

Oktober 2017



# Ortsteilentwicklungskonzept für die 12 ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus





# Inhalt

Grußwort	i
Kurzfassung	ii
<b>1. Aufgabe und Rahmenbedingungen</b>	
1.1 Aufgabe des Ortsteilentwicklungskonzeptes	1
1.2 Prozessaufbau	2
1.3 Lage und Funktion der Stadt Cottbus	4
1.4 Sozialdemografische Entwicklung der Gesamtstadt	6
1.5 Vorhandene und übergeordnete Planung	7
1.6 Weitere Konzepte	21
1.7 Finanzsituation	22
<b>2. Bestandsanalyse</b>	
2.1 Die 12 Ortsteile im Bestand	23
2.2 Zwischenfazit die 12 Ortsteile und ihre Beziehung zur Gesamtstadt	74
<b>3. Leitbild und Ziele</b>	
3.1 Leitbild	91
3.2 Ziele	96
<b>4. Strategisches Entwicklungskonzept</b>	
4.1 Wohnen	99
4.2 Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus	104
4.3 Verkehr und Stadttechnik	109
4.4 Kultur, Soziales und Gesundheit	114
4.5 Natur, Umwelt und Grünflächen	119
<b>5. Handlungsprogramm</b>	
5.1 Maßnahmenkataloge und Handlungsschwerpunkte je Ortsteil	125
5.2 Vertiefende Erläuterungen	260
5.3 Evaluierung und Erfolgskontrolle	269
Impressum	I



**STADT COTTBUS**  
CHÓŠEBUZ

**Auftraggeber:**  
**Stadt Cottbus**

Neumarkt 5  
03046 Cottbus  
Tel.: (0355) 6120  
E-Mail: [info@cottbus.de](mailto:info@cottbus.de)  
Internet: [www.cottbus.de](http://www.cottbus.de)

**cima.**

**Bearbeitung:**  
**CIMA Beratung + Management GmbH**

Glashüttenweg 34  
23568 Lübeck  
Tel.: (0451) 389 68-0  
Fax: (0451) 389 68-28  
E-Mail: [cima.luebeck@cima.de](mailto:cima.luebeck@cima.de)  
Internet: [www.cima.de](http://www.cima.de)

# Grußwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

ein lebendiges Brauchtum sowie Vereinsleben, funktionierende Nachbarschaften, attraktive Wohnorte und der vielfältige Landschafts- und Naturraum mit dem künftigen Cottbuser Ostsee, sind Beispiele für die positive Entwicklung in der Stadt Cottbus und ihrer ländlich geprägten Ortsteile.

Dabei stehen die Vielfältigkeit der Ortsteile und deren Eigenarten stellvertretend für die zahlreichen Erkenntnisse, die die Arbeit an dem nun vorliegendem Ortsteilentwicklungskonzept geprägt haben. Mit diesem Konzept haben wir die herausfordernde Aufgabe angenommen, sowohl die künftigen Entwicklungen innerhalb der einzelnen Ortsteile als auch in Beziehung zur Gesamtstadt zu beleuchten, diese zu verstehen und daraus Impulse abzuleiten.

Besonders erfreulich innerhalb des gesamten Prozesses war die breite Beteiligung der Bürger, die den Kern des Prozesses bildete. Dadurch konnten sowohl die unterschiedlichen Erwartungen an die zukünftigen Entwicklungen in den Ortsteilen, als auch die vielfältigen Maßnahmenideen transparent abgebildet werden. So war es möglich, eine gemeinschaftliche Vision für die Ortsteile und eine gemeinsame Richtschnur für das künftige Handeln vorzugeben.

Ja, mit dem Ortsteilentwicklungskonzept setzen wir uns ambitionierte Ziele. Vor dem Hintergrund der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen sind gerade daher alle Akteure aufgefordert, immer wieder nach innovativen Lösungen zu suchen, um möglichst viele der guten Vorschläge gemeinsam auf eine Umsetzungsebene zu heben.

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen der Stadt Cottbus bei allen Beteiligten für das große Engagement und die zahlreichen Ideen, die uns über die verschiedensten Wege erreicht haben, herzlich bedanken. Erst durch Ihr Mitwirken wurde das Cottbuser Ortsteilentwicklungskonzept authentisch – von Bürgerinnen und Bürgern für ihre Ortsteile.

Ich freue mich darauf, wenn wir den im Ortsteilentwicklungskonzept begonnen Prozess verstetigen und gemeinsam dazu beitragen, unsere Ortsteile lebens- und liebenswert in Richtung Zukunft weiterzuentwickeln.

Ihre Marietta Tzschoppe



# Kurzfassung

Im vorliegenden Ortsteilentwicklungskonzept wurden in einem rund anderthalbjährigen Prozess unter dem Leitbild „Eine nachhaltige, behutsame Ortsteilentwicklung unter Wahrung der individuellen Eigenarten und unter Beachtung der Wechselwirkung zu den Funktionen der Gesamtstadt“ die Leitlinien und Projekte für die Entwicklung der zwölf ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus entwickelt. Vorliegende Konzepte sind sowohl auf gesamtstädtischer Ebene als auch Ortsteilebene integrativ in das Konzept mit eingeflossen. Als Entwicklungshorizont für die vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmen wurde das Jahr 2035 diskutiert. Demografische Veränderungen, insbesondere Alterungsprozesse, stellen hierbei für die Ortsteile ebenso wie die Impulse des künftigen Ostsees eine wichtige Entwicklungsrahmenbedingung dar.

Die Erarbeitung erfolgte im Rahmen eines intensiven Beteiligungsprozesses. Durch mehrere Fachgespräche sowie Ortsteilgespräche in jedem der Ortsteile, die Nutzung einer interaktiven Projekthomepage und einer Lenkungsgruppe an der Vertreter aus den Ortsteilen, der Verwaltung und der Politik teilgenommen haben, wurden die Ergebnisse rückgekoppelt. Die Herstellung von Konvergenz (Entwicklung gemeinsamer Ziele) unter Berücksichtigung der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist das wesentliche Ziel der vorliegenden Planungen. Die Protokolle zu den jeweiligen Sitzungen dienen als ergänzende Darstellungen zum Ortsteilentwicklungskonzept.

Das Konzept behandelt sowohl im analytischen wie auch im konzeptionellen Teil die Ergebnisse aus einer gesamtstädtischen wie auch ortsteilbezogenen Ebene. Für jeden der zwölf ländlich geprägten Ortsteile wurden Handlungsprogramme erarbeitet, die ein Maßnahmenprogramm, einen Ortsteilentwicklungsplan sowie Erläuterungen zu den Schlüsselprojekten beinhalten.

Auf der gesamtstädtischen Ebene wurde zudem ein strategisches Entwicklungskonzept differenziert nach Themenfeldern erstellt. Die hier festgelegten Flächen und Achsen sollen als Grundlage für die Entwicklung des neuen Flächennutzungsplans der Stadt genutzt werden.

In Abstimmung mit den Ortsteilen, der Verwaltung und der Lenkungsgruppe wurden Schlüsselprojekte aus dem Maßnahmenprogrammen hervorgehoben, die in den kommenden Jahren von besonderer Bedeutung in der Ortsteilentwicklung sind. Sehr häufig stehen

diese im Zusammenhang mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur. Aber auch fehlende Geh- und Radwege, verstärkt noch durch die geplanten Ostseeentwicklungen, wurden immer wieder benannt. Die sozialen Netze haben in den ländlich geprägten Ortsteilen eine wichtige strategische Funktion. Sie werden neben der Familie ganz wesentlich durch die Pflege des Brauchtums und das aktive Vereinsleben in den Ortsteilen getragen. Im Rahmen des Prozesses wurde deutlich, dass die erforderliche Basisinfrastruktur in sehr vielen Ortsteilen aufwertungs- und/oder ergänzungsbedürftig ist.

Die Ortsteilentwicklung darf mit der Fertigstellung des vorliegenden Konzeptes nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Vielmehr handelt es sich um einen Prozess, der im Sinne der hier angestrebten Konvergenz kontinuierlich weiterentwickelt werden muss. Im abschließenden Kapitel Evaluierung und Erfolgskontrolle werden die hierzu erforderlichen Verfahren und Instrumente, unter der Nutzung bestehender Strukturen, benannt. Alle Akteure in den Ortsteilen sind auch künftig dazu aufgefordert, sich über die Ortsbeiräte und die in den Maßnahmenprogrammen benannten Fachverwaltungen mit in die Ortsteilentwicklung mit einzubringen.





# 1. Aufgabe und Rahmenbedingungen

## 1.1 Aufgabe des Ortsteilentwicklungskonzeptes

Die zwölf ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus und ihre Beziehung zur Gesamtstadt stehen im Mittelpunkt des Ortsteilentwicklungskonzeptes. Viele der Ortsteile sind nach der Wiedervereinigung einige sogar erst im Jahr 2003 in die Stadt eingemeindet worden. Der Prozess des Zusammenwachsens ist in vielen Bereichen bis heute noch nicht abgeschlossen. In den 90er Jahren kam es in vielen Ortsteilen zu starken Zuwächsen, vielfach wurden gewachsene Siedlungsstrukturen überformt. Sowohl in der inhaltlichen Tiefe als auch in der Aktualität gibt es unterschiedliche Planungsstände in den Ortsteilen. Allein durch diese Punkte ergibt sich ein Koordinierungs- und Aktualisierungsbedarf. Dabei geht es nicht nur um den aktuellen Handlungsbedarf, sondern auch um eine gewisse Weitsicht. Welche Maßnahmen sind bis zum Jahr 2030/2035 für die Ortsteilentwicklung wichtig und wo sind hierfür bereits heute Weichenstellungen erforderlich? Da sowohl das gesamtstädtische Leitbild als auch das integrierte Stadtentwicklungskonzept, der Landschaftsplan und der Flächennutzungsplan parallel fortgeschrieben werden, ist der Zeitpunkt günstig, um die Ziele der Ortsteilentwicklung in die Entwicklung der Gesamtstadt mit einzubringen.

Darüber hinaus muss man sich aus dieser perspektivischen Betrachtung heraus mit der Wirkung von Entwicklungstrends auseinandersetzen. So wird u.a. der Demografische Wandel auch die ländlich geprägten Ortsteile in Cottbus betreffen. Es kommt zu einer Verkleinerung der Haushalte und zu spürbaren Alterungsprozessen. Die Auswirkungen dieser Prozesse sind mannigfaltig von der Auslastung, über die Art von Infrastrukturen bis hin zur Pflege von Traditionen und Brauchtum. Auf der anderen Seite stehen die Planungen zum Cottbusser Ostsee, dem größten Binnensees Brandenburgs. Die Chancen dieses Projektes wirken nicht nur auf die direkten Anrainer, die allesamt zu den ländlich geprägten Ortsteilen zählen, sondern auch auf das gesamte übrige Stadtgebiet. Die hierin schlummernden Potenziale gilt es unter Berücksichtigung der Ziele der Ortsteilentwicklung zu heben.

Mit dem künftigen Ostsee verbunden ist aber auch der wirtschaftliche Strukturwandel der gesamten Region. Nicht nur fehlende Arbeitsplätze als wichtiger Standortfaktor, sondern auch schwierige häusliche Rahmenbedingungen sind die Konsequenz. Mit dem integrierten Gesamtansatz sollen gemeinsame Entwicklungspotenziale entwickelt, Aufgabenteilungen identifiziert, Handlungsbedarfe für die knappen öffentlichen Mittel priorisiert und auch private Entwicklungsmöglichkeiten ausgelotet werden.

**12 Ortsteile und ihre Beziehung zur Gesamtstadt stehen im Fokus**

**Strategisch günstiger Zeitpunkt für die Ortsteile**

**Weitsicht für künftige Herausforderungen erforderlich**

**Der Ostsee als Chance**

**Lösungen für schwierige finanzielle Rahmenbedingungen sind eine große Herausforderung**

**Handlungsfelder**

- Wohnen
- Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus
- Kultur, Soziales und Gesundheit
- Natur, Umwelt und Grünflächen
- Verkehr

**Ortsteile**

Stärke  
Schwäche  
Projektidee

Einbindung und Stärkung der touristischen Attraktionen in den Ortsteilen in das städtische, kulturhistorische Netzwerk der Gesamtstadt **Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus**

Gefällt mir 16 Gefällt mir nicht

Sicherstellung der Nahversorgung durch Angebote in den Ortsteilen, einen generationengerechten Zugang zu den Angeboten und ergänzenden Service seitens der Anbieter **Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus**

Gefällt mir 16 Gefällt mir nicht

Entwicklung einer gemeinsamen Internetplattform zur Präsentation der Ortsteile **Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus**

Gefällt mir 8 Gefällt mir nicht 9

**VORGESCHLAGENE ALTERNATIVEN**

Diese würde ich mit der GWC und der egWohnen verknüpfen. Die Internetplattform sollte einmal im Monat eine Diskussionsplattform eröffnen, um Problemzonen zu erkennen.

Gefällt mir Gefällt mir nicht

## Impressionen aus der Beteiligung 2



## 1.2 Prozessaufbau

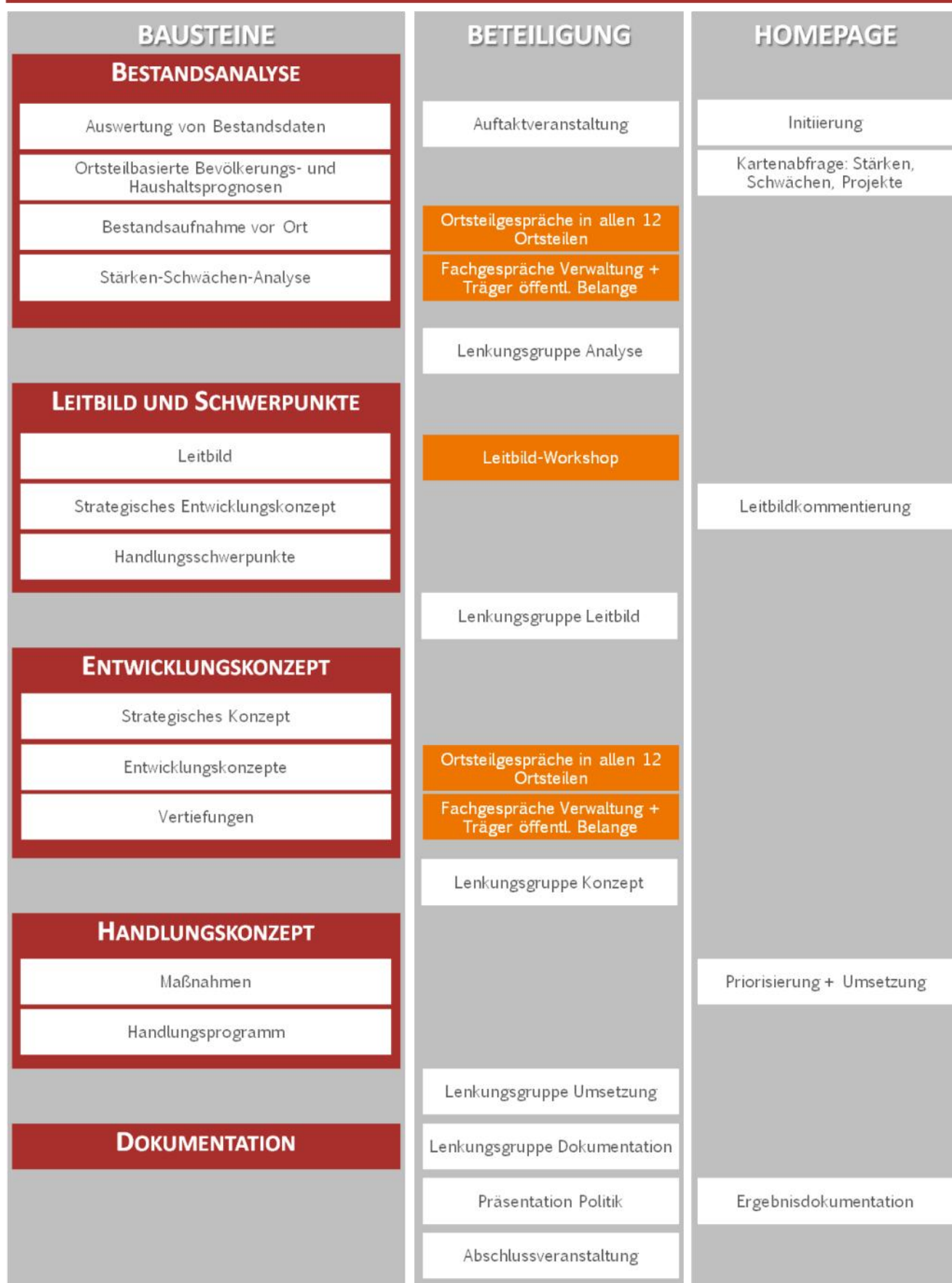
Um sowohl den Blick auf die gemeinsame Ebene auch in Beziehung zur Gesamtstadt zu erhalten und gleichzeitig die Belange aller 12 Ortsteile intensiv und in der gebotenen Individualität zu berücksichtigen, wurde ein mehrteiliges Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Die Basis bilden zwei **Runden von Ortsteilgesprächen in allen 12 ländlich geprägten Ortsteilen**. Hierzu wurden alle Bürger mit Unterstützung der Ortsvorsteher sowie der Presse eingeladen. In den ca. zwei- bis dreistündigen Terminen wurde gemeinsam über Stärken, Schwächen, Ziele, Projektideen und Umsetzungsmöglichkeiten konstruktiv diskutiert. Die Ergebnisse der Ortsteilgespräche wurden im Rahmen von **zwei Fachgesprächsrunden** (je einzelne Gesprächsgruppen zu den Themen „Wohnen“, „Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus“, „Kultur, Soziales und Gesundheit“, „Natur, Umwelt und Grünflächen“, „Verkehr“ und „Cottbuser Ostsee“) mit Vertretern aus der Verwaltung sowie ergänzenden Trägern öffentlicher Belange diskutiert. Ein positiver Nebeneffekt dieser Vorgehensweise war, dass hierdurch bereits im laufenden Projekt einige Maßnahmen angeschoben werden konnten. Die Ergebnisse sämtlicher Gesprächsrunden wurden protokolliert, dienen dem vorliegenden Konzept als Grundlage und sind in einem gesonderten Anhangband bei der Stadt Cottbus erhältlich.

Darüber hinaus wurde für den Zeitraum der Projektbearbeitung die interaktive Homepage [www.oek-cottbus.de](http://www.oek-cottbus.de) ins Leben gerufen. Hier hatten alle Bürger die Gelegenheit auf einer Karte Stärken, Schwächen und Projektideen zu verorten und zu kommentieren. Das Leitbild und die Ziele konnten bewertet und Alternativvorschläge unterbreitet werden. Und auch bei den Maßnahmen konnte man sich durch Bewertungen und eigene Umsetzungsvorschläge mit einbringen. Begleitet wurde dies durch eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit den Ortsvorstehern sowie einer intensiven Pressearbeit.

Für die gemeinsame Abstimmung wurde eine **projektbegleitende Lenkungsgruppe** bestehend aus den Ortsbeiräten sowie Vertretern aus Politik und Verwaltung installiert. Sämtliche Zwischenergebnisse wurden in der Lenkungsgruppe diskutiert, legitimiert und ggf. modifiziert. Im Rahmen der Leitbild- und Zielfindung wurde zudem ein gemeinsamer **Leitbild- Workshop** mit Vertretern der Ortsteile und der Fachverwaltungen durchgeführt. Die Ergebnisse des Workshops sind der Ausgangspunkt für den konzeptionellen Teil.

**Projektbeginn: September 2015**

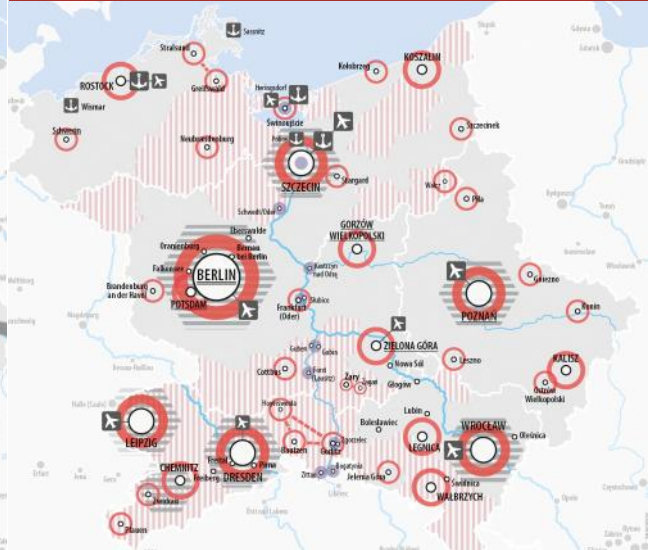


**Projektende: Mai 2017**

deutsch-polnischer Verflechtungsraum (Verkehr) 4



deutsch-polnischer Verflechtungsraum (Siedlung) 5



### 1.3 Lage und Funktion der Stadt Cottbus

#### **Einziges Oberzentrum im Süden Brandenburgs**

Cottbus ist das einzige Oberzentrum im Süden Brandenburgs, die zweitgrößte Stadt innerhalb des Bundeslandes. Cottbus liegt an der mittleren Spree zwischen dem Lausitzer Grenzwall im Süden und dem Spreewald im Norden. Das Umland der Stadt Cottbus ist gekennzeichnet durch die typische geringe Siedlungsdichte des Landes Brandenburg. Neben dem Cottbuser Stadtgebiet umfasst das Einzugsgebiet des Cottbuser Einzelhandels Städte und Gemeinden der Landkreise Spree-Neiße, Dahme-Spreewald und Oberspreewald-Lausitz. Als Regionaler Wachstumskern (RWK) übernimmt Cottbus gemeinsam mit den RWK Spremberg und Westlausitz (bestehend aus Senftenberg, Schwarzhöhe, Lauchhammer, Finsterwalde und Großräschen) eine zentrale wirtschaftliche Rolle für die gesamte Region. Die planmäßige Beendigung des Braunkohletagebaus auf Cottbuser Stadtgebiet, die Entwicklung des größten Binnensees in Brandenburg in der Folge (der so genannte Cottbuser Ostsee) sowie der Verkauf der Vattenfall AG, heute LEAG (größter Arbeitsgeber der Stadt), sind Ausdruck des anhaltenden Strukturwandels. Da sämtliche Flächen der Stadt Cottbus, die an den künftigen Ostsee grenzen, aktuell zu den ländlich geprägten Ortsteilen gehören, kommt diesen im Rahmen des Strukturwandels auch eine besondere gesamtstädtische Rolle zu.

#### **Regionaler Wachstumskern im Strukturwandel**

#### **Ländliche geprägte Ortsteile von hoher Bedeutung im Rahmen der Ostseeentwicklung**

#### **Dienstleistungs-, Wissenschafts-, Verwaltungs- und Kulturzentrum der Region**

Die Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg ist als eine von fünf Universitäten des Landes mit zahlreichen Forschungszentren ein prägender Standortfaktor für die Stadt. Cottbus verfügt über eine lange Historie und ist unumstrittenes Dienstleistungs-, Wissenschafts-, Verwaltungs- und Kulturzentrum der Region. Das Oberzentrum ist ein etablierter Messe- und Tagungsstandort. Eine Besonderheit, die insbesondere auch in den ländlich geprägten Ortsteilen spürbar wird, ist die durch Sprache, Brauch und Traditionen gepflegte sorbisch-wendische Kultur. Cottbus ist das politische und kulturelle Zentrum der Sorben in der Niederlausitz.

#### **Zentrum sorbisch-wendischer Kultur**

#### **Bedeutender überregionaler Verkehrsknoten**

Die Stadt Cottbus ist ein bedeutender regionaler und überregionaler Verkehrsknotenpunkt, insbesondere auch für den deutsch-osteuropäischen Grenzraum. Cottbus ist in überregionale und europäische Verkehrsnetze sowohl auf der Straße, wie auch auf der Schiene eingebunden. Allerdings sorgen qualitative Mängel auf den 70 km langen Abschnitt der polnischen Autobahn A 1 ab Staatsgrenze Forst/L.-Olszyna bis Golnice Richtung Breslau (Wrocław), im Schienengüterverkehr und ein fehlender Schienenpersonen-

## 6 Einzelhandelsrelevanter Verflechtungsbereich der Stadt Cottbus



## 7 Lage der ländlich geprägten Ortsteile



fernverkehrs-Anschluss sowie der eingleisige Abschnitt von Cottbus bis Lübbenau dafür, dass das Oberzentrum seine logistischen Vorteile nicht richtig ausspielen kann. Über die Straße ist Cottbus über die Bundesautobahn A 15 sehr gut mit der Bundeshauptstadt Berlin und der Landeshauptstadt Potsdam sowie über ein gutes Bundes- und Landesstraßennetz (B 97, B 168, B 169) mit dem Umland verbunden. Der Flughafen Berlin-Schönefeld ist für die Stadt Cottbus die wichtigste Anbindung an den Luftverkehr und in ca. 1 Stunde Fahrzeit zu erreichen. Mit dem Ausbau zum Großflughafen Berlin-Brandenburg (BER) wird die Bedeutung noch zunehmen.

Am 13.07.2016 hat der Brandenburger Landtag das umstrittene Leitbild zur Kreisgebietsreform beschlossen. Mit der Umsetzung würde auch das Oberzentrum Cottbus seinen Status als kreisfreie Stadt verlieren. Die Reform würde vielfältige Auswirkungen haben, die auch das Ortsteilentwicklungskonzept betreffen. Entscheidungsstrukturen und finanziellen Rahmenbedingungen werden nach der Reform andere sein, erübrigen aber nicht die Erarbeitung konkreter Zielsetzung und Maßnahmen für die ländlich geprägten Ortsteile.

Die zwölf ländlich geprägten Ortsteile liegen ringförmig nördlich, östlich und südlich um die Kernstadt. Mit rund 17.300 Einwohner stellen sie nur 17 % der Bevölkerung der Stadt, jedoch mit ca. 120,9 ha ca. 74 % des Stadtgebietes. Ausgenommen dem Ortsteil Saspow, der bereits 1950 eingemeindet wurde, wurden die übrigen elf ländlich geprägten Ortsteile erst relativ spät in die Stadt Cottbus eingemeindet. Branitz, Dissenchen, Döbbrick, Kahren, Merzdorf, Sielow, Skadow und Willmersdorf sind im Jahr 1993 freiwillig der Stadt beigetreten. Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch sind 2003 gesetzlich eingemeindet worden. Die damit verbundenen Integrationsfolgen, insbesondere im sozialen Bereich, sind bis heute spürbar und werden auch noch Aufgabe kommender Generationen sein. Aber auch die Verknüpfung von Angeboten in den Ortsteilen mit der Kernstadt und ortsteilübergreifend bergen Optimierungspotenziale für alle Beteiligten. Detaillierte Analysen zu den einzelnen Ortsteilen erfolgen in den nachstehenden Kapiteln.

*Lesehinweis: Für das Ortsteilentwicklungskonzept wurden die offiziellen statistischen Bezeichnungen der Ortsteile der Stadt Cottbus genutzt. In einigen Ortsteilen gibt es darüber hinaus historisch gewachsene Untergliederungen auf die an den entsprechenden Stellen eingegangen wird. Wenn in den allgemeinen Textpassagen also bspw. von Dissenchen die Rede ist, dann ist ebenfalls der statistisch zum Ortsteil gehörende Teilbereich Schlichow gemeint, gleiches gilt für Döbbrick und den Teilbereich Maiberg sowie Merzdorf und den Teilbereich Hammergrabensiedlung.*

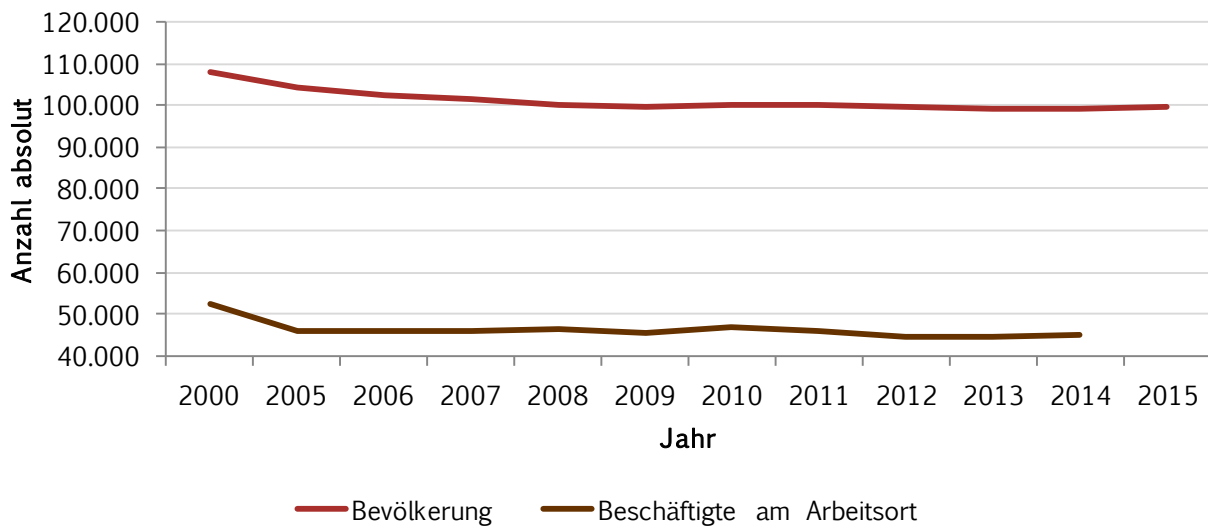
**Kreisgebietsreform würde Rahmenbedingungen ändern, erfordert aber dennoch Ortsteilentwicklung**

**12 ländlich geprägte Ortsteile stellen 74 % des Stadtgebietes**

**Späte Eingemeindung wirkt nach**

**Die Bezeichnung der Ortsteile orientiert sich an den offiziellen statistischen Einheiten der Stadt Cottbus**

## Entwicklung der Bevölkerungszahl und der Beschäftigten am Arbeitsort in der Gesamtstadt Cottbus zwischen 2000 und 2015 8



## 1.4 Soziodemografische Entwicklung Gesamtstadt

### Rahmenbedingungen für die Entwicklung

Die soziodemografische Entwicklung der Stadt Cottbus bildet bis zu einem gewissen Grad den Entwicklungsrahmen für die Stadt ab. Durch neue Projekte können Entwicklungen zwar beeinflusst werden, jedoch sollten die Einflussmöglichkeiten auch nicht überschätzt und ungewollte Umverteilungen im Verhältnis zum Umland vermieden werden.

### Bevölkerungsentwicklung nach starken Rückgängen zuletzt leicht positiv

Die Bevölkerungszahl der Stadt Cottbus konnte nach deutlichen Rückgängen zu Beginn des Jahrtausend in den letzten Jahren stabilisiert werden. Zuletzt gab es sogar wieder leichte Zuwächse. Der Zeitpunkt, um von einer Trendumkehr zu sprechen, ist noch verfrüht, jedoch passt die Entwicklung zum jüngst zu beobachtenden Zuwanderungstrend zu Gunsten ostdeutscher Zentren. Dieser beruht im Kern auf einer sehr hohen Lebensqualität gepaart mit vergleichsweise niedrigen Lebenshaltungskosten.

### Leicht positive Beschäftigtenentwicklung und gute touristische Leistungszahlen

Ähnliches gilt für den Arbeitsmarkt. Die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort war zuletzt wieder leicht steigend, während die Zahl der Arbeitslosen zurückging (Effekte der Zuwanderungssituation noch unberücksichtigt). Mit rund 220.000 Übernachtungen in Betrieben mit 10 und mehr Betten<sup>1</sup> erreicht Cottbus im Vergleich zu den anderen Oberzentren Brandenburgs, Potsdam ausgenommen, einen Spitzenwert.

### Bevölkerungsprognosen negativ zudem Alterungsprozesse, Stärke der Entwicklung fraglich

Weniger optimistisch stimmen die Bevölkerungsprognosen für die Stadt. Aufgrund von wachsenden Sterbeüberschüssen und unter der Annahme ausbleibender Wanderungsgewinne geht die Prognose der Stadt<sup>2</sup> von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2015 und 2035 von mehr als 10 % aus. Mit der Schrumpfung verbunden sind Alterungsprozesse. Der Anteil der Menschen im Alter von 65 Jahren und mehr steigt von 24,2 % im Jahr 2015 auf 35,6 % im Jahr 2035. Insbesondere aufgrund der jüngeren Entwicklung scheint eine Fortschreibung der Bevölkerungsprognose allerdings ratsam.

### Struktureller Wohnungsleerstand deutlich abgebaut, Kernstadt auch künftig wichtiger Fokusraum für Entwicklungen

Bei der Wohnbauflächenentwicklung kann die Stadt auf große Erfolge im Stadtumbau Ost aufbauen. Der Wohnungsleerstand konnte von ehemals 20 % auf rd. 5 %<sup>3</sup> reduziert werden. Bei der Verteilung künftiger Potenziale muss beachtet werden, dass die urbanen Qualitäten der Stadtmitte auch in Zukunft wichtiger, aufgrund des Demografischen Wandels sogar stärkerer Anziehungsfaktor sein werden. Dies hat auch Auswirkungen auf die Verteilung von Potenzialen für die ländlich geprägten Ortsteile.



## 1.5 Vorhandene und übergeordnete Planungen

Nachstehend werden zum einen übergeordnete Planungen und zum anderen auch gleichrangige informelle Planungsinstrumente vorgestellt. Aus ihnen lassen sich wichtige Rahmenbedingungen für das Ortsteilentwicklungskonzept ableiten. Weiterhin sind die vorhandenen Konzepte wichtige, integriert zu behandelnde, inhaltliche Ergänzungen für die im Ortsteilentwicklungskonzept behandelten Themen und verdeutlichen die erfolgte Schwerpunktsetzungen durch Politik und Verwaltung. Zunächst werden daher die vorhandenen Instrumente auf Landes- und Regionalebene beschrieben, um anschließend auf die für das gesamte Stadtgebiet relevanten Planungen einzugehen.

### 1.5.1 Landes- und Regionalplanung

Seit dem Jahr 1999 liegt in Form eines integrierten Regionalplans ein Entwurf für die Teilregion Lausitz-Spreewald vor, mit dem vorrangig unter Berücksichtigung differenzierter Flächenausweisungen die Raumnutzung der Region organisiert und bestimmt werden sollte. Aufgrund eines Paradigmenwechsels bei der Landesplanung trat im September 2004 eine neue Darstellungsrichtlinie in Kraft, die jedoch aufgrund ihrer hohen Eingriffsintensität nur bedingt in der Region auf Zustimmung traf. Am 20. November 2014 wurde ein Aufstellungsbeschluss zur Erstellung eines integrierten Regionalplans gefasst. Allerdings führte auch die neue Darstellungsrichtlinie nicht zu einem integrierten Regionalplan, da zum einen weitere Hemmnisse ausgeräumt, zum anderen zunächst spezifische Voraussetzungen geschaffen werden mussten.<sup>4</sup>

Seit März 2009 existiert ein rechtskräftiger Landesentwicklungsplan B-B, der inzwischen zeitlich evaluiert wurde und durch den in Erarbeitung befindlichen LEP HR (Hauptstadtregion) abgelöst werden soll. 2016 fand bereits die Beteiligung zum Entwurf statt. 2019 soll er in Kraft treten.

#### Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)<sup>4,5</sup>

Die Grundlage für den LEP B-B und den LEP HR bildete das im Jahr 2007 festgesetzte Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007), welches den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung Berlins und Brandenburg festlegt. Ziel des LEPros 2007 ist die Stärkung einer polyzentralen und nachhaltigen Entwicklung der Hauptstadtregion Berlins

#### 1. Entwurf eines integrierten Regionalplans

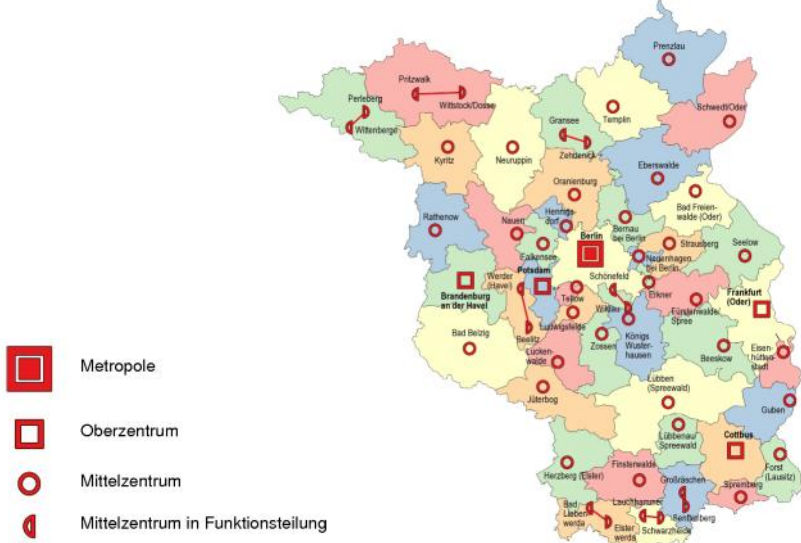
#### Umsetzungsproblematik des Regionalplans

#### LEPro 2007 als übergeordneter Orientierungsrahmen



Zentrale-Orte-System Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg 11

Die Regionalen Wachstumskerne Brandenburgs 12



und der Teilregionen Brandenburgs. Das LEPro 2007 kann somit als erste raumplanerische Übersetzung der Grundsätze der Raumordnung verstanden werden.

**Das Aufgabenspektrum der Stadt Cottbus im Rahmen des LEP-BB**

**Bedeutungsgewinn der Stadt Cottbus für das Land Brandenburg**

Als Oberzentrum der Region soll Cottbus dazu beitragen die nationale und internationale Verflechtung der Hauptstadtregion zu fördern, insbesondere durch die Nähe zum osteuropäische Raum. Im Rahmen der Neuordnung des Zentrale-Orte-Systems und der Festlegung Cottbus als Oberzentrum ist die Stadt für die entsprechende Versorgung ihres direkten, aber auch weiteren Umlandes zuständig. Mit Hilfe der Bündelung spezifischer öffentlicher und privater Güter- und Dienstleistungsangebote oder von technischen, sozialen und kulturellen Infrastrukturen soll Cottbus entgegen der Zersiedlung der Landschaft wirken, wirtschaftliche Agglomerationsvorteile schaffen und Verkehrsströme lenken. Folglich nimmt Cottbus neben der Metropole Berlin und den drei weiteren Oberzentren die Rolle eines der wichtigsten Wirtschaftsstandorte ein, wodurch die wirtschaftliche Fortentwicklung der Stadt im Fokus der Bemühungen Cottbus stehen soll. Basierend auf ihrer zentralörtlichen Funktionen und regionalen Lage ist die Stadt für einen weiten Verflechtungsbereich verantwortlich, weshalb eine räumliche und inhaltliche Konkretisierung eines Einzelhandelskonzeptes in ihren Aufgabenbereich fällt. Ein entsprechendes Konzept wurde daher im Jahr 2016 fortgeschrieben. Den letzten Baustein, der das Aufgabenspektrum der Stadt berührt, ist die Entwicklung der Kulturlandschaften im gesamten Planungsraum. Insbesondere aufgrund der identitätsstiftenden Cottbuser Park- und Wasserlandschaft nimmt die Stadt hierbei eine bedeutsame Rolle ein. Ein Schlüsselprojekt zur Weiterentwicklung stellt die Realisierung des Cottbuser Ostsees dar, für den bereits ein Masterplan erarbeitet wurde und 2016 bereits das zweite Mal fortgeschrieben wurde. Maßgeblich Aussagen zum Ostsee und den angrenzenden Ortsteilen finden sich auch im Leitbild 2035 (SVV-Beschluss) wieder. Die Fortschreibung des Konzeptes zum Cottbuser Ostsee erfolgt 2019 mit dem Rahmenplan.

Im Zuge der Festlegungen des LEP B-B wurde das Aufgabenspektrum der Stadt Cottbus einerseits vergrößert und weiter konkretisiert. Andererseits muss die Stadt hierdurch mehr Verantwortung übernehmen, da sie neben ihrer stadt eigenen Fortentwicklung auch die Entwicklung der umliegenden Gemeinden berücksichtigen und vorantreiben muss.



## 13 Beispielprodukt der Dachmarke Spreewald



## 14 Auszug beteiligte Gemeinden Spreewaldregion

**Standortentwicklungskonzept für den Regionalen Wachstumskern Cottbus (STEK)**

Im Jahr 2005 wurde eine Neuausrichtung der Landespolitik Brandenburgs initiiert, indem 15 Regionale Wachstumskerne (RWK) im Landesgebiet festgelegt wurden. Unter dem Motto „Stärken stärken“ war es das Ziel der Landespolitik, eine effizientere und gezieltere Förderung der einzelnen Regionen zu etablieren, um neue Wachstumsimpulse für das gesamte Landesgebiet zu generieren. Das Oberzentrum Cottbus wurde hierbei aufgrund seiner wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Potenziale als eine von 26 Städten und Gemeinden ausgewählt. Basierend auf dieser Entscheidung musste die Stadt ein Standortentwicklungskonzept für den Regionalen Wachstumskern Cottbus (STEK) konzipieren, mit dem spezifische Maßnahmen im Stadtgebiet entwickelt und umgesetzt werden. Der RWK-Prozess dauert an, die Stadt Cottbus setzt mit Unterstützung des Landes wichtige Vorhaben zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes um.<sup>6</sup>

In dem Zeitraum von 2005 bis 2014 wurden daher eine Vielzahl an unterschiedlichsten Standortentwicklungsmaßnahmen realisiert. Als erstes Schlüsselprojekt wurde im Rahmen des STEKs seitens der Stadt und der Region von Bund und Land die Planung und Realisierung des 2. und 3. Verkehrsabschnittes (VA) sowie die Netzergänzung (B 168n /B 97) eingefordert.<sup>7</sup>

**LEADER Region- Spreewald Plus<sup>8</sup>**

Um Fördermittel der Europäischen Union für die ländlich geprägten Ortsteile in Brandenburg zu gewinnen, wurde im Jahr 2014 der LAG Spreewaldregion e.V. als offizieller Dachverein der LEADER Region Spreewald Plus gegründet. Das Ziel ist es unter Berücksichtigung von Förderkriterien spezifische Maßnahmen und Entwicklungsstrategien finanziell zu unterstützen. Hierdurch sollen Entwicklungsimpulse generiert werden, die sich in Form der Schaffung neuer Arbeitsplätze oder der Entwicklung neuer Produkte unter der Dachmarke Spreewald ausdrücken sollen. Dementsprechend sollen regionale Wertschöpfungsketten entwickelt werden, indem Kleinbetrieben der Marktzugang erleichtert werden soll. Räumliche Förderschwerpunkte bilden unter anderem touristische Projekte oder Vorhaben, die beispielsweise zur Stärkung der Branitzer Parklandschaft beitragen sollen.

Bis zum Jahr 2016 erhielten bereits 30 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 12,8 Mio. € einen Bewilligungsbescheid, von denen rund 8,4 Mio. € durch Fördermittel finanziert wurden. Derzeit gehören 9 der 12 Cottbuser Ortsteile der LAG an, darunter unter

**Auswahl Cottbus zum Regionalen Wachstumskern****Instrument zur Förderung ländlich geprägter Regionen**

weitere Informationen unter [www.spreewald-verein.de](http://www.spreewald-verein.de)

9 der 12 Cottbuser Ortsteile sind Mitglieder der LEADER Region



anderem Branitz, Dissenchen, Döbbrick und Willmersdorf. Als erfolgreiches Referenzprojekt innerhalb der Fördergebietskulisse Cottbus kann der Ausbau des Dorfgemeinschaftshauses in Willmersdorf genannt werden. Die Förderung von Projekten durch den LAG Spreewald Plus dient schlussendlich zur finanziellen Entlastung der Stadt Cottbus als auch zur Gewährleistung die Fortentwicklung der ländlich geprägten Ortsteile.

#### INSEK als Fortschreibung des STEKs

#### Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Cottbus (INSEK)<sup>9</sup>

Aufgrund der Wahl zum RWK wurde Cottbus im Jahr 2006 dazu aufgefordert ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) zu entwickeln, damit die bereits angestoßenen Entwicklungen des STEKs weitergeführt und gefestigt werden konnten. Im Gegensatz zu der eher wirtschaftlichen Orientierung des STEKs setzt das INSEK auf einen integrativeren Ansatz, durch den die gesamtstädtische Entwicklung unter Berücksichtigung von Schlüsselmaßnahmen gefördert werden soll. Der Planungshorizont besteht im Rahmen des INSEKs bis zum Jahr 2020.

Als übergeordnetes Leitbild soll mit dem Slogan „Cottbus 2020- mit Energie in die Zukunft“ ausgedrückt werden, dass die Stadt die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen des Strukturwandels mit vollem Tatendrang angehen und aktiv gestalten möchte. Neben drei übergeordneten Zielbereichen wurden hierzu räumliche Handlungsschwerpunkte im Cottbuser Stadtgebiet festgelegt, in denen Maßnahmen und Aufgaben konzentriert wurden. Insgesamt können fünf übergeordnete Schlüsselmaßnahmen genannt werden, die gezielt bestimmte Entwicklungen angestoßen und verstetigen sollen.

#### Schlüsselmaßnahmen für eine nachhaltige Stadtentwicklung

- Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Defizite in der Innenstadt
- Begleitung von Stadtteilen in Umbruchsituationen- sozialverträglicher, ökologischer und wirtschaftlicher Stadtumbau in Neu- Schmellwitz und Sandow
- Entwicklung des Technologie- und Industrieparks Cottbus
- Touristische Aufwertung der Branitzer Park- und Kulturlandschaft
- Umsetzung der Ziele des Masterplans Cottbuser Ostsee

Als ein wesentliches Schlüsselprojekt muss im Rahmen des INSEK bzw. der Stadtumbaustrategie die Anpassungsmaßnahmen im Wohngebiet Neu-Schmellwitz hervorgehoben werden. Im Zuge fortschreitender Einwohnerverluste wurden in den letzten Jahren der Rückbau von Wohnlagen vorangetrieben und größtenteils abgeschlossen. Folglich ist nun

16 Bibliothek in Cottbus



17 Stadtumbau Neu-Schmellwitz



eine sozialverträgliche Begleitung der Umwandlungsprozesse essentiell, um entgegen möglicher sozialräumlicher Probleme zu wirken.

Sowohl die bereits abgeschlossenen als auch die noch ausstehenden Maßnahmen im Wohngebiet wirken sich auch auf die angrenzenden Ortsteile aus, zu nennen ist in diesem Zusammenhang vor allem Saspow. Im Kern umfassen die Maßnahmen insbesondere die Themen der Stadttechnik, der Daseinsvorsorge, der Wegeverbindungen und der Wohnumfeldqualitäten.

Schlussendlich bindet das INSEK als Entscheidungsgrundlage und Steuerungsinstrument die Planungsebenen der Stadt an bestimmte Leitvorstellungen und Grundsätze, um die zukünftige Stadtentwicklung zielgerichtet gestalten zu können. Somit hat es seine strategische Aufgabe erfüllt. Eine Fortschreibung ist in Vorbereitung.

**INSEK hat seine strategische Aufgabe erfüllt**

## 1.5.2 Bauleitplanung

Im nachfolgenden Kapitel werden die bisherigen Maßnahmen der vorbereitenden und der verbindlichen Bauleitplanung in Cottbus skizziert.

### Flächennutzungsplan (F-Plan)

Der Flächennutzungsplan (F-Plan) als vorbereitender Bauleitplan stellt die erste Planungsstufe der öffentlichen Bauleitplanung dar. Auf der Grundlage der beabsichtigten Entwicklung einer Stadt sowie der hieraus resultierenden bzw. vorsehbaren Bedürfnisse werden in einem F-Plan die Art der zukünftigen Bodennutzungen dargestellt<sup>10</sup>. Die Stadt Cottbus hat im Jahr 1994 den Beschluss zur Neugestaltung eines F-Plans gefasst, welche 2004 abgeschlossen wurde. Nachdem im Jahr 2010 eine weitere Neuauflistung des F-Plans für die Stadt beschlossen wurde, sollen die Ergebnisse des vorliegenden OEKs als informelle Grundlage des neuen F-Plans dienen.

**OEK dient als Grundlage für die Neuauflistung des Flächennutzungsplans**

Im Zuge der Gemeindeneugliederung Brandenburgs im Jahr 2003 gehören seitdem die ehemaligen Gemeinden Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch zur Stadt Cottbus. Für Gallinchen und Groß Gaglow liegen bereits rechtswirksame F-Pläne vor. Im Rahmen der Neuauflistung des F-Plans werden die drei Gemeinden in den Gesamtplan der Stadt integriert und aktualisiert. Die einzelnen F-Pläne können auf der Website der Stadt Cottbus

**Zusammenführung der F-Pläne Stadt Cottbus, Gemeinden Gallinchen und Groß Gaglow ist in Arbeit**



eingesehen werden.<sup>11</sup>

### Bebauungspläne (B-Plan)<sup>10</sup>

**Überblick B-Pläne:**  
[www.geoportal.cottbus.de](http://www.geoportal.cottbus.de)

Der Bebauungsplan (B-Plan) bildet den rechtskräftigen Rahmen der Stadtplanung und schafft endgültiges Baurecht. Für die Ortsteile sind sie somit für die Umsetzung planerischer Belange von Bedeutung, da durch sie die Art und Weise der Bebauung auf ausgewiesenen Flächen geregelt wird. Sowohl über die aktuellen Aufstellungsverfahren als auch über die bereits rechtswirksamen B-Pläne informiert das Geoportal der Stadt Cottbus.

## 1.5.3 Masterplan Cottbuser Ostsee<sup>12</sup>

**Der Weg zum größten See Brandenburgs ist geebnet**

Mit dem Ende der Tagebauära Cottbus Nord am Ende des Jahres 2015, wurde gleichzeitig der Weg für den größten See Brandenburgs, den Cottbuser Ostsee geebnet. Seit dem Jahr 2002 wurde intensiv an der Erschließung und Entwicklung eines Sees nachgedacht. Schließlich wurde im Jahr 2006 der Masterplan Cottbuser Ostsee verabschiedet. 2016 wurde er durch die Stadtverwaltung Cottbus zum zweiten Mal fortgeschrieben. Nach aktuellen Planungen soll die bergbauliche Sanierung bis 2025 abgeschlossen sein.

**Potenzialanalyse Cottbuser Ostsee**

Im Jahr 2015 hat sich die Stadt Cottbus dazu entschlossen durch ein externes Fachbüro eine Potenzialanalyse über den Cottbuser Ostsee erstellen zu lassen. Hierdurch sollten im Rahmen einer kritischen Reflektion des Masterplans die Realisierungschancen und Marktpotenziale des Sees aufgedeckt werden, um basierend auf den Einschätzungen thematischer und standortbezogener Entwicklungspotenziale treffen zu können. Beauftragt wurden das Tourismus- und Freizeitberatungsunternehmen PROJECT M in Kooperation mit dem Berliner Planungsbüro TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung und Stadtforschung. Bausteine der Potenzialanalyse waren zum einen eine Potenzialanalyse, die kritisch die Realisierungschancen und Marktpotenziale des Sees hinterfragt und zum anderen die Erstellung eines Leitbildes, das konkrete Vorschläge zur künftigen Entwicklung des Sees, den Anrainern sowie dem regionalen Umfeld macht. Neben einer Bewertung der Potenziale für den Gesamtsee wurden auch die einzelnen Teilbereiche und somit angrenzenden Ortsteile in Cottbus beleuchtet. Letztlich wurde das Vorhaben hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit bewertet.

20 Der Cottbuser Altmarkt

21 Die Cottbuser Innenstadt



Als oberstes Leitziel wird in der Potenzialanalyse eine nachhaltige Entwicklung des Cottbuser Ostsees als stadtnahes Gewässer mit urbaner Qualität gesehen, bei der eine nachhaltige wirtschaftliche Wertschöpfung für die Anrainer und das regionale Umfeld mit den Interessen der Anwohner in Einklang gebracht wird. Die Nutzungsformen Tourismus und Erholung sind wesentliche Nutzungsformen. Daher kommt auch dem Wirtschaftssektor Tourismus zentrale Bedeutung zu. Der Fokus sollte laut Gutachten auf dem Profil als sportlich, aktivem See mit qualitativ überdurchschnittlicher Sport/Freizeit- und Angebotsstruktur liegen. Dieses Profil wird mit dem für 2019 geplanten Masterplan erweitert. Wichtig sei dabei ein einheitlicher und professioneller Marktauftritt.

