker hervorzuheben.

Theoretisch würde die Seeachse entlang des Dorfes direkt zur Marina führen. Hierzu wird dem Besucher eine Alternative aufgezeigt. Der Weg verläuft nach dem Knick in die Dünenlandschaft und breitet sich anschließend als Plattform aus und erstreckt sich am Rand des Cottbuser Ostsee.



Abb. 174 Plattform

Die Plattform soll einen industriell geprägten Charakter haben. Moderne Formen, als Gerüst eine Eisen- oder Stahlkonstruktion, der Boden verkleidet mit Holz. Die Wahl dieser Materialien geschieht in Anlehnung an die industriell geprägte Vergangenheit der Stadt und spiegelt den Einfluss des Bergbaus

## 4 Perspektive Kulturlandschaft

wider. An dieser Stelle wird der Besucher dazu eingeladen, seinen Blick über den beeindruckenden Ostsee schweifen zu lassen. Von diesem Plateau hat er dann die Möglichkeit, eine Entscheidung zu treffen. Es finden sich mehrere Anschlusswege. Zum einen führt der Weg weiter zur Marina, zum urban geprägten Areal am Ostsee. Zum anderen kann er sich auch weiter innerhalb der Kulturlandschaften bewegen und erreicht über die Dünenlandschaft den zukünftigen Strand.

### Kunstwerke

Verschiedene Kunstprojekte sollen den jeweiligen Landschaftsraum betonen und für eine stärkere Wahrnehmung sorgen. In der Energielandschaft



Abb. 175 Kunstwerke

wäre ein solches Projekt mit einem Strommast oder einer Windkraftanlage denkbar. Dabei können schon einfache Mittel wie die Verkleidung eines Strommastes mit Plexiglas eine große Wirkung haben und die Atmosphäre innerhalb der Landschaft beeinflussen. Neben der Einbeziehung der Bevölkerung, können

auch Studenten und Schüler aus Cottbus und aus anderen Orten bei den Projekten mitgestalten. Eine Möglichkeit wäre, Projekte über verschiedene Wettbewerbe laufen zu lassen.

### Skatehalle

Ein Initialort ist die Skatehalle, die bisher gern von Jugendlichen genutzt wird. Mit einer geringen Investition wurde aus einer alten Industriehalle ein interessanter Ort für die Jugendlichen geschaffen. Neben den Bewohnern aus Cottbus wird die Halle vermutlich auch von Jugendlichen aus anderen Orten genutzt. Demnach nimmt sie eine wichtige Rolle in der Freizeitgestaltung der Jugendlichen ein. Durch die neue Nutzungsform des Quarzabbaugebietes



Abb. 176 Skatehalle

wird es vor allem in der Dünenlandschaft zu einer höheren Nutzungsfrequenz kommen. Infolgedessen gibt die Skatehalle vielen Jugendlichen vom Campingplatz ebenfalls die Möglichkeit, neben dem Cottbuser See noch anderen Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Bislang kann die Skatehalle lediglich von einem Weg aus der Siedlung erreicht werden. Sie wirkt recht unscheinbar und weist eine schlechte Anbindung auf. Die neue Lage am zukünftigen Wegenetz soll dazu führen, dass die Halle auch für Touristen und andere Nutzer interessant wird. So kann in Zukunft ein eventueller Aufbau und eine Weiterentwicklung und Erhaltung dieses Ortes gewährleistet werden.

### Aussichtspunkt

Innerhalb der Energielandschaft findet sich ein weiterer Initialort. Er befindet sich in Form eines Aussichtspunktes auf der östlichen Seite der neuen Bundesstraße und besteht bereits. Von dem Wegenetz durch die Kulturlandschaft erreicht man den Aussichtspunkt über eine neu entstehende Brückenkonstruktion. Diese ist von Vorteil, um den Höhenunterschied zu überbrücken und die Bundesstraße gefahrlos zu überqueren. Auf diesem Aussichtspunkt findet sich ein Spielplatz. Einige Bänke geben die Möglichkeit, sich dort aufzuhalten. Von diesem Punkt aus überblickt man die Energie-, aber auch die Bergbaufolgelandschaft. Die Spuren der industriellen Tätigkeit sind hier klar erkennbar. Diese Eindrücke der Landschaften sollten zur Identitätsbildung und Aufklärung in jedem Fall erhalten bleiben. Von diesem Aussichtspunkt aus wird der Weg weitergeführt. Er verläuft auf der östlichen Seite der Bundesstraße durch die Landschaft und endet an verschiedenen Stellen am zukünftigen Strand vom Cottbuser Ostsee.



## 4.5 Fazit

Im Kontext des Projektes „Cottbuser Ostsee“ sollte der Leitgedanke des „Passierens“ durch eine intelligente Vernetzung der vielen kulturellen Spuren in der Landschaft mittels unterschiedlich ausgestalteten Wegeverbindungen verwirklicht werden. Zudem sollten lediglich geringe Eingriffe und nur sehr überschaubare Maßnahmen für die Umsetzung unternommen werden.

### Ausblick

Das Konzept zeichnet sich hinsichtlich der Weiterarbeit und Umsetzung gerade durch Flexibilität und Bescheidenheit aus: Es fügt sich gut in andere objektplanerische Konzepte ein, da der Fokus in der Vernetzung liegt. Im Rahmen des Studienmoduls „Projekt Konzeptentwicklung“ wurden die Möglichkeiten einer Anknüpfung und Verbindung mit den Konzepten anderer Gruppen angedacht. Hier stellt sich heraus, dass durch die Weitläufigkeit und große räumliche Ausdehnung keine Konkurrenzsituation zu anderen Konzeptideen auftritt. Die Landschaftsschwellen zum Beispiel, welche eine einheitliche Ausgestaltung benötigen, sind so schlicht, dass sie sich in eine Vielzahl von anderen freiraumplanerischen Maßnahmen einfügen würden. Dasselbe lässt sich (vielleicht nach entsprechender Abstimmung) auch von den Wegen unseres Konzeptes sagen. Zugleich bieten diese Wege aber auch die Möglichkeit zu einem „Sprungbrett“ in die Kulturlandschaft zu werden, sodass sie gegebenenfalls zu einem Verbindungsglied zahlreicher Einzelkonzepte, wie etwa zu Stadtlandschaften, Siedlungslandschaften und zum See zu werden.

Unser Konzept verspricht deshalb mehr als reine Koexistenz. Zudem würden eine intelligente Vernetzung des Cottbuser Ostsees mit dem Stadtgebiet sowie eine Vernetzung der Dörfer mit Stadt und See ohnehin unabdingbar für die Zukunft werden. Hiermit steht oder fällt die Akzeptanz des Projektes in der Hauptzielgruppe - den Cottbuser Bürgerinnen und Bürgern. Unsere Idee trägt hierzu durch eine sinnvolle Einbindung der Vielfalt an Kulturlandschaften im Raum bei.

Gerade durch die Notwendigkeit einer Vernetzung, sowie der kostenextensiven, schlichten Umsetzung sind wir zuversichtlich, dass verschiedenste Elemente im Rahmen des Projektes umgesetzt werden können. Die Schwellensituationen, wie aber auch beispielsweise die Wege, sind bautechnisch relativ einfach umzusetzen und gut mit vorhandenen Wegen zu kombinieren, sodass sie auch hier flexibel an die Bedürfnisse angepasst werden können.

## 4 Perspektive Kulturlandschaft

### Nachweise

**gartenfestival-branitz.de 2014.** *Hermann Ludwig Heinrich Fürst von Pückler-Muskau. Park & Schloss Branitz.* pool production. <http://www.gartenfestival-branitz.de/de/home/informationen/fuerst-pueckler.html> (10.02.2015)

**gartenland-brandenburg.info 2014.** *Zur Gestaltung der Parkanlage.* Gartenland Brandenburg e.V. [http://gartenland-brandenburg.info/index.php?option=com\\_ccbk&view=cckbky-peitem&type=6&id=9&Itemid=20](http://gartenland-brandenburg.info/index.php?option=com_ccbk&view=cckbky-peitem&type=6&id=9&Itemid=20) (10.02.2015)

**pueckler-museum.de 2014.** *Park & Schloss Branitz Fürst-Pückler-Park.* Park. Stiftung Fürst-Pückler-Museum. <http://www.pueckler-museum.de/park-und-schloss/park.html> (10.02.2015)

**spreewald.de 2014.** *Park & Schloss Branitz.* Tourismusverband Spreewald. <http://www.spreewald.de/urlaub-im-spreewald/sehenswuerdigkeiten-im-spreewald/schloesser-im-spreewald/schloss-branitz/> (10.02.2015)

**Abb. 139** Landschaftsschutzgebiete in Cottbus und Umgebung, Luftbild: [www.google.de/maps](http://www.google.de/maps)

**Abb. 140** Landschaftsnutzungen im Untersuchungsgebiet, Luftbild: [www.google.de/maps](http://www.google.de/maps)

**Abb. 141** Auenlandschaft: <http://static.panoramio.com/photos/large/43849711.jpg>

**Abb. 142** Bergbaufolgelandschaften: [http://www.pro-lausitz.de/tl\\_files/Aktuelles/Ostsee/Zukunftsvision\\_Cottbuser\\_Ostsee\\_12757654.jpg](http://www.pro-lausitz.de/tl_files/Aktuelles/Ostsee/Zukunftsvision_Cottbuser_Ostsee_12757654.jpg)

**Abb. 144** Energielandschaft: <http://static.panoramio.com/photos/large/64809891.jpg>

**Abb. 146** Parklandschaft: <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/71788050.jpg>

**Abb. 149** Stadtlandschaft: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f1/Cottbus\\_zentrum.jpg/1024px-Cottbus\\_zentrum.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f1/Cottbus_zentrum.jpg/1024px-Cottbus_zentrum.jpg)

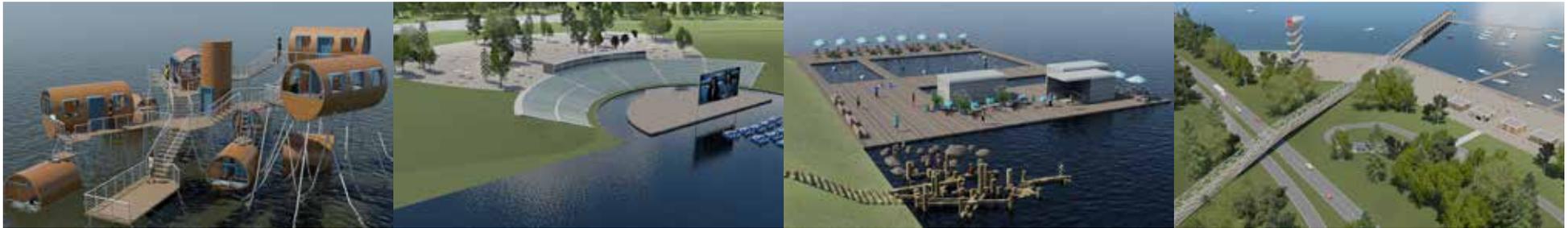
**Abb. 172** Campingplatz: Wintercamping in der Sylter Dünenlandschaft. <http://www.campoola.com/angebote/188-Wintercamping-in-der-Sylter-Duenenlandschaft>

**Abb. 173** Seeachse: <http://www.planergruppe-oberhausen.de/website/wp-content/uploads/2013/04/Parkallee02.jpg>

**Abb. 174** Plattform: [http://1.bp.blogspot.com/-tKBjyGt-N4to/VIxARp8dGLI/AAAAAAAAABO4/nLfGeiCrZgs/s1600/104\\_K32\\_S.JPG](http://1.bp.blogspot.com/-tKBjyGt-N4to/VIxARp8dGLI/AAAAAAAAABO4/nLfGeiCrZgs/s1600/104_K32_S.JPG)

**Abb. 175** Kunstwerke: [http://41.media.tumblr.com/9ae8b1e-4d2b503680b2d32086c43a41d/tumblr\\_n70ndodUi-W1rclv0wo1\\_1280.jpg](http://41.media.tumblr.com/9ae8b1e-4d2b503680b2d32086c43a41d/tumblr_n70ndodUi-W1rclv0wo1_1280.jpg)







# 5 PERSPEKTIVE SEE

Gruppe „See“: Natascha Eppe  
Kristina Harder  
Gisa Hedden  
Hendrik Stroth  
Fenna van Lessen

### 5.1 Vorwort

#### Zur Herangehensweise

Die Schaffung eines künstlichen Gewässers aus einem ehemaligen Braunkohletagebau mutet fast wie die „Geburt eines Sees“ oder die „Wiedergeburt einer Landschaft“ an. Diese starken und elementaren Veränderungen finden derzeit um Cottbus statt, wo der ehemalige Tagebau Cottbus-Nord bis zum Jahr 2024 geflutet werden soll. Aber nicht nur der Tagebau und die Landschaft im direkten Umfeld werden sich hierdurch verändern, es wird ebenso starke Veränderungen in dem Oberzentrum Cottbus geben. Diese vorausszusehen, aufzugreifen und zu lenken ist eine große Herausforderung, bietet aber auch sehr große Chancen für die gesamte Region. Jedoch ist solch eine „Geburt“ eines Sees nichts Alltägliches, sodass der Planung im Vorfeld große Aufmerksamkeit gewidmet werden muss.

In dieser Arbeit wird der Fokus auf die Entstehung des **Cottbuser Ostsees** gelegt. Dieser wird als **Mittelpunkt** der Entwicklungen in der Region betrachtet und sein Einfluss auf die Stadt, die Dörfer und die Landschaft herausgestellt, abgewogen und bewertet. Diese Perspektive ist vor dem Hintergrund, dass der See an die Stelle eines eher ungeliebten Braunkohleabbaugebiets tritt, besonders interessant für die Region, da sich der Blick wieder in diese Richtung öffnen kann. Die entstehende neue Landschaft hat sehr viel Potential, das es zu nutzen gilt. Da jedoch nicht vorausszusehen ist, wie der See von möglichen Nutzern angenommen und tatsächlich genutzt wird, spielt die **Angemessenheit** in der folgenden Arbeit eine wichtige Rolle. Da es kein gewachsener See ist, an dem sich die Nutzung wie selbstverständlich eta-

liert hat, sondern hier alles auf einmal künstlich geschaffen wird, ist es schwierig, das richtige Maß der Nutzung zu finden. Aspekte, die den See thematisch berühren, ihn beeinflussen oder charakterisieren, werden beleuchtet und der Einfluss auf die Entwicklung des Cottbuser Ostsees herausgearbeitet. Auch die Analyse des Raumes um den künftigen See spielt eine wichtige Rolle. Da es kein Rezept für solch eine „Geburt eines Sees“ gibt, werden in Form von Szenarien mögliche Entwicklungen der Uferbereiche aufgestellt und bewertet. Anhand dieser wird ein übergeordnetes Konzept entworfen, in dem sich die gesamte Entwicklung des Cottbuser Ostsees bewegen kann. Das Konzept schafft somit einen groben Rahmen, innerhalb dessen eine zusammenhängende Ausgestaltung des Sees möglich ist. Um diese Entwicklung weiter zu unterstützen, bezieht sich die genauere Planung stark auf die **Prozesshaftigkeit**. Diese gewährleistet, dass der See und seine Uferbereiche in einem fortlaufenden Prozess entwickelt und gestaltet werden, sodass mögliche Fehler in der Planung rechtzeitig bemerkt und behoben werden können. Mit dieser prozesshaften Gestaltung soll frühzeitig begonnen werden, um die neue Blickrichtung zum ehemaligen Tagebaugelände zu unterstützen und die Akzeptanz der potentiellen Nutzer für den See zu gewinnen. Durch eine breit gefächerte Bürgerbeteiligung soll das Gefühl gestärkt werden, dass der Cottbuser Ostsee ein „See von den Bürgern für die Bürger“ ist.



Abb. 177 Zukunftsvision Cottbuser Ostsee



## 5.2 Recherche

### 5.2.1 Oberzentrum Cottbus

Grundlegend sind Oberzentren Städte mit einem Bedeutungsüberschuss zum Umland, die der Bevölkerung auch überregional eine spezialisierte Infrastruktur in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Kultur anbieten. Darunter fallen beispielsweise der Wohnraum, Sport und Freizeit sowie Verwaltung, Bildung, Wissenschaft, Gesundheit, Versorgung, umfassende Industrie- und Gewerbeansiedlungen, aber auch das Verkehrsnetz, Flughäfen, große Bahnhöfe, Güterverkehrszentren und Messen. In Deutschland gibt es zurzeit 107 Oberzentren. (B3ONEU.DE)

Cottbus ist neben Potsdam, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) eines der vier Oberzentren in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Als größte Städte im Land Brandenburg und aufgrund ihrer Funktionalität sowie ihrer räumlichen Lage sind sie für die Stellung als Oberzentrum geeignet.

Die Einordnung in das Zentrale-Orte-System erfolgt in der Region Berlin-Brandenburg in die Elemente Metropole, Oberzentrum, Mittelzentrum und Mittelzentrum in Funktionsteilung, wobei das jeweils hierarchisch höhere Element alle Funktionen der darunter liegenden Elemente erfüllen muss, als auch die für das Element spezifischen.

Hierbei wird die gesamte Region als Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsraum im Sinne einer großräumigen Verantwortungsgemeinschaft weiterentwickelt, um die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und Wirtschaftsimpulse zu geben. Ein Ausbau der Infrastruktur, Standortvermarktung, Imagekampagnen, Schaffung spezialisierter kultureller, sozialer und sportlicher Angebote sind mögliche

Ansätze hierfür. Ebenso wichtig ist die grenzübergreifende Raumentwicklung zur Einbindung in den europäischen Kontext. Zum Verflechtungsbereich von Cottbus gehören die Gemeinden Neuhausen/Spree, Drebkau, Kolkwitz und Amt Burg (Spreewald). Hierbei sind auch die äußeren Teile des gemeinsamen Planungsraumes in der Regel in 30, maximal 45 Minuten über die Straßenanbindungen zu erreichen. (LEP\_BB\_BROSCHÜRE)

Das Oberzentrum Cottbus verfügt über eine Vielzahl an Infrastruktureinrichtungen. Im Bereich Kultur sind dies zwölf Bühnen und Ensembles, wie das Staatstheater, die Stadthalle Cottbus und das Kinder- und Jugendensemble Pfiffikus. Hierbei sticht das Staatstheater nicht nur durch die verschiedenen Aufführungen, sondern auch durch die einzigartige Jugendstilarchitektur hervor. Ein weiteres Highlight ist das Film-Festival Cottbus, welches als ein führendes Festival des osteuropäischen Films gilt. (COTTBUS.DE A, FILMFESTIVALCOTTBUS.DE) Außerdem gibt es 14 Museen, beispielsweise das Schloss Branitz, das Wendische Museum oder das Kunstmuseum Dieselkraftwerk Cottbus. Ebenfalls können sieben Kirchen besichtigt werden, zu denen unter anderem die Oberkirche St. Nikolai, die Schlosskirche sowie die Klosterkirche zählen.

Ein weiteres Markenzeichen von Cottbus sind die vielen Parkanlagen, wie der neue Spreeauenpark, der Tierpark und der berühmte Landschaftspark Branitz des Fürsten Hermann von Pückler-Muskau, dessen See- sowie Landpyramide weltweit bekannt sind. Diese für die Identität wichtige Kulturlandschaft wird seit dem 16.11.2010 grenzübergreifend durch den Europäischen Parkverbund Lausitz „Von Graf Brühl bis Fürst Pückler“ gefördert. Zu dem Verbund gehören die Städte Cottbus, Bad Muskau, Forst (Lau-

sitz) und die polnischen Gemeinden Łęknica und Brody. Die darunter betroffenen Parkanlagen sind der Fürst-Pückler-Park Branitz, der Fürst-Pückler-Park Bad Muskau/ Park Mużakowski, der Ostdeutsche Rosengarten Forst (Lausitz) und der Schlospark Brody. (COTTBUS.DE B)

Aber nicht nur hier zeigt sich der internationale Geist von Cottbus, sondern auch in den neun Städtepartnerschaften. Hierzu zählen beispielsweise Montreuil (F), Zielona Gora (PL) und Lipce (R), zu denen Partnerschaftsvereine sehr gute Beziehungen auf Bürgerebene halten. Insbesondere zusammen mit Zielona Gora, das Oberzentrum in der Wojewodschaft Lubuskie, wurden Projekte entwickelt, die die Stärkung der touristischen, kulturellen und Erholungsinfrastruktur fördern und somit zur Entwicklung einer wettbewerbsfähigen, attraktiven Gesamregion Spree-Neiße-Bober beitragen. (COTTBUS.DE C, D)

Der Freizeitbereich bietet ebenfalls mit ca. 240 Vereinen eine vielfältige Auswahl. Allein die 122 Sportvereine schaffen eine große Bandbreite an Möglichkeiten, darunter beispielsweise dreizehn Fußball-, fünf Radsport-, sieben Leitathletik- und Turn- sowie neun Wassersportvereine. Die bestehenden Wassersportvereine sind in den Bereichen Triathlon, klassisches- und Orientierungstauchen, Segeln, Schwimmen, Motorbootsport, Wasserski, Wasserwandern, Kanupolo sowie Kanurennsport, Renn- und Wanderrudern aktiv. Cottbus bietet hierdurch eine gut gebaute Infrastruktur für die verschiedenen Sportarten an. Es gibt 49 Sportplätze und Stadien, 50 Sporthallen, 20 Tennisspielfelder, eine Reitsportanlage, 70 Kegel- und Bowlingbahnen, 5 Schießstände, ein Sport- und Freizeitbad, 4 Badeseen sowie ein Bootshaus. Dies ist auch ein wichtiger Punkt für den Leis-

tungssport im Stadtgebiet, welcher in Cottbus sehr angesehen ist, sodass die Stadt Olympiastützpunkt für die Sportarten Turnen, Leichtathletik und Radsport ist. (COTTBUS.DE E, DEUTSCHE-VEREINE.NET)

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Bildung. Auch hier besteht eine gut ausgebaute Infrastruktur. Aber auch für die Kleinsten wird in den 68 Kindertagesstätten gesorgt. Eine überregional besonders bedeutende Einrichtung ist die im Jahr 2013 gegründete BTU Cottbus-Senftenberg, die sowohl universitäre Studiengänge als auch Studiengänge mit anwendungsbezogenen Qualifikationen anbietet. (COTTBUS.DE F, G)

Die Technologie-Kompetenzen der Universität sollen durch die Verbindung von Wissenschaft und Wirtschaft, insbesondere der Energiewirtschaft als historisch wichtigem Industriezweig in Cottbus, positive Auswirkungen auf die Ökonomie haben. Dies ist besonders bedeutsam für die Schaffung von Arbeitsplätzen, da die Arbeitslosenquote von Cottbus im März 2014 mit 11,2 Prozent über dem deutschlandweiten Durchschnitt von 7,1 Prozent lag. Vor allem der Technologie- und Industriepark Cottbus (TIP Cottbus), der mit 285 Hektar der größte zusammenhängende Industrie- und Gewerbepark in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist, soll die Wirtschaft stärken, wie auch das neue und hochmoderne Technologie- und Forschungszentrum (TFZ), das auf dem Gelände der TIP liegt. (COTTBUS.DE I, J, K, STATISTIK.ARBEITSAGENTUR.DE)

### 5.2.2 Vernetzung

Damit ein großes Projekt wie der Cottbuser Ostsee mit seinen zahlreichen geplanten Angeboten funktionieren kann, muss gewährleistet sein, dass er mit allen

erdenklichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen ist. Darum wird der Bereich des Cottbuser Ostsees nicht nur auf eine gute Autobahnanbindung untersucht, sondern auch auf die Möglichkeiten, die es den Besuchern erlauben, ihn über andere Wege mit dem Auto, aber auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen. Ein flächendeckendes und verknüpfendes Rad- und Wanderwegenetz ist zudem eine Grundvoraussetzung. Nicht zuletzt sollte auch die Idee einer Anbindung des Wassersports, der bereits heute in großem Umfang auf der Spree und im gesamten Spreewald ausgeübt wird, überdacht werden.

### Großräumige Vernetzung

Cottbus und somit auch der Cottbuser Ostsee sind aus vielen Richtungen gut bis sehr gut mit dem Auto zu erreichen. Die Bundesautobahn A15 führt im Süden unmittelbar an Cottbus vorbei und bietet damit eine direkte und schnelle Anbindung an den zukünftigen See.

Die A15 führt im nördlichen Verlauf auf direktem Weg zur A13, welche die Metropole Berlin und das Oberzentrum Cottbus miteinander verbindet. Die Entfernung beträgt ca. 140 km. Die A13 verbindet Berlin zudem mit der Großstadt Dresden und ver-

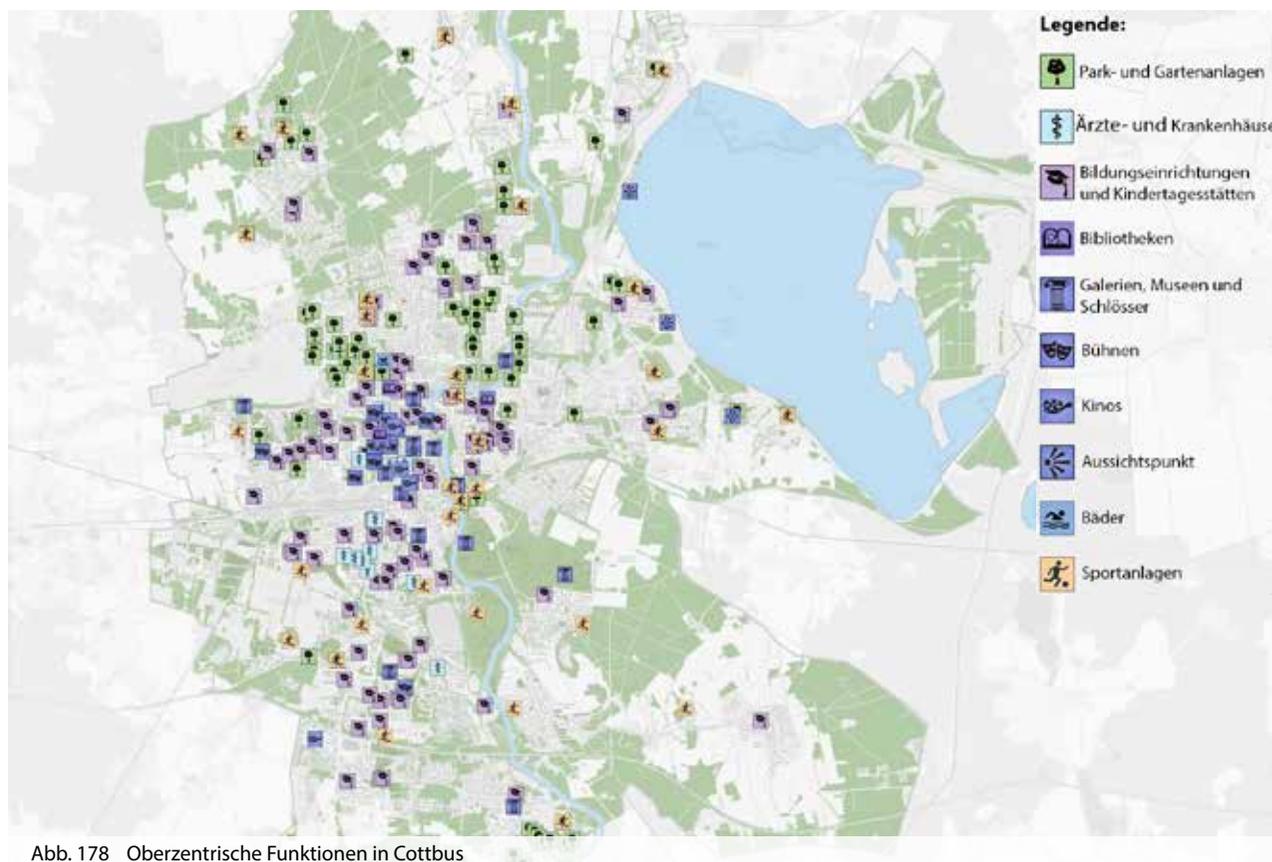


Abb. 178 Oberzentrische Funktionen in Cottbus

läuft ca. 25 km westlich von Cottbus in Nord-Süd-Richtung. Über diesen Weg ist Cottbus ebenso von Dresden aus über die Autobahn zu erreichen. Die A15 verbindet Cottbus in östlicher Richtung mit der Landesgrenze zu Polen. Auf polnischer Seite sind an diesem Anknüpfungspunkt keine Autobahnen, sondern lediglich Bundesstraßen vorhanden. Die nächsten Autobahnanschlüsse liegen ca. 70 km in nördlicher sowie ca. 60 km in südlicher Richtung. Dort befinden sich die A2 im Norden bzw. die A4 im Süden. (LUFTLINIE.ORG) Weiterhin verbindet die nördlich verlaufende A2 nicht nur weite Teile Polens mit Berlin und im weiteren Streckenverlauf mit dem Westen Deutschlands, sondern auch eine weitere Großstadt, in Form von Frankfurt (Oder) mit Cottbus. Vom Ortszentrum Cottbus bzw. von den Bundesstraßen aus den umliegenden Ortschaften und den genannten Verbindungen zu anderen Großstädten,

baut und plant die Stadt Cottbus direkte Anschlüsse. So soll um den gesamten See eine Umgehungsstraße führen. Von dieser ist auch in Form der B168 ein Abschnitt im Jahr 2013 bereits fertig gestellt worden. (MAPS.GOOGLE.DE)

### Radfernwege

Zusätzlich zu den bereits genannten Anreisemöglichkeiten mit dem Auto, bieten sich aufgrund einer Vielzahl an Radfernwegen auch viele Möglichkeiten, Cottbus nicht nur aus dem näheren Umland, sondern durch mehrtägige Radreisen auch aus größerer Entfernung mit dem Fahrrad zu erreichen. Diese Radfernwege führen in sämtliche Himmelsrichtung und bieten viele Sehenswürdigkeiten und Attraktionen entlang ihrer Wege zu den nächsten größeren Städten. (ADFC.DE A, O.J.)

Das Wegenetz zeigt, dass die Streckenführungen, ins-

besondere mit Blick auf den künftigen See, in Zukunft überdacht werden könnten, um sowohl den See, als auch die Routen selbst aufzuwerten.

### Wanderwege und Inliner-Strecken

Es lassen sich eine Vielzahl an Wanderwegen und Inliner-Strecken im Internet finden. Diese sind auch stellenweise mit Ortsangaben und GPS Koordinaten zum nachwandern bzw. fahren versehen (MEINESTADT.DE 2014). Offizielle Wege sind dementsprechend nur sehr schwer ausfindig zu machen. Ein Wandernetz wie es in Form der Radfernwege für Radwanderer gibt, scheint es im Bereich Cottbus nicht zu geben. So ist es nicht gesichert, dass die genannten, vermutlich selbst erstellten Wege ohne ein GPS-Gerät zu finden und nachzuwandern sind (WANDERKOMPASS.DE 2013). Im näheren Umfeld gibt es hingegen einige gekennzeichnete Strecken. So lassen sich im Spreewald neben den genannten Radfernwegen, die streckenweise von den Wanderern mitgenutzt werden, zusätzlich eigene ausgeschilderte Wege finden. Auch geführte Wanderungen finden hier in größerer Anzahl statt, als es im direkten Cottbuser Umland den Anschein hat. (SPREEWALD-INFO.DE)

### Wasserwege

Cottbus bietet durch seine Nähe zum Spreewald einen idealen Ausgangspunkt für kleine und auch ausgedehnte Kanu-Touren.