**Fokus Tourismus,  
(Wasser-) Sport und  
Freizeit**

Laut Gutachten ist eine Betrachtung des Sees aus betriebswirtschaftlicher Sicht wenig sinnvoll und die Unterhaltung ohne das finanzielle Engagement der Anrainer nicht möglich. Jedoch würden sich aus regionalwirtschaftlicher Sicht die öffentlichen Investitionen lohnen, da sich in der Folge privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen und weitere Wertschöpfungseffekte für die Region bemerkbar machen würden. Zudem führe die wasserseitige Erschließung zu einer Herausbildung einer Wassersportbranche, die es derzeit in Cottbus und Umgebung noch nicht gebe.

**Der Cottbuser Ostsee  
als Impulsgeber**

Die auf Cottbuser Stadtgebiet liegenden Anrainer Willmersdorf, Merzdorf sowie Dissenchen/Schlichow werden in besonderer Weise von den Entwicklungen des Cottbuser Ostsees und den daraus u.a. resultierenden touristischen und infrastrukturellen Auswirkungen profitieren. Durch die Nähe zum See als städtisches Gewässer mit urbaner Qualität wird jedoch auch die Gesamtstadt positive Effekte der Planungen spüren. Inwieweit die restlichen Gemeinden hinter den Anrainern an den Effekten wirklich partizipieren, kann noch nicht endgültig bewertet werden. Die Einbindung der umliegenden Ortsteile in Form von thematischbedingten Abstimmungen erfolgt bereits im Rahmen des Ostseemanagements, um entsprechende Potenziale für den gesamten Planungsraum zu generieren.

**Positive Auswirkungen  
für die Anrainer und  
das regionale Umfeld**

### 1.5.4 Einzelhandels- und Zentrenkonzept<sup>13,14</sup>

Die BBE RETAIL EXPERTS Unternehmensberatung GmbH & Co KG hat 2015 die Fortschreibung des Konzeptes zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung für die Stadt Cottbus erarbeitet. Durch das Einzelhandelskonzept soll der Einzelhandel der Stadt Cottbus wettbewerbsfähig positioniert werden. Diese Positionierung erfolgt eingebunden in übergeordnete



**Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes zur Sicherung der Nahversorgungsstrukturen und der oberzentralen Funktionen der Stadt**

te Stadtentwicklungsziele und trägt zu einer nachhaltigen Stärkung der Zentralität und der oberzentralen Funktionen bei. Als konkrete Ziele hierzu sind die qualifizierte Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, der Erhalt, die Stärkung und Weiterentwicklung der Innenstadt als multifunktionales Zentrum für die gesamte Region, die kompakte Verknüpfung und Zuordnung von Daseinsfunktionen, die Konzentration auf städtebaulich wesentliche Strukturen, die Sicherung eines hierarchischen Zentrengefüges, den Erhalt und die Verbesserung der wohnungsnahen Versorgung für den täglichen Bedarf (Nahversorgung), eine Angebotsverdichtung und-ergänzung in den Zentren, die Orientierung an der Zielsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie den Erhalt und die Schaffung von Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit benannt.

**Funktion der Ortsteile im Konzept**

Als Oberzentrum hat die Stadt Cottbus weitreichende Versorgungsaufgaben zu erfüllen, die über den Bedarf der ortsansässigen Bevölkerung hinausreichen. Hierzu wurde ein hierarchisches Zentrenmodell aus A-, B-, C- und D-Zentren (zentrale Versorgungsbereiche) für das Stadtgebiet entwickelt, um sowohl die Nahversorgung als auch die überörtlichen Versorgungsaufgaben sicherzustellen. Innerhalb dieses Modells ist in keinem der zwölf ländlich geprägten Ortsteile ein zentraler Versorgungsbereich ausgewiesen. In Gallinchen besteht eine Nahversorgungslage mit ergänzenden Nahversorgungsfunktionen. Darüber hinaus finden sich in Gallinchen, Groß Gaglow und Willmersdorf Ergänzungsstandorte für den großflächigen Einzelhandel, die z.T. auch nahversorgungs- und zentrenrelevante Angebote beinhalten. Sie sollen Versorgungsfunktionen übernehmen, die in den zentralen Versorgungsbereichen nicht umsetzbar sind und ergänzend zu diesen die Zentralität der Stadt stärken, ohne die Zentren zu gefährden.

**Nachbarschaftsläden als Option zur Gewährleistung kleinteiliger Nahversorgungsstrukturen**

Um abseits der zentralen Versorgungsbereich dennoch kleinteilige Nahversorgungsmöglichkeiten zu ermöglichen, ist im Einzelhandelskonzept die Möglichkeit eines „Cottbuser Nachbarschaftsladens“ mit max. 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche integriert worden. Unter Berücksichtigung von lokalspezifischen Rahmenbedingungen, Bedarfen und Prognosen können Nachbarschaftsläden eine sinnvolle Angebotsergänzung darstellen. Die Wirtschaftlichkeit einzelner Vorhaben ist hierbei häufig als schwierig zu beurteilen, wodurch multifunktionale Konzepte in Kombination mit Dienstleistungen oder sozialen Funktionen, alternative Finanzierungsmodelle (bspw. Genossenschaft) aber auch ehrenamtliches Engagement und Förderung eine wichtige Rolle bei der Realisierung spielen.



### 1.5.5 Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung<sup>15</sup>

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept wurde 2007 von der Stadtverwaltung Cottbus verfasst und dient als Leitlinie für vorhandene und neu ausgewiesene Gewerbeflächen. Zudem wurden existierende Gewerbeflächen auf ihre Notwendigkeit betrachtet und überprüft, ob künftig Flächen ganz oder teilweise wegfallen können. Auf Grundlage einer Bestandserfassung, der Analyse der Nachfragesituation und einer Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs wurden Leitlinien der Flächenentwicklung aufgezeigt.

Im Konzept werden vier räumliche Schwerpunkte herausgearbeitet, um eine logische Bewertung der Lagequalitäten der einzelnen Gewerbeflächen zu gewährleisten. Unter Berücksichtigung der spezifischen Lagequalitäten der Raum-Schwerpunkte wurden entsprechende Branchenkompetenzfelder festgelegt, die zukünftig im Fokus der Ansiedlung von Unternehmen stehen sollen. Für das Ortsteilentwicklungskonzept sind vornehmlich der Osten und der Süden als übergeordnete Raumkategorien relevant. Um die Relevanz des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes für die einzelnen Ortsteile genauer benennen zu können, werden nachfolgend einzelne Gewerbeflächen als Referenzbeispiele hervorgehoben und beschrieben.

Im Ortsteil Dissenchen sind gleich drei relevante Gewerbegebiete vorzufinden, das Gewerbegebiet Dissenchen Süd I und II sowie die Gewerbefläche am Kalksandsteinwerk. Das Gewerbegebiet Dissenchen Süd I wurde aufgrund seiner vorhandenen Erschließung und seiner verkehrstechnisch günstigen Lage mit einer hohen Entwicklungspriorität deklariert. Die derzeitige Gewerbebestruktur soll zudem durch eine intensive Vermarktungsstrategie weitergestärkt werden. Im Gegensatz dazu soll das Gewerbegebiet Dissenchen Süd II nochmals auf seine Tauglichkeit für die Ansiedlung von Gewerbeunternehmen überprüft werden. Voraussichtlich wird die Einstufung als Gewerbefläche, wie auch bei der Gewerbefläche am Kalksandsteinwerk zurückgenommen. Allerdings liegt im Falle der Gewerbefläche am Kalksandsteinwerk die besondere Sachlage vor, dass die Fläche im Zuge der Realisierung des Masterplans Cottbuser Ostsee benötigt wird. Inzwischen ist das Sandgewinnungsfeld Dissenchen aus der Bergaufsicht entlassen, das Bergwerkseigentum gelöscht und die Stadt hat 2015/16 den größten Teil des Areals vom Werkseigentümer erworben.

**Überprüfung der Notwendigkeit der Ausweisung von Gewerbeflächen**

**Ausarbeitung von vier räumlichen Schwerpunkten**

**Auswirkungen für den Ortsteil Dissenchen**



### Heterogene Gewerbe- struktur bedingt viel- fältiges Maßnahmen- paket in Groß Gaglow und Gallinchen

Innerhalb des übergeordneten Raumschwerpunktes Süden sind in den Ortsteilen Groß Gaglow und Gallinchen mehrere Gewerbeflächen bzw. Gewerbegebiete betrachtet und überprüft worden. Dieser Fakt ist aufgrund der Nähe zum eigentlichen Stadtgebiet und der langen Gemeindeautonomie der beiden Ortsteile nicht weiter verwunderlich. Insgesamt konnten acht verschiedene gewerblich genutzte Gebiete bzw. Flächen identifiziert werden. Die hohe Heterogenität der einzelnen Flächen begründet eine entsprechendes vielfältiges Maßnahmenpaket, welches sich von Fläche zu Fläche unterscheidet. Fünf Flächen wurden im Zuge des Gewerbeflächenkonzeptes als Konsolidierungsgebiete festgesetzt, sodass im Fokus der Bemühungen die Stabilisierung und Förderung der gegenwärtigen Unternehmensstruktur stehen soll. Beispielsweise soll die hohe Auslastung des Gewerbegebietes Seegraben im Ortsteil Groß Gaglow weiter gewährleistet werden. Als Anpassungsgebiete wurden drei Gebiete festgelegt, da deren aktuelle Nutzungen ein hohes Konfliktpotenzial mit konkurrierenden bzw. benachbarten Nutzungen aufweisen. Eines dieser Gebiete befindet sich entlang der Madlower Chaussee. Die entsprechende Fläche soll zukünftig nach den Markterfordernissen entwickelt werden, weshalb eine Anpassung oder Änderung der gegenwärtigen Nutzung denkbar ist. Ebenso wurden drei weitere Flächen der Zielkategorie Flächenrücknahme zugeordnet. Dementsprechend gilt für diese Gebiete eine prioritäre Änderung der Flächennutzung aufgrund langfristiger Stadtentwicklungs- und Stadtumbauziele.

Für die einzelnen Gewerbeflächen in den genannten Ortsteilen bestehen demnach unterschiedliche Handlungsmaßnahmen und Perspektiven, die es in den kommenden Jahren umzusetzen bzw. zu berücksichtigen gilt.

### 1.5.6 Verkehrskonzepte

Im Rahmen der Analyse der Verkehrskonzepte der Stadt wurden neben dem Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2020 auch das Radverkehrskonzept sowie das ÖPNV-Konzept gesondert betrachtet, um den ganzheitlichen Ansatz in Cottbus zu unterstreichen.

#### Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020- InVEPI 2020<sup>16</sup>

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde erstmals 1997 beschlossen und im Jahr 2001 fortgeschrieben. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen in der Stadtentwicklung, insbesondere aufgrund der demografischen Veränderungen, wurde das Konzept 2011 erneut

Ausgangspunkt bildete der Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2020



## 25 Die Freizeitpotenziale eines funktionierenden Radwanderwegekonzeptes



angepasst. Ausgangspunkt für die neuerliche Aufstellung war der prognostizierte Bevölkerungsrückgang auf ca. 88.000 Einwohner im Jahr 2020. Der unter anderem durch die veränderte demografische Entwicklung bestimmte Strukturwandel zieht die Notwendigkeit einer Anpassung der Netzstrukturen mit sich. Für die analytische Arbeit wurden daher weitere strategische Planungen berücksichtigt. Im Ergebnis wurden weitere sektorale und teilräumliche Konzepte aktualisiert und in den Verkehrsentwicklungsplan integriert. Ziel ist die Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit in der Stadt für alle Bevölkerungsgruppen.

Die Anbindung an das überregionale Straßennetz der Stadt ist durch die Bundesautobahn A15 gewährleistet. Die weitere Anbindung erfolgt unter anderem durch die Bundesstraßen B97, B169 und B168, die dementsprechend eine hohe Verkehrsbelastung aufweisen. Um sowohl den Durchgangsverkehr in der Stadt als auch den Quell- und Zielverkehr zu den Gewerbegebieten im Osten zu verringern, wurde bereits in den Jahren 1993/94 mit der Vorbereitung und Planung einer Ortsumfahrung im Zuge der B97/B168 im Osten Cottbus begonnen. Das Gesamtprojekt ist in drei Verkehrsabschnitte (VA) eingeteilt, wobei der 1. VA im Jahr 2012 dem Verkehr übergeben wurde. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der 2. VA bereits als fest disponiertes Vorhaben festgesetzt. Im Gegensatz dazu ist der 3. VA derzeit nur als neues Vorhaben mit weiteren Bedarf eingestuft. Die Umsetzung der beiden Abschnitte ist sowohl für die Stadt Cottbus als auch für die umliegenden Ortsteile von großer Bedeutung. Auf der einen Seite profitieren die Ortsteile Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr. Auf der anderen Seite ist das Gesamtprojekt für die Anbindung des Cottbuser Ostsees entscheidend. Daher ist eine alternative Planung nicht erstrebenswert und zielführend.

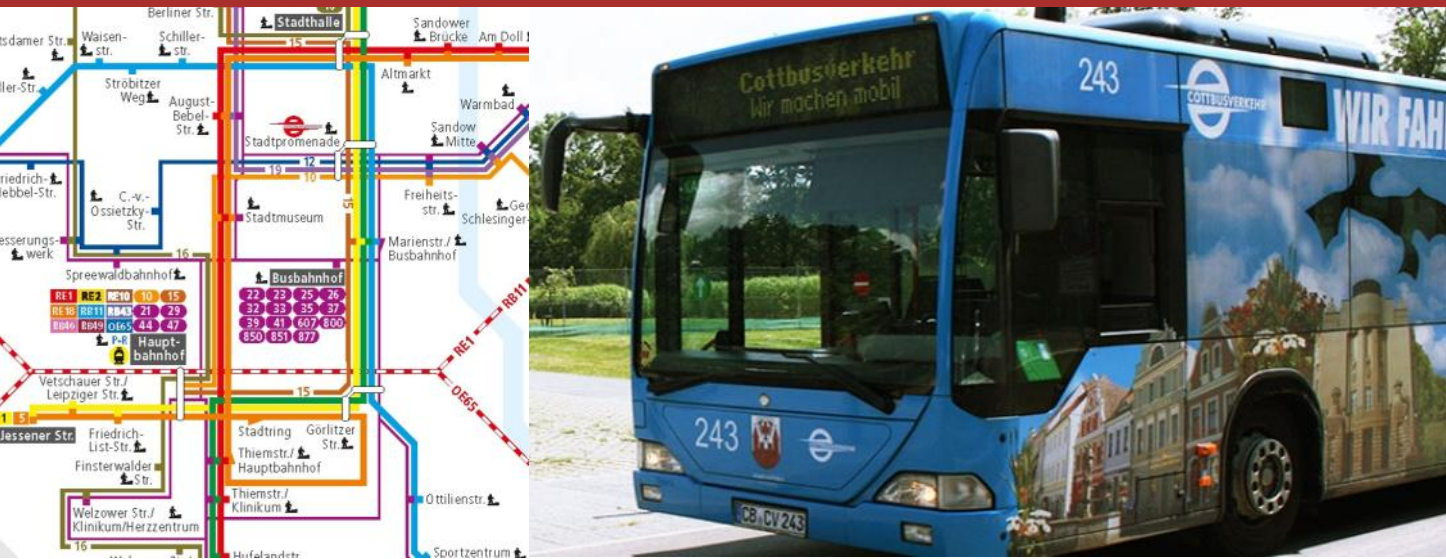
### Radverkehrskonzept<sup>17</sup>

Mit einem Radverkehrsanteil von 22 % an allen Wegen nimmt die Stadt Cottbus eine Spitzenstellung unter den deutschen Großstädten ein. Um den Fahrradverkehr in der Stadt Cottbus weiter zu fördern, wurde ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Die Ergebnisse des im Dezember 2004 veröffentlichten Konzeptes basieren auf einer im Jahr 2003 abgeschlossenen Analyse. Das Konzept umfasst als Zielplanung wesentliche Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt. Der Handlungsbedarf wurde für einen längerfristigen Zeitrahmen (etwa bis 2020) abgeleitet. Die Analyseergebnisse sind somit inzwischen veraltet. Die cima empfiehlt eine Fortschreibung des Konzeptes.

### Bedeutung der Ortsumfahrung B97/B168

Cottbus nimmt Spitzenplatz unter deutschen Großstädten ein

Empfehlung einer Fortschreibung des Konzeptes



Nach einer Erfassung und Bewertung der vorhandenen Infrastruktur wurden Leitlinien und Ziele für die Radverkehrsförderung erstellt. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen weisen einen sehr unterschiedlichen Standard auf und sind zum Teil stark veraltet. Zudem gibt es im Radverkehrsnetz wesentliche Lücken, die sich auch auf die Verkehrssicherheit auswirken. Maßgebliche Oberziele für die Radverkehrsförderung in Cottbus sind daher:

- Steigerung der Radnutzung in Cottbus sowie
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

### Radverkehrskonzept als integraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans

Neben dem Alltagsradverkehr werden auch dem Radtourismus erhebliche Potenziale zugesprochen. Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wurden als integrativer Bestandteil in den Verkehrsentwicklungsplan übernommen und dient als Grundlage bei radverkehrlichen Investitionsmaßnahmen.

### ÖPNV mit bedeutender Rolle für den Cottbuser Verkehr

#### ÖPNV-Konzept

Neben dem Radverkehr spielt auch der ÖPNV mit seinen Elementen Straßenbahn, Stadt- und Regionalbus für die Stadt Cottbus eine bedeutende Rolle. Fast 10 Mio. Cottbuserinnen und Cottbuser nutzen im Jahr die zur Verfügung gestellten Angebote. Das Ziel der Stadt ist es die einen Anteil von 10% des ÖPNVs im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln in der Stadt zu erhalten. Schwerpunkt des Konzeptes bildet die attraktive Verknüpfung des ÖPNVs mit dem am Cottbuser Hauptbahnhof und die Stärkung der Straßenbahn, die derzeit rund 75% der Nachfrage bedient. Die 14 Stadtbuslinien ergänzen das ÖPNV-Netz der Stadt und verbinden vor allem die Ortsteile mit der Straßenbahn und dem Bahnhof. Um die Attraktivität des ÖPNV auch für die peripher zur Kernstadt gelegenen Ortsteile zu erhöhen, ist die Optimierung der Umsteigequalität von Bus und Straßenbahn eine wichtige Schlüsselmaßnahme. Ebenso müssen für verkehrsschwache Zeiten attraktive Bedienformen entwickelt werden.

## 1.5.7 Wohnungsversorgungskonzept<sup>18</sup>

### Zielgruppenorientierte Wohnversorgung um den Folgen des Bevölkerungsrückgangs entgegenzuwirken

Mit dem Konzept „Zielgruppenorientierte Wohnversorgung in der Stadt Cottbus“ wollte die Stadt im Jahr 2010 auf die Folgen des demographischen Wandels, sprich dem bereits begonnen Bevölkerungsrückgang reagieren. Basierend auf einer ausführlichen Analyse des Ist-Zustandes im gesamten Stadtgebiet sowie einer entsprechenden Prognose, wurde ein

## 27 Wohngebiete im ländlichen Raum



nachfrageorientiertes Konzept entwickelt, welches die lokalspezifischen Bedürfnissen und Ansprüche berücksichtigte.

Für die Ortsteile wurden dahingehend Wohnungsbaupotenziale unter anderem gemäß des Flächennutzungsplan und der im Bebauungsplanverfahren befindlichen Vorhaben identifiziert, die wiederum die Grundlage für das weitere Vorgehen der Stadt bildeten. Insgesamt weisen die 12 Ortsteile im Rahmen des Wohnversorgungskonzeptes ein Potenzial von rund 260 Wohneinheiten auf, die vollständig durch den Bau von Einfamilienhäusern realisiert werden. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Cottbuser Ostsee wurde das Potenzial auf 1.000 Wohneinheiten erhöht.

Als prioritäres Ziel für die Ortsteile wurde die Strategie der Kontinuität festgesetzt. Der Begriff der Kontinuität steht in diesem Kontext als Synonym für eine Bestandsentwicklung, für die keine Zielgruppenwechsel notwendig sind. Dementsprechend gilt es Instandhaltungsmaßnahmen zu fördern, anstatt den Neubau von Wohnraum zu fokussieren, um die vorhandenen Strukturen zu stärken. Dieser eindeutige Auftrag an die Ortsteile fußt auf dem zentralen Ziel der Stadt das Wohnen an spezifischen Orten zu konzentrieren, um eine weitere Zersiedlung des Stadtgebietes zu verhindern.

### 1.5.8 Friedhofentwicklungskonzept Cottbus<sup>19</sup>

Zur Entlastung der finanziellen Aufwendungen der Stadt Cottbus wurde im Jahr 2006 die Erarbeitung eines Friedhofentwicklungskonzeptes beschlossen, um auf die veränderten Rahmenbedingungen zu reagieren. Das zentrale Ziel war es, den festgestellten Flächenüberhang auf den Friedhöfen entgegenzuwirken, indem durch Teilschließungen, vollständige Schließung oder durch Teilentwidmungen die Flächenpotenziale für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können. Gleichzeitig soll der Kulturwert der Friedhöfe gesichert werden, welcher über die eigentlichen Bestattungsfunktionen hinausreicht.

Um eine Flächenreduzierung in den kommenden Jahren zu verstetigen, wurden vier Lösungsansätze erarbeitet, die sich auf unterschiedliche Weise auf die Ortsteile der Stadt ausgewirkt hätten. Drei der vier Lösungsansätze sahen ein dezentrales Konzept vor, wodurch die bereits vorhandenen Strukturen größtenteils erhalten werden konnten. Der vierte Lösungsansatz sah eine Zentralisierung der notwendigen Flächen im Südfriedhof vor,

**Identifizierung von Wohnungsbaupotenzialen**

**Förderung von Instandhaltungsmaßnahmen anstelle von Flächenausweisungen**

**Flächenüberhang bedingte Neukonzeption der Friedhofsstrukturen in Cottbus**

**Drei von vier Lösungsansätzen sahen dezentrale Konzepte vor**

Hochwasserschutzmaßnahmen im Jahr 2013 28



Auswirkungen des Hochwasser in Brandenburg im Jahr 2013 29



wodurch den Bewohner in den Ortsteilen zukünftig keine Friedhöfe zur Verfügung gestellt werden würden. Bereits festgesetzt ist die Entwidmung des Friedhofes Kiekebusch und Madlow, die bis zum Jahr 2020 endgültig geschlossen werden sollen.

#### **Beschluss: dezentrales Konzept inkl. Flächenreduzierung**

Schlussendlich beschloss die Stadt einen dezentralen Ansatz zu verfolgen, wobei neben der Flächenreduzierung einiger Friedhöfe auch weitere Schließungen in Betracht gezogen werden. Aufgrund der Belegungsstruktur und der Liegefristen sind die Flächenreduzierungen als mittel- bzw. langfristige Maßnahmen einzuordnen. Sowohl die Flächenreduzierung als auch die möglichen Friedhofsschließungen müssen hierbei mit den Beteiligten vor Ort abgestimmt werden. Die Ortsteile müssen sich demnach aktiv mit ihren Bürgern und ihren Anforderungen auseinandersetzen, um deren Interessen gegenüber der Stadt kommunizieren zu können.

### 1.5.9 Wasserwirtschaft

#### **Teilräumliche Entwässerungskonzepte auf Ortsteilebene**

##### **Teilräumliches Entwässerungskonzept**

Um den lokalspezifischen Erfordernissen gerecht zu werden, wurden für die Ortsteile Branitz, Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch teilräumliche Entwässerungskonzepte ausgearbeitet. Die Erarbeitung der Konzepte bedingte sich durch die Aufstellung der teilräumlichen Verkehrskonzepte, die ergänzend zum Verkehrsentwicklungsplan konzipiert wurden.

#### **Land investiert halbe Milliarde in den Hochwasserschutz**

##### **Hochwasserschutzkonzept**

Das Land Brandenburg plant zwischen 2017 und 2022 eine halbe Milliarde Euro in den Hochwasserschutz zu investieren. Die Maßnahmen werden sukzessive abgearbeitet und stellen eine Grundvoraussetzung für die Ortsteilentwicklung dar.<sup>20</sup>

#### **Ergänzende Konzeption durch die untere Wasserbehörde**

Ergänzend wurde rund um die Ereignisse des Hochwassers im Sommer 2013 ein Sonderplan Hochwasserschutz von der unteren Wasserbehörde der Stadt entwickelt. Ziel ist es mit Hilfe des Konzeptes effizienter auf eine weitere Ausnahmesituation reagieren zu können. Den einzelnen Ortsteilen wurde in diesem Zusammenhang keine expliziten Aufgaben zugewiesen. Der Sonderplan dient vordergründig als Informationsplattform über die möglichen Überschwemmungsgebiete im Zuge eines Hochwasserereignisses.<sup>21</sup>

30 Spielplatz Columbus Schule Cottbus



31 Typischer Kleingärten



## 1.6 Weitere Konzepte

Neben den erläuterten Strategien und Konzepten wurden im Rahmen der Konzeption des OEKs eine Vielzahl an weiteren Konzepten berücksichtigt. Sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf teilräumlicher Ebene umfassten die einzelnen Konzepte eine große Bandbreite an unterschiedlichen Themenschwerpunkten, die aufgrund ihrer Detailschärfe nur teilweise näher erläutert werden konnten. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang unter anderem die teilräumlichen Entwässerungskonzepte der Ortsteile Gallinchen oder Kiekbusch. Ebenso hat die Stadt für einzelne Ortsteile wie beispielsweise Willmersdorf eigene Entwicklungskonzepte erarbeitet, um die im INSEK genannten Ziele und Leitvorstellungen räumlich weiter zu konkretisieren. Auch auf gesamtstädtischer Ebene finden sich mit dem Schulentwicklungsplan, der Planung und Unterhaltung der Kindergärten und Kindertagesstätten, dem Kleingartenentwicklungskonzept oder den Leitlinien zur Entwicklung eines Freiraumsystems weitere Planungsinstrumente, die für die Erarbeitung des OEK von Bedeutung waren. In Hinblick auf die konkreten Zielvorstellungen und dem Kern des OEK fanden diese daher auch Eingang in die Gestaltung, allerdings wurde eine ausführliche inhaltliche Beschreibung aller Konzepte als nicht zielführend bewertet.

### Auswirkungen des OEK auf weitere planungsrelevante Sachverhalte

In den nachfolgenden Ausführungen des OEKs über ortsteilübergreifende als auch über ortsteilspezifische Konzepte und Maßnahmen gilt es stets rechtzeitig verschiedene planungsrelevante Sachverhalte zu berücksichtigen und die entsprechenden Fachplanungen einzubinden. Insbesondere im Rahmen von Gestaltungsvorstellungen, bspw. die Ausweisung neuer Wohnbauflächen, müssen unter anderen Fragen bezüglich der Ver- und Entsorgung, der Stadttechnik sowie deren Finanzierung mitgedacht werden. Beispielhaft kann an dieser Stelle der Anschluss an die Abwasserentsorgung eines neuen Baugebiets in Schlichow genannt werden, dessen abschließende Bewertung erst im weiteren Planungsverlauf erfolgen kann. Daher sind Änderungen der Gestaltungsvorstellungen nicht auszuschließen, weshalb deren Formulierung als eine Planungsalternative angesehen werden sollte.

**Forderung: Frühzeitiges Involvieren aller Fachplanungen im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen**

## 1.7 Finanzsituation

**Evidente Einnahmesteigerung vs. hohe Ausgaben**

Um die Finanzsituation der Stadt genauer zu betrachten, wurden die Haushaltspläne der letzten Jahre untersucht und bewertet. Hierbei zeigte sich eine enorme Zunahme der Einnahmen der Stadt in den vergangenen Jahren, der jedoch auch eine Steigerung der Ausgaben gegenübersteht. Innerhalb des Zeitraum von 2010 bis 2017 stiegen die reinen Einnahmen der laufenden Verwaltungstätigkeiten im Jahresdurchschnitt um mehr als 6 % an, die Ausgaben hingegen um rund 3,5 %<sup>22</sup>. Die positiven Auswirkungen der Steigerung der Einnahmen können zudem im Abbau des Schuldenberges erkannt werden, auch wenn der langfristige Effekt noch nicht endgültig abzuschätzen ist. Dennoch weist Cottbus im Landesvergleich weiterhin einen der höchsten Schuldenstände auf, der sich auf rund 242 Mio. € beläuft<sup>23</sup>. Für die Stadt Cottbus ergeben sich hieraus zwei wesentliche Herausforderungen. Zum einen muss eine Konsolidierung der Finanzen samt des Abbaus der Schulden angestrebt werden, zum anderen werden hierdurch die Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt.

**Problem: Schuldenstand der Stadt**

**Die Kreisverwaltungsreform des Landes Brandenburgs**

Die skizzierte Schuldenproblematik, von der eine Vielzahl an Gemeinden und Städten in Brandenburg betroffen sind, bildete einen wesentlichen Ausgangspunkt der Überlegungen des Landes Brandenburgs für eine umfassende Kreisverwaltungsreform bis zum Jahr 2019. Das Ziel der Verwaltungsreform ist die Handlungsfähigkeit der öffentlichen Institutionen sowie die kommunale Selbstverwaltung zu gewährleisten und zu stärken. Im Rahmen der Verwaltungsreform würde die Stadt Cottbus mit dem umliegenden Kreis Spree-Neiße zu einer Kreisverwaltung zusammengelegt werden. Hierdurch würden in einem gewisse Maße auch die Rahmenbedingungen für die Ortsteile verändert werden. Derzeit wird über die Umsetzung einer solchen Reform auf Landes- und kommunale Ebene diskutiert. Eine Entscheidung steht noch aus.<sup>24</sup>

# 2. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil werden die zwölf ländlich geprägten Ortsteile im einzelnen behandelt. Im zweiten Teil werden die Ergebnisse der Analyse in den Ortsteilen zusammengefasst und in Beziehung zur Situation in der Gesamtstadt gesetzt.

## 2.1 Die 12 Ortsteile im Bestand

Im folgenden werden kompakt die Ergebnisse der Analyse zu den einzelnen Ortsteilen dargestellt. Aus der Historie der einzelnen Ortsteile heraus lassen sich wichtige Befindlichkeiten der Ortsteile erklären und Leitlinien für die Entwicklung ableiten. Grundlage bilden meist Chroniken, die die Ortsteile bzw. Vereine in Eigenregie erstellt haben. Allein hieran lässt sich die enge Verbundenheit der Bevölkerung mit den Ortsteilen ablesen.

Die demografischen Merkmale beruhen auf den Ergebnissen der Einwohnerprognose und den dahinter liegenden Eingangsgrößen der Stadt Cottbus. Die cima hat ergänzend hierzu, die möglichen Konsequenzen für die Alterungs- und Haushaltsentwicklung je Ortsteil abgebildet. Eine Besonderheit stellen hierbei die umfangreichen Baulandausweisungen in den 90er und 2000er dar. Hierdurch haben sich die Einwohnerzahlen in einigen Ortsteilen fast verdoppelt. In der Folge kommt es zu einer ungleichen Verteilung innerhalb der Altersgruppen (Übergewicht der Zuzugsjahrgänge), die nicht dem natürlichen Wachstum entsprechen. **Gerade aufgrund der Entwicklungen in der jüngeren Vergangenheit ist zudem eine ständige Beobachtung der Demografie und eine bedarfsgerechte Fortschreibung empfehlenswert.** Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass aufgrund des Realisierungshorizonts des Projektes die erwartenden Impulse des Cottbuser Ostsees nicht berücksichtigt werden konnten.

Um eine Vergleichbarkeit zwischen den Ortsteilen zu gewährleisten, werden die Entwicklungen bezüglich der altersbedingten Zusammensetzungen mit dem Jugend- und Altenquotient dargestellt. Gemäß Definition des statistischen Bundesamtes (Destatis) bildet der Jugendquotient bei einer Abgrenzung des Erwerbsalters mit 20 bis 64 Jahren das Verhältnis der Personen im Alter von 0 bis 19 Jahren zu 100 Personen im erwerbsfähigen Alter ab. Im Gegensatz dazu kann durch den Altenquotient das Verhältnis der Personen im Rentenalter (65 Jahre und älter) zu 100 Personen im erwerbsfähigen Alter (von 20 bis unter 65 Jahren) dargestellt werden. Als sogenannte Abhängigenquotienten können somit durch die beiden Quotienten für die Jahre 2015 und 2035 das Verhältnis der Anzahl von Perso-

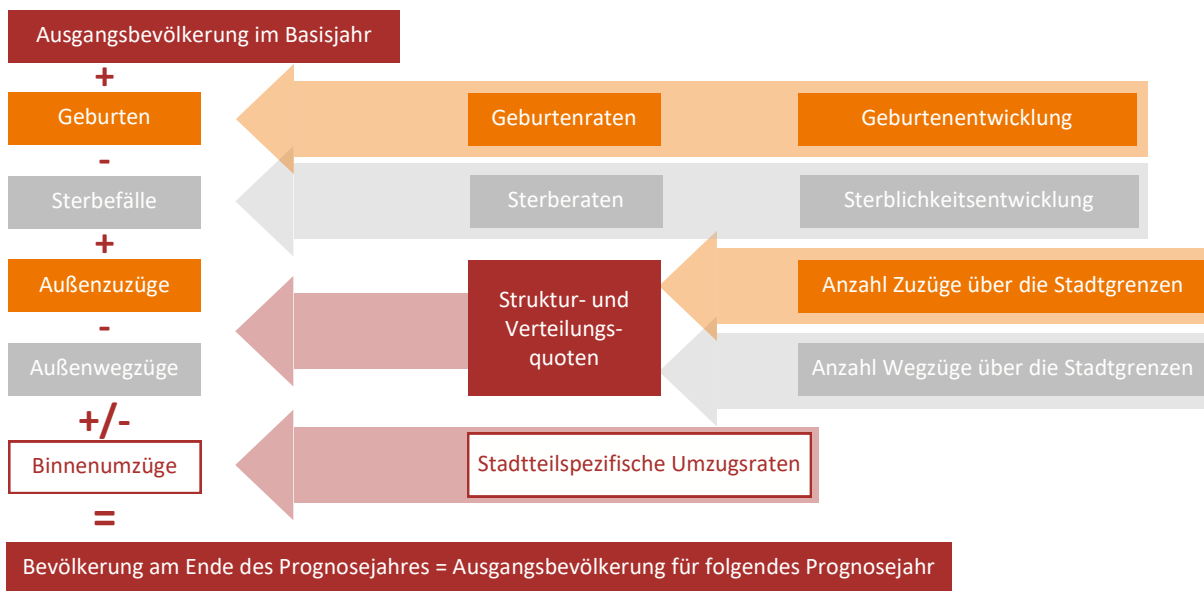
**Historie und Identität sind wichtige Bausteine der Ortsteilentwicklung**

**Vertiefte Demografie, jüngere Entwicklungen erfordern Beobachtung**

**Impulse des Cottbuser Ostsee wurden nicht berücksichtigt**

**Basis der Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken Bewertung**

**Kompakte Zusammenfassung der Ergebnisse, Details in den Protokollen**



nen, die nicht im Erwerbstätigenalter sind bzw. waren zu der Anzahl von Personen im Erwerbstätigenalter miteinander verglichen werden. Hierdurch können Rückschlüsse auf die Alterungsprozesse der Gesellschaften innerhalb der Ortsteile geschlossen werden.

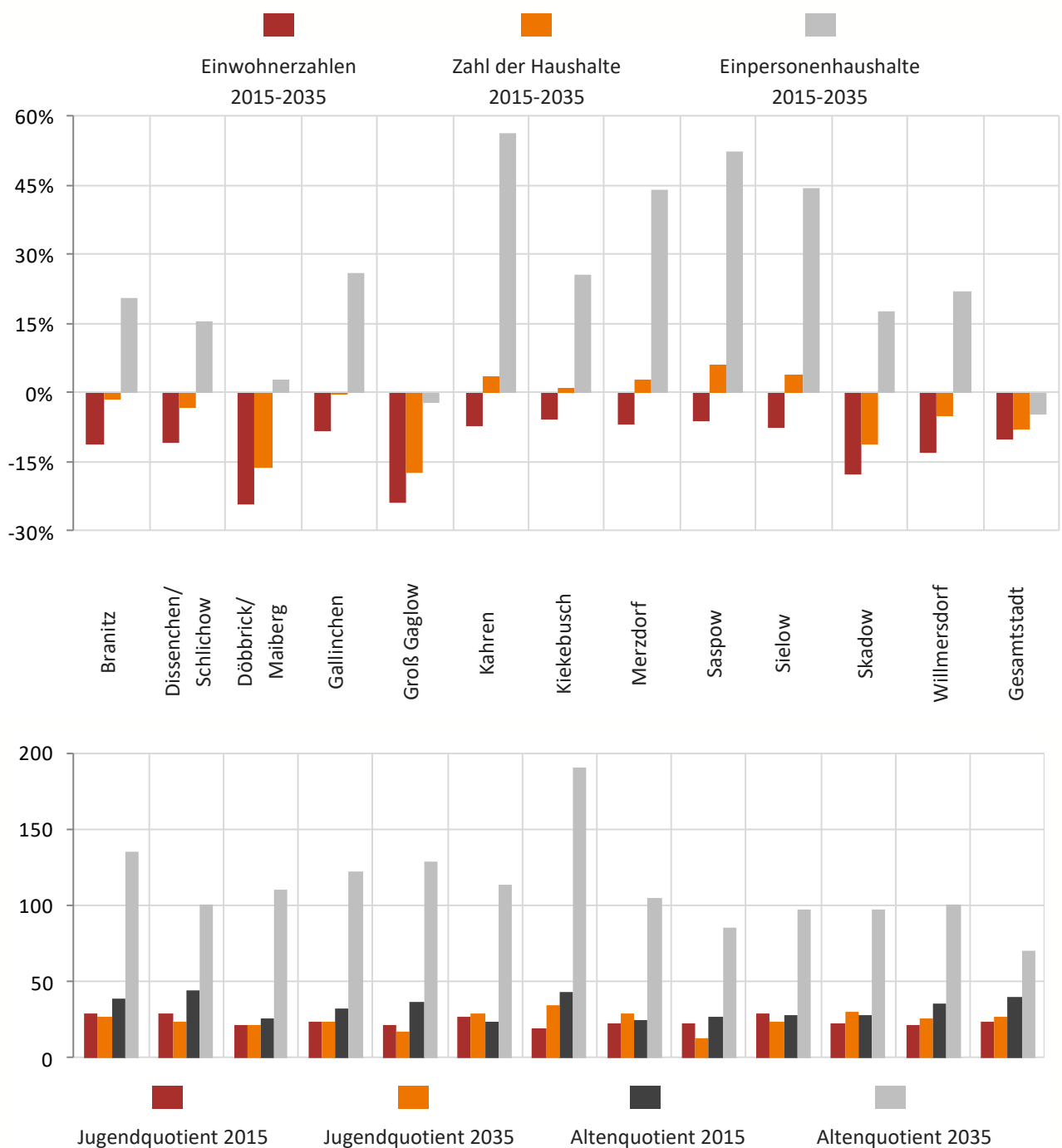
Die Einstufung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken/Bindungen erfolgte durch die Auswertung von Sekundärmaterialien, eigenen Erhebungen der cima sowie den Ergebnissen der Beteiligung (Projekthomepage und je zwei Beteiligungsrounds in den Ortsteilen sowie mit den Fachämtern und weiterer Träger öffentlicher Belange).

Die hieraus resultierenden Ergebnisse würden, in Gänze dargestellt, den handhabbaren Umfang des Berichtes übersteigen. Daher werden in der Analyse nur die wesentlichen Aspekte herausgearbeitet und insbesondere räumlich wirksame Faktoren in Form von Karten dargestellt. Eine vollständige Übersicht aller Beiträge kann über die Protokolle zu den Ortsteilgesprächen sowie den Fachgesprächen beim Fachbereich 61 „Stadtentwicklung“ der Stadt Cottbus angefragt werden. Sämtliche Beiträge sind aber im Rahmen der Erstellung der Handlungsprogramme bewertet und berücksichtigt worden.



# Ortsteilübergreifende Entwicklungen

Vergleich der Entwicklung Einwohnerzahl, Zahl der Haushalte und Einpersonenhaushalte  
Vergleich der Entwicklung des Jugend- und Altenquotienten





## Geschichte

Branitz niedersorbisch auch Rogeńc: Etymologisch deutet der Name entweder auf die Flurbezeichnung mit der Bedeutung Horn, Ecke, im übertragenen Sinne Ort an einer starken Spreekrümmung oder auf die Namensbezeichnung Bronici hin. Das Dorf Branitz wird erstmals 1449 im Kloster Guben als Branicz urkundlich erwähnt und ist somit weitaus älter als das überregional bekannte Ensemble rund um das Branitzer Schloss und den Branitzer Park. Beides liegt zum überwiegenden Teil außerhalb der Gemarkung des Ortsteils. Von 1696 bis 1945 war die Majoratsherrschaft Branitz durchgehend im Besitz der Familie Pückler. Heinrich Graf von Pückler war der letzte adlige Besitzer (bis 1944). Im Jahr 1993 wurde der Ortsteil in die Stadt Cottbus eingemeindet<sup>25</sup>.

Branitz wurde ursprünglich als Sackgassendorf angelegt. Das Umfeld des Ortsteils wird von herausragenden und schützenswerten Natur- und Kulturlandschaften geprägt. Diese und die Nähe zur Kernstadt machen Branitz zu einem beliebten Wohnstandort. Mit 1.420 Einwohnern (Stand 31.12.2015, Stadt Cottbus) zählt Branitz heute zu den ländlich geprägten Ortsteilen mittlerer Größe.

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 1.420  
 Jugendquotient: 29,0  
 Altenquotient: 39,1  
 Zahl der Haushalte (HH): 582  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 63 %

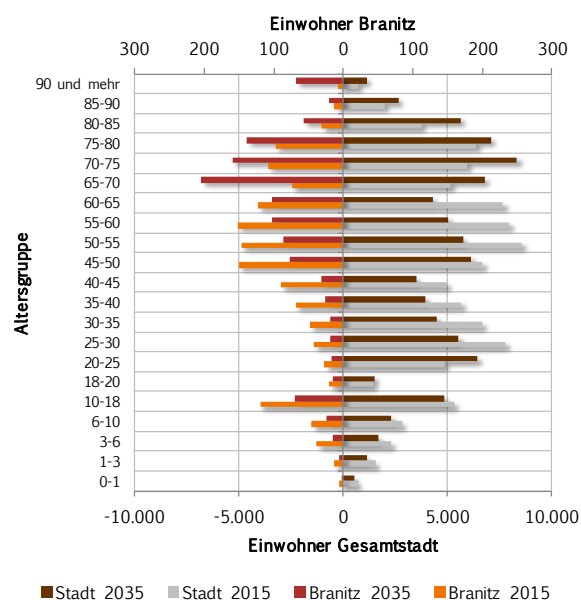
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 1.260  
 Jugendquotient: 27,1  
 Altenquotient: 135,4  
 Zahl der Haushalte (HH): 574  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 75 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: mittel  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: hoch

Altersstruktur Branitz im Vergleich 35



36 Kiekebuscher Straße als zentrales Defizit



37 Wohnungsbau ohne ländlichen Charakter



Eine große Stärke des Ortsteils sind seine Lagemerkmale, die sich in einem hohen Freizeit- und Naherholungswert (u.a. der benachbarte Branitzer Park und das Schloss) sowie einer guten Grunderreichbarkeit der Kernstadt ausdrücken. Die Grundausrüstung des Ortsteils, u.a. mit Bäckerei, Kita, Kapelle, gastronomischen Angeboten und Sportstätten (vgl. Stärkenkarte), ist für einen ländlich geprägten Ortsteil gut. Durch das sehr rege und abwechslungsreiche Vereinsleben wird der soziale Zusammenhalt im Ortsteil aktiv gefördert.

Der hohe Durchgangsverkehr auf der Kiekebuscher Straße und die mangelnde Straßenraumgestaltung wirken an zentraler Stelle negativ auf Aufenthaltsqualitäten und Sicherheit im Ortsteil. Darüber hinaus verfügt der Ortsteil über keine echte Mitte. Die Funktionen (u.a. Bäcker, Vereine) sind an mehreren Stellen im Ortsteil verteilt. Aus den umgebenden landschaftlichen Qualitäten resultiert ein hoher Schutzstatus (u.a. Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz und Weltkulturerbe). Hierdurch existieren im Umfeld des Ortsteils kaum noch Erweiterungspotenziale. Sowohl inner- als auch außerorts sind Rad- und Gehwege zumindest an den Haupttrouten insbesondere für ältere Menschen und Schüler ausbaubedürftig.

Eine Umgestaltung der Kiekebuscher Straße in Kombination mit der Realisierung der Ortsumgebung würde die Aufenthaltsqualitäten im Ortsteil deutlich verbessern, ein teilräumliches Verkehrskonzept liegt vor. Der Erhalt und die Sanierung der Alten Schule bietet die Chance, neben den vorhandenen Nutzungen, die erhalten bleiben sollen, auch weitere Nutzungen im Ortskern zu etablieren. Das soziale Miteinander und die Pflege von Brauchtum und Traditionen würde unterstützt. Zudem könnte die Ortsmitte gestalterisch unter Einbeziehung des existierenden Spielplatzes eine Aufwertung erfahren. Durch die Nähe zum Schlossensemble und als Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ verfügt Branitz über mehrere Zugangschancen zu Förderkulissen. Im Ortsteil existieren kleinere Kleingartenanlagen, deren Umnutzung perspektivisch, bspw. durch Zusammenlegung, Entwicklungspotenziale bieten kann. Mit der Realisierung des Ostsees entstehen Chancen, Verbindungsradwege außerorts, insbesondere auch zur Schulwegsicherung zu realisieren.

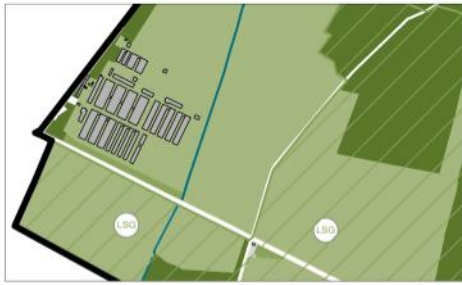
Durch Nachverdichtung und den Wohnungsbau von Bauunternehmen wirkt Branitz bereits heute in einigen Teilbereichen wie eine vorstädtische Wohnsiedlung, hierunter leidet auch die Identifikation. Durch Sparzwänge werden Wegeverbindungen in die Kern- und Südstadt nicht aus- sondern tlw. sogar zurückgebaut. Gerade unter Berücksichtigung des Demografischen Wandels, sind Alternativen zum Pkw für den Ortsteil wichtig. Dies schließt auch ergänzende Angebote im ÖPNV, bspw. durch eine Buslinie in die Südstadt, mit ein.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

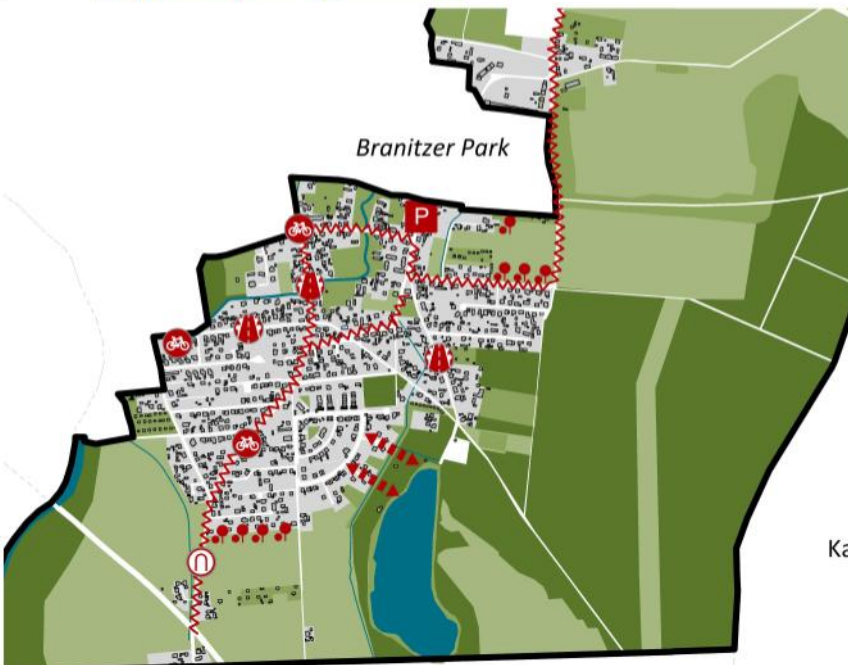
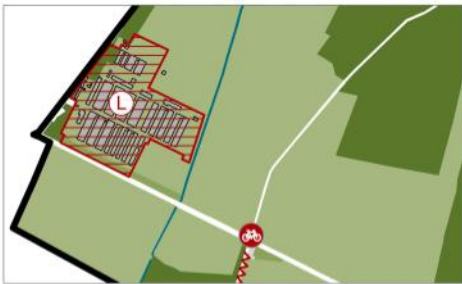
## Risiken



Stärken

- Kirche
- Bäcker
- Gastronomie
- Erhaltenswerte Grünanlage
- Spielplatz
- Friedhof
- Sportstätte
- Kleingartenanlagen
- Bushaltestelle
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Ausflugsziel
- Treffpunkt
- Naherholungspotenzial
- Radwege
- Attraktive Ortsrandgestaltung

Kahren



Schwächen

- Unternutzung/ Brache
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- undefinierte Eingänge
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Defizite im ruhenden Verkehr
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung

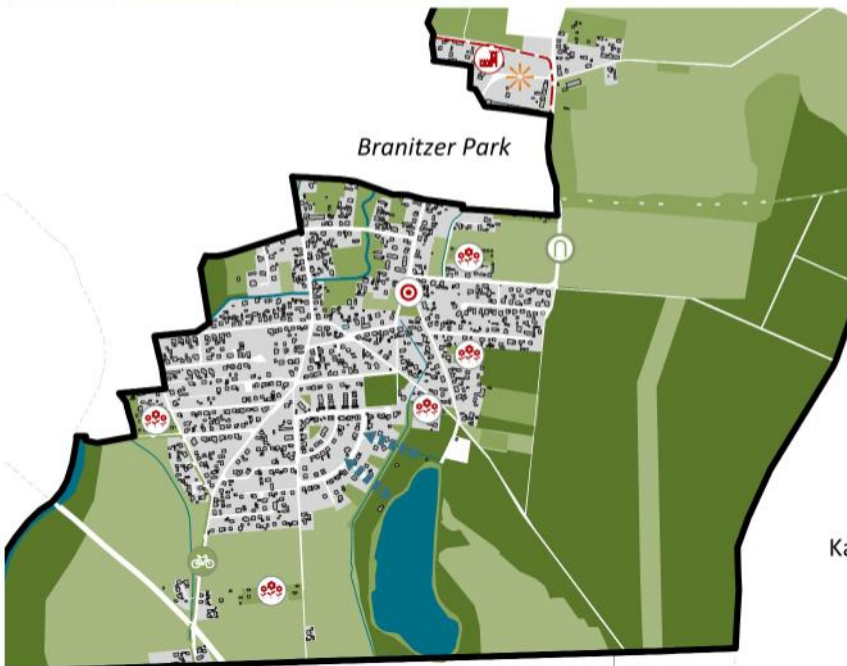
Kahren

Allgemein

- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude






## Chancen und Potenziale

-  Wichtige Eingangssituation
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Regionales Impulsprojekt
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Potenzial Dorfmitte
-  Prüfung Nutzungspotenzial  
Kleingartenanlagen



Kahren

## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsfläche Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Eisenbahnhauptstrecke  
Cottbus - Görlitz
-  Denkmalbereiche
-  Verkehrsführung



Kahren

Gewässer

Verkehrsflächen

Landwirtschaftliche Flächen

Grün- und Frei- und Sportflächen

Wald



## Geschichte

Der statistische Stadtteil Dissenchen, niedersorbisch Dešank (nebligles Sumpfland) gliedert sich in zwei ganz unterschiedliche Ortsteile, in den Ortsteil Dissenchen und den Ortsteil Schlichow. Beide Ortsteile besitzen ihren Ursprung in der Landwirtschaft. Die erste urkundliche Erwähnung Dissenchens stammt aus dem Jahr 1536, die Schlichows aus einem Landesvisitationsprotokoll aus dem Jahr 1652<sup>26a</sup>. Während in Schlichow Reste des ehemaligen Angerdorfes und zahlreiche Vier- bzw. Dreiseiten noch gut ablesbar sind, ist der dörfliche Charakter Dissenchens stärker überformt. Der Siedlungskörper schließt heute fast nahtlos an die Siedlungsbereiche der Kernstadt an. Die gute Erreichbarkeit der Kernstadt wird auch als einer von mehreren Besiedlungsgründen in Dissenchen angeführt<sup>26b</sup>. Trotz Einzelhäusern und diverser Modetrends bei der Um- bzw. Nachnutzung von Immobilien, ist das Siedlungsbild Schlichows etwas besonderes unter den ländlich geprägten Ortsteilen. Dies mag auch dem starken Einfluss des Tagebaus geschuldet gewesen sein. Seit Mitte der 70er Jahre hielten sich hartnäckig die Gerüchte, Schlichow würde auch der Kohle zum Opfer fallen. Die Eingemeindung von Dissenchen und Schlichow erfolgte 1993. Beide Ortsteile zusammen zählen heute 1.130 Einwohner. Damit ist Dissenchen einer der ländlichen Ortsteile mittlerer Größe.

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 1.130  
 Jugendquotient: 28,2  
 Altenquotient: 44,3  
 Zahl der Haushalte (HH): 468  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 60 %

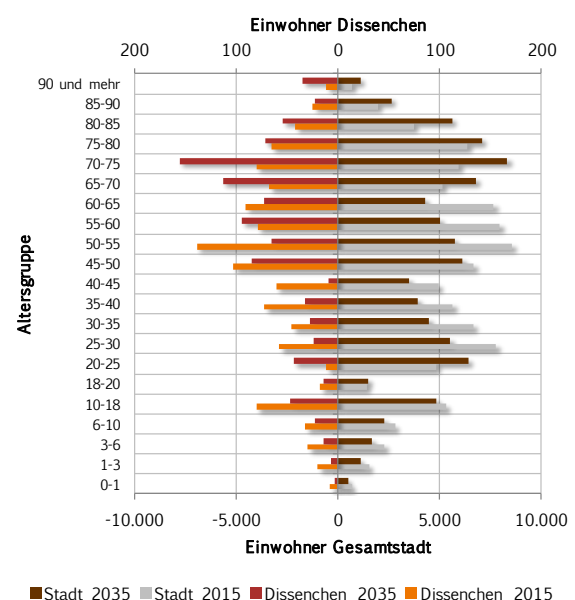
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 1.005  
 Jugendquotient: 23,3  
 Altenquotient: 100,0  
 Zahl der Haushalte (HH): 574  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 70 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: mittel  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: hoch

Altersstruktur Dissenchens im Vergleich 40



41 Ortsmitte Dissenchen



42 Schlichower Dorfstraße



In beiden Ortsteilen bildet ein aktives Vereinsleben das Rückgrat der dörflichen Gemeinschaft. Insbesondere in Schlichow wird auch baulich der intakte dörfliche Charakter sichtbar. Die Lage ermöglicht eine gute Erreichbarkeit der Kernstadt. Gerade Dissenchen verfügt über einen vergleichsweise guten Ausstattungskatalog. Besonders hervorzuheben ist die Umweltgrundschule mit ihrer über 100-jährigen Geschichte. Die Schlichower Höhe ermöglicht als Aussichtspunkt, aktiv die Transformation des Tagesbaus mitzuerleben.

Viele der Vereinsstätten, wie auch der Jugendclub, sind in die Jahre gekommen. Sie sind ebenso wie Plätze zur Pflege des Brauchtums Grundvoraussetzung, damit die Aktivitäten weiter mit Leben erfüllt werden. Das identitätsstiftende Schloss in Schlichow befindet sich in einem schlechten Zustand. Aufwertungsmaßnahmen durch den privaten Besitzer zeichnen sich nicht ab. Im Verkehrsnetz der Ortsteile gibt es Lücken, wodurch es zu Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrt kommt. So fehlt bspw. eine Anbindung des Gewerbegebietes an der Werner-von-Siemens-Straße an die Ortsumgehung und der Ortsteil Schlichow verfügt nur über einen öffentlichen Straßenzugang. Auch im öffentlichen Raum gibt es Defizite. So existiert keine durchgängige Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den beiden Ortsteilen und die Dorfmitte von Dissenchen ist ungestaltet und wird von Ver- und Entsorgungsanlagen dominiert. Ebenso existieren Lücken in der innerörtlichen Begrünung und die Ortseingänge wirken ungestaltet.

Die Ostseeplanungen bieten für beide Ortsteile mit den Projekten Hauptstrand, Schlichow Dorf und Schlichow Süd große Entwicklungschancen. Sowohl Wohnbauprojekte als auch touristische Entwicklungsprojekte könnten einen Mehrwert, u.a. auch als neuer Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft bedeuten. Mit der Realisierung der Ortsumgehung bestehen Anbindungsmöglichkeiten für das Gewerbegebiet Süd, um Verkehre aus dem Ort zu verlagern. Die Realisierung der Seeachse könnte für weitere Entlastungen sorgen. Ehemalige Kies- und Kalksandsteinflächen stehen als Potenzialflächen für künftige Entwicklungen zur Verfügung. Als Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ bestehen zudem Förderchancen, die ergänzende Projekte ermöglichen können, gerade wenn sie im Zusammenhang mit Beschäftigungseffekten stehen.

Die größten Chancen stellen auch die größten Risiken für die Ortsteilentwicklung dar. Insbesondere in Schlichow müssen die zweifelfrei vorhandenen Potenziale behutsam mit den bereits vorhandenen Strukturen in Einklang gebracht werden. Die hohe Identifikation mit dem Ortsteil sollte sich auch in neuen Bauprojekten widerspiegeln. Hinsichtlich der Zukunft des Gasthauses hängt vieles von privaten Interessen ab.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken

# Dissenchen



## Stärken

- Kita
- Schule
- Kirche
- Arzt
- Bäcker
- Fleischer
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Sportstätte
- Bushaltestelle
- Aussichtspunkt
- Ausflugsziel
- Treffpunkt
- Attraktive Ortsrandgestaltung



## Schwächen

- Barrierewirkung Verkehr
- Unternutzung/ Brache
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- Gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- Undefinierte Eingänge
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:15.500

**cima.**

Allgemein

Ortsteilgrenze   
 (histor.) Ortskern   
 Siedlungsfläche Bestand   
 Gewerbefläche Bestand   
 Gebäude





### Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Sichtachse
-  Regionales Impulsprojekt
-  Entwicklungspotenzial Cottbuser Ostsee
-  Ortsbildprägendes Ensemble/ Denkmalensemble
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung
-  Potenzial Dorfmitte



### Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsfläche Wohn- und Mischgebiet (vorb. Bauleitplanung)
-  Herstellung/Sicherung von Grünverbindungen
-  Eisenbahnhauptstrecke Cottbus - Richtung Polen
-  Denkmalbereiche
-  Sonderbaufläche Dissenchen
-  Verkehrsführung
-  Photovoltaikanlagen

Dorfanger mit renovierter Kirche 43

Mehrzweckhalle am Sportplatz für größere Feiern 44



## Geschichte

Döbbrick, niedersorbisch Depsk (Loch, Senke), ist ein Ortsteil der Stadt Cottbus. Die erstmalige urkundliche Erwähnung stammt vmtl. aus dem Jahr 1555. (abweichende Angaben).

Der Ortsteil Maiberg wird erstmals 1786 als Kolonie Maiberg 1786 erwähnt. Döbbrick ist seit jeher ländlich geprägt und eng mit der Geschichte der Stadt Cottbus verwoben. Die Geschichte ist geprägt von Kriegen, Pest, Unwettern und Hochwassern. Bis in die Kirche hinein wird das wendische Brauchtum gelebt (wendische Predigten). In den ältesten Generationen gibt es noch wendiische Muttersprachler. In der mittleren und jüngeren Generation verblasen diese Kenntnisse um die Sprache und das Brauchtum zunehmend. Der wendischen Herkunft sind sich aber die meisten Döbbricker bewusst. Ein starkes Vereinsleben prägt schon früh das Leben im Ortsteil. 1993 entstehen die neuen Baugebiete „Spreeau“ und „Schulwiese“ und Döbbrick/Maiberg werden in die Stadt Cottbus eingemeindet.<sup>27</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 1.675  
 Jugendquotient: 21,6  
 Altenquotient: 26,0  
 Zahl der Haushalte (HH): 774  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 71 %

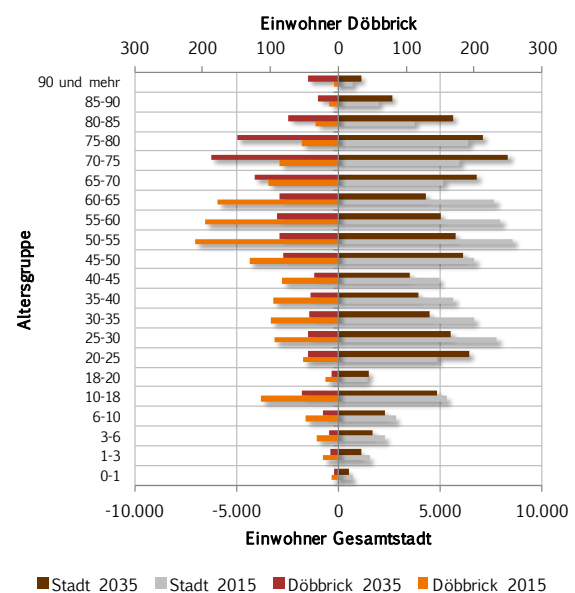
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 1.270  
 Jugendquotient: 20,9  
 Altenquotient: 110,0  
 Zahl der Haushalte (HH): 647  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 80 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: hoch  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: mittel (bereits hoch)

Altersstruktur Döbbricks im Vergleich 45



46 Erneuerungsbedürftige Döbbricker Dorfstraße

47 Sanierungsbedürftige Alte Schule



In Döbbrick nimmt die Traditionspflege und das dörfliche Miteinander einen besonders hohen Stellenwert ein. Dies wirkt sich positiv auf die dörflichen Identität und den sozialen Zusammenhalt aus. Mit den zwei Kirchen, der Alten Schule, der historischen Ortsmitte entlang der Döbbricker Dorfstraße und dem Mehrzweckgebäude am Sportplatz verfügt Döbbrick rein quantitativ über gute Rahmenbedingungen, um dieses Miteinander auch künftig zu pflegen. Die Lage an der Spree mit begleitendem Radwanderweg, die Nähe zur Natur und zum Spreewald geben dem Ortsteil eine hohe Wohnumfeldqualität. Seit der Wende wurden in Döbbrick in größerem Umfang Wohnbauflächen entwickelt. Hierbei erfolgte auch eine Spreizung des Angebotes, so dass in Döbbrick auch Mehrfamilienhäuser und Mietwohnungen zur Verfügung gestellt werden können, wenngleich es versäumt wurde, diese gleich barrierefrei auszuführen.

Durch den Wohnungsbau nach der Wende ist gestalterisch und strukturell ein nebeneinander von Siedlungsteilen geschaffen worden. Die extensiv genutzten Weideflächen zwischen den Siedlungsteilen dienen eher als trennendes Element. Es fehlt eine direkte Wegebeziehung zum historischen Dorfkern. Ein weiteres Problem ist der heutige Zustand einiger Gemeinschaftsflächen. Insbesondere die Alte Schule ist stark sanierungsbedürftig. Sie übernimmt wichtige Funktionen für Aktivitäten des Ortsteils, die einen Witterungsschutz erfordern. Die Döbbricker Dorfstraße muss dringend erneuert werden. Darüber hinaus ist die Platzgestaltung und die begleitende Begrünung nicht zeitgemäß, Aufenthaltsqualität geht verloren. Gerade für Radfahrer und Fußgänger sind sowohl die Wegeverbindungen in die Kernstadt als auch in den umgebenden Landschaftsraum aufwertungsbedürftig. Trotz des Wachstums in der Vergangenheit ist es in Döbbrick nur vereinzelt gelungen, kleinteilige Versorgungs- und Infrastrukturangebote zu etablieren.

Döbbrick ist Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ und kann dementsprechend in Förderkulissen verankert werden. Mit der Realisierung des Ostsees und daran anknüpfender Förderkulissen bestehen Chancen, die Radwegeverbindungen unter den Ortsteilen in Cottbus zu verbessern. Die Verfügbarkeit neuer Medien wird in Döbbrick als Stärke empfunden. Hierdurch ergeben sich im Zeitalter der Digitalisierung und durch die Nähe zu den Angeboten der Kernstadt Möglichkeiten Versorgungslücken durch bspw. mobile Dienste zu schließen. Das Erfordernis wird mit dem Demografischen Wandel weiter zunehmen.

Rund um Döbbrick und Maiberg existieren zahlreiche Bindungen (u.a. Hochwasser- und Landschaftsschutz). Ergänzende bauliche Maßnahmen, ob freizeitwirtschaftlich oder touristisch, werden hierdurch nur sehr begrenzt umsetzbar sein.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken

Döbbrick



Stärken

- Kirche
- Bäcker
- Gastronomie
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Sportstätten
- Naturschutzgebiet
- Attraktiver Wanderweg
- Bushaltestelle
- Treffpunkt
- Ausflugsziel
- Radwege
- Attraktive Ortsrandgestaltung



Schwächen

- Unternutzung/ Brache
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- Gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- undefinierte Eingänge
- Fehlende Nahversorgung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung
- Defizite im ruhenden Verkehr









Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:10.000



Allgemein




- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude

## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung
-  Potenzial Dorfmitte



## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Naturschutzgebiet
-  Denkmalbereiche



Kutzburger Mühle als Ausflugsziel 48

Feuerwehrhaus als Chance für ein multifunktionales Bürgerhaus 49



## Geschichte

Gallinchen (golin = Dorf an der Heide) wird erstmalig 1421 erwähnt. Eine frühslawische Besiedlung konnte in Gallinchen nicht nachgewiesen werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass Siedler diesen Ort ausgebaut haben. Die Lage an der Spree ermöglichte vor allem Viehwirtschaft und Fischerei, da die Böden wenig ertragreich waren. Über Jahrhunderte gehörte das brandenburgische Dorf zur sächsischen Kirche in Groß Gaglow und die Gallinchenener Kinder wurden nach sächsischem Schulrecht unterwiesen. Mit den Befreiungskriegen 1815 endete die politische Grenzziehung. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts blühte die lokale Industrie und das kulturelle Leben auf. Gallinchen nannte sich sogar Luftkurort. Arbeitsangebote in der Stadt, gute Verkehrsanbindungen und umfangreicher Wohnungsbau führten zur weiteren Expansion in den 30er Jahren. Große Teile des Ortes wurden während des 2. Weltkrieges durch Bombenangriffe zerstört. Nach dem Wiederaufbau entwickelte sich Gallinchen immer stärker zum Vorort der Stadt Cottbus, da kaum eigene Arbeitsplätze angeboten werden konnten. Im Jahr 2003 wurde der Ort schließlich in die Stadt eingemeindet<sup>28</sup>. Gallinchen ist mit seinen 2.590 Einwohnern (Stadt Cottbus 2015) der zweitgrößte der ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus.<sup>28</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 2.590  
 Jugendquotient: 23,5  
 Altenquotient: 32,5  
 Zahl der Haushalte (HH): 1.118  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 67 %

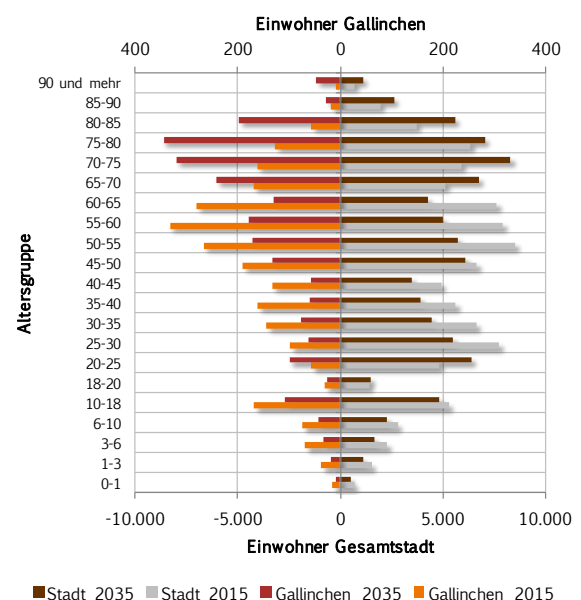
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 2.370  
 Jugendquotient: 23,8  
 Altenquotient: 121,8  
 Zahl der Haushalte (HH): 1.115  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 76 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: leicht  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: mittel

Altersstruktur Gallinchens im Vergleich 50



51 Beispiel für schlechte Wegeverbindung in den Landschaftsraum



52 Belastung der Gallinchener Hauptstraße



Die guten Naherholungsmöglichkeiten an der Spree, in den Waldgebieten oder am Spremberger Stausee machen Gallinchen zu einem beliebten Wohnstandort, der auch noch über einige Wohnbauflächenpotenziale verfügt. Gewissermaßen historisch gewachsen verfügt Gallinchen über eine gute Anbindung an die Kernstadt. Die quantitative Ausstattung mit Infrastruktur ist gut. So verfügt der Ortsteil u.a. über eigene Nahversorger, eine Kita, mehrere gastronomische Einrichtungen und Gewerbegebiete mit offenen Potenzialen. Besonders erwähnenswert ist zudem die Kutzeburger Mühle, die mit ihren Angeboten ein wichtiger Ankerpunkt ist, um die naturräumlichen Potenziale des Ortsteils mit den Siedlungsstrukturen zu verbinden.

Eine zentrale Schwäche Gallinchens sind die Verkehrsströme, die den Ortsteil belasten. Die Gallinchener Hauptstraße gehört zu den am stärksten belasteten Einfallstraßen in die Stadt. Verlagerungen auch auf Nebenrouten sind die Konsequenz, eine Ortsumgehung fehlt. Hinzukommen Lärmbelastungen durch die Autobahn. Gallinchen besitzt einen sehr breit gestreckten Siedlungskörper mit grüner Fuge zwischen neuen und alten Siedlungsteilen. Die vorhandenen zentralen Funktionen verteilen sich im Ortsteil. Der historische Ortskern hat seine Funktion als Mitte hingegen weitgehend verloren. Durch das starke Wachstum steht Gallinchen vor erhöhten Integrationsaufgaben. Für ein erforderliches Bürgerhaus oder gar eine neue Ortsmitte fehlen sowohl Flächen als auch die erforderlichen Mittel. Wegeverbindungen und Beschilderungen sowohl in den umgebenden Landschaftsraum als auch aus dem Landschaftsraum heraus, sind ergänzungsbedürftig. Darüber hinaus fehlt es dem für junge Familien attraktiven Ortsteil an Spielflächen.

Im Rahmen der Gefahrenabwehrplanung könnte es zu einer ortsteilübergreifenden Zusammenlegung von Feuerwehrstandorten kommen. Zwar müssten gerade die sozialen Funktionen, im Ortsteil erhalten bleiben, dennoch ergäben sich Möglichkeiten, die bereits vorhandene Nutzung als Bürgerhaus weiter auszubauen. Im angrenzenden Gewerbegebiet befindet sich zudem ein leer stehender Baumarkt. Mit einer Revitalisierung könnte auch eine Multifunktionalisierung für den Ortsteil einhergehen. Sollte keine Nachnutzung gefunden werden können, könnte auch über eine Neustrukturierung nachgedacht werden.

Der 3. VA der Ortsumgehung ist für Gallinchen immens wichtig, jedoch im Bundesverkehrswegeplan nicht als oberste Kategorie (weiter Bedarf mit Planungsrecht (WB+)) verankert. Die hohen Verkehrsbelastungen drohen so auch künftig den Ortsteil zu belasten. Trotz seiner ländlichen Vergangenheit und naturräumlich Lage ist Gallinchen nicht Teil einer LAG in der Region. Hierdurch wird der Zugang zu Förderkulissen erschwert.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken



Stärken

- Kita
- Arzt
- Bäcker
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Attraktiver Wanderweg
- Bushaltestelle
- Ausflugsziel
- Treffpunkt
- Radwege
- Attraktive Ortsrandgestaltung



Schwächen







- Störende Gemengenlage
- Unternutzung/ Brache
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- Gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- undefinierte Eingänge
- Maßstabssprung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Defizite im ruhenden Verkehr
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:15.000










## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potential Zugang zum Wasser
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Potenzial Dorfmitte
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung



## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohngebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Atypisches Versorgungsangebot
-  Verkehrsführung

Grundschule mit angeschlossenen Sportplätzen und Hortneubau 53

Lausitzpark, stellvertretend für die guten Versorgungsmöglichkeiten 54

## Groß Gaglow



## Geschichte

Groß Gaglow, niedersorbisch Gogolow wurde rund 600 n. Chr. von slawischen Stämmen gegründet. Die erste urkundliche Erwähnung stammt allerdings erst aus dem Jahr 1389. Groß Gaglow war eine ritterliche Enklave inmitten der brandenburgischen Herrschaft Kottbus. Es wird vermutet, dass sie schon früh in einen zu Brandenburg gehörenden Teil und einen der Niederlausitzer (sächsischen) Lehnskurie gehörenden Teil unterteilt wurde. Der sächsische Teil wurde erst 1815 in den Kottbuser Kreis intergiert und gehörte bis dahin zum Kreis Spremberg.

Aus der 1957 gegründeten gärtnerischen Produktionsgenossenschaft ist der heutige Gartenbaubetrieb Floralia hervorgegangen.

Die Eingemeindung Groß Gaglow erfolgte erst 2003.<sup>29</sup>

## Demografie

## 2015

Einwohnerzahl: 1.355  
Jugendquotient: 20,8  
Altenquotient: 35,8  
Zahl der Haushalte (HH): 596  
Anteil 1- und 2-Personen-HH: 66 %

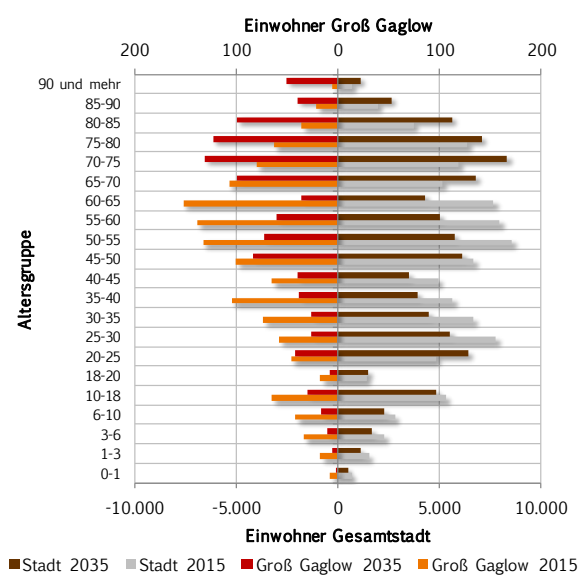
## Prognose 2035

Einwohnerzahl: 1.030  
Jugendquotient: 16,7  
Altenquotient: 128,6  
Zahl der Haushalte (HH): 492  
Anteil 1- und 2-Personen-HH: 75 %

## Demografiefaktoren

Schrumpfung: hoch  
Alterung: hoch  
Singularisierung: mittel (bereits hoch)

Altersstruktur Groß Gaglows im Vergleich 55



56 Bürgerhaus, das an seine Kapazitätsgrenzen stößt



57 Pflegebedürftige Dorfteiche mit ungeklärtem Entwässerungskonzept



Groß Gaglow verfügt gemessen an seiner Größe über ein sehr gutes Infrastrukturangebot. Neben Schule und Kita finden sich hier Angebote der medizinischen Versorgung und Angebote für die Seniorenbetreuung. Durch den Lausitz Park bestehen Versorgungsmöglichkeiten, die man in kaum einen anderem ländlich geprägten Ortsteil findet. Die Lage Groß Gaglows ermöglicht sowohl kurze Wege in die Innenstadt als auch in den angrenzenden Landschaftsraum. Die historische Dorfmitte rund um die Kirche wird von den Gaglowern als identitätsstiftend wahrgenommen. Das sehr rege Vereinsleben befördert den sozialen Zusammenhalt im Ortsteil.

Das vorhandene Bürgerhaus stößt an seine Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft sowohl die Anzahl als auch die Größe der angebotenen Veranstaltungen. Das gute Infrastrukturangebot zieht entsprechende Verkehrsbelastungen nach sich. In vielen Teilbereichen sind insbesondere Fuß- und Radwegeverbindungen zu optimieren und Ordnungsmaßnahmen durchzuführen. Ein teilräumliches Verkehrskonzept existiert. Die Entwässerung funktioniert an mehreren Stellen im Ortsteil nicht. Eine erste Studie (CoPI GmbH) zeigt Lösungsmöglichkeiten auf, die Umsetzung der Maßnahmen steht aber noch aus und gestaltet sich langwierig. Teilweise historisch bedingte Abneigungen erschweren die Kooperation mit dem benachbarten Gallinchen, eine Annäherung unter dem Dach der Stadt Cottbus wird Zeit brauchen.

Der Ortsteil verfügt noch über offene Wohnbauflächenpotenziale. Der Festplatz an der Gallinchenener Straße bietet Raum für größere Veranstaltungen, befindet sich aber umgeben von Wohnbebauung. Darüber hinaus könnte eine Multifunktionalisierung von bspw. Feuerwehr, Gaststätte am Sportplatz und Schulgebäuden zumindest bei kleineren Veranstaltungen für Entlastungen sorgen. Im teilräumlichen Entwässerungskonzept wird deutlich, dass die Dorfteiche Rückhaltefunktionen übernehmen. In die Teiche wird allerdings auch unerlaubt durch Private entwässert. Mit einer Vertiefung des Konzeptes zur Neuordnung der privaten Oberflächenentwässerung könnte die Entwässerungssituation verbessert und Zuständigkeiten der Pflege abschließend geklärt werden.

Insbesondere Alterungsprozesse werden in Groß Gaglow in der Zukunft deutlich spürbar werden. Der vorhandene Wohnungsbestand ist aber nur selten altengerecht ausgestaltet. Im Gegensatz zu vielen anderen Ortsteilen ist Groß Gaglow nicht Teil einer lokalen Aktionsgemeinschaft (LAG). Hierdurch besteht ein erschwerter Zugang zu Fördermitteln, der durch den Sparzwang der Stadt Cottbus verstärkt wird.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken



Stärken

- Kita
- Schule
- Arzt
- Kirche
- Bäcker
- Fleischer
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Bushaltestelle
- Zentraler Ort
- Treffpunkt
- Ausflugsziel
- Attraktive Ortsrandgestaltung

Gallinchen



Schwächen

- Störende Gemengelage
- Unternutzung/ Brache
- Barrierewirkung Verkehr
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- undefinierte Eingänge
- Maßstabssprung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Defizite im ruhenden Verkehr
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Flächendeckende Entwässerungsproblematik
- Kapazitätsproblematik (Bürgerhaus)

Gallinchen

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:12.500



Allgemein

- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude








### Chancen und Potenziale

-  Wichtige Eingangssituation
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Möglicher Straßenbahnanschluss
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Arrondierungspotenzial
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung
-  Potenzial Dorfmitte

Gallinchen



### Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (vorb. Bauleitplanung)
-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Atypisches Versorgungsangebot
-  Denkmalbereiche
-  Verkehrsführung

Gallinchen



## Geschichte

Die statistische Gemarkung Kahren gliedert sich in den Hauptort und die beiden Vorwerke Karlshof und Nutzberg. Die erste urkundliche Erwähnung Kahren stammt aus dem Jahr 1300. Allerdings weisen mehrere archäologische Funde nach, dass in Kahren schon vor 10.000 Jahren gesiedelt wurde. Kahren (niedersorbisch = Wurzel) ist stark wendisch geprägt. Eine Untersuchung im Auftrag des Lübbener Konsistorium aus dem Jahr 1812 belegt, dass von 202 ansässigen Familien lediglich 10 die deutsche Sprache gebrauchten. Bis Mitte des 19. Jh. blieb Kahren räumlich sehr geschlossen und landwirtschaftlich geprägt. Mittelpunkt des dörflichen Lebens war die Dorfstraße mit ihren begleitenden Drei- und Vierseitenhöfen. Mit der Industrialisierung begannen viele Bauern in der Cottbuser Industrie zu arbeiten. Kahren und seine Dorfmitte wurden im II Weltkrieg stark zerstört. Erhalten geblieben ist die angerähnliche Dorfstraße mit der Hofstruktur und der Lindenallee. Das ehemalige Gut wechselte über die Jahrhunderte mehrfach den Besitzer. 1932 wurde es parzelliert und an der Straße Am Park entstand Wohnbebauung. Das eigentliche Gutshaus wurde im 2. Weltkrieg zerstört. Der Gutsark und einige Wirtschaftsgebäude östlich der Schule sind als Zeugnisse erhalten geblieben. Im Jahr 1993 wurde Kahren eingemeindet.<sup>30</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 1.230  
 Jugendquotient: 26,8  
 Altenquotient: 23,2  
 Zahl der Haushalte (HH): 491  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 57 %

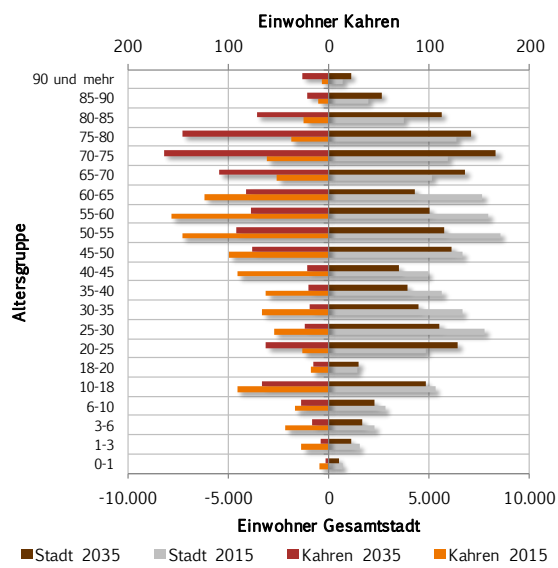
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 1.140  
 Jugendquotient: 28,7  
 Altenquotient: 113,8  
 Zahl der Haushalte (HH): 509  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 69 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: leicht  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: hoch

Altersstruktur Kahrens im Vergleich 60



61 Leer stehende Alte Schule im Gutspark

62 Fehlender funktionaler Spielplatz im Bereich Bürgerzentrum



Trotz starker Zerstörungen in der Vergangenheit verfügt Kahren über einen kompakten und identitätsstiftenden Siedlungskörper. Mit der Dorfstraße, dem Gutspark, dem Sportplatz und dem neuen Bürgerzentrum existieren gleich mehrere Standorte an denen das rege Vereinsleben zelebriert werden kann. Ggf. auch durch die etwas größere Entfernung zur Kernstadt ist es gelungen ein Grundangebot für die tägliche Versorgung und soziale Infrastruktur zu erhalten, das auch von anderen kleinen Orten im Umland in Anspruch genommen wird. Durch den umgebenden Naturraum aber auch die Präsenz der noch bewirtschafteten Landwirtschaft im Umfeld ist der dörfliche Charakter in Kahren trotz Neubaugebieten ein Stück weit erhalten geblieben.

Der Zustand, die Belastung, der barrierefreie Zugang von Haltestellen und die Ausstattung mit Geh- und Radwegen entlang der Haupteerschließungsstraßen sind ein zentrales Themenfeld im Ortsteil und darüber hinaus. Die unter Denkmalschutz gestellte Alte Schule steht an repräsentativer Stelle leer. Nach einer Nachnutzung durch einen privaten Investor wird bisher vergeblich gesucht. Insbesondere zur Naherholung bestehen Lücken im Rad- und Wanderwegenetz. Der sehr familiengeprägte Ortsteil verfügt über ein großes Spielflächendefizit. Die vorhandenen Spielplätze sind veraltet, und tlw. sogar zurückgebaut. Insbesondere im Bereich des neuen Bürgerzentrums wäre ein ergänzendes Angebot erforderlich.

Kahren ist Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ und kann dementsprechend in Förderkulissen verankert werden. Die Alte Schule befindet sich im öffentlichen Eigentum, wodurch der Handlungsspielraum erhöht wird. Ob der Denkmalschutz für eine Nachnutzung förder- und abschreibungsbedingte Vorteile birgt, oder eher bauliche Restriktionen bietet, hängt von der konkreten Nachnutzung ab. Mit der Realsierung des Ostsees bestehen Anknüpfungspunkte, um auch die Vernetzung nicht direkter Anrainer durch Radwege zu befördern.

Nachdem sich die ausgewiesenen Wohngebiete in der Vergangenheit nur schleppend verkauften, hat die Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit angezogen. Von den ausgewiesenen Bauflächen sind die meisten verkauft. Aufgrund von Singularisierungsprozessen gehört Kahren zu den wenigen Ortsteilen, die auch ohne weitere Zuwanderung durch Eigenentwicklung künftig eine Zunahme der Haushalte verzeichnen. Das zielgruppenorientierte Wohnraumkonzept der Stadt sieht aber bisher keine weiteren Entwicklungsflächen vor.

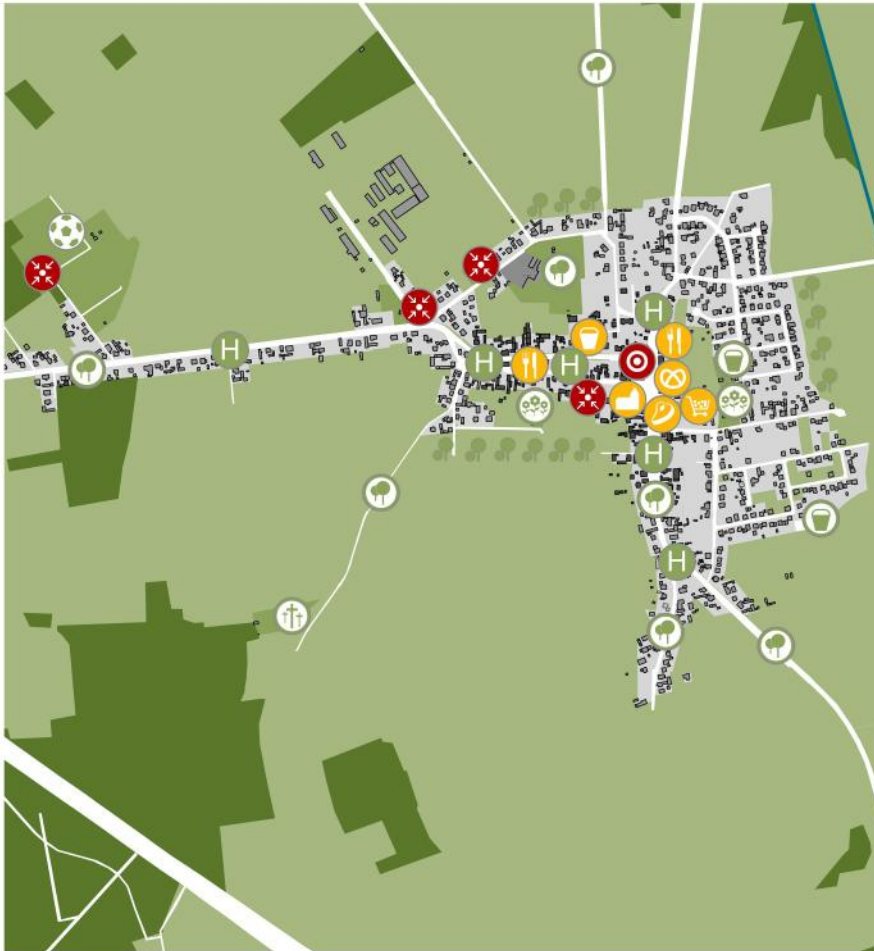
## Stärken

## Schwächen

## Chancen

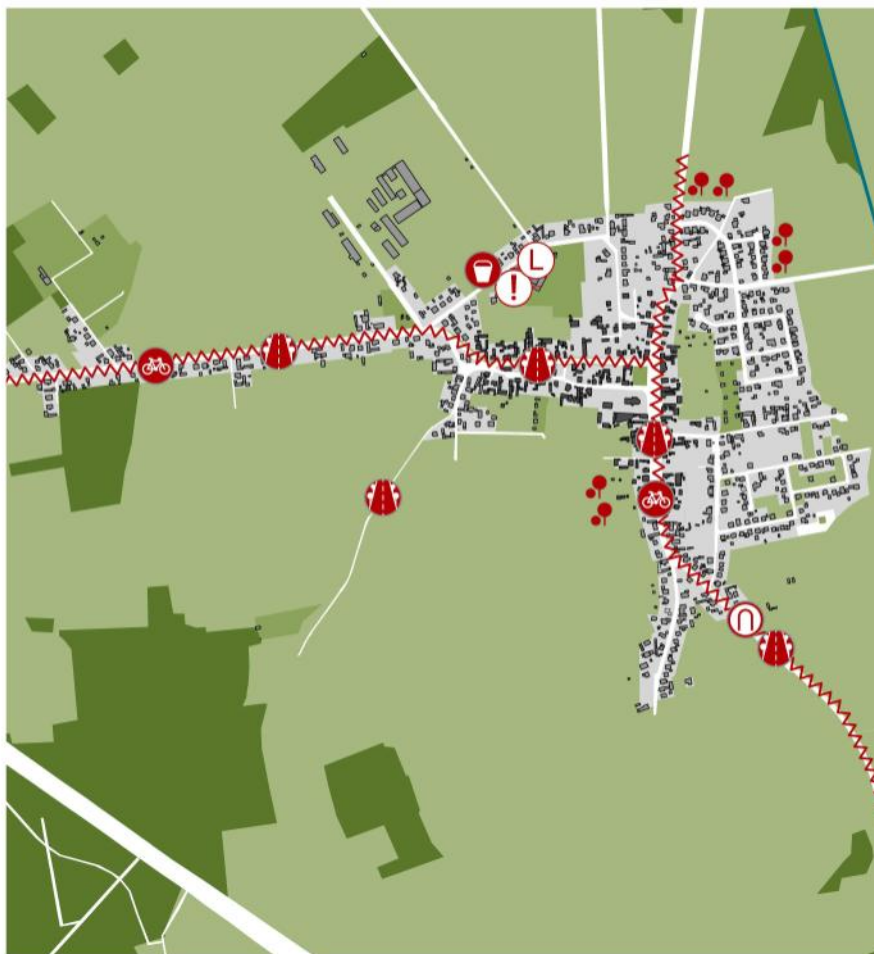
## Risiken

Kahren



Stärken

- Kita
- Kirche
- Bäcker
- Fleischer
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Bushaltestelle
- Zentraler Ort
- Treffpunkt
- Attraktive Ortsrandgestaltung



Schwächen

- Unternutzung/ Brache
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- Gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- undefinierte Eingänge
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Spielflächendefizit
- Belastende Verkehrsführung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:10.000



Allgemein

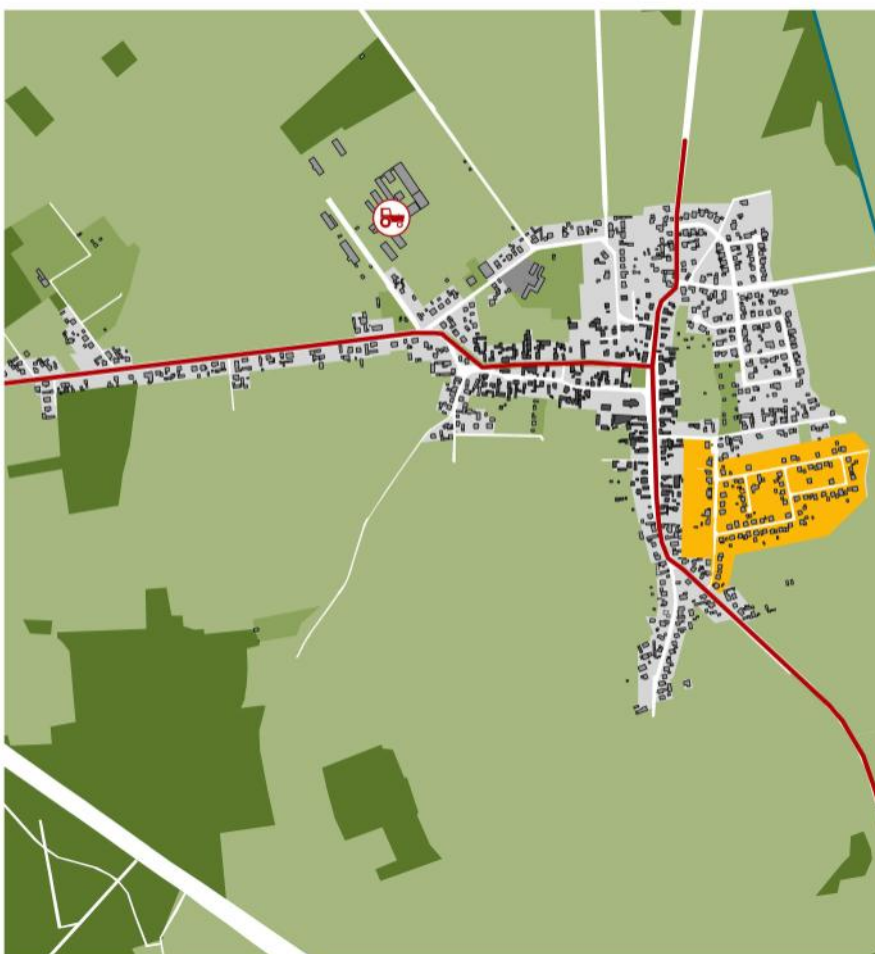
- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude








## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Erhaltungs- und Entwicklungs-  
bereich mit Denkmalschutz-  
auflagen
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung
-  Potenzial Dorfmitte
-  Prüfung Nutzungspotenzial  
Kleingartenanlagen



## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Großlandwirtschaft
-  Verkehrsführung



## Geschichte

Kiekebusch, niedersorbisch Kibus, wurde das erste Mal am 9. Februar 1427 in den Lübbener Stadtrechnungen erwähnt. Anders als viele andere ländlich geprägte Ortsteile, war Kiekebusch nie Bauerndorf mit vielen Vollerwerbslandwirten, vielmehr prägte die Kleinwirtschaft das Ortsleben. Wie viele andere Ortsteile der Stadt Cottbus, war Kiekebusch lange Zeit Teil der Besitzungen der Familie von Pückler, die Bauern waren leibeigene. Fürst Hermann von Pückler kauft für seinen Landschaftspark mehrere Großbäume aus Kiekebusch und auch in der Folge fühlen sich viele Kiekebuscher der Begrünung ihres Ortsteil eng verpflichtet. In der bewegten Geschichte der Ortsteils sind mehrere schwere Hochwasser dokumentiert, wodurch regelmäßig das Weideland verdorben und wichtige Brückenverbindungen beschädigt wurden. Die Verkehre der Ortsteile untereinander wurden erst relativ spät (1913) mit der Vorlage zu „wünschenswerten Verkehren der Dörfer untereinander“ befördert (u.a. auch Bahnhofstraße). Von 1974 bis 1990 wurde Kiekebusch zum Bergbauschutzgebiet erklärt. Die Hälfte des Dorfes sollte abgerissen und Trassen für Autobahn und Reichsbahn werden, bauliche Erweiterungen waren nicht mehr möglich. Mit der Aufgabe der Bergbaupläne entwickelte sich Kiekebusch rasch zu einem beliebten Wohnstandort. Im Jahr 2003 wird Kiekebusch als Ortsteil in die Stadt Cottbus eingemeindet.<sup>31</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 1.275  
 Jugendquotient: 19,1  
 Altenquotient: 43,3  
 Zahl der Haushalte (HH): 566  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 71 %

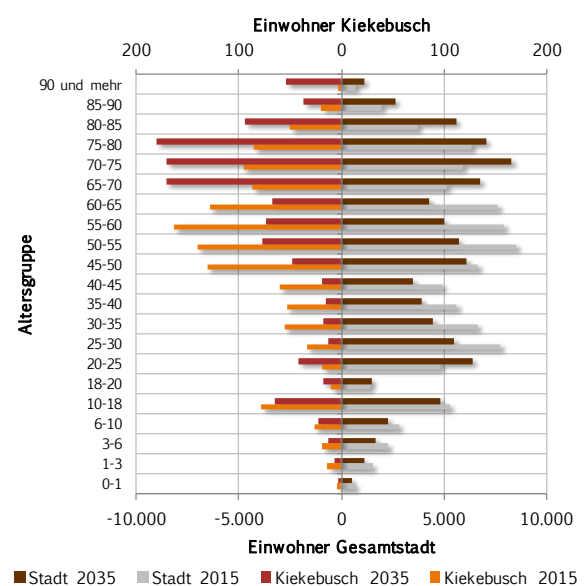
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 1.200  
 Jugendquotient: 33,8  
 Altenquotient: 190,5  
 Zahl der Haushalte (HH): 571  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 78 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: leicht  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: mittel (bereits hoch)

Altersstruktur Kiekebuschs im Vergleich 65



66 Straßenzustand und Gestaltung auf der Bahnhofstraße



67 Stillgelegter Bahnhof



Auch durch äußere Sachzwänge (Bergbaurecht, Umwelt- und Naturschutz) konnte ein relativ kompakter Siedlungskörper um die Ortsmitte im Kreuzungsbereich der Bahnhof- und der Hauptstraße ausgebildet werden. Dies erleichtert das dörfliche Miteinander. Ein aktives Vereinsleben, die Pflege des Brauchtums und die sehr aktive Ortsteilfeuerwehr tragen zum sozialen Zusammenhalt im Ortsteil bei. Die Lage ermöglicht eine attraktive Erreichbarkeit der Kernstadt, der Südstadt sowie einen schnellen Zugang zur Autobahn und den Spreelagen mit hohem Naherholungswert. Gerade durch die Kompaktheit sind die ortsbildprägenden Baumstrukturen und Grünanlagen von hoher Bedeutung für den Ortsteil.

Die zentrale Herausforderung in Kiekebusch resultiert aus den Verkehrsbelastungen, der Gestaltung, mangelnder Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, fehlender Entwässerungsanlagen und des Zustandes der Bahnhofstraße. Verkehrslärm durch die Autobahn belastet den Ortsteil zusätzlich. Der Bahnhof von Kiekebusch ist stillgelegt, es existiert auch kein Haltepunkt. Die infrastrukturelle Ausstattung des Ortsteils ist im Vergleich zu anderen Ortsteilen eher stark reduziert. Positiv hervorheben muss man allerdings den Bäcker sowie das Bürgerhaus mit Jugendclub im Herzen des Ortsteils.

Im Prinzip ist allen Beteiligten klar, dass der Zustand der Bahnhofstraße unhaltbar ist. Nicht nur auf dem Stück im Ortsteil, sondern auch in der Weiterführung nach Madlow. Die Chance muss genutzt werden, um den zum Stillstand gekommenen Prozess der Erneuerung, ergebnisoffen neu zu diskutieren. Der sich abzeichnende Generationenwechsel kann, richtig gestaltet, eine Alternative zu den kaum noch vorhandenen Entwicklungspotenzialen sein, erhöht aber auch die Anforderungen an die Modernisierung im Bestand. Die heute schon sehr individuelle Gestaltung der Ortsbildes kommt dem allerdings entgegen.

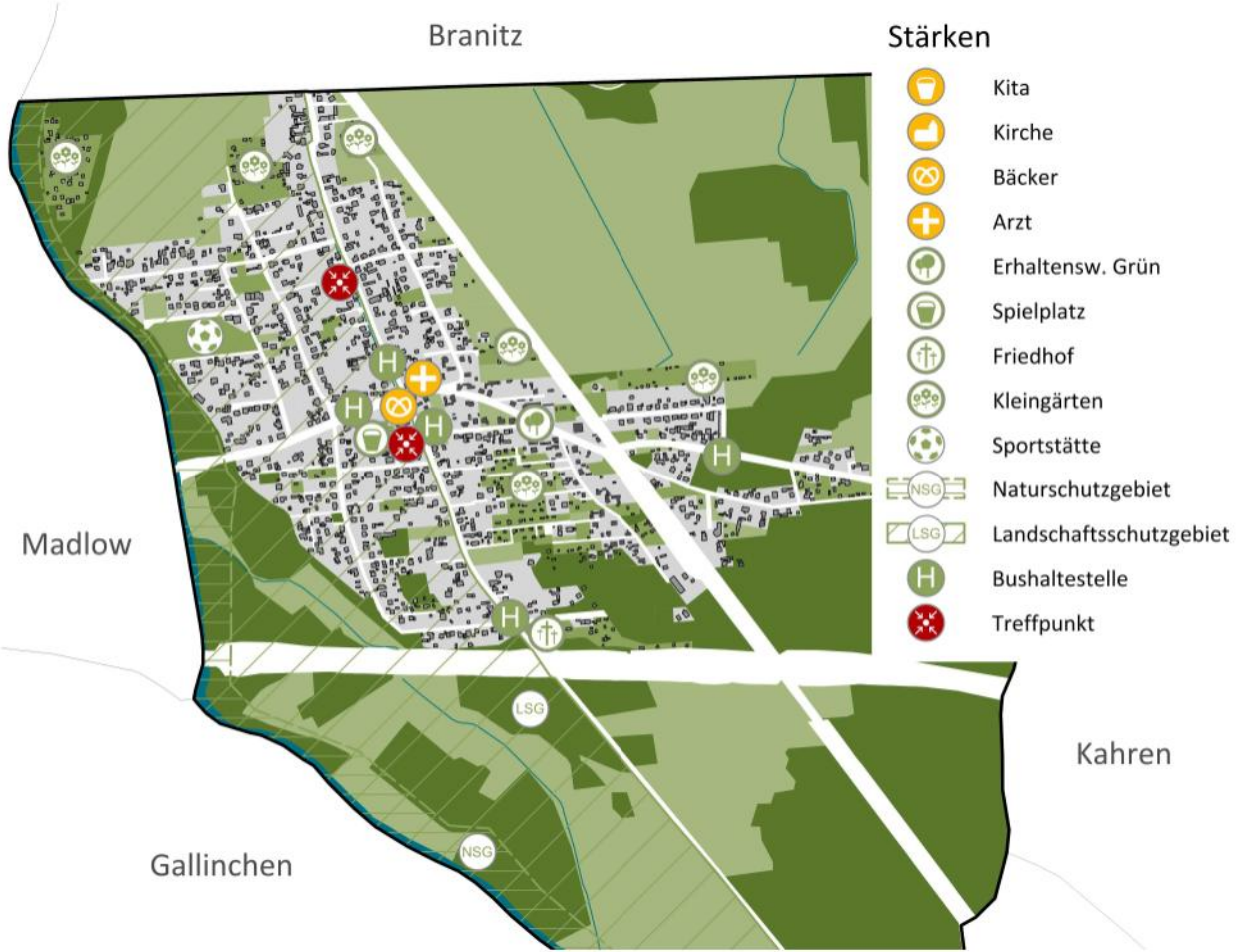
Sowohl die Haushaltssituation der Stadt als auch die sich abzeichnenden Straßenbaubeiträge der Eigentümer entlang der Bahnhofstraße sind eine hohe Hürde für die öffentliche wie die private Hand. Der 3. VA der Ortsumgehung würde auch in Kiekebusch für Entlastungen sorgen, jedoch ist dieser im Bundesverkehrswegeplan nicht prioritär verankert. Darüber hinaus würden auch Umbaumaßnahmen in anderen Ortsteilen (bspw. Kiekebuscher Straße in Branitz) dazu beitragen, in Kiekebusch Verkehrsströme zu reduzieren, indem die Attraktivität für den Durchgangsverkehr gemindert wird. Allerdings stehen auch diesen Umbaumaßnahmen finanzielle Restriktionen gegenüber. Das starke Wachstum durch Zuzug erhöht die Integrationsanforderungen an den Ortsteil. Kiekebusch wird mit am stärksten von demografischen Alterungsprozessen betroffen sein, funktionierende soziale Netze spielen in diesem Zusammenhang eine große Rolle.