Die Kanu-Abteilung des ESV Lokomotive Cottbus e.V. bietet ein umfangreiches Angebot für Kanutouristen und ambitionierte Hobbypaddler auf Stern- und Orientierungsfahrten sowie auch eine Profi-Abteilung für den Kanurensport. Die Angebote für touristische Ausfahrten führen dabei nicht nur über die Spree selbst, sondern nutzen auch zahlreiche

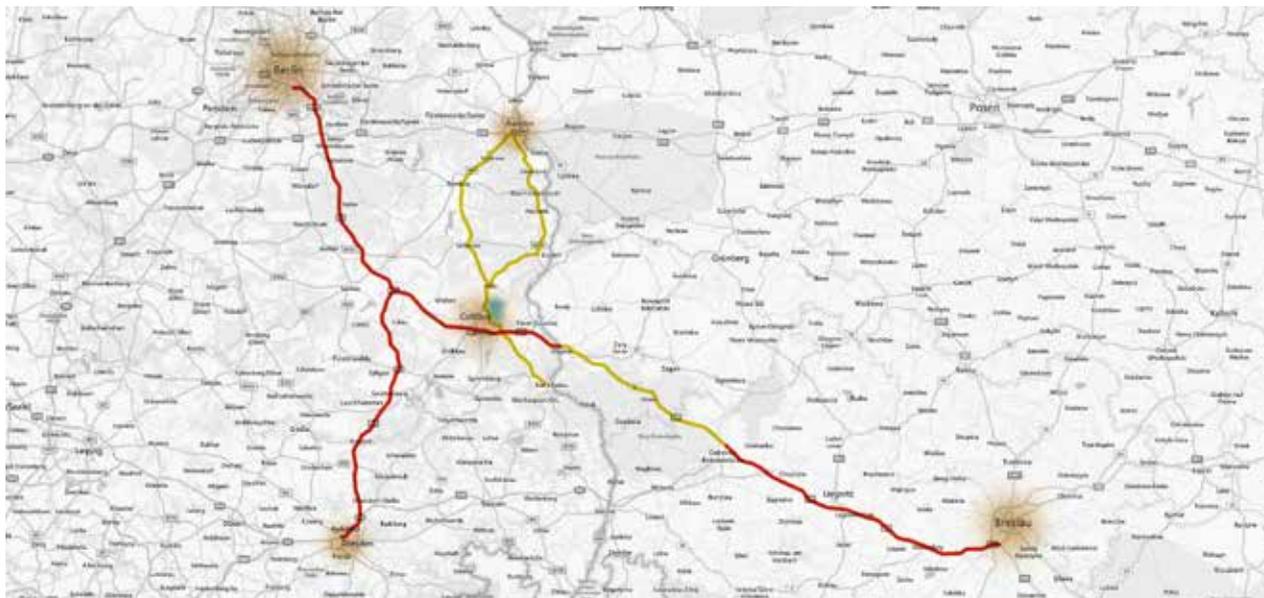


Abb. 179 Verkehrsanbindung des motorisierten Individualverkehrs an Cottbus

## 5 Perspektive See

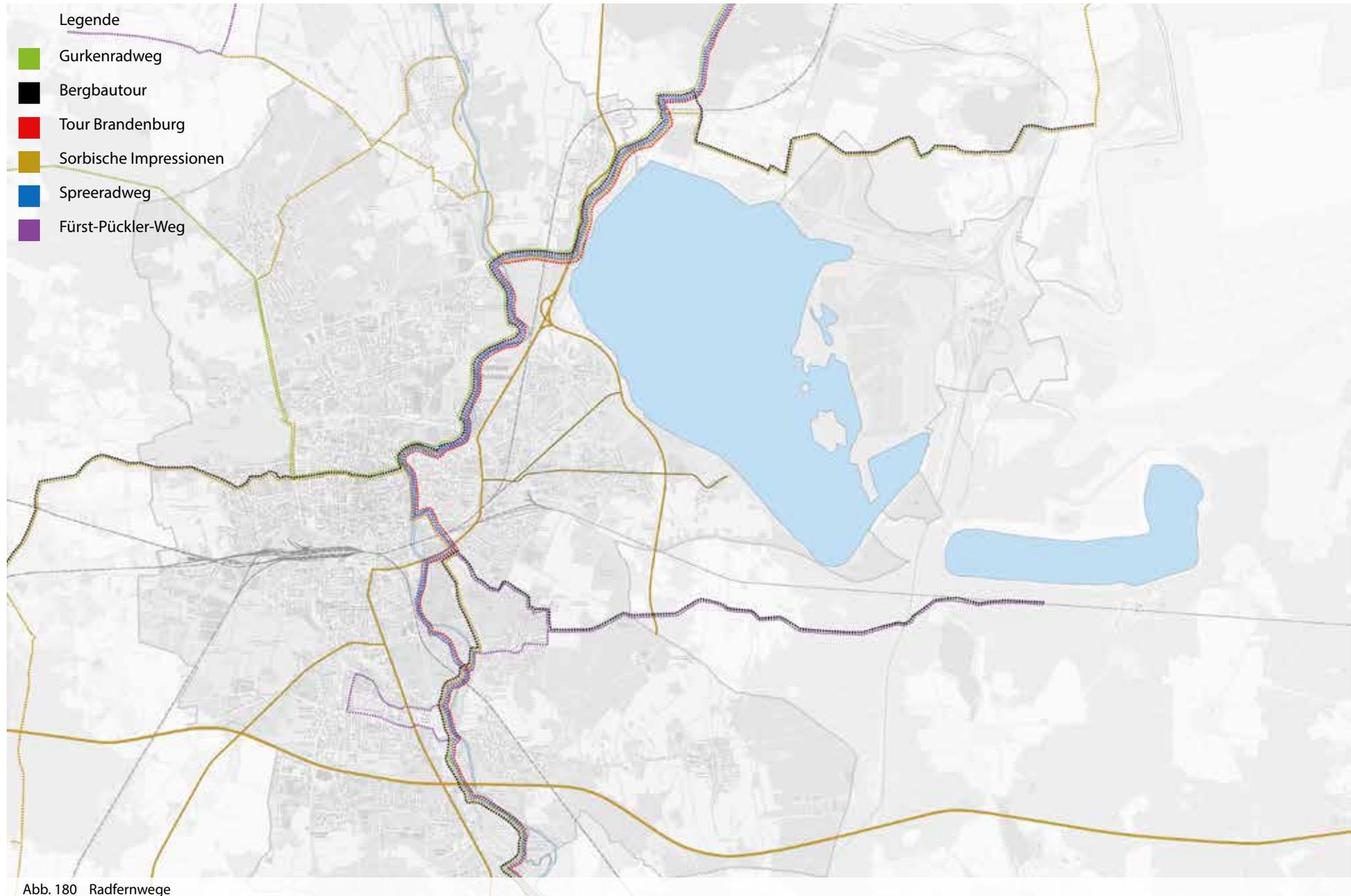


Abb. 180 Radfernwege

Spreeflässe. (KANU-COTTBUS.DE)

Als Angebot für Wassersportler gibt das Land Brandenburg eine Broschüre für Kanutouren vom Spreewald bis Berlin heraus. In dieser finden sich viele Möglichkeiten, die Spree und den Spreewald kennen zu lernen. (LANDESTOURISMUSVERBAND BRANDENBURG E.V.)

Die unmittelbare Nähe der Spree zum künftigen Cottbuser Ostsee und die, durch den Tagebau geschaffenen oder umgestalteten Fließe, bieten in Zukunft eine weitere attraktive Möglichkeit, den umfangreichen Kanusport der Spree auch auf den See zu bringen und so ganz neue Aspekte in die Touren zu integrieren.

### Grüne Vernetzung

Die grüne Vernetzung besteht aus den umliegenden Landschaftsschutzgebieten, Naturschutzgebieten und Parklandschaften. Diese erstrecken sich um das Stadtzentrum herum und führen zu Teilen auch in dieses hinein.

Die einzelnen Naturschutzgebiete haben eine Gesamtfläche von ca. 650 ha. Eines der wichtigsten ist das Naturschutzgebiet „Biotopverbund Spreeaue“. Dieses schützt nicht nur die Uferandbereiche im städtischen und ländlichen Bereich, sondern ist auch das direkte Bindeglied zwischen dem Biosphärenreservat „Spreewald“ und dem Naturschutzgebiet „Talsperre Spremberg“. Weiterhin sind ca. 2.180 ha der Stadtfläche als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Diese teilweise über das Stadtgebiet hinausreichenden Schutzgebiete machen nahezu 14% der Stadtfläche aus. Beispielhaft seien hier die Branitzer Parklandschaft, sowie die, um die Spreeaue verlaufenden, Schutzgebiete im nördlichen und südlichen Stadtgebiet genannt.

Innerhalb des Stadtgebiets befinden sich zudem

22 Parks und Parklandschaften. Den bekanntesten und auch größten Park stellt die Branitzer Parklandschaft mit ihrem gleichbenannten Branitzer Park dar. Dieser bedeutendste Park von Cottbus wurde von Fürst Hermann von Pückler-Muskau entworfen und gestaltet. Eine besondere Beachtung kommt diesem Park aufgrund seiner Nähe zum künftigen Ostsee zu. (COTTBUS.DE M)

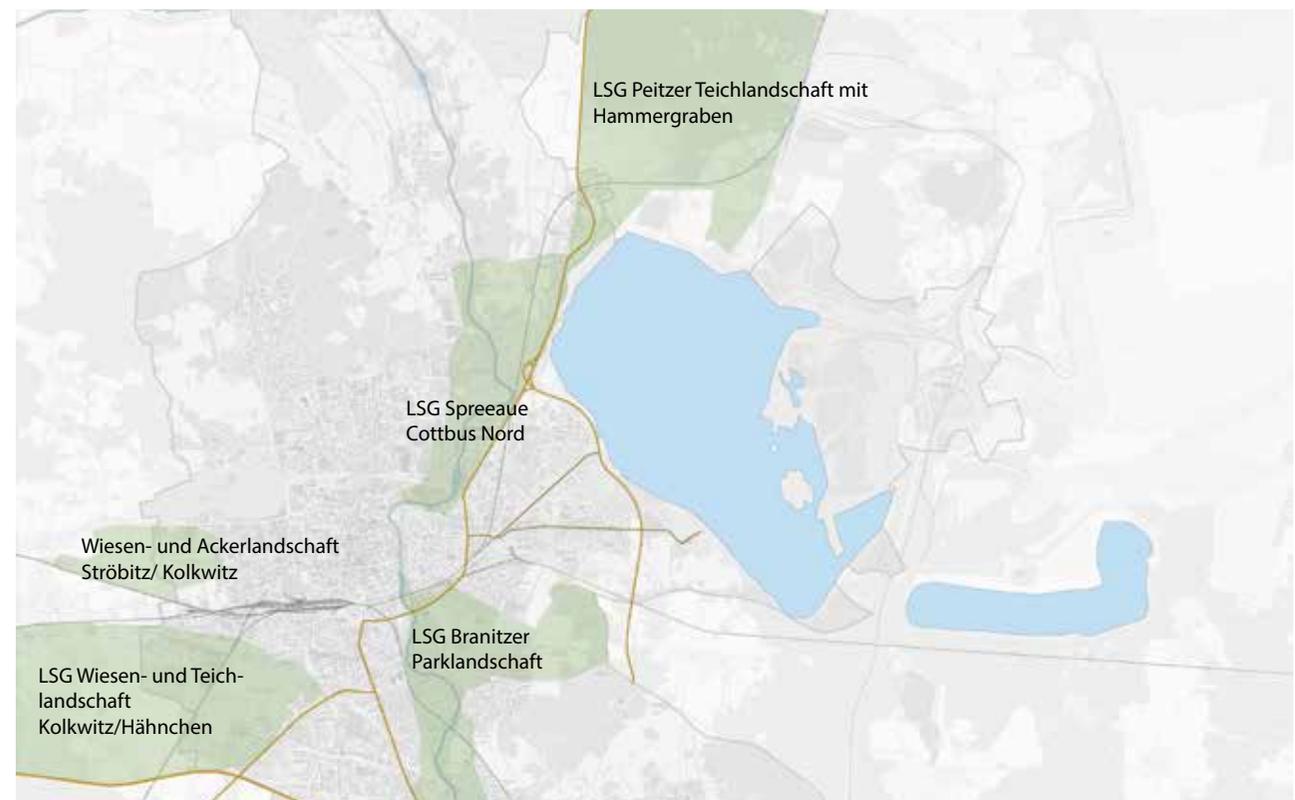


Abb. 181 „Grüne Vernetzung“ mit Landschaftsschutzgebiet (LSG)

### 5.2.3 See

Die gesamte Region Lausitz ist geprägt durch den langjährigen Abbau der Braunkohle. In den vergangenen Jahrzehnten ist die Landschaft bereits einem starken Wandel unterzogen worden. Nach und nach wurden die Tagebauanlagen stillgelegt und geflutet. Dieser aktuell aktive Prozess wird auch künftig noch einige Jahre in Anspruch nehmen. So entsteht derzeit die Lausitzer Seenlandschaft und so wird auch in einigen Jahren der Cottbuser Ostsee entstehen. Aufgrund der geringen Entfernung von ca. 40 km zwischen diesen beiden ähnlichen Projekten ist es wichtig, hier eigenständige Angebote entstehen zu lassen. Um die Unterschiede und deren Auswirkungen zwischen künstlichen und natürlichen Seen zu untersuchen, wird außerdem der natürlich entstandene Schweriner See auf die gleichen Merkmale hin betrachtet. So entstehen Kriterien, durch die beurteilt werden kann, was wichtig für den Ostsee ist, in welchen Punkten eine Konkurrenz und durch welche Maßnahmen ein Alleinstellungsmerkmal entstehen könnte.

#### Lausitzer Seenland

Das Lausitzer Seenland ist ein Gebiet im südlichen Land Brandenburg, das durch verschiedene Tagebaue entstanden ist und dessen Bergbaufolgelandschaften in eine künstliche Seenlandschaft umgewandelt werden. Es sind 24 Seen mit 14.207 ha Wasserfläche geplant, wovon fünf der Seen bereits nutzbar sind, die anderen befinden sich in der Flutung oder werden saniert. Insgesamt ist die Umgebung des Lausitzer Seenlandes hauptsächlich landschaftlich geprägt. Bis auf die kleinen Ortschaften, die Namensgeber der Seen sind, überwiegt die flachwellige Landschaft

der Lausitz in diesem Gebiet. Da die Seen aus Bergbaufolgelandschaften entstanden sind, haben die Orte und Kleinstädte zum größten Teil einen gewissen Abstand zum Gewässer. Dieser ergibt sich durch die Distanz der Gemeinde zum Tagebau, da für den Bergbau einige Orte devastiert werden mussten. Auffällig ist jedoch, dass der Ort Senftenberg sehr nah am gleichnamigen Senftenberger See liegt. Dieser geringe Abstand lässt sich darin begründen, dass die Stadt in den 50er und 60er Jahren nur teilweise verlegt wurde (DEVASTIERT.DE). Seit 1970 ist der ehe-



Abb. 182 Senftenberger See

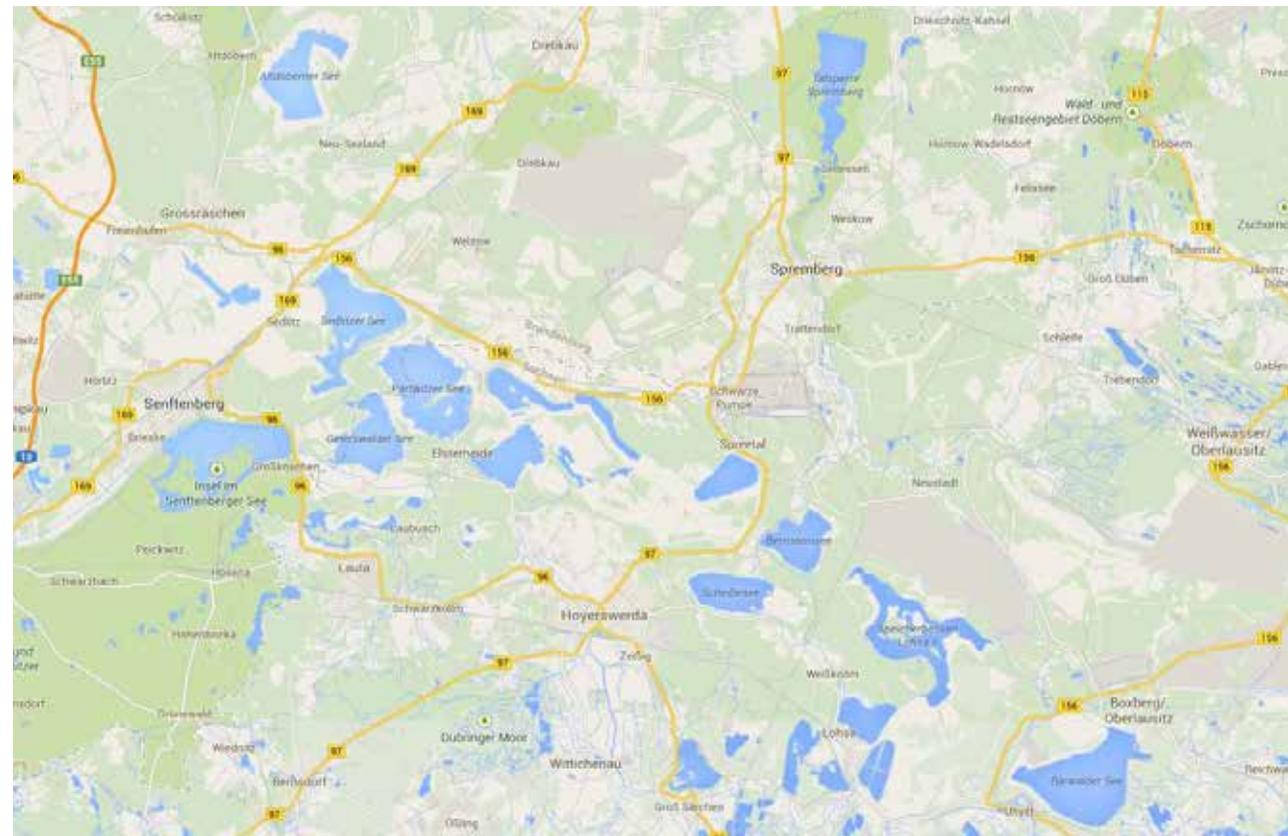


Abb. 183 Lausitzer Seenland

malige Tagebau als See offiziell zum Baden freigegeben (vgl. [Senftenberger-see.de](http://Senftenberger-see.de)). Somit hatte der Ort bereits einige Jahre Zeit, sich in Richtung des Sees weiterzuentwickeln.

Geplant ist im Seenland die Schaffung der größten von Menschenhand geschaffenen Wasserlandschaft Europas. Zehn der Seen werden durch schiffbare Kanäle miteinander verbunden, sodass eine abwechslungsreiche Wasserlandschaft entsteht. Zurzeit bestehen schon zahlreiche Angebote für Besucher. (INVESTIEREN.LAUSITZERSEENLAND.DE, O.J.)

Insgesamt decken die Angebote des Lausitzer Seenlandes alle Kategorien ab. Es gibt zum einen Bereiche, um mit Ruder-, Paddel-, Tret-, Segel- oder Motorbooten den See zu erkunden, zum anderen gibt es aber natürlich auch Bademöglichkeiten sowie Bereiche zum Tauchen, Angeln und Surfen. Des Weiteren werden Funsportarten angeboten wie z. B. Jet Ski, Wasserski oder Wakeboard. Aber man kann nicht nur im Wasser aktiv sein, auch in der Landschaft um die Gewässer herum gibt es viel zu erleben. Es besteht ein gut ausgebautes Wegenetz zum Radfahren oder Skaten. Dieses bietet eine Auswahl an Fernradwegen, Themenrouten oder Tagestouren. Auch Naturführungen werden angeboten. Motorsport steht ebenfalls zur Auswahl, darunter Quadtouren, Geländewagentouren oder freies Fahren auf dem Lausitzring. Reiten und Flugsport ergänzen das Angebot. Verschiedene Kulturveranstaltungen und -erlebnisse werden zusätzlich angeboten. Dabei wird auch auf die Barrierefreiheit geachtet, sodass es Seerundtouren zum Beispiel für Handrader, Campinghütten und auch Bootstouren für Rollstuhlfahrer gibt.

Es kann festgehalten werden, dass es eine große Auswahl an Aktivitäten in allen Kategorien gibt. Dieses kann aber nicht nur positiv gewertet werden. Es

könnte den Eindruck vermitteln, dass mit allen Mitteln versucht wird, ein Komplettangebot zu schaffen, um möglichst viele Nutzer und Touristen anzulocken. Dadurch hat man vielleicht eine große Auswahl, aber die Qualität steht in Frage. Ein Beispiel dafür ist das „Drachenfliegen am Seil“, bei dem man mit einem großen Drachen fliegt, während man von einem Auto gezogen wird. (LAUSITZERSEENLAND.DE) Dies wirkt nach einem Versuch, die Fläche zum Drachenfliegen zu nutzen, auch wenn die Landschaft dafür gar nicht geeignet ist. Ein weiteres Problem könnte sein, dass das vielfältige Angebot zu einer Überforderung der Gäste führt, sodass diese Schwierigkeiten haben, sich zu entscheiden, welches Angebot sie wahrnehmen wollen.

Dieses Überangebot an Aktivitäten im Lausitzer Seenland wirft die Frage nach der Angemessenheit all dieser zahlreichen Angebote auf.

### Schweriner See

Während im Lausitzer Seenland erst Senftenberg entstand und viel später der Senftenberger See, verlief die Entwicklung in Schwerin genau andersherum. Dieser ist ein Gletscherzungenensee, der nach dem Ende der Eiszeit entstand. Zunächst wurde das Schloss Schwerin im Jahr 1160 durch den Welfenfürst „Heinrich der Löwe“ auf einer Insel im See errichtet und bezeichnet die Gründung der Stadt Schwerin. (SCHWERINER.DE)

Der See an sich bietet eine Fläche von rund 63 km<sup>2</sup> und weist eine durchschnittliche Tiefe von 21 m auf, wobei die tiefste Stelle 52 m beträgt. Die Wasserqualität ist zudem zum Baden geeignet. Der Paulsdamm teilt den See in Außen- und Innensee. Durch den Störkanal wird eine Anbindung an die Müritz-Elde-Wasserstraße geboten.



Abb. 184 Vogelperspektive Schweriner See

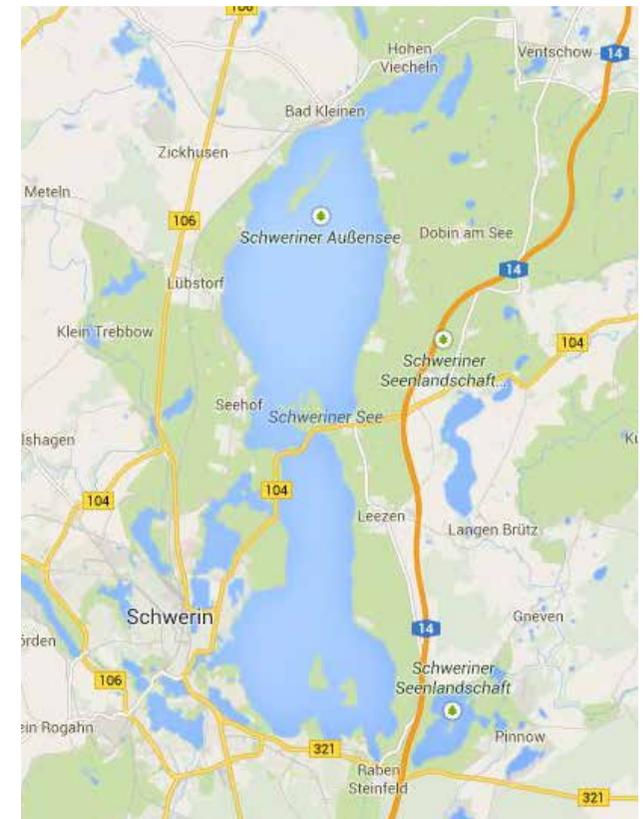


Abb. 185 Übersichtskarte Schweriner See

Heutzutage ist Schwerin auch für den Tourismus ausgelegt und hat viele Aktivitäten zu bieten. Zu den Angeboten des Wassersports gehören Angeln, Segeln, Surfen, Rudern, Paddeln, Kanutouren, Tauchen, Baden und mehr als 50 sportliche Wettkämpfe, wie zum Beispiel das Drachenbootrennen. Insgesamt werden 140 Liegeplätze für Sportboote und ein Kanucamp angeboten. Auch außerhalb des Wassers gibt es einiges zu entdecken. Es existieren zahlreiche Fahrrad-, Reit- und Wanderwege sowie ein abwechslungsreiches Angebot an Kulturveranstaltungen. (Mv-maritim.de; Schwerinersee.de)

Beim Schweriner See bestehen also viele unterschiedliche Angebote, die mit dem See im Laufe der Jahrhunderte gewachsen sind. Durch diese Entwicklung sind sie den dortigen Nutzungsansprüchen angepasst und stellen kein Überangebot dar.

### Cottbuser Ostsee

Die Infrastruktur einer Stadt, die an einem natürlichen See gewachsen ist, ist mit der eines künstlichen Sees, wie dem Cottbuser Ostsee, nicht zu vergleichen. Die Tagebaufolgelandschaft befindet sich nordöstlich von Cottbus, mit etwas Abstand zum Stadtrand. Vom Zentrum legt man eine gewisse Strecke zum See zurück und einen direkten Weg gibt es noch nicht. In der Zeit der Planung und Entstehung des Sees ist die Nähe zu diesem noch wenig attraktiv. Aber wenn der See geflutet ist, gewinnt dieser Faktor an Wichtigkeit. Deshalb muss schon mit der Entstehung des Sees an die Entwicklung der Stadt Cottbus gedacht werden. Die Entwicklung der Stadt zum See hin – um das Motto „Stadtsee“ auch vertreten zu können – muss angedacht und überprüft werden. Obwohl die Nähe zum See (noch) nicht gegeben ist, sollte zumindest eine gute Anbindung bestehen. Um den Cott-

buser Ostsee attraktiv zu gestalten, spielen auch die Angebote vor Ort eine große Rolle. Sie müssen etwas Besonderes darstellen und nicht wie „nachgemacht“ wirken. Besonders wichtig ist es, eine Abgrenzung zum Lausitzer Seenland und kein Duplikat zu schaffen. Der Cottbuser Ostsee soll eher einen eigenständigen Charakter erhalten. Während sich das Seenland auf den Tourismus konzentriert und Besucher aus dem Ausland anzieht, soll der Ostsee für die Naherholung und Besucher aus dem Umland attraktiv gestaltet werden.

### Kritik am See

Kritische Stimmen aus der Bevölkerung sind derzeit wenige zu vernehmen. Dies könnte zum einen daran liegen, dass sich die Bewohner von Cottbus auf den See freuen oder zum anderen, dass er zeitlich betrachtet einfach noch zu weit in der Zukunft liegt und sich die Menschen noch nicht allzu stark mit dem See und seinen Begleiterscheinungen auseinandergesetzt haben.

Im Gegensatz hierzu übt insbesondere die Organisation GRÜNE LIGA in Bezug auf das Verhalten Vat-

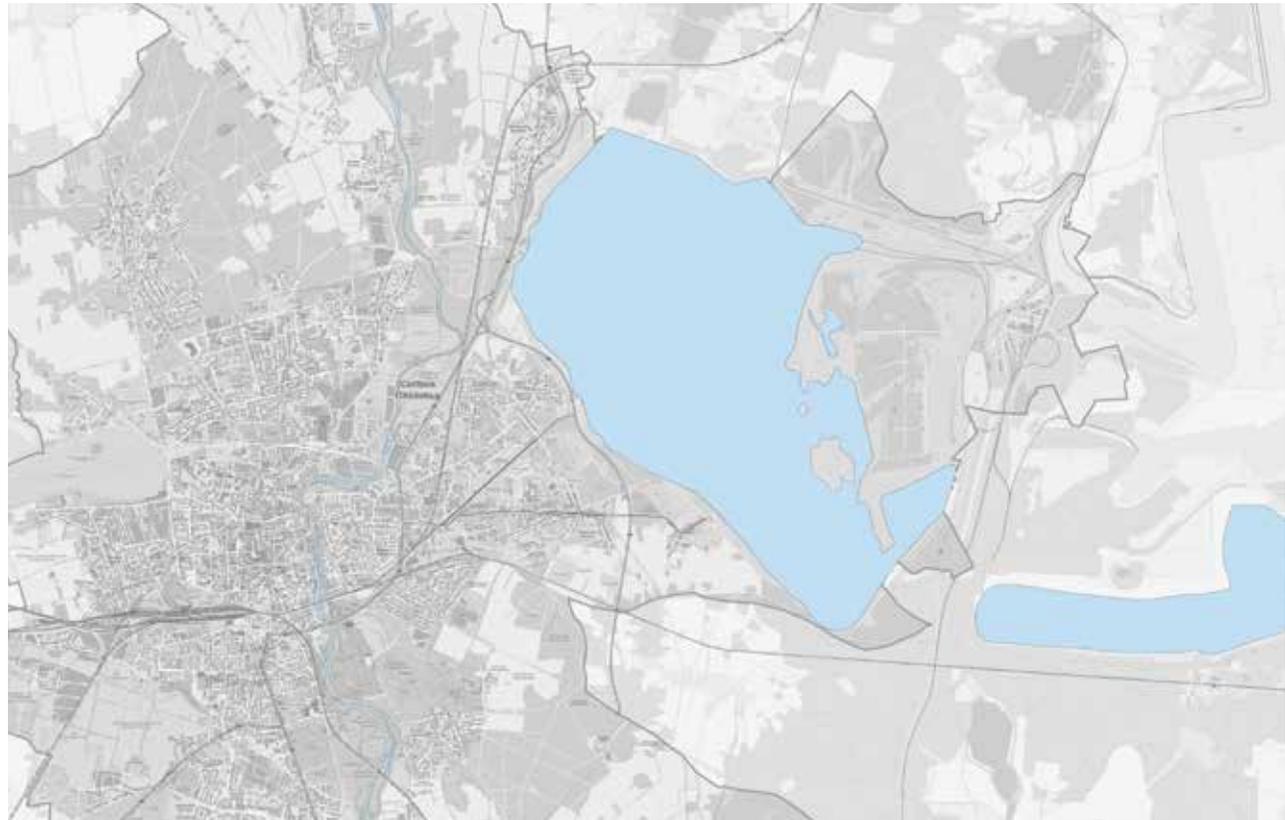


Abb. 186 Karte Cottbuser Ostsee

tenfalls viel Kritik. So wird die andauernde Verzögerung der Antragsstellung zur Flutung stark kritisiert. Diese sollte eigentlich bis zum Jahr 2010 erfolgt sein. Dies war eine der Bedingungen, die an die Abbaggerung der Lakomaer Teiche geknüpft war. Derzeit ist die Antragstellung auf 2014 verschoben. Die GRÜNE LIGA vermutet, dass Vattenfall Probleme mit der Wasserqualität befürchtet bzw. nicht weiß, wie mit den Folgen umzugehen wäre. (GRÜNE LIGA; MATERN, M.)

Die Flutung des Cottbuser Ostsees ist die erste, die nicht von staatlicher Seite, sondern durch einen privaten Konzern durchgeführt wird. Deshalb wird befürchtet, dass nicht genügend Fachwissen vorhanden ist und dass auch von Seiten des schwedischen Konzerns Vattenfall nicht mit Initiative an der Entstehung des Sees gearbeitet wird. (MATERN, M.)

Der Aspekt, dass der Cottbuser Ostsee und die weiteren Seen die Spree direkt beeinflussen, sorgt zusätzlich für Herausforderungen. Insbesondere die ehemaligen Tagebauseen stellen durch ihren höheren Säuregehalt eine Bedrohung für die Spree dar. Das führt zu kritischen Stimmen durch Umweltbehörden, aber auch durch die touristischen Anlieger im weiteren Flussverlauf. (MATERN, M.)

### Vergleich mit anderen Seen

Der Vergleich mit bereits bestehenden Seen zeigt die Problematik auf, die durch chemische Reaktionen bei der Entstehung eines Sees in Tagebaurestlöchern verursacht wird. Als Beispiel sei hier der Koschener Kanal zwischen dem Senftenberger und Geierswalder See genannt. Dieser war nach der Winterpause, länger als geplant, bis zum 11.04.2014 gesperrt. Erhöhte pH-Werte sorgten für schlechte Wasserwerte, welche für ein Fischsterben im Bereich der Schleuse verant-

wortlich waren. Zusätzlich sorgte der Grundwasseranstieg für sulfatbelastetes Wasser, wodurch sich das Wasser bräunlich verfärbte.

Für viele Experten ist der Eisenschlamm im Koschener Kanal jedoch erst der Anfang. Droht aus dem Lausitzer Seenland ein Seenlände zu werden? „Ich denke, man wird nicht alle Seen so halten können, wie man das will. Man muss sehen, welche Nutzung dann noch möglich ist“, so Wolfgang Genehr vom Landesumweltamt (GENEHR, W. 2014 BEI MANSKE, P.).

Kritisch betrachtet wird auch die Explosion der Kosten. Als Beispiel sei hier wieder der Koschener Kanal genannt, der bei einer Veranschlagung von 6,5 Mio € am Ende der Bauzeit auf eine Gesamtsumme von über 50 Millionen Euro kam. Als Gründe werden Planungsfehler, aber auch die Eindämmung der Umweltprobleme genannt, die durch den hohen Säuregehalt der Gewässer auftraten. (MANSKE, P.)