## Stärken

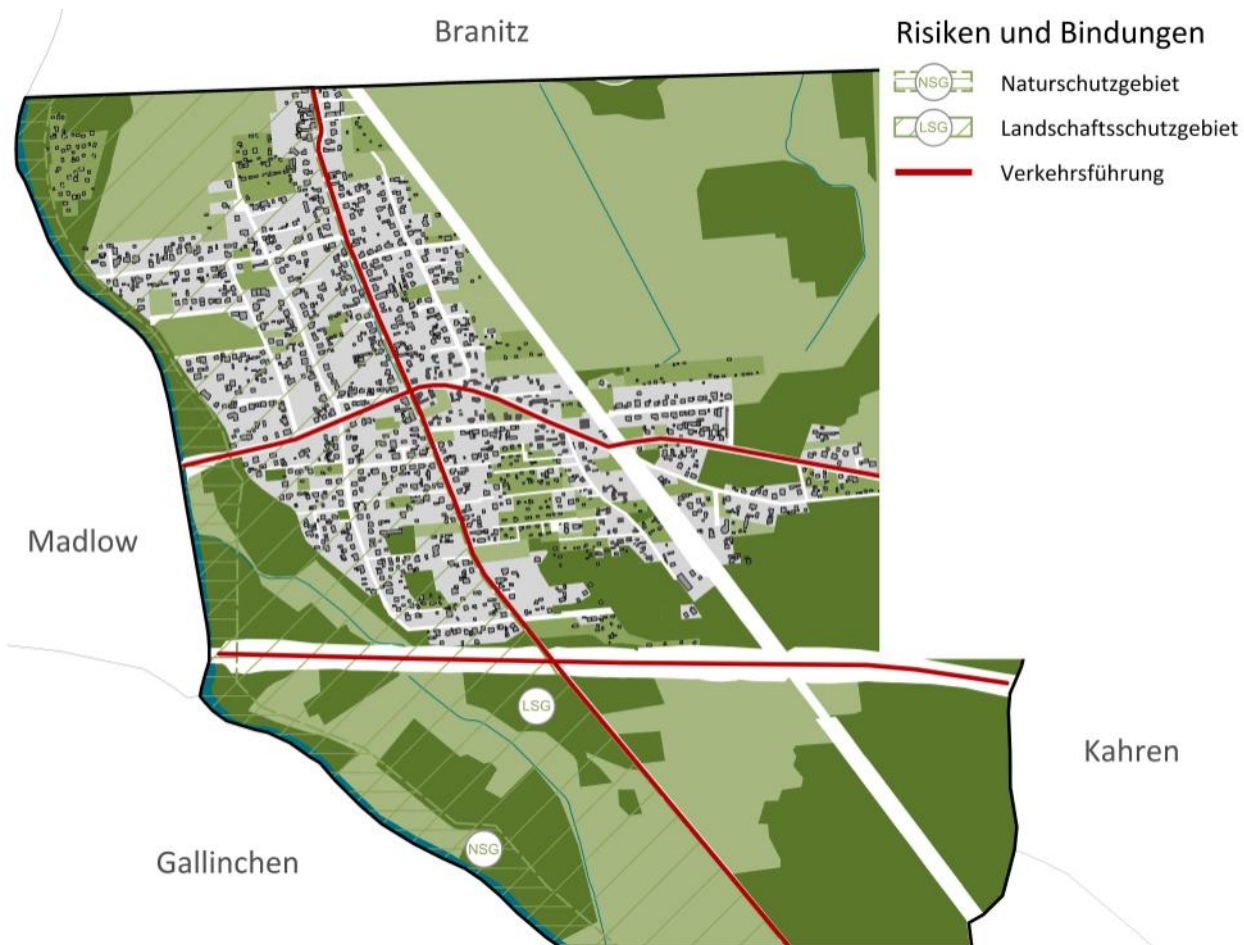
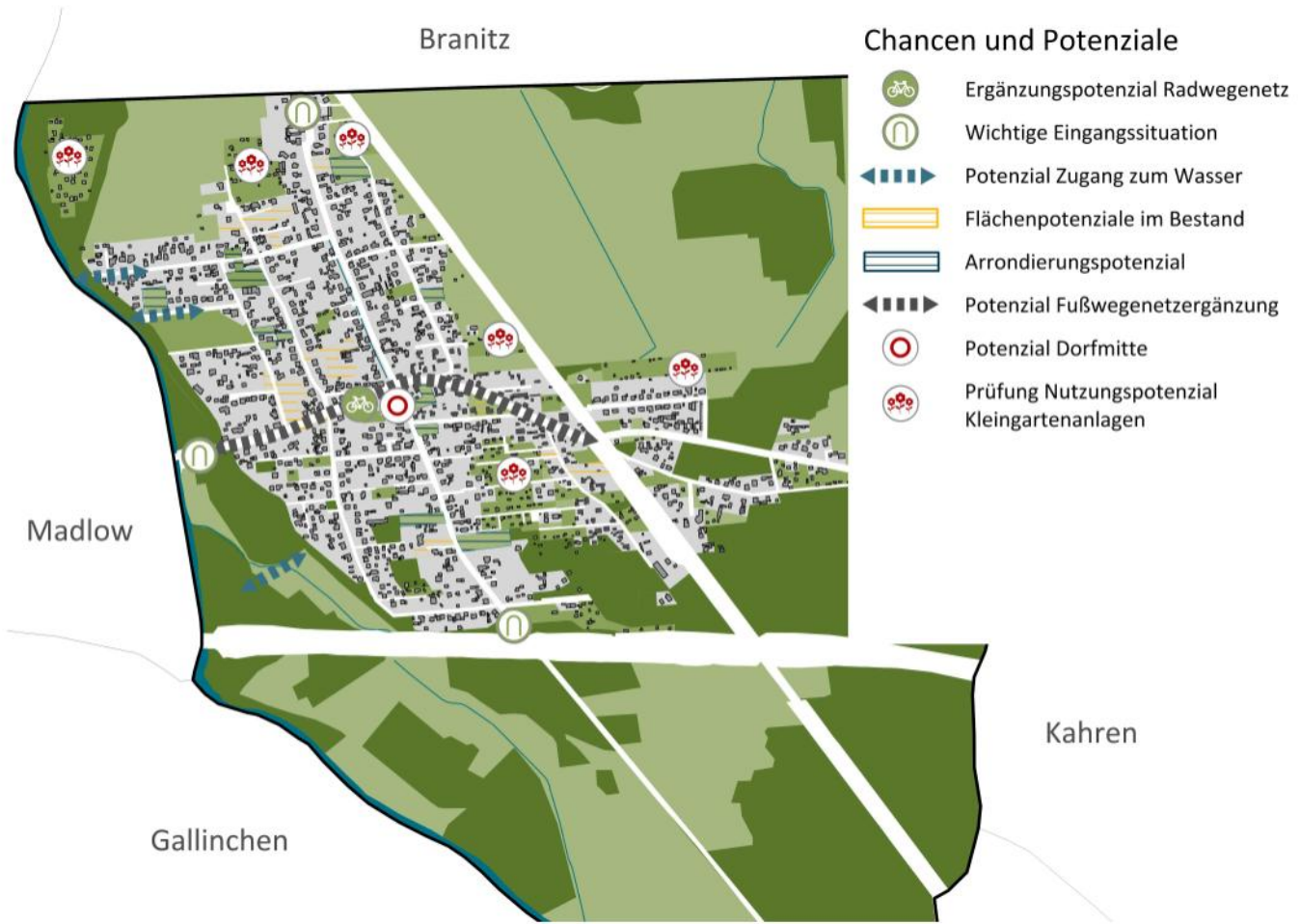
## Schwächen

## Chancen

## Risiken



Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:10.000





### Geschichte

Merzdorf, niedersorbisch Zylowk, wurde 1411 („Mertinsdorff“) erstmals urkundlich erwähnt. Neben dem Hauptort gehört seit 1994 der Teilbereich „Hammergrabensiedlung“, benannt nach dem angrenzenden Gewässerlauf zum statistische Ortsteil Merzdorf.

Insbesondere im Hauptort lässt sich die landwirtschaftliche Vergangenheit des Ortsteil an weitgehend umgenutzten Drei- und Vierseitenhöfen noch ablesen. Die Hammergrabensiedlung wurde 1932 im Rahmen des Förderprogramms der Eigenheimbewegung und Arbeitsbeschaffung erstellt und Ende der 1990er Jahren (Hammergrabengrund) erweitert. Ebenfalls Ende der 90er Jahre/Anfang 2000 entstanden die neuen Wohngebiete Neue Siedlung, Kiefernblick und Hammergrabengrund.

Sowohl dem Hauptort als auch der Hammergrabensiedlung ist der Charakter eines durchgrünten Dorfes mit im Wesentlichen 1- und 2- geschossigen Gebäuden gemein. Bereits heute ist der Aussichtsturm in Merzdorf zum Wahrzeichen des Ortsteils geworden. Im Rahmen des sehr aktiven Vereinslebens werden bis heute Traditionen und Brauchtum aktiv im Ortsteil gepflegt. Im Jahr 1993 wurde Merzdorf in die Stadt Cottbus eingemeindet.

### Demografie

#### 2015

- Einwohnerzahl: 1.100
- Jugendquotient: 22,0
- Altenquotient: 24,7
- Zahl der Haushalte (HH): 455
- Anteil 1- und 2-Personen-HH: 61 %

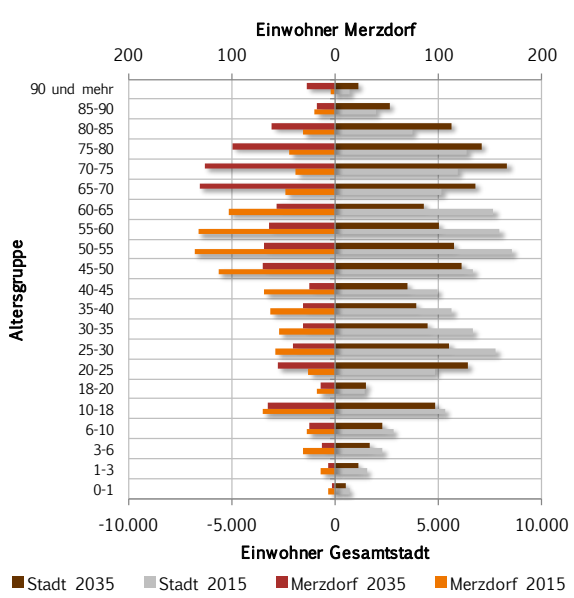
#### Prognose 2035

- Einwohnerzahl: 1.025
- Jugendquotient: 28,4
- Altenquotient: 104,5
- Zahl der Haushalte (HH): 467
- Anteil 1- und 2-Personen-HH: 71 %

#### Demografiefaktoren

- Schrumpfung: aufgrund Ostsee keine
- Alterung: hoch
- Singularisierung: hoch

Altersstruktur Merzdorfs im Vergleich 70



71 Merzdorfer Bahnstraße ungestaltet, unsicher und LKW belastet



72 Gastronomie, aber kein zeitgemäßer Bürgertreff



Die Siedlungserweiterungen erfolgten in der jüngeren Vergangenheit vielfach in Form neuer Wohngebiete. Hierdurch konnte der dörfliche Charakter den Hauptortes stärker erhalten werden. Innerhalb der einzelnen Wohngebiete, und langsam wachsend auch unter den Teilbereichen, gibt es ein starkes soziales Miteinander, das sich u.a. im aktiven Vereinsleben, einem starken Engagement für die Feuerwehr und vielfältigen Aktivitäten der Ortsjugend ausdrückt. Ebenfalls durch die siedlungsartige Entwicklung begünstigt sind die einzelnen Teilbereiche, trotz der positiven Nähe zur Kernstadt, relativ stark von Grünflächen durchzogen. Man findet Gewässer, Wälder und Wiesen im unmittelbaren Nebeneinander zu Siedlungsbereichen. Dieser ländliche Charakter ist eng mit der Identität der Merzdorfer verknüpft. Dies sollte behutsam berücksichtigt werden, wenn die zahlreichen noch vorhandenen Baulandpotenziale im Zuge der Ostseeentwicklung ins Auge gefasst werden. Infrastrukturell verfügt Merzdorf mit u.a. mehreren Kitas, einer Allgemeinmedizinerin, der Feuerwehr, einem Sportplatz sowie einem Jugendtreff über eine solide Basisausstattung. Der Haltepunkt Cottbus-Merzdorf liegt zwar nicht im Ortsteil, bietet aber aufgrund der geringen Entfernung die Chance, die Regionalbahnen 1 und 11 zu nutzen. Durch die angrenzenden Gewerbeflächen besteht die Möglichkeit, ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten zu schaffen.

Stattdessen führt das Nebeneinander insbesondere auf der Merzdorfer Bahnhofstraße zu erhöhten Verkehrsbelastungen für die Anwohner. Insbesondere entlang der Haupteinzelerschließungsstraßen fehlt es an durchgehenden, sicheren Fuß- und Radwegeverbindungen, insbesondere für jüngere und ältere Einwohner. Die Ortsumgehung (B168n) trägt zur verkehrlichen Entlastung bei, trennt den Ortsteil aber auch von den potenziellen Ostseeentwicklungen ab. Als Treffpunkt wird insbesondere ein zeitgemäßes Bürgerzentrum vermisst.

Mit dem Stadthafen des Cottbuser Ostsees und einem auf den Ortsteil Merzdorf ausgerichteten Strand bestehen große Entwicklungschancen für den Ortsteil, die sich in zusätzlichen Versorgungsmöglichkeiten, multifunktionalen Gemeinschaftsräumen, neuen Spiel- und Freizeitmöglichkeiten und Arbeitsplätzen ausdrücken können. Mit der geplanten Seestraße bestehen Chancen, den Durchgangsverkehr im Ortsteil zu reduzieren. Als Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ bestehen Chancen auf den Zugang zu Fördermitteln.

Mit dem Ostsee ergeben sich Entwicklungschancen, die den Ortsteil auch belasten können. Dies betrifft Verkehre und Lärm ebenso wie steigende Integrations- und Gestaltungsaufgaben im Zuge neuer Wohnflächenentwicklungen.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken

Merzdorf



Stärken

- Kita
- Arzt
- Kirche
- Gastronomie
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Attraktiver Wanderweg
- Bushaltestelle
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Aussichtspunkt
- Ausflugsziel
- Treffpunkt
- Radwege



Schwächen

- Störende Gemengelage
- Unternutzung/ Brache
- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- Gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- undefinierte Eingänge
- Maßstabssprung
- Fehlende Nahversorgung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Barrierewirkung Verkehr

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:12.500



Allgemein

- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude








## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Sichtachse
-  Regionales Impulsprojekt
-  Entwicklungspotenzial Cottbuser Ostsee
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Arrondierungspotenzial
-  Potenzial Verbindung Innenstadt - Cottbuser Ostsee (Motorisierter Verkehr und Fuß- und Radverkehr)
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung
-  Potenzial Dorfmitte



## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und Mischgebiet (vorb. Bauleitplanung)
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Eisenbahnhauptstrecke Cottbus - Frankfurt (Oder)
-  Verkehrsführung





## Geschichte

Die erste urkundliche Erwähnung Saspows, niedersorbisch Zaspj, stammt aus dem Jahr 1455. Mögliche Deutungen des Namens sind verschütten, zuschütten; Aufschüttung, verschlafen oder auch Wollgras. Die Landwirtschaft prägt die Geschichte des Ortsteils. Die sorbisch-wendischen Traditionen sind bis heute mit dem Ortsteil eng verbunden. Um 1850 sollen nur 2 Bewohner Saspows deutsch gesprochen haben. Die "Klosterkirche" in Cottbus ist bis heute Pfarrkirche für Saspow. Der überwiegende Anteil der landwirtschaftlichen Betriebe waren Groß- oder Ganzbauern. Aufgrund von Enteignungen, Siedlungsentwicklungen auf ehemaligen Gemarkungsflächen sowie Neubausiedlungen im Ortsteil ist hiervon allerdings heute nur noch wenig zu spüren. Bei den verbleibenden Betrieben handelt es sich zumeist um Nebenerwerbsbetriebe und lediglich im historischen Kern erinnern tlw. stark überformte Drei- und Vierseitenhöfe noch an das landwirtschaftliche Erbe. Durch die früheren landwirtschaftlichen Verknüpfungen ergeben sich noch heute bestehende Gemeinsamkeiten zu den benachbarten Orts- und Stadtteilen. Im Gegensatz zu den anderen ländlich geprägten Ortsteilen wurde Saspow relativ früh, schon 1950, in die Stadt Cottbus eingemeindet. Hierdurch waren die Rahmenbedingungen für die Ortsteilentwicklung (u.a. kein eigener Ortsbeirat) andere als in den später eingemeindeten Ortsteilen.<sup>33</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 655  
 Jugendquotient: 22,7  
 Altenquotient: 26,1  
 Zahl der Haushalte (HH): 282  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 61 %

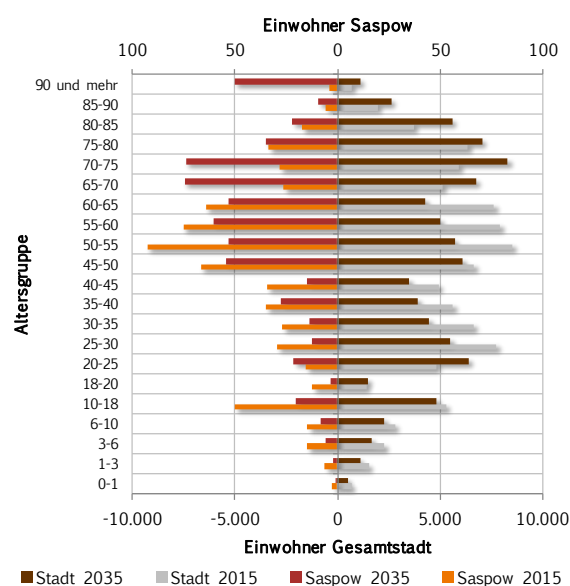
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 615  
 Jugendquotient: 12,9  
 Altenquotient: 85,5  
 Zahl der Haushalte (HH): 286  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 72 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: leicht  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: hoch

Altersstruktur Saspows im Vergleich 75



76 Funktionsverluste in der historischen Mitte



77 Stillgelegte Deponie, stellvertretend für Belastungen im Landschaftsraum



Der Ortsteil verfügt über eine hohe Lagequalität, die sich zum einen aus der Nähe zu den Infrastrukturangeboten der Kernstadt und zum anderen aus der unmittelbaren Nähe zur Spree und den hiermit verbundenen Naherholungsmöglichkeiten ergibt. Innerorts existiert ein identitätsstiftender Baumbestand. Die starke Verknüpfung mit Brauchtum und Traditionen und das aktive Vereinsleben fördern die Identifikation mit dem Ortsteil und das soziale Miteinander. Mit dem Gymnasium und den Spielmöglichkeiten im westlich gelegenen Grüngürtel verfügt der Ortsteil über besondere Ausstattungsmerkmale.

Die engen, historisch gewachsenen Verbindungen zu den benachbarten Ortsteilen werden durch genossenschaftliche Entwicklungen in der Landwirtschaft und Infrastrukturmaßnahmen eingeschränkt. Viele Wegestrukturen sind gekappt oder wurden behelfsmäßig wieder eingerichtet. Die bisher genutzten Flächen für die Pflege des Brauchtums gehören inzwischen Privaten, die keinen Bezug zum Ortsteil haben, wodurch die Durchführung der Veranstaltungen erschwert wird. Durch die Deponie, Rieselfelder und Versorgungsanlagen sind Teile des Landschaftsraum stark belastet und kaum für das Ortsteilleben nutzbar (ca. 21% der Gesamtfläche). Im Eingangsbereich zum historischen Dorfkern über den Schmellwitzer Weg findet man untergenutzte und tlw. leerstehende Hofstrukturen, hier werden an repräsentativer Stelle Funktionsverluste im privaten Eigentum sichtbar.

Zwar fehlt dem Ortsteil ein eignes Bürgerzentrum, jedoch stehen im Gymnasium, der Gastwirtschaft und am Sportplatz mehrere Standorte zur Verfügung, die eine Pflege des Vereinslebens ermöglichen. Durch die Ostseeentwicklung besteht die Chance, Wegeverbindungen unter den Ortsteilen neu herzustellen oder zu reaktivieren. Als Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ besteht ein verbesserte Zugangsmöglichkeit zu Fördermitteln.

Die Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes stammt aus dem Jahr 1968 und schließt nahezu die Hälfte des Ortsteils mit ein. Eine Verordnung zu den Zielen des Landschaftsschutzes existiert nicht, wodurch die Akzeptanz im Ortsteil leidet. Die erforderlichen Zuständigkeiten zur Erstellung liegen allerdings beim Land Brandenburg. Aufgrund starker familiärer Bande besteht der Wunsch von „Rückkehrern“, einen Eigenheimstandort in Saspow zu erhalten. Die vorgesehenen Entwicklungsflächen reichen hierfür gerade so aus. Allerdings zeichnet sich nicht bei allen möglichen Flächen eine Entwicklungsbereitschaft der Eigentümer ab, dies könnte perspektivisch zu Problemen führen. Die Deponienutzung wird voraussichtlich im Jahr 2020 stillgelegt. Damit beginnt eine Nachsorgephase von 30 Jahren, eine Nachnutzung ist bedingt durch die Deponieverordnung in dieser Zeit nicht möglich. Wege der künftigen Integration in den Ortsteil müssen gesucht werden.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

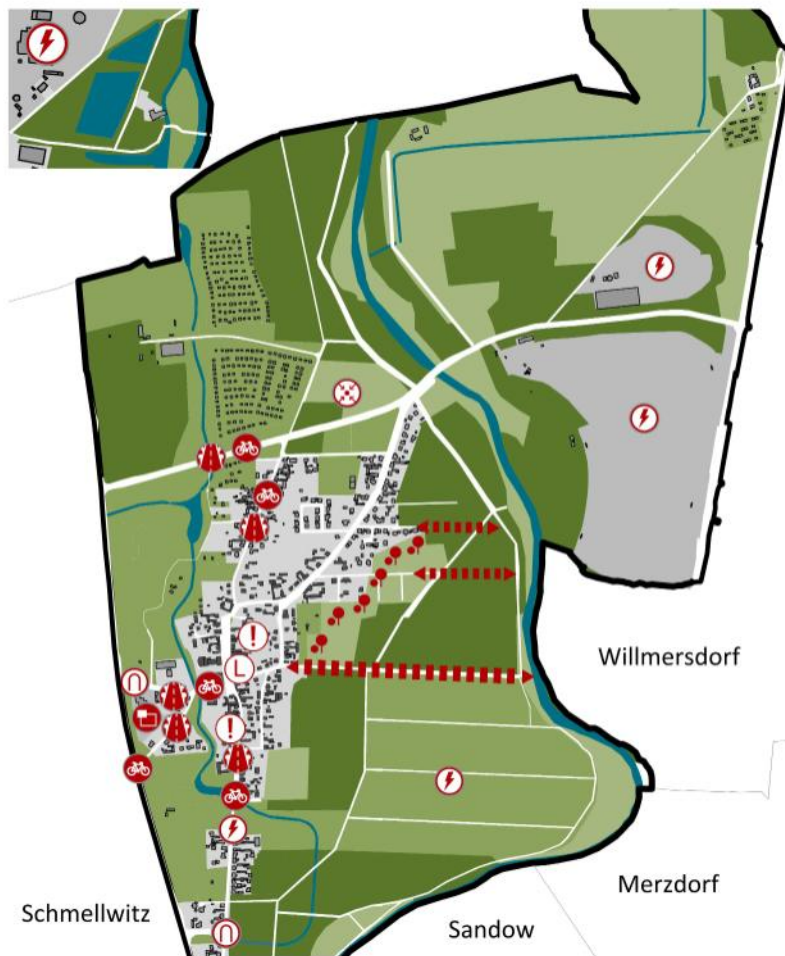
## Risiken

Saspow



Stärken

- Kita
- Schule
- Gastronomie
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Attraktiver Wanderweg
- Bushaltestelle
- Ausflugsziel
- Treffpunkt
- Radwege
- Attraktive Ortsrandgestaltung



Schwächen

- Großflächiger Leerstand/ Leerstandsagglomeration
- Gehäufte Mängel in der Bau- substanz (Bereich)
- undefinierte Eingänge
- Maßstabssprung
- Defizite in der Straßenraum- gestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung
- Altlasten/Ver- und Entsorgungs- anlagen
- Unattraktive Freifläche

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:12.500



Allgemein




- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude

## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Arrondierungspotenzial
-  Freizeitpotenzial
-  Potenzial Dorfmitte
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung



## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet





## Geschichte

Sielow, wendisch *Žylow*, lässt sich aus dem Sorbisch/Wendischen ableiten und bedeutet soviel wie Lebensader. Eine kleine Wasserader soll der Ausgangspunkt der Besiedlung gewesen sein. Die erste schriftliche Erwähnung des Dorfes stammt aus dem Jahr 1346 (Matrikel des Bisthums Meißen). Die Entwicklung der Siedlung war lange Zeit von der landwirtschaftlichen Nutzung durch die sorbisch/wendische Bevölkerung geprägt. Brauchtum und Sprache werden auch heute im Ortsteil bis in die Kindertagesstätten und Schulen hinein gelebt. Mit Beginn der Industrialisierung veränderte sich die Sozialstruktur des Ortes. Industriearbeitsplätze in der nahe gelegenen Stadt Cottbus ersetzen schrittweise bäuerliche Wirtschaften. Neubürger zogen an den Rand des Bauerndorfes und arbeiteten in Cottbus. Die Landwirtschaft spielte nur noch für die Mitglieder der landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften eine Rolle. Mit der deutschen Einheit erfuhr Sielow nochmals einen deutlichen Bevölkerungszuwachs. Seit 1990 hat sich Bevölkerungszahl auf heute 3.547 (Stand 31.12.2015, Stadt Cottbus) mehr als verdoppelt. Entsprechende Herausforderungen für das Zusammenleben von Alt- und Neubürgern und die Siedlungsstruktur sind die Konsequenz. Im Jahr 1993 wurde Sielow nach einer Volksbefragung in die Stadt Cottbus eingemeindet.<sup>34</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 3.547  
 Jugendquotient: 28,6  
 Altenquotient: 28,0  
 Zahl der Haushalte (HH): 1.411  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 59 %

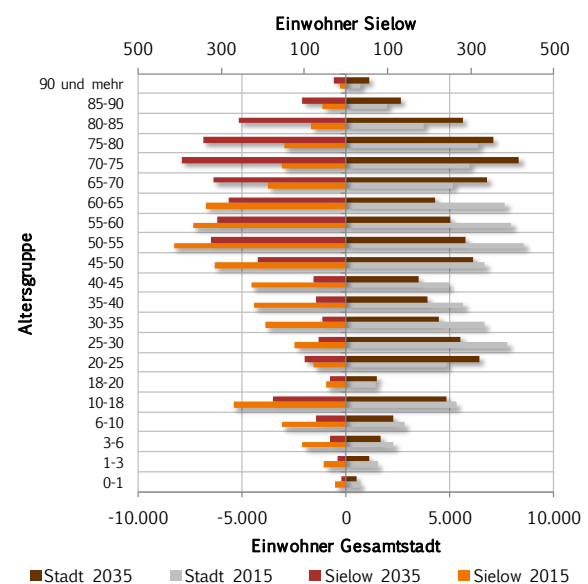
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 3.285  
 Jugendquotient: 23,5  
 Altenquotient: 97,0  
 Zahl der Haushalte (HH): 1.467  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 72 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: leicht  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: hoch

Altersstruktur Sielows im Vergleich 80



81 Untergenutzte historische Gaststätte im Ortskern



82 Ungestalteter Übergang zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum



Sielow ist der größte der 12 ländlich geprägten Ortsteile. Dementsprechend verfügt der Ortsteil über eine gute Infrastrukturausstattung. Neben Kitas und Schulen befinden sich Versorgungsmöglichkeiten, ein Wohnkonzept des Betreuten Wohnens und mehrere gastronomische Angebote im Ortsteil. Durch das hervorragende Sport- und Freizeitangebot und das gelebte Brauchtum einschließlich der sorbischen Sprache bestehen wichtige Grundvoraussetzungen, Identifikation mit dem Ortsteil zu schaffen. Die Sielower Chaussee und der begleitende öffentliche Raum sind, wenn auch sehr gestreckt, als Ortsmitte identitätsstiftend gestaltet. Durch die direkt an den Ortsteil grenzenden Versorgungs- und Infrastrukturangebote der Kernstadt können viele Einwohner Sielows auf einen Ausstattungskatalog zurückgreifen, der über das Angebot eines ländlich geprägten Ortsteils hinausgeht.

Die ehemalige Gaststätte Sielow und die angrenzenden Freiflächen liegen untergenutzt im Herzen des Ortsteils. Gleichzeitig fehlt ein Bürgerhaus für größere Veranstaltungen. Abseits der Sielower Chaussee fehlt es an Mitteln zur Umsetzung des vorhandenen Verkehrskonzeptes. Die innerdörflichen Freiräume müssten mehr gepflegt und mit altengerechtem Mobiliar ausgestattet werden. Die Radwegeanbindung Sielows ins Umland ist aufwertungsbedürftig.

Die Sielower Chaussee ist Ausgangspunkt, um an zentraler Stelle Investitionsimpulse auszulösen. Mit der ehemaligen Gaststätte oder auch einem untergenutzten Vierseitenhof bestehen Potenzialstandorte, die sich allerdings im privaten Eigentum befinden. Die Erweiterungsvorhaben der SG Sielow könnten multifunktional auch für andere Veranstaltungen genutzt werden. Sielow verfügt über Innenentwicklungspotenziale, die ausgeschöpft werden können, um eine Zersiedlung zu vermeiden und Integrationschancen zu erhöhen. Durch neue Radwanderwegeverbindungen an die Spree, den Spreewald und den künftigen Ostsee kann die Naherholungsqualität und Vernetzung des Ortsteils weiter befördert werden. Sielow ist Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ und kann dementsprechend in Förderkulissen verankert werden. Abseits der Hauptstraßen werden auch heute schon alternative Modelle zur privaten Finanzierung des Straßenbaus genutzt.

Durch das enorme Wachstum in der Vergangenheit besteht heute ein erhöhter Integrationsaufwand, baulich und auch sozial. Das dörfliche Zusammenleben und der Erhalt von Sprache, Brauchtum und Traditionen sind wichtige Faktoren für die Identifikation mit dem Ortsteil, die aber nur bedingt planerisch beeinflusst werden können und zu einem hohen Maß auf privatem Engagement fußen. Insbesondere in Form von Alterungs- und Singularisierungsprozessen wird Sielow sich auf neue Zukunftsaufgaben gefasst machen müssen.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken

Sielow



Stärken

- Kita
- Schule
- Kirche
- Bäcker
- Fleischer
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Attraktiver Wanderweg
- Bushaltestelle
- Aussichtspunkt
- Ausflugsziel
- Zentraler Ort
- Treffpunkt
- Radwege

Schmellwitz



Schwächen

- undefinierte Eingänge
- großflächiger Leerstand
- gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- Maßstabssprung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- belastende Verkehrsführung
- unattraktive Ortsrandgestaltung

Schmellwitz

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:15.000

cima.

Allgemein

- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude










## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Sichtachse
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Arrondierungspotenzial
-  Potenzial Dorfmitte
-  Potenzial neuer Treffpunkt

Schmellwitz



## Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (vorb. Bauleitplanung)
-  Großlandwirtschaft
-  Denkmalbereiche
-  Verkehrsführung

Schmellwitz

Gewässer

Verkehrsflächen

Landwirtschaftliche Flächen

Grün- und Frei- und Sportflächen

Wald



## Geschichte

Skadow, niedersorbisch Škódow (Schaden, Nachteil, vmtl. aufgrund regelmäßiger Überschwemmungen durch die Spree), war bis zum 31. Dezember 1973 selbständige Gemeinde im Kreis Cottbus. 1974 wurde sie nach Döbbrick eingemeindet und dort zu einem Ortsteil. Im Rahmen der späteren Eingemeindung (1993) von Döbbrick nach Cottbus wurde Skadow zu einem Ortsteil der Stadt. Zusammen mit Döbbrick und Maiberg verbindet Skadow noch heute ein aktiver Heimatverein. Identitätsstiftende, tlw. denkmalgeschützten Vierseitenhöfe findet man abseits der Neubaugebiete im Ortsteil.

Skadow ist ein typisch wendisches Dorf. Der erste Nachweis des Dorfes Skadow stammt aus dem Jahr 1407. Die Geschichte des Ortsteil ist ebenso eng mit der Stadt Cottbus verbunden wie mit dem wendischen Brauchtum und der Sprache. Noch 1956 waren rund 72% der Einwohner Skadows der wendischen Sprache mächtig. Neben den regelmäßigen Überschwemmungen prägten auch immer wieder neue Brückenbauten das Zusammenspiel zwischen Ortsteil und Naturraum, das der Ortsteil auch künftig weiter aufrecht erhalten will.<sup>35</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 510  
 Jugendquotient: 22,1  
 Altenquotient: 27,9  
 Zahl der Haushalte (HH): 211  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 62 %

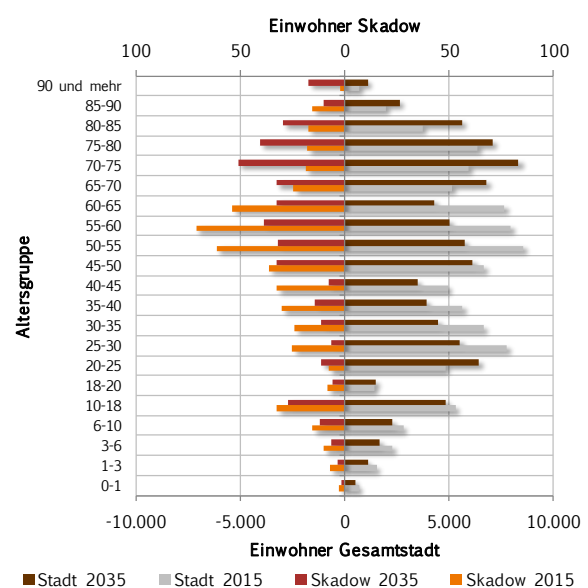
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 420  
 Jugendquotient: 29,7  
 Altenquotient: 97,3  
 Zahl der Haushalte (HH): 187  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 70 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: mittel  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: mittel

Altersstruktur Skadows im Vergleich 85



86 Untergenutzte Anbindung an die Spree und mangelhafter Spreeradweg

87 Gemengelagensituation



Skadow verfügt über einen relativ gut erhaltenen historischen Ortskern mit historischem Baumbestand. Das grüne Umfeld und die unmittelbare Lage an der Spree und am Spreeradweg ermöglichen einen hohen Naherholungswert. Rund um den Sportplatz, die Kita und das multifunktionale Bürgerhaus hat sich eine neue funktionale Mitte gebildet, die für einen Ortsteil der Größe Skadows etwas besonderes ist. Die sportlichen und kulturellen Vereine, an denen auch andere Ortsteile teilnehmen, sind Grundlage für die sozialen Netze im Ortsteil. Skadow verfügt auch perspektivisch noch über Wohnbauflächen zur behutsamen Erweiterung.

Eine inzwischen mineralisierte Mutterbodenhalde beeinträchtigt das Ortsbild im Süden und lädt zu Vermüllungen ein. Der Abtransport des Bodens gestaltet sich seit Jahrzehnten schwierig. Der spreebegleitende Radweg ist insbesondere Richtung Maiberg in einem aufwertungsbedürftigen Zustand. Bedingt durch Zusammenlegungen in der Landwirtschaft sowie Ver- und Entsorgungsanlagen sind Wegeverbindungen zu den benachbarten Ortsteilen unvollständig. Insbesondere zur Schulwegsicherung fehlen tlw. sichere Radwegeverbindungen, u.a. entlang der Saspower Landstraße, in die benachbarten Ortsteile.

Es wird bisher wenig getan, um die Lagequalität an der Spree mit den Angeboten des Ortsteils zu verknüpfen. Angebote für Radwanderer könnten hier zu Synergien bspw. mit dem multifunktionalen Bürgerhaus (Gastronomie) führen. Skadow ist Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ und kann dementsprechend in Förderkulissen verankert werden. Durch die Ostseeentwicklungen und darauf aufbauende Förderanträge besteht die Chance, Lücken im Wegenetz unter den Ortsteilen zu schließen. Wichtige Maßnahmen der Veloroute 2 (Döbbrück Süd- Neu Schmellwitz) sind im Radverkehrskonzept der Stadt verankert.

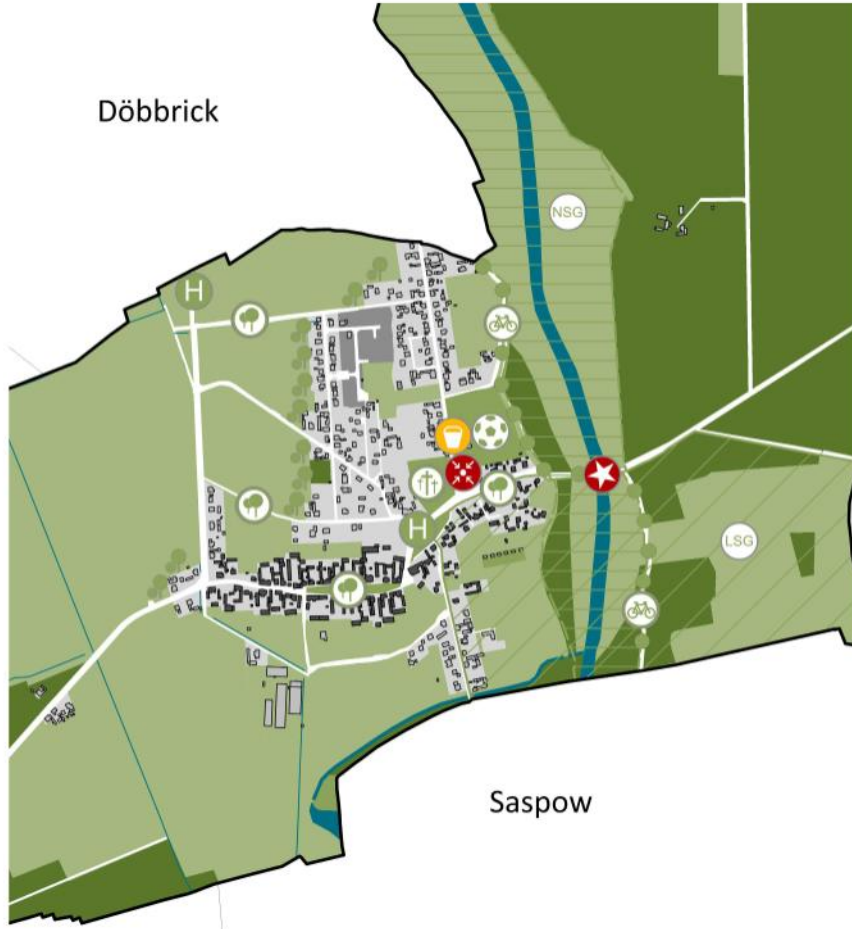
Durch Alterungsprozesse und fehlende Arbeitsplatzangebote in der Region gestaltet sich eine Fortführung der Traditionen, mangels Nachwuchs, schwierig. Neubürgern ohne wendische Wurzeln können häufig nicht für das traditionelle Ortsteilleben gewonnen werden. Darunter leidet auch der soziale Zusammenhalt. Die Entwässerungssituation in Skadow muss im Rahmen der Abarbeitung des Hochwasserschutzkonzeptes durch das Land Brandenburg neu geregelt werden. Im Süden des Ortsteils existiert ein Viehzuchtbetrieb mit Bestandsschutz. Bereits heute existieren Gemengelagenprobleme durch Immissionen aber auch Umnutzungsinteressen für Nebengebäude seitens angrenzender Hofstrukturen. Die Spreewiesen spielen auch im Zusammenhang mit der Pflege des Brauchtums eine wichtige Rolle für den Ortsteil. Die extensive Pflege liegt allerdings im Aufgabenbereich des Landes. Nutzungswünsche und Pflegerfordernis sind nur schwer zu harmonisieren.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

## Risiken



Stärken

- Kita
- Spreeradweg
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Sportstätte
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Bushaltestelle
- Ausflugsziel
- Treffpunkt
- Attraktive Ortsrandgestaltung



Schwächen

- Gehäufte Mängel in der Bausubstanz (Bereich)
- undefinierte Eingänge
- Fehlende Nahversorgung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Fehlende Fußwegeverbindung
- Defizite Nutzungspotenzial für Brauchtum
- Altlasten/Ver- und Entsorgungsanlagen







Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:10.000

Allgemein

- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude



### Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Ortsbildprägendes Ensemble/  
Denkmalensemble
-  Arrondierungspotenzial
-  Potenzial Dorfmitte



### Risiken und Bindungen

-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (verb. Bauleitplanung)
-  Entwicklungsflächen Wohn- und  
Mischgebiet (vorb. Bauleitplanung)
-  Naturschutzgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Großlandwirtschaft
-  Denkmalbereiche



## Geschichte

Willmersdorf, niedersorbisch Rogozno (= am Schilf gelegener Ort), wird erstmals 1449 urkundlich erwähnt. Erste Besiedlungen des Dorfes dürften aber weitaus älter sein. Wie der Ortsname schon sagt, handelte es sich bei den Böden häufig um sandige Flächen, die von Sumpf und Schilf gesäumt waren. Dies erschwerte die Landwirtschaft. Häufige Überschwemmungen aber auch Kriege und Plünderungen plagten das Dorf. Besonders verheerend wirkte sich der Bruch des Damms zum Hammergraben 1838 aus. Im 19. und 20. Jahrhundert entstehen Schule, Bahnhof und die ortsbildprägende Kirche.

Mit dem Aufschluss des Tagesbaus Cottbus Nord wurde auch das Ortsbild von Willmersdorf verändert. Die Bürger aus dem benachbarten Lakoma mussten nach Willmersdorf umgesiedelt werden. Es entstand der Teilbereich Neu Lakoma. In dieser Historie begründet besteht in Willmersdorf eine starke Erinnerungskultur an das damalige Lakoma.

1993 wurde Willmersdorf nach einem positivem Bürgervotum in die Stadt Cottbus eingegliedert.<sup>36</sup>

## Demografie

### 2015

Einwohnerzahl: 650  
 Jugendquotient: 21,7  
 Altenquotient: 34,9  
 Zahl der Haushalte (HH): 270  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 60 %

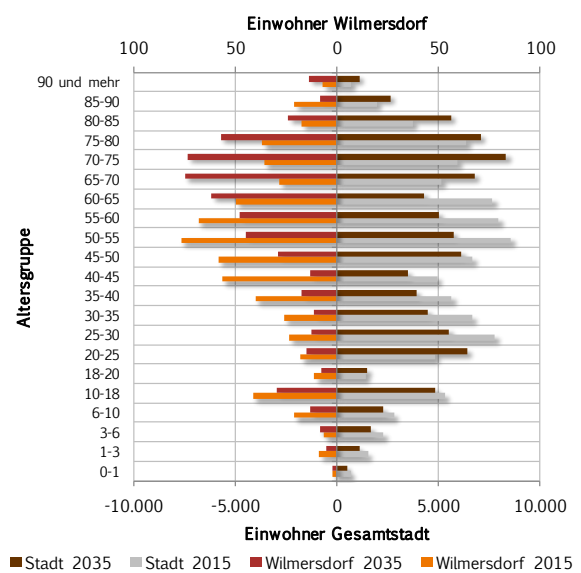
### Prognose 2035

Einwohnerzahl: 585  
 Jugendquotient: 26,0  
 Altenquotient: 100,0  
 Zahl der Haushalte (HH): 257  
 Anteil 1- und 2-Personen-HH: 69 %

### Demografiefaktoren

Schrumpfung: mittel (ohne Ostsee)  
 Alterung: hoch  
 Singularisierung: mittel

Altersstruktur Willmersdorfs im Vergleich 90



91 Untergenutzte historische Gaststätte im Ortskern



92 Ungestalteter Übergang zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum



Durch Aufbauleistungen (Spenden und Arbeitsleistung) der Willmersdorfer nach 1990 wurde die leerstehende Schule zum Gemeindezentrum umgebaut. Rund um Kita, Jugendclub und Feuerwehr ist eine neue soziale Mitte für den Ortsteil entstanden. Gefördert durch LEADER, wird das Gemeindezentrum, an heutige Bedarfe für alle umgebenden Nutzungen angepasst. Mit dem Haltepunkt Cottbus Nord besteht Anschluss an die RB 1 und 11. Der Willmersdorfer Hof ist ein gut funktionierendes Hotel mit Gaststätte und mit Möbel Höffner befindet sich ein frequenzstarker, nicht-zentrenrelevanter Einzelhandel im Ortsteil.

Durch Bergbau, Versorgungsleitungen, landwirtschaftliche Strukturreformen, Bundesstraße und Bahngleise ist Willmersdorf in der räumlichen Erweiterung und hinsichtlich der Wegeverbindungen stark eingeschränkt. Dies können auch die attraktiven Spielflächen nicht ausgleichen und setzt sich auch außerhalb der Ortslage (u.a. Hammergraben) fort. Die historische Mitte hat mit der Brache des ehemaligen Konsums und der zusammengesobenen Alten Gaststätte ihre Funktionen verloren. Die Entwicklungsaufgabe liegt bei Privaten, die Standorte belasten aber bereits heute das Ortsbild. Entwässerung und Bergbaufolgeschäden stellen erhöhte Anforderungen an die Ortsteilentwicklung.

Die Ostseeentwicklungen stellen für Willmersdorf nicht nur die geplante Infrastruktur mit Ortsteilbezug, u.a. einen Strandbereich, die auch touristisch attraktiven Ein- und Auslaufbauwerke und wichtige Übergänge über die B168 in Aussicht, sondern auch die Möglichkeit von Entwicklungen in benachbarten Ortsteilen und Gemeinden (u.a. Feriendorf in Teichland) zu partizipieren (Gäste, Kunden etc.). Willmersdorf ist Teil der LEADER-Region „Spreewald Plus“ und kann dementsprechend in Förderkulissen verankert werden. Die attraktive Kirche lässt sich gut ins Radwegenetz integrieren. Eine Weiterentwicklung zur Radwegkirche mit entsprechenden Services wird angestrebt. Innerhalb des Ortsteils bestehen größere Innenentwicklungspotenziale, die allerdings von der Entwicklungsbereitschaft der Eigentümer abhängen. Dies schließt auch Kleingartenflächen mit ein, die perspektivisch ggf. mit anderen Standorten im Stadtgebiet gebündelt werden können.

Die Willmersdorfer sind stolz auf ihr Ortssteilbild und den dörflichen Charakter. Die historische Mitte ist kaum noch zu reaktivieren, wird aber durch die neue soziale Mitte mit hohem Identifikationswert ersetzt. Gerade die größeren Innenentwicklungspotenziale bergen auch ein Risiko, dass weitere Überformungen stattfinden. Im Bereich des Möbelzentrums bestehen noch Entwicklungspotenziale, diese sind durch den existierenden Bebauungsplan und das Einzelhandelskonzept im Sinne der Gesamtstadt reglementiert. Hier gilt es, zentrenverträgliche Nutzungsoptionen für die Ortsteilentwicklung zu finden.

## Stärken

## Schwächen

## Chancen

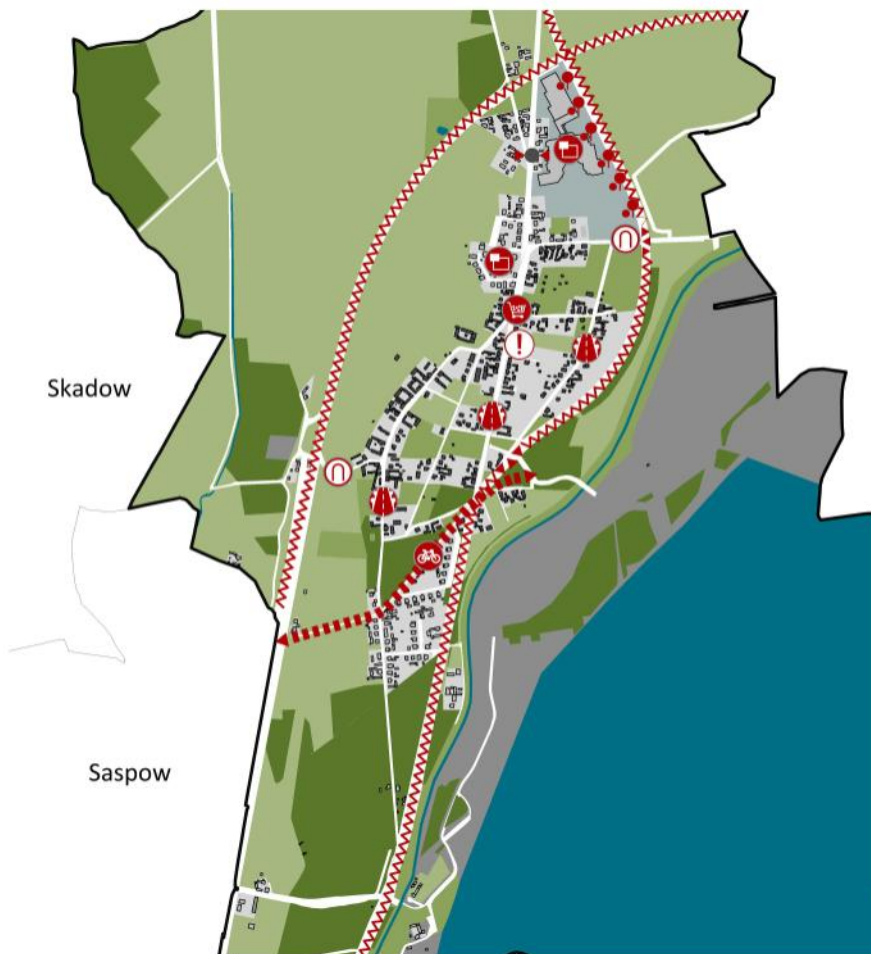
## Risiken

Willmersdorf



Stärken

- Kita
- Kirche
- Gastronomie
- Erhaltensw. Grün
- Spielplatz
- Friedhof
- Kleingärten
- Sportstätte
- Landschaftsschutzgebiet
- Attraktiver Wanderweg
- Bahnhof
- Bushaltestelle
- Aussichtspunkt
- Ausflugsziel
- Zentraler Ort
- Treffpunkt
- Radwege
- Attraktive Ortsrandgestaltung



Schwächen

- Störende Gemengelage
- Barrierewirkung Verkehr
- Gehäufte Mängel aufgrund von Bauschutt
- undefinierte Eingänge
- Maßstabssprung
- Fehlende Nahversorgung
- Defizite in der Straßenraumgestaltung (Hauptachsen)
- Defizite Radwegenetz
- Belastende Verkehrsführung
- Mangelnde Fußwegeverbindung
- Unattraktive Ortsrandgestaltung

Kartengrundlage: Stadt Cottbus; Maßstab 1:12.500



Allgemein




- Ortsteilgrenze
- (histor.) Ortskern
- Siedlungsfläche Bestand
- Gewerbefläche Bestand
- Gebäude



## Chancen und Potenziale

-  Ergänzungspotenzial Radwegenetz
-  Wichtige Eingangssituation
-  Potenzial Zugang zum Wasser
-  Sichtachse
-  Regionales Impulsprojekt
-  Entwicklungspotenzial Cottbuser Ostsee
-  Ortsbildprägendes Ensemble/ Denkmalensemble
-  Flächenpotenziale im Bestand
-  Arrondierungspotenzial
-  Potenzial Fußwegenetzergänzung
-  Potenzial Dorfmitte
-  Prüfung Nutzungspotenzial Kleingartenanlagen

## Risiken und Bindungen

-  LSG Landschaftsschutzgebiet
-  Atypisches Versorgungsangebot
-  Eisenbahnhauptstrecke Cottbus - Frankfurt (Oder)
-  Verkehrsführung



## Gegenüberstellung von Eigenentwicklung (Haushalte nach Prognose 2013) und geplanten bzw. vorhandenen Wohneinheiten (WE) 93

Ortsteil	Geplante WE	Entw. der Haushalte bis 2035	Bemerkung
Branitz	Innenentwicklung	-8	
Dissenchen	50	-16	ohne KSW Dissenchen
Döbbrick	30	-127	vorhandener B-Plan
Gallinchen	91	-3	Grenzstraße ca. 22 WE in Diskussion
Groß Gaglow	50	-104	
Kahren	Innenentwicklung	18	
Kiekebusch	Innenentwicklung	6	
Merzdorf	30	13	ohne Bahnhofstr., Stadthafen und Neu Merzdorf
Saspow	18	16	inkl. Hornoer Str.
Sielow	51	56	
Skadow	45	-24	
Willmersdorf	Innenentwicklung	-14	
<b>GESAMT</b>	<b>365</b>	<b>-187</b>	<b>Angebotsüberhang für die OT</b>

## 2.2 Zwischenfazit: Die 12 Ortsteile und ihre Beziehung zur Gesamtstadt

### 2.2.1 Wohnen

**Eigenentwicklung steht im Fokus, ist aber kaum zu steuern**

Der Versorgungsauftrag im Bereich Wohnen liegt für die ländlich geprägten Ortsteile vor allem in der Eigenentwicklung. Trotz guter Erfolge im Rahmen des Stadtumbau-Ost, bestehen nach wie vor große Innenentwicklungspotenziale in der Kernstadt. Diese gilt es u.a. auch im Sinne der Auslastung von Infrastrukturen, des Klimaschutzes und des Flächenverbrauchs primär zu nutzen. Die tabellarische Übersicht über alle Ortsteile verdeutlicht, dass selbst ohne teilweise umstrittener Wohnbauprojekte (siehe Spalte Bemerkung) die Zahl der geplanten Wohneinheiten die Haushaltsentwicklung durch Eigenentwicklung in den ländlich geprägten Ortsteilen übersteigt (siehe Tabelle oben). Darüber hinaus besteht aus gesamtstädtischer Perspektive ein gewisser Puffer um den Teilmarkt „Eigenheime in einem ländlich geprägten Umfeld“ zu bedienen. Dabei sollte auch beachtet werden, dass es keine Steuerungsmöglichkeiten für die Eigenentwicklung gibt. Bauplätze und Immobilien werden am freien Markt gehandelt und sind nicht auf Einheimischenmodelle begrenzt.

**Potenzial über alle Ortsteile reicht aus**

**Leerstände sind nicht zu erwarten, trotzdem Gefahren bei zu großem Überangebot**

Dass durch das leichte Überangebot eine Leerstandsproblematik in den Ortsteilen ausgelöst wird, ist aufgrund der Attraktivität des Teilmarktes eher unwahrscheinlich. Allerdings würden zu umfangreiche Neuausweisungen das Risiko von Wertverlusten erhöhen, Wanderungen innerhalb der Region forcieren und den Druck auf die Modernisierung von Beständen mindern. Entwicklungen sollten daher mit Bedacht und zeitlich gestuft durchgeführt werden. Großflächige Entwicklungen aus den 90er und 2000er Jahren zeigen zudem, dass die Integration von Neubürgern eine schwierige und zudem langwierige Aufgabe in den Ortsteilen ist. Durch den rein funktionalen Wohnungsbau ohne baukulturelle Reflexionen geht zudem der ländliche Charakter der Ortsteile immer mehr verloren.

**Situation auf Ortsteilebene weitgehend entspannt, kleinere Engpässe nur in wenigen Teilbereichen**

In den einzelnen Ortsteilen ist die Situation differenziert zu beurteilen: Für den überwiegenden Teil der Ortsteile reichen die geplanten Potenziale für die Eigenentwicklung aus, da überall auch noch Innenentwicklungspotenziale nach §34 BauGB bestehen. Insbesondere in Kahren haben aber die noch vorhandenen Entwicklungspotenziale zuletzt deutlich abgenommen. Zusätzliche Suchräume sind allerdings problembehaftet und stehen eigentums-

rechtlich nicht zur Verfügung. In Saspow besteht das Problem, dass die größte vorhandene Entwicklungsfläche (Hornoer Straße) eigentumsrechtlich nicht gesichert ist und kaum alternative Entwicklungsflächen zur Verfügung stehen. Hierdurch könnte perspektivisch ein Engpass für die Eigenentwicklung entstehen. In Kiekebusch und Branitz können Engpässe, abhängig von der Möglichkeit, Innenentwicklungspotenziale zu erschließen (Verkaufsbereitschaft der Eigentümer), zumindest temporär auftreten.

Für alle Ortsteile gilt, dass es hinsichtlich der Innenentwicklung zudem einen Zielkonflikt zwischen vielfach sinnvoller Kompaktheit und dem Erhalt des ländlichen Charakters gibt. Eine zu hohe Nachverdichtung mit häufig nicht ortsbildtypischer Bebauung trägt zum Identitätsverlust in den Ortsteilen bei. Zu geringe Dichten begünstigen allerdings ebenfalls den Verlust von sozialem Zusammenhalt und stehen der sinnvollen Auslastung von Infrastrukturen entgegen. Hier muss eine Entwicklung mit Augenmaß erfolgen.

Qualitativ besteht das Wohnraumangebot in den ländlichen Ortsteilen zum überwiegenden Teil aus Einfamilienhaustypen. Hier findet eine sinnvolle Aufgabenteilung unter den Teilmärkten mit den Angeboten der Kernstadt statt. Die demografische Entwicklung zeigt allerdings, dass in fast allen Ortsteilen deutliche Alterungsprozesse zu erwarten sind. Mangels generationengerechter Wohnungen und eines entsprechenden Wohnumfeldes sind zunehmende Abwanderungen wahrscheinlich. Wohnraum im Bestand wird frei, aber auch negative Folgen für das wichtige Vereinsleben und die Pflege des Brauchtums deuten sich an. Hiervon werden zunächst Wohnungsbestände betroffen sein, die aus der Zeit vor der Wende stammen. Sowohl energetisch als auch barriere technisch und raumstrukturell besitzen diese Typen einen hohen Modernisierungsbedarf, der für private Einzeleigentümer und das Ortsteilbild eine große Herausforderung darstellt.

Eine ganz andere Herausforderung, die in den heutigen Bevölkerungsprognosen noch nicht abgebildet ist, stellt die Ostseeentwicklung für die Ortsteile dar. Die Entwicklung dieses für die Region und die Gesamtstadt wichtigen Impulsprojektes hängt von einer gewissen Lebendigkeit der entstehenden Angebote ab und bietet gerade für gehobene Wohnraumangebote ein zusätzliches Marktpotenzial. Die Flächen, um derartige Angebote in der Stadt Cottbus zu realisieren, finden sich alle in den ländlich geprägten Ortsteilen. Hier stehen Fragen der Integration, des Ortsbildes, der Verträglichkeit und der Akzeptanz wünschenswerten Entwicklungsimpulsen gegenüber. Zumal die Umsetzung meist an privatwirtschaftliche Mittel geknüpft ist.

**Zielkonflikt zwischen Innenentwicklung und ländlicher Identität**

**Demografische Entwicklung, energetische Sanierung und Eigentümerwechsel im Bestand als große Herausforderungen**

**Cottbuser Ostsee wichtiger Impuls für die Region mit vielen Herausforderungen für die Ortsteilentwicklung**

## Stärken

- Quantität der zur Verfügung stehenden und abgestimmten Flächen über alle Ortsteile
- Innenentwicklungspotenziale
- Sinnvolle Ergänzung der Angebote der Kernstadt
- Attraktives Angebote für junge Familien
- Kaum Leerstände
- Vergleichsweise niedriges Preisniveau bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit oberzentraler Infrastruktur
- Hohe Wohnumfeldqualität im Bereich Freizeit und Naturraum
- Hoher Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern mit attraktiven Grundstücken
- Hoher Anteil an Bestände aus der Zeit nach der Wende mit geringem Modernisierungserfordernissen
- Hohe Eigentumsquote und enge Verbundenheit zur den Ortsteilen



94



95



96



97

## Herausforderungen

- Verträgliche Bewältigung des demografischen Wandels und bedarfsgerechte Flexibilisierung des Wohnraumangebotes
- Verteilung von Wohnraum optimieren (Remanenzeffekt begegnen)
- Energetische Erneuerung des Bestandes, insbesondere aus der Zeit vor 1980 durch private Einzeleigentümer
- Behutsame Integration der Ostseeimpulse und Sensibilisierung Privater für das Thema
- Baukulturellen Anspruch im Neubau erhöhen
- Ferienwohnungen als Perspektivthema
- Potenziale der Eigenentwicklung so steuern, dass sie auch der eigenen Entwicklung zu Gute kommen
- Transparente Kommunikation von Innenentwicklungspotenzialen
- Bewältigung von, teilweise temporären, Engpässen in einigen Ortsteilen und Sicherung der Verfügbarkeit von Flächen
- Zielkonflikt zwischen Innenentwicklung und ländlicher Identität mit Augenmaß gestalten

## 2.2.2 Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus

Der überwiegende Teil der Ortsteile bietet kleinteiligen, verträglichen Handwerks- und Dienstleistungsanbietern meist in der Nähe zur Inhaberwohnung eine Heimat. Dieses Nebeneinander belebt die Ortsteile, bildet Sponsoringchancen und verkürzt Wege. Eine Ausweitung der Bedarfe zeichnet sich nicht ab, so dass auch keine ungewollten Konkurrenzen zu gesamtstädtisch relevanter Standorten auftreten. Im Zuge der Digitalisierung (bspw. durch das so genannte „home office“ = Arbeiten von zu Hause) ergeben sich eher Potenziale, diese Mischung im Bestand noch zu vereinfachen.

Zu den Ortsteilen Dissenchen, Gallinchen, Groß Gaglow, Merzdorf und Saspow gehören darüber hinaus größere Gewerbegebiete. Sie weisen in Teilen noch Entwicklungspotenziale auf und werden aktiv durch die EGC vermarktet (vgl. [egc-cottbus.de](http://egc-cottbus.de)). Größere Entwicklungserfordernisse, die sich darüber hinaus aus dem gesamtstädtischen Gewerbeflächenentwicklung ableiten lassen und in den Ortsteilen abgebildet werden müssen existieren nicht. Stattdessen können in Teilbereichen (Dissenchen Süd II) frühere Entwicklungsflächen zu Gunsten einer naturräumlichen Entwicklung zurückgenommen werden.

Wie in den Rahmenbedingungen geschildert, übernimmt keiner der ländlich geprägten Ortsteile im Zentrenmodell des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt (BBE 2016) die Rolle eines zentralen Versorgungsbereiches. Eine Entwicklungs- und Versorgungsfunktion im gesamtstädtischen Kontext lässt sich somit nicht ableiten. In Gallinchen, Groß Gaglow und Willmersdorf finden sich Sondergebiete für den großflächigen Einzelhandel. Im Gegensatz zu den Gebieten in Groß Gaglow und Gallinchen hat das Sondergebiet in Willmersdorf keine Nahversorgungsfunktion. Diese übernehmen ergänzende Versorgungsfunktionen und sichern tlw. regionale Kaufkraft. Perspektivisch sollen diese nach dem Zentrenkonzept allerdings über das bereits vorhandene Maß heraus nur nicht zentrenrelevant weiterentwickelt werden. Ein Erfordernis neue Flächen auszuweisen, lässt sich in diesem Zusammenhang nicht erkennen, zumal noch Flächen oder bereits leer stehende großflächige Immobilien an den Standorten vorhanden sind.

Der Ortsteil Gallinchen verfügt als einziger Ortsteil über Nahversorgungsanlagen, die im Zentrenkonzept zumindest ergänzende Versorgungsfunktionen für die Nahversorgung übernehmen. Insbesondere die Ortsteile Sielow und Saspow profitieren darüber hinaus

**Verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten, meist kleinteilig, keine Ausweitungsbearde erkennbar**

**Größere Gewerbestandorte ohne erkennbare Erweiterungsanforderungen, aktive Vermarktung ist fortzusetzen**

**Keine zentralen Versorgungsbereiche in den ländlich geprägten Ortsteilen, allerdings regional wirksame Sonderstandorte. Keine Erfordernis neue Flächen auszuweisen**

**Gallinchen verfügt über ergänzende Nahversorgungsanlagen, Sielow und Saspow profitieren von Lage**

von Einzelhandelslagen der Kernstadt, die sich in unmittelbarer Nähe zu den Ortsteilgrenzen befinden und hierdurch einen Versorgungsgrad ermöglichen, der für andere ländliche Standorte eher unüblich ist.

**Kleinere Einzelanbieter übernehmen häufig ergänzende Funktionen. Demografischer Wandel forciert Suche nach Zukunftsoptionen**

Viele der übrigen Ortsteile verfügen (Ausnahmen Merzdorf und Skadow) über kleinere Versorgungsmöglichkeiten, meist in Form eines Bäckers, der auch kleinere Randsortimente zur Verfügung stellt. Diese gilt es vor allem aus den Ortsteilen heraus durch Nutzung zu sichern. Ggf. können auch kleinere Dienstleistungsangebote im Bestand oder Treffpunktfunktionen die Standorte zusätzlich sichern. Die Verantwortlichkeit hierzu liegt bei den Betreibern. Das Zentrenkonzept bietet darüber hinaus prinzipiell die Möglichkeit, „Nachbarschaftsläden“ mit einer Verkaufsfläche von bis zu 300 m<sup>2</sup> einzurichten. Die Rahmenbedingungen hierzu sind allerdings schwierig. Durch die Nähe zur Kernstadt und die starken funktionalen Verflechtungen (z.B. über Einkäufe nach der Arbeit), existieren starke Kaufkraftabflüsse, bei ohnehin geringem Nachfragevolumen. Hier unterscheiden sich die ländlichen geprägten Ortsteile von einem Dorf auf dem Lande. Dennoch kann der Nachbarschaftladen gerade vor der Herausforderung des Demografischen Wandel eine mögliche Zukunftsoption sein. Bringdienste der Händler aus der Kernstadt und barrierefreie Nahverkehrsverbindungen sind mögliche andere Alternativen. Durch die Entwicklung des Ostsees und den damit verbundenen Infrastrukturen könnten sich für die Anrainer auch die Rahmenbedingungen zusätzlich verändern (bspw. durch touristische Kaufkraft und Anbieter im Stadthafenbereich).

**Ostsee wichtiger Impuls für touristische Beschäftigungseffekte, die unter Berücksichtigung der Belange der Ortsteile entwickelt werden müssen**

Durch die geplanten Ostseeentwicklungen erhalten insbesondere die Anrainer eine hohe touristische Bedeutung für die Gesamtstadt und die Region. Diese Potenziale zusammen mit Privaten zu entwickeln und gleichzeitig die Belange der Ortsteile, insbesondere in Bezug auf belastende Themen wie Verkehr und Lärm, zu berücksichtigen, wird eine zentrale Anforderung an die Entwicklung des Cottbuser Ostsees sein.

**Abseits der Ostseeplanungen schon touristische Potenziale vorhanden, die stärker genutzt werden können**

Darüber hinaus sollte allerdings auch berücksichtigt werden, dass alle Ortsteile bereits heute kulturell (Brauchtum, Traditionen, Vereine...), infrastrukturell (Gastronomie, Pferdehöfe, Baukultur...) oder auch naturräumlichen (Spreelagen...) zahlreiche Potenziale besitzen. Die Verflechtung mit den Angeboten der Kernstadt ebenso wie die Verflechtung der Angebote der Ortsteile untereinander muss aber noch weiter wachsen. Sei es über das Marketing oder durch die Beschilderung bis hin zur Verbindung über Fuß- und Radwege.

## Stärken

- Kleinteilige Versorgungsangebote in den Ortsteilen
- Nähe zu den oberzentralen Angeboten der Kernstadt, Potenzial für Bringdienste
- Sonderstandorte in einigen Ortsteilen
- Zukunftsperspektive Cottbuser Ostsee
- Nahverkehrsangebote im Vergleich zu ländlichen Regionen
- Touristisch attraktiver ländlicher Naturraum
- Traditionelle kulturelle Angebote, in Abgrenzung zur Kernstadt
- Ländliche Infrastruktur mit touristischer Relevanz (Kirchen, Pferdehöfe, Bootsanleger, Gastronomie...)
- Starker sozialer Zusammenhalt in den Nachbarschaften und in der Familie erleichtern Versorgung im Alter
- Ausreichendes Angebot an Gewerbeflächen



98



99



100



101

## Herausforderungen

- Arbeitsplätze als wichtige Rahmenbedingung in der Region schaffen
- Beschäftigungseffekte durch den Ostsee nutzen, um Jugend zu binden
- Sicherung der Versorgungssituation für ältere Menschen
- Optimierung der barrierefreien Anbindung an die Angebote der Kernstadt
- Vernetzung der touristischen Angebote der Kernstadt und der ländlich geprägten Ortsteile verbessern
- Vernetzung der Angebote zwischen den einzelnen Ortsteilen
- Potenziale des Cottbuser Ostsees auch für nicht Anrainer nutzbar machen
- Ostseepotenziale unter Berücksichtigung der Belange der Ortsteile entwickeln

**Gute Anbindung aber hohe Belastungen durch Haupterschließungsstraßen und Autobahn in den Ortsteilen**

Zentrale Einfallstraßen in die Stadt sowie die Bundesautobahn A15 führen durch die ländlich geprägten Ortsteile und übernehmen wichtige Erschließungsfunktionen für die Gesamtstadt. Hierdurch ist zum einen gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr gegeben, zum anderen aber auch Belastungen. Die wirken sich negativ auf die Sicherheit, den Straßenzustand, Lärm- und Schadstoffmengen aber auch auf den ländlichen Charakter aus.

**Mittelknappheit und Maßnahmenstau machen Verkehr zum dominierenden Thema im OEK**

Die schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen haben zu einem Maßnahmenstau im Verkehrsbereich nicht nur in den ländlich geprägten Ortsteilen geführt. In der Folge befindet die Stadt sich in einer dauerhaften Verteilungsdiskussion unter den Ortsteilen aber auch in der Abwägung mit anderen Projekten, bspw. aus der sozialen Infrastruktur. Gerade bei den Haupterschließungsstraßen werden aber auch die Belastungen nach Straßenbaubeitragsatzung von den Anlieger, trotz gestaffelter Anteile nach Straßenfunktion, häufig als ungerecht empfunden. Im Gegensatz zu den Entwicklungen in vielen anderen Bundesländern lässt das Kommunalabgabengesetz (KAG) für das Land Brandenburg der Stadt Cottbus kaum Gestaltungsspielräume bei der Art der Erhebung der Beiträge.

**KAG Brandenburg lässt wenig Gestaltung zu**

**Wichtige Projekte durch Finanzsituation erschwert. Ostsee Chance zur Vernetzung, aber auch Belastungsrisiko**

Mit der Seestraße zur Anbindung der Kernstadt an den Ostsee oder der Verlängerung der Werner-von-Siemens-Straße auf die Ortsumgehung (B168n) zur besseren Anbindung der Gewerbegebiete bestehen Möglichkeiten, die Ortsteile zu entlasten und die Gesamtstadt, u.a. mit dem Ostsee besser zu vernetzen. Dem stehen aber vielfach die genannten finanziellen Restriktionen gegenüber. Im Zusammenhang mit dem Ostsee spielen nicht nur die perspektivischen Verkehre durch die geplante Nutzung, sondern auch die Bewältigung relativ zeitnah entstehender Baustellenverkehre eine wichtige Rolle.

**2. und 3. VA der Ortsumgehung wichtigste Maßnahme zur Entlastung, kommunal aber kaum zu beeinflussen**

Die wichtigste Maßnahme zur Entlastung und funktionalen Vernetzung ist die Realisierung des 2. und 3. VA der Ortsumgehung. Diese wird allerdings über den Bundesverkehrswegeplan gesteuert. Während der 2. VA fest disponiert ist, befindet sich der 3. VA nur unter dem weiteren Bedarf. Alternative Maßnahmen zur Entlastung existieren nur sehr begrenzt und können die Umgehung nicht ersetzen. Zeitgleich wachsen die Belastungen durch den Individualverkehr. Die Verkehrsprognose 2030 des BMVI geht von einem Wachstum des motorisierten Verkehrs um rd. 13 % und des Lkw-Verkehrs um 39 % aus.

### 2.2.3 Verkehr und Stadttechnik



Im Gegensatz zu ländlichen Regionen profitieren die ländlich geprägten Ortsteile von ihrer räumlichen Nähe zur Kernstadt auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Während Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Cottbusverkehr große Maßnahmen, wie bspw. die Verlängerung von Tram-Linien in die Ortsteile verneinen, gibt es qualitative Anpassungsbedarfe, die Herausforderungen für die Zukunft darstellen. Hierzu gehören Themen wie die bessere Vernetzung von Bus- und Bahnangeboten, die bedarfsgerechte Ausgestaltung der Angebote (Linien und Taktung) aber auch die Vermarktung bereits vorhandener Angebote (u.a. vorhandener Rufbus). Dabei sollte der Fokus nicht nur auf die Vernetzung mit der Innenstadt liegen. So besitzt bspw. die Südstadt für die südöstlich gelegenen Ortsteile wichtige Versorgungsfunktionen und die Länge/Dauer von Schulwegen muss bei der Vernetzung der Funktionen untereinander beachtet werden. Alternative Angebote in Form von Car-Sharing-Modellen existieren bisher nicht. Sie sind aufgrund der niedrigen Bevölkerungsdichte allerdings auch kaum wirtschaftlich zu betreiben.<sup>37</sup>

Im Zuge der sich abzeichnenden Alterungsprozesse wird die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes ein zentrales Zukunftsthema sein. Neben generationengerechten Haltstellen spielen hierbei auch die Zuwegungen zu den Haltestellen und ergänzende Serviceleistungen eine zentrale Rolle.

Ein weiteres dominierendes Verkehrsthema über alle Ortsteile hinweg ist die zeitgemäße Ausstattung mit Fuß- und Radwegen. Deutschlandweit befindet man sich hierbei immer noch in einem Prozess, die Bestandssituationen der autogerechten Stadt zu Gunsten von Fußgängern und Radfahren zu verändern. So hat die Verkehrssicherheit in den technischen Regelwerken in der jüngeren Vergangenheit eine immer stärkere Position eingenommen (vgl. u.a. Ziele und Grundsätze der RAS 06). Eine stärkere Berücksichtigung der Belange von Fußgänger und Radfahrern in der Straßenraumgestaltung muss die Konsequenz sein. Auf die ländlich geprägten Ortsteile übertragen bedeutet dies aber gerade in Rückkopplung zur Wirtschaftlichkeit nicht zwangsläufig, dass jede Straße mit Geh- und Radwegen ausgestattet werden muss. Gerade auf wenig befahrenen Anliegerstraßen können barrierefreie Mischverkehrsflächen zur gewollten Entschleunigung aber auch zum typischen Ortsbild beitragen. Anders ist die Situation auf Haupteinzelstraßen, hier sind sichere Fuß- und Radwegeverbindungen unerlässlich, da sie gerade in der Beziehung der ländlich geprägten Ortsteile untereinander und zur Kernstadt ein wichtiges ergänzendes Verkehrsmittel, insbesondere auch für Kinder- und Jugendliche sind. Im Zuge der Ent-

**Ländlich geprägte Ortsteile profitieren von ihrer räumlichen Nähe zur Kernstadt**

**Zukünftige Herausforderung: Qualitative Anpassung der Angebote**

**Barrierefreiheit des Angebots als zentrales Zukunftsthema**

**Ortsteilübergreifendes Verkehrsthema: Zeitgemäße Ausstattung mit Fuß- und Radwegen**

wicklungen rund um die E-Mobilität erhöhen sich die Reichweiten auch für ältere Menschen. Zu Berücksichtigen ist hierbei, dass die gesamtstädtischen Netzplanungen, bspw. im Zuge des Radverkehrskonzeptes nicht immer deckungsgleich mit den funktionalen Bezügen der Ortsteile sind. So ist bspw. die Schulwegverbindung für radfahrende Jugendliche von Skadow nach Saspow eine andere als der vorhandene bzw. geplante Verlauf der Veloroute 2 (vgl. Radverkehrskonzept 2012). Der planerische Zielauftrag im Sinne der Sicherheit können nur Lösungen für beide Routen sein.

**Überwiegende Teil der Maßnahmen muss in den bestehenden Straßenraumsituationen umgesetzt werden**

Die erforderlichen Anpassungen müssen hierbei zum überwiegenden Teil in bestehenden Straßenraumsituationen umgesetzt werden. Dies bringt zahlreiche Herausforderungen mit sich, da bspw. Entwässerungssituationen durch Anbaulösungen schwierig zu lösen sind, technische Regelwerke bspw. aufgrund von Regelquerschnitten oder Mindestverkehrsmengen eine Realisierung ausschließen, Flächen eigentumsrechtlich nicht zur Verfügung stehen, ortsbildprägende Baumreihen den Straßenraum säumen oder Mehrfachbelastungen für die Anlieger drohen, wenn der Straßenraum in absehbarer Zeit ohnehin grundhaft erneuert werden muss.

**Ostseeplanungen machen Netzergänzungen unabdingbar**

Netzergänzungen werden vor allem im Zuge der Ostseeplanungen erforderlich. Die betrifft den Rundweg um den See, gewissermaßen als eigenständige Attraktion ebenso wie die Zugänge der Anrainer und die Vernetzung mit den nicht direkt angrenzenden Ortsteilen. Aber auch im übrigen Veloroutennetz der Stadt Cottbus bestehen Lücken von denen auch die ländlich geprägten Ortsteile betroffen sind. Die Priorität der Ortsteile liegt hierbei ganz eindeutig auf der Schulwegsicherung sowie der barrierefreien Ausgestaltung.

**Digitalisierung als Schlüssel zur bedarfsgerechten Steuerung**

Gerade zur Vermeidung und bedarfsgerechten Steuerung von Verkehren kann die Digitalisierung einen wichtigen Beitrag leisten. Die technische Voraussetzungen der Breitbanderschließung sind in den meisten Ortsteilen gut. Über Probleme wurde vor allem in Teilen der südöstlichen Ortsteile (Branitz, Kiekebusch, Kahren) berichtet. Planerische Eingriffe in die Grabenstrukturen haben in einigen ländlichen Ortsteilen zu Entwässerungsproblemen geführt. Die gerade unter den Rahmenbedingungen der Flutung des Ostsees als wichtige Rahmenbedingung gelöst werden müssen. Dabei sind über alle Ortsteile hinweg einheitliche Maßstäbe für Gebühren und Abgaben anzusetzen und der Hochwasserschutz als Grundvoraussetzung durch das Land Brandenburg zu gewährleisten.

## Stärken

- Gute Erreichbarkeit der Innenstadt
- Vorhandensein von ÖPNV-Angeboten
- Cottbuser Ostsee als Impulsgeber für wichtige Lückenschlüsse im Verkehrsnetz
- Vorhandene Planungen zur Ortsumgehung
- Vereinbarkeit von ländlichen Charakter und Gestaltung von Anliegerstraßen
- Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt
- Gute Vernetzung mit der Region
- Breitbanderschließung der Ortsteile



102



103



104



105

## Herausforderungen

- Verkehrsbelastungen an Haupteinfahrstraßen reduzieren
- Verkehrsbelastungen durch den Cottbuser Ostsee (Bau- und Betriebsphase) ortsteilverträglich gestalten
- Stärkerer Paradigmenwechsel zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs und Ausbau im Bestand
- Ortsumgehung vor 2030 realisieren
- Maßnahmenstau im Verkehrsbereich auflösen
- Auf KAG-Flexibilisierung einwirken
- Anbindung der Ortsteile an die Potenziale des Cottbuser Ostsees sowie Vernetzung der Ortsteile untereinander
- Sichere Gestaltung der Schulwege
- Barrierefreie Zugänge zum ÖPNV
- Bedarfsgerechte Gestaltung des ÖPNV-Angebotes
- Entwässerungssysteme instand halten und Gebühren und Abgaben einheitlich regeln

## Übersicht der unterschiedlichen Problemstellungen hinsichtlich sozialer Infrastruktur in den Ortsteilen 106

Ortsteil	Sanierungsbedarf von Gemeinschaftsanlagen	Fehlender Veranstaltungssaal	Mangelnde Freiflächen fürs Brauchtum	Offene Multifunktionalisierungschancen
Branitz	Vereinsheim (Alte Schule), Sportgaststätte			
Dissenchen	Gebäude Sportverein			Multifunktionsgebäude Schlichow (Ostseeplanungen)
Döbbrick	Alte Schule			
Gallinchen		Bürgerhaus/Feuerwehr		ehemals Praktiker
Groß Gaglow		Multifunktionssaal		Schule, Bürgerhaus, Feuerwehr
Kahren				ggf. Alte Schule
Kiekebusch	Bürgerhaus (energetisch)			
Merzdorf	Alpenschenke (Privat)			
Saspow			nördlich Lakomaer Chaussee	Gynamsium, Gaststätte Frenzel, Sportplatz
Sielow		Gasthof Sielow		Räumlichkeiten der SG Sielow
Skadow			Spreeaue	
Willmersdorf	Gemeindezentrum (laufend)			

## 2.2.4 Kultur, Soziales und Gesundheit

### Familien, Nachbarschaften und Vereine übernehmen wichtige soziale Funktionen

Familie, Nachbarschaften und Vereine übernehmen in den ländlichen Ortsteilen wichtige Funktionen zur Bildung sozialer Netze, die hier auch viel stärker ausgeprägt sind. Diese Netze ermöglichen gerade in der räumlichen Nähe zu den sozialen Infrastrukturangeboten der Kernstadt, dass Leistungen in den Ortsteilen nicht in gleicher Intensität vorgehalten und der Zugang zu Leistungen in der Kernstadt, auch Benachteiligten, ermöglicht wird.

### Entsprechende Rahmenbedingungen müssen gewährleistet werden

Die Funktionsfähigkeit dieser Netze braucht allerdings Rahmenbedingungen, damit auch künftig eine Aufgabenteilung zwischen Kernstadt und Ortsteilen stattfinden kann. So erschweren bspw. Alterungsprozesse, Singularisierung, Integrationsprobleme von Neubürgern und steigende Anforderungen der Arbeitswelt die Aufrechterhaltung dieser Netze. Im Gegenzug könnte die Digitalisierung dazu beitragen, den Erhalt der Eigenständigkeit auch in den ländlich geprägten Ortsteilen zu befördern.

### Sorbisch-wendische Traditionen stellen zentrale Identifikationsmerkmale in den Ortsteilen dar

Über die Pflege der sorbisch-wendischen Sprache sowie der Traditionen und des Brauchtums existieren zentrale Identifikationsmerkmale mit den Ortsteilen und der Region, die es zu erhalten gilt. Während die eigene Jugend gut durch dieses soziale Miteinander gebunden werden kann, stellt die Integration von Neubürgern ohne Bezug zur diesen Traditionen ein Problem dar. Dies zeigen u.a. Integrationsbemühungen nach dem starken Zuzug Ende der 90er und Anfang der 2000er Jahre. Hier übernehmen zahlreiche Vereine (bspw. Sport- und Musikvereine) abseits der sorbisch-wendischen Kultur wichtige Ergänzungsfunktionen.

### Zielkonflikt zwischen Einsparerfordernissen der Stadt und der Belange der Ortsteilentwicklung

Im Rahmen der Analyse hat sich ortsteilübergreifend gezeigt, dass sowohl die finanzielle Unterstützung der Aktivitäten bspw. durch Sponsoren aber vor allem auch die Orte an denen Traditionen, Brauchtum, Veranstaltungen und sonstiges Vereinsleben stattfinden eine große Herausforderung für die Ortsteilentwicklung sind (vgl. Tabelle oben). Die Spannweite reicht von fehlenden Räumlichkeiten, mangelnden Angeboten für größere Veranstaltungen, starken Modernisierungsrückständen, Freiflächen und Genehmigungen (bspw. für das Osterfeuer) für Feste bis hin zu mangelnden Ausschöpfung von Multifunktionalisierungspotenzialen. Hier besteht ein großer Zielkonflikt zwischen gesamtstädtischen Einsparerfordernissen und Belangen der Ortsteilentwicklung die es zu lösen gilt. Ortsteilübergreifende Strategien, bspw. die gemeinschaftliche Nutzung von Hallen, scheitern an

heutigen Belegungen, mangelnder Praktikabilität (u.a. logistischer Aufwand) und tlw. auch an historisch gewachsenen Vorbehalten unter den Ortsteilen.

Die Ostseeentwicklung stellt gerade für die Anrainer eine Chance dar, neue Angebote zu schaffen, die auch für die Ortsteile nutzbar gemacht werden sollten, bspw. über technische Anschlüsse in den Strandbereichen für Freiluftveranstaltungen oder die multifunktionale Nutzung von Sälen

Die oberzentralen kulturellen Angebote der Kernstadt bereichern das eher niederschwelligere kulturelle Angebot der Ortsteile und andersherum. Im Stadtmarketing gilt es diese beiden Komponenten noch stärker herauszuarbeiten und auch Synergien unter den Angeboten der Ortsteile herzustellen.

Der Demografische Wandel erfordert auch altengerechte Infrastruktur. Nur in wenigen Ortsteilen befinden sich niedergelassene Ärzte, jedoch profitiert man von der Nähe zur Kernstadt mit der oberzentralen Infrastruktur. Damit diese genutzt werden kann, sind ganzheitliche, barrierefreie Ansätze und Dienstleistungen von den Ortsteilen zu den Infrastrukturen und andersherum erforderlich. Hier besteht in den Ortsteilen noch deutlicher Aufwertungsbedarf.

Die Optimierung der Kindergarten- und Schulversorgung ist eine laufende Verwaltungsaufgabe. Aktuell stehen in den Ortsteilen keine Rationalisierungserfordernisse an. An einigen Standorten besteht allerdings Modernisierungsbedarf und Nachnutzungen für Rationalisierungen aus der Vergangenheit, bspw. für die alte Schule in Kahren, sind noch nicht gefunden. Durch die stärkere Zentralisierung der Schulstandorte und die vergrößerten Wahlmöglichkeiten der Eltern hat sich der Verbund der Jugendlichen gelockert. Eine Schwächung der sozialen Netze innerhalb der Ortsteile und gestiegene Anforderungen an die verkehrliche Vernetzung (u.a. Buslinien und Radwege) sind die Konsequenz.

Im Rahmen der Gefahrenabwehrplanung der Stadt Cottbus wird über eine Zusammenlegung der Ortsteilfeuerwehren nachgedacht. Dabei müssen Lösungen gefunden werden, wie die für die Ortsteile wichtigen sozialen Funktionen, bspw. Kinder- und Jugendfeuerwehr oder Alters- und Ehrenabteilungen der Ortsteilfeuerwehren aufrecht erhalten werden können.

**Ostseeentwicklung wichtig für die Entwicklung der Anrainer**

**Es besteht ein deutlicher Aufwertungsbedarf bezüglich einer altengerechten Infrastruktur**

**In manchen Standorten sind eine Schwächung der sozialen Netze durch Zentralisierung der Schulstandorte zu erkennen**

**Zusammenlegung der Ortsteilfeuerwehren erfordert Gewährleistung der sozialen Funktionen in den Orten**

## Stärken

- Reges Vereinsleben als Basis für soziale Netze
- Hohes ehrenamtliches Engagement in den Ortsteilen
- Sprache, Traditionen und Brauchtum als Bindeglied
- Funktionierende Nachbarschaften und Familiennetzwerke
- Grundausstattung mit Kitas und tlw. auch Schulen
- Ortsteilfeuerwehren mit ihren sozialen Leistungen für die Ortsteile
- Nähe zu den oberzentralen Angeboten der Kernstadt (Kultur und Gesundheit)
- Angebot durch ambulante Dienste in den Ortsteilen
- Cottbuser Ostseeentwicklung als Impulsgeber für neue Investitionen



107



108



109

## Herausforderungen

- Zeitgemäße Ausstattung mit sozialer Infrastruktur
- Multifunktionalisierung von öffentlichen und privaten Räumlichkeiten
- Schaffung eines generationengerechten Wohnumfeldes
- Vernetzung mit der Kernstadt
- Finanzierung der kulturellen Angebote bei sinkenden Mitgliederzahlen
- Erhalt der sozialen Funktionen der Ortsteilfeuerwehren
- Einbindung von Neubürgern
- Sicherung von Freiflächen für Feste und die Pflege des Brauchtums
- Gestaltung des digitalen Wandels
- Zielkonflikt zwischen Einsparungs- und Ausstattungserfordernissen bewältigen
- Bindung der Jugend an die Ortsteile, zumindest im Rahmen von Lebensbiografien (Rückkehrer)

## 110 Gegenüberstellung von vorhandener Spielfläche und Defizit bzw. Überschuss nach Spielflächenentwicklungsplanung der Stadt Cottbus 2016

Ortsteil	Vorhandene Spielfläche	Defizit (-)/Überschuss (+)
Branitz	2.544	380
Dissenchen	3.450	1.728
Döbbrick	1.897	-626
Gallinchen	994	-2.892
Groß Gaglow	0	-2.087
Kahren	408	-1.461
Kiekebusch	1.132	-818
Merzdorf	150	-1.512
Saspow	12.519	11.480
Sielow	3.299	-2.022
Skadow	204	-569
Willmersdorf	1.362	380
<b>GESAMT OEK</b>	<b>25.444</b>	<b>1.996</b>
<b>Gesamtstadt</b>		<b>-59.902</b>

## 2.2.5 Natur, Umwelt und Grünflächen

Das Nebeneinander von Landschaftsraum und Siedlungskörper ist eines der wesentlichen Differenzierungsmerkmale zu urbaneren Stadtteilen. Hierzu gehören großzügige private Grünflächen ebenso wie innerörtliche Grünräume und gliedernde Grünachsen, die auch klimatische Funktionen für die Kernstadt übernehmen. Diese gilt es zu bewahren.

Bei der Pflege der Grünräume stehen sich gesamtstädtische ökonomische Interessen und funktional, pragmatische Belange der Ortsteile gegenüber. Durch die möglichst großflächige Ausschreibung von Dienstleistungen kann die Stadt besondere Konditionen bei den Unternehmen erhalten. Diese wiederum führen aber aufgrund des Volumens nicht in allen Ortsteilen zeitgleich die Dienstleistungen durch. Es kommt zu Verschiebungen zwischen dem Zeitpunkt der Leistungserbringung und dem anfallenden Bedarf (bspw. Laub im Herbst), den es zu optimieren gilt.

Aus gesamtstädtischer Perspektive bleiben Familien mit Kindern, die zentrale Zielgruppe für das Wohnen in ländlich geprägten Ortsteilen. Ein familiengerechtes Umfeld sollte dementsprechend eine folgerichtige Konsequenz sein. Allerdings besteht, bei einem Spielplatzschlüssel von 1,5m<sup>2</sup> je Einwohner, im überwiegenden Teil der ländlich geprägten Ortsteile ein Spielflächendefizit. Dieses wird nochmal verschärft, wenn durch Sparmaßnahmen die Ausstattung vorhandener Flächen zurückgefahren wird. Eine große Ausnahme stellt der Ortsteil Saspow dar, der bedingt durch das Gymnasium, über eine vergleichsweise gut Ausstattung verfügt, jedoch auch aufgrund von Altlasten (u.a. Rieselfelder und Deponie) auch in besonderer Weise in der Nutzung seiner Naherholungsmöglichkeiten eingeschränkt ist.

Alterungsprozesse werden die ländlich geprägten Ortsteile in einem besonderen Maße betreffen. Die vielfältig zur Verfügung stehenden Naherholungsmöglichkeiten sind aber nur sehr bedingt generationengerecht ausgestaltet. Die betrifft sowohl die Wege als auch das Mobiliar. Insbesondere in und auf den Wegen zu den grünen Ortsmitten sollte eine entsprechende Gestaltung mit Priorität verfolgt werden.

Neben der baulichen, in den ländlichen Ortsteilen jedoch meist sehr individuellen, Gestaltung besitzen Ortsmitten, Ortseingänge und Ortsränder wichtige Funktionen für die Identifizierung

**Lage im Grünen wichtiges Differenzierungsmerkmal**

**Koordinierungsbedarf bei der Pflege von Grünräumen**

**Guter Spielplatzschlüssel, allerdings Engpässe in einigen Ortsteilen**

**Generationengerechte Ausstattung erforderlich**

fikation mit einem Ortsteil. Sie werden alltäglich von allen Bürgern wahrgenommen und vermitteln ein Gefühl von Heimat. Während die grünen Ortsmitten in vielen Ortsteilen zwar aufwertungsbedürftig, jedoch in der Grundsubstanz vorhanden sind, werden die Themen Ortsrandgestaltung und Ortseingänge bisher wenig behandelt.

**Cottbuser Ostsee als neues Naherholungspotenzial**

Mit dem Cottbuser Ostsee entsteht nach Flutung des Braunkohletagebaus der flächenmäßig größte Binnensee (1.900 ha) in Brandenburg. Dieses Potenzial gilt es nicht nur für die Anrainer sondern für das gesamte Stadtgebiet und die Region ortsteilverträglich zu heben. Hierzu gehören Wegeverbindungen ebenso wie infrastrukturelle Ausstattungen und landschaftsplanerische Gestaltungen. Darunter fallen auch Potenziale und Restriktionen die während der Bauphase zu beachten sind, bspw. der Umgang mit ehemaligen Badeseen.

**Spree als schützenswertes Potenzial mit weiteren Aufwertungsbedarf, insbesondere in Verknüpfung zu den Ortsteilen**

Viele der ländlich geprägten Ortsteile grenzen an die Spree. Durch den begleitenden Radweg besteht ein hohes und stark nachgefragtes Naherholungspotenzial, das in Teilabschnitte (Skadow Richtung Maiberg) allerdings auch aufwertungsbedürftig ist. Trotz diverser Maßnahmen und Studien, bspw. Gutachten zur Aufwertung des Spreegrüns (Frantz Landschaftsplanung 2006) oder der BUGA aus dem Jahr 1995 ist die Ausnutzung und Verknüpfung der Spreepotenziale mit den Potenzialen der Ortsteile noch ausbaufähig (bspw. durch Beschilderungen, Rastmöglichkeiten etc.), unterliegt aber auch zahlreichen natur- und wasserschutzrechtlichen Restriktionen.

**Naturräumliche Potenziale und ihre Beziehung zu den Ortsteilen mit erhöhten Gestaltungsbedarf**

Der Natur- und Landschaftsschutz gerade entlang der Spreeauen ist ein schützenswertes Gut. Die Abgrenzungen zur diesen Schutzgebieten stammen aus dem Jahr 1968 und verlaufen teilweise mitten durch die Ortsteile. Verordnung zu den Gebieten, die durch die Landesplanung zu erstellen wären, und Entwicklungsziele transparent machen existieren nicht. Auch gestalterisch werden die Potenziale, bspw. in Form von Umweltpädagogik, bisher kaum genutzt.

Fernwärmeleitungen und andere Infrastrukturen, Zusammenschlüsse in der LPG oder auch der Tagebau haben insbesondere die Wegebeziehungen und funktionale Zusammenhänge der ländlich geprägten Ortsteile beeinflusst. Dies führt dazu, dass in mehreren Ortsteilen Belange der Landwirtschaft nicht mit Anforderungen der Ortsteilentwicklung zu vereinbaren sind. Moderierte Flurneuordnungsverfahren sind insbesondere rund um Willmersdorf und Saspow erforderlich. Gleichzeitig stellen Möglichkeiten der Dezentralisierung, bspw.



im Bereich der Fernwärme, ein perspektivisches Entwicklungspotenzial dar. Auf den ggf. frei werdenden Trassen könnten bspw. neue Radwegeverbindungen zur Kernstadt entstehen.

Die Stadt Cottbus verfügt mit über 5.300 Parzellen und 103 Kleingartenanlagen über einen Kleingartenbesatz (21.7m<sup>2</sup> je Einwohner), der mit anderen Städten dieser Größenordnung vergleichbar ist (vgl. Kleingartenentwicklungskonzept 2012). Es besteht weder ein Versorgungsengpass noch wird ein Handlungserfordernis im Sinne radikaler Umstrukturierungen oder Zusammenlegungen (kein Leerstandsproblem) gesehen (vgl. Kleingartenentwicklungskonzept 2012). Im Zuge des Demografischen Wandels sollte dies perspektivisch insbesondere für Kleinflächen in den ländlich geprägten Ortsteilen jedoch überprüft werden. Dabei sollten auch die nicht in den Dachverbänden organisierte Anlagen mit einbezogen werden.

Friedhöfe sind wichtige Orte zur Wahrung der kulturellen Identität in den Ortsteilen. Das Friedhofsentwicklungskonzept der Stadt Cottbus strebt eine Kosten- und Flächenreduktion unter Berücksichtigung dieser Belange und Beibehaltung der dezentralen Struktur an (FEK 2012). Diese dezentrale Optimierungsstrategie deckt sich mit den Belangen der Ortsteilentwicklung.

Einige der Ortsteile haben in der Vergangenheit Entsorgungsfunktionen auch für die Gesamtstadt übernommen. Diese schränken die prinzipiell vorhandenen und eng mit der Ortsteilidentität verbundenen naturräumlichen Potenziale ein. Der nachhaltige Umgang mit diesen Deponien, Halden und Rieselfeldern muss auch im Sinne der Gesamtstadt sein und stellt eine Chance dar, die am Standort vorhandenen Ingenieursdisziplinen im Rahmen von Modellprojekten einzubinden.

**Es besteht weder ein Versorgungsengpass noch ein Handlungserfordernis im Sinne radikaler Umstrukturierungen oder Zusammenlegungen der Kleingärten**

**Das Friedhofsentwicklungskonzept deckt sich mit den Belangen der Ortsteilentwicklung**

**Nachhaltige Umgang mit alten Deponien, Halden und Rieselfeldern stellt auch eine gesamtstädtische Chance dar**

## Stärken

- Unmittelbares Nebeneinander von Grün- und Siedlungsraum
- Hohe Grünflächenanteile und ortsbildprägende Grünstrukturen
- Identitätsstiftender Baumbestand
- Große private Gärten
- Cottbuser Ostsee als neues Naherholungspotenzial
- Attraktive, schützenswerte Naturräume
- Spreelagen als großes Naherholungspotenzial
- Kleingartenangebote
- Friedhöfe als Orte der kulturellen Identität und Grünanlagen
- Kulturhistorisch bedeutsame Räume



## Herausforderungen

- Reduzierung des Flächenverbrauchs unter Beibehaltung des ländlichen Charakters
- Zeitgemäße Spielplatzausstattung der Ortsteile
- Generationengerechte Ausstattung der Naherholungsräume
- Identitätsstiftende Gestaltung der Ortsmitten
- Identitätsstiftende Gestaltung der Ortseingänge
- Gestaltung und Sicherung, der Ortsränder (sanfte Übergänge)
- Verknüpfung der Naturräume mit den Ortsteilen
- Reduzierung der trennenden Wirkung technischer Infrastruktur
- Kleingartenrestrukturierung als Perspektivthema
- Rekultivierung von Entsorgungsanlagen und Halden

# 3. Leitbild und Ziele

## 3.1 Leitbild

Das Leitbild verdeutlicht die Grundprinzipien der Entwicklung für die zwölf ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus und ist handlungsleitend. Im Vordergrund des Leitbildes steht eine nachhaltige und behutsame Ortsteilentwicklung.

Der Begriff der **Nachhaltigkeit** ist hierbei möglichst umfassend zu verstehen. Er hat eine ökonomische, eine kulturelle, eine soziale sowie eine ökologische Dimension. Zentral hierbei ist das zunehmende Denken in Kreisläufen über alle Dimensionen hinweg. Dies beginnt bei Ver- und Entsorgungssystemen, geht weiter über den Flächenverbrauch über Wertschöpfungsketten, die im Haushalt finanzierbar sein müssen bis hin zu den Rahmenbedingungen, um soziale Netze und Brauchtumpflege bis ins hohe Alter auch in den ländlich geprägten Ortsteilen zu ermöglichen.

Der Aspekt der Nachhaltigkeit umfasst somit auch die **Generationengerechtigkeit** ökologisch (u.a. Ressourcenschutz), ökonomisch (u.a. Haushalt) aber auch sozial-kulturell. Gerade unter den Einflüssen des Demografischen Wandels ist es für die ländlich geprägten Ortsteile essentiell, dass dieses Wissen und Engagement älterer Mitbürger durch einen Erhalt der Eigenständigkeit innerhalb der Ortsteile möglichst lange erhalten bleibt. Damit dies gelingt ist ein ganzheitlicher Ansatz erforderlich, der neben bedarfsgerechter, wirtschaftlich abbildbarer Wohnraumangebote, ein generationengerechtes Wohnumfeld einschließlich der räumlichen Infrastruktur im Stadtgebiet (von der Quelle zum Ziel), tragende soziale Infrastruktur bzw. bedarfsgerechte Dienstleistungen zur Verknüpfung sowie wohnortnahe Beratungen und Begleitungen umfasst. Darüber hinaus ist das wertschätzende gesellschaftliche Umfeld, bestmöglich zu erhalten und zu unterstützen, auch um wichtige Entlastungswirkungen für die soziale Infrastruktur zu erzielen.

Die Teilkomponente der **behutsamen Entwicklung** umfasst ebenfalls mehrere Aspekte innerhalb des Leitbildes. Sie unterstreicht zum einen, dass Eigenentwicklung und qualitative Arrondierung im Fokus der Ortsteilentwicklung stehen. Sie verdeutlicht aber auch, dass die vorhandenen Freiraumqualitäten ein schützenswertes Gut für die ländlich geprägten Ortsteile sind und betont, dass Erfahrungswerte aus der Zeit nach der „Wende“, die bis heute einen erhöhten Integrationsaufwand, baulich (Typologien und siedlungsstrukturelle Anbindung) wie auch sozial, an die Ortsteile stellen, im Rahmen der Ostseeentwicklung mit be-

**Erhalt und Weitergabe des Wissens sowie das Engagements der älteren Mitbürger sind essentiell für die Eigenständigkeit der Ortsteile**

**Behutsame Entwicklung beinhaltet mehrere Aspekte, die für die zukünftige Entwicklung der Ortsteile berücksichtigt werden müssen**

## Leitbild:

*„Eine nachhaltige, behutsame Ortsteilentwicklung unter Wahrung der individuellen Eigenarten und unter Beachtung der Wechselwirkung zu den Funktionen der Gesamtstadt“*

**Trotz einer gewissen Vergleichbarkeit der Grundfunktionen verfügt jeder Ortsteil über spezifische Eigenarten**

rücksichtigt werden müssen.

Trotz einer gewissen Vergleichbarkeit der Grundfunktionen der zwölf ländlich geprägten Ortsteile für die Gesamtstadt, besitzt jeder der Ortsteile seine **Eigenarten**, die es auch in der räumlichen Entwicklung zu berücksichtigen gilt. Dies betrifft beispielsweise den Umfang zusätzlicher Entwicklungsflächen für die Eigenentwicklung, den Zustand und die Funktionalität der Ortsmitten, die Ausrichtung zum Landschaftsraum oder auch die Befindlichkeiten gegenüber den Entwicklungsimpulsen gegenüber der Ostseeplanung. Um diese zu berücksichtigen, wurden die Leitlinien der Ortsteilentwicklung über konkrete Zielsysteme für jeden der zwölf Ortsteile heruntergebrochen. Erforderliche Weiterentwicklungen sind immer auch vor dem Hintergrund dieser Eigenarten zu reflektieren.