Abb. 187 Verockerung der Trantz



Abb. 188 Verockerung des Koschener Kanals

### 5.2.4 Industriekultur

Im vergangenen Jahrhundert drückte die Gewinnung und Verarbeitung von Braunkohle der Lausitzer Region ihren Stempel auf. Die noch aktiven Industriebereiche und die Zeugnisse bzw. Relikte vergangener, großer Abbauzeiten prägen auch heute noch das Bild der Landschaft.

An vielen Orten wird versucht, die Folgen zu bewältigen und zu nutzen. Weiterhin wird auch versucht, die Kultur erlebbar zu machen. Dieser Ansatz liefert eine mögliche Herangehensweise, die Kulturgeschichte der Industrie auch im Bereich des Cottbuser Ostsees zu nutzen.

Gedanklich soll der Cottbuser Ostsee mit weiteren bemerkenswerten Standorten der Industriegeschichte ein Industriedreieck bilden. Dazu werden als weitere Eckpunkte die ehemalige Abraumförderbrücke F60 bei Lichterfeld und das Museum bzw. der Veranstaltungsort Ferropolis bei Gräfenhainichen untersucht.



Abb. 189 Förderbrücke F60 im Lausitzer Seenland

#### F60

Die Abraumförderbrücken F60 waren die Größten jemals hergestellten und hatten eine Abraumabtragshöhe von 60 Metern, daher auch der Name. Mit einer Gesamtlänge von 502 Metern, einer Breite von 204 Metern und einer Höhe von 80 Metern gelten sie als größte bewegliche Maschine der Welt. Eine Abraumförderbrücke überspannt in einem Tagebau den Abtragsgraben von der Gewinnungsseite (Abraum) zur Verkippsungsseite (Halde). Ihre Aufgabe ist es, die Braunkohle von den oben liegenden Erdmassen frei zu legen. Die eigentliche Förderung der Kohle wird von kleineren Baggern übernommen. (F60.DE A) Zur Imageförderung wird die ausgestellte Anlage als „liegender Eiffelturm“ bezeichnet. (F60.DE B) Laut Aussage des IBA-Direktors Rolf Kuhn besuchen jährlich ca. 70.000 Menschen das Areal und die Förderbrücke und damit mehr als dreimal so viele, wie benötigt werden, damit sie sich selber trägt (KUHN, R.).

Für eine bessere Vernetzung mit anderen Industriedenkmalern ist die F60 Bestandteil der „ENERGIE-Route der Lausitzer Industriekultur“, welche im Verbund der „European Route of Industrial Heritage“ agiert. Zusätzlich ist sie ein Ankerpunkt auf dieser Route. (F60.DE C)

#### Ferropolis

Ferropolis – die Stadt aus Eisen ist ein Veranstaltungsareal auf einer Halbinsel im Gremminer See, welcher aus dem gefluteten ehemaligen Braunkohletagebau Golpa-Nord entstanden ist. Dieser liegt ca. 40 km nord-östlich von Halle an der Saale in Sachsen-Anhalt. Auf dem Areal sind fünf Großgeräte des ehemaligen Tagebaus erhalten geblieben. Im Einzel-



Abb. 190 Ferropolis

nen sind das zwei Absetzer, ein Eimerkettenschwenkbagger, ein Raupensäulenschwenkbagger und ein Schaufelradbagger. Im Gegensatz zur Abraumförderanlage, welche die Kohleschicht von den darüber liegenden Erdschichten freigelegt hat, wurden diese Geräte direkt zum Abbau der Kohle verwendet. Sie wurden alle nahezu im Originalzustand erhalten, restauriert und zur Besichtigung freigegeben. (FERROPOLIS.DE A)

Die Betreibergesellschaft von Ferropolis wirbt damit, dass die gesamte Installation sowohl ein Museum als auch Industriedenkmal, Stahlskulptur, Veranstaltungsareal und einen Themenpark vereint.

Anders als bei der F60, welche eher einen musealen Charakter aufweist, dient die Industriekultur in Ferropolis hauptsächlich als Kulisse, so besteht ein Großteil der Besucher aus solchen, die ein Konzert oder ein Festival besucht haben. Im Jahr 2012 waren das ca. 120.000 Menschen, zusätzlich kamen ca. 40.000 Personen als Museumsbesucher. (BITTERFELDER-SPATZ.DE)

Aufgrund des Erfolgs werden die Angebote ständig erweitert und vergrößert, was auch zu einer Verbesserung der Sicherheit und der Infrastruktur geführt

hat. Weiterhin soll laut Planung der Gremminer See in zwei bis drei Jahren die Freigabe erhalten und dadurch ein Erholungsgebiet und Wassersport-Paradies entstehen. (SCHRÖDER, T. AUF BILD.DE)

Ferropolis ist ebenso ein Bestandteil der „European Route of Industrial Heritage“. Als einziger Ankerpunkt der Tour „Sachsen-Anhalt - Die Mitteldeutsche Innovationsregion“ stellt sie den Mittelpunkt dieser Route dar. (FERROPOLIS.DE B)

Wichtig bei der Ausarbeitung des angedachten Industriedreiecks ist, dass sich die drei Orte hinsichtlich ihrer Betrachtung und der Nutzung der Industriegeschichte deutlich unterscheiden. In der Recherche der F60-Anlage und des Ortes Ferropolis wurde deren unterschiedlicher Charakter festgestellt. Zu dieser musealen Eigenart sowie der Nutzung als Kulisse soll der Cottbusser Ostsee ein weiteres – deutlich abgrenzendes – Alleinstellungsmerkmal erhalten.

### „European Route of Industrial Heritage“

Die Europäische Route der Industriekultur ist ein touristisches Informationsnetzwerk zum industriellen Erbe in Europa. Dazu haben sich verschiedene Standorte innerhalb einer Region zusammengeschlossen, um den Besuchern durch die Verknüpfung eine bessere Möglichkeiten zum Erlangen von Informationen zu gewährleisten. Derzeit umfasst das gesamte Netzwerk über 1.000 Standorte in 43 Ländern.

Besonders interessante und umfangreiche Standorte wurden als Ankerpunkte definiert. An diesen Orten wird die gesamte Bandbreite der europäischen Industriegeschichte dargestellt. Die derzeit 16 regionalen Routen verbinden einen oder mehrere Ankerpunkte, sowie weitere Standorte mit verschiedenen industriellen

Hintergründen. Zusammenfassend können die Besucher so die Industriegeschichte der jeweiligen Region kennenlernen und erleben. (ERIH.NE)



Abb. 191 European Route of Industrial Heritage

### 5.2.5 Veränderung der Kulturlandschaft im Wandel der Zeit

In der folgenden Betrachtung der ehemaligen Kulturlandschaft soll der Wert dieser herausgearbeitet und beleuchtet werden, in welchem Maß der Tagebau diese Landschaft beeinflusst, aber auch verdrängt hat. Historisch wertvolle Gebiete sollen identifiziert und überprüft werden, inwieweit sie in ihrer ursprünglichen Form prägend für den gesamten Raum um den Cottbuser Ostsee waren. Der Betrachtung der devastierten Dörfer wird vor dem Hintergrund der Flutung dieses Gebiets besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Geprägt durch die Eiszeit war die Kulturlandschaft ursprünglich eine Grundmoränenlandschaft, die sich durch Ablagerungen von Kies, Sand, Schluff und Ton kennzeichnet. Die Region um Cottbus wird aus diesem Grund auch als Cottbuser Sandplatte bezeichnet. Die Oberfläche ist flachwellig und weist nur geringe Höhenunterschiede auf. Durch den überwiegend sandigen Boden sind Eichenmischwälder mit einem großen Anteil an Kiefern charakteristisch für die Region. (DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE) Maßgeblich beeinflusst wurde die Kulturlandschaft durch den intensiven Tagebau, der in der Region um Cottbus stattfindet.

Als bedeutsamster Eingriff in die Landschaft kann dabei die Zerstörung des **Lakomaer Teichgebiets** angesehen werden. Dieses lag im Nordosten des Dorfes Lakoma und bestand aus einer Vielzahl von Fischteichen, die zu einem Naturschutzgebiet gehörten. Franziskanermönche legten im 14. Jahrhundert die Fischzucht in den Lakomaer und Bärenbrücker Teichen an und bauten im Jahr 1428 den Hammerstrom, einen Graben, der die Fischteiche speiste. (DOKU-

MENTATION BERGBAUBEDINGTER UMSIEDLUNG) Die Lakomaer Teiche und das gesamte gewässerreiche Areal um Lakoma wurden 1968 als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Im Jahr 2003 wurden die Teiche zusammen mit dem Hammergraben, der als Denkmal frühneuzeitlicher Wasserbaukunst gilt, durch die brandenburgische Landesregierung als FFH-Gebiet gemeldet. Diese Elemente prägten die Region nordöstlich von Cottbus und gehörten zu den kulturhistorisch wertvollen Landschaftselementen des Gebiets. Trotz der Ausweisung als geschütztes Gebiet musste es einige Jahre später dem Tagebau weichen. Des Weiteren wurden auch im südlichen Abbaugbiet des Tagebaus Cottbus-Nord landschaftlich wertvolle Bereiche zerstört. Dazu gehörten beispielsweise die geschützten **Binnendünen**. Heute existieren nur noch am Rand des Abbaugbiets in der Nähe der Gemeinde Schlichow natürlich gewachsene Dünen. (LAUSITZER-BRAUNKOHLE.DE)

#### Devastierung der Siedlungen

Gemeinsam mit der Kulturlandschaft mussten auch zahlreiche Dörfer dem Tagebau weichen. Seit dem Aufschluss des Gebiets für die Förderung der Kohle wurden die Gemeinden Tranitz, Groß Lieskow und Klein Lieskow komplett devastiert, wohingegen die Gemeinden Schlichow, Merzdorf, Dissenchen und Lakoma Teilortsabbrüche erlebten. (WIKIPEDIA.ORG A) Die Lage der teilweise devastierten Dörfer ist dabei an der südwestlichen Kante des Tagebaus, die in Richtung Cottbus ausgerichtet ist. Die vollständig devastierten Dörfer liegen an der östlichen Kante.

Als erstes wurde Schlichow, ein Ortsteil von Dissenchen, 1975 bis 1986 teilweise devastiert, wobei 65 der insgesamt 323 Einwohner umgesiedelt werden mussten. Schlichow gehörte zum Siedlungsgebiet der



Abb. 192 Lakomaer Teiche vor dem Tagebau



Abb. 193 Hammergraben



Abb. 194 Wanderndes Haus bei Lakoma

Sorben, weshalb im Jahr 1956 noch 54,9 % der Bevölkerung des Dorfes sorbisch sprachen. (DOKUMENTATION BERGBAUBEDINGTER UMSIEDLUNG)

Fast gleichzeitig wurden in den Jahren 1983 bis 1985 die Dörfer Merzdorf und Dissenchen teilweise und Trinitz vollständig devastiert. In dem Dorf Dissenchen, das an der südwestlichen Abbruchkante liegt, mussten zwei der 937 Einwohner umgesiedelt werden. Merzdorf als Ortsteil von Dissenchen liegt an derselben Abbruchkante des Tagebaus. Hier mussten 16 Einwohner umgesiedelt werden. (DOKUMENTATION BERGBAUBEDINGTER UMSIEDLUNG)

Trinitz dagegen lag am östlichen Rand des Abbruchgebiets und wurde komplett devastiert, sodass alle 171 Einwohner umgesiedelt werden mussten. Früher war die eigenständige Gemeinde umgeben von Wäldern und sumpfigen Wiesen und der Trinitzfließ floss am Rand des Dorfes vorbei. Hier existierten sogar ur- und frühgeschichtliche Fundplätze aus der mittleren Steinzeit und Jungsteinzeit sowie Hügel- und Flachgräber aus der Bronzezeit. Im Jahr 1880 waren der Großteil der Einwohner noch Sorben, weswegen die sorbische Sprache hier noch weit verbreitet war. Durch eine Ortsgruppe der Domowina, ein selbstständiger Bund der Sorben und Wenden, wurde das kulturelle Leben auch durch die sorbischen Traditionen und Bräuche bereichert. (DOKUMENTATION BERGBAUBEDINGTER UMSIEDLUNG) Heute existiert schon eine Gedenkstätte für den Ort Trinitz, die im Jahr 2010 auf dem ehemaligen Territorium der Gemeinde eingeweiht wurde. Ein Biotop erinnert an die ehemalige Landschaft und ein Findling macht die Besucher auf die Lage des Ortskerns aufmerksam. (ARCHIV-VERSCHWUNDENE-ORTE.DE A)

Auch der Ort Groß Lieskow wurde im Jahr 1983 vollständig devastiert. Dieser lag ursprünglich zwischen

den beiden Wasserläufen des Trinitzfließes und des Neuen Grabens. Von den insgesamt 255 Einwohnern, die Groß Lieskow im Jahr 1983 zählte, waren noch viele Personen der sorbischen Sprache mächtig. Auch die Traditionen und Bräuche der Minderheit wurden gepflegt. (FLYER „GROSS LIESKOW“ HRSG.: DOMOWINA) Mittlerweile wurde eine Gedenkstätte mit einem Gedenkstein errichtet und eine Linde als Erinnerung an das Dorf gepflanzt. (ARCHIV-VERSCHWUNDENE-ORTE.DE B)

Das größte Aufsehen während der Devastierung der Dörfer für den Tagebau erregte der Ort Lakoma. Dieser war umgeben von einer Vielzahl an Gewässern, wie den Flussläufen der Spree, des Hammergrabens und des Neuen Grabens, sowie zahlreichen größeren und kleineren Teichen. Auch lagen hier die bereits beschriebenen Lakomaer Teiche. Die Landschaft um Lakoma war somit sehr vielfältig und wertvoll. In dieser Gemeinde wurde zudem die sorbische Tracht bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts getragen und

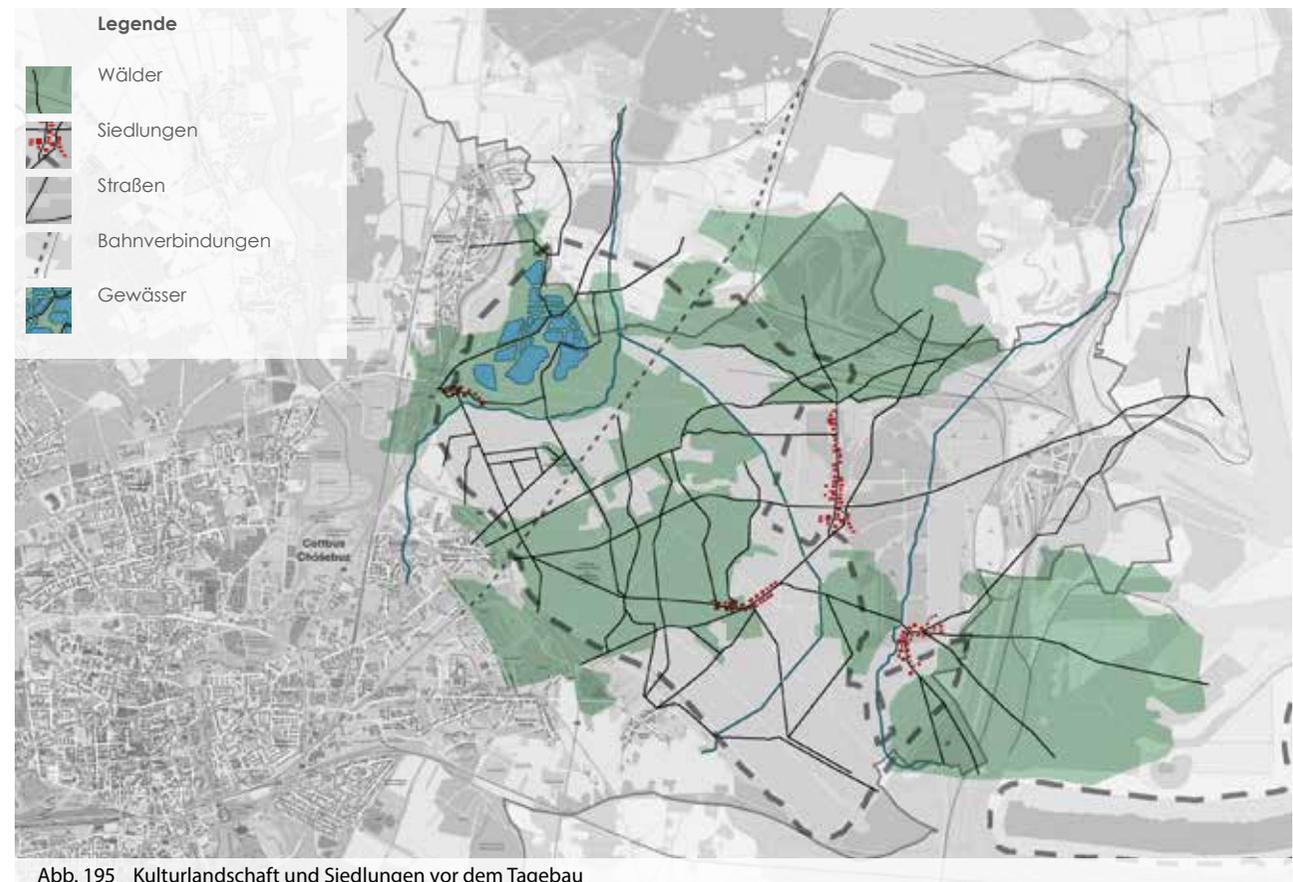


Abb. 195 Kulturlandschaft und Siedlungen vor dem Tagebau

die Traditionen der Minderheit gepflegt. Bis 1850 waren zudem noch alle Einwohner Sorben. Bereits in den Jahren 1987 bis 1989 wurde ein Teil des Dorfes abgebrochen. (DOKUMENTATION BERGBAUBEDINGTER UMSIEDLUNG) Im Jahr 1990 erreichten die Bürger jedoch durch Demonstrationen einen Abrissstop und es wurde ein Vertrag mit der Stadt für eine befristete Zwischennutzung bis 2003 unterschrieben. Viele kulturell geprägte alternative Personengruppen wie Künstler und Studenten wurden von dem Ort angezogen. Es entwickelte sich eine Dorfgemeinschaft, die eine Vielzahl an kulturellen Veranstaltungen organisierte. Besonders die Holzbildhauer-Szene ist bis heute für den Ort bekannt. Nach Ablauf der Zwischennutzungsverträge wurde das Dorf unter starken Protesten und Demonstrationen von Umweltaktivist\*innen, die das FFH-Gebiet erhalten wollten, geräumt. 2007 wurde das Gebiet abgeholzt und im Jahr darauf bis auf zwei Häuser, die am Ortseingang stehen bleiben konnten, geräumt. Auch das „Wandernde Haus“, das in sorbischer Holzbau-Tradition errichtet wurde, musste aufgrund der Abbrucharbeiten mehrfach umziehen. (WIKIPEDIA.ORG B) Heute steht zwischen Cottbus und der Gemeinde Peitz ein Mahnmal für Lakoma und andere devastierte Dörfer. (LAUSITZER-BRAUNKOHL.DE)

### 5.2.6 Nutzer und Einzugsgebiet des Cottbuser Ostsees

#### Touristische Nutzer

Touristisch gesehen ist die Region um Cottbus geprägt durch den Spreewald und die Strahlkraft dieses touristisch attraktiven Gebiets. Der Spreewald mit der Gemeinde Burg ist der wichtigste und potentiell stärkste Tourismusort, in dem die Themen

Natur und Gesundheit dominieren. Das Image dieses Ortes ist somit prägend für die gesamte Tourismusbranche des Spreewaldes. Des Weiteren ist auch das Neißetal als Parkverbund und Naturpark ein Anziehungspunkt. Der Muskauer Faltenbogen als grenzüberschreitender Geopark fördert außerdem den transnationalen Tourismus zwischen Polen und Deutschland. Das Spreetal mit seinen zahlreichen Nebenflüssen und Wasserflächen ist insbesondere für den Wassertourismus, aber auch für das Camping interessant. Außerdem lockt Cottbus als urbanes Urlaubsziel mit zahlreichen Attraktionen, dem Stadterlebnis, Shopping, Veranstaltungen und Events die Touristen in die Region. Zusätzlich bieten die aktiven Tagebauanlagen, die Tagebaufolgelandschaften und auch das Seenland zahlreiche sehenswerte Kulissen und Erholungslandschaften, die teilweise europaweit einzigartig sind. Aus diesen verschiedenen Schwerpunktgebieten, die jeweils eine andere Thematik besitzen, ergibt sich auch eine divergierende Zusammensetzung der Nutzergruppen. Es gibt viele Aktiv- und Naturtouristen, die die Landschaft und die zahlreichen Parkanlagen in der Region genauso genießen, wie die Kulturtouristen, die die Parks und Gärten oder auch die Tagebaufolgelandschaften in der Region besichtigen. Auch die Wasserwege im Spree- und Neißetal locken naturliebende Touristen an. Insbesondere durch Burg (Spreewald) werden Gesundheits- und Wellness Touristen angezogen. Bezüglich Cottbus kann man die Geschäftstouristen besonders hervorheben, die auf Geschäftsreisen das vielfältige kulturelle Angebot in dem Oberzentrum zu schätzen wissen, aber meist nur für wenige Übernachtungen bleiben. Weitere wichtige Zweige in der Region sind die Kulinarik, die barrierefreien touristischen Angebote und auch die Lage in der Grenz-

region zu Polen. (FREIZEIT- UND TOURISMUSBERATUNG GMBH)

Als wichtigste Zielgruppen können somit die Aktivurlauber, zu denen die Rad- und Wassertouristen zählen, gesehen werden. Als Etappenurlauber sind die Übernachtungen pro Person jedoch gering. Die Kultur-, Gesundheits- und Wellness Touristen als weitere starke Zielgruppe der Region weisen durch eine längere Aufenthaltsdauer dahingegen mehr Übernachtungen auf. (FREIZEIT- UND TOURISMUSBERATUNG GMBH)

Der übernachtungsstärkste Ort ist Burg (Spreewald) mit 70% der gesamten Übernachtungen des Landkreises. Aber auch die Gemeinden Neuhausen/Spreewald und Spremberg haben hohe Übernachtungszahlen. In den übrigen Orten liegt die Bettenauslastung teilweise nur bei 30%, wovon ein hoher Teil Geschäftsreisende sind. Hierdurch ergibt sich auch der hohe Anteil der Parahotellerie, zu der beispielsweise Ferienwohnungen oder Pensionen gehören. Hieraus lässt sich schließen, dass der Fokus auf Touristen mit einer geringen Aufenthaltsdauer liegt, was durch zahlreiche Etappentouristen beeinflusst wird. Die touristischen Stärken der gesamten Region liegen somit auf dem Radtourismus, dem Wassertourismus, der Vielzahl an Parks und Gärten und den barrierefreien Reiseangeboten. Durch eine neue wassertouristische Infrastruktur, eine grenzüberschreitende touristische Vernetzung mit Polen und eine Stärkung des Bergbautourismus will sich die Region weiterentwickeln. (FREIZEIT- UND TOURISMUSBERATUNG GMBH)

Cottbus als Oberzentrum, bedeutender Kultur- und Sportstandort und Messestandort kann einen Beitrag für die touristische Entwicklung der Region leisten. Jedoch ist bislang die Identifikation mit der Region



schwach ausgeprägt, sodass auch die Innen- und Außenwahrnehmung mangelhaft sind. Dem Rückgang der Einwohnerzahlen und der Abwanderung junger Fachkräfte muss durch einen Wirtschaftsimpuls entgegengewirkt werden. Auch die touristische Konzentration auf die Gemeinde Burg (Spreewald) sollte gleichmäßiger in der Region verteilt werden. Dabei wird insbesondere der Radtourismus, der aktuell besonders im Trend ist, als auch die Inwertsetzung des Themas Kultur als Chance gesehen. Die Zunahme von Kurz- und Tagesreisen sowie die höhere Nachfrage älterer Zielgruppen wird dabei genutzt. Auch die Fokussierung auf die touristischen Quellgebiete Berlin, Dresden und Polen (Breslau) steht hierbei im Vordergrund. (LAND BRANDENBURG, LAND BERLIN) In Bezug auf die Touristen kann der Spreewald als Konkurrenz für die Stadt Cottbus angesehen werden. Durch den Cottbuser Ostsee besteht jedoch die Chance der Stadt ein neues Image zu geben und somit mehr Touristen anzulocken. Durch eine Abhebung vom Umland, zu dem nicht nur der Spreewald, sondern auch das Lausitzer Seenland gehört, kann der Cottbuser Ostsee selbst als touristischer Anziehungspunkt entwickelt werden. Hilfreich dabei ist die Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals für den Cottbuser Ostsee, das ihn einzigartig in der Region und somit für verschiedenste Interessensgruppen attraktiv macht.

Es müssen jedoch auch die lokalen Nutzer vermehrt betrachtet werden, da diese das gesamte Jahr über die Freizeiteinrichtungen und Angebote in Anspruch nehmen.

### Lokale Nutzergruppen

Der Cottbuser Ostsee entwickelt sich nach seiner Fertigstellung durch die Nähe zur Stadt und damit

zu den Siedlungsbereichen in ein neues Ziel für die Naherholung der Einwohner von Cottbus. Früher stand häufig die stille Erholung im Vordergrund, dies ist heute immer noch bei vielen Nutzergruppen der Fall, ergänzend kommen verschiedene andere Beschäftigungen hinzu. Neben spazierengehen, radfahren, wandern, baden und schwimmen wird auch vermehrt vielen Trendsportarten, wie Slacklining oder Inlineskating, in der Freizeit nachgegangen.

Der Schwerpunkt der Erholungssuchenden bezieht sich auf die Stärkung der eigenen Gesundheit und Fitness sowie auf die Regeneration vom stressigen und immer schnelllebigeren Alltag. Wenn es um Lebensqualität geht, fallen immer auch die Stichworte "Grün" und "Ruhe", weshalb es von besonderer Bedeutung ist, Möglichkeitsräume anzubieten, die multifunktional nutzbar sind. Weitere Ansprüche attraktiver Erholungsräume sind ein schönes Stadt- und Landschaftsbild, Ruhe, Naturnähe, naturnahe und saubere Gewässer, Sauberkeit allgemein und frische Luft. Zudem spielen Raum für die alltäglichen Aktivitäten und Natursport, ein gutes Wegenetz und Infrastruktur fürs Rasten, als auch Raum für Geselligkeit eine große Rolle bei der Naherholung.

Die verschiedenen Altersgruppen haben hierbei unterschiedliche Ansprüche an den Freiraum und verhalten sich darin unterschiedlich. Kinder bevorzugen dabei Aufenthaltsräume in Wohnungsnähe, wobei sich Jugendliche „eigene“ Treffpunkte wünschen und die zeitlich höchste Nutzungsintensität von Freiräumen aufweisen. Erwachsene dagegen zeigen ein bewegungsorientiertes Freizeitverhalten und haben den Wunsch nach Kommunikation und Freiräumen mit Gartencharakter. Auch Senioren bevorzugen solche Freiräume, die für diese Altersgruppe zusätzlich gut erreichbar sein müssen und die

Möglichkeit zur Beobachtung des Geschehens bieten sowie barrierefrei sein sollten. (WOLF & APPEL-KUMMER 2009)

Der Aufbau der Altersstruktur der Stadt Cottbus gibt Aufschluss über die jeweilige Anzahl der potentiellen lokalen Nutzer. Von den insgesamt 99.984 Einwohnern der Stadt sind 48.920 männlich und 51.060 weiblich, die genaue Altersstruktur ist wie folgt aufgebaut:

Alter	Gesamtanzahl	Männlich	Weiblich
0 - 14	10.520	5400	5120
15 - 29	18.960	10.290	8680
30 - 64	47.420	23.760	23.660
65 - 75 und älter	23.080	9460	13.620

(STATISTIK-BERLIN-BRANDENBURG.DE)

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse der lokalen Nutzergruppen ist bei der Ausgestaltung des Sees von hoher Bedeutung. (WOLF & APPEL-KUMMER 2009)

## 5.3 Analyse

### 5.3.1 Analyse der Raumstrukturen

Grundlegend gliedert sich die Umgebung des zukünftigen Cottbuser Ostsees wie ein Puzzle in einzelne Teile auf. Zu nennen ist natürlich das Tagebaurestloch des Tagebaus Cottbus-Nord, sowie die Stadt Cottbus südwestlich dieses Bereichs. Sie bildet ein in sich geschlossenes Gefüge und ist nicht mit dem Tagebaurestloch verbunden, da dieses erst später entstanden ist und sich die Stadt hiervon unabhängig entwickelt hat. Verbunden mit der Stadt ist ein Industriegebiet, das sich räumlich zwischen der Stadt und dem Tagebaurestloch befindet. Auch der Branitzer Park gehört zur Stadt Cottbus und befindet sich in südöstlicher Richtung von dieser. Durchflossen wird Cottbus zudem von der Spree, die sich durch die Landschaft schlängelt. Als einzelne Puzzleteile fügen sich noch Energiebereiche ein, die in Form von Solarfeldern südöstlich der Stadt und einem Windpark östlich des Tagebaurestlochs auftreten. In direktem Umfeld bestehen kleinere Dörfer, die als Inseln und in der Landschaft liegen. Letztere wiederum umschließt alle einzelnen Puzzleteile und umfließt sowohl die Stadt, die Dörfer als auch das Tagebaurestloch.

Teilweise sind die einzelnen Puzzleteile gut miteinander verknüpft, was beispielsweise bei der guten Integration des Branitzer Parks in die Landschaft deutlich wird. Jedoch ist insbesondere das Tagebaurestloch wenig in die Umgebung integriert.



Abb. 196 Umgebung des Sees als Puzzle

### 5.3.2 SWOT - Analyse

#### Stärken

Zu den größten Stärken der Stadt Cottbus und des geplanten Sees zählen dessen relative Nähe zur Stadt und deren Status als Oberzentrum. Ein solches besitzt immer eine auf sich zugeschnittene und spezialisierte

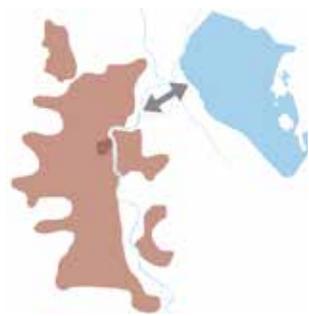


Abb. 197 Nähe zur Stadt

Infrastruktur, die der See in Zukunft nutzen kann. So bietet sich durch eine gute Einbindung die Möglichkeit über Autobahnen, Bundesstraßen und Flugplätze zur Stadt und zum See zu gelangen. Letztere liegen zwar nicht in unmittelbarer Nähe, sind aber über die

übrigen Vernetzungen gut zu erreichen. Für eine gute Bahnanbindung ist ebenfalls gesorgt.

Die zahlreichen international bekannten Parkanlagen, wie z.B. der Fürst-Pückler-Park, reihen sich in ein großes Angebot an grenzübergreifenden Projekten und ebenso vielen Anbindungen ein und prägen damit eine starke grüne Nachbarschaft zu Polen, welche ein wichtiger Zukunftsfaktor ist. Die Parkanlagen sind zudem Teil des großen Freizeitangebotes, welches die Stadt zu bieten hat. Dieses wird neben vielen Freizeitrouten für den Fahrrad- und Wandertourismus durch ein großes Angebot an organisierten Sport-, und ebenso zahlreichen anderen Vereinen erweitert. Zu nennen sind hier ebenfalls die große Anzahl an Leistungssportvereinen, wie der FC Energie Cottbus und auch der Standort Cottbus als Teil des Olympiastützpunktes Brandenburg. Ebenso wichtig für diese Region an der Spree und auch schon

in Betrachtung des entstehenden Cottbuser Ostsees ist die sehr gute Infrastruktur für Wassersportarten. So sind schon einige Vereine in und um Cottbus beheimatet, die bis jetzt die zahlreichen Kanuetappen entlang der Spree nutzen. Diese sind für jedermann mit oder ohne Führung zu befahren. Die regionale touristische Einbindung ist über die Wasserrou-

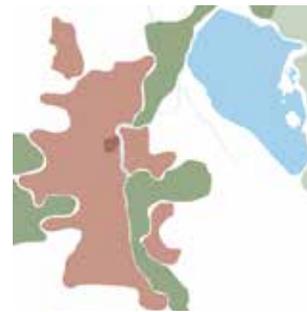


Abb. 198 Grünes Band

ten und die Radfernwege gut. Der bereits genannte Fürst-Pückler-Park liegt in einem „Band“ von Landschaftsschutzgebieten, welche sich entlang der Spree von beiden Seiten zur Stadt hinbewegen zu scheinen und durch die Innenstadt hindurch verlaufen. Die-

ser starke parkartige und grüne Aspekt der Landschaftsgestaltung wurde bereits am Ostufer des derzeitigen Tagebaurestlochs aufgegriffen und der Natur hier ein Bereich zurückgegeben.