**Die Belange der Ortsteile stehen in Wechselwirkung zu den Belangen der Gesamtstadt. Daher muss immer ein Abgleich in der Beurteilung und Entwicklung von Maßnahmen erfolgen**

Darüber hinaus gehören die ländlichen geprägten Ortsteile Teil der Stadt Cottbus dazu. Ebenso wie im Rahmen der Analysen zum Ortsteilentwicklungskonzept gesamtstädtische Belange Berücksichtigung gefunden haben, sind auch bei den Zielsetzungen in **Wechselwirkungen zu den Belangen der Gesamtstadt** zu setzen. Dies betrifft bspw. die schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen und die daraus resultierenden zeitliche Folgen, aber auch die Entwicklung alternativer Versorgungs-, Infrastruktur- und Verkehrsmodelle, die immer auch vor dem Hintergrund der Funktionsfähigkeit gesamtstädtischer Konzepte zu beurteilen sind. Ebenso bestehen im Zuge der Ostseeentwicklung gesamtstädtische Zielsetzungen, die mit den Interessen der Ortsteilentwicklung in Einklang zu bringen sind. Auf der anderen Seite bietet bspw. die oberzentrale Infrastruktur auch Möglichkeiten, die anderen ländlicher gelegenen Kommunen nicht zur Verfügung stehen. Diese Chancen und Unterschiede zum ländlichen Raum sind bei der Konzeptentwicklung einzubeziehen.

**Die Konvergenz der Ziele der Entwicklung zwischen der Stadt und den Ortsteilen ist die zentrale Grundvoraussetzung des OEK**

Um den Spagat zwischen eigener Identität und Belangen der Gesamtstadt zu schaffen, ist **Konvergenz** (= Schnittmenge der Ziele der Entwicklung) eine zentrale Grundvoraussetzung. Die noch relative junge gemeinsame Vergangenheit der Ortsteile und der Stadt Cottbus aber auch das elementare Grundprinzip der europäischen Stadtentwicklung (Konvergenz unterschiedlicher Stadtkulturen) machen Konvergenz unverzichtbar. Die gesamte Methodik der Ortsteilentwicklung basiert auf dieser Grundvoraussetzung. Notwendige Transparenz muss hierfür weiter gefördert werden und Instrumentarien weiterentwickelt und verstetigt werden. Stadt- und Ortsteilentwicklung müssen in diesem Sinne als Prozess verstanden werden.

Innerhalb der einzelnen Handlungsfelder lassen sich folgende **Leitlinien/Schwerpunktthemen** im Sinne dieses Leitbildes besonders herausstellen. Sie sind die Basis für die Ableitung von Zielen und die Ausarbeitung konkreter Handlungsprogramme in den Ortsteilen.

#### **Handlungsfeld: Wohnen**

- Qualitative Arrondierung, Stabilisierung und moderate Eigenentwicklung prägen die Ortsteilentwicklung
- Der Bestand wird zu einer tragenden Säule der Entwicklung
- Die Ausnahme ist der Ostsee als Impulsgeber für neue Zielgruppen, allerdings sind auch hier die Belange der Ortsteile behutsam zu berücksichtigen
- Die Wohnformen in den Ortsteilen differenzieren sich aus und werden flexibler. Beispiele sind Variowohnungen mit flexiblen Grundrissen, generationengerechte Angebote, Wohnen und Arbeiten unter einem Dach...
- Die ländlichen Ortsteile bieten Qualitäten, die sich auch im baukulturellen Anspruch ausdrücken

#### **Handlungsfeld: Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus**

- Die Versorgungsangebote orientieren sich am Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gesamtstadt
- Vorhandene, kleinteilige Nahversorger werden durch die Bevölkerung aktiv gestützt
- Durch eine bessere Vernetzung und Dienstleistungsangebote erhalten Orte ohne eigene Nahversorgung einen verbesserten Zugang zu den Angeboten
- Arbeits- und Ausbildungsplätze sind Gemeinschaftsaufgabe im regionalen Kontext und wichtige Grundlage zur Bindung der Jugend
- Nur marktfähige Gewerbestandorte werden optimiert und weiterentwickelt
- Störende Gemengelagen werden vermieden (auch mit der Landwirtschaft)
- Die weichen Standortfaktoren sind Anreiz für kreative Köpfe und animieren zu

#### Lebensbiografien rund um Cottbus

- Die Infrastrukturangebote des Ostsees bereichern die Ausstattung der Ortsteile, vermeiden gravierende Belastungen und beziehen auch nicht direkt angrenzende Ortsteile mit ein
- Neue und existierende touristische Angebote der Ortsteile sind als Säule im Marketing der Gesamtstadt verankert und über attraktive Wegeverbindungen vernetzt

#### **Verkehr und Stadttechnik**

- Verkehrswege werden sukzessive in einen guten Zustand versetzt, dabei werden auch alternative Formen der Finanzierung genutzt
- Haupterschließungsstraßen verfügen über sichere und barrierefreie Fuß- und Radwege
- Verkehrsberuhigte Anliegerstraßen ohne Fußwege sind Bestandteil des Ortsbildes
- Radwege werden je nach Erfordernis (separat) geführt und befestigt
- Der Ostsee ist mit allen Ortsteilen vernetzt
- Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei
- In den Abendstunden werden flexible Nahverkehrsangebote zur Verfügung gestellt
- Funktionierende Entwässerungssysteme und Hochwasserschutz sind Grundvoraussetzungen der Ortsteilentwicklung
- Durch die Digitalisierung (u.a. smart home = nach außen und in sich selbst vernetztes Zuhause) wird die Vernetzung zwischen den Angeboten der Kernstadt und den ländlich geprägten Ortsteilen weiter verbessert

#### **Kultur, Soziales und Gesundheit**

- Es werden die Grundvoraussetzungen geschaffen, dass die sozialen Netze in den Ortsteilen auch im hohen Alter erhalten werden können. Der öffentliche Raum und die öffentlichen Infrastruktur sind barrierefrei

- Brauchtum, Traditionen, Sprache und ein reges Vereinsleben werden als Basis des sozialen Miteinanders gepflegt. Die erforderliche Infrastruktur und Freiflächen stehen dafür zur Verfügung
- Vorhandene Infrastrukturen und private Angebote werden zur Pflege des sozialen Miteinanders multifunktional genutzt. Hierzu vernetzten sich die Akteure innerhalb der Ortsteile und ortsteilübergreifend noch weiter
- Die sozialen Funktionen der Ortsteilfeuerwehren bleiben den ländlich geprägten Ortsteilen erhalten

#### **Natur, Umwelt und Grünflächen**

- Der umgebende Freiraum ist ein wesentliches Identifikationsmerkmal
- Die Ortsteile sind Teil der Landschaft und die Landschaft Teil der Ortsteile
- Die Grünflächen sind vernetzt, Freiraumfunktionen (u.a. Frischluft) und Wohnumfeldqualitäten werden bewahrt
- Ein wahrnehmbarer privater Garten gehört zum Ortsteilbild
- Der Flächenverbrauch ist minimiert und der Ressourceneinsatz auf Stoffkreisläufe ausgerichtet
- Ortsmitten, Ortsränder und Ortseingänge genießen besondere Gestaltungsansprüche
- Attraktiv gestaltete und gepflegte Spielplätze gehören zum familiengerechten Umfeld
- Dem Wasser (u.a. Ostsee, Spree, Dorfteiche, Fließe/Gräben) kommt eine Sonderrolle in der Ortsteilgestaltung zu
- Die öffentliche Hand stellt das Netz und die extensive Basispflege, alles weitere obliegt Privaten

## 3.2 Ziele

Basierend auf diesem Leitbild wurden die Zielkataloge für die zwölf ländlich geprägten Ortsteile sowie ortsteilübergreifende Ziele entwickelt.

**Eine exakte Formulierung der Ziele und ihrer Zeiträume gewährleistet eine erfolgreiche Kontrolle der Umsetzung**

Die Aufgabe dieser Ziele ist es, einen angestrebten Zustand zu einem festgelegten Zeitpunkt zu beschreiben. Im Sinne der Überprüfbarkeit besteht hierbei der Anspruch, die Ziele so exakt wie möglich zu formulieren. In Kombination mit den Instrumenten der Evaluierung und Erfolgskontrolle hat die Stadt Cottbus so die Möglichkeit, Bilanz zu ziehen und ggf. nach Wegen zu suchen, Umsetzungsdefizite zu beheben.

**Die Ziele wurden in enger Abstimmung mit verschiedenen Akteuren entwickelt und festgesetzt**

Die Ziele wurden auf Basis der Ergebnisse der Ortsteilgespräche entwickelt und in einem Fachworkshop mit Vertretern aller Verwaltungsbereiche sowie den Ortsbeiräten verfeinert. Im Anschluss bestand für die breite Öffentlichkeit vier Wochen lang die Möglichkeit, an den Zielformulierungen über die Projekthomepage aktiv mitzuwirken. Vorschläge konnten bewertet und Alternativen formuliert werden. Das abschließende Resultat wurde mit der Lenkungsgruppe abgestimmt.

**Ziele des OEK wurden mit den Zielen bereits bestehender Planungen abgeglichen**

Neben den Zielen des Ortsteilentwicklungskonzeptes existieren bestehende Ziele der unter den Rahmenbedingungen dargestellten Planungen. Die Ziele des Ortsteilentwicklungskonzeptes wurden mit den dort formulierten Zielen abgestimmt und ggf. bestehende Zielkonflikte im Rahmen der Analyse aufgezeigt.

**Ziele haben gegenüber einzelner Maßnahmen einen langlebigeren Charakter. Daher können Einzelmaßnahmen auch nachträglich eingebunden werden**

Im Gegensatz zu einzelnen Maßnahmen, die aus unterschiedlichsten Gründen (Finanzierung, Grundstücksverfügbarkeit, alternative Umsetzungsmöglichkeiten, neue Investorenanfrage, etc.) verworfen werden können, haben Ziele einen langlebigeren Charakter. Selbst wenn eine Maßnahme noch nicht im Handlungsprogramm des Ortsteilentwicklungskonzeptes verhaftet ist, kann und muss anhand der Ziele und des Leitbildes überprüft werden, ob diese im Sinne der Ortsteilentwicklung ist. Bei Zielkonformität kann eine derartige Maßnahme ebenfalls Bestandteil der Ortsteilentwicklung werden.

**Der Zielkatalog ist kein abgeschlossenes Produkt**

Der im Handlungsprogramm dargestellte Zielkatalog ist nicht als abschließend zu betrachten. Die Stadt Cottbus hat unter Einbeziehung der Ortsteile die Möglichkeit, das Ortsteilentwicklungskonzept künftig durch weitere Schwerpunktbereiche zu ergänzen und den



Zielkatalog (teil-)fortzuschreiben. Der Grundgedanke des Konzeptes ist prozessual.

Auf eine gesonderte Darstellung der Zielbäume für jeden Ortsteil wurde zur Optimierung des Umfanges des Ortsteilentwicklungskonzeptes verzichtet. Die Ziele und die draus abgeleiteten Maßnahmen können den einzelnen Handlungsprogrammen entnommen werden.

**Der Zielkatalog muss zukünftig immer wieder angepasst und ergänzt werden.**



# 4. Strategisches Entwicklungskonzept

Das strategische Entwicklungskonzept fasst die wesentlichen räumlichen Entwicklungsmaßnahmen schematisch und sortiert nach Handlungsfeldern zusammen. Während sich die Handlungsprogramme zu den Ortsteilen sehr stark auf den jeweiligen Ortsteil fokussieren, ermöglicht das strategische Entwicklungskonzept eine Beurteilung der Projekte im Kontext der Gesamtstadt.

## 4.1 Wohnen

Folgende Entwicklungsflächen wurden in das Entwicklungskonzept übernommen:

Ortsteil	Name	WE (ca.)
Dissenchen/Schlichow	westlich Sportplatz (Schlichow Dorf)	30
Dissenchen/Schlichow	Oskar-Trautmann-Str. (Schlichow Süd)	20
Dissenchen/Schlichow	Dissenchener Schulstraße/KSW (An der Binnendüne)	75
Döbbrick	3. BA Spreeaue	30
Gallinchen	Walparksiedlung	70
Gallinchen	Birkengrund	13
Gallinchen	„Neuhausener Weg“- Am Teling	8
Gallinchen	Grenzstraße 2	22
Groß Gaglow	Madlower Chaussee (Restflächen)	5
Groß Gaglow	Gartenanlage	20
Groß Gaglow	Harnischdorfer Str./Waldblick	25
Kahren	Eichengrund/Kleine Gartenstraße (Restflächen)	10
Kahren	Kirchacker	15
Merzdorf	Merzdorfer Bahnhofstraße	ca. 10
Merzdorf	Stadthafen	30
Merzdorf*	Merzdorfer Hauptstraße, Merzdorfer Weg und Trinitzfließ	10
Merzdorf*	Merzdorfer Gartenstr., Merzdorfer Hauptstr. u. Lakomaer Weg	10
Merzdorf*	Merzdorfer Hauptstr., Merzdorfer Weg u. Klein Lieskower Weg	10
Merzdorf**	Nördlichen Bahnhofstraße (Restflächen)	6
Saspow	Grünestraße	8
Saspow	Hornoer Straße	13
Saspow	Skadower Straße	4
Sielow	Ströbitzer Straße (ost + west)	20
Sielow	Cottbuser Straße Ost und West	11
Sielow	Mathäus Riese Weg	10
Sielow	Striesower Straße	10
Skadow	Am Graben (Restflächen)	20
Skadow	Skadower Schulstraße	25
<b>GESAMT</b>		<b>540</b>

1. Teil des Handlungsprogramms = ortsteilübergreifendes Strategiekonzept

\*= Umfang der Entwicklung steht im Dissonanz zur im Ortsteil gewünschten Baulückenschließungen

\*\*= beinhaltet weitere Flächen nach FNP Vorentwurf Stand Juli 2016 (mit Klärungsbedarf)

Hinweis: Die nur bei konkreten Investorenanfragen weiter zu diskutierenden Planungen Neu-Merzdorf (100 WE) und schwimmende Architektur Neu Lakoma (5-10 WE) sind hierbei nicht berücksichtigt

**Eine Eigenentwicklung der Ortsteile ist auch abseits der Ostseeentwicklung gesichert**

Dabei zeigt die summarische Übersicht, dass selbst ohne die Entwicklungsflächen, die im Rahmen der Ostseeentwicklung zusätzlich ins Auge gefasst werden, eine Eigenentwicklung der Ortsteile weitgehend gesichert ist. Die identifizierten Entwicklungsflächen gehen über das Angebot der zielgruppenorientierten Wohnraumversorgung und die prognostizierten demografischen Entwicklungen hinaus, befinden sich aber teilweise auch schon in der Vermarktung. Bei der vorhandenen Potenzialreserve besteht sogar ein Puffer für den Fall, dass die demografische Entwicklung sich mehr den Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit annähern sollte.

**Die Ostseeplanung lässt weitere Wachstumsimpulse für Merzdorf, Dissenchen/Schlichow und Willmersdorf erwarten**

Aufgrund der erwarteten Entwicklungsimpulse durch die Ostseeplanungen sind insbesondere für die Ortsteile Merzdorf, Dissenchen/Schlichow, Willmersdorf über die Eigenentwicklung hinausgehende Wachstumsimpulse zu erwarten, u.a. auch in Form von Ferienwohnungen. Entsprechende Entwicklungsmaßnahmen wurden im Konzept verankert, müssen aber in der Ausgestaltung behutsam mit der Ortsteilentwicklung und den gesamtstädtischen Entwicklungspotenzialen harmonisiert werden. Eine Realisierung sollte sukzessive erfolgen.

**Die Umsetzung der Potenzialfläche „Neu Merzdorf“ sollte nur bei konkreten Investorenanfragen und in Abstimmung mit den Ortsteilen vorangetrieben werden**

Die im Arbeitstitel so genannte Potenzialfläche „Neu Merzdorf“ liegt an der Schnittstelle der Ortsteile Merzdorf und Willmersdorf (ca. 100 Wohneinheiten). Sie wird von beiden Ortsteilen abgelehnt, ist aber Bestandteil des beschlossenen Masterplans Cottbuser Ostsee. Eine weitere Betrachtung sollte nur bei konkreten Investorenanfragen und in enger Abstimmung mit den Ortsteilen erfolgen. Aufgrund von Abweichungen zur Landesplanung wäre in diesem Teilbereich zudem die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens erforderlich.

**Weitere Wohnbaupotenziale sind bei konkretem Investoreninteresse zu prüfen**

In Branitz, Döbbrick und Kahren bestehen noch kleinere Wohnraumentwicklungspotenziale im Rahmen vorhandener Bebauungspläne. Darüber hinaus bestehen in allen Ortsteilen einzelne Nachverdichtungs-, Baulücken- und Arrondierungspotenziale, die nach §34 BauGB und in Einzelfällen auch durch eine Außenbereichssatzung nach §35 BauGB (u.a. Maiberg und Döbbrick Süd) im Falle eines konkreten Investitionsinteresses auf erfassten Außenbereichsgrundstücken zu prüfen sind. Im Sinne von Transparenz und Nachvollziehbarkeit sollten hierbei positive und negative Entscheidungen und die hierbei angesetzten Entscheidungsmaßstäbe in die AG Ortsteile offen kommuniziert werden. Schützenswerte Landschaftsräume sind hierbei zu erhalten und nicht durch Arrondierung zu überformen.

Insbesondere in Branitz, Kahren, Kiekebusch, Saspow und Willmersdorf (hier abhängig von der Intensität der Ostseeentwicklung) sind Innenentwicklungspotenziale wichtige Entwicklungsvoraussetzungen, um teilträumliche Engpässe zu bewältigen. Eine gestalterische Steuerung größerer Innenentwicklungspotenziale durch einen ergänzenden qualifizierten Bebauungsplan kann im Sinne des Ortsbildes sinnvoll sein.

Trotz zahlreicher Überformungen wurden im Bestand Teilräume vor allem im Bereich der identitätsstiftenden historischen Ortsmitten ausgemacht, bei denen baukulturelle Belange sowohl bei der Innenentwicklung als auch bei Umbau im Bestand und im Umgang mit der Gestaltung des öffentlichen Raums (u.a. Anger, Dorfteiche, Baumbestand) ein besonders Gewicht eingeräumt muss. Entsprechende Maßnahmen sind im ortsteilübergreifenden Handlungsprogramm benannt. Eine Umsetzung muss in Abhängigkeit zur heute sehr unterschiedlichen Akzeptanz in den jeweiligen Ortsteilen erfolgen und sollte durch eine gesamtstädtische Beförderung des Themas Baukultur gestützt werden.

Daneben gibt es in vielen Ortsteilen mögliche Leuchtturmprojekte, die bspw. durch den generationengerechten Umbau im Bestand (u.a. kleinere private Wohnungen in ehemaligen Vierseitenhöfen, Gasthöfen oder ehemaligen Gutshäusern und Schulen) oder innovativer Projekte im Zusammenhang mit dem Ostsee (bspw. schwimmende Architektur, CO<sub>2</sub>-neutrale Siedlungen...) Baukultur in den Ortsteilen modellhaft fördern können.

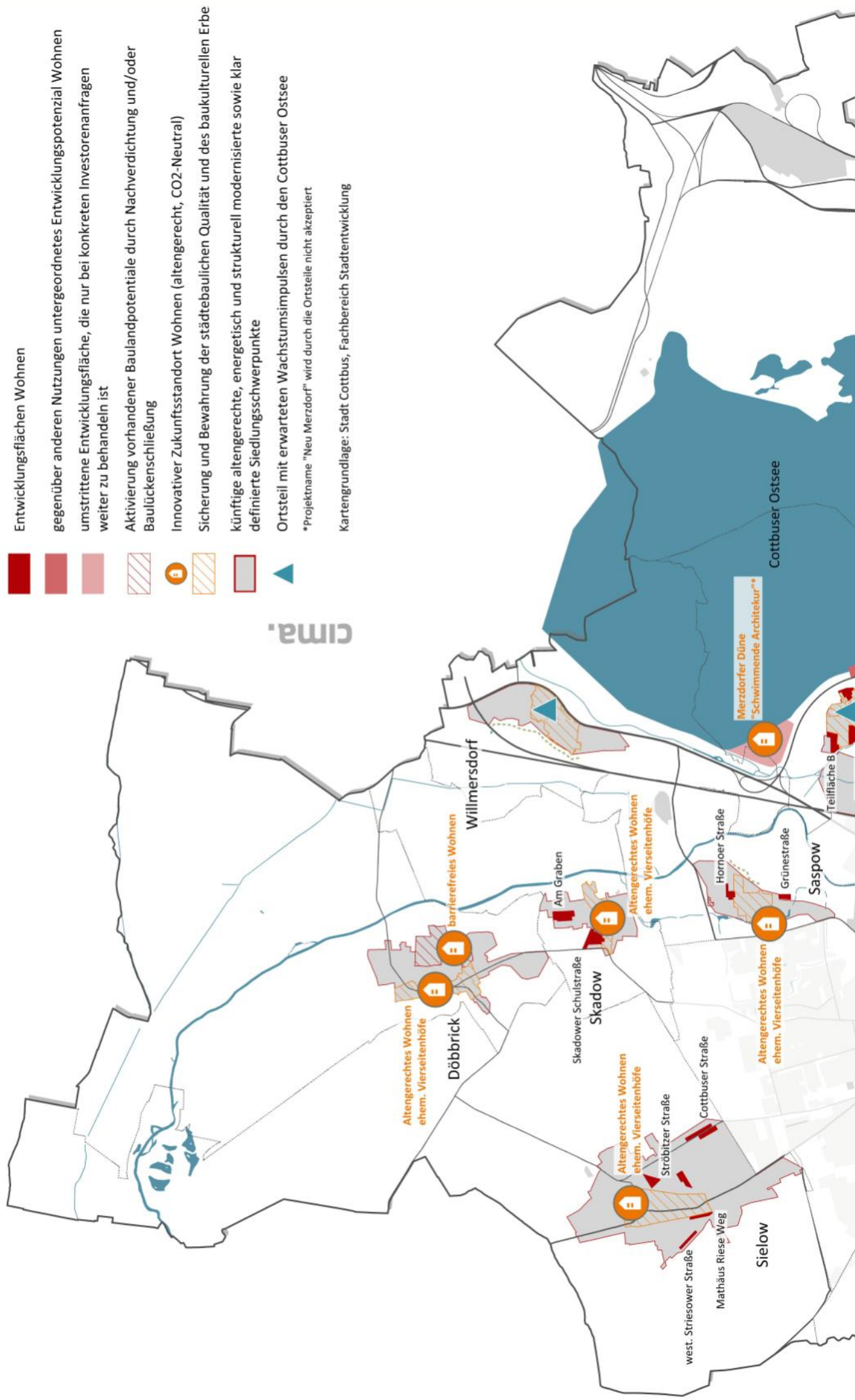
Aufgrund der besseren Steuerungsmöglichkeiten trifft dies auch auf Neubauprojekte zu. Auch hier sollte der Baukultur in Kombination mit Wirtschaftlichkeit, Stoffkreisläufen und Generationengerechtigkeit ein entsprechender Raum eingeräumt und gegenüber potenziellen Investoren durchgesetzt werden. Hier bestehen wichtige Potenziale die vorhandenen Kompetenzen der BTU mit der Ortsteilentwicklung zu verknüpfen, wodurch Innovationen und Beschäftigten in der Gesamtstadt gefördert werden können.

**Die baukulturellen Belange in den Ortsteilen sind bei allen Entscheidungen zu berücksichtigen**

**Leuchtturmprojekte in den Ortsteilen dienen der Förderung einer neuen Baukultur in den Ortsteilen**

**Auch im Zusammenhang mit Neubauprojekten ist das Thema der Baukultur essenziell. Die Kompetenzen der BTU sollten hierbei genutzt werden**

# Entwicklungsplan Wohnen





## 4.2 Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus

### Gewerbe

**Gewerbeflächenentwicklung ist keine dominierende Aufgabe der Ortsteilentwicklung**

Die Gewerbeflächenentwicklung ist keine dominierende Aufgabe der Ortsteilentwicklung. Es existiert vielfach ein kleinteiliger Gewerbebesatz, den es im Sinne einer verträglichen Funktionsmischung zu erhalten gilt. Darüber hinaus finden sich an den Standorten:

1. Merzdorf/Dissenchen: Am Merzdorfer Weg (Auslastung 80%)/Dissenchen Nord (9,4 ha Reserve)
2. Dissenchen: Dissenchen Süd I (6 ha Reserve)
3. Dissenchen: Tagesanlagen (23 ha Reserve)
4. Gallinchen: Lange Straße (Auslastung 68 %) und Am Teling (1,6 ha Reserve)

gewerbliche Entwicklungsflächen mit z.T. noch offenen Entwicklungsreserven. Dabei gilt für den Standort Am Merzdorfer Weg/Dissenchen Nord, dass neben der gewerblichen Entwicklung eine Restrukturierung in Form verträglicher Mischnutzungen und Erschließungen (u.a. Seestraße) im Zuge der Ostseeentwicklung erforderlich ist. Hierdurch stehen die Entwicklungsreserven nur bedingt einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung.

**Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Gewerbeflächenkonzept wurden ausgewiesene Gewerbebestandorte im Rahmen des OEK nochmals überprüft**

Im Zuge des Gewerbeflächenkonzeption wurden auch in den ländlich geprägten Ortsteilen, ausgewiesene Gewerbebestandorte einer Überprüfung unterzogen. Die Gewerbebestandorte Dissenchen Süd II und Eichenstraße (Gallinchen) werden als gewerbliche Bauflächen zurückgenommen. Gleiches gilt für den Gewächshauskomplex im Norden von Branitz. Die Flächenreserve (1 ha) am Nordring (im Bereich südwestlich der Spreewehrmühle) in Saspow wird aufgrund des Konfliktpotenzials zum Landschaftsschutzgebiet Spreeaue nicht weiter nachverdichtet werden. Die Brache des Kalksandsteinwerkes in Dissenchen wird im Zuge der Ostseeplanungen überplant. Die Erweiterungsfläche für den Standort Schorbuser Weg werden zu Gunsten des vorhandenen Landschaftsraums/der Landwirtschaft zurückgenommen.

Alle übrigen Gewerbeflächen in den ländlich geprägten Ortsteilen gilt es zu konsolidieren (Bestandpflege).



### **Einzelhandel**

Die Innenstadt soll perspektivisch noch viel stärker ihre oberzentralen Versorgungsfunktionen, insbesondere im aperiodischen Bereich auch für die ländlich geprägten Ortsteile übernehmen. Eine entsprechende Ausstattung aber auch Verknüpfung mit den Ortsteilen durch Radwege, Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und Dienstleistungen seitens der Anbieter (bspw. Lieferservices) sind hierfür Grundvoraussetzungen.

Für den periodischen Bedarf (Nahversorgung) ist eine differenzierte Strategie zu empfehlen (vgl. Karte Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus):

Die in einigen Ortsteilen vorhandenen solitären Nahversorger sollten erhalten und durch die Umsetzung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes geschützt werden.

Die Nahversorgungsanbieter in Sondergebieten/Ergänzungsstandorten sollten in dem durch das Einzelhandelskonzept gegebenen Rahmen erhalten bleiben.

Kernstädtische Versorgungsmöglichkeiten, die aufgrund ihrer Lage einen starken Ortsteilbezug haben, sind im Sinne des Einzelhandelskonzeptes zu erhalten. Als einzigen zentralen Versorgungsbereich in einer derartigen Lage kommt hierbei dem Stadtteilzentrum Zuschka/Am Fließ eine besonderer Schutz zu Gute.

Die kleinteilige Nahversorgungsmöglichkeiten, meist Bäcker, übernehmen in vielen Ortsteilen wichtige Ergänzungsfunktionen, die es zu bewahren gilt. Der Erhalt ist aber selbst durch die konsequente Umsetzung des Einzelhandel- und Zentrenkonzeptes verwaltschaftsseitig nur sehr begrenzt möglich. Hier müssen die privaten Anbieter durch zeitgemäße Angebote und ergänzende Dienstleistungen, aber auch die Einwohner in den Ortsteilen durch Nutzung eine Sicherung der vorhandenen Angebote gewährleisten.

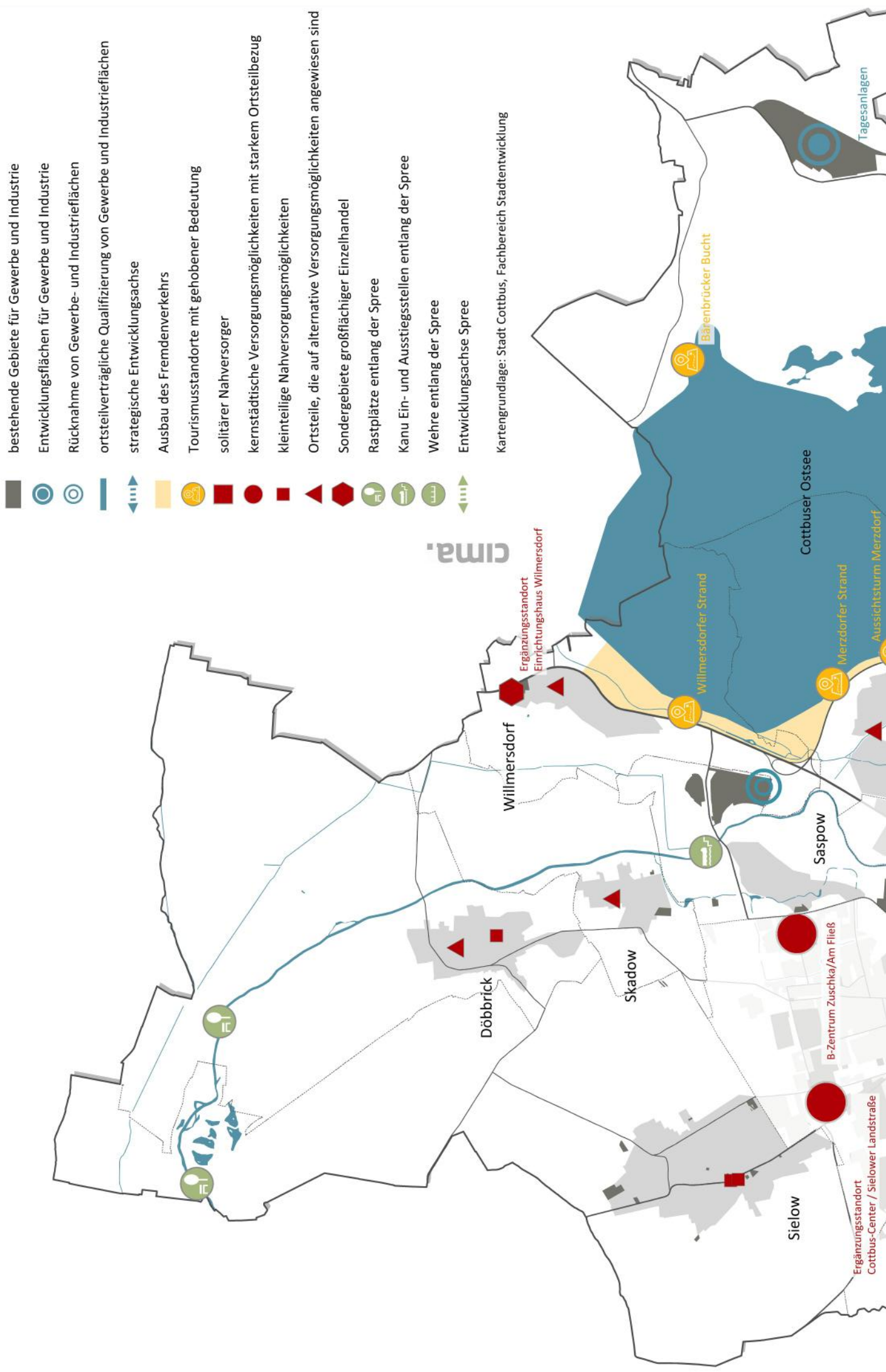
Darüber hinaus sind viele der ländlich geprägten Ortsteile auch in Zukunft auf alternative Wege der Nahversorgung angewiesen. Neben, dem aufgrund der Rahmenbedingungen (u.a. Kaufkraftpotenziale, konkurrierende Angebote) schwierig umzusetzenden Cottbuser Nachbarschaftsladen, sind hier vor allem gute Verkehrsverbindungen zu den Nahversorgungsstandorten im Stadtgebiet, Serviceleistungen der Anbieter (bspw. Lieferdienste) und wohnortnahe Dienstleistungen (bspw. Fahrgemeinschaften) zu benennen.

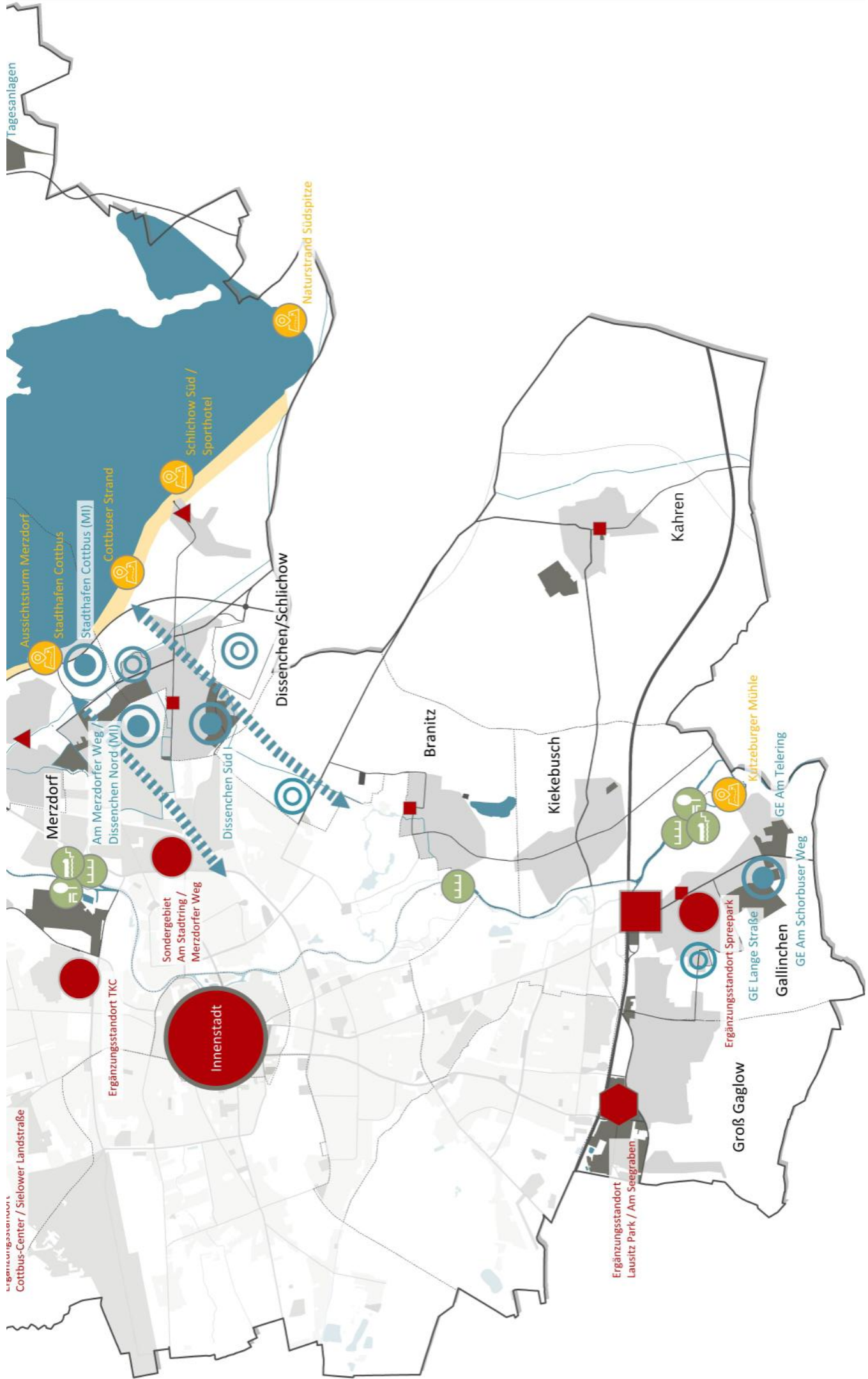
**Grundvoraussetzung für die Stärkung der oberzentralen Versorgungsfunktion Cottbus ist eine entsprechende Verknüpfung mit den Ortsteilen in allen relevanten planerischen Aspekten**

**Es gilt kleinteilige Nahversorgungsmöglichkeiten auch zukünftig in den Ortsteilen zu gewährleisten**

**Es müssen weitere alternative Konzepte entwickelt werden, um die Nahversorgung in den Ortsteilen sicherzustellen**

# Entwicklungsplan Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus





Eigentumsgegenstand  
 Cottbus-Center / Sielower Landstraße

Tagesanlagen

Naturstrand Sudspitze

Schlichow Süd /  
Sporthotel

Cottbuser Strand

Stadthafen Cottbus (MI)

Aussichtsturm Merzdorf

Dissenchen/Schlichow

Merzdorf

Am Merzdorfer Weg /  
Dissenchen Nord (MI)

Sondergebiet  
Am Stadtring /  
Merzdorfer Weg

Ergänzungsstandort TKC

Innenstadt

Branitz

Kiekebusch

Kahren

Kützburger Mühle

GE Am Telering

Ergänzungsstandort Spreepark

GE Lange Straße

GE Am Schorbuser Weg

Gallinchen

Groß Gaglow

Ergänzungsstandort  
Lausitz Park / Am Seeegraben

### **Tourismus**

Drei wichtige Entwicklungsachsen bilden das Grundkonstrukt der heutigen und künftigen touristischen Entwicklung der Gesamtstadt.

1. Die Achse Innenstadt-Ostsee, die die oberzentralen Funktionen der Innenstadt mit den künftigen touristischen Funktionen des Ostsees verbindet
2. Die Achse Branitzer Park/Schloss und Ostsee, die die kulturellen und touristischen Funktionen des bestehenden Kulturgutes mit den neuen touristischen Funktionen verbindet
3. Die Achse entlang der Spree, die die naturräumlichen Potenziale mit den Angeboten der Ortsteile verknüpft und ergänzende Zielgruppen (u.a. Radwanderer, Wasserwanderer) im Vergleich zum Ostsee anspricht.

Sowohl die touristischen (vgl. Karte Gewerbe, Einzelhandel und Tourismus ) als auch die kulturellen Attraktionen (vgl. Karte Kultur, Soziales und Gesundheit) innerhalb der ländlich geprägten Ortsteile sind hierbei mit einzubeziehen. Hierbei sollten mehrere Handlungsansätze verfolgt werden:

- Verkehrliche Verknüpfung der Angebote
- Verknüpfung der Angebote im Marketing und in der Beschilderung
- Modernisierung vorhandener Angebote und Wegebeziehungen
- Schaffung neuer Angebote, nicht nur entlang des Ostsees, unter Einbeziehung privatwirtschaftlicher Investoren

**Groß Gaglow, Kahren und Sielow müssen in das Wegenetz rund um die drei Hauptachsen eingebunden werden**

Die Ortsteile Groß Gaglow, Kahren und Sielow, partizipieren von keiner der drei Hauptachsen direkt. Sie müssen allerdings als alternative Routen für Streckenwanderer, als Reaktion auf Alterungsprozesse aber auch zur Erschließung der Naherholungspotenziale für die gesamte Stadtbevölkerung durch ergänzende Verknüpfungen sowohl im Wegenetz als auch im Marketing mit eingebunden werden.

### 4.3 Verkehr und Stadttechnik

Im Rahmen der Analyse wurde an mehreren Haupterschließungsstraßen Defizite im Straßenzustand, bei der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, der Generationengerechtigkeit/Barrierefreiheit sowie der Entwässerung festgestellt. Darüber hinaus belasten Fremd- und LKW-Verkehre, insbesondere die südlichen bzw. südöstlichen Ortsteile sowie die Ortsteile Merzdorf und Dissenchen. Als neues Thema kommen insbesondere für die Ostseeanrainer zeitnah die verträgliche Gestaltung von Baustellenverkehre und mittelfristig die Abwicklung von Besucherverkehren im Zuge der Ostseeentwicklung hinzu.

Die zentrale, alternativlose, allerdings über den Bundesverkehrswegeplan geregelte Maßnahme zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen in den südöstlichen Ortsteilen ist die Realisierung des **2. und 3. VA der Ortsumgehung**. Während der 2. VA sich in der Planfeststellung befindet, ist insbesondere für den 3. VA viel Lobbyarbeit bei Bund und Ländern zu leisten, da anderenfalls erst mit einer Realisierung nach 2030 zu rechnen ist.

Zur Entlastung der Ortsteile Merzdorf und Dissenchen sollen mittelfristig die Verlängerung der Werner-von-Siemens-Straße sowie die Seestraße realisiert werden.

Zu den Haupterschließungsstraßen mit erhöhten Gestaltungs- und Sanierungsbedarf gehören insbesondere:

1. Der Abschnitt Kiekebuscher Weg - Bahnhofstraße in Kiekebusch/Madlow
2. Die Gallinchener Hauptstraße
3. Die Kahrener Haupt- und Dorfstraße
4. Die Kiekebuscher Straße in Branitz
5. Der Abschnitt Merzdorfer Bahnhofstraße-Dissenchener Schulstraße
6. Die Schlichower Dorfstraße unter besonderer Berücksichtigung der historischen Gestaltung
7. Die Döbbricker Dorfstraße und Döbbrick Süd
8. Die Dissener Straße im Ortseingangsbereich von Sielow

Trotz der schwierigen finanzieller Rahmenbedingungen sollte es in den kommenden Jahren der Zielanspruch der Stadt Cottbus sein, diese Straßenbaumaßnahmen sukzessive in

#### Identifizierte Defizite:

- Straßenzustand
- Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Generationengerechtigkeit/Barrierefreiheit
- Entwässerung

Realisierung der Ortsumgehung muss weiter vorangetrieben werden

**Es sollen alternative Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden, um Maßnahmen umzusetzen**

eine Umsetzungsperspektive zu bringen. Hierbei soll flankierend auch über alternative Modelle zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen nachgedacht werden. Eine etwaige Umstellung kann allerdings nur mittelfristig auf Landesebene erfolgen.

Darüber hinaus zeigt das LKW-Führungskonzept (Stadt Cottbus 2017) flankierende Maßnahmen auch zur Entlastung dieser besonders betroffenen Streckenabschnitte auf, die die Baumaßnahmen jedoch nicht ersetzen können.

**Zudem sind alternative Straßenabschnitte zu überprüfen, die zum Ausbau der Vernetzung zwischen den Ortsteilen beitragen können**

Daneben gibt es Straßenabschnitte (vgl. Karte Verkehr und Stadttechnik) zwischen den Ortsteilen, insbesondere zwischen Kahren und Madlow, Dissenchen und Schlichow, Merzdorf und Dissenchen, Döbbrick und Sapsow sowie Döbbrick und Sielow zu realisieren, die eine andere, barrierefreie und sichere Führung für Fußgänger und Radfahrer (ggf. auch kombiniert) ermöglichen. Hierbei sind eigentumsrechtliche, verkehrs- und entwässerungstechnische, finanzielle wie auch gestalterische Restriktionen durch ein gesondertes Konzept als strategischen Handlungsschwerpunkt zu lösen.

In Bundesländern wie Bayern (vgl. Bayerisches Staatsministerium für das Innere, für Bau und Verkehr 2015) wurden für Bundes- und Staatsstraßen eigens Förderprogramme (135 Mio. €) für den nachträglichen Anbau von Radwegen aufgelegt. Da, die Straßen des Landes häufig anbaufrei sind, sind die Herausforderungen innerhalb der ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus ungleich höher. Der deutlichere Schwerpunkt auf die Verkehrssicherheit innerhalb der Verkehrsplanung bietet gerade einer planerisch geprägten Stadt wie Cottbus, Chancen sich zu profilieren und nach innovativen Lösungen zu suchen.

**Das Rad als Verkehrsmittel sollte aufgrund der geringen ÖPNV-Frequenz in den Ortsteilen stärker in den Fokus der Verkehrsplanung rücken**

Aufgrund der geringeren ÖPNV-Frequenz in den meisten ländlich geprägten Ortsteilen kommen neben dem Kfz auch anderen Verkehrsmitteln und hier zu allererst dem Rad eine gehobene Bedeutung zu. Zentrales Anliegen der Ortsteile ist hierbei mit Priorität die Schulsicherstellung. Durch die zunehmende Verbreitung von Elektromobilität können bspw. aber auch E-Bikes eine ergänzende Option werden, um dem Demografischen Wandel zu begegnen. Durch den Zusatzantrieb können ganz andere Reichweiten auch für ältere Personen möglich werden. Eine entsprechende Basisinfrastruktur und Netzgestaltung sind hierfür allerdings unerlässlich. Daneben ist das Radwegenetz auch aus gesamtstädtischer Perspektive, ein wichtiger Faktor zur Vernetzung touristischer und kultureller Punkte im Stadtgebiet. Durch den neuen „Magneten“ Ostsee entstehen über die bereits vorhande-

nen Vernetzungserfordernisse (bspw. Anbindungen an die Spree) hinaus, auch neue Routen, die sich nicht nur auf die direkten Anrainer beziehen.

Auf Basis des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes wurden wichtige Netzergänzungen in das strategische Handlungskonzept Verkehr und Stadttechnik überführt und um Erfordernisse aus den Ortsteilen, vor allem die Schulwegsicherung und Anbindungen an die Spree und den Ostsee, ergänzt (vgl. Karte Verkehr und Stadttechnik).

Der ÖPNV ist gerade in den kernstadtnahen Ortsteilen bzw. Teilbereichen besser als in weiter abseits gelegenen ländlichen Regionen ausgebaut. Allerdings sind die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen und eine zeitgemäße Ausstattung (bspw. Überdachung, generationengerechte Sitzmöglichkeiten und an zentralen Stellen auch Fahrradabstellanlagen) ein ortsteilübergreifender Handlungsschwerpunkt. Im Zuge des Demografischen Wandels gilt es die vorhandenen Basisfunktionen (Takt und Linien) zu erhalten und weiter auf die heutigen und künftigen Bedarfe zu optimieren. Dabei spielen sowohl die Anbindungen zur Innenstadt aber auch zu den Versorgungsinfrastrukturen (bspw. Südstadt) eine wichtige Rolle. So genannte Smart City Technologien (Apps, Bedarfshaltestellen mit Tastendruck etc.) in Kombinationen mit einer ausdifferenzierten Fahrzeugflotte können dabei helfen, Verkehre bedarfsgerechter zu gestalten und auch Umsteigevorgänge zwischen Bus und Bahn zu verbessern.

Alternative ergänzende Konzepte müssen immer auch unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit bewertet werden. Carsharing-Modelle erfordern nach bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnissen Mindestbevölkerungszahlen, die in den ländlich geprägten Ortsteilen kaum abgedeckt werden können. Hier könnten, privat zu organisierende multifunktionale Ansätze, bspw. als Serviceleistung eines vorhandenen Autohauses oder informelle Ansätze, bspw. in Form von Nachbarschaftsfahrgemeinschaften, ergänzende Funktionen übernehmen. Die Wirtschaftlichkeit klassischer ÖPNV-Konzepte sollte durch derartige Modelle allerdings nicht untergraben werden.

Insbesondere im Bereich der A15 und der Ortsumgehung, aber auch in Verbindung mit den perspektivischen Wirkungen der touristischen Entwicklung des Ostsees sind Lösungen für Lärmimmissionen durch den Verkehr ein Thema, für das in mehreren Ortsteilen eine Lösung gefunden werden muss.

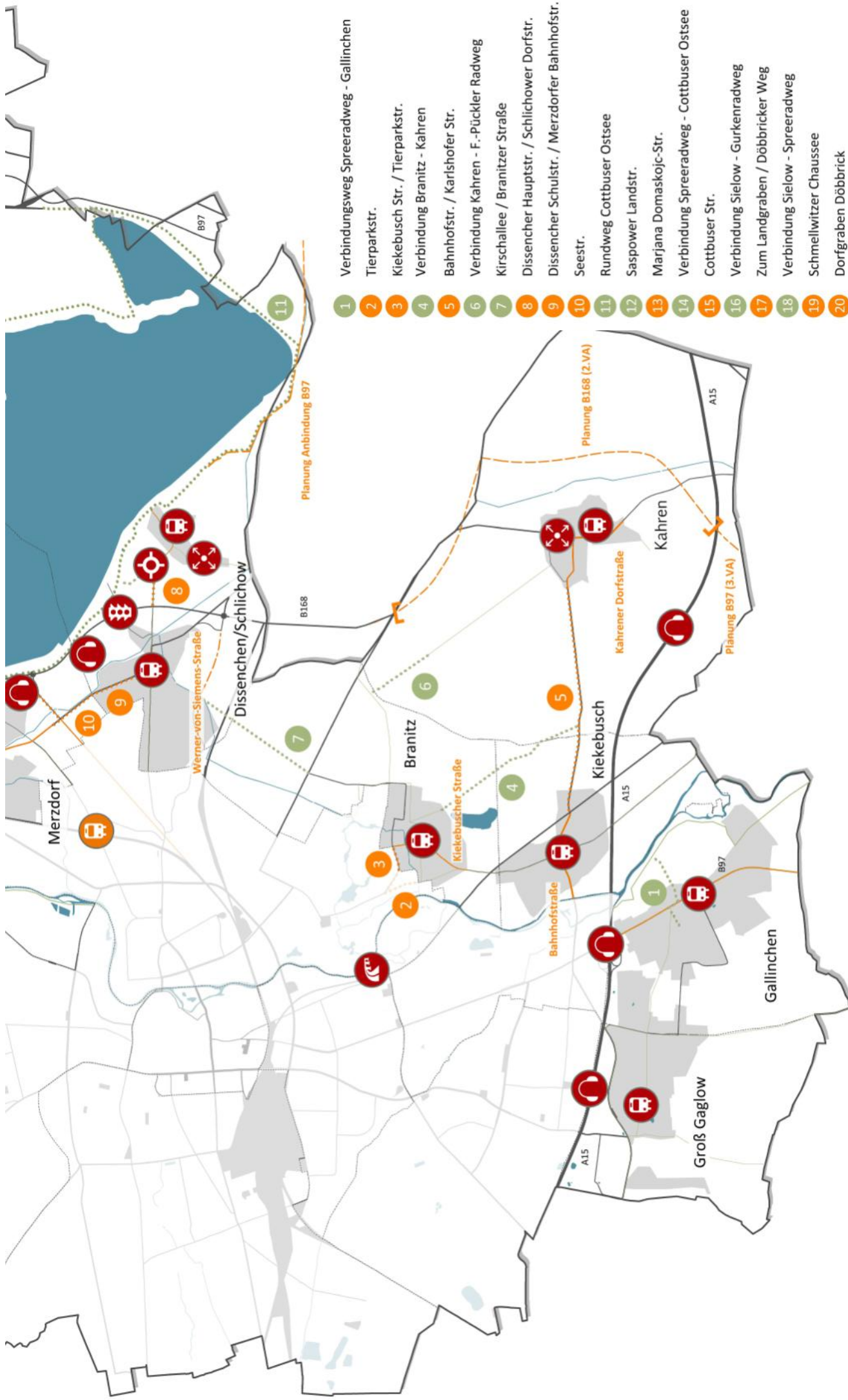
**Im Zuge des demografischen Wandels muss der Erhalt als auch die Optimierung der Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes vorangetrieben werden. Smart-City Technologien können einen wichtigen Beitrag hierzu leisten**

**Die Bewertung alternativer Konzepte unterliegt klar dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Dennoch sollten diese in den Planungen eine Rolle spielen**

# Entwicklungsplan Verkehr und Stadttechnik







- 1 Verbindungsweg Spreeradweg - Gallinchen
- 2 Tierparkstr.
- 3 Kiekebusch Str. / Tierparkstr.
- 4 Verbindung Branitz - Kahren
- 5 Bahnhofstr. / Karlshofer Str.
- 6 Verbindung Kahren - F.-Pückler Radweg
- 7 Kirschallee / Branitzer Straße
- 8 Dissencher Hauptstr. / Schlichower Dorfstr.
- 9 Dissencher Schulstr. / Merzdorfer Bahnhofstr. Seestr.
- 10 Rundweg Cottbuser Ostsee
- 11 Saspower Landstr.
- 12 Marjana Domaskojc-Str.
- 13 Verbindung Spreeradweg - Cottbuser Ostsee
- 14 Cottbuser Str.
- 15 Verbindung Sielow - Gurkenradweg
- 16 Zum Landgraben / Döbbricker Weg
- 17 Verbindung Sielow - Spreeradweg
- 18 Schmallwitzer Chaussee
- 19 Dorfgraben Döbbrick
- 20

Der Hochwasserschutz durch das Land Brandenburg und funktionierende Entwässerungssysteme durch die Stadt Cottbus und die Verbände sind als grundlegende Rahmenbedingungen zu gewährleisten.

## 4.4 Kultur, Soziales und Gesundheit

**Fazit: Tradition, Brauchtum und aktives Vereinsleben stellen zentrale Eckpfeiler des sozialen Miteinanders in den Ortsteilen dar**

Die Pflege von Tradition, Brauchtum und Sprache sowie das aktive Vereinsleben sind neben der Familie und den Nachbarschaften die zentralen Eckpfeiler für das soziale Miteinander in den ländlich geprägten Ortsteilen. Von diesen profitiert auch die Gesamtstadt mehrfach, bspw. durch ergänzende kulturelle Angebote aber auch einen geringeren Aufwand für soziale Infrastruktur, da bspw. Pflegeleistungen verstärkt in der Familie und im sozialen Umfeld übernommen werden.

Damit diese Effekte entstehen, sind Orte des sozialen Miteinanders unerlässlich. Im Rahmen der Analysen konnten hierbei unterschiedliche konzeptionelle Ansätze/Erfordernisse ausgemacht werden (vgl. Karte Kultur, Soziales und Gesundheit):

1. In Gallinchen hat die historische Ortsmitte ihre Funktion verloren. Sowohl die Zentrumsfunktionen entlang der Hauptstraße als auch die Siedlungsbereiche sind durch großflächige Erweiterungen in den 90ern und 2000ern auseinandergezogen worden. Um das soziale Miteinander von Neu und Alt zu befördern, ist die Etablierung einer neuen Ortsmitte mit Priorität erforderlich.
2. In vielen Ortsteilen ist die Sanierung vorhandener sozialer Infrastruktur ein wichtiger Handlungsschwerpunkt. Hierzu gehören insbesondere die Alte Schule in Döbbrick, das Gemeindezentrum in Willmersdorf (in der Umsetzung) inkl. Umfeld, das Sportlerheim in Dissenchen, das Vereinsheim und Teile der Sportgaststätte in Branitz und die energetische Modernisierung des Bürgerhauses in Kiekebusch.
3. In Groß Gaglow (Dorfplatz) und Sielow (Gasthof Sielow) besteht zudem weiterer Prüfbedarf für die Chancen zur Errichtung eines größeren, multifunktionalen Veranstaltungssaals.
4. In vielen Ortsteilen bestehen Chancen, bestehende Räumlichkeiten multifunktionaler zu nutzen. Diese Optionen sind zur besseren Gestaltung des Vereinslebens zu prüfen. Hierzu

gehört die Einbeziehung möglicher Veranstaltungsoptionen bei der Nachnutzung des Praktikums in Gallinchen, die Schule und die Feuerwehr in Groß Gaglow, abhängig vom Nachnutzungskonzept die Alte Schule in Kahren, das Gymnasium und der Sportplatz in Saspow sowie die ggf. erweiterten Räumlichkeiten der SG Sielow in Sielow.

5. In Merzdorf und Schlichow sollte zudem die Chance genutzt werden, wenn Infrastruktur durch private Investoren im Zuge der Ostseeentwicklungen erstellt wird, diese multifunktional mit zu nutzen.

6. Insbesondere in Saspow und Skadow bestehen zudem das Erfordernis Freiflächen bzw. deren Nutzbarkeit zur Pflege des Brauchtums zu sichern.

Über die Sanierung der explizit benannten Objekte hinaus, ist der zeitgemäße bauliche Erhalt der übrigen sozialen Einrichtungen in den Ortsteilen eine laufende Aufgabe.

Darüber hinaus sollten Brauchtum, Traditionen und Vereinsleben, trotz des noch relativ jungen Ortsteilverbundes unter dem Dach der Stadt Cottbus, auch als ortsteilübergreifende Klammer gedacht werden. Die Ortsteile bieten hierbei sehr unterschiedliche kulturelle Attraktionen (vgl. Karte Kultur, Soziales, Gesundheit), die niederschwelliger sind als das kulturelle Angebot der Innenstadt und somit eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Entsprechende Routen, Events (bspw. Tag des Brauchtums) aber auch eine gemeinsam von den Ortsteilen organisierte Internetplattform könnten das Resultat sein. Die Verknüpfung von Vereinen ist zudem eine wichtige Strategie (u.a. Wirtschaftlichkeit und Marketing), um dem Mitgliederschwund aufgrund der demografischen Entwicklung in den Ortsteilen zu begegnen.

Auch die Spreeaue kann mit dem begleitenden Radweg und der Verknüpfung zu den Ortsteilen einen wertvollen Beitrag leisten. Mögliche Maßnahmen der Umweltsensibilisierung/Umweltpädagogik sollten hierbei eingeschlossen werden.

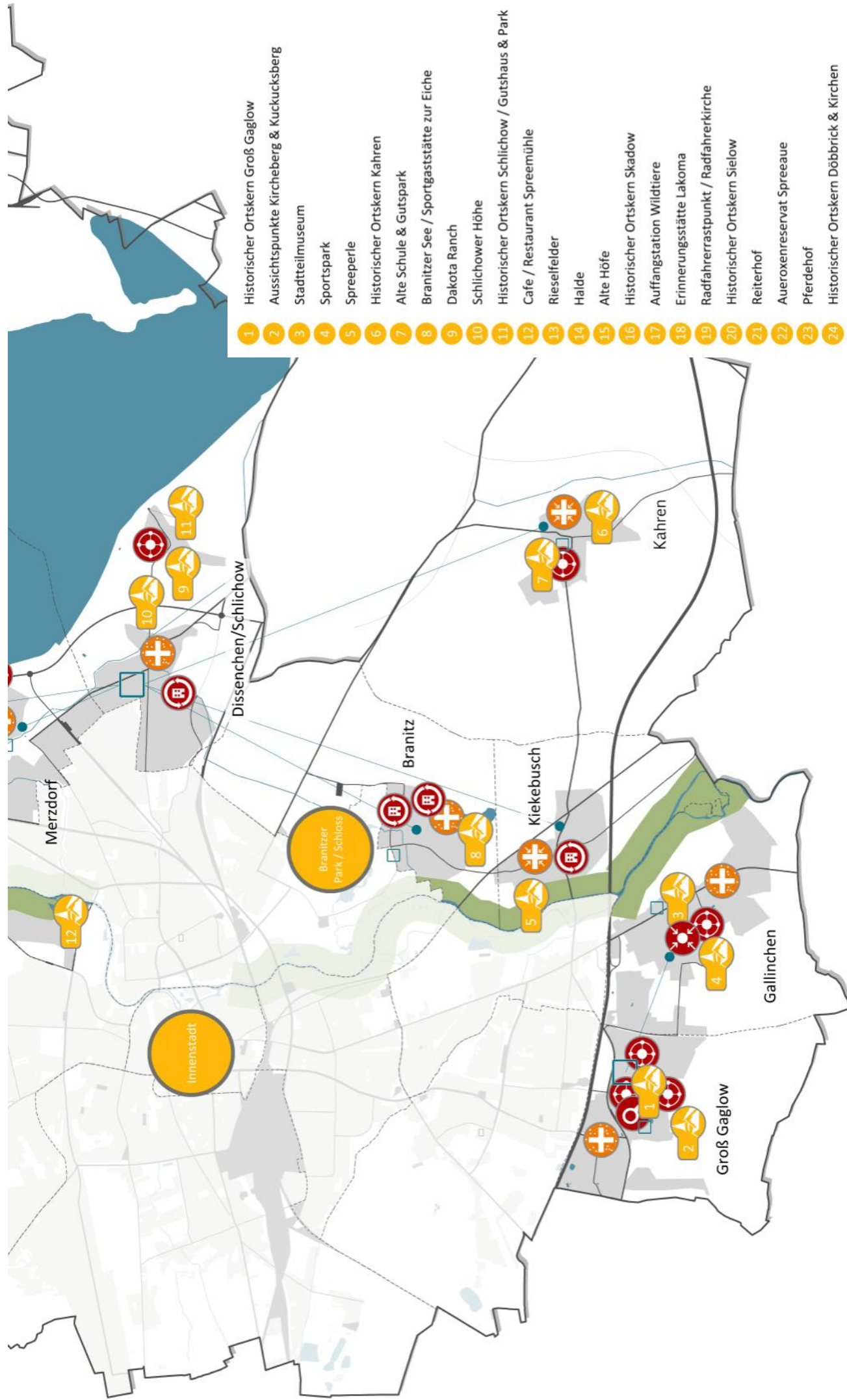
Die vorhandenen weiterführenden Schulen, Grundschulen und Kitas sind in einem zeitgemäßen Zustand zu erhalten. Die Ausgestaltung des ÖPNV und des Radwegenetzes sollte sich hierbei an den existierenden Einzugsbereichen der Grundschulen orientieren. Aufgrund der weitgehenden Wahlfreiheit bei den weiterführenden Schulen sind diese Netze,

**Die kulturellen Attraktionen in den Ortsteilen sind sinnvolle Ergänzungen zu den Angeboten der Stadt. Eine gemeinsame Strategie der Verknüpfung könnte diese Ergänzungen weiter stärken**

**Das Bildungsangebot muss auch zukünftig in einem zeitgemäßen Zustand gehalten werden. Eine entsprechende und bedarfsorientierte Vernetzung muss daher gewährleistet werden**

# Entwicklungsplan Kultur, Soziales und Gesundheit





die letzten Ankerpunkte zur Etablierung einer Jugendarbeit. Das ergänzende Angebot von Jugendinfrastruktur (u.a. Jugendclubs in einigen Ortsteilen bereits vorhanden) sollte nur bei entsprechender Initiative von Seiten der Jugendlichen ermöglicht werden. Die Bereitschaft hierzu muss aber in den Ortsteilen und im Jugendparlament signalisiert werden.

**Das herausragende gesundheitliche Angebot der Kernstadt muss im Sinne des Leitbildes besser in die Ortsteile getragen werden**

Die vorhandenen medizinischen und pflegerischen Leistungen in den Ortsteilen sollten bestmöglich erhalten werden. Allerdings besteht hier kaum eine kommunale Steuerungsmöglichkeit. Da keiner der ländlich geprägten Ortsteile das volle Versorgungsspektrum vorhalten kann, ist es sinnvoll die herausragenden Potenziale der Kernstadt in Ergänzung zu nutzen. Dies kann im Sinne des Leitbildes über ambulante Dienstleistungen, wohnortnahe Beratungsleistungen aber auch eine generationengerechte Verknüpfung die von der Quelle bis zum Ziel gedacht werden muss, geschehen.

Das Angebot von kleineren (Miet-)Wohnungen (maximal 5 bis 10 je Ortsteil) kann dazu beitragen, ambulante Dienstleistungen und generationengerechte Ausstattungsstandards effizienter und im Quartier vorhalten zu können.

**Die Eigenständigkeit im Alter in den Ortsteilen muss unter anderem durch das ergänzende Angebot der Kernstadt erhalten**

Strategisches Ziel sollte es aus mehreren Gründen (u.a. Erhalt von Traditionen und Wirtschaftlichkeit) sein, die Eigenständigkeit im Alter in den Ortsteilen bestmöglich zu ermöglichen. Sollte eine stationäre Betreuung erforderlich und die Angebote innerhalb der Netze nicht mehr möglich sein, ergänzen die Infrastrukturen der Kernstadt das Leistungsspektrum (u.a. durch stationäre Alten- und Pflegeheime, möglichst auch im Hausgemeinschaftskonzept gestaltet).

Gleichzeitig gilt es die Rahmenbedingungen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, bspw. durch das Vorhalten von technischer Infrastruktur (u.a. Breitbandanschlüsse) für Telearbeit/Homeoffice, das Angebot flexibler Arbeitszeiten (u.a. auch Lebensphasenorientiert, Betriebsauszeiten...) durch die Arbeitgeber oder die Vermittlung von Beratungsleistungen zu optimieren.

## 4.5 Natur, Umwelt und Grünflächen

Das prägende Nebeneinander von Siedlungs- und Landschaftsraum auch innerhalb der Ortsteile (bspw. grüne Fugen in Gallinchen und Merzdorf) ist auch in Zukunft zu erhalten. Hier decken sich Flächenverbrauchsziele mit Zielen der Ortsteilentwicklung, sofern die Eigenentwicklung gewahrt bleibt und Innenentwicklung mit Augenmaß für die ländlich geprägte Baukultur erfolgt.

Der sanfte Übergang von Natur- und Landschaftsraum ist hierbei die prägende Form des Ortsrandes in allen ländlich geprägten Ortsteilen. Durch die Wahrnehmung bei der Ortseinfahrt besitzen diese Ränder einen hohen Identifikationswert und definieren das Siedlungsgefüge. Sie sollten daher mit den im Handlungsprogramm definierten Maßnahmen, insbesondere an den im strategischen Entwicklungskonzept (vgl. Karte Natur, Umwelt und Grünflächen) gekennzeichneten Stellen, als Langfristaufgabe (Umsetzung in Abhängigkeit von den Eigentümern) weiter gestaltet werden. Eine durchgehend öffentlich nutzbare Randzone mit Wegestrukturen ist hierbei ökonomisch (auch in der Unterhaltung) nicht sinnvoll und aufgrund alternativer Möglichkeiten in und rund um die Ortsteile auch nicht erforderlich, sofern ausreichend Nutzungsmöglichkeiten für diese Räume bestehen.

Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete rund um die Ortsteile und vor allem im Bereich der Spree sind gerade vor dem Hintergrund der identifizierten Flächenpotenziale mit besonderer Sensibilität zu schützen. Der Vorentwurf des Landschaftsplanes sieht über den Bestand hinaus, insbesondere in den Bereichen östlich des Branitzer Sees und nördlich des Branitzer Parks eine Ausweitung des Landschaftsschutzes vor. Die teilweise fehlenden Verordnungen sollten aus Gründen der Akzeptanz und Transparenz durch das Land erstellt werden. In Folge der Neuaufstellung des Landschaftsplan könnte zudem zur einer Überprüfung der Notwendigkeit vorhandenen Strukturen führen.

Neben der reinen Sicherung sind, unter Wahrung der Belange des Umwelt- und Naturschutzes, allerdings auch insbesondere für die Spreeanrainer Wege zu suchen, die Ortsteile stärker von diesen Qualitäten auch im Sinne der Umweltsensibilisierung partizipieren zu lassen. Dies sollte durch Wegebeziehungen, an geeigneten Stellen aber auch durch behutsam genutzte Aufenthaltsräume geschehen. Gerade im Bereich von Gallinchen kann im Umfeld der Kutzeburger Mühle durch Naturerlebnisstationen, die mit dem Ortsteil ver-

**Das Nebeneinander von Siedlungs- und Landschaftsraum ist eine prägende Eigenschaft der Ortsteile**

**Die Ortseinfahrten besitzen einen hohen Identifikationswert, weshalb sie auch zukünftig weiter ausgetalt werden müssen**

**Durch neue Wegebeziehungen und der behutsamen Aufwertung bestimmter Aufenthaltsräume können die Ortsteile noch stärker bezüglich der Belange des Umwelt- und Naturschutzes sensibilisiert werden**

**Die NSGs und LSGs sind aufgrund ihre hohen Bedeutung für die Ortsteile mit besonderer Sensibilität zu schützen (ins. in Saspow und Willmersdorf)**

knüpft werden, auch dem vorhandenen Spielflächendefizit auf eine naturnahe Art und Weise begegnet werden. Mit der Schlichower Höhe, dem Kirsch- und dem Kuckucksberg in Groß Gaglow und dem Aussichtspunkt in Merzdorf bestehen bereits heute attraktive Aussichtspunkte zur Stärkung des Naturerlebnisses. Perspektivisch können auch die Halde in Saspow nach Abschluss der Nachsorgephase und die Seebrücke in Schlichow eine entsprechende Funktion übernehmen.

Der künftige Ostsee stellt in Kombination mit der Spree ein maßgebliches Naherholungspotenzial dar, mit dem nicht nur die direkten Anrainer sondern auch die dahinterliegenden Ortschaften verknüpft werden müssen. Verbindungswege, der Spreeradweg, der Rundweg um den Ostsee stellen die Basis dar, um die Beziehung zum Element Wasser herzustellen (vgl. Karte Verkehr und Stadttechnik).

Insbesondere in Saspow bestehen durch die Deponie und die Rieselfelder deutliche Einschränkungen in der Nutzbarkeit des umgebenden Landschaftsraums. Die Rekultivierung dieser Einschränkungen wird ein Zukunftsthema für die Stadt. Dies gilt zeitnaher auch für eine mineralisierte Mutterbodenhalde in Skadow.

**Es gilt die gestalterischen und ökologischen Funktionen der innerörtlichen Grünräume weiter auszuschöpfen**

Neben den umgebenden naturräumlichen Potenzialen existieren auch innerörtliche Grünräume, die gerade in den Ortsmitten wichtige gestalterische aber auch ökologische Funktionen übernehmen. Im Sinne der Ortsteilentwicklung gilt es diese Räume (vgl. Karte Natur, Umwelt und Grünräume) generationengerecht, ökologisch und sozial funktional zu gestalten und zu erhalten.

**Die naturräumlichen Potenziale sollten zur Lösung der Spielflächendefizite genutzt werden**

In acht von zwölf ländlichen Ortsteilen besteht ein Spielflächendefizit, dass es sukzessive zu beseitigen gilt. Familien mit Kindern sind auch künftig die Hauptzielgruppe für das Leben in ländlich geprägten Ortsteilen, auch wenn die Ortsteile in näherer Zukunft vor einem demografischen Umbruch stehen. Dabei sollten bestehende und auch neue naturnahe Spielmöglichkeiten zur Verringerung der Herstellungs- und Betriebskosten stärker als bisher mit einbezogen werden. Die naturräumlichen Potenziale der ländlich geprägten Ortsteile bilden hierfür eine hervorragende Basis.

In einigen Ortsteilen existieren sehr kleinteilige Kleingartenanlagen. Diese sind in ihrer Funktion für die Ortsteile mit einer Fortschreibung des Kleingartenentwicklungskonzeptes



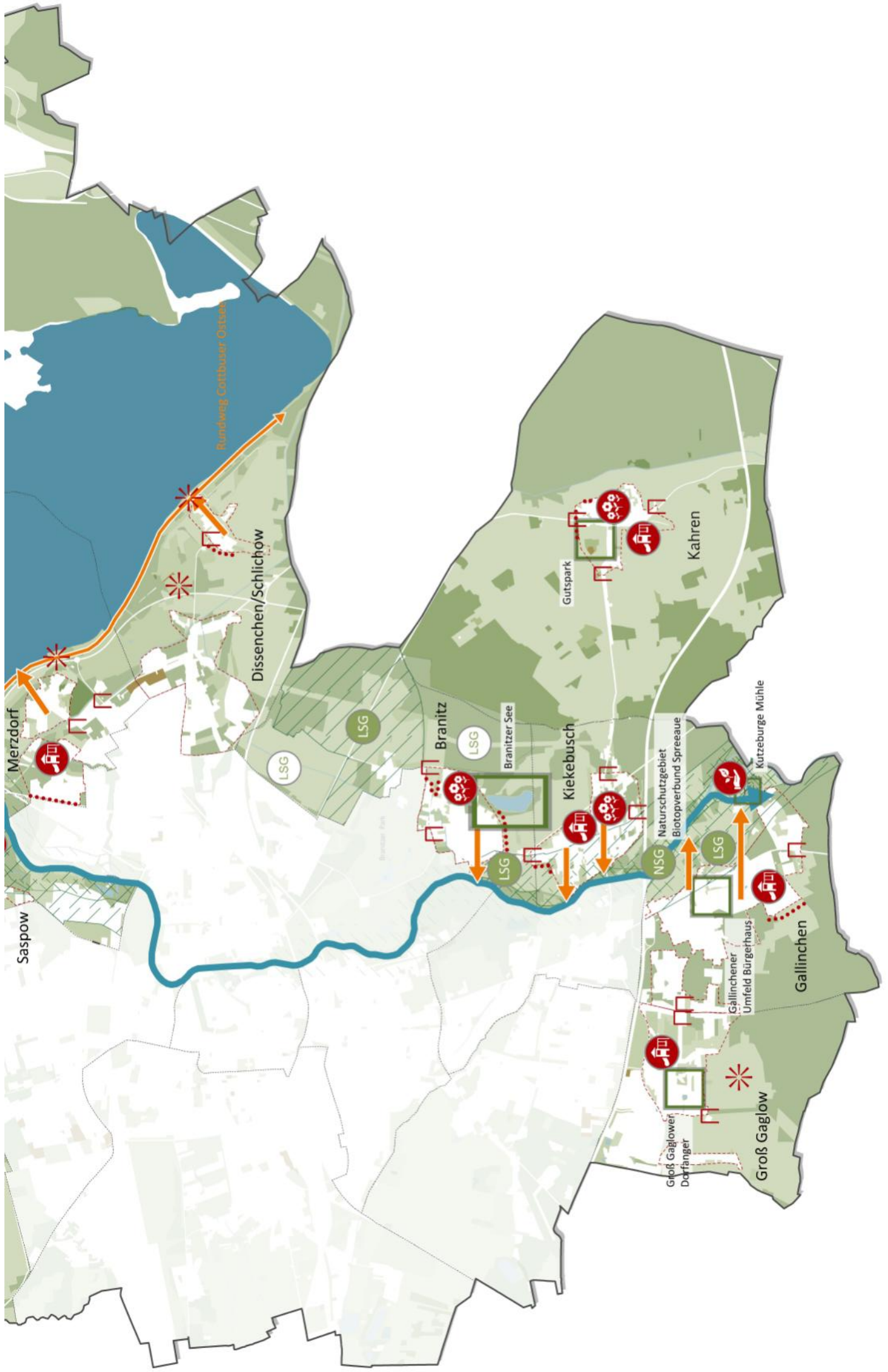
(ab 2020) zu überprüfen. Ggf. entstehen hier Zusammenlegungspotenziale mit größeren Anlagen im Stadtgebiet.

Ortseingänge sind als wichtige Orte der Identifikation und Visitenkarte zu differenzieren. Idealtypischer Weise gelingt dies mit besonderem Bezug zum jeweiligen Ortsteil und unter Beibehaltung einer gemeinsamen Klammer. In der Gestaltung der Ortseingänge muss eine Differenzierung zu den Ortsteilen der Kernstadt deutlich werden. Dass aufgrund von Einzelhandelsagglomerationen und fließenden Übergängen zur Kernstadt an einigen Stellen baulich legalisierte Zustände existieren, die eine entsprechende Gestaltung nicht mehr umsetzbar machen, muss hierbei in Kauf genommen werden.

**Die Gestaltung der Ortseingänge soll unter Einbezug der Eigenarten der jeweiligen Ortsteile erfolgen**

# Entwicklungsplan Natur, Umwelt und Grünflächen







# 5. Handlungsprogramm

Das Handlungsprogramm gliedert sich in mehrere Bausteine. Zentrales Element sind die Maßnahmenkataloge. Sie basieren auf den Zielen für die Ortsteile und sind mit den Ortsbeiräten, der Fachverwaltung sowie der Lenkungsgruppe abgestimmt. Den Zielen untergeordnet sind die jeweiligen Maßnahmen mit denen der angestrebte Zustand erreicht werden soll. Einleitend zu jedem Maßnahmenkatalog werden die abgestimmten Schlüsselprojekte (SP) benannt und beschrieben. Zur Illustration der Maßnahmen dienen Vertiefungen in Form von Ortsteilentwicklungsplänen für jeden Ortsteil. Aus Gründen der Lesbarkeit wurde hierbei der Fokus auf den Hauptsiedlungsbereich gelegt. Für das weitere Umfeld können die Darstellungen aus dem strategischen Entwicklungskonzept herangezogen werden. Für ausgewählte Projekte mit erhöhter Priorität, die durch die Maßnahmenkataloge und die Dorfentwicklungspläne nicht hinreichend beschrieben werden können, wurden im anschließenden Kapitel Steckbriefe mit ergänzenden Erläuterungen entwickelt.

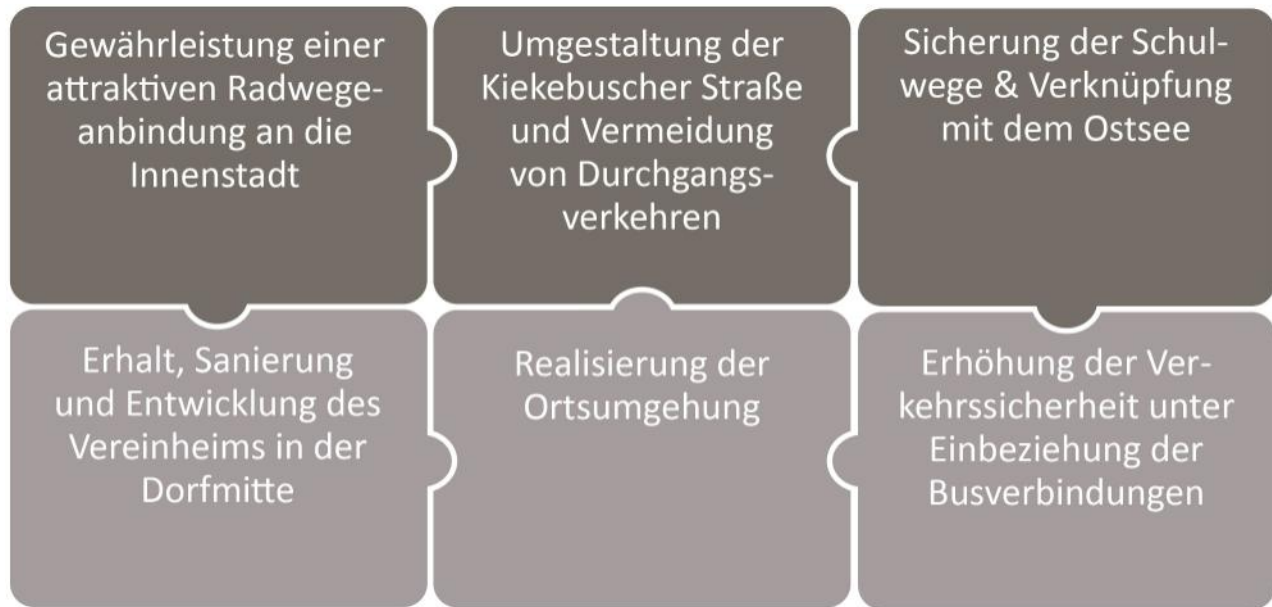
**2. Teil des Handlungsprogramms = ortsteilspezifische Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen**

## 5.1 Maßnahmenkataloge und Handlungsschwerpunkte je Ortsteil

In jedem Maßnahmenkatalog sind den Maßnahmen:

- der Projektbeginn: Wann sollte mit der Maßnahme begonnen werden?
- die Priorität: Welcher Stellenwert wird der Maßnahme im Rahmen der Ortsteilentwicklung eingeräumt (SP = Schlüsselprojekt)?
- die Akteure: Welche Akteurskonstellationen spielen für die Umsetzung eine Rolle, unterschieden nach öffentlich und privat?
- die Kosten, soweit diese zum Zeitpunkt der Konzepterstellung abzubilden sind: Was wird die Maßnahme kosten?
- mögliche Förderkulissen: Welche Fördermöglichkeiten bestehen und wie hoch ist der Eigenanteil?

zugeordnet. Dabei ist der angestrebte Projektbeginn als Zielaussage zu verstehen. Gerade vor dem Hintergrund der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen kann es zu Zielabweichungen kommen. Diese sollten allerdings im Sinne der im Leitbild angestrebten Konvergenz gegenüber den Ortsteilen transparent gemacht und nach Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der Erfolgskontrolle gesucht werden.



## Schlüsselprojekte

**Stärke des Ortsteils:**  
Nähe zur Kernstadt +  
einzigartige Natur- und  
Kulturlandschaft

Die große Stärke des Ortsteils ist seine Lage in unmittelbarer Nähe zur Kernstadt und umgeben von einer einzigartigen Natur-, Kultur- und Parklandschaft. Diese Qualitäten gilt es auch im Sinne gesamtstädtischer Belange durch funktionale und ortsteilverträgliche Anbindungen für alle Verkehrsträger zu erhalten. Hier setzen daher auch einige der Schlüsselprojekte an.

**Beleuchtung und Beschilderung als zentrale Maßnahmen zur Verkehrssicherheit**

Durch die Beleuchtung eines Teilstückes der Tierparkstraße/Kiekebuscher Straße (Bereich Am Friedhof), die Beleuchtung der letzten 500m der Pücklerallee (Umfahrung Branitzer Park), die erneute Beschilderung von 50km/h nach Einmündung der Tierparkstraße ortsteilauswärts (Annahme einer außerorts Situation vorbeugen) sowie die Markierung eines Schutzstreifens auf der östlichen Fahrbahnseite kann die Anbindung für den Radverkehr an die Innenstadt auf relativ kurzen Teilabschnitten deutlich verbessert werden. Gärten- und denkmalpflegerische Belange sind bei der Umsetzungsplanung einzubeziehen.

**Verbesserung der Schulwegsicherung durch Herstellung einer Fahrradstraße an der Kirschallee**

Neben der Innenstadtanbindung ist die Schulwegsicherung im Ortsteil ein prioritär zu bearbeitendes Thema. Durch die Herstellung einer Fahrradstraße (wartungsarm, dauerhaft und sicher) im Bereich der Kirschallee kann eine Radwegeanbindung zur Umweltgrundschule nach Dissenchen geschaffen werden (Grundschuleinzugsgebiet). Gleichzeitig wird die Anbindung an den künftigen Ostsee und die Verknüpfung des Branitzer Parks mit dem Ostsee verbessert. Bei der Umsetzungsplanung sind land- und forstwirtschaftliche sowie denkmalpflegerische Belange zu beachten.

**Umgestaltung der Kiekebuscher Straße als Grundvoraussetzung einer besseren Anbindung und einer erhöhten Verkehrssicherheit innerhalb Branitz**

Für die Anbindung der beiden vorgenannten Projekte, aber auch für die Verkehrssicherheit und gestalterische Qualität innerhalb des Ortsteils ist die Umgestaltung der Kiekebuscher Straße einschließlich verkehrslenkender Maßnahmen zentral. Entsprechend dem teilräumlichen Verkehrskonzept sind hierfür ein grundhafter Ausbau, ein mindestens einseitiger Gehweg mit Anschluss an den Kindergarten, die funktionale Gestaltung des Entwässerungssystems sowie die bestmögliche Querschnittsreduzierung für den motorisierten Individualverkehr erforderlich. Der Begegnungsverkehr von Bussen und Lkw ist zu berücksichtigen, kann aber zu Gunsten von Fußgängern und Radfahrern, auf einzelnen Teilabschnitten beschränkt werden. In Kombination mit der Ortsumgehung, muss die Ortsdurchfahrt für den Durchgangsverkehr so unattraktiv wie möglich werden.

115 Beispielhafte Umgestaltung im Bestand



116 Etablierung von traditionellen Handwerksbetrieben



Ebenso wie in den anderen ländlich geprägten Ortsteilen sind das aktive Vereinsleben und die Traditions- und Brauchtumpflege elementare Bausteine für das soziale Miteinander. Um das Vorhandene zu erhalten, dem demografischen Wandel entgegenzuwirken und auch die Neubürger aus den Neubaugebieten der letzten Jahre in das Ortsteilleben zu integrieren, sind die Rahmenbedingungen für dieses Miteinander zu erhalten und zu fördern.

Zentrale Maßnahme zur Neugestaltung einer sozialen Dorfmitte ist die Neu- bzw. Umgestaltung der Alten Schule in Branitz. Durch auslaufende Nutzungsverträge besteht im Bereich des Vereinsheims der Branitzer Blasmusikanten e.V. in Kombination mit dem vorhandenen Spielplatz die Möglichkeit, neue Impulse für eine soziale Dorfmitte zu setzen. Dabei können Bezüge zur historischen Ortsmitte hergestellt und zumindest scharnierartig mit den Gebäuden des Bürgervereins und der Sportgaststätte vernetzt werden. Die heutige Anordnung der Gebäude mit Nebengebäuden bietet hierbei Möglichkeiten zur baulichen Optimierung durch An- und Umbau (vgl. vertiefende Erläuterungen). Hierdurch können ergänzende Angebote (Multifunktionalisierung) bspw. zwei- bis drei mehrgenerationengerechte Wohnungen, ein Handwerksbetrieb zum Bau, zur Pflege und Reparatur von Blasinstrumenten oder Ferienwohnungen realisiert werden. Hierdurch würden Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten befördert. Die künftige Gestaltung des Spielplatzes sollte hierbei einbezogen werden. Die vorhandene Nutzung durch den gemeinnützigen Verein muss als Basis der künftigen Nutzung erhalten bleiben. Zur weiteren Konkretisierung sollte ein Arbeitskreis bestehend aus Vereinen, Kirche, Jugendclub und Ortsbeirat gegründet werden. Hierbei sollte auch die künftige Unterhaltung Gegenstand der Planung sein. Im Sinne des Konvergenzleitbildes können durch eine offene Planungswerkstatt alle Beteiligten ihre Ideen für die bauliche Gestaltung auf Basis des abgestimmten Nutzungskonzeptes mit einbringen. Sollte ein funktionaler Zusammenhang zum Park (bspw. durch Ferienwohnungen oder Parkkonzerte der Blasmusikanten) hergestellt werden können, bestehen ggf. alternative Möglichkeiten zur Förderung.

Der Branitzer See übernimmt wichtige Naherholungsfunktionen für den Ortsteil. Er hat allerdings nutzungsrechtlich nur noch die Funktion eines Landschaftsgewässers. Die heutige Nutzung sollte mindestens bis zur Fertigstellung der Ostsee Angebote und der Herstellung adäquater Vernetzungen geduldet werden. Die Nutzbarkeit der umgebenden Wege sollte hierbei durch extensive Pflege (2x jährlich) gewährleistet bleiben.

**Die Pflege des Vereinslebens sowie der Traditionen und Brauchtümer wirken verschiedenen Herausforderungen entgegen**

**Zentrale Maßnahme ist die Neugestaltung einer sozialen Mitte rund um die Alte Schule**

**Einrichtung eines Arbeitskreises zur weiteren Konkretisierung**

**Duldung der Naherholungsfunktion des Branitzer Sees bis zur Fertigstellung des Ostsees**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Modernisierung im Bestand sowie maßvolle und ortsstrukturell angepasste Schließung von Baulücken (Nachverdichtung mit Augenmaß)</b></p> <p>1.1 Entwicklung durch Eigentümer bzw. Käufer (ergänzend Nr. 1 und 2 ortsteilübergreifend) unter Beachtung von Denkmalbelangen (insbesondere im Bereich Gutsökonomie und Museumsweg)</p>	laufend, abhängig von Kauf- und Verkaufsinteresse
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>2 Sicherstellung der Nahversorgung und eines generationengerechten Wohnumfeldes</b></p> <p>2.1 Realisierung von Gehwegen an stark befahrenen Straßen mit ÖPNV-Funktionen insbesondere Kiekebuscher Straße, Ausstattung aller Bushaltestellen mit Borden oder Hochborden</p> <p>2.2 Überprüfung einer Buslinien-Anbindung nach Sachsendorf im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans unter Berücksichtigung aller Altersgruppen (Berücksichtigung des demografischen Wandels, nicht nur Schulverkehr) und Überprüfung ergänzender Haltepunkte der Buslinie 10 im Ortsteil (insbesondere Auenwinkel)</p> <p>2.3 Bessere Abstimmung zwischen Bus und Bahn (5 Minuten Wartezeit der Buslinien, wenn der Zug Verspätung hat)</p>	<p>mittelfristig, nach 2020, meist grundhafter Ausbau erforderlich</p> <p>Fortschreibung für 2017 geplant</p> <p>kurzfristig zu prüfen</p>
<b>VERKEHR UND STADTECHNIK</b>	
<p><b>3 Gewährleistung einer attraktiven Radwegeanbindung von Branitz an die Innenstadt (einschließlich der Südstadt). Kriterien: sicher, beleuchtet und ausreichend breit</b></p> <p>3.1 - Beleuchtung des Teilstücks Tierparkstraße/Kiekebuscher Straße (Am Friedhof): Prüfung der Machbarkeit unter Beachtung gartendenkmalpflegerischer Erfordernisse          - Umfahrung Branitzer Park (Beleuchtung letzte 500m Pücklerallee). Prüfung der Machbarkeit unter Beachtung gartendenkmalpflegerischer Erfordernisse          - Kiekebuscher Straße: erneute Beschilderung von 50 km/h nach der Einmündung der Tierparkstraße (Richtung Stadtring, um Annahme einer außerorts Situation vorzubeugen) und Markierung eines Schutzstreifens auf der östlichen Fahrbahnseite</p> <p>3.2 Ersatz für die Hermann-Löns-Brücke als Anbindung in die Südstadt</p>	<p>mittelfristig, nach 2020</p> <p>z.Zt. Keine Umsetzungsperspektive</p>
<p><b>4 Sicherung der Schulwege (nach Dissenchen) durch die Anlage von Gehwegen sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen) + Verknüpfung Branitz mit dem Cottbuser Ostsee über Fahrradverbindungen sowie Marketingmaßnahmen</b></p> <p>4.1 Herstellung einer Fahrradstraße (wartungsarm, dauerhaft und sicher) im Bereich der Kirschallee unter Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen sowie denkmalpflegerischer Belange (insbesondere Priorität für den Schulweg). Prüfung der Bepflanzung der Allee nach historischem Vorbild</p> <p>4.2 Tierparkstraße zwischen der Einmündung „An der Friedenseiche“ und dem vorhandenen asphaltierten Abschnitt der Tierparkstraße entsprechend der dortigen Breite unter Beachtung der denkmalrechtlichen Genehmigungsfähigkeit ausführen. Abschnitt zwischen „An der Friedenseiche“ und dem Parkplatz in Richtung Norden schmaler (Breite 4,00m), um Konfliktsituationen zwischen Geh- und Radwegeverkehr zu entzerren. Verkehrsberuhigung beibehalten (vgl. teilräumlichen Verkehrskonzept Branitz)</p> <p>4.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich Kiekebuscher Straße/Pücklerstraße durch Überprüfung der Bepflanzung im Bereich Kindergarten (Hecke) und Kenntlichmachung des Buchenwegs als Nebenstraße (zur Wahrung der Vorfahrtsregeln)</p>	<p>in Planung</p> <p>mittelfristig, nach 2020</p> <p>kurzfristig</p>



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Stadtbereich Stadtentwicklung (FB 61) (Baugenehmigung)      Eigentümer und Käufer		Eigentümer und Käufer	
	Fachbereich (FB 66) Grün- und Verkehrsflächen in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH  Stadt Cottbus (RStU) Cottbusverkehr  Cottbusverkehr, Deutsche Bahn AG	Anlieger, ggf. private Initiativen zur Realisierung einer Anschubfinanzierung	Gesamtinvestition Kiekebuscher Str. 907.000 €	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), untere Denkmalbehörde der Stadt Cottbus, Amt für Abfallwirtschaft (Amt 70), Stiftung Fürst-Pückler-Museum Park und Schloss Branitz, Stiftung Fürst-Pückler-Museum Park und Schloß Branitz  Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)		500m Pücklerallee und rd. 500m im Bereich Friedhof ca. 80.000 €  Komplettneubau: 1.Mio €	
	Fachbereiche Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) und Stadtentwicklung (FB 61), untere Denkmalbehörde der Stadt Cottbus, Stiftung Fürst-Pückler-Museum Park und Schloß Branitz  Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Anlieger, AG Branitzer Park- und Kulturlandschaft  Anlieger, AG Branitzer Park- und Kulturlandschaft	440.000 €  ca. 95.000 €	

Maßnahmenprogramm Branitz (1/2)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>5 Branitz von ortsfremden Durchgangsverkehren durch (eine ortsbildprägende) Umgestaltung der Kiekebuscher Straße und Realisierung der Ortsumgehung weitestgehend freihalten</b></p> <p>5.1 Grundhafter Ausbau der Kiekebuscher Straße, mindestens einseitiger Gehweg in Anschluss an den Gehweg am Kindergarten, bestmögliche Reduzierung des Querschnitts für den Autoverkehr unter Berücksichtigung des Busverkehrs/Lieferverkehrs</p>	mittelfristig, nach 2020
<p><b>6 Gewährleistung eines funktionierenden und extensiv gepflegten Entwässerungssystems</b></p> <p>6.1 Umsetzung des Entwässerungskonzeptes im Zuge von Straßenbaumaßnahmen. Vorschlag laut Konzept:  - Örtliche Versickerungsanlagen (z.B. Mulden, Rigolen, etc.): Markgrafenmühlenweg, Tierparkstraße zwischen Kiekebuscher Straße und Markgrafenmühlenweg, Tierparkstraße zwischen Markgrafenmühlenweg und der Parkbahnstraße, Tierparkstraße zwischen Parkplatz des Bahnhofs und der Parkbahnstraße, Parkbahnstraße mit Sanierung der Straße, An der Friedenseiche bis ca. 120m von der Kiekebuscher Straße, An der Aue (asphaltierter Abschnitt), Pücklerstraße zwischen Kiekebuscher Straße und Museumsweg, Pücklerstraße zwischen Branitzer Dorfmitte und der Parkfläche des Sportplatzes  - Geschlossene Wasserableitung in Straße: Kiekebuscher Straße, Die Pücklerstraße zwischen Museumsweg und Kastanienallee, Kastanienallee, Branitzer Dorfmitte zwischen der Straße Zum Seegraben und dem Petgoragraben  - Vergrößerung und Offenlegung von Durchlässen</p>	mittelfristig, nach 2020 bzw. im Zusammenhang mit entsprechenden Straßenbaumaßnahmen
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>7 Erhalt und Entwicklung einer Dorfmitte mit sozialer und funktionaler Bedeutung sowie repräsentativer Gestaltung im Bereich "Branitzer Dorfmitte" - "Pücklerstraße" unter Einbeziehung des Spielplatzes (sozialer Treffpunkt)</b></p> <p>7.1 Erhalt und Sanierung des ortsbildprägenden Gebäudes der Alten Schule, als kulturellen Ort des Ortsteils, zur Nutzung durch den gemeinnützigen Verein „Branitzer Blasmusikanten e. V und ggf. Weiterer</p> <p>7.2 Gründung eines Arbeitskreises bestehend aus Vereinen, Kirche, Jugendclub, Ortsbeirat um Möglichkeiten der Multifunktionalisierung, Unterhaltung und ggf. erforderlichen An- und Umbauaufwand zu besprechen. Idealerweise aufzeigen von Wertschöpfungsmöglichkeiten, um Förderzugang zu verbessern. Die Auswirkungen auf bereits vorhandene Funktionen im Ortsteil sind hierbei zwingend zu beachten.</p> <p>7.3 Offene Planungswerkstatt im Ortsteil (Nur wenn sich aus 6.2 eine Handlungsperspektive abzeichnet) und Erstellung eines Konzeptes</p>	kurzfristig  kurzfristig  kurzfristig
<p><b>8 Erhalt, Sanierung und ggf. Anbau der Sportlergaststätte (insbesondere Sanitäranlagen und Saalgröße) &gt; flexiblere Nutzbarkeit</b></p> <p>8.1 Mitwirkungsbereitschaft der Vereine an Umbaukosten prüfen</p> <p>8.2 Umbaukonzept um Saalnutzung und Gaststätte flexibler aufeinander abzustimmen (Nutzbarkeit auch bei Parallelveranstaltungen in Saal und Gaststätte erhöhen)</p>	mittelfristig, nach 2020  mittelfristig, nach 2020
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>9 Beachtung des Ortsteilinteresses am Branitzer Sees als ortsteilbezogenes Natur- und Freiraumangebot bei der sukzessiven Umnutzung zu einem Landschaftsgewässer zumindest bis zur Fertigstellung des Cottbuser Ostsees</b></p> <p>9.1 Schwerpunkt der Freizeitnutzungen liegt auf dem Ostsee, wenn er fertig gestellt ist. Beibehaltung der Pflege (2mal jährlich) und Duldung der heutigen Nutzung</p>	kurzfristig
<p><b>10 Perspektivische Überprüfung von nicht nachgefragten Kleingärten</b></p> <p>10.1 Mittelfristige Fortschreibung des Kleingartenentwicklungskonzeptes auch unter Einbeziehung nicht im Dachverband organisierter Vereine und insbesondere Überprüfung auf Zusammenlegungspotenziale</p> <p>10.2 Abstimmung einer ggf. vorhandenen Nachnutzungsperspektive mit dem Ortsteil</p>	mittelfristig, nach 2020  mittelfristig, nach 2020
<p><b>11 Rückführung der Flächen des Gewächshauskomplexes in die Landschaft des Branitzer Parks</b></p> <p>11.1 Landschaftsplanerische Darstellung in Zuge der Neuaufstellung von Flächennutzungsplan und Landschaftsplan</p>	mittelfristig, nach 2020

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereiche Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) und Stadtentwicklung (FB 61)	Anlieger, Cottbusverkehr GmbH	Gesamtinvestitionen Kiebuscher Str. rd. 907.000 €	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Natur und Umwelt (FB 72)	Eigentümer	N.N.	
	Immobilien (FB 23) und Verein Branitzer Blasmusikanten e.V.  Moderation: Fachbereich Immobilien (FB 23), ggf. externer Dienstleister  Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Kirche, Vereine (insbesondere Blasmusikanten und Bürgerverein), Jugendclub, Ortsbeirat  Vereine, alle Bürger, ggf. externer Dienstleister	N.N. (abhängig vom Konzept, ggf. Anbau)    ca. 10.000 €, bei Wettbewerb auch mehr	LEADER. Eigenanteil (25 %) im Ortsteil wäre zu prüfen    LEADER. Eigenanteil (25 %) im Ortsteil wäre zu prüfen
	Ortsbeirat  Ortsteil, Ortsbeirat, Fachbereich Immobilien (FB 23), LAG Spreewaldverein e.V.	Vereine  Vereine, Betreiber	N.N.	LEADER. Eigenanteil (25 %) im Ortsteil wäre zu prüfen
	Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72)	Private Betreiber, Vereine, Pflegepaten	Laufende Pflegekosten	
	Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72)  Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsteil/Ortsbeirat	Kleingartenvereine/ Nutzer	30.000 €	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			

# Dorfentwicklungsplan Branitz



Erarbeitung eines Konzeptes zur Neugestaltung der Branitzer Dorfmitte als funktionale und soziale Dorfmitte unter Einbeziehung aller relevanter Akteure

Neugestaltung des Spielplatzes in der Branitzer Dorfmitte mit der Ausrichtung auf verschiedene Altersgruppen

Erhalt, Sanierung und ggf. Anbau der Sportlergaststätte (insbesondere Sanitäranlagen und Saalgröße)

Ortsteilverträgliche Arrondierung oder Baulückenschließung von Wohnquartieren insbesondere im Bereich der Sprewehrrstraße und Seeau

Erhalt des Branitzer Sees als ortsteilbezogenes Natur- und Freiraumangebot, Beibehaltung der Festsetzungen zum Branitzer See sowie unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur

Erstellung einer Gestaltungsfibel für öffentlich wirksame Gebäudeteile, Vorgärten und Straßenräume unter Einbeziehung von Entwässerungsanlagen

ÖPNV-Anbindung nach Sachsendorf/südliche Kernstadt verbessern





## Schlüsselprojekte

### Zentrale Projekte ranken um den Cottbuser Ostsee

Die zentralen Schlüsselprojekte für Dissenchen und auch Schlichow ranken rund um den Cottbuser Ostsee. Hier gilt es durch die Stadt, den zu gründenden Zweckverband und die LEAG die erforderliche Basisinfrastruktur zu schaffen und zu pflegen, damit private Investitionen für die Folgeinfrastruktur erfolgen.

Aus Sicht von Dissenchen und Schlichow sind bei diesen Investitionen zwei Aspekte in der Maßnahmenausgestaltung von entscheidender Bedeutung:

1. Die neue Infrastruktur sollte multifunktional sein und in ihrer Ausgestaltung auch die Belange des Ortsteils mit einbeziehen. So sollte bspw. rund um das neu zu konzipierende Mehrzweckgebäude am Anger eine neue Mitte für den Ortsteil entstehen.
2. Die Auswirkungen der neuen Infrastrukturen, aber auch die Entwicklung neuer Wohnbauflächenimpulse sollte behutsam erfolgen, sei es unter dem Aspekt der sozialen Integration, unter Würdigung des Ortsbildes, zur Vermeidung von unverträglichen Immissionen oder zur ortsteilverträglichen Abwicklung des Verkehrs.

### Besondere Bedeutung: Gestaltung und Umsetzung des Rundwegs um den Ostsee

Unter den infrastrukturellen Projekten von besonderer Bedeutung ist der Rundweg um den Ostsee mit entsprechender Möblierung (auch Sport und Freizeit). In Schlichow sollen darüber hinaus eine Ausflugsgaststätte am Damm/ im Damm intergriert- der aus Sicht des Ortsteils erhalten werden sollte- mit Aussichtspunkt auf dem Damm, ein Fahrgastanleger mit integrierten temporären Sportbootliegeplätzen, ein Rast- und Servicepunkt für Radfahrer am Anger evtl. in Kombination mit Radlerherberge, E-Bike-Ladestation und Abstellanlagen, ein Mehrzweckgebäude am Anger durch Verschieben des Sportplatzes am heutigen Standort in Schlichow sowie ein Hochklassiges Aparthotel mit Hotelrestaurant nebst einer Badestelle mit Tagesstrand (nur Radfahrer und Fußgänger), kein Parkplatz für Tagesbesucher (Schlichow Süd) realisiert werden. In Dissenchen ist es vor allem die Realisierung des Hauptstrandes einschließlich der erforderlichen Erschließungsanlagen, u.a. stadttechnische Erschließung, Sport- und Spielinfrastruktur, PKW-Parkplätze und der Ausbau eines Kreisverkehrs auf der Dissenchener Straße (Abzweig zum Strand) unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs.

117 Gestaltung wassernaheer Flächen am Beispiel Bratislava



118 Beispielhafte einseitige Straßenbeleuchtung



Um unverträglichen ortsfremden Durchgangsverkehren zu vermeiden, sind mehrere Maßnahmen umzusetzen. Basis ist die Realisierung des 2. und 3. VA der Ortsumgehung, um insbesondere ortsfremde Durchgangsverkehre nicht durch die Ortsteile zu leiten. Das Gewerbegebiet Dissenchen Süd I kann durch den Lückenschluss zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Haasower Straße effektiver an die Ortsumgehung angebunden werden und gleichzeitig werden LKW-Verkehre aus der Ortslage gehalten. Durch die Umsetzung der Seestraße kann insbesondere der Verkehr aus der Kernstadt über eine alternative Route geführt werden. Eine alternative Anbindung des Aparthotels über die B97 ist zumindest perspektivisch zu prüfen. Das gesamte Maßnahmenpaket sollte durch verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt werden.

Bereits heute ist ein mindestens einseitiger, durchgängiger und ausreichend beleuchteter Gehweg, auf dem auch Radfahrer geduldet werden, entlang der Dissenchener Hauptstraße zwischen Einmündung Haasower Straße und Ortseingang Schlichow eine zentrale Maßnahme zur Verknüpfung der beiden Teilbereiche des Ortsteils.