Ebenso wichtig ist neben der Betrachtung der ursprünglichen Landschaft auch die Zeit des Tagebaus, welcher diese Landschaft zerstörte. Trotz des hinterlassenen und eher negativ belasteten Erbes ist er ein Baustein der Entwicklung. Cottbus ist damit Teil der Industriekultur in der Region und lebt von dieser gemeinsamen Identität. Einige Orte in der Lausitz zeigen, dass die Folgen des Tagebaus nicht nur akzeptiert werden, sondern dieser für einen wirtschaftlichen Aufschwung und ein besseres Selbstwertgefühl genutzt wird.

Andere Sparten der Wirtschaft sind bereits heute nach innen und außen gut vernetzt. Dies macht sich insbesondere in den Bereichen der Bildung, der

Forschung und der Wissenschaft bemerkbar, welche über gut ausgebaute Netzwerke verfügen. Der Verlust des Tagebaus und ebenso andere Einschränkungen der gesamten Wirtschaft führten zu einigen Einschnitten und dem Rückgang von Arbeitsplätzen. Dies wiederum hatte die Abwanderung und damit eine Schrumpfung der Bevölkerung zur Folge. Die-



Abb. 199 See als Impuls

ser zunächst negative Aspekt bringt aber auch eine Komprimierung der gebauten Stadtstruktur bzw. eine Verdichtung des Kerns mit sich. Dadurch konnte sich die Stadt von architektonischen „Altlasten“ in den Randbereichen befreien und die frei werdenden

Gebiete anderweitig nutzen. In einigen Fällen wurden sie der Natur zurückgegeben und so das Landschaftsbild verbessert.

#### Schwächen

„Wo Licht ist, ist auch Schatten“. Die Betrachtung der Bevölkerungsschrumpfung hat neben positiven Aspekten ebenso viele negative Auswirkungen. Durch die Abwanderung der Bevölkerung in den letzten Jahren zählt Cottbus „nur“ zu den Oberzentren und wird nicht als Großstadt geführt. Der Bevölkerungsrückgang liegt hauptsächlich an einem Mangel an Arbeitsplätzen und einer damit verbundenen hohen Arbeitslosigkeit. Das Verlassen der Stadt betrifft in großem Maße die jüngeren Bevölkerungsschichten. Der sich damit ergebende demographische Wandel ist ein weiterer Punkt, den es zu betrachten gilt, um die Folgen zu erkennen und zu bewältigen.

Bietet Cottbus eine gute touristische Einbindung in das Umland in Form von Radfernwegen, fehlt es vielerorts an lokalen Wegen. An der Spree und im Spreewald gibt es eine große Anzahl an bekannten und markierten Wanderwegen. Im direkten Cottbuser Umland sind hingegen augenscheinlich nur einige selbst erstellte Routen vorhanden, die aber nur per GPS, nicht aber mithilfe von Wegweisern nachzuwandern sind. Genauso verhält es sich mit Inliner- oder Rollschuhrouten. Es gibt einige Vereine für diesen Sport, offiziell angelegte Routen sind auch hierfür kaum zu finden. Der Bedarf scheint aber aufgrund der Vielzahl der Sportler und dem Selbstanliegen der Routen durchaus vorhanden zu sein.

Einige große Nachteile im Vergleich mit anderen Gebieten bringt auch die Planung des künftigen Sees selbst mit sich. Ein natürlich entstandener See verfügt meist über eine mitgewachsene Infrastruktur und eine bessere Anbindung an die Stadt und schafft zudem eine harmonischere Angliederung zwischen diesen beiden. Eine Stadt, die an einem See entsteht, entwickelt sich anders, als eine Stadt ohne diesen. Der Ostsee wird künstlich entstehen und entwickelt werden, was es bei der Planung und Anbindung zu beachten gilt. Zusätzlich ist von der Stadt und insbesondere vom Stadtkern eine gewisse Distanz zum See zu überwinden, die den Gedanken eines „Stadtsees“ zunächst einmal verschleiert. Darüber hinaus verstärken die neu geschaffene Bundesstraße und die derzeitige Ausprägung des Uferumfelds im westlichen Uferbereich eine gefühlte Abgrenzung zur Stadt. Eine weitere Facette besteht in der Konkurrenz zum ebenso derzeit und in Zukunft weiter wachsenden Lausitzer Seenland. Dort entstehen ebenso Tagebaurestlochseen, die zudem aufgrund der Nähe zueinander über Kanäle verbunden sind. Weiterhin werden



Abb. 200 Trennung zur Stadt

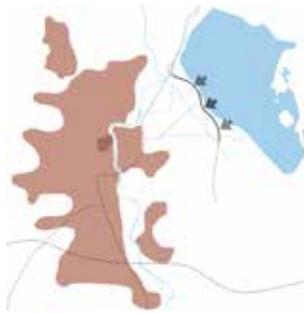


Abb. 201 Bundesstraße

unter einem sehr hohen Säuregehalt. Dies macht eine Zufuhr von Frischwasser und ein umfangreiches Kalken des Wassers nötig. Im Tagebaurestloch bei Cottbus ist die Gefahr der Übersäuerung aufgrund der eigenen Größe und der – im Verhältnis dazu – sehr geringen Wassertiefe noch etwas höher.

### Chancen

Der neu geschaffene See wird ein Mehr an Nutzungsmöglichkeiten bringen. Nicht nur auf dem See selbst, der für viele Möglichkeiten des Wassersports oder der Erholung genutzt werden kann, wird sich eine Intensivierung der Möglichkeiten ergeben. Ebenso werden in den Uferbereichen verschiedene Nutzungen möglich und, durch die Anbindung an

dort schon sehr viele Nutzungen ausgeschöpft. Der Cottbuser Ostsee besticht derzeit lediglich aufgrund seiner Größe gegenüber der Seenlandschaft. Eine Kopie des Seenlandes und seiner Nutzungen würde keine Sonderstellung bringen, die der Ostsee benötigt. Das Lausitzer Seenland bietet Cottbus aber ein gutes Beispiel, mit welchen Gefahren auch der Ostsee zu rechnen hat. Ein sich, aus dem Grundwasser, selbstständig füllendes Tagebaurestloch leidet bei bestimmten Bodenverhältnissen

bestehende Freizeitaktivitäten, erweitert. Gleichsam erhält die gesamte Wirtschaft einen Impuls, den es zu fördern gilt. Ein neuer See schafft mit seinen Möglichkeiten der Umsetzung Arbeitsplätze im direkten und indirekten Umfeld. Die Infrastruktur verbessert sich und wird zudem weiter ausgebaut. Die Tourismuspartie erhält einen weiteren Bezugspunkt. Die Besucher bringen Geld in die Region und schaffen durch ihren Aufenthalt wiederum Arbeitsplätze in den Bereichen der Gastronomie, des Hotelgewerbes und anderen touristisch ausgelegten Berufszweigen. Die ehemalige Landschaft, die durch den Tagebau zerstört wurde, ist unwiederbringlich verloren. Der See wird die derzeitigen Gegebenheiten nutzen, um ein neues, modernes und ansprechendes Bild der Landschaft zu entwickeln, von dem die Stadt und die Region in Zukunft profitieren werden.

### Risiken

Die Risiken entstehen in vielerlei Hinsicht aus der Dimensionierung der Seenutzungen und aus den Planungen des „Drumherums“. Die Angaben zur Zahl der Bootsanleger auf dem gesamten See schwanken von ausreichend bis überzogen, je nachdem welche Quelle zur Information herangezogen wird. Bei einer Überdimensionierung der Anzahl der Bootsanleger kann schnell ein wirtschaftliches Minus entstehen. Im weiteren Verlauf wirkt sich das auf die Anlagen selbst aus, welche bei Nichtbenutzung einem schnellen Verfall freigegeben werden. Das könnte wiederum zu einem Rückzug der bereits vorhandenen Nutzer führen. Des Weiteren muss eine Überfrachtung der gesamten Region vermieden werden. Der See wird kommen und ist aufgrund der Entfernung zum Lausitzer Seenland, auch regional betrachtet, gerechtfertigt. Bei den Nutzungen muss

aber auf eine Eigenständigkeit und das Vermeiden des Nachahmens geachtet werden. Wenn zu viele Orte ähnliche Angebote vorhalten und dies in sehr großen Dimensionen, besteht die Gefahr der Übersättigung der Bevölkerung.

Cottbus gehört mit zur Industriekultur der Region und sollte in diesem Sinne gestärkt werden. Wichtig hierbei ist, dass in den richtigen Dimensionen geplant, gebaut und verknüpft wird.

Ein weiteres Risiko besteht darin, dass die Cottbuser möglicherweise den See nicht annehmen werden. Ihn als neues, zukunftsträchtiges Teilstück des Landschaftsbildes zu akzeptieren, fällt einigen Cottbusern sicherlich schwer, mussten sie doch jahrzehntelang mit dem lauten und schmutzigen Tagebau in der Nachbarschaft leben oder sogar für diesen ihre Häuser verlassen. „Akzeptanz schaffen“ lautet somit eine wichtige Devise der Planungen um den See. Hinweise und Erklärungen zu den vorherigen Epochen der Vergangenheit des Gebietes und die Umnutzung verschiedener Elemente bieten dabei ein Podium für die Vermittlung. Eine zu starke geschichtliche Ausprägung kann aber zu einer Ablehnung führen, die Dimensionen sind auch in diesen Ausführungen zu beachten.

Ein Risiko besteht zudem darin, dass die Nachnutzung – im Gegensatz zu den Tagebaurestlöchern im Lausitzer Seenland – nicht von staatlicher Seite begleitet und durchgeführt wird, sondern vom derzeitigen Betreiber des Tagebaus, der Vattenfall GmbH. Dieser Umstand, dass ein privater und nicht-deutscher Konzern für die Durchführung und Teile der Finanzierung verantwortlich ist, hinterlässt einige Unsicherheiten bei den Verantwortlichen und den Bewohnern der Stadt. Der Stand des technischen Wissens zur Schaffung und Sicherung eines Sees in

diesem Konzern ist nicht so belegt, wie das im Lausitzer Seenland und der LMBV der Fall war.



Abb. 202 Branitzer



Abb. 203 Industriell geprägte Landschaft



Abb. 204 Sichtbare Schrumpfung und Zerfall

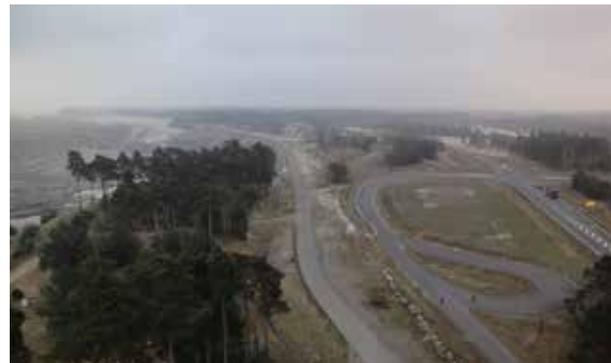


Abb. 205 Bundesstraße als Trennung zum See



Abb. 206 See als Impulsgeber für neue Entwicklungen

### 5.4 Zielsetzung und Leitbilder

Basierend auf den Ergebnissen der Recherche wurden Ziele erarbeitet, die die Entwicklung des Cottbuser Ostsees und der Umgebung begleiten und lenken sollen. Die Potentiale werden dabei aufgegriffen und verstärkt sowie Risiken vermindert. Als Betrachtungsraum wird auch im Folgenden immer der gesamte See verstanden, sodass ein ganzheitliches Konzept entstehen kann. Wichtig hierbei ist zudem der Faktor der Angemessenheit, der die Basis für die Leitbilder darstellt. Dies gewährleistet, dass die Entwicklung des Cottbuser Ostsees an den Raum und die Region angepasst wird. Sowohl die Stadt Cottbus als auch die umgebenden Landschaften und Dörfer dürfen hierbei nicht außer Acht gelassen werden. Die Perspektive vom See aus gewährleistet, dass der Entwicklungsprozess vom zukünftigen Cottbuser Ostsee aus initiiert wird. Zudem wird mit Hilfe der Leitbilder ein grober Rahmen aufgespannt, in dem sich die weitere Entwicklung und Planung prozesshaft bewegen kann. Auf dieser Basis bauen sich die drei Leitbilder „Stärkung der Identität“, „Aufwertung der Lebensqualität“ und „Verbindungen schaffen“ auf.

#### Stärkung der Identität

Der direkte Raum um den Cottbuser Ostsee soll sich mit diesem identifizieren und ihn als neues Element begreifen und erfahren. Wichtige Ankerpunkte für diese neu zu schaffende Identität sind die kulturellen Aspekte, die in diesem Raum eine tragende Rolle spielen. Hierzu zählt der Tagebau, der in der Landschaft deutliche Spuren hinterlassen hat. Diese als eigen zu akzeptieren und die Besonderheit dieser industriellen Geschichte zu erkennen und zu nutzen. Die vielfältigen **kulturhistorischen Aspekte**

der Region um Cottbus und den zukünftigen See spielen eine übergeordnete Rolle. Die Sorben prägen bis heute die Niederlausitz und somit auch die Region um Cottbus. Es soll ein Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung für die Stärken, aber auch die Gefährdung dieser Minderheit geleistet werden. Durch die Integration von kulturellen Elementen in die Gestaltung und behutsame Hinweise auf ehemalige Dörfer und Verbindungen, wie Bahnlinien oder Straßen, gerät die Geschichte des zukünftigen Sees nicht in Vergessenheit.

Ein weiteres Element zur Stärkung der Identität ist

die Wahrnehmung des Sees und seiner Besonderheiten. Sowohl die **Verbesserung der Innenwahrnehmung** durch die einheimische Bevölkerung als auch die **Außenwahrnehmung** durch Besucher oder Touristen erhalten eine große Bedeutung im Konzept. Die Region um Cottbus gewinnt an Aufmerksamkeit durch seine eigenen Bürger und Besucher. Durch eine Sensibilisierung und Einbindung der Bürger in den Entstehungsprozess wird die Akzeptanz des Sees erhöht, aber auch die Vorfreude auf ein neues Erholungsgebiet gesteigert. Die neue Blickrichtung zum See wird planerisch aufgegriffen und behutsam



Abb. 207 Logo der IBA See 2000-2010

umgesetzt. Ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal des Sees, ist seine unmittelbare Stadtnähe. Diese **Stadtnähe** wird den See und seine Uferkanten charakterisieren. Hiermit hebt er sich von anderen Seen in der Umgebung, die aus Tagebaufolgelandschaften entstanden sind, ab.

Durch das Herausarbeiten einer eigenen Identität und die Stärkung der Wahrnehmung des Sees entwickelt sich dieser als **Impulsgeber** für die Region.

Aus der vorangegangenen Differenzierung des Seeumfeldes in der Analyse ergibt sich eine klare Charakterisierung des Sees und der Uferbereiche. Durch die Nähe zur Stadt Cottbus wird sich der zukünftige Cottbuser Ostsee als **Stadtsee** charakterisieren. Dies grenzt ihn zum eher ländlich geprägten Lausitzer Seenland ab. Die oberzentrischen Funktionen von Cottbus können hierdurch aufgegriffen und verstärkt werden.

Die Uferbereiche erhalten unterschiedliche Qualitäten. Durch die Nähe der westlichen Uferkante zur Stadt und zu den umliegenden Dörfern wird dieser Uferbereich unter deren Einfluss entwickelt. Es findet eine Stärkung des urbanen Charakters sowie eine Verdichtung der Nutzung statt. Die östliche Uferkante wird aufgrund der Prägung durch die Landschaft und den Windpark naturnah belassen, sodass hier die menschliche Nutzung nicht zu sehr im Vordergrund steht. Naturschutzgebiete und Bereiche für die energetische Nutzung haben hier zukünftig Vorrang. Ebenso stehen Flächen für eine sukzessive Entwicklung zur Verfügung. Die gesamte Planung steht hierbei unter dem **Motto „Stadt-Land-See – Chancen für eine Stadt im Wandel“**. Im Zentrum dieses Mottos steht die Idee, dass der See als Impulsgeber für die Stadt Cottbus und die gesamte Umgebung entwickelt wird.

Planerisch steht hier die unterschiedliche und **vielfältige Ausprägung der Uferbereiche** und der Wasserfläche im Mittelpunkt, sodass sie verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Neben der Erholungsnutzung am Ufer können auch sportliche, naturnahe und kulturelle Nutzungen von unterschiedlichen Besuchergruppen durchgeführt werden. Der Fokus liegt hierbei auf den **lokalen Nutzern**, da diese ganzjährig an den See kommen werden.



Abb. 208 Innenstadt von Cottbus

### Aufwertung der Lebensqualität

Ein weiteres vorrangiges und übergeordnetes Leitbild ist die Aufwertung der Lebensqualität in der Stadt Cottbus und den umliegenden Gemeinden, welches durch den See als **neues stadtnahes Erholungsgebiet** geschaffen wird. Durch die Einbindung in bestehende grüne Verbindungen, wie den zahlreichen Landschaftsschutzgebieten, der Spree mit ihren grünen Uferbereichen und der Branitzer Parklandschaft gliedert sich der See in schon bestehende Naherholungsgebiete ein. Hierdurch wird das „**Grüne Band**“ in Cottbus **vergrößert** und durch eine zusätzliche Wasserfläche bereichert.

Jedoch sollen auch regionale und überregionale Nutzer angesprochen werden. Hierdurch vergrößert sich die Bekanntheit und Strahlwirkung des Sees, sodass sich auch sein Einzugsgebiet erweitert. Besucher und Tagestouristen werden zusätzlich vermehrt angezogen. Der Cottbuser Ostsee kann sich somit außerdem zu einem attraktiven **Gebiet für Kurzurlauber** aus der Metropolregion Berlin-Brandenburg entwickeln.



Abb. 209 Naherholung am See

### Verbindungen schaffen

Um den See in die Umgebung einzubetten und den Besuchern eine problemlose Anreise zum See und seinen Uferbereichen zu gewährleisten, ist es wichtig, genügend Anbindungen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Durch **infrastrukturelle Verbindungen** werden die verschiedenen Räume mit dem See verknüpft. Hierdurch wird die Stadt Cottbus mit den zahlreichen potentiellen Nutzern des Sees an den See geführt. Aber auch die Dörfer und die direkte landschaftliche Umgebung mit weiteren lokalen Nutzern werden hierbei nicht außer Acht gelassen. Es werden **Tore zur Stadt** als auch **Tore zum See** geschaffen, sodass Synergieeffekte zwischen diesen beiden Orten entstehen. Weiterhin werden Anbindungspunkte geschaffen, welche die Stadt sowie die Dörfer und die Landschaft mit dem See verbinden. Die Ausprägung der Anbindungspunkte orientiert sich dabei an den unterschiedlichen Charakteristika der direkten Umgebung dieser.

Die industrielle Geschichte des Tagebaus Cottbus-Nord schafft eine **thematische Vernetzung mit der Industriekultur**, sodass der Cottbuser Ostsee mit der Industriekultur des gesamten Lausitzer Tage-

bauabbaugebiets gedanklich verbunden wird.

Wichtige touristische Verbindungen sind zudem die **Spree**, auf der jährlich viele Wassertouristen unterwegs sind, und die Radfernwege, die durch Cottbus und auch am zukünftigen Cottbuser Ostsee vorbeiführen. Die Infrastruktur wird insgesamt verbessert, sodass der Zugang zum See von unterschiedlichen Räumen aus mit verschiedenen Verkehrsmitteln möglich ist.

Da die Blickrichtung der Stadt in Richtung Tagebau bislang meist vermieden wurde, steht die Aufmerksamkeitsarbeit im Zentrum des Konzeptes. Es ist wichtig, dass die Bürger und zukünftigen Nutzer schon frühzeitig mit in den Entstehungsprozess des Sees eingebunden werden, um die Akzeptanz zu erhöhen, aber auch die Vorfreude auf ein neues Erholungsgebiet zu steigern. Neue Blickbeziehungen werden planerisch aufgegriffen und sensibel umgesetzt.



Abb. 210 Spree als Verbindung



Abb. 211 Ehemalige Bahnlinie als Verbindung zum See

### Ausblick auf die weitere Bearbeitung

Durch die Entwicklung von Szenarien werden mögliche Entwicklungsansätze des Planungsgebiets beleuchtet, sowie Vor- und Nachteile betrachtet. Hieraus lassen sich Rahmenbedingungen ableiten, die eine angemessene Entwicklung für den See und die Uferbereiche gewährleisten.



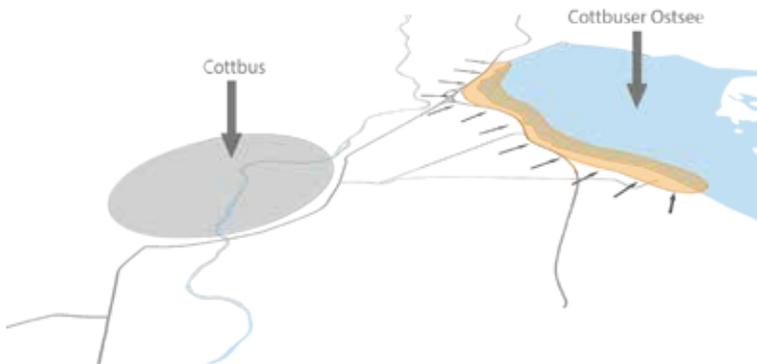
Abb. 212 Bürgerprojekt vor Ort



Abb. 213 Projekte mit Kindern

## 5.5 Szenarien

### 5.5.1 Szenario 1: Entwicklungsschwerpunkte



#### Starkes Band entlang der Uferlinie

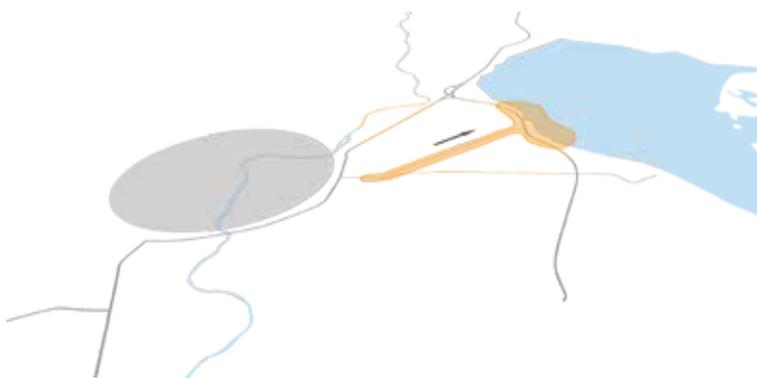
##### Szenario 1.1

Das Szenario 1.1 geht von einer intensiven Bebauung der gesamten Uferlinie aus. Durch die vielen Anknüpfungspunkte wird eine gute Anbindung des Sees mit der Stadt und dem Umland gewährleistet. Die entstehende Entwicklung der gesamten Uferlinie sieht eine Bebauung sowohl mit Wohnungsbauten, als auch mit Geschäften des Einzelhandels, Gastronomiebetrieben und Hotels vor. Ein weiterer positiver Effekt dieser intensiven Nutzung des Uferbereichs ist der starke wirtschaftliche Impuls, der auf die Stadt und den See wirkt. Zudem ziehen die neuen attraktiven Wohnlagen neue Einwohner nach Cottbus. Ein deutlich urban geprägter Charakter entsteht durch die große und vielfältige Ausprägung der Angebote

#### Punktuell starke Entwicklung

##### Szenario 1.2

In Szenario 1.2 wird die Entwicklung auf die Seeachse und den direkt angrenzenden Uferbereich fokussiert. Es wird ein starker Anknüpfungspunkt mit der Entwicklung der Seeachse als Hauptzugangsort vom See zur Stadt geschaffen. Die vorgesehene Bebauung entsteht entlang der Achse und breitet sich von diesem Zugang schwerpunktmäßig am Seeufer aus. Ebenso wie im vorangegangenen Szenario ist eine Mischung von Wohnungsbauten und Geschäften des Einzelhandels sowie Gastronomiebetrieben in der Bebauung geplant. Der größte Vorteil dieser Variante liegt in der, durch die Gestaltung der Seeachse geschaffenen, direkten Verbindung zur Stadt. Auch das Gefühl für die Verbindung wird durch diese Maßnahme gestärkt. Ebenso wird das entstehende, räumlich komprimierte Angebot an Freizeitmöglichkeiten und



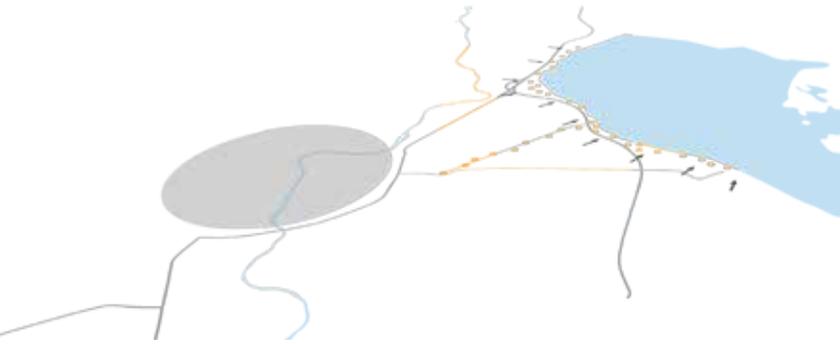
und die gut ausgebaute Infrastruktur. Es entsteht eine starke Abtrennung der Stadt vom See, da durch die gezielte Betonung des Uferbereichs eine eigenständige Uferbebauung entsteht. Dies könnte eine zusätzliche Abwanderung von Bewohnern und Gewerbetreibenden aus dem Stadtkern forcieren. Durch diese intensive Bebauung verschwimmen die bestehenden dörflichen Strukturen, die heute noch die sichtbaren und charmanten Landschaftsinseln bilden. Die geplante Seeachse verliert durch die vielen Anknüpfungspunkte an Bedeutung und kann ihren Zweck als Hauptverbindung nicht mehr erfüllen. Des Weiteren entsteht ein enormes Nutzungsgefälle entlang des gesamten Uferbereichs, hervorgerufen durch die starke Betonung der westlichen Seekante und der einhergehenden Bündelung der meisten Ressourcen.

die gut ausgebaute Infrastruktur den Anknüpfungsbereich stärken. Der Charakter dieses Uferbereichs ist wie in Szenario 1.1 stark urban geprägt. Die in südlicher und nördlicher Richtung anschließenden Uferbereiche behalten ihren ländlichen Charme. Eine derart starke Fokussierung beinhaltet ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Seeachse, sowie die Entstehung eines Ballungsraumes im Anknüpfungsbereich. Zum anderen konzentriert sich die gesamte Entwicklung lediglich auf einen Uferbereich, sodass dieser, besonders im Freizeit- und Gastronomiegewerbe, eine starke Konkurrenz für die anderen Ortschaften darstellt.

### Verstreute Entwicklung entlang des Ufers Szenario 1.3

In Szenario 1.3 wird eine versprengte, voneinander unabhängige Entwicklung entlang des westlichen Uferbereichs geprüft. Hier entstehen wie in Szenario 1.1 viele Anknüpfungspunkte und die Seeachse fungiert entsprechend nicht als einzige Anbindung zur Stadt. Die Elemente der entstehenden Bebauung liegen in Gruppen zusammen und bieten Möglichkeiten, den Uferbereich individuell zu nutzen. Die lockere Bebauung trägt zu einem offenen Austausch zwischen der Stadt und dem See bei und vermeidet dadurch die Abtrennung der beiden Orte. Eine prozesshafte Entwicklung, die sich flexibel der jeweiligen Situation anpasst, ist hier möglich. Dadurch, dass die Seeachse von wei-

teren Anknüpfungspunkten entlastet wird, entstehen keine Ballungsräume und Verkehrsprobleme, was die Anfahrt wesentlich angenehmer gestaltet. Da es aber keinen klar definierten Entwicklungsschwerpunkt gibt, kann auch keine stabile, geordnete Infrastruktur entstehen. Auch die Entwicklung einer eigenen Identität ist so kaum zu erreichen. Stattdessen entsteht ein loses Durcheinander, das für Besucher schwierig zu durchschauen und zu nutzen ist. Es ist auch nur eine schwache Impulswirkung zu erwarten, da keine intensive Nutzung an zentralen Bereichen entsteht. In der Zukunft kann es allerdings zu einer gegenteiligen Entwicklung kommen, sodass bei einer unkontrollierten Ausbreitung, entsprechend zu Szenario 1.1, eine zusammenhängende Bebauung entsteht.



### 5.5.2 Planerischer Ansatz

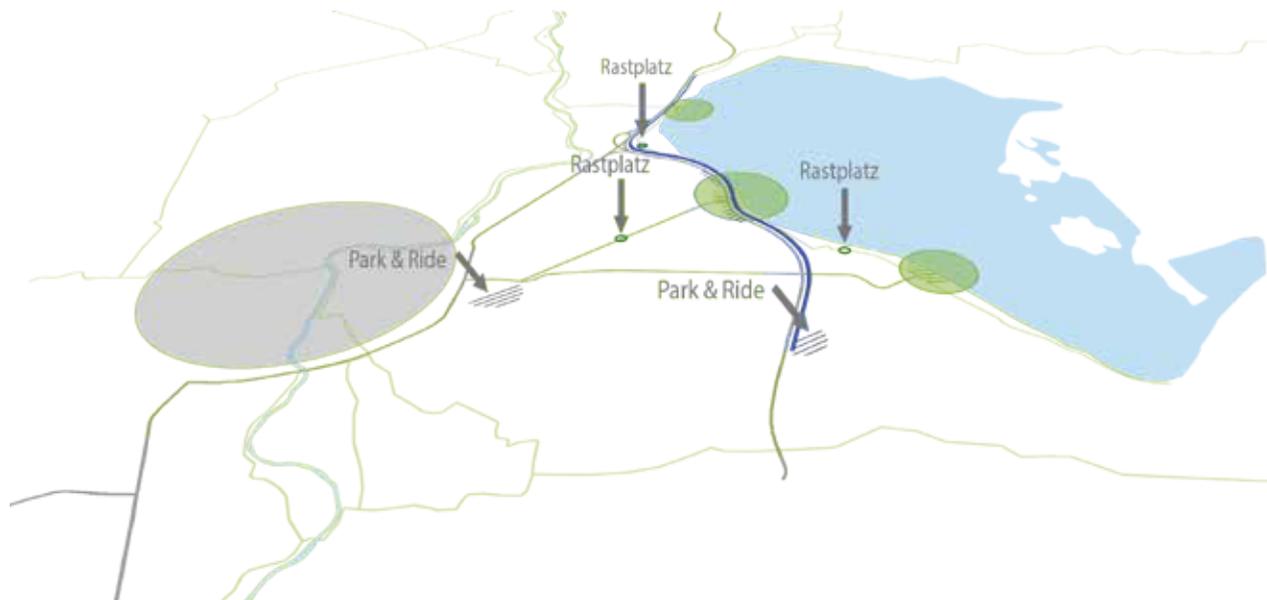
#### Entwicklung an 3 Schwerpunkten

Aus den drei Varianten des ersten Szenarios wurde aus den positiven Aspekten ein eigenständiges Konzept entwickelt. Hierbei liegt der Entwicklungsschwerpunkt an drei Hauptanknüpfungspunkten, wobei die Seeachse als wichtige Verbindung zur Innenstadt fungiert. Die drei Anknüpfungspunkte sind:

1. Lakoma
2. Merzdorf in Verbindung mit Cottbus
3. Schlichow

Sie dienen als Tore zur Stadt und sollen durch eine markante Silhouette mühelos vom See aus zu erkennen sein. Die verschiedenen Bereiche können unterschiedliche Nutzungen bereithalten. Eine pro-

zesshafte Erweiterung, die sich an der zukünftigen Entwicklung orientiert, wird ebenfalls unterstützt und gewährleistet eine angemessene Ausgestaltung der Anknüpfungspunkte. Durch die Fokussierung auf drei intensiv genutzte Bereiche ist zum einen ein vielfältiges Angebot an Freizeitaktivitäten sowie eine gute Infrastruktur möglich und zum anderen bleibt der Landschaftscharakter erhalten. Dies hat den Effekt, dass die Dörfer als Landschaftsinseln gestärkt werden und diese charmanten und einzigartigen Strukturen erhalten bleiben. Die Übergänge zwischen intensiver und extensiver Nutzung gehen fließend ineinander über und es ergibt sich kein starkes Nutzungsgefälle zwischen den Bereichen. Da Wirtschaftsimpulse sowohl auf den See als auch auf die Stadt wirken, entsteht ein Synergieeffekt zwischen ihnen. Mit diesem Konzept lassen sich die Identität und der besondere Charakter des Uferbereichs in drei unterschiedlichen Ausprägungen weiterentwickeln.



### 5.5.3 Szenario 2: Anbindung des Verkehrs

#### Autofreundliche Verkehrsanbindung Szenario 2.1

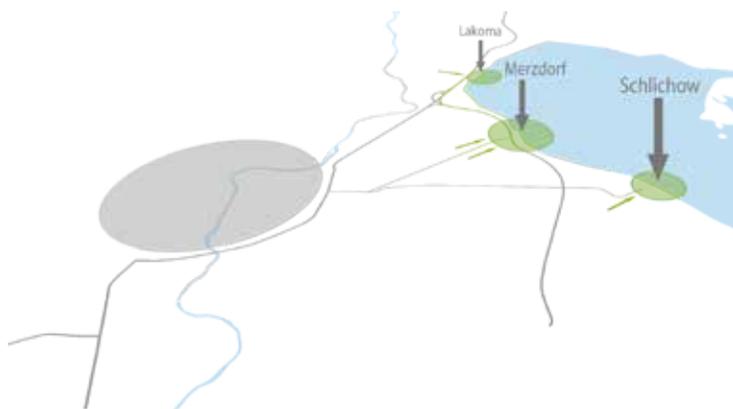
Auf diesem planerischen Ansatz aufbauend, befassen sich die Szenarien 2.1 und 2.2 mit der verkehrlichen Anbindung des westlichen Uferbereichs. In Szenario 2.1 wird eine autofreundliche Variante vorgestellt, bei der die Bundesstraße von Sichtschutz- und Lärmschutzelementen unverbaut bleibt und damit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) freie Sichtachsen auf den See bietet. Die Seeachse wird ebenfalls für den MIV freigegeben und entsprechend ausgebaut. Ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen, sowie breite Fahrspuren und eine autofreundliche Verkehrsleitung (grüne Welle) garantieren eine gute Anbindung. Separate Radwege dienen sowohl der Sicherheit als auch einem zügigen Verkehrsfluss



für die Radfahrer. Ein ebenso positiver Effekt ist die große Anziehungskraft für spontane Touristen. Durch den freien Blick auf das Wasser werden sie zum See gelockt. Auch eine schnelle und direkte Erreichbarkeit aus dem Umland zum See ist gesichert, da die vielen Parkmöglichkeiten eine direkte Anreise erlauben. Negativ sind hier im Wesentlichen der hohe Versiegelungsgrad durch den Flächenverbrauch für die Parkplätze zu nennen, sowie die starke Emissionsbelastung durch die Abgase. Mit der Bevorzugung des MIV erfolgt eine Einschränkung des Fuß- und Radverkehrserlebnisses. Weitere Störungen treten durch die Zerschneidung des Landschaftsbildes und eine verstärkte Lärmbelastung auf, wobei es ebenfalls zu einer Verdrängung oder auch einem Ausschluss von potentiellen Nutzungen am Ufer kommen kann.

#### Fahrradfreundliche Verkehrsanbindung Szenario 2.2

Das Szenario 2.2 zeigt eine fahrradfreundliche Entwicklung, bei der die Bundesstraße vom See durch eine Bepflanzung und das Absenken der Fahrbahn getrennt werden. Die Seeachse wird in dieser Variante nur für den Fuß- und Radverkehr geöffnet. Ein separates, eigenständiges Radwegenetz und somit eine Fokussierung auf die Freizeitrouten verbindet den See sowohl regional als auch überregional. Dies macht ihn für Anwohner und Touristen attraktiv. Nur wenige Parkplätze entstehen direkt am See, stattdessen werden ein Park & Ride-Service, Fahrradverleihstationen sowie Stadträder angeboten. Hierfür steht eine gute Infrastruktur mit vielen Fahrradstellplätzen, Solarladestationen für E-Bikes sowie Rastplätzen und Schutzhütten zur Verfügung.



Der Vorteil dieser Variante liegt in der geringeren Beeinträchtigung des Uferbereichs durch Lärm und Abgase sowie einer Kaschierung der Bundesstraße. Dadurch wird eine größere Angebotsvielfalt an Nutzungen ermöglicht. Weiterhin wird das Landschaftsbild durch eine neue Bepflanzung aufgewertet. Da es nur ein geringes Angebot an Parkplätzen gibt, ist der Flächenverbrauch wesentlich geringer und der Anteil des ruhenden Verkehrs wird minimiert. Die direkte, sichere und erholsame Anbindung für den Fuß- und Radverkehr zieht außerdem lokale Nutzer an, die den See kostengünstig und unproblematisch erreichen möchten. Allerdings werden nur begrenzt Spontanbesucher angelockt, da sich die Anfahrt mit dem Auto aus dem Umland als schwierig erweist.

## 5.6 Gesamtkonzept

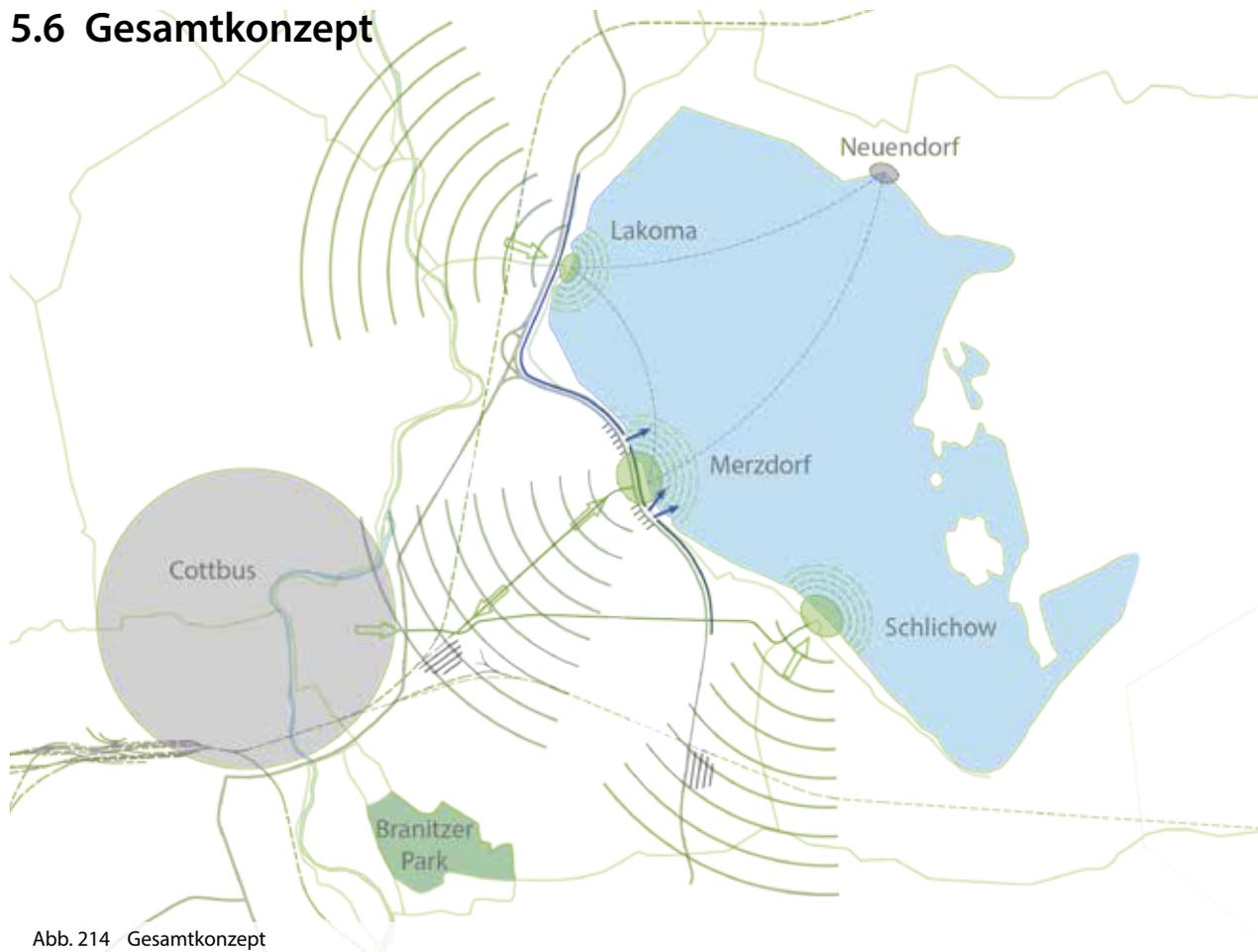


Abb. 214 Gesamtkonzept

### Gesamtkonzept aus den Szenarien

Aus diesem zweiten Szenarienkomplex entsteht das Gesamtkonzept mit den Rahmenbedingungen zur weiteren Entwicklung und die Verortung der Maßnahmen an den drei Anknüpfungspunkte. Als Basis dient der planerische Ansatz aus den Szenarien 1.1 bis 1.3 mit den drei Entwicklungsschwerpunkten am Ufer. Hierauf aufbauend wird eine Mischung aus den

beiden Varianten des Szenarios 2 favorisiert, bei der sowohl der motorisierte als auch der unmotorisierte Verkehr gleichermaßen berücksichtigt werden. An einigen markanten Stellen bleiben wirkungsvolle Blickfenster von der Bundesstraße auf den See für den MIV geöffnet, die in Verbindung mit Park- und Zugangsmöglichkeiten zum See stehen. Hierdurch werden Spontanbesucher angezogen, gleichzeitig

besteht ein Sichtschutz für die Nutzer des Uferbereichs, die sich ansonsten vom MIV durch Lärm und Abgase gestört fühlen könnten. In diesem Ansatz sind außerdem mehrere direkte Anbindungen an den See vorgesehen. Hierbei wird der MIV über die vorhandenen Straßen und Bundesstraßen geleitet, sodass der Fuß- und Radverkehr, insbesondere von der Stadt aus, den See über die neue Seeachse erreichen kann. Diese wird nur für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut und an das Radwegenetz angeschlossen. Dabei soll eine grüne Achse entstehen, über die der See erreicht werden kann. Eine Ansiedlung des Einzelhandels wird nicht ausgeschlossen, wobei die Erschließung über die bestehenden, parallel zur Seeachse verlaufenden, Straßen erfolgt. Für eine weitere Entlastung des Uferbereichs ist eine Mischung aus Parkplätzen in der Nähe des Sees und ein Park & Ride Service angedacht. Für Besucher ohne Auto, die beispielsweise mit dem Zug unterwegs sind sowie für die Anwohner von Cottbus werden zusätzlich Stadt- und Leihfahrräder angeboten. Die dafür nötige Infrastruktur wird deutlich ausgebaut, sodass viele Fahrradstellplätze mit Ladestationen für E-Bikes sowie Rastplätze und Schutzhütten entstehen. Durch eine ausgeglichene Berücksichtigung sowohl des MIV als auch des unmotorisierten Verkehrs wird eine breitere Nutzergruppe angesprochen. Das Angebot im Uferbereich kann vielfältig gestaltet werden.

Diese Rahmenbedingungen bieten die Grundlage für unser Konzept, das unter dem Motto – „Stadt-Land-See - Chancen für eine Stadt im Wandel“ – steht.

## 5.7 Nutzungsbereiche

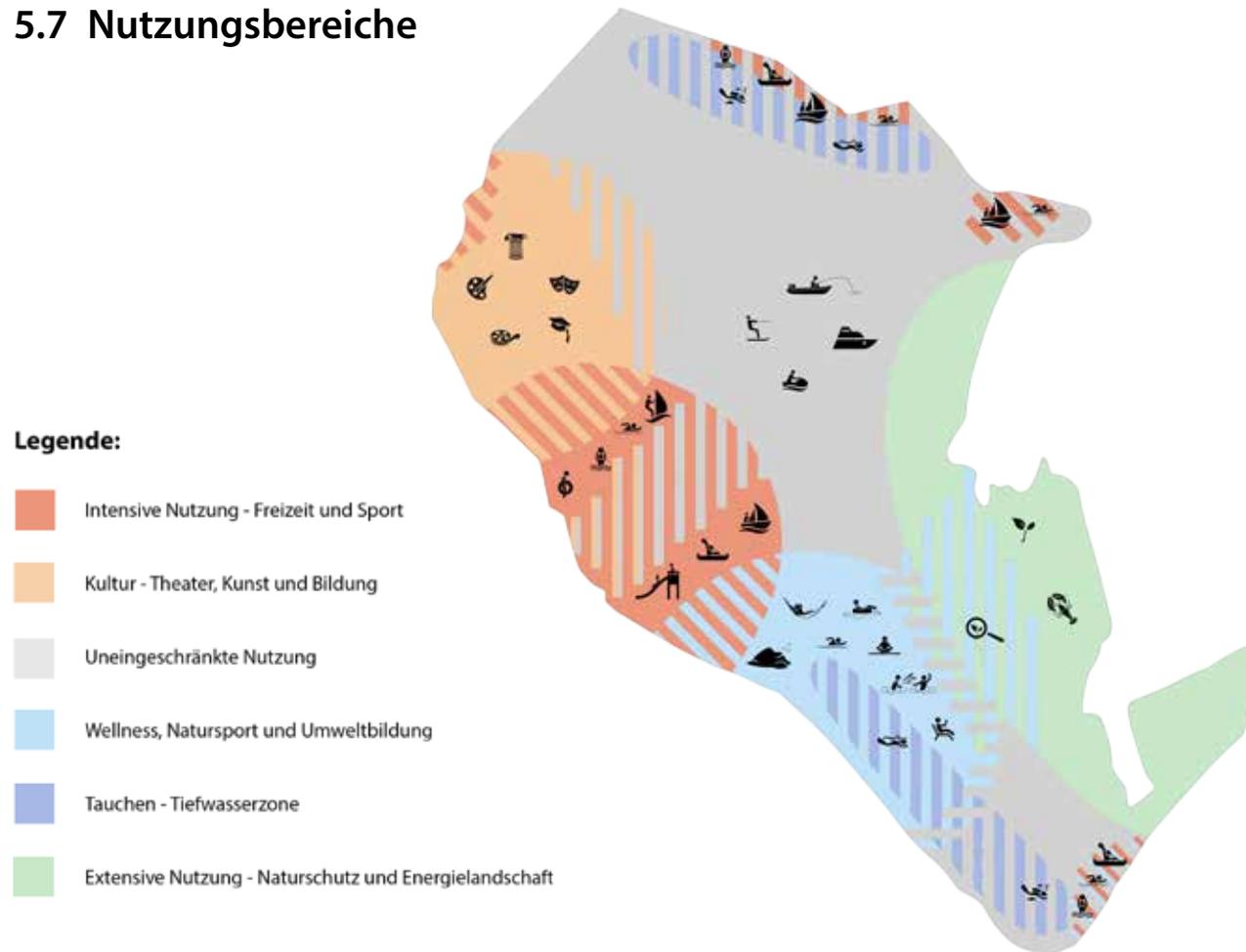


Abb. 215 Nutzungen auf dem See

### Nutzungsbereiche der Wasserfläche

Die Nutzungsbereiche auf der Wasserfläche ergeben sich größtenteils aus der Qualität der Ufergebiete. Aus der Betrachtung der angrenzenden Dörfer und Landschaften ergibt sich eine klare Charakterisierung der möglichen Nutzungen auf dem See. Lakoma, als kulturell sehr interessanter, aber auch

wechselhafter Ort, bietet die Möglichkeit an dieser Stelle eine kulturelle Nutzung zu etablieren. Dabei kann sowohl auf die Kultur der Sorben als auch auf die Industriekultur verwiesen und somit die Geschichte des Sees erzählt werden. Genauso ist dies an den Stellen möglich, an denen weitere Dörfer devastiert wurden.

Der Uferabschnitt bei Merzdorf ist durch die Nähe zu Cottbus geprägt und über die Seeachse mit der Stadt verbunden. Wegen der Nähe und der Erreichbarkeit des Sees ist es sinnvoll hier eine intensive Nutzung des Sees zu ermöglichen.

Die östliche Uferkante, an der aufgrund der Devastierungen für den Tagebau keine Dörfer mehr bestehen, ist durch die Landschaft und den Windpark geprägt. Aus diesem Grund eignet sich dieser Uferabschnitt für eine beruhigte Zone ohne Freizeitnutzung. Im Übergang zum intensiver genutzten westlichen Ufer liegt von Süden kommend das Dorf Schlichow. Um den Wechsel zwischen intensiver Nutzung und der beruhigten Zone fließend zu gestalten, wird hier eine sanfte Eingliederung der Freizeitaktivitäten und deren Bauten mit einem Wellnessbereich erfolgen. Das Erleben der Landschaft und die Erholung stehen im Vordergrund, wie zum Beispiel durch Natursport und den unmotorisierten Wassersport. Die Tiefe des Sees an dieser Stelle eignet sich zudem ideal, diesen Bereich zum Tauchen zu gestalten. Weiterhin dafür geeignet ist auch der nördliche Uferabschnitt bei Neuendorf. Insgesamt soll die Seefläche bis auf die beruhigte Zone für die meisten Wassersportarten zur Verfügung stehen und eine größtenteils uneingeschränkte Nutzung ermöglichen. Jedoch wird der motorisierte Bootsverkehr zum einen im Bereich von Schlichow und Lakoma und zum anderen in der beruhigten Zone ausgeschlossen, damit hier die Ruhesuchenden nicht gestört werden.

## 5.8 Entwurf

### „Kultur entdecken - See nutzen - Landschaften erleben“

#### Entwurf für den westlichen Uferbereich

Für die detailliertere Bearbeitung wurden aus den bisherigen Betrachtungen die Uferabschnitte um Lakoma, Merzdorf und Schlichow ausgewählt, sowie die Seeachse als Verknüpfung zwischen dem See und der Stadt festgelegt.

An den drei genannten Ortschaften werden Anknüpfungspunkte entstehen, die eine bestimmte Ausprägung aufweisen und damit zur Identität des Sees beitragen.

Die individuelle Gestaltung der drei Anknüpfungspunkte wurde anhand der jeweiligen Charakteristika des Ortes entwickelt. Für Lakoma wurde das Motto „Kultur entdecken“ entwickelt. Dieses bezieht sich auf verschiedene Themen, die sich um das Theater, die Museen, die Geschichten des Tagebaus und der Landschaft sowie Traditionen in der Region drehen. In Merzdorf und der Stadt Cottbus wird das Motto „See nutzen“ verfolgt. Es ist eine intensive Nutzung mit verschiedenen Sport- und Freizeitangeboten angedacht sowie die Entwicklung einer gut ausgebauten Infrastruktur mit Gastronomiebetrieben und Einzelhandels. Außerdem wird mit der Nutzung von Fördergeräten auf die Industriekultur hingewiesen. Das Gebiet bei Schlichow wird unter dem Motto „Landschaften erleben“ entwickelt. Hier wird ein ruhiger Bereich geschaffen, in dem Wellness und Erholung großgeschrieben werden. Ansprechende Grünanlagen und natürliche Bereiche vervollständigen das Konzept zu unterschiedlichen Umweltthemen.



Abb. 216 Entwurf westliches Seeufer

## 5.9 Prozesshafte Entwicklung

Bei einer Ausführung über so einen langen Zeitraum können nicht alle angedachten Schritte „von jetzt auf gleich“ erfolgen. Darum wird eine prozesshafte Entwicklung angestrebt. Die Bürger sollen mit in den Entstehungsprozess des Sees und der Uferbereiche eingebunden werden. Dies fördert einerseits Akzeptanz, andererseits wird die Aufmerksamkeit durch die Beteiligung auf den See und dessen Entstehung gezogen. Da oftmals der Blick von Cottbus in Richtung Tagebau vermieden wurde, soll durch die Einbindung der Bürger diese ‚neue‘ Blickrichtung zum See etabliert werden.

**Vor der Flutung** statt soll das Interesse und die Neugierde der Bürger für den zukünftigen See gewonnen werden. Wie der Krebs in der Zeichnung sollen diese mit offenen Augen und Ohren die anfänglichen Zeichen des neuen Naherholungsgebiets in der Stadt wahrnehmen. Die erste Ausführung einiger Planungen wird schon in dieser Phase vorgenommen. Hierzu zählen beispielsweise Bauten, die später unter dem Wasserspiegel liegen werden. Zusätzlich dienen Projekte, Aktionen oder Installationen in der Stadt sowie am Ufer dazu, die Vorfreude auf den See zu steigern.

**Während der Flutung** des Sees, zwischen den Jahren 2018 und 2024 wird diese Arbeit konstant weiterentwickelt. Die Ausführung der Planungen schreitet mit zunehmender Intensität voran, sodass deutlich zu erkennen ist, wie der See und die Uferbereiche nach der Flutung aussehen werden. Hierdurch gewährleistet wird, dass während der Flutung einige Bauten fertiggestellt sind und direkt genutzt werden können. In dieser Phase ist es zudem gewünscht, dass die Bürger, wie der Krebs in der Zeichnung, vermehrt in die

Richtung des Sees ‚gezogen‘ werden und die Entwicklung dieses beobachten. Hierdurch entwickelt sich fortschreitend ein Besucherstamm. Durch die stetige Einbindung der Bürger in einige Projekte, wie den Bau von Spielplätzen oder anderen Elementen, wird ein Gemeinschaftsgefühl gefördert und die Identifikation mit dem See erhöht.

Nach der **Beendigung der Flutung** beginnt die Nutzung des Sees und der Uferbereiche. Bauliche Elemente, deren Bau auf den endgültigen Wasserstand angewiesen sind, werden fertiggestellt und für die Nutzung freigegeben. Die Beteiligung der Bürger sollte jedoch nicht mit dieser Phase beendet werden. Auch hier werden noch Projekte und Aktionen gemeinsam mit Bewohnern und Künstlern stattfinden. Die interaktive und gemeinschaftliche Gestaltung des Entwicklungsprozesses gewährleistet eine hohe Akzeptanz und Identifikation mit den Projekten und dem neu entstehenden See sowie dem daran anknüpfenden Erholungsgebiet.

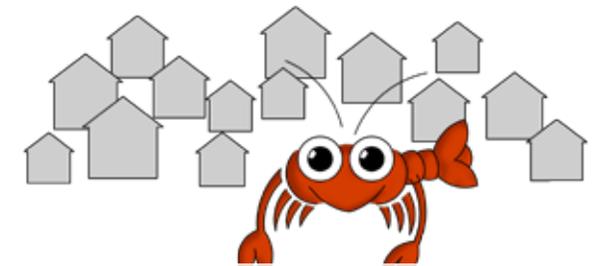


Abb. 217 Vor der Flutung | Neugierde - 2014

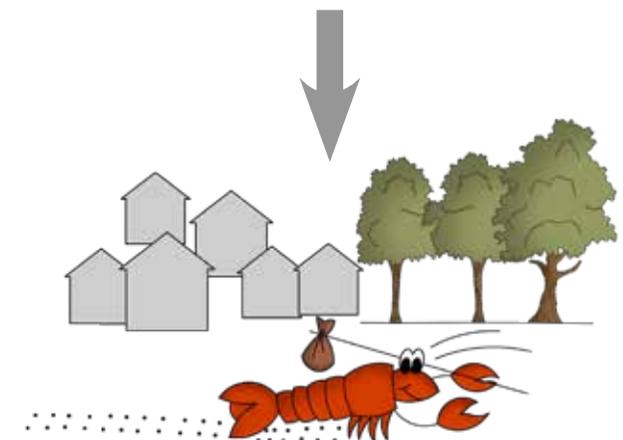


Abb. 218 Beginn der Flutung | Beobachtung - 2018

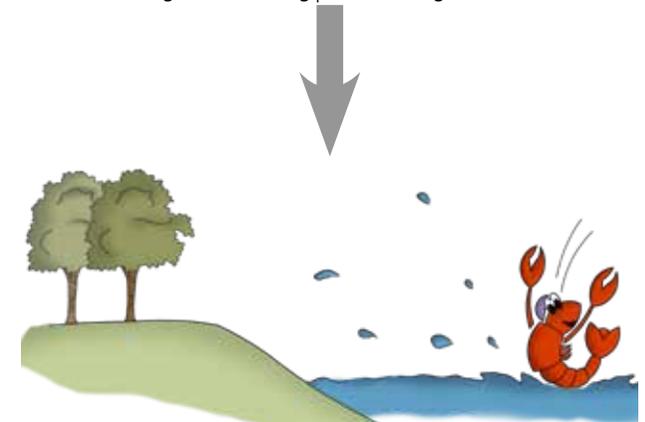


Abb. 219 Abgeschlossene Flutung | Nutzung - 2024

## 5.10 Der Krebs als Identifikationsmerkmal

### Cottbus, die neue Heimat des Flusskrebses!

Der Flusskrebis ist in der Stadt Cottbus schon heute sehr präsent, so ziert er beispielsweise die Fassaden einiger Häuser und auch das Wappen der Stadt Cottbus. Auch in anderen Bereichen, wie auf Kinderbüchern, wird er gerne verwendet. Der Krebs begann seinen Einzug in Cottbus aber schon viel früher, so ist er seit dem 14. Jahrhundert im ältesten Stadtsiegel von Cottbus enthalten. Man nimmt an, dass der Krebs über Fredehelm von Cottbus, einem fränkischen Adeligen aus dem 13. Jahrhundert, in das Stadtwappen gelangte. Er war ein strenggläubiger Ritter und trug den Krebs als sein Wappentier. Der Krebs ist außerdem im ältesten Kunstwerk der Bildhauerei, einem Grabstein in der Klosterkirche mit dem Bildnis Fredehels und dessen Gemahlin Adelheid auf seinem Brustharnisch, verewigt. Der Krebs steht in heraldischen Abbildungen wegen seiner Scheren und des Panzers für Wehrhaftigkeit und

Schutz. Als religiöses Symbol steht er hingegen für die Wiederauferstehung bzw. Wiedergeburt. Dies ist auf den Lebenszyklus des Krebses zurückzuführen, da er jährlich seinen Chitinpanzer wechselt, bis er ausgewachsen ist. Der Krebs kommt als Wappentier nur in sehr wenigen Städten vor und kann deshalb besonders gut als Identifikationsmerkmal dienen. Auch als Symbol der Wiedergeburt ist er ein passendes Motiv für die neue Entwicklung der Stadt und das Entstehen des Ostsees aus der durch den Tagebau zerstörten Landschaft. Der Krebs wird deshalb in das Konzept mit einbezogen, um ein prägnantes Erkennungsmerkmal zu schaffen. Dafür wird er zum einen städtebaulich als Motiv für ein Leitsystem von der Stadt zum See genutzt, indem er in Gehwegplatten eingeprägt sowie als Maskottchen verwendet wird. Zum anderen kann der See ein neues Heim für den europäischen Flusskrebis (*Astacus astacus*) werden, der aufgrund seiner Gefährdung durch die Krebspest auf der „Roten Liste“ steht. Dies ist nicht nur aus Sicht des Naturschutzes ein lohnendes Projekt, auch sind die Krustentiere ein kulinarischer Genuss und können hervorragend als Spezialität aus der Region

in Gastronomiebetrieben angeboten werden. Sowohl für die Etablierung des Krebses am Ostsee als auch zur Zucht der Tiere für die regionale Gastronomie können die Tiere in Teichen angesiedelt werden. Außerdem kann der Flusskrebis als Qualitätsmerkmal für die Wassergüte dienen, da er nur in Gewässern mit einer guten Wasserqualität lebt. Um den Flusskrebis näher kennen zu lernen, werden im Folgenden wichtige Merkmale seiner Lebensweise und des Körperbaus beschrieben. Der europäische Flusskrebis, auch Edelkrebis genannt, ist der größte unter den heimischen Krebsarten. Normalerweise ist er in einem Branton - der von rötlich bis fast schwarz reichen kann - gefärbt. Es gibt darüber hinaus auch hellblaue bis intensiv dunkelblaue sowie ins grüne gehende Exemplare. Die Scheren des Edelkrebses sind besonders bei den Männchen breit und groß. Die Krebse können eine Körperlänge von 18 cm und ein Gewicht bis zu 350 Gramm erreichen, weshalb sie auch als „Babyhummer“ bezeichnet werden. Für die dämmerungs- und nachtaktiven Tiere ist ein Alter von 15 Jahren nicht ungewöhnlich. Ihr Lebensraum sind nährstoffreiche Gewässer der Niederung, sie kom-



Abb. 220 Gemauerter Krebs an einer Hauswand



Abb. 221 Wappen der Stadt Cottbus



Abb. 222 Kinderbuch „Ich entdecke Cottbus“

men aber auch in Fließgewässern höherer Lagen vor. Die Krebse benötigen sommerwarme Gewässer, um sich vermehren zu können. Dafür muss die Temperatur des Wassers für 2-3 Monate mindestens 16° C erreichen. Für eine Ansiedlung des Krebses im Ostsee ist der Aufbau des Uferbereichs sehr wichtig, weil der Krebs Wohnhöhlen gräbt, die er für sein Wohlbefinden braucht. Während ihres Panzerwechsels sind die Krebse weich und verletzlich weshalb sie sich in den Höhlen vor Fressfeinden verstecken müssen. Die Uferböschung sollte Steine und Wurzeln sowie Totholz aufweisen. Die Allesfresser sind je nach Lebensalter, Wassertemperatur und dem vorhandenen Angebot mehr herbi- oder carnivor (Pflanzen-/ Fleischfresser). Durch die Verwertung aller organischer Materialien, von modrigem Holz über Algen und Herbstlaub bis hin zu tierischem Eiweiß (nur Frischtotes), verbessert diese „Gesundheitspolizei“ zudem die Wasserqualität. Die größte Bedrohung für den Flusskrebs stellt die Krebspest (*Aphanomyces astaci*) dar, eine Pilzerkrankung die durch die Ansiedlung amerikanischer Flusskrebsarten, z.B. dem amerikanischen Sumpfkrebs oder Signalkrebs, eingeschleppt wurde. Die Tiere sind konkurrenzstärker und tragen die Krankheit in sich. Sie sind aber teilweise resistent, so konnten sie die Lebensräume der heimischen Krebse erobern und sie immer mehr verdrängen. Weitere Gründe für die Gefährdung sind der naturferne Ausbau von Gewässern und die hohe Schadstoffbelastung. Heute sind sie deshalb überwiegend in geschlossenen Gewässersystemen wie Baggerseen, Kies- und Schottergruben oder Fischteichen zu finden. Dies ist auch der Grund, weshalb man für eine Ansiedlung von heimischen Flusskrebsen Gewässer sucht, in welchen noch nie ein Edelkrebse gelebt hat und die für diese Tiere einen

neuen Lebensraum bieten. Hierfür eignet sich der künstlich angelegte Cottbuser Ostsee besonders gut, denn es besteht noch die Möglichkeit den Uferbereich so zu gestalten, dass ein neuer Lebensraum für den Flusskrebs entsteht. (HAGER, J., ASTRONOMIE. DILLSCHNEIDER.DE, ARCHIV.RADIO-COTTBUS.DE, CRUSTA10.AT, MEMBERS.AON.AT, SYMBOLONLINE.DE)



Abb. 223 Flusskrebse



Abb. 224 Exemplar mit blauer Färbung



Abb. 225 Flusskrebse in natürlicher Umgebung

## 5.11 Anknüpfungspunkt „Kultur entdecken“

Die regionale Geschichte erfassen, sie verstehen und als Teil der eigenen Identität und derer der Stadt Cottbus begreifen sowie den kulturellen Ansprüchen der Bewohner gerecht zu werden und einen weiteren außergewöhnlichen Standort zu schaffen – das ist das Ziel des nördlichsten der drei Anknüpfungspunkte. Aus diesem Grund wird dieser unter dem Motto „Kultur entdecken“ entwickelt.

Räumlich verortet wird dieser Anknüpfungspunkt im Gebiet des ehemaligen Standorts der Siedlung Lakoma, welche heute noch aus zwei genutzten Gebäuden, dem „wandernden Haus“ und einer Holzpalisade besteht. Diese schützt einen kleinen Platz, der einige Hinweise auf die Vergangenheit und Zukunft des „großen Lochs“ enthält, vor dem Lärm des Stadtrings. Aufgrund der zu kleinen Fläche, welche der Bereich zwischen dem künftigen See und der Bundesstraße zur Schaffung der geplanten Angebote bietet, ist eine Erweiterung nötig. Um diese im Einklang mit der Historie und der Natur zu ermöglichen, wird zum einen der See selbst mit bespielt. Zudem erfolgt für ein zukünftiges, herausragendes Erkennungsmerkmal die Einbeziehung des derzeit relativ frei liegenden Deltas zwischen Bundesstraße und Stadtring nördlich von Merzorf, im Masterplan als „Merzdorfer Düne“ betitelt.

Da der Ort Lakoma eine interessante und wechselhafte Geschichte aufgrund des Widerstands gegen die Devastierung aufweist, wird durch diese thematische Ausprägung darauf hingewiesen. Charakteristische Elemente Lakomas, sowie Elemente, die auf die Geschichte des Sees hinweisen, werden genauso mit in die Gestaltung integriert wie solche, die den kultu-

rellen Anspruch unterstützen. Insgesamt werden hier die Geschichte und die Kultur im Mittelpunkt stehen, sodass diese nicht in Vergessenheit geraten, sondern gestärkt werden. In konkreter Form bedeutet das einen Kulturpfad zu schaffen, der Lakoma und den Dünenbereich miteinander verbindet. An diesem werden zum Teil wechselnde sowie feste Installationen von professionellen Künstlern und interessierten Bürgern aufgebaut. Im Bereich der ursprünglichen Bebauung der Ortschaft führt der Pfad über einen kleinen Teil des Wassers, um ein Gefühl dafür zu entwickeln, dass hier früher einmal Häuser gestanden haben. Des Weiteren entsteht an der bereits vorhandenen Palisade ein „Kultur-Spielplatz“, der spielerisch einige Elemente der Historie aufgreift und vermittelt. In südlicher Richtung führt der Pfad den Besucher zu einer Seebühne, die Cottbus im Bereich der Düne eine außergewöhnliche Außenstelle bietet, an der verschiedenste kulturelle und musikalische Veranstaltungen stattfinden werden. Für das „Film-Festival Cottbus“ bietet die Bühne eine interessante Plattform. Da es sich um führende Festivals des osteuropäischen Films handelt, erschließt sich ein weiteres Einzugsgebiet an potentiellen Ausflüglern und Touristen.



Abb. 226 Verortung Anknüpfungspunkt „Kultur entdecken“

### 5.11.1 Vor der Flutung | Neugierde – 2014



Vor der Flutung sollen die Menschen durch **Kunstprojekte** angeregt werden, ihren Blick in Richtung des künftigen Sees zu richten. Zu diesem Zweck werden die Bewohner **selbst**

**aktiv** an der **Gestaltung** mitwirken und Objekte in der Stadt verteilen, um weitere Menschen zu erreichen und zu motivieren. Dazu werden die Schulen der Stadt animiert, eigene Projekte zu realisieren und in der Ausführung mit anderen Schulen zu kooperieren. Den Schülern soll die Geschichte des Ortes Lakoma in Bezug auf die sorbischen Traditionen, den ehemaligen Ortskern und auch den Tagebau selbst nähergebracht werden. Zudem sollen auch Projekte stattfinden, an denen sich jeder **Bürger** selbst beteiligen kann. Das Bemalen und eventuell das Bauen von **Liegestühlen** sei hier als Beispiel genannt. Das Aufstellen an geeigneten Standorten in der Stadt verstärkt die Neugierde. Die äußere Abbruchkante des derzeit noch aktiven Tagebaus wird dazu genutzt in den Abendstunden mithilfe einer **Lichtinstallation** die künftigen Seeufer auf den Boden zu projizieren. Diese Installationen gehen als kulturell inspirierte Aktion von Lakoma aus, sollen im weiteren Verlauf aber auch andere Bereiche der kommenden Uferkante darstellen und symbolhaft entstehende Bauten in den Nachthimmel zeichnen. In der Endphase dieser Vor-Flutungszeit, wenn die Bagger des Tagebaus zum endgültigen Stillstand gekommen sind, werden leistungsstarke Laser das gesamte Tagebaurestloch in charmanten Farben ausleuchten, so dass man schon einmal in diese „eintauchen“ kann.

Die ersten baulichen Maßnahmen erfährt der Standort durch das Anlegen eines Teilabschnitts des **Kulturpfads** sowie der Aufschüttung der **Düne** im Delta zwischen Bundesstraße und Stadtring. Die dafür genutzten Erdmaterialien werden bei den benötigten topografischen Arbeiten innerhalb des künftigen Sees entnommen. Der Pfad verläuft an der – zu diesem Zeitpunkt bereits befestigten – Uferkante entlang und verbindet Alt-Lakoma mit dem Dünenbereich, der in Zukunft Standort der Seebühne sein wird. Mit seiner Ausführung in Form eines **Holzsteiges** knüpft er an die Kultur der Holzschnitzerei in Lakoma an und gliedert sich optisch in die Gestaltung mit der bereits bestehenden Holzpalisade ein. Die Gestaltung entlang der Seitenbereiche erfolgt in dieser Phase bereits mit einigen Objekten, die in Schul- und Bürgerprojekten geschaffen werden. Für die ersten „Ufergefühle“ ist auch die Aufstellung einiger der selbstgestalteten Liegestühle möglich. Das Hauptprojekt des Weges ist die Installation von verschiedenen **Sichtfenstern** auf das Gebiet des Tagesbaurestlochs. Dies sind große Holzrahmen, die dem Kulturpfad folgend, an der Abbruchkante aufgebaut sind und jeweils in der unteren Hälfte einen großen Ausschnitt mit einem Bild enthalten. Darauf zu erkennen sind die verschiedenen vergangenen Landschaften, welche die Gegend einmal bot. Richtig davor positioniert, ergibt sich für den Betrachter durch den oberen freien Bereich des Holzrahmens ein exaktes örtliches Abbild der Vergangenheit. Ebenso beinhalten die Rahmen auch die zukünftigen Gegebenheiten mit einem sich füllenden Tagesbaurestloch sowie dem fertigen See mit seinen Nutzungen. „Blicken Sie in die Vergangenheit und die Zukunft der Landschaft“.

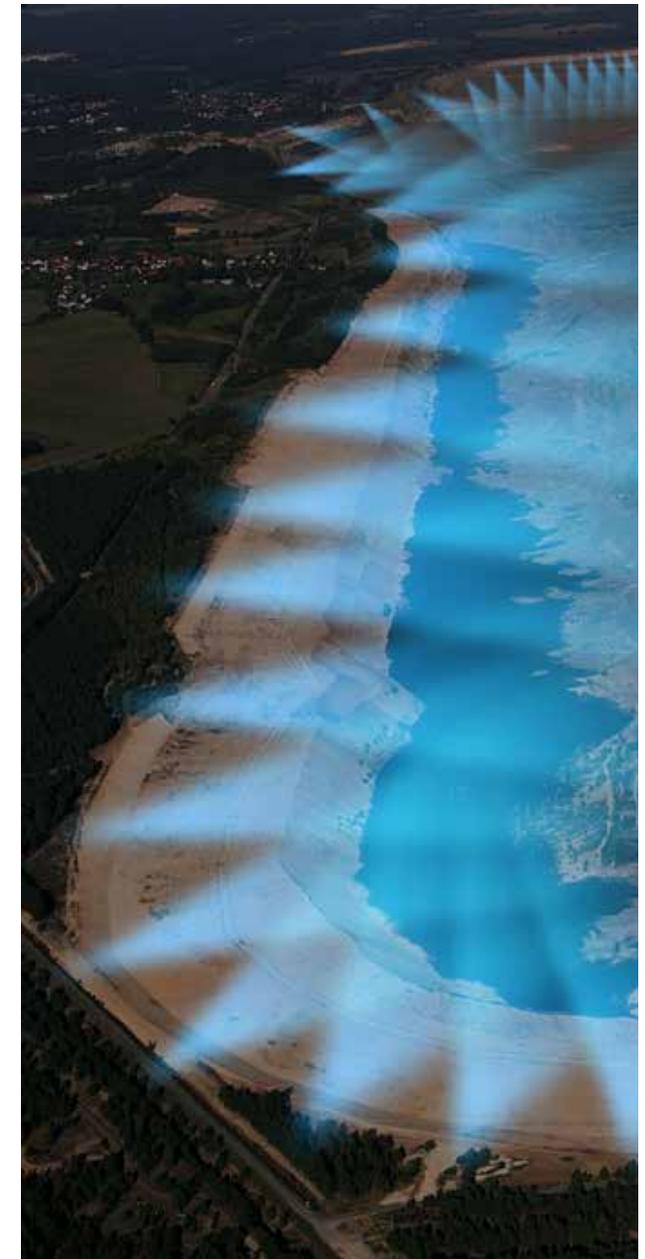


Abb. 227 Beleuchtung des zukünftigen Sees

### 5.11.2 Beginn der Flutung | Beobachtung – 2018



Die Zeit der Flutung des Sees wird dazu genutzt, die Bürger fortlaufend für den nun sichtbar entstehenden See und – speziell an diesem Punkt – auf dessen Geschichte aufmerksam

machen. Daher steht auch in dieser Phase die **Beteiligung** der Bürger im Mittelpunkt. Es werden weiterhin Liegestühle und weitere Objekte, die am See genutzt werden können angefertigt und kunstvoll gestaltet. Zusätzlich werden Kurse zum **Holzschnitzen** angeboten, die nicht nur die sorbische Holzbau-Tradition weiterführen, sondern insbesondere die Holzbildhauer-Szene aktiviert. Diese prägte Lakoma mit zahlreichen Holzwerkstätten in den letzten Jahren vor der Devastierung als „Ökodorf Lakoma“.

Wechselnde **Freiluftausstellungen**, das Anfertigen sowie Betrachten von Kunstobjekten und ein Mitwirken bei Projekten sorgen fortlaufend für eine Steigerung der Akzeptanz und die Vorfreude auf den See.

Der Uferbereich vor der Palisade wird um einen zusätzlichen, **flachen Strandbereich** aufgeschüttet und befestigt. Mit diesem flachen Abschnitt wird zum einen eine Bademöglichkeit speziell für Familien mit kleinen Kindern geschaffen. Weiterhin dient diese vorgelagerte Befestigung des Seegrundes für eine **Erweiterung des Kulturpfades**.

Der Holzsteg wird in dieser Phase erweitert und schafft eine Möglichkeit in einem Bogen ein Stück des Weges über das sich stetig füllende Tagebaurestloch und somit durch das ursprüngliche Dorfgebiet Lakomas zu laufen. Der Steg beinhaltet kleine Plattformen, auf denen Häuser aufgestellt werden, die

optisch an das „Wandernde Haus angelehnt sind und, unterstützt nach heutigen Maßstäben, in sorbischer Holzbautradition gefertigt werden. Die Wanderung des Hauses einerseits, als auch die ehemalige Bebauung Lakomas andererseits werden dadurch für die Menschen greifbarer – das Verschwinden ganzer Orte ist nicht einfach so zu verstehen, man muss es fühlen.

Auf der vom Restloch abgewandten Seite der Holzpalisade wird der **Kultur-Spielplatz** angelegt. Die Spielgeräte werden von den Bürgern mit fachlicher Unterstützung gestaltet und sollen die verschiedenen Epochen durch Spielen erlebbar machen. Dazu gehören erneut die jüngeren Holzschnitz-Epochen, die für traditionelle Objekte aus natürlichen Materialien mit kunstvollen Verzierungen als Vorbild dienen. Aber auch der Tagebau wird zum Thema gemacht, indem ein Bagger-Bereich entsteht, der den jüngsten Gästen vermittelt, womit und wodurch die Region in der Vergangenheit gelebt hat.

Des Weiteren erfolgt während der Flutungszeit die endgültige **Formgestaltung** der Düne und die notwendigen technischen Maßnahmen zur Verdichtung werden durchgeführt. Im Anschluss erfolgt direkt der Baubeginn der **Tribünenanlage** der Seebühne. Die Düne wird am Ende des Bühnenplateaus in Richtung der Bundesstraße erhöht um, als Lärmschutzwand und optische Abschirmung, das gesamte genutzte Delta vor dem Verkehrslärm zu schützen. Open-Air Konzerte lassen sich auf diesem Areal ebenso durchführen, wie am Uferbereich des Sees.

Sofern es während der Flutung möglich ist, wäre auch eine Veranstaltung, in der Art von „Theater und Musik in Pücklers Park“, denkbar, bei der sich die **Musiker in Booten** auf dem Wasser befinden, während die Zuhörer den Klängen vom Ufer aus

lauschen. Sind die Gefahren in dieser Phase zu groß, würde diese Veranstaltung nicht entfallen, sondern sich in die Zeit nach der Flutung verschieben.



Abb. 228 Spielelement „Bagger“



Abb. 229 Spielplatzelement aus Holz



Abb. 230 Traditionelle Holzschnitzkunst



Abb. 231 Wanderndes Haus bei Lakoma



Abb. 234 Holzschnitzerei bei Lakoma



Abb. 232 Freiluftkino



Abb. 233 „Theater und Musik in Pücklers Park“

### 5.11.3 Abgeschlossene Flutung | Nutzung – 2024



Nach der abgeschlossenen Flutung und der erfolgten Freigabe des Sees werden sämtliche Baumaßnahmen zeitnah fertiggestellt und übergeben.

Der Bereich des ehemaligen Lakomas erhält einen erweiterten Parkplatz, um sowohl den Nutzern des sich hier befindenden Schwimmbereichs eine direkte Anfahrt anzubieten, als auch denjenigen, die den Kulturpfad zur Düne zurücklegen möchten. Ebenso werden die vorhandenen Stellplätze für Fahrräder und die Bussteige für die Park & Ride Nutzer erweitert. Aufgrund des nun erwarteten größeren Zustroms wird eine Station des Stadtrad-Angebots erbaut.

Auf dem Teilstück des Kulturpfads, auf dem der Steg in einem Bogen über den See verläuft, bekommen die „wandernden“ Häuser eine Nutzung zugewiesen. Auf der größten Plattform entsteht ein **Café** mit Außenterrasse. Ein Aufenthalt auf dem See kann so auch ohne Boot genossen werden. Die übrigen Gebäude bieten lokalen Künstlern die Möglichkeit, in wechselnden **Ausstellungen** ihre Werke zu präsentieren. Zusätzlich zur Nutzung als Kulturpfad bietet der Steg in diesem Bereich auch einen Schutz für den **Badebereich** dahinter. Dieser ist aufgrund der geringen Wassertiefe und der Abschirmung durch die Holzpalisade besonders für Familien geeignet, die ihre Kinder an das Schwimmen in einem freien Gewässer gewöhnen wollen. Der Steg verhindert aufgrund seiner geringen Höhe das Einfahren in den Schwimmbereich, jegliche Nutzung von Booten ist hier untersagt.

Die Tribünenanlage im Rücken der Düne ist ebenso

fertig gestellt, wie die eigentliche Veranstaltungsfläche der **Seebühne**. Diese liegt als eine Insel in einer kleinen Bucht, wodurch sie geschützt zum See liegt. Durch die stark gebogene Form der Tribüne sitzen die Zuschauer um das Wasser und die Bühne herum. Die Seebühne erhält neben der eigentlichen Nutzung als Theaterfläche noch eine weitere Nutzung. An der zum See gewandten Seite der Bühne wird eine Leinwand installiert, welche in Richtung Wasser zeigt. Vor dieser werden auf dem Wasser kleine Anleger gebaut, an denen mit einem Tretboot festgemacht werden kann. Damit entsteht ein **Tretbootkino** – eine sicher einzigartige Installation in der näheren und weiteren Umgebung. Eine Anfahrt mit anderen, kleinen Booten ist denkbar.

Hinter der Tribünenanlage bietet ein **Gebäude**, neben dem für die Technik der Seebühne benötigten Platz und einigen Logen die Möglichkeit, weitere Ausstellungen im Innenbereich zu veranstalten. Für Ausstellungen im Außenbereich bietet das große Plateau an dieser Stelle Platz. Die große Fläche auf der Düne wird als ein Treffpunkt mit Bäumen und Sitzgelegenheiten gestaltet. Die Gestaltung erfolgt einheitlich mit den anderen Orte. So wird z.B. das Pflaster auch im Anknüpfungspunkt bei Merzdorf bzw. der Marina verwendet. Rückseitig der Düne werden hier die Möglichkeiten geschaffen, diesen Ort mit dem Fahrrad, den öffentlichen **Verkehrsmitteln** sowie dem eigenen PKW anzufahren. Der Parkplatz wird – in Relation zur Seebühne – in angemessener Größe angelegt und mit dem Stadtring bzw. der Bundesstraße verbunden.

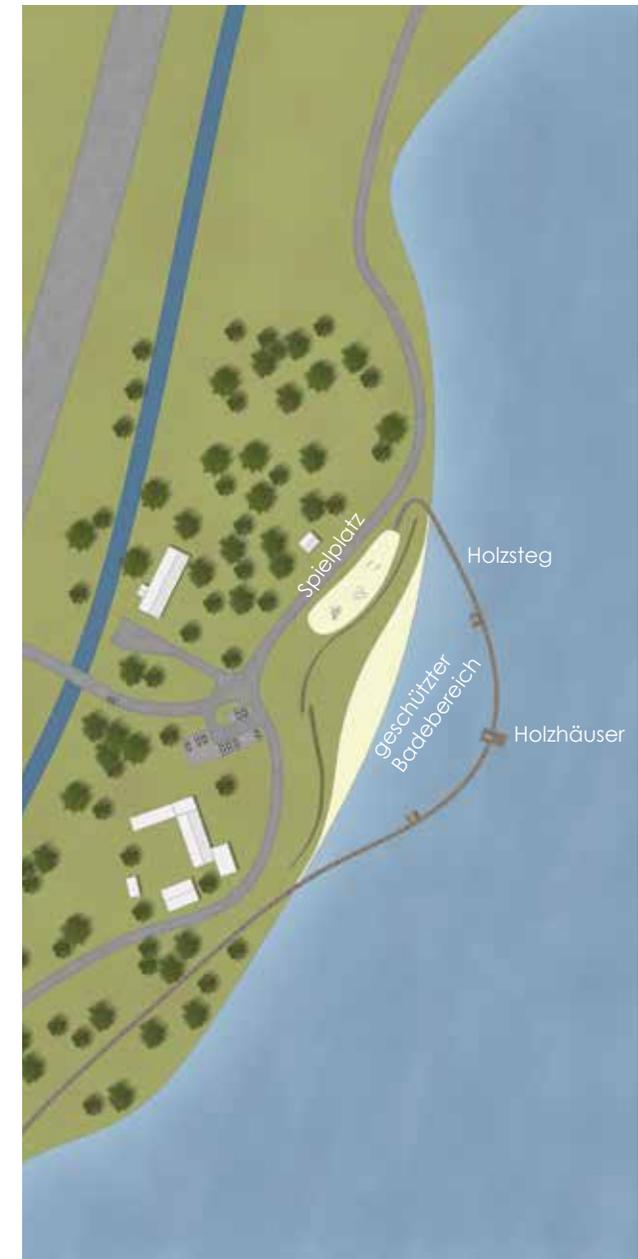


Abb. 235 Entwurf Kulturpfad bei Lakoma



Abb. 236 Perspektive Kulturpfad mit Café und Ausstellungsgebäude im Stil des wandernden Hauses

## 5 Perspektive See

Durch diesen kulturellen Schwerpunkt bei Lakoma und im Bereich der Düne soll sensibel, aber gleichzeitig auch deutlich, auf die Geschichte dieses Ortes und des gesamten Abbaugebiets der Braunkohle aufmerksam gemacht werden. Es werden keine klassischen Gedenkstätten entstehen, sondern die Eigenarten des Dorfes und der sorbischen Kultur werden wie selbstverständlich mit in die Gestaltung integriert. Die Silhouette ergibt sich aus der sanft in die Landschaft eingebetteten Düne und dem sich darauf befindenden, mit Bäumen bepflanzten, Plateau. Aus der Ferne betrachtet wirkt es, als würde die Sonne soeben im Meer versinken. Die harmonische Rundung wird nur von der Kante des Tribünengebäudes unterbrochen.



Abb. 237 Kulturelle Veranstaltung auf einer Seebühne



Abb. 238 Entwurf Anknüpfungspunkt „Kultur entdecken“

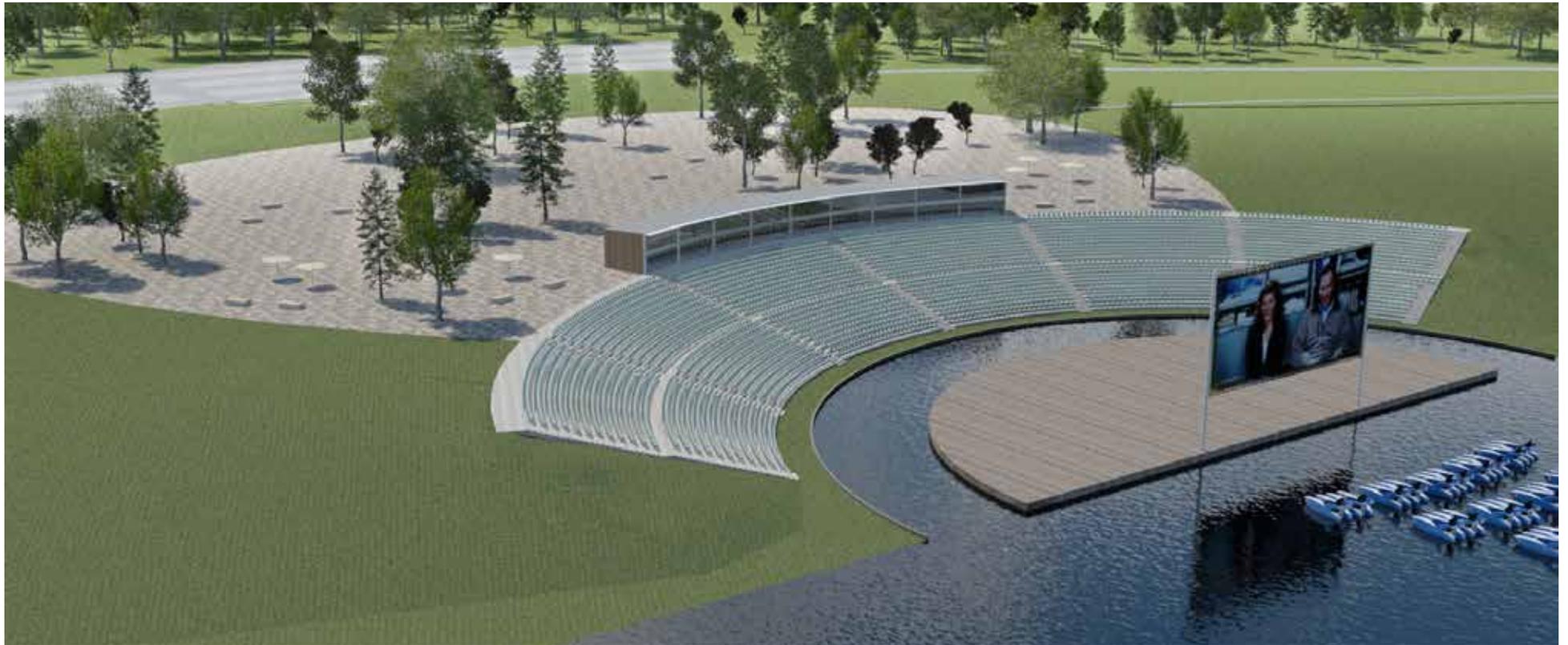


Abb. 239 Perspektive Seebühne mit Tribüne und Tretbootkino



Abb. 240 Silhouette der Seebühne

### 5.12 Anknüpfungspunkt „See nutzen“

Im Hintergrund ist ab und zu ein leises Surren der Motoren zu hören, Menschen stehen am Rand des ausgebauten Geländes. Sie reden miteinander und zeigen in Richtung des zu Fuß nicht begehbaren Gebietes. Wiederum andere laufen scheinbar hektisch hin und her und rufen sich dabei Dinge zu. Auf der unteren Ebene des Auslegerarms der Förderbrücke F34 befindet sich ein Mann in einer roten Weste auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz. Wir schreiben das Jahr 2024 und der Tagebau ist längst Geschichte. Die Motoren, die wir hören, sind die Boote, die den Cottbuser Ostsee bevölkern, Die Menschen am Rand sind Ausflügler, die sich interessiert die große Wasserfläche anschauen und kleine Kinder, die auf den zahlreichen Spielmöglichkeiten herumalbern. Die Förderbrücke ist zu einem Ausleger umgebaut, der den Auftakt zur Cottbuser Marina bildet. Dementsprechend trägt der darauf laufende Mann eine Schwimmweste, denn sein Beruf ist es, Gäste mit dem Boot zu einem Stelzen- und Fasshotel zu bringen, dass sich in der Mitte des Sees befindet.

Im Gegensatz zum eher ruhiger gestalteten Kulturbereich des nördlichen Anknüpfungspunkts, zielt das etwas südlicher liegende Gebiet bei Merzdorf auf eine aktive und intensive Nutzung ab. Auch werden viele Aktivitäten der Wassernutzung hier stattfinden bzw. ihren Ursprung haben. Daher lautet hier das Motto „See nutzen“.

Der Raum, den dieser Anknüpfungspunkt bespielt, wirkt im Ganzen betrachtet relativ groß. Die Planungen konzentrieren sich aber gezielt auf einzelne Punkte bzw. schmale Passagen in der Landschaft. Der Ausgangspunkt der Überlegungen liegt im Stadtkern

Cottbus‘ und der Frage, wie die Bewohner zum See kommen und dieser auch eine gefühlte Verbindung zur Stadt erhält. Die ehemalige Bahntrasse, die Cottbus über Merzdorf mit Neuendorf verband und seit einigen Jahren brach liegt, ist die entsprechende Verbindung. Westlich von Merzdorf trifft diese „Seeachse“ auf den See, dessen Ufer in diesem Bereich den anderen Kernpunkt der Planung darstellt. Nördlich begrenzt wird er vom Surferstrand und im Süden bildet der große Cottbuser Strand den Abschluss.

Prägend für diesen Uferbereich ist die Nähe zum Stadtkern Cottbus‘ sowie zu Merzdorf, sodass hier eine hohe Besucherzahl erwartet werden kann. Aus diesem Grund ist eine intensive Nutzung des Sees und der Uferbereiche in den Planungen unabdingbar. Um mit der Planung einen Anziehungspunkt zu schaffen, wird die vorhandene Planung mit geeigneten Nutzungen bereichert. Eine Marina bleibt ebenso im Planungsbestand. Neu geplant wurde der befestigte Steg bzw. Ausleger der Marina, der aus der ausgemusterten und umgebauten Förderanlage F34 gestaltet ist. Über die Bundesstraße führt eine Brücke von der für Fußgänger und den Fahrradverkehr umgebauten Seeachse zur Marina. Im Gesamten soll hier der städtische Charakter herausgearbeitet und unterstützt werden.



Abb. 241 Verortung Anknüpfungspunkt „See nutzen“

### 5.12.1 Vor der Flutung | Neugierde – 2014



Vor der Flutung ist der See noch nicht zu erkennen, darum ist es insbesondere an diesem Anknüpfungspunkt wichtig, für Aufmerksamkeit zu sorgen.

Eine intensive Nutzung wird hier benötigt, um zu einer späteren Auslastung dieses Ortes/Anknüpfungspunkt beizutragen. Darum erfolgt auch hier – ähnlich dem „Kultur entdecken“ Punkt – von Beginn an eine **Einbindung** der Bürger. Um dem urbanen Charakter und der zukünftigen Weiternutzung der Förderbrücke gerecht zu werden, werden zu diesem Zweck **Liegestühle** aufgestellt. Ein Gestell aus Metall erinnert an das Gestänge des Auslegerarms der F34. Auch diese Stühle können in Projekten von interessierten Bürgern selbst gestaltet und hergestellt werden.

Ein wichtiges Element um die Menschen auf den See aufmerksam zu machen, stellt das Wappentier der Stadt Cottbus dar. Der **Krebs** wird als **Identifikationsmerkmal** und Maskottchen die Menschen über die Dauer der Vor-Flutungszeit begleiten und sie in dieser und auch späteren Phasen zum See führen. Dazu wird im ersten Schritt ein Leitsystem geschaffen, was von verschiedenen Punkten in der Stadt zum Tagebaurestloch und später zum See führen wird. Der neugezeichnete Krebs wird als Symbol – eingearbeitet in den Gehwegplatten – selber zum See wandern. Auch den ortsunkundigen Besuchern werden diese Zeichen auffallen.

Auch die Umgestaltung der ehemaligen Bahntrasse zur verbindenden **Seeachse** findet in diesem Zeitraum statt, sodass sie frühzeitig als Verbindung zur

Verfügung steht und das **Wegeleitsystem** mit den Krebsplatten in kompletter Länge angelegt werden kann. Die Auswertung der Szenarien führte zu einer fußgänger- sowie fahrradfreundlichen Anbindung des Sees. Über die Seeachse wird dementsprechend ein breiter **Weg** für diese beiden Verkehrsteilnehmer gebaut. Der Weg verläuft nicht schnurgerade über die knapp zwei Kilometer lange Trasse, sondern nutzt deren vorhandene Breite aus und schlängelt sich durch mehrere Seitenwechsel Richtung Promenade. Die weitere Gestaltung integriert die Gegebenheiten



Abb. 242 Wegeleitsystem mit Krebsplatten



Abb. 243 Liegestuhl im Design „Förderbrücke“

## 5 Perspektive See

vor Ort. So werden viele Bäume nicht entfernt, sondern als natürliche Barrieren zur Führung des Weges genutzt. An vielen Stellen liegen derzeit einige Gegenstände in den Randbereichen, die von den meisten wohl eher als Schrott betrachtet werden. Einige davon verbleiben an ihrem Ort und bekommen eine neue Funktion. Aus alten Baumstämmen z.B. entstehen einzigartige **Sitzbänke**. Um dem Geist des Ortes gerecht zu werden und die Spuren der Vergangenheit zu wahren, erfolgt eine **Pflastergestaltung** die neben dem leitenden Krebs die alten Bahnschwellen durch Umkehrung der Betonteile integriert.

Um die eigentliche Bahntrasse optisch zu erhalten, verlaufen diese anders als der geschwungene Weg ohne Bögen in einer geraden Linie über die Achse. Darum laufen sie stellenweise aus dem gepflasterten Weg heraus und führen die Trasse gedanklich über den Grünbereich weiter. Um ein gleichmäßiges Gesamtbild zu erhalten, wird das eigentliche Pflaster in Material und Farbe identisch mit dem Belag des Plateaus der Düne ausgeführt. Die Pflastersteine auf der Achse sind allerdings in einem kleineren Format gewählt. Die Bereiche, in denen die nachempfundenen Schwellen nicht im Weg verlaufen, werden partiell mit einer **Pergola** überspannt. Zusätzlich zu einer rankenden Bepflanzung sind an der Unterseite der überspannenden Balken „**Schienen**“ befestigt, welche die Idee der Trassengestaltung aufnehmen.

Am Ende der alten Trasse wird der Weg neben der neuen Zufahrt zur Bundesstraße weitergeführt, bis er auf die B58 trifft. Die Weiternutzung von Elementen der Zeit des Tagebaus ist eine der Grundideen der Planung. Die umgebaute **Förderanlage** F34 als Ausleger für die Marina ist dabei das prägendste Merkmal. Um diesen Gedanken weiterzuführen, wird deren Ausleger verlängert und als **Brücke** über die Straße gespannt.

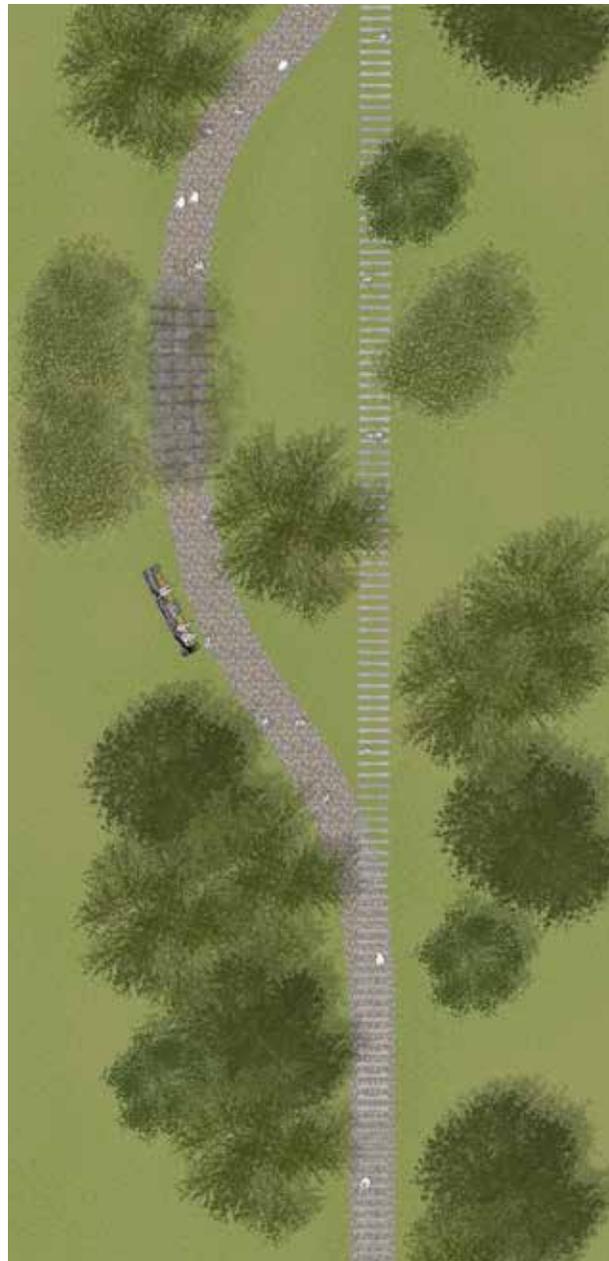


Abb. 244 Entwurf Seeachse

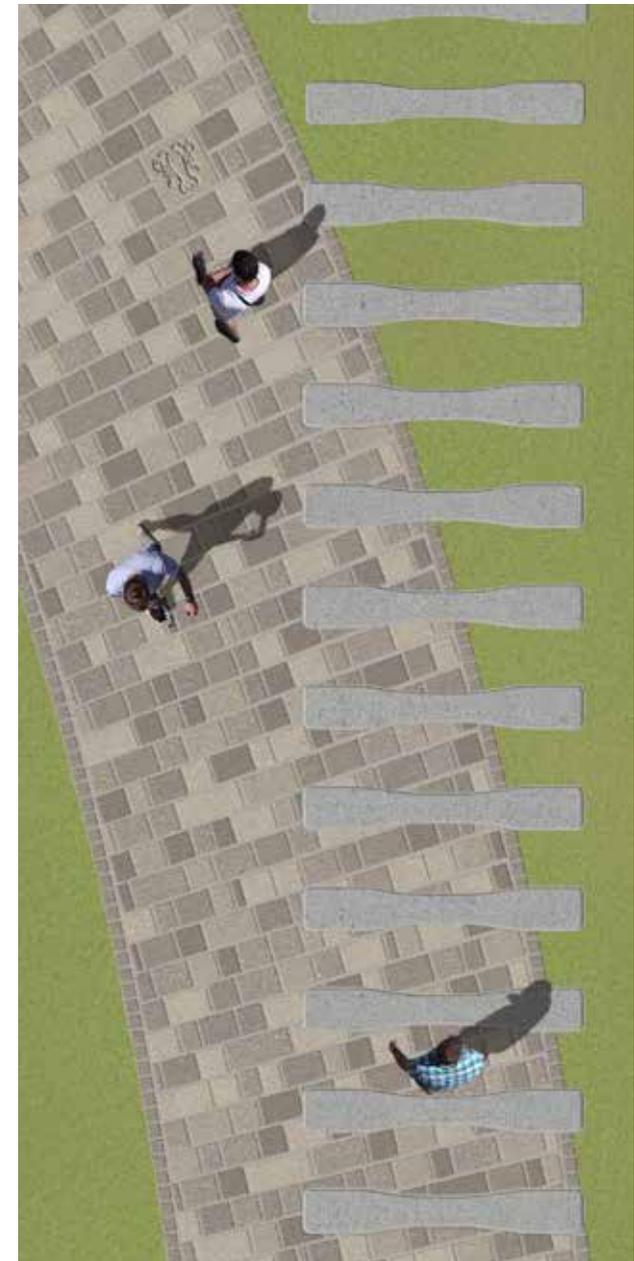


Abb. 245 Detail Seeachse



Abb. 246 Perspektive Brücke über die Bundesstraße



Abb. 247 Perspektive Seeachse

## 12.2 Beginn der Flutung | Beobachtung – 2018



Die Zeit der Flutung wird an diesem Anknüpfungspunkt dazu genutzt, die Grundlagen für die Promenade und deren Infrastruktur zu schaffen. Neben den Ver- und Ent-

sorgungsanschlüssen entsteht auch die **Promenade**. Auch hier wird wieder das Pflaster verwendet, das bereits auf dem Dünenplateau genutzt wurde. Im vorderen Bereich wird aus optischen Gründen und für das „Marina-Feeling“ ein etwa drei Meter breiter Streifen mit Holzbohlen ausgestattet.

Im nächsten Schritt erfolgt das Anlegen von verschiedenen **Spiel- und Sportflächen**. Dazu zählen Bereiche für Fun-Sportarten wie Skater- und Parcours-Park. Klassische Sportarten, wie z.B. Felder für Beachvolleyball, oder -soccer sowie Badminton und Tischtennis finden in Standnähe Platz. Für diejenigen, die es beim Sport gerne etwas ruhiger angehen lassen, werden auf der Promenade Bahnen zum Boule spielen sowie Schachfelder angelegt. Ein weiterer **Spielplatz** erhält neben diversen „klassischen“ Spielgeräten einen Rutschenturm, welcher auf den großen Rutschenpark einstimmt, der nach der Flutung im Schwimmbereich des Sees entstehen wird. Als weitere Maßnahme, den Uferbereich auch vor der vollständigen Flutung bereits nutzen zu können, sind verschiedene Veranstaltungen geplant. Zur Einstimmung bieten sich am Ufer **Freiluftveranstaltungen** an, die sich mit Wassersportarten befasst. Als Beispiel sei eine **Bootsausstellung** für kleine Sport- und Segelboote genannt.

Um die Bürger Cottbus', aber auch Touristen, fortlau-

fend über den aktuellen Status zu informieren, werden kleinere **Attraktionen** im sich stetig füllenden See sowie im Uferbereich installiert. Eine **Messlatte**, die ständig den aktuellen Wasserstand anzeigt oder langsam ansteigende Bootsmodelle, bieten den Besuchern die Möglichkeit, die Flutung des Sees zu verfolgen. Es werden **Gruppenführungen** angeboten, die die Geschichte des Tagebaus und die Entstehung des Sees thematisieren. Diese führen um Bereiche des Sees herum, wie auch über die neugestaltete Seeachse.

Die Bürger sind auch in dieser Phase zur Beteiligung und Mitgestaltung der baulichen Anlagen, wie z.B. des Spielplatzes oder der Skatanlagen aufgerufen.



Abb. 248 Perspektive Promenade



Abb. 249 Bootsausstellung



Abb. 250 Rutschenturm



Abb. 252 Parcours als Trendsportart



Abb. 253 Wasserstandsmesser



Abb. 251 Geführte Touren um den entstehenden See



Abb. 254 Beachvolleyballfeld

### 5.12.2 Abgeschlossene Flutung | Nutzung – 2024



Auch an diesem Punkt sollen mit der Flutung sämtliche Baumaßnahmen abgeschlossen sein. Hiervon ausgenommen sind die Elemente, die unmittelbar auf dem Wasser angelegt

werden.

Das neue herausragende Merkmal an diesem Ort ist sicherlich die umgebaute **Förderanlage F34**, die nun als **Ausleger** für die Marina im Wasser liegt. Verbunden ist sie mit der ebenfalls aus Bauteilen der F34 gefertigten Brücke über die Bundesstraße und schafft so ein Tor zwischen Stadt und See. Der Ausleger erhält dabei zwei Etagen. Auf der unteren Ebene befindet man sich sozusagen im Inneren der ehemaligen Abraumförderanlage und gelangt hierrüber zu den Bootsanlegern. Die obere Ebene ist über eine barrierefreie Rampe zu erreichen und dient als Pier mit **Aussichtsplattform**. Die Konstruktion geht nahtlos in die Brücke über und überspannt dabei auch die Promenade.

Vom hinteren Ende der ehemaligen F34 legt das „Bootel-Taxi“ ab. Dabei handelt es sich um ein Boot, welches die Übernachtungsgäste in das **Wasserhotel** bringen wird, das sich inmitten des Sees befindet. Dabei liegt es genau in der Verlängerung der Seeachse und ist von dieser aus schon zu erahnen. Anders als bei sonst bekannten Wasserhotels befinden sich die Zimmer nicht komplett unter der Wasseroberfläche, was sich im Ostsee aufgrund der geringen Wassertiefe und des eher trüben Wassers nicht anbietet. Um auch hier etwas Einmaliges zu schaffen, bietet das „Stelzen- und Fasshotel“ die ungewöhnliche Mög-



Abb. 255 Entwurf „See nutzen“

lichkeit, in einem kleinen Zimmer zu übernachten, das der Form eines Fasses nachempfunden ist. Aufgrund der großen Glasflächen an den beiden Enden, bietet sich hier ein interessanter Ausblick. So besteht für die Gäste die Möglichkeit, sich sanft von den Wellen in den Schlaf wiegen zu lassen oder den erhöhten Blick über den See von dessen Mitte aus zu genießen. In der Mitte der Anlage ragt eine senkrechte Röhre in die Höhe, in der die Sanitäreinrichtungen untergebracht sind.

Der Anlegesteg verfügt nur über einen Anlegeplatz für das „Bootel-Taxi“, welches die

Gäste zum Hotel bringt.

Ergänzt werden die Angebote durch einen **Sprungturm**. Der flache Uferbereich eignet sich für junge Familien mit Kindern. Passend zum Rutschenturm entsteht in Ufernähe ein **Rutschenpark**. Diese Anlage beinhaltet viele unterschiedliche Rutschen und wird direkt im Flachwasserbereich des Strandes errichtet. Daran angeschlossen wird an einer Kletterwand im See. Als ein weiteres, in der Region sicherlich einzigartiges, Angebot erfolgt im Uferbereich der Bau eine **Wasserschanze**.



Abb. 256 Perspektive Durchgang



Abb. 257 Perspektive Bootsanleger und „Pier“

## 5 Perspektive See

Mit dem Bau dieser Anlage wird auch ein wenig Wintersport in die Region geholt. Auf der Schanze können Wettbewerbe durchgeführt werden, die zusätzlich ganz andere Nutzergruppen ansprechen. Erweitert wird das Angebot um viele **kleine Elemente**, wie das „Zorbing“, bei dem man in großen, luftgefüllten Kugeln über das Wasser laufen kann. Ebenso viel Spaß bringt der „Big Blob“, ein großes – ebenso mit Luft befülltes – Kissen. Durch dieses wird eine Person hoch in die Luft katapultiert, indem eine weitere auf das andere Ende springt.

Das Gesamtkonzept der Erschließung sieht eine eher fußgänger- und fahrradfreundliche Anbindung vor.

Auf dem Gelände der Promenade werden für den großen Ansturm viele Parkmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen, sowie eine Station des Stadtrad-Angebots und Solarladestation für E-Bikes. Auf der Seeachse entsteht zudem einer der vielen **Fahrrad-Rastplätze**. Der Anknüpfungspunkt verfügt aber auch über eine Parkmöglichkeit für PKWs. Diese liegt westlich der Bundesstraße, ein Befahren des Gebiets östlich ist nicht gestattet. Ausgenommen von diesem Verbot



Abb. 258 Wasserschanze



Abb. 259 Vogelperspektive auf die F34 Brücke mit Anleger

sind die Busse, welche in einer Wendeschleife die Park & Ride Nutzer direkt an die Promenade bringen, sowie die berechtigten Personen der Behindertenparkplätze im Bereich der Wendeschleife.

Aufgrund der Nähe von Stadt und See, sowie der guten Anbindung über die Seeachse entsteht ein Synergieeffekt, wodurch auch Cottbus von dem Ausstrahlungseffekt des Sees profitiert.

Verglichen mit den beiden anderen Anknüpfungspunkten besticht diese Silhouette durch ihre harten Kanten und einem industriellen Charme. Dazu tragen die lichtdurchlässigen Konstruktionen der beiden Stahlbauten in Form des Aussichtsturms bzw. des Auslegers / der Brücke bei. Von den anderen Ufern aus betrachtet, stellen diese beiden Landmarken die Fixpunkte des urban geprägten Anknüpfungspunkts dar. Für die Uferrandbebauung wird eine eigenständige Promenadenarchitektur empfohlen.



Abb. 260 Zorbing und Big Blob



Abb. 261 Wasserrutschenpark

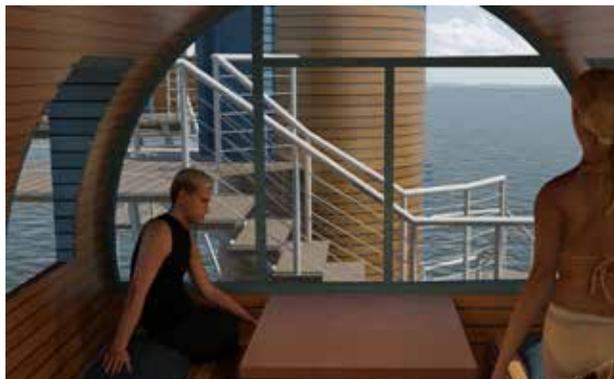


Abb. 262 Perspektive aus dem Stelzenfass



Abb. 263 Perspektive auf das Stelzenfass

## 5 Perspektive See

verfügt aber auch über eine Parkmöglichkeit für PKWs. Diese liegt westlich der Bundesstraße, ein Befahren des Gebiets östlich ist nicht gestattet. Ausgenommen von diesem Verbot sind die Busse, welche in einer Wendeschleife die Park & Ride Nutzer direkt an die Promenade bringen, sowie die berechtigten Personen der Behindertenparkplätze im Bereich der Wendeschleife.

Aufgrund der Nähe von Stadt und See, sowie der guten Anbindung über die Seeachse entsteht ein Synergieeffekt, wodurch auch Cottbus von dem Ausstrahlungseffekt des Sees profitiert.

Verglichen mit den beiden anderen Anknüpfungspunkten besticht diese Silhouette durch ihre harten Kanten und einem industriellen Charme. Dazu tragen die lichtdurchlässigen Konstruktionen der beiden Stahlbauten in Form des Aussichtsturms bzw. des Auslegers / der Brücke bei. Von den anderen Ufern aus betrachtet, stellen diese beiden Landmarken die Fixpunkte des urban geprägten Anknüpfungspunkts dar. Für die Uferrandbebauung wird eine eigenständige Promenadenarchitektur empfohlen.



Abb. 264 Perspektive aus dem Schwimmfass



Abb. 265 Silhouette des Anknüpfungspunktes „See nutzen“



Abb. 266 Perspektive Stelzen- und Fasshotel

## 5.13 Anknüpfungspunkt „Landschaft entdecken“

Der Anknüpfungspunkt in Schlichow liegt räumlich zwischen dem intensiv genutzten Bereich bei Merzdorf und dem Naturschutz- und Energiegebiet an der westlichen Uferkante. Geprägt ist der Ort durch das Dorf Schlichow, das direkt an der Abbruchkante liegt, und einem Wall. Diese sogenannte „Düne“ schützt die Dorfbewohner vor dem Lärm des Tagebaus. Schon heute existiert hier auf der Düne ein Aussichtspunkt, von welchem aus das Tagebaurestloch eingesehen werden kann. Durch diesen Charakter wird der Anknüpfungspunkt unter dem Motto „Landschaften erleben“ entwickelt. Durch die Einbindung des dörflichen Charakters von Schlichow wird dieser gestärkt. Im Gegensatz zu den anderen Anknüpfungspunkten erhält dieser somit einen ruhigen und entspannenden Charakter. Eine naturnahe und parkartige Gestaltung soll dies unterstützen. Der Ort lädt zukünftig zur Erholung und zum Wellness ein und greift die Umweltbildung auf. Dabei wird auf die ökologischen Aspekte des Sees aufmerksam gemacht und Schulen die Möglichkeit geboten, den Kindern die Geschichte ihrer Heimat näher zu bringen.

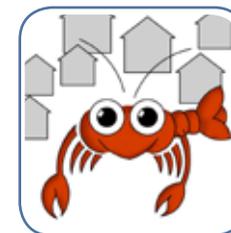
Entstehen soll hier eine Sauna- und Badelandschaft, die sich auf einer Steganlage auf dem Wasser befindet. Die Düne wird dabei in ihrer ursprünglichen Form beibehalten und dient als Kulisse und Erlebnisraum. Hierfür wird ein Entdeckerpfad und ein Natur- und Wasserspielplatz angelegt. An der südlichen Spitze der Düne entsteht eine Übernachtungsmöglichkeit in Form von Fässern, die in die Düne eingelassen werden und einen freien Blick auf das Wasser bieten. Aber auch für den sportlichen Besucher ist gesorgt.

Ein kleiner Hafensbereich mit Slipanlage, einer Werft und Hallen für die Boote stehen zur Verfügung. Nach einem langen Abend auf See oder zum Frühstück nach einer erholsamen Nacht im Dünenhotel, kann man sich auf den schwimmenden Decks des Wassercafés treffen. Hier wird sich um das leibliche Wohl der Gäste, sowohl auf dem Wasser, als auch an Land gekümmert.



Abb. 267 Verortung Anknüpfungspunkt „Landschaft erleben“

### 5.13.1 Vor der Flutung | Neugierde – 2014



Vor der Flutung sollen Bürger, Schulklassen und andere Gruppen durch unterschiedliche Projekte und Aktionen mit in die Entstehung dieses Anknüpfungspunktes eingebunden werden.

**Projekte** zu dem Thema **Wasser** sollen dazu dienen, die Teilnehmer auf die Problematik der Versauerung des Sees aufmerksam zu machen und Lösungsansätze zu finden. Den Bürgern soll näher gebracht werden, dass es große Aufwendungen und Bemühungen benötigt, um die Wasserqualität möglichst hoch zu halten, damit der See auch als Badesee genutzt werden kann. Hand in Hand damit geht die Thematik der **Gestaltung des Uferbereichs**. Hierbei können in weiteren Projekten unter anderem Pflanzen ausgewählt werden, die der Verbesserung der Wasserqualität dienen. Auch kalkhaltige Steine, die im Uferbereich eingesetzt werden, könnten der Versauerung vorbeugen. Bestehende Veröffentlichungen zu diesem Thema, auch von der BTU Cottbus, befassen sich mit Bakterien, die die Versauerung mindern können. Weitere Lösungsansätze werden in den Projekten mit Fachleuten diskutiert und erarbeitet, sodass sie auch in den folgenden Phasen weiterentwickelt und eventuell umgesetzt werden können. Dadurch soll das Interesse, die Wertschätzung und das Engagement der Bürger für ihren See erhöht werden.

Als wichtigstes Projekt wird in dieser Phase die **Ansiedlung des Flusskrebse** angesehen. Mit Hilfe dieser Maßnahmen wird nicht nur das Wappentier der Stadt Cottbus mit einbezogen, das sinnbildlich

„seinen See“ besiedelt, sondern auch die Diversität im See gefördert.

Aktionen wie das **Bemalen von Liegestühlen** sollen bei diesem Anknüpfungspunkt dazu beitragen, dass die Vorfreude und Akzeptanz für den Sees gesteigert wird. Das **Erstellen von Wunschsteinen** soll dies unterstützen, aber auch durch das Einbringen der kalkhaltigen Steine der Versauerung vorbeugen.

Baulich wird in dieser Phase bereits mit der Erstellung des **Entdeckerpfades** begonnen. Dieser soll sich in jeder Phase dem Wasser immer weiter nähern und somit die Entwicklung des Sees von der Düne aus über den Uferbereich bis hin zum Wasser darstellen. Dabei wird der jeweilige Abschnitt thematisiert. Entsprechend wird in der Aufmerksamkeitsphase der Pfad unter dem **Thema „Dünenlandschaft“** stehen, wobei der Krebs diesen Lebensraum spielerisch ‚erklären‘ wird. Die Düne soll generell nicht stark beeinträchtigt werden, sodass der Pfad hier hauptsächlich einen naturnahen Wegebelag erhält. Die Düne wird zusätzlich Sukzessionsflächen als auch Spiel- und Lernbereiche aufweisen, wobei natürliche Materialien wie Holz und Steine in der Gestaltung verwendet werden.

Zusätzlich wird in der Phase vor der Flutung die **Verbindung** zwischen dem **Branitzer Park** und diesem Anknüpfungspunkt durch das Pflanzen von Alleen und Grünstreifen entlang der entsprechenden Wege gestaltet. Hierdurch werden Elemente der Branitzer Parklandschaft aufgegriffen. Zwei verschiedene Verbindungen sind dabei hervorzuheben. Einerseits die Wegführung durch die Branitzer Parklandschaft, durch das Dorf Dissenchen und durch den Ortskern von Schlichow. Hierbei können die Radfahrer und Fußgänger sowohl die Landschaft als auch die typischen Siedlungen erleben. Die zweite Zuwegung

führt auf der gesamten Länge durch die Branitzer Parklandschaft und die Kulturlandschaft vorbei an Feldern und Wiesen. Beide Routen binden streckenweise den Fürst-Pückler-Weg und die Bergbautour als Radfernwege mit ein.

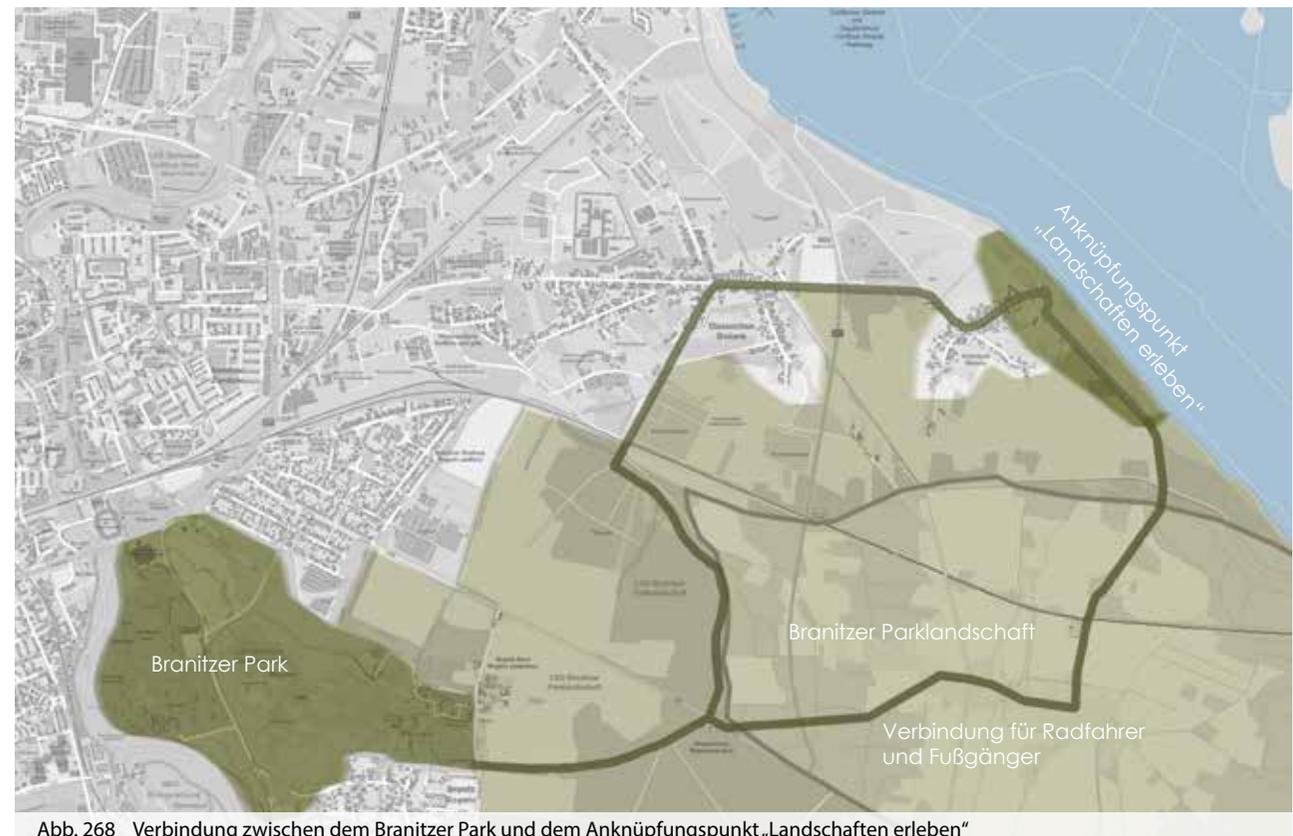
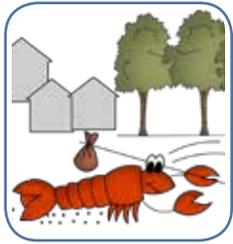


Abb. 268 Verbindung zwischen dem Branitzer Park und dem Anknüpfungspunkt „Landschaften erleben“

### 5.13.2 Beginn der Flutung | Beobachtung – 2018



Während der Flutung des Sees werden weitere bauliche Maßnahmen durchgeführt. Im Vordergrund steht dabei die natürliche **Gestaltung des Uferbereichs mit verschiedenen Pflanzen**, aber auch die Schaffung eines „rauen“

Abschnitts **mit Steinen und Felsen**.

Der **Entdeckerpfad** wird in dieser Phase unter dem **Thema „Uferbereiche“** weitergeführt. Spielerisch wird hier den Kindern und Interessierten die Lebenswelt des Ufers nähergebracht. Auf einem Holzpfad schlängelt sich der Weg von der Düne in Richtung Ufer und lässt dadurch die Düne unberührt. Ergänzt wird der Pfad mit einem **Naturspielplatz** am Randbereich des künftigen Seeufers. Dieser ist ein Teilstück eines später größeren Spielgeländes und verwendet natürliche Materialien wie Weidenrouten, Rindenmulch und Sand. Höhenunterschiede werden durch naturnahe Treppen überwunden. Bei der Entstehung dieses Spielplatzes können sowohl Schüler als auch Bürger mitwirken.

Das Anlegen des Spielplatzes in dieser frühen Phase lockt bereits vor der Eröffnung des Sees Familien und Kinder an. Sowohl der See als auch der Anknüpfungspunkt in diesem Bereich gewinnen hierdurch schon vor der fertiggestellten Flutung einen Besucherstamm. Besonders für den Ort Schlichow ist diese frühzeitige Anlage ein Mehrwert, da hierdurch der Ort eine Freizeitanlage gewinnt.

Das Projekt zur **Ansiedlung des Flusskrebses** wird in dieser Phase weitergeführt und intensiviert sowie die Ideen, die in der ersten Phase für die Verbesse-

rung der Wasserqualität und die Ufer- sowie Habitatgestaltung entwickelt wurden, umgesetzt. Zusätzlich wird mit dem Bau der **Steganlage** begonnen, die später unterschiedliche **Schwimmbereiche** und mehrere **Saunagebäude** enthalten soll. Auch der **Tiefwasserbereich für Taucher** kann in dieser Phase durch das Einbringen von unterschiedlichsten Objekten gestaltet werden.



Abb. 269 Entdeckerpfad entlang des Ufers



Abb. 270 Tieftauchen an versenkten Wracks



Abb. 271 Spielplatz im Uferbereich

### 5.13.3 Abgeschlossene Flutung | Nutzung – 2024



In der Nutzungsphase des Sees wird die Gestaltung für diesen Schwerpunkt baulich abgeschlossen.

Dabei wird im nördlichen Bereich nahe Schlichow die

**Sauna- und Steglandschaft** fertiggestellt. Am südlichen Ende der Düne wird ein **Dünenhotel** errichtet, das von dem ebenfalls neuen, auf dem Wasser schwimmenden, **Café** bewirtschaftet wird. Hier befindet sich zudem eine Slipanlage und eine Halle, die als Winterlager für die Boote dient und bereits im Masterplan enthalten ist.

Der Mehrwert für den Ort Schlichow ist insgesamt sehr vielfältig. Neben den Einkünften durch Ausgaben der Übernachtungsgäste, Tagesbesuchern und Besucher der Wellnessanlagen können die Bewohner selbst das Angebot vor ihrer Haustür nutzen. Zudem wird der dörfliche und ruhige Charakter des Ortes durch die naturnahe und parkartige Gestaltung dieses Anknüpfungspunktes gestärkt.



Abb. 272 Entwurf Anknüpfungspunkt „Landschaft erleben“



Abb. 273 Silhouette der Steg- und Saunalandschaft



Abb. 274 Silhouette des Cafés und der Überwinterungshalle

Die Silhouette dieses Anknüpfungspunktes ist insgesamt durch die landschaftliche Gestaltung und Prägung nicht so markant wie beispielsweise der Aussichtsturm in Merzdorf. Trotzdem besitzt sie einen eigenen Wiedererkennungswert durch die gegebene Topografie. Die Düne, die ursprünglich als Lärmschutzwall künstlich geschaffen wurde, sticht in der hauptsächlich flachen Landschaft um den Cottbuser Ostsee sofort ins Auge. Hierdurch kann dieser Anknüpfungspunkt auch von Badenden und Bootsfahrern, die sich weiter draußen auf dem See befinden, erkannt werden, sodass auch hier die Orientie-

rung vom Wasser aus gewährleistet ist. Am südlichen Ende der Düne befindet sich die große Halle und das Café mit der Terrasse auf dem Wasser. Auch diese markanten Gebäude können schnell erkannt werden. Aber auch die Sauna- und Steglandschaft kann insbesondere durch die Holzgebäude eindeutig identifiziert werden.

Der nördliche Bereich dieses Anknüpfungspunktes direkt am Ende der Ortschaft Schlichow wird durch die **Sauna- und Steglandschaft** geprägt. Diese bietet den Besuchern Bewohnern von Schlichow ein erhol-

sames Wellnessangebot. Die Becken werden mit Seewasser gespeist, sodass die Badegäste, trotz der durch Gitter abgetrennten Schwimmbereiche, sozusagen im See schwimmen und es eine natürliche Wasserbewegung gibt. Verschiedene Schwimmbereiche mit unterschiedlichen Tiefen tragen dazu bei, dass auch Kinder sicher im Seewasser baden können. Einer dieser Bereiche ist zudem in Richtung des Sees geöffnet, sodass zum einen die Badegäste ungehindert auf den freien See schwimmen können als auch den Saunabesuchern eine Abkühlung im See ermöglicht wird. Der **Entdeckerpfad** wird in dieser Phase um das

Thema „**Wasser und Krebs**“ erweitert. Hier ist die ‚Reise‘ von der Düne über das Ufer bis zum Wasser thematisch abgeschlossen und kann nun in seiner Gänze von Kindern und Interessierten erkundet werden. Dabei spielt hauptsächlich der Lebensraum des Flusskrebse im Wasser eine bedeutende Rolle. Ergänzt wird der Entdeckerpfad durch einen **Wasserspielplatz**. Dieser schließt sich direkt an die Steglandschaft an und vervollständigt den bereits angelegten Naturspielplatz. Auch der Wasserspielplatz wird aus natürlichen Materialien gestaltet.

Das wichtigste Projekt, das in dieser Phase im Vordergrund steht, ist die erfolgreiche **Ansiedlung des Flusskrebse**. Die Projekte, die hierzu bereits in den vorangegangenen Phasen vorbereitend stattgefunden haben, erfahren durch das Einbringen von lebenden Flusskrebsen ihren Höhepunkt.

Im Zusammenhang mit dem Entdeckerpfad und dem Naturspielplatz können aber auch neue Projekte und Workshops mit Bürgern, Kindergruppen oder anderen Gruppen stattfinden.

Am südlichen Ende der Düne werden weitere Anlagen geschaffen. Hierzu zählt ein **Jugenddünenhotel**, bei dem Fässer in die Dünen als Übernachtungsmöglichkeiten eingebaut werden. Erreicht werden die einzelnen Fässer durch einen **Steg**, der an der Uferkante entlang der Düne verläuft.

Die bereits im Masterplan vorgesehene **Einlassstelle** mit angeschlossenem **Winterlager** für Boote wird in diesem Entwurf um ein **Café** erweitert. Dieses stellt die Versorgung der Übernachtungsgäste des Dünenhotels sicher, ist aber auch Anlaufstelle der Besucher der Sauna- und Steglandschaft. Erreicht wird das Café über einen **Holzsteg**. Neben einigen Sitzmöglichkeiten im Inneren des Cafés sind zusätzlich schwimmende Holzdecks vorgesehen, auf denen



Abb. 275 Entwurf „Landschaften erleben“ – Steg- und Saunalandschaft

ebenfalls zahlreiche Gäste Platz nehmen können. Von hier aus lässt sich das Ambiente des Sees genießen. Morgens, mittags und abends werden zudem kulinarische Gaumenfreuden angeboten, die sowohl Einheimische als auch Besucher anlocken. Zusätzlich können an dem **kleinen Hafen** in diesem Bereich Boote über eine Slipanlage zu Wasser gelassen, Reparaturen in der Werft vorgenommen, als auch Boote im Winter in den Hallen untergestellt werden.



Abb. 276 Entwurf „Landschaften erleben“ – Café mit Dünenhotel



Abb. 277 Perspektive Steg- und Saunalandschaft



Abb. 279 Perspektive Café und Dünenhotel



Abb. 278 Perspektive Wasserspielplatz



Abb. 280 Perspektive Café und Dünenhotel



Abb. 281 Nachtperspektive Café und Dünenhotel

### Nachweise

#### Literatur

IFT FREIZEIT- UND TOURISMUSBERATUNG, HRSG. (2013):

*Fortschreibung des Tourismuskonzeptes für den Landkreis Spree-Neiße*, 73 S.

LAND BRANDENBURG, LAND BERLIN, GEMEINSAME LANDESPLANUNGABTEILUNG, HRSG. (2013): *Regionales Entwicklungskonzept Cottbus-Guben-Forst Kurzfassung*, 20 S.

HAGER, JOHANNES (1996): *Edelkrebs: Biologie – Zucht - Bewirtschaftung*. Leopold Stocker Verlag, Graz

WOLF & APPELT (2009): *Naherholung in Stadt und Land*. Books on Demand GmbH, Norderstedt, Auflage: 1, 360 S.

#### PDF

LANDESTOURISMUSVERBAND BRANDENBURG E.V. (2014):

*Kanutouren vom Spreewald bis Berlin*. Online: [http://www.spreewald.de/cms/preewald/cms1/upload/Dokumente/kanubroschuere\\_DahmeSpree.pdf](http://www.spreewald.de/cms/preewald/cms1/upload/Dokumente/kanubroschuere_DahmeSpree.pdf) (14.04.2014)

LEP\_BB\_BROSCHUERE (2009): *Landesentwicklungsplan Brandenburg*. Online: [http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/landesentwicklungsplanung/lep\\_bb\\_broschuere.pdf](http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/landesentwicklungsplanung/lep_bb_broschuere.pdf) (12.04.2014)

#### Online

ADFC.DE, a (o.J.): *Spreeradweg*. Online: <http://www.adfc-tourenportal.de/viewtrackobject.php?trackObjectID=12030> (14.04.2014)

ADFC.de, b (o.J.): *Fürst-Pückler-Weg*. Online: <http://www.adfc-tourenportal.de/viewtrackobject.php?trackObjectID=12967> (14.04.2014)

ADFC.de, c (o.J.): *Routen Historische Stadtkerne*. Online: <http://www.adfc-tourenportal.de/viewtrackobject.php?trackObjectID=1856990> (14.04.2014)

ARCHIV.RADIO-COTTBUS.DE (o.J.): *Wie kam der Krebs in das Cottbuser Stadtwappen?* Online: [http://archiv.radio-cottbus.de/cms/index.php?option=com\\_content&task=view&id=4228&Itemid=133](http://archiv.radio-cottbus.de/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=4228&Itemid=133) (19.05.2014)

ARCHIV-VERSCHWUNDENE-ORTE.DE A (o.J.): *Erinnerungsorte – Erinnerungsstätte für Tranitz*. Online: [http://www.archiv-verschwundene-orte.de/de/verschwundene\\_orte/erinnerungsorte/erinnerungsstaette\\_fuer\\_tranitz/72536](http://www.archiv-verschwundene-orte.de/de/verschwundene_orte/erinnerungsorte/erinnerungsstaette_fuer_tranitz/72536) (01.05.2014)

ARCHIV-VERSCHWUNDENE-ORTE.DE B (o.J.): *Erinnerungsorte – Erinnerungsstätte für Groß Lieskow*. Online: [http://www.archiv-verschwundene-orte.de/de/verschwundene\\_orte/erinnerungsstaette\\_fuer\\_gross\\_lieskow/88431](http://www.archiv-verschwundene-orte.de/de/verschwundene_orte/erinnerungsorte/erinnerungsstaette_fuer_gross_lieskow/88431) (01.05.2014)

ARCHIV-VERSCHWUNDENE-ORTE.DE B (o.J.): *Erinnerungsorte – Erinnerungsstätte für Groß Lieskow*. Online: [http://www.archiv-verschwundene-orte.de/de/verschwundene\\_orte/erinnerungsstaette\\_fuer\\_gross\\_lieskow/88431](http://www.archiv-verschwundene-orte.de/de/verschwundene_orte/erinnerungsstaette_fuer_gross_lieskow/88431) (01.05.2014)

ASTRONOMIE.DILLSCHNEIDER.DE (o.J.): *Uwe's ASTRONOMIE-Seiten*, Online: [http://astronomie.dillschneider.de/Artikel\\_Htm/krebs.htm](http://astronomie.dillschneider.de/Artikel_Htm/krebs.htm) (19.05.2014)

B3ONEU.DE (2014): *Zentrale Orte*. Online: <http://www.b3oneu.de/zentrale-orte.html> (12.04.2014)

BILD.DE (2014): *Ferropolis will Wassersport-Ressort werden*. Online: <http://www.bild.de/regional/leipzig/melt-festival/ferropolis-will-wassersport-resort-werden-35232120.bild.html> (13.04.2014)

BITTERFELDER-SPATZ.DE (2013): *Ferropolis will besser für Großveranstaltungen gewappnet sein*. Online: [http://www.bitterfelder-spatz.de/wisl\\_s-cms/\\_redaktionell/11/Graefenhainichen/503/Ferropolis\\_will\\_besser\\_fuer\\_Grossveranstaltungen\\_gewappnet\\_sein\\_.html](http://www.bitterfelder-spatz.de/wisl_s-cms/_redaktionell/11/Graefenhainichen/503/Ferropolis_will_besser_fuer_Grossveranstaltungen_gewappnet_sein_.html) (13.04.2014)

COTTBUS.DE A (o.J.): *Fachbereich 41 – Kultur*. Online: [http://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb\\_III/kultur/index.html](http://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb_III/kultur/index.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE B (o.J.): *Europäischer Parkverbund Lausitz - Stadt Cottbus*. Online: [http://www.cottbus.de/buerger/leben/cbinternational/eu\\_projekte/europaeischer\\_parkverbund\\_lausitz,255037557.html](http://www.cottbus.de/buerger/leben/cbinternational/eu_projekte/europaeischer_parkverbund_lausitz,255037557.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE C (o.J.): *EU-geförderte Projekte in der Euroregion Spree-Neiße-Bober*. Online: [http://www.cottbus.de/buerger/leben/cbinternational/eu\\_projekte/index.html](http://www.cottbus.de/buerger/leben/cbinternational/eu_projekte/index.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE D (o.J.): *Städtepartnerschaften*. Online: [http://www.cottbus.de/buerger/leben/cbinternational/unsere\\_partnerstaedte,255001241.html](http://www.cottbus.de/buerger/leben/cbinternational/unsere_partnerstaedte,255001241.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE E (o.J.): *Sport in Cottbus*. Online: <http://www.cottbus.de/buerger/leben/sport/index.html> (12.04.2014)

COTTBUS.DE F (o.J.): *Bildung in Cottbus*. Online: <http://www.cottbus.de/buerger/leben/bildung/index.html> (12.04.2014)

<http://www.cottbus.de/buerger/leben/bildung/index.html> (12.04.2014)

COTTBUS.DE G (o.J.): *Cottbuser Kindertagesstätten*. Online: [http://www.cottbus.de/buerger/leben/bildung/cottbuser\\_kindertagesstaetten,255031954.html](http://www.cottbus.de/buerger/leben/bildung/cottbuser_kindertagesstaetten,255031954.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE H (o.J.): *Angebote für Senioren*. Online: [http://www.cottbus.de/buerger/leben/soziales/senioren/angebote\\_Senioren/index.html](http://www.cottbus.de/buerger/leben/soziales/senioren/angebote_Senioren/index.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE I (o.J.): *Die Stadt der Lausitz steckt voller Überraschungen und Energie*. Online: [http://www.cottbus.de/unternehmer/gewerbstandorte/tip/die\\_stadt\\_der\\_lausitz\\_steckt\\_voller\\_ueberraschungen\\_und\\_energie,255034723.html](http://www.cottbus.de/unternehmer/gewerbstandorte/tip/die_stadt_der_lausitz_steckt_voller_ueberraschungen_und_energie,255034723.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE J (o.J.): *Technologie- und Industriepark Cottbus (TIP Cottbus)*. Online: <http://www.cottbus.de/unternehmer/gewerbstandorte/tip/index.html> (12.04.2014)

COTTBUS.DE K (o.J.): *Technologie- und Forschungszentrum Cottbus (TFZ Cottbus)*. Online: [http://www.cottbus.de/unternehmer/gewerbstandorte/tip/technologie\\_und\\_forschungszentrum\\_cottbus,255037613.html](http://www.cottbus.de/unternehmer/gewerbstandorte/tip/technologie_und_forschungszentrum_cottbus,255037613.html) (12.04.2014)

COTTBUS.DE L (o.J.): *Verkehrsanbindung*. Online: <http://www.cottbus.de/buerger/leben/verkehr/index.html> (12.04.2014)

COTTBUS.DE M (o.J.): *Untere Naturschutzbehörde*. Online: [https://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb\\_II/umwelt\\_natur/untere\\_naturschutzbehoerde,45000152.html](https://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb_II/umwelt_natur/untere_naturschutzbehoerde,45000152.html) (14.04.2014)

CRUSTA10.AT (o.J.): *Europäischer Flusskrebs oder Edelkrebs*. Online: <http://www.crusta10.at/www/aaart.html>, (19.05.2014)

Deutsche-Vereine.net (o.J.): *Vereine in Cottbus*. Online: <http://www.deutsche-vereine.net/Cottbus-11186-Vereine.html> (12.04.2014)

DEVASTIERT.DE (o.J.): *Tagebau*. Online: <http://www.devastiert.de/tagebau/meuro.php> (19.04.2014)

ERIH.NE (2014): *European Route of Industrial Heritage*. Online: <http://www.erih.net/de/willkommen.html> (13.04.2014)

F60.DE A (2014): *Das Wirkprinzip der Abraumförderbrücke F60*. Online: <http://www.f60.de/de/die-bruecke/wirkprinzip.html> (13.04.2014)



- F60.DE B (2014): *Die Brücke im Detail*. Online: <http://www.f60.de/de/die-bruecke/im-detail.html> (13.04.2014)
- F60.DE C (2014): *Veranstaltungen*. Online: <http://www.f60.de/de/veranstaltungen/shows-konzerte.html> (13.04.2014)
- FERROPOLIS.DE A (2014): *Ferropolis*. Online: <http://www.ferropolis.de/ferropolis.html> (13.04.2014)
- FERROPOLIS.DE B (2014): *Angebote*. Online: <http://www.ferropolis.de/angebote.html> (13.04.2014)
- FILMFESTIVALCOTTBUS.DE (2002-2014): *FilmFestival Cottbus - Festival des osteuropäischen Films*. Online: <http://www.filmfestivalcottbus.de/de/festival/profil-und-historie/> (12.04.2014)
- GRÜNE LIGA (2013): *Masterplan Cottbuser Ostsee Visionen für Tagebausee Cottbuser Ostsee werden zusammengestrichen*. Online: <http://www.lausitz-branchen.de/branchenbuch/2013/11/26/masterplan-cottbuser-ostsee/> (13.04.2014)
- INVESTIEREN.LAUSITZERSEENLAND.DE (o.J.): *Herzlich willkommen im Lausitzer Seenland!* Online: <http://investieren.lausitzerseenland.de/> (20.04.2014)
- KANU-COTTBUS.DE (2014): *Kanutouristik*. Online: <http://www.kanu-cottbus.de/> (22.04.2014)
- LAUSITZER-BRAUNKOHLDE.DE (2014): *Grüne Liga- Netzwerk ökologischer Bewegungen - Aktive Tagebaue - Cottbus-Nord*. Online: [http://www.lausitzer-braunkohle.de/feld\\_jaenschwalde.php](http://www.lausitzer-braunkohle.de/feld_jaenschwalde.php) (01.05.2014)
- LAUSITZERSEENLAND.DE (o.J.): *Drachenfliegen am Seil*. Online: <http://www.lausitzerseenland.de/de/aktiverlebnis/flugsport/artikel-drachenfliegen.html> (20.04.2014)
- LUFTLINIE.ORG (2014): *Entfernung Frankfurt Oder – Cottbus*. Online: <http://www.luftlinie.org/Frankfurt-Oder/Cottbus> (22.04.2014)
- MAPS.GOOGLE.DE (2014): *Cottbus*. Online: <https://www.google.de/maps/place/Cottbus/@51.7782551,14.3873034,11z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x4708744259954a5f:0x50d42fb5e-07fad3a> (22.04.2014)
- MANSKE, PHILIPP (2014): *Koschener Kanal ist wieder offen*. Online: <http://www.rbb-online.de/panorama/thema/lausitzer-seenland/beitraege/koschener-kanal-gesperrrt-loesung-gesucht.html> (14.04.2014)
- MATERN, MATTHIAS (2013): *Eingedampftes Badeparadies*. Online: <http://www.pnn.de/brandenburg-berlin/808059/> (13.04.2014)
- MEINESTADT.DE (2014): *Skate-Strecken Cottbus*. Online: <http://www.meinestadt.de/cottbus/stadtplan/point-of-interest/skate-strecken> (Zugriff am 22.04.2014)
- MEMBERS.AON.AT (2003): *Der Flusskrebs*. Online: <http://members.aon.at/rnordsieck/flusskrebs.html> (19.05.2014)
- MV-MARITIM.DE (2001 – 2012): *Binnenreviere – Schweriner Seen*. Online: <http://www.mv-maritim.de/reviere/binnenreviere/schwerin/> (22.04.2014)
- SCHWERINER.DE (o.J.): *Die Schweriner Entstehungsgeschichte*. Online: <http://www.schweriner.de/index.php?id=63> (22.04.2014)
- SCHWERINERSEE.DE (o.J.): *Herzlich willkommen in der Schweriner Seenlandschaft*. Online: [http://www.schwerinersee.de/fremdenverkehrsverein/cms/front\\_content.php?idcat=46](http://www.schwerinersee.de/fremdenverkehrsverein/cms/front_content.php?idcat=46) (20.04.2014)
- SENFTENBERGER-SEE.DE (2003 – 2013): *Senftenberger See – der Familiensee im Lausitzer Seenland*. Online: <http://www.senftenberger-see.de/de.html> (14.04.2014)
- SPREEWALD-INFO.DE (2014): *Wandern im Spreewald*. Online: <http://spreewald-info.de/de/tourismus/wandern/index.php> (22.04.2014)
- STATISTIK.ARBEITSAGENTUR.DE (2013): *Informationen für Cottbus*, Agentur für Arbeit Online: [http://statistik.arbeitsagentur.de/nn\\_433008/SiteGlobals/Forms/ImageMapSchnelluebersichten/ZeitauswahlSchnelluebersicht-Form.html?view=processForm&resourceId=210328&input=&pageLocale=de&regionInd=035&year\\_month=201403&year\\_month.GROUP=1&search=Suchen](http://statistik.arbeitsagentur.de/nn_433008/SiteGlobals/Forms/ImageMapSchnelluebersichten/ZeitauswahlSchnelluebersicht-Form.html?view=processForm&resourceId=210328&input=&pageLocale=de&regionInd=035&year_month=201403&year_month.GROUP=1&search=Suchen) (12.04.2014)
- STATISTIK-BERLIN-BRANDENBURG.DE (2011): *Bevölkerung und Haushalte*. Online: [http://statistik-berlin-brandenburg.de/zensus/gdb/bev/bb/12/120520000000\\_Cottbus\\_Stadt\\_bev.pdf](http://statistik-berlin-brandenburg.de/zensus/gdb/bev/bb/12/120520000000_Cottbus_Stadt_bev.pdf)
- SYMBOLONLINE.DE (o.J.): *Krebs*. Romankiewicz, Brigitte, Online: <http://www.symbolonline.de/index.php?title=Krebs> (19.05.2014)
- WANDERKOMPASS.DE (2013): *Rundweg Bärenbrücker Höhe*. Online: <http://www.wanderkompass.de/Spreewald/peitzer-land-wanderroute-2.html> (13.04.2014)
- WIKIPEDIA.ORG A (2013): *Tagebau Cottbus-Nord*. Online: [www.wikipedia.org/wiki/Tagebau\\_Cottbus-Nord](http://www.wikipedia.org/wiki/Tagebau_Cottbus-Nord) (01.05.2014)
- WIKIPEDIA.ORG B (2014): *Lakoma*. Online: <http://de.wikipedia.org/wiki/Lakoma> (01.05.2014)

### Mündlich

KUHN, R. (2013): Rolf Kuhn, Geschäftsführer iba-see. Mitteilung vom (27.03.2014)

### Abbildungen

- Abb. 177: Zukunftsvision Cottbuser Ostsee: [http://www.vattenfall.de/de/spreeaue/file/Zukunftsvision\\_Cottbuser\\_Ostsee\\_12757654.jpg](http://www.vattenfall.de/de/spreeaue/file/Zukunftsvision_Cottbuser_Ostsee_12757654.jpg) (25.04.2014)
- Abb. 179: Verkehrsanbindung des motorisierten Individualverkehrs an Cottbus: auf Grundlage von: <https://www.google.de/maps/place/Cottbus/> (20.07.2014)
- Abb. 182: Senftenberger See: <https://www.google.de/maps/place/Cottbus/> (20.07.2014)
- Abb. 183: Lausitzer Seenland: <https://www.google.de/maps/place/Cottbus/> (20.07.2014)
- Abb. 184: Vogelperspektive Schweriner See: [http://esys.org/rev\\_info/Deutschland/Schwerinersee\\_Luftbild-hq.jpg](http://esys.org/rev_info/Deutschland/Schwerinersee_Luftbild-hq.jpg) (18.04.2014)
- Abb. 185: Übersichtskarte Schweriner See <https://www.google.de/maps/place/Schwerin/> (20.07.2014)
- Abb. 188: Koschener Kanal: [http://www.lr-online.de/storage/scl/xmlimport/swk/2823152\\_m1t1w500q75v29473\\_DC\\_CO3\\_9464\\_376-GMI4L1JBE.1-ORG.jpg?version=1381110676](http://www.lr-online.de/storage/scl/xmlimport/swk/2823152_m1t1w500q75v29473_DC_CO3_9464_376-GMI4L1JBE.1-ORG.jpg?version=1381110676) (18.04.2014)
- Abb. 190: Ferropolis: <http://www.splash-festival.de/uploads/pics/ferronacht.jpg> (15.04.2014)
- Abb. 191: European Route of Industrial Heritage: <http://www.erih.net/de/download/erih-logos.html> (15.04.2014)
- Abb. 192: Lakomaer Teiche vor dem Tagebau: <http://www.counter-images.de/tagebau.html> (20.04.2014)
- Abb. 193: Hammergraben: <http://wasserwelt-spreewald.de/img/misc/f18bb716ae42fefaf218010800635859.jpg> (20.04.2014)
- Abb. 194: Wanderndes Haus bei Lakoma: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Lakoma\\_2007\\_sl13.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Lakoma_2007_sl13.jpg) (20.04.2014)
- Abb. 206: See als Impulsgeber für neue Entwicklungen: [http://www.vattenfall.de/de/spreeaue/file/Zukunftsvision\\_Cottbuser\\_Ostsee\\_12757654.jpg](http://www.vattenfall.de/de/spreeaue/file/Zukunftsvision_Cottbuser_Ostsee_12757654.jpg) (25.04.2014)
- Abb. 209: Naherholung am See: <http://www.hamburg.de/contentblob/4117910/data/boberger-see-sandstrand.jpg> (05.06.2014)
- Abb. 210: Spree als Verbindung: [http://farm8.static.flickr.com/7147/6510517981\\_738debfc53\\_m.jpg](http://farm8.static.flickr.com/7147/6510517981_738debfc53_m.jpg) (15.06.2014)
- Abb. 212: Bürgerprojekt vor Ort: [http://www.urbanes-management.de/images/Buerger\\_01.gif](http://www.urbanes-management.de/images/Buerger_01.gif) (15.07.2014)
- Abb. 213: Projekte mit Kindern: <http://www.samainhof.de/P14/pnaturundwaldkinder14.htm> (18.06.2014)
- Abb. 221: Wappen der Stadt Cottbus: [http://service.brandenburg.de/lis/detail.php?template=wappen\\_text\\_d&id=17140](http://service.brandenburg.de/lis/detail.php?template=wappen_text_d&id=17140) (20.04.2014)
- Abb. 222: Kinderbuch „Ich entdecke Cottbus“: <http://schiemenz.de/uploads/pics/CB.jpg> (15.07.2014)
- Abb. 223: Flusskrebs: <http://www.naturparkfotos.de/system/galleryimages/104598/normal/flusskrebs-7156-2.jpg?1348924658> (25.06.2014)
- Abb. 224: Exemplar mit blauer Färbung: <http://www.crusta10.at/www/aablau2.jpg> (20.07.2014)
- Abb. 225: Flusskrebse in natürlicher Umgebung: <http://www.crusta10.at/www/aamus1.jpg> (20.07.2014)
- Abb. 229: Spielplatzelement aus Holz: <http://www.spielstrukturen.de/federaffengross.htm> (15.06.2014)
- Abb. 230: Traditionelle Holzschnitzkunst: <http://www.fotokanal.com/razdel-9fdfa.html> (15.06.2014)
- Abb. 231: Wanderndes Haus bei Lakoma: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Lakoma\\_2007\\_sl13.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Lakoma_2007_sl13.jpg) (20.04.2014)
- Abb. 232: Freiluftkino: <http://www.sommerguide.ch/Open+Air+Kino+mit+UBS+Coop+Teil+II/498706/detail.htm> (08.06.2014)
- Abb. 233: „Theater und Musik in Pücklers Park“: <http://cottbus-tourismus.de/de/das-gibt-s-nur-hier/einmalige-veranstaltungstipps/artikel-31-august-2014-theater-und-musik-in-puecklers-park-branitzer-park.html> (05.06.2014)
- Abb. 237: Kulturelle Veranstaltung auf einer Seebühne: [http://www.allgaeu-bilder.de/gallery/verkehrsamt\\_immenstadt/pages/SeebuehneBuehlBLAUESTU.html](http://www.allgaeu-bilder.de/gallery/verkehrsamt_immenstadt/pages/SeebuehneBuehlBLAUESTU.html) (15.06.2014)
- Abb. 249: Bootsausstellung: <http://www.yachtfernsehen.com/yachtingnews/6434189e1312dd601-hanseboot-lockt-wieder-mit-vielen-premieren.php> (08.06.2014)
- Abb. 250: Rutschenturm: [http://www.heide-park-world.de/pictures/search.php?search\\_keywords=wasserspielplatz](http://www.heide-park-world.de/pictures/search.php?search_keywords=wasserspielplatz) (20.07.2014)
- Abb. 251: Geführte Touren um den entstehenden See: <http://www.urlaubsnachrichten.de/de/category/themendienst/> (08.06.2014)
- Abb. 252: Parcours als Trendsportart: <http://www.unterwegs-in-spandau.de/gallery/falkenhagener-feld/spektetpark-parcour-7489.jpg> (20.07.2014)
- Abb. 253: Wasserstandsmesser: auf Grundlage von: <http://de.fotolia.com/id/7424921> (19.06.2014)
- Abb. 254: Beachvolleyballfeld: [http://funny-pictures.picphotos.net/wallpapers-beach-9-volleyball-wallpapers-beach-10/wallpapersgallery.net\\*d\\*1557549-1\\*Summer-Heat-Beach-Volleyball-732-9.jpg/](http://funny-pictures.picphotos.net/wallpapers-beach-9-volleyball-wallpapers-beach-10/wallpapersgallery.net*d*1557549-1*Summer-Heat-Beach-Volleyball-732-9.jpg/) (08.06.2014)
- Abb. 258: Wasserschanze: <http://www.adrenaline-pictures.ch/cont/site.html> (16.06.2014)
- Abb. 260: Zorbing und Big Blob: [http://imageshotfrogde.blob.core.windows.net/companies/Abenteuer-in-Mecklenburg-Vorpommern/images-pr/Funsport-Event-auf-dem-Wasser-mit-Zorbing-Wassertrampolin-Sprungkissen-Chill-out-Bereich-usw-133729\\_image.jpg](http://imageshotfrogde.blob.core.windows.net/companies/Abenteuer-in-Mecklenburg-Vorpommern/images-pr/Funsport-Event-auf-dem-Wasser-mit-Zorbing-Wassertrampolin-Sprungkissen-Chill-out-Bereich-usw-133729_image.jpg) (08.06.2014)
- Abb. 261: Wasserrutschenpark: <http://soulbiker.com/news/sommerspektakel-pur-area-47-hat-die-pforten-eroeffnet> (08.06.2014)
- Abb. 269: Entdeckerpfad entlang des Ufers: <http://narrenfrei.com/wp-content/uploads/2013/02/P1070779klein.jpg> (20.07.2014)
- Abb. 270: Tieftauchen an versenkten Wracks: [http://www.kenzantours.se/traveloffer.cfm?product\\_id=122476478](http://www.kenzantours.se/traveloffer.cfm?product_id=122476478) (20.07.2014)
- Abb. 271: Spielplatz im Uferbereich: <http://www.asp-hilden.de/images/spielplatz/naturspielplatz2-big.jpg> (16.06.2014)
- Alle hier nicht aufgeführten Abbildungen sind eigene Aufnahmen oder Darstellungen.



## 6 FAZIT

Der Cottbuser Ostsee wird nicht nur der größte Binnensee Brandenburgs, er ist vielleicht auch die größte Herausforderung an die Stadtentwicklung des Lausitzer Oberzentrums seit dem rasanten Aufstieg der Braunkohleindustrie in den 1960er Jahren. Schon seit langem wurden Überlegungen zur Nachnutzung des Tagebaurestlochs angestellt und in Politik, Verwaltung, Planungskreisen und Bürgerschaft kontrovers diskutiert. Neue Impulse und Einschätzungen von außerhalb sind dabei stets willkommen, wie nicht nur studentische Arbeiten in der Vergangenheit gezeigt haben, sondern auch alle Beteiligten dieses Projektes deutlich gemacht haben.

Die vier behandelten Schwerpunktthemen haben nicht nur das räumliche Bezugsgebiet gemeinsam, sondern verstehen sich durchaus als zusammenhängendes Konzept für die Entwicklung der Stadt Cottbus und des Cottbuser Ostsees. Die einzelnen Gruppen haben ihre eigenen Akzente gesetzt und jeweils ihren Beitrag zur gemeinsamen Idee bzw. Vision geleistet. So drücken in den vorgestellten Gruppenarbeiten die folgenden Punkte die Übereinstimmung im grundlegenden Verständnis des Planungsraums, der Planungsaufgabe und der Planungsstrategie aus.

### **Industrielle Geschichte wahrnehmen!**

Als wichtigster Wirtschaftszweig und größter Arbeitgeber ist die Braunkohleindustrie in der Lausitz nicht nur negativ besetzt. Und trotz des Verlusts von Siedlungen und der landschaftlichen Zerstörung ist der Tagebau heute auch die Voraussetzung für die Entwicklungschance der gesamten Region. Die indust-



rielle Vergangenheit hat den Raum über lange Zeit geprägt und neu strukturiert. So ist sie nicht nur im Gedächtnis der Menschen verankert, sondern auch in der städtischen wie landschaftlichen Umgebung. Um die Entstehung des Ostsees und seine Einmaligkeit zu vermitteln, ist die Einordnung in den historischen Kontext unerlässlich. In den Planungen und Entwürfen spielen daher Materialien und Symbole eine Rolle, die einen direkten Bezug zur Braunkohleindustrie besitzen. Auch Elemente wie die Abraumförderbrücke zur Überquerung der Bundesstraße (Gruppe „See“) sind mehr als nur eine große Geste, sondern ein starker Beitrag im Sinne der Reminiszenz vergangener industrieller Kultur.

### **Freiräume leben - Kerne stärken!**

Die im Masterplan Cottbuser Ostsee ursprünglich als „Parkway“ benannte Verbindung zwischen der Innenstadt und dem zukünftigen See stellt sich in den Arbeitsgruppen als ein vielseitiger, vielschichtiger und komplexer Übergangsraum dar. Entsprechend wird hier anstatt von „Achse“ vom „Zwischenraum“ oder dem „Grünen Gleis“ gesprochen, dessen gegenwärtiger Zustand positiv gedeutet und als erhaltenswert eingestuft wird.

Die städtebauliche Entwicklung vermeidet eine Überformung dieser Freiräume und vollzieht sich vielmehr in den bereits bestehenden Siedlungsschwerpunkten - neben der Kernstadt auch in Dissenchen, Merzdorf und Schlichow. Mit jeweils charakterisierender, thematisch unterschiedlicher Ausrichtung werden die Stärken der Siedlungsräume hervorgehoben (Gruppe

„Siedlungslandschaft“). Gleichzeitig ermöglicht die Stärkung der Kerne eine angemessene Entwicklung der Freiräume, die vom Nutzungsdruck befreit einer schrittweisen Eroberung Platz bieten.

### **Zwischenräume vielseitig interpretieren!**

Der Ostsee - als starker „urbaner Uferimpuls“ verstanden - könnte bewirken, dass die Stadt langfristig an den See wächst. Eine konventionelle Planung mit großflächigem Neubau wäre eine naheliegende Schlussfolgerung, wobei der „Zwischenraum“ in den Mittelpunkt rückt. Doch hat dieser auch andere Qualitäten und muss weder als reines Neubaugebiet noch als schlichter Transitraum verstanden werden. Stadt und See können einander auch näher gebracht werden, wenn die Verbindung zwischen ihnen auf verschiedenen Wegen und Geschwindigkeiten erfahren werden kann. Wie die Gruppe „Stadt“ zeigt, kann ein behutsamer Eingriff in den Zwischenraum der Beginn einer nachhaltigen Stadtentwicklung sein.

### **Räume verbinden - Übergänge betonen!**

Die Vernetzung der Siedlungskerne mit den umliegenden Landschaftsräumen ist entscheidend für die dynamische Interaktion zwischen Orten unterschiedlicher atmosphärischer Ausprägung. Dabei gilt es auch, die Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs durch vielfältige Angebote zu steigern und das Entdecken der direkten Umgebung mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu ermöglichen. Eine aktive Wahrnehmung wird durch ein Betonen der Übergänge auch in den Kulturlandschaftsräumen gefördert. Das Wandeln durch Landschaftspassagen und Übertreten der

„Schwellen“, wie von der Gruppe „Kulturlandschaft“ beschrieben, erhöht die Empfindsamkeit für die kulturlandschaftliche Vielfalt.

### **Stadt, See und Identität im Prozess entwickeln!**

Die vermeintlich zurückhaltenden konzeptionellen Ansätze der Projektgruppen stehen im Widerspruch zu den Hoffnungen, die in Cottbus mit dem Ostsee verbunden sind. Mit dem See sollen Arbeitsplätze, Touristen, Neubürger und Wirtschaftskraft kommen. Auch mit dem Blick „von außen“ sind diese Wünsche nachvollziehbar, schießen aber über das Ziel hinaus. Der Cottbuser Ostsee muss sich nicht in die erste Reihe der touristischen Ziele drängeln, sondern sollte zuallererst Erholungsziel für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Cottbus sein. Diese beiden - Stadt und See - müssen langsam (gedanklich) zusammenwachsen, um der Entwicklung der Cottbuser Identität förderlich und dem Gelingen des Projektes Ostsee zuträglich zu sein. Dafür wären von den Beteiligten mehr Mut zur Offenheit und ein feineres Gespür für die angemessene Maßstäblichkeit der Planungen und Vorhaben wünschenswert.