Mit der Ostseeplanung sollen auch bauliche Potenziale gerade in den Anrainerortsteilen erschlossen werden. Gerade aufgrund der weitgehend intakten Strukturen innerhalb des Ortskerns von Schlichow muss dies behutsam erfolgen. Das betrifft zum einen die Anzahl der privatwirtschaftlich zu realisierenden Wohneinheiten zum anderen aber auch den qualitativen Anspruch. Gerade in Schlichow bestehen gute Voraussetzungen bspw. durch eine Realisierung von Kettenhaustypen, den Hofcharakter des Bestandes aufzunehmen oder über flexible Grundrisse auch Ferienwohnungen und altengerechte Wohnungen zu ermöglichen. Die Nutzung regenerativer Energien und dezentraler Versorgungssysteme wären weitere Elemente um baukulturelle Belange mit dem in der Stadt vorhandenen Know-How der BTU und der vorhandenen Unternehmen zu verknüpfen. Dabei muss der Anger als Scharnier zwischen alten und neuen Siedlungsteilen fungieren, um soziale Integration bestmöglich zu befördern. Durch Instrumente wie bau- und planungsrechtliche Vorgaben für Investoren, begleitete Baugemeinschaften oder vorgeschalteter Wettbewerbe, in die der Ortsteil intensiv einbezogen wird, ist dies umzusetzen.

Das vorhandene Gewerbegebiet Dissenchen Nord I wird unter Einbeziehung der Flächen der ehem. KSW („Dissenchener Binnendühne“) zu einem attraktiven Mischgebiet im Zuge der Ostseeentwicklungen. Die Wohnbauflächenanteilen orientieren sich hierbei an der Dissenchener Schulstraße und auf den KSW-Flächen.

**Vermeidung von Durchgangsverkehr durch:**

- Realisierung 2./3. VA der Ortsumgehung
- Lückenschluss Werner-von-Siemens-Straße/Haasower Straße

**Durchgängiger und beleuchteter Gehweg als zentrale Verbindungsmaßnahme**

**Realisierung von Kettenhaustypen als behutsame bauliche Maßnahme innerhalb Schlichows**

**Dorfanger mit Scharnierfunktion zwischen alten und neuen Siedlungsteilen**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Erleichterung der Rahmenbedingungen zur Umnutzung von in rückwärtigen Bereichen gelegenen Bestandsgebäuden (Vierseitenhöfe) als Wohnraum und Förderung des privaten Engagements in Form von Pensionen, Ferienwohnungen im Zuge der Entwicklung des Cottbuser Ostsees (Schwerpunkt Schlichower Dorfstraße)</b></p> <p>1.1 Planung/Errichtung von Wohnungen, Ferienwohnung oder generationengerechten Wohnungen auch in Nebengebäuden in Kombination mit Gestaltungssatzung zum Erhalt des Vierseitenhofcharakters, keine Grundstücksteilungen zu Gunsten der zweiten und dritten Reihe</p> <p>1.2 Umbau und Ausbau von Scheunen, Eintragung von Nutzungsrechten etc.</p>	<p>Im Zuge der Ostseeentwicklung</p> <p>Im Zuge der Ostseeentwicklung</p>
<p><b>2 Entwicklung von straßenbegleitenden Eigentums- und Mietwohnungen entlang der Merzdorfer Bahnhofstraße und Dissenchener Schulstraße und Entwicklung des Gewerbegebietes Dissenchen Nord I zu Gunsten eines attraktiven Mischgebietes</b></p> <p>2.1 Entwicklung von straßenbegleitenden Eigentums- und Mietwohnungen entlang der Ostseite der Merzdorfer Bahnhofstraße und Dissenchener Schulstraße</p> <p>2.2 Entwicklung des Wohnungsbaugbietes ehemaliges KSW Dissenchen („Dissenchener Binnendühne“)</p> <p>2.3 Perspektivische Rücknahme der Widmung Sondergebiet Photovoltaikanalagen im Gewerbegebiet Dissenchen Nord I zu Gunsten eines attraktiven Mischgebietes entlang der Seestraße</p>	<p>abhängig von Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse</p> <p>laufende Verhandlungen</p> <p>Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse, Befristung bis 2032 ist zu beachten</p>
<p><b>3 Erhalt der dörflichen Siedlungsstruktur Schlichows durch behutsame Entwicklungen rund um den Cottbuser Ostsee</b></p> <p>3.1 Bauliche Arrondierung durch Konzentration auf folgende Entwicklungsflächen:  - westlich Sportplatz unter Anpassung des Flächenzuschnitts (ca. 30 WE), jedoch mit einer sichtbaren Trennung zum alten Ortskern  - Oskar-Trautmann-Str. (bis zu 20 WE), Prüfung und ggf. Planung und Herstellung einer Zufahrtsstraße (Stichstraße) Dorfausgangsseitig Richtung Haasow , um die sehr tief gezogenen Grundstücke für Eigenheimstandorte zu nutzen  - Straßenanbau Am Gutspark (zweiseitiger Anbau der vorhandenen gut ausgebauten Straße)</p> <p>3.2 Darüber hinaus nur bauliche Arrondierung auf Flächen, die der Nachverdichtung dienen</p> <p>3.3 Abstimmung von Gestaltungsvorgaben mit den Einwohnern Schlichows, um Eigenart des Ortsteils bestmöglich wiederzugeben. Vermeidung von zu kleinen Parzellen und Geschosswohnungsbau. Nach Möglichkeit Nutzung innovativer Einfamilienhaustypen (bspw. Kettenhäuser als Variowohnungen, Hausgruppen im Stile der Hofstrukturen, Atriumhäuser statt Bungalow...)</p> <p>3.4 Aufstellen von qualifizierten Bebauungsplänen, mit ggf. ergänzenden Gestaltungsvorgaben; ggf. eigenständige Gestaltungssatzung. Schutz der besonderen Ortsstruktur mit geeigneten Sicherungsinstrumenten</p> <p>3.5 Prüfung der Realisierung einer Querverbindung zwischen Oskar-Trautmann-Str. und Am Gutspark zur Realisierung von Wohnbauflächen für Private. Verhinderung der Gefahr der Bebauung in 2. und 3. Reihe.</p>	<p>Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse</p> <p>laufend</p> <p>In Abhängigkeit von 3.1</p> <p>In Abhängigkeit von 3.1</p> <p>Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>4 Stärkung des Gewerbegebietes Dissenchen Süd I durch ein aktives Flächenmanagement und Realisierung des Anschlusses zwischen Werner-von-Siemens Straße und Haasower Straße</b></p> <p>4.1 Ausschreibung der Realisierung des Anschlusses zwischen Werner-von-Siemens Straße und Haasower Straße</p> <p>4.2 Fortsetzung des aktiven Flächenmanagements (Exposés, Messen etc.) und der Revitalisierung</p>	<p>mittelfristige Umsetzung nach 2020</p>



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereiche Bauordnung (FB 63) und Stadtentwicklung (FB 61) zur Genehmigung	Eigentümer  Eigentümer in Unterstützung durch Externe	Privat  Privat	LEADER, Dorferneuerung (GAK), Diverse u.a. KfW (u.a. zur Herstellung von Barrierefreiheit und energetischer Sanierung)
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Private, Investoren  Private, Investoren  Private, Investoren	Privat  Privat	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)  Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)  Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat  Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61)  Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer, Investoren  Eigentümer, Bauherren  Ortsteil, externe Dienstleister  Eigentümer, Investoren  Eigentümer, Investoren	Privat  Privat  N.N.  Privat  Privat	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) EGC Cottbus		N.N.	

Maßnahmenprogramm Dissenchen (1/4)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>5 Nutzung von infrastrukturellen Einrichtungen des Cottbuser Ostsees für das dörfliche Gemeinschaftsleben in Schlichow unter Vermeidung von Überformungen + Anlage einer „neuen“ Dorfmitte in Schlichow unter Wahrung der städtebaulichen Eigenarten sowie unter Berücksichtigung der Entwicklungen rund um den Cottbuser Ostsee (u.a. Ausflugsaststätte, Radherberge, Servicepunkt) &gt; sozialer Aspekt</b></p> <p>5.1 Ausflugsaststätte möglichst mit Aussichtspunkt am Damm oder in den Damm integriert in Verlängerung der Schlichower Dorfstraße</p> <p>5.2 Fahrgastanleger mit integrierten temporären Sportbootliegeplätzen</p> <p>5.3 Übernachtungsangebote im Dorf in Privatquartieren oder Pensionen</p> <p>5.4 Rast- und Servicepunkt für Radfahrer am Anger evtl. in Kombination mit Radlerherberge, E-Bike-Ladestation und Abstellanlagen "Radlerstation Ostseeblick" (ehemaliger Standort Gaststätte „Schlichower Ostseeblick“ nach Realisierung Ausflugsaststätte)</p> <p>5.5 Mehrzweckgebäude am Anger durch Verschieben des Sportplatzes am heutigen Standort in Schlichow</p> <p>5.6 Schlichow Süd: Hochklassiges Aparthotel mit Hotelrestaurant</p> <p>5.7 Schlichow Süd: Badestelle mit Tagesstrand (nur Radfahrer und Fußgänger), kein Parkplatz für Tagesbesucher</p> <p>5.8 Schlichow Süd: Entwicklungsraum für Freizeitnutzungen (z.B. Reitsportzentrum)</p> <p>5.9 Fitness-/Sportpark entlang des Dammes für Jung und Alt in Richtung Hauptstrand</p> <p>5.10 Nordic-Walking-Strecke mit festem Treffpunkt in Schlichow</p>	<p>laufend (vorbereitende Maßnahmen), mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p>
<p><b>6 Anlage des Hauptstrandes des Ostsees mit regionaler Ausstrahlung in Dissenchen</b></p> <p>6.1 Erwerb des Eigentums für die Strandflächen</p> <p>6.2 Erarbeitung städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept und Anpassung der Bauleitplanung</p> <p>6.3 Stadttechnische Erschließung</p> <p>6.4 Ausbau Kreisverkehr an der Dissenchener Straße/Abzweig Strand (asphaltiert, geeignet für Zweirichtungsverkehr, ausreichend breit) als Zufahrtsstraße zu den Strandparkplätzen</p> <p>6.5 Straße zum Dissenchener Friedhof endet zukünftig am Friedhof und wird als Fahrradstraße zum Strand weitergeführt. Einrichtung einer Wendemöglichkeit am Friedhof</p> <p>6.6 Errichtung von Sport- und Spielinfrastruktur, ggf. Imbiss</p>	<p>kurzfristig nach Erwerb</p> <p>mittelfristig</p> <p>mittelfristig</p> <p>mittelfristig</p> <p>laufend (vorbereitende Maßnahmen), mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p>
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>7 Durchgehende Verbindung von Dissenchen und Schlichow (Ortseingang) mit mindestens einseitig angelegtem Gehweg der auch von Radfahrern genutzt werden kann einschließlich Verbesserung der Beleuchtungssituation</b></p> <p>7.1 Anlegen eines mindestens einseitigen Gehweges auf dem auch Radfahrer geduldet werden entlang der Dissenchener Hauptstraße zwischen Einmündung Haasower Straße und Ortseingang Schlichow und Verbesserung der Beleuchtungssituation</p>	<p>Im Rahmen der Umsetzung Cottbuser Ostsee</p>
<p><b>8 Perspektivische Verbesserung der Anbindung für Radfahrer an den Strand</b></p> <p>8.1 Wunsch nach Querung (niveaufreie Gestaltung wahrscheinlich) für die Umgehungsstraße im Bereich Dissenchener Waldstraße zum Strand</p>	<p>aktuell keine Umsetzungsperspektive</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
<p>SP</p> <p>SP</p> <p>+++</p> <p>SP</p> <p>SP</p> <p>+++</p> <p>SP</p> <p>+++</p> <p>+++</p> <p>+++</p>	<p>Zweckverband</p> <p>Zweckverband (E-Bike-Ladestation und Abstellanlagen ggf. durch Förderung realisierbar)</p> <p>Fachbereich Immobilien (FB 23) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Zweckverband</p> <p>Zweckverband</p>	<p>Ostseemanagement, potenzielle Investoren</p> <p>Fahrgastschiffahrtbetreiber</p> <p>Eigentümer</p> <p>LEAG, potenzielle Investoren</p> <p>LEAG, potenzielle Investoren</p> <p>potenzielle Investoren</p> <p>potenzielle Investoren</p> <p>potenzielle Investoren, ggf. Dakota Ranch</p> <p>LEAG, potenzielle Investoren</p>	<p>Privat</p> <p>N.N.</p> <p>Privat</p> <p>N.N.</p> <p>Privat</p> <p>Privat</p> <p>Privat</p> <p>N.N. (Je Outdoor-Fitnessgerät 2.000 bis 5.000 € ohne Untergrund und Hinweistafeln)</p>	
<p>+++</p> <p>+++</p> <p>+++</p> <p>+++</p> <p>+++</p>	<p>Stadt Cottbus</p> <p>Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61), Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), LWG, Ver- und Entsorgungsunternehmen, Unterhaltung künftiger Zweckverband</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>ggf. externe Dienstleister</p> <p>potenzielle Investoren</p>	<p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>N.N. (Kreisverkehr außerorts, einspurig ca.250.000-350.000 €)</p> <p>Privat</p>	
<p>SP</p>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Abfallwirtschaft und Stadtreinigung (Amt 70)</p>	<p>Eigentümer, Anlieger, potenzielle Investoren</p>	<p>N.N.</p>	
<p>+</p>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Zweckverband, Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>		<p>N.N.</p>	

Maßnahmenprogramm Dissenchsen (2/4)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>9 Erneuerung der Schlichower Dorfstraße und Anschluss an die zentrale Abwasserentsorgung</b></p> <p>9.1 Überprüfung der Wirtschaftlichkeit einer zentralen Abwasserentsorgung auch im Zusammenhang mit den geplanten Ostseeentwicklungen. Im Falle einer positiven Prüfung: Anschluss von Schlichow an die zentrale Abwasserentsorgung.</p> <p>9.2 Erneuerung der Schlichower Dorfstraße nach Möglichkeit unter Einbindung des historischen Kopfsteinpflasters</p>	<p>mittelfristig, nach 2020</p> <p>mittelfristig, nach 2020</p>
<p><b>10 Den Ortskern Dissenchen vor ortsfremden Durchgangsverkehren frei halten</b></p> <p>10.1 Umsetzung der Maßnahmen Seestraße, Ortsumgehung und Anschluss Werner-von-Siemens Straße (vgl. 4 bzw. ortsteilübergreifende Maßnahmen)</p>	<p>mittelfristig, nach 2020, 2. VA Ortsumgehung laufend</p>
<p><b>11 Neugestaltung der Dissenchener Schulstraße unter Berücksichtigung von Radverkehrs- sowie Fußgängerverkehrsanlagen</b></p> <p>11.1 Ausbau der Schulstraße, mindestens einseitiger Gehweg durchgängig nach Merzdorf, bestmögliche Reduzierung des Querschnitts für den Autoverkehr zu Gunsten von Radverkehrsanlagen, Neuregelung der Park- und Haltebereiche (Kiss+Ride Zone + Parken für Lehrer), Verlagerung von Verkehren durch Seestraße und Werner-von-Siemens-Straße</p>	<p>mittelfristig, nach 2020</p>
<p><b>12 Erstellung einer Zufahrtsstraße mit Kreisverkehr von der Dissenchener Hauptstraße zur Erschließung des neuen Wohngebietes</b></p> <p>12.1 Erstellung einer neuen Zufahrtsstraße mit Kreisverkehr im Zuge der Entwicklung des Baugebietes westlich des Sportplatzes in Schlichow unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs</p>	<p>laufend (vorbereitende Maßnahmen), mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p>
<p><b>13 Überprüfung der Realisierbarkeit einer Straßenanbindung von Schlichow Süd (Aparthotel) an die B97 als perspektivische Maßnahme</b></p> <p>13.1 Überprüfung der Genehmigungsfähigkeit und Finanzierbarkeit unter Berücksichtigung von Interessen des Investors/ der Betreiber unter Vermeidung von Durchgangsverkehren für den Ortsteil</p>	<p>Prüfung erst bei entsprechendem Investitionsinteresse</p>
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>14 Einrichtung einer sozialen oder kulturellen Nutzung im ehemaligen Gutshaus Schlichow (Kombination)--&gt; Art der Nutzung wird durch den Investor bestimmt (z.B. als generationengerechte Wohnanlage, Hotel, Museum zu den verlagerten Dörfern und der Geschichte Schlichows, ggf. weitere) und Inwertsetzung des Gutsparkes</b></p> <p>14.1 Erstellung eines Standortexposés in Abstimmung mit dem Eigentümer, Prüfung öffentlicher Beiträge zum Raumprogramm (bspw. Verlagerung Bürgerhaus)</p> <p>14.2 Ausschreibung eines Investorenwettbewerbs</p> <p>14.3 Umsetzung</p>	<p>kurzfristig</p> <p>abhängig vom Eigentümerinteresse</p> <p>abhängig von Investoreninteresse</p>
<p><b>15 Attraktivitätssteigerung des Dorfplatzes Dissenchen unter Wahrung der historischen Mitte</b></p> <p>15.1 Erneuerung der Begrünung und Pflasterung, Präsentationsmöglichkeit für Vereine und Schulen</p> <p>15.2 Prüfung, ob perspektivisch (nach Realisierung Ostsee und Randbebauung Schulstraße/Merzdorfer Bahnhofstraße) eine Gastronomie- oder Handelsnutzung (in vorhandenen Gebäuden, ohne Überbauung des Platzes) mit Außenflächen den Platz besser ausnutzen kann und Treffpunktfunktionen entwickelt</p>	<p>mittelfristig, nach 2020</p> <p>langfristig</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung	Anlieger, Lausitzer Wasser GmbH & Co.KG  Anlieger, Lausitzer Wasser GmbH & Co.KG	N.N. (Anliegeranteil)  N.N. (Anliegeranteil)	
	vgl. 4.1, 4.2 bzw. ortsteilübergreifende Maßnahmen		N.N.	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Anlieger	N.N. (Anliegeranteil)	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Anlieger, Investoren	N.N. (Investoren, Anliegeranteil)	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Bund	Investor, Betreiber	N.N. (Investor)	
	Ortsbeirat, ggf. in Kooperation mit der EGC Ortsbeirat, ggf. in Kooperation mit der EGC	Eigentümer, ggf. externer Dienstleister Eigentümer, ggf. externer Dienstleister, Investoren Investor	Eigentümer Eigentümer Investor	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Immobilien (FB23)	Vereine, Schulen, Private (Pflegepatenschaften)  Eigentümer, Investoren	N.N. (abhängig von Gestaltung, bei 20 % Versiegelung und 5 Möblierungselementen ca. 70.000 €)  Privat	LEADER (Eigenanteil 25 %)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>16 Sanierung der öffentlichen Gebäude im Bereich der Sportvereine zum Erhalt attraktiver sozialer Freizeiteinrichtungen</b></p> <p>16.1 Sanierung der öffentlichen Gebäude im Bereich der Sportvereine zum Erhalt attraktiver sozialer Freizeiteinrichtungen SV Dissenchen 04 e.V.</p> <p>16.2 Schlichow: Prüfung der Integrationsmöglichkeit von Vereinsnutzungen im Rahmen der Erstellung eines neuen Mehrzweckgebäudes</p>	<p>mittelfristig, nach 2020</p> <p>mittelfristig, nach 2020</p>
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>17 Entwicklung des Lärmschutzdammes Schlichow als identitätsstiftende Landmarke (Dorf hinter den Dünen)</b></p> <p>17.1 Variantenuntersuchung zur Zukunft des Lärmschutzdammes unter Einbeziehung des Ortsteils (Präferenz der Ortsteilbevölkerung: Erhalt des Dammes), Einbeziehung der Idee Windstalk-Park in die Prüfung</p> <p>17.2 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig (2017), Umsetzung im Zuge der Ostseeentwicklung</p>
<p><b>18 Attraktive Gestaltung der Landmarke Schlichower Höhe inkl. des naturnahen Spielplatzes durch Ausbau des Naturerlebnisses</b></p> <p>18.1 Instandhaltung und Pflege des vorhandenen Inventars, Weiterentwicklung im Zuge der Ostseerealisierung</p> <p>18.2 Nutzung als offenes Klassenzimmer durch Umweltgrundschule, ggf. Pflege-AG</p>	<p>laufende Pflege, Weiterentwicklung im Zuge der Ostseeentwicklungen</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>19 Herstellung einer attraktiven Geh- und Radwegeverbindung zwischen Branitzer Park und künftigem Cottbuser Ostsee</b></p> <p>19.1 Aufwertung der Entwicklungsachse ausgehend vom Branitzer Park über die Kirschallee, die Branitzer Straße, durch die Ortslage Dissenchen zum Cottbuser Ostsee, u. a. Herstellung einer attraktiven Fahrradstraße im Bereich der Kirschallee mit 3,50 m Breite unter Berücksichtigung der land- und forstwirtschaftlichen Belange</p>	<p>in Planung</p>
<p><b>20 Prüfung der zukünftigen Nutzung des Trantzfließes</b></p> <p>20.1 Rückbau des südlichen Teilabschnitts (Bereich Haasow südlich Einmündung Branitz-Dissenchener-Grenzgraben bis Kathlower Wehr) unter Beachtung der Entwässerungsfunktionen für Dissenchen (Niederschlag)</p> <p>20.2 Renaturierung im übrigen Bereich</p>	<p>kurzfristige Entscheidung, mittelfristige Umsetzung nach 2020</p> <p>kurzfristige Entscheidung, mittelfristige Umsetzung nach 2020</p>
<p><b>21 Rücknahme der Gewerbeflächen Dissenchen Süd II zu Gunsten des Landschaftsraumes</b></p> <p>21.1 Übernahme der Darstellung als Landschaftsraum zwischen Kulturerbe Branitzer Park und Cottbuser Ostsee in den Flächennutzungsplan und Landschaftsplan</p>	<p>Neuaufstellung Flächennutzungs- und Landschaftsplan in Bearbeitung</p>
<p><b>22 Rücknahme des SO-Gebietes (Bebauungsplan Sonderbaufläche Dissenchen) zu Gunsten der Landwirtschaft</b></p> <p>22.1 Übernahme der Darstellung als landwirtschaftliche Fläche im Zuge der 2. Fortschreibung des Masterplans Cottbuser Ostsee in den Flächennutzungsplan und Landschaftsplan</p>	<p>Neuaufstellung Flächennutzungs- und Landschaftsplan in Bearbeitung</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Immobilien (FB 23)	Vereine Investoren, Vereine	N.N.	LEADER (Eigenanteil 25 %)
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Zweckverband, Ortsbeirat Stadtverordnetenversammlung	LEAG beauftragt externen Dienstleister LEAG beauftragt externen Dienstleister (Umsetzung)	LEAG	
	Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Private Pflegepatenschaften, ggf. Spendendose Umweltgrundschule	öffentlich/privat	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)		440.000 €	
	LMBV, LfU LMBV, LfU	ggf. Private Dienstleister LEAG, ggf. Private Dienstleister	LMBV, LfU LMBV, LfU	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			

Maßnahmenprogramm Dissenchen (4/4)

# Dorfentwicklungsplan Dissenchen







Hauptstrand  
Cottbuser Ostsee

Realisierung des Seerundweges

Behutsame Flächenentwicklung auf vorhandenen Flächenpotentialen im Siedlungsgefüge oder Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung

Variantenuntersuchung zur Zukunft des Lärmschutzdammes unter Einbeziehung des Ortsteils (Präferenz des Ortsteils: geschlitzter Erhalt des Dammes)

Ausflugsgaststätte am See in Verlängerung der Schlichower Dorfstraße

Einrichtung eines Kreisverkehrs für optimale Anbindung des neuen Wohngebiets an die Dissenchener Hauptstraße/Schlichower Dorfstraße

Mehrzweckgebäude am Anger durch Verschieben des Sportplatzes

Schlichower Höhe

Ortsrandeingrünung

Rast- und Servicepunkt für Radfahrer am Anger evtl. in Kombination mit Radlerherberge

Änderung der Bauleitplanung zu Gunsten der Errichtung von Wohnungen, Ferienwohnung oder generationen-gerechten Wohnungen

Nachnutzung des Gutshof Schlichow z.B. als generationen-gerechte Wohnanlage (eine von mehreren Optionen)

Bürgerhaus

Erneuerung Schlichower Dorfstraße

Prüfung der Realisierung einer Querverbindung zwischen Oskar-Trautmann-Str. und Am Gutspark zur Realisierung von Wohnbauflächen durch Private (Keine Bebauung in der 2. und 3. Reihe)

Spielplatz

Friedhof

Behutsame Flächenentwicklung auf vorhandenen Flächenpotentialen im Siedlungsgefüge oder Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung



## Schlüsselprojekte

### Ergänzung der Baustruktur durch den Bau von Einfamilienhäusern, unter anderem durch den Erlass einer Außenbereichssatzung

In Döbbrick wurden in der Vergangenheit großflächig neue Wohnbaugebiete errichtet. Darunter auch ortsbilduntypische Mehrfamilienhäuser. Trotz eher ungünstiger demografischer Prognosen besteht der Wunsch im Ortsteil zur Eigenentwicklung vereinzelter bauliche Ergänzungen auch in Zukunft zu ermöglichen. Hierzu könnte auf Initiative der Eigentümer auf den noch vorhandenen Flächen für Mehrfamilienhausbebauung auch Einfamilienhäuser errichtet werden. Darüber hinaus bestehen insbesondere in Döbbrick Süd und in Maiberg vereinzelt, straßenbegleitende Ergänzungswünsche. Die Stadt kann unter bestimmten gesetzlichen Voraussetzungen die Errichtung v. a. von Wohngebäuden erleichtern, in dem sie eine Außenbereichssatzung erlässt. Grundlage hierfür bieten die Möglichkeiten nach § 35 Abs. 6 BauGB (Lückenfüllungssatzung). Hierdurch soll kein generelles Baurechte geschaffen werden. Mit der Außenbereichssatzung soll lediglich die Zulässigkeit bestimmter, nicht privilegierter sonstiger Außenbereichsvorhaben im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB erleichtert bzw. unterstützt werden. Ziel ist es, vorhandene Siedlungsansätze im Außenbereich begrenzt fortzuentwickeln. Dabei bleibt der Schutz des Außenbereichs weiterhin oberstes Ziel. Andere öffentliche Belange (u.a. Umwelt-, und Naturschutz) müssen gegen das etwaige Bauvorhaben trotz Außenbereichssatzung abgewogen werden.

### Sanierung der Alten Schule zur Stärkung der sozialen Infrastrukturen

Mit der Mehrzweckhalle gibt es eine gute Möglichkeit größere Veranstaltungen im Ortsteil stattfinden zu lassen. Die Alte Schule übernimmt aber, insbesondere für kleinere Vereinsaktivitäten (u.a. sehr aktiver Heimatverein) wichtige Ergänzungsfunktionen, befindet sich aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die Lage in Nachbarschaft zur Kirche und entlang der historischen Dorfstraße ist zentraler und identitätsstiftender als die der Mehrzweckhalle. Prinzipiell können auch die östlich gelegenen neuen Siedlungsbereiche hier besser integriert werden, allerdings fehlt es an einer Fußwegeanbindung über die extensiv bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen im Herzen des Ortsteils. Die Vereine beteiligen sich bereits aktiv an der Sanierung der Alten Schule durch kleinere handwerkliche Leistungen. Eine vollständige Sanierung würde den Ortsteil allerdings überfordern. Neben einer Beurteilung der baulichen Mängel und des erforderlichen Sanierungsaufwandes durch den Fachbereich Immobilien, sollte im Ortsteil nach weiteren Möglichkeiten der Multifunktionalisierung gesucht werden. Gerade im Zusammenhang mit der Brauchtumpflege (bspw. Trachtenschneiderkurse), aber durch den Umbau von Teilbereichen zu ein- bis zwei altengerechten Wohnungen könnte die Wertschöpfung der Immobilie und auch

### Erhöhung der Wertschöpfungskette der Immobile durch weitere Maßnahmen

119 Ausbau und Neugestaltung eines Straßenraums (Walperhain)



120 Wochenmärkte als ergänzende Versorgungsangebote



die Fördermöglichkeiten (bspw. Leader) verbessert werden. Die bereits vorhandenen Nutzungen sollten hierbei integriert werden.

Die Döbbricker Dorfstraße verbindet die beiden Kirchen ebenso wie die Alte Schule und bindet in Verlängerung der Straße Döbbrick Süd über das Mehrzweckgebäude und den Friedhof bis zur Tagesmutter nahezu alle sozialen Nutzungen im Ortsteil an. Die bereits geplanten Umbaumaßnahmen sind aus Sicht des Ortsteils mit Priorität voranzutreiben. Dabei sind insbesondere die Belange von Fußgängern und Radfahrern stärker in der neuen, generationengerechten Gestaltung zu berücksichtigen. In der weiteren Umsetzung sollten dann auch die anderen Haupteinschließungsstraßen im alten Teilbereich des Ortsteils fußgängerfreundlich und generationengerecht ausgestaltet werden, dies betrifft auch die Haltestellen.

Aufgrund der Raumbildung des angrenzenden, meist historischen Gebäudebestandes an der Dorfstraße, die im Süden auf den historischen Dorfanger mit der gerade sanierten evangelischen Kirche mündet, übernimmt die Dorfstraße eine starke baukulturelle und identitätsstiftende Funktion für den Ortsteil. Der Lindenbestand entlang der Straße ergänzt diese Wirkung ist aber zumindest auf der westlichen Straßenseite durch Neupflanzungen (ca. 7 Bäume) zu ergänzen. Das Ensemble aus Dorfstraße und Anger gilt es als historische Ortsmitte für das soziale Miteinander von Neu und Alt sowie Jung und Alt zu stärken. Der Anger hatte früher als Ortsmitte eine gehobene Funktion. Hier befanden sich soziale Treffpunkte und eine Milchrampe. Durch gestalterische Elemente, eine Aufwertung der angrenzenden Nutzungen aber auch eine stärkere Bespielung des Platzes kann diese Funktion auf eine neue Art und Weise teilweise revitalisiert werden. Hierbei sollten sowohl traditionelle als auch zeitgenössische Nutzungsoptionen in die Neugestaltung mit einfließen, um auch die Neubaugebiete als Adressaten anzusprechen. Eine mögliche Gestaltungsvariante ist in den vertiefenden Erläuterungen dargestellt, sollte aber in der Umsetzungsplanung noch weiter mit dem Ortsteil und den angrenzenden Nutzern abgestimmt werden.

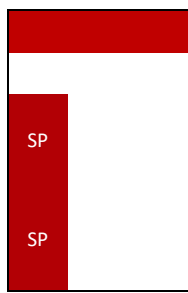
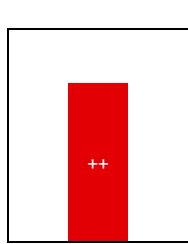
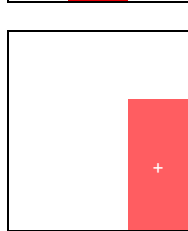
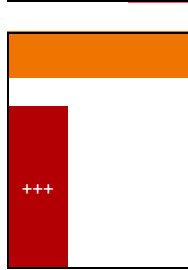
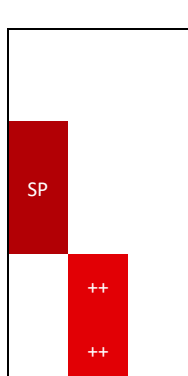
Da die erforderlichen Mittel nicht durch private Initiativen aufgebracht werden können, ist eine Umsetzung an die Verfügbarkeit von Fördermitteln sowie öffentliche Mittel zur Finanzierung der erforderlichen Eigenanteile geknüpft.

**Generationsgerechte Umgestaltung der Döbbricker Dorfstraße**

**Ergänzung des Lindenbestandes durch Neupflanzungen entlang der Dorfstraße**

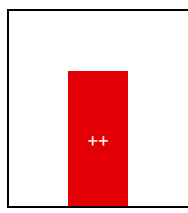
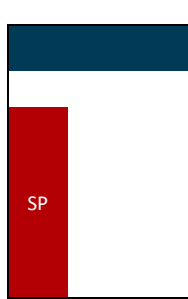
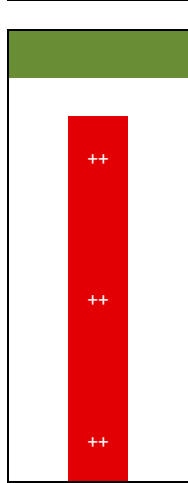
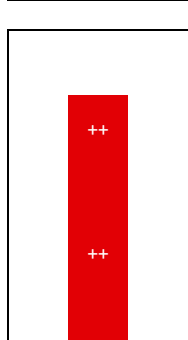
**Neugestaltung der Dorfstraße und des Dorfangers zur Stärkung der Ortsmitte**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Ortsteilverträgliche Baulückenschließung von Wohnquartieren durch den Bau von Einfamilienhäusern</b></p> <p>1.1 Handhabung des Bebauungsplans Spreeaue, um den Bau von Einfamilienhäusern zu ermöglichen (3. BA) (30 WE I 2035)</p> <p>1.2 Eingeschränkte straßenbegleitende Baulückenschließung in Döbbrick Süd durch Außenbereichssatzung bei konkreten Baubegehren und auf erfassten Außenbereichsgrundstücken und Ausweisung von Wohnbauflächen ausnahmsweise erlauben</p>	<p>ab sofort, hängt von Eigentümern/ Investoren ab</p> <p>Laufend (bei konkreten Baubegehren), im Zuge der Erarbeitung Flächennutzungsplan</p>
<p><b>2 Reglementierung der Wohnbaulandentwicklung in Maiberg durch Außenbereichssatzung bei konkreten Baube-</b></p> <p>2.1 Außenbereichssatzung nach § 35 Abs. 6 BauGB zur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermeidung von weiterer Zersiedlung, mangels Infrastruktur</li> <li>- Vermeidung von Konfliktsituationen mit dem Hochwasserschutz</li> <li>- Ermöglichung von Baulückenschließungen (Einzelfallentscheidung)</li> <li>- Nachnutzung von Hofbebauung</li> <li>- Vermeidung von Entwicklungen in 2. und 3. Reihe</li> </ul>	<p>Laufend (bei konkreten Baubegehren), im Zuge der Erarbeitung Flächennutzungsplan</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>3 Sicherstellung der Nahversorgung über</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mobile Versorgungsangebote Privater</li> <li>- generationengerechte Anbindung über den ÖPNV</li> <li>- Nachbarschaftshilfe/Fahrgemeinschaften</li> <li>- ggf. Einsatz moderner Medien</li> </ul> <p>3.1 Prüfen, ob zumindest einmal im Monat mobile Angebote, Angebote der Kirchen (z.B. Kaffee und Kuchen), offene Stände für Angebote Privater (Produkte aus dem eigenen Garten und ggf. Präsentationen lokaler Unternehmen eine Art "Wochenmarkt" auf dem Platz vor der Kirche erzeugen können--&gt; Treffpunkt schaffen</p> <p>3.2 Einrichtung von Leistungsbörsen (Nachbarschaftshilfe, Fahrgemeinschaften) im Sportlerheim, der Alten Schule und im Bereich der Kirchen</p> <p>3.3 Überprüfung Modellprojekt: Virtueller Tante Emma Laden, ggf. mit Abholstationen (prüfenswerte Chance: Systemhaus am Dorfanger als vorhandener IT-Anbieter)</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>Überprüfung kann kurzfristig erfolgen</p>
<p><b>4 Prüfung der Ausschöpfung der touristischen Potenziale des Ortsteils</b></p> <p>4.1 Prüfung eines Naturcamps mit Anlegerstelle östlich von Döbbrick im Bereich des vorhandenen Radwegs und außerhalb des FFH-Gebietes im Zuge der Erstellung des Landschaftsplans (Best Practice Beispiel: Trekking Camp Soonwaldsteig in Simmern) Einrichtung mit Minimalausstattung in Form von Lagerplätzen, Feuerplätze, Toilette. Nahversorgung durch den Ortsteil</p>	<p>Mittel- bis langfristig</p>
<b>VERKEHR UND STADTECHNIK</b>	
<p><b>5 Herstellung eines barrierefreien Zugangs zu den Haltestellen des ÖPNV</b></p> <p>5.1 Realisierung von Gehwegen an stark befahrenen Straßen mit ÖPNV-Funktionen insbesondere Döbbricker Dorfstraße und Döbbrick Süd (Prüfauftrag kombinierter Geh- und Radweg). Ausstattung aller Bushaltestellen mit Borden oder Hochborden und Beleuchtung und barrierefreie Herrichtung der Zuwegungen zu allen Haltestellen</p>	<p>Neuanmeldung 2018, zwei Bauabschnitte, Umsetzung 2018-2020</p>
<p><b>6 Grundhafter Ausbau der Döbbricker Dorfstraße und der Straße Döbbrick Süd in den erforderlichen Teilabschnitten unter Berücksichtigung von Radverkehrs- und Fußgängerverkehrsanlagen sowie zeitgemäße Ausstattung aller Haupterschließungsstraßen mit Gehwegen.</b></p> <p>6.1 Grundhafter Ausbau Döbbricker Dorfstraße und der Straße Döbbrick Süd in den erforderlichen Teilabschnitten, (Berücksichtigung von Radverkehrs- und Fußgängerverkehrsanlagen) nach Skadow und in die Innenstadt</p> <p>6.2 Ausstattung aller Haupterschließungsstraßen mit zeitgemäßen Gehwegen</p> <p>6.3 Prüfung einer ergänzenden Beleuchtung im Eckpunkt des Dissener Wege vor der Einmündung auf die Schmellwitzer Chaussee</p>	<p>Neuanmeldung 2018, zwei Bauabschnitte, Umsetzung 2018-2020</p> <p>mittel- bis langfristig</p> <p>Prüfung kurzfristig</p>

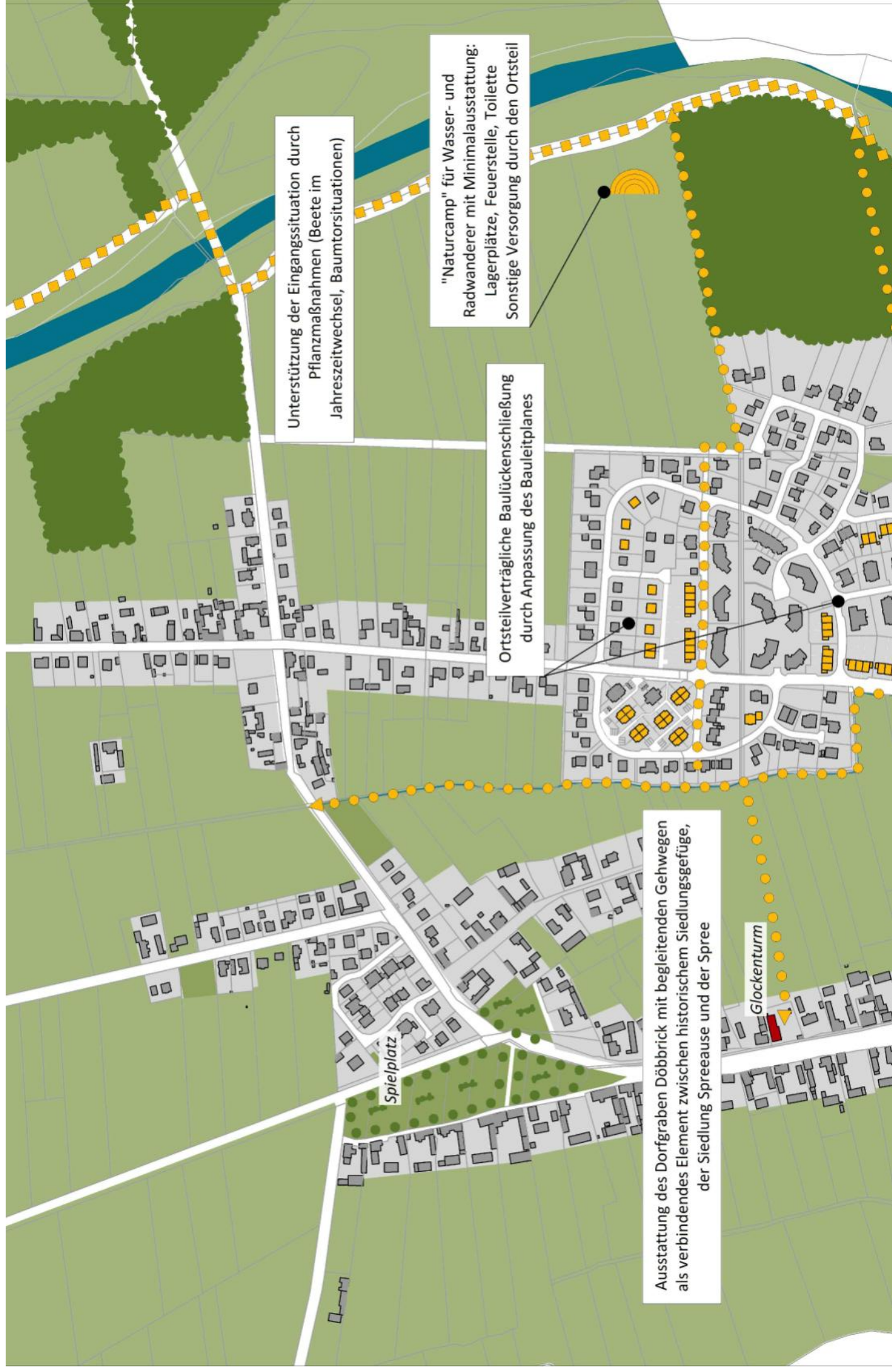
Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer in Zusammenwirken mit Stadt Cottbus Eigentümer, Investoren	Privat	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			
	Ortsbeirat  Ortsbeirat	Vereine, Kirchen, Unternehmen, fahrende Händler, Alle  Systemhaus, ggf. andere Eigentümer im Platzumfeld (zur Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln)	N.N.	LEADER (Eigenanteil 25%)
		Private Betreiber/Akteure aus dem Ortsteil (Gutachten, Pflege und Betrieb)	N.N. (Privat)	LEADER (Eigenanteil 25%)
	Fachbereich (FB 66) Grün- und Verkehrsflächen in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)		N.N. (Anliegeranteil)	
	Fachbereich (FB 66) Grün- und Verkehrsflächen in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Anlieger  Anlieger	Kosten der Umbaumaßnahme (Schätzung gesamt ca. 1.075.000 €), Anliegeranteile, allerdings abschnittsweise Realisierung möglich  N.N. (Anliegeranteil)  ca. 2.500 €	

Maßnahmenprogramm Döbbrick (1/2)



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)		N.N.	
	Ortsbeirat (Organisation), Fachbereich Immobilien (FB 23 in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61 bei der Beantragung von Fördermitteln)	Heimatverein, Vereinen, Kirchen, Sportlerheim (Beteiligung am Arbeitskreis, Eigenleistungen nur im begrenzten Umfang)	N.N.	ggf. LEADER (25 % Eigenanteil), private Mitfinanzierung möglich
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Ortsbeirat, Vereine, Kirchen, Unternehmen, fahrende Händler ggf. Private/Vereine für Eigenanteil	192.000 €  9.000 €	LEADER, ggf. Eigenanteil (25 %) durch Private und Vereine ggf. mitzufinanzieren durch Private und Vereine mitzufinanzieren (nicht alleinig)
	Ortsbeirat, Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)  Fachbereich Grün und Verkehr (FB 66)	Eigentümer  Ortsteil	Herstellungskosten bei Ausführung mit Feinabdeckung und 3m Breite ca. 20.000 € (ohne Beleuchtung) zzgl. ca. 650 € für das Wegerecht pro Jahr	

# Dorfentwicklungsplan Döbbrick





Aufwertung des Spreeradweges

Spielplatz

Umgestaltung des Dorfgangers als "Marktfäche"  
für die mobilen Versorger unter Würdigung der  
Historie der Milchrampe

Feuerwehr

Friedhof

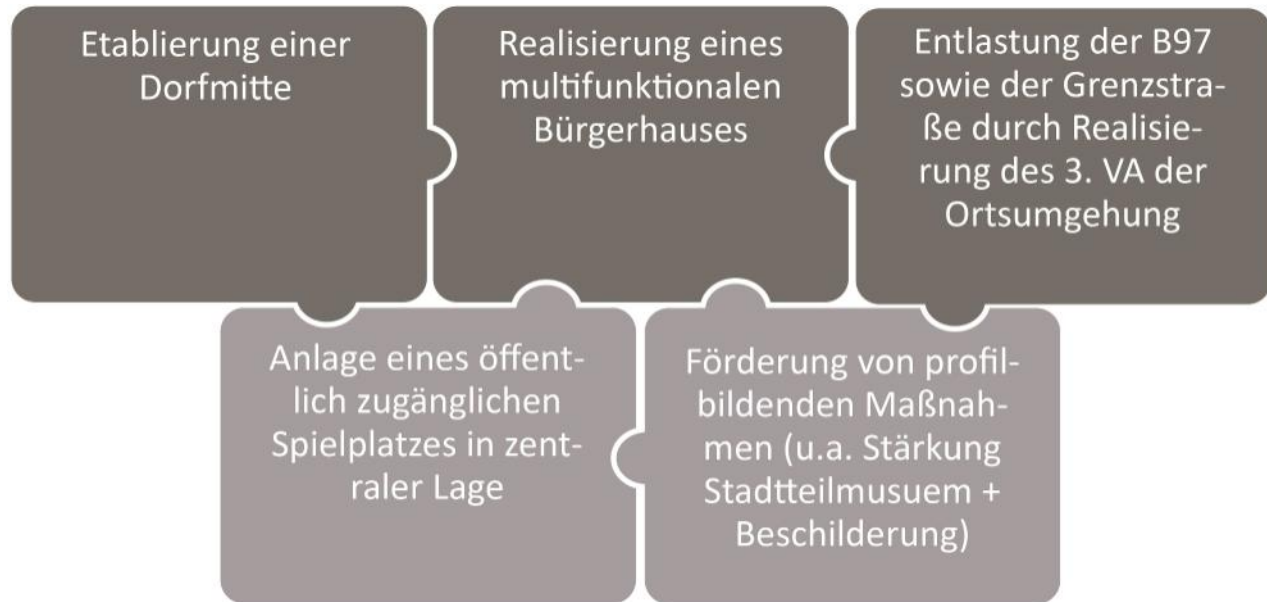
Sportplatz

Unterstützung der Eingangssituation durch  
Pflanzmaßnahmen (Beete im  
Jahreszeitwechsel, Baumtorsituationen)

Sanierung der Döbbricker Dorfstraße und Döbbrick Süd

Regelungen für straßenbegleitende Bebauung





## Schlüsselprojekte

### Zentrales Projekte: Weiter- und Neuentwicklung der Ortsmitte

In Gallinchen ist es in den vergangenen Jahrzehnten gelungen, neben der Wohnfunktion auch Versorgungsfunktionen, soziale Infrastruktur und Arbeitsplätze zu bilden. Trotz zahlreicher Wohnbauflächenentwicklungen findet man im Ortsteil das typische nebeneinander von Gün und Wohnen, ein reges Vereinsleben und einen hohen Einfamilienhausanteil. Was allerdings städtebaulich und integrativ in der Vergangenheit nicht gelungen ist, ist die Weiter- bzw. Neuentwicklung einer Ortsmitte.

### Ansatzpunkt: Neubebauung der Fläche des leerstehenden Baumarktes Am Gewerbepark

Der historische Dorfkern liegt für die heutige Ortsmitte gerade in Bezug auf die siedlungsstrukturellen Erweiterungen der letzten Jahrzehnte zu weit abseits. Darüber hinaus stehen die erforderlichen Entwicklungsflächen eigentumsrechtlich nicht zur Verfügung bzw. sind durch Einwände der umgebenden Nutzungen begrenzt. Die Nutzungen entlang der Gallinchenener Hauptstraße sind strukturell zu weit auseinandergezogen, um einen echten zentralen Versorgungsbereich abzubilden. Durch eine perspektivische Umstrukturierung könnte aus der Nahversorgungslage allerdings auch ein Nahversorgungszentrum (D-Zentrum) werden. Ein Ansatzpunkt hierfür wäre eine Neubebauung auf den Flächen des leerstehenden Baumarktes in der Straße Am Gewerbepark. Rückwärtig entstehen weitere Wohnbauflächen, wodurch auch eine siedlungsstrukturelle Integration gegeben wäre. Voraussetzung wäre allerdings, dass ein privater Investor, die Fläche mit einer deutlich kleineren Handelsimmobilie (marktüblicher Nahversorger) neu bebaut und diese um Dienstleistungsangebote und auch Räumlichkeiten für soziale Infrastruktur ergänzt. Einzelhandelskonzept und Bauleitplanung wären im Falle konkreter Anfragen zu überprüfen. Im Zusammenspiel mit Tschugagraben könnten auch Aufenthaltsqualitäten zwischen den Einzelhandelsimmobilien verbessert werden und so eine neue Ortsteilmitte entstehen.

### Alternative: privatwirtschaftliche Nachnutzung der Baumarktimmoblie

Das umsetzungsnähere Szenario ist allerdings eine privatwirtschaftliche Nachnutzung der Baumarktimmoblie auf Basis des bestehenden Planungsrechts durch eine nicht-zentrenrelevante Einzelhandelsnutzung. Im Rahmen modernen Konzepte werden hierbei häufig auch größere gastronomische Bereiche zur Kundenbindung realisiert. Diese könnten nach Ladenschluss auch als Mehrzweckhalle für Veranstaltungen im Ortsteil dienen. Entsprechende Multifunktionalisierungswünsche sollten bei Entwicklungsanfragen mit diskutiert werden. Eine andere Variante wäre der Ersatz der vorhandenen Musterhäuser auf dem Areal durch eine gastronomische Nutzung, die ebenfalls multifunktionale Aufgaben für den Ortsteil übernehmen kann.

121 Stadtteilzentrum mit Dienstleistern und öffentlicher Nutzung (Dietrichsfeld)



122 Einfacher Wasserspielplatz mit Trinkwasseranschluss



Ein Bürgerhaus kann eine etwaige Halle allerdings nicht ersetzen. Da im übrigen Ortsteil kaum öffentliche Flächen zur Verfügung stehen, besteht eine der wenigen Chancen diesen wichtigen Treffpunkt für das soziale Miteinander im Bereich der heutigen Feuerwehr zu schaffen. Im Rahmen der Gefahrenabwehrplanung könnte das Gebäude einen Teil seiner Funktionen verlieren und könnte unter Beibehaltung sozialer Funktionen der Feuerwehr (u.a. Ehrenabteilung und Jugendfeuerwehr) als Bürgerhaus mit genutzt werden. Kleinere Aufwertungsmaßnahmen haben durch viel ehrenamtliches Engagement im Ortsteil bereits heute stattgefunden, weitere Maßnahmen zur Ausstattung und Gestaltung des Außenbereichs sind allerdings erforderlich.

Um das perspektivische Bürgerhaus zu multifunktionalisieren und Wertschöpfungsmöglichkeiten zu erhöhen, könnte ein anderes Schlüsselprojekt aus dem Ortsteil mit einbezogen werden. Gallinchen verfügt im Bereich der Spreeaue über naturräumliche Potenziale, wie kaum ein anderer Ortsteil der Stadt. Der Ortsteil ist für ein behutsames Erlebnis dieser Potenziale allerdings kaum mit dem Naturraum verknüpft. Die vorhandenen Wegebeziehungen werden durch Brückenrückbauten und eigentumsrechtliche Einschränkungen zunehmend reduziert. Diesem könnte durch ein umweltpädagogisches Gesamtkonzept (vgl. vertiefende Erläuterungen) entgegengewirkt werden. Die hierbei entstehenden Naturerlebnisstationen könnten auf eine andere Art und Weise dazu beitragen dem Spielflächendefizit im Ortsteil zu begegnen und gleichzeitig eine touristische Sekundärwirkung entfalten. Die Lage an der Kutzeburger Mühle begünstigt dies. Im Bereich des Bürgerhauses könnten Erlebnisstationen mit einer höheren Eingriffsintensität (bspw. kleiner Wasserspielplatz) aber auch Versorgungsmöglichkeiten oder Fortbildungsangebote realisiert werden. Ein funktionierendes Wegenetz inklusive der entsprechenden Beschilderung sind Grundvoraussetzung. Eine ergänzende Spielfläche (440m<sup>2</sup>) wird durch einen privaten Investor im Bereich der neuen Waldparksiedlung realisiert. Diese könnte mit in das Konzept einbezogen werden und trägt dazu bei, das Spielflächendefizit im Ortsteil zu reduzieren, nicht aber zu beseitigen.

Die Gallinchenener Hauptstraße schränkt durch ihre starke Belastung die Sicherheit, die Aufenthaltsqualitäten und die verkehrliche Erreichbarkeit an zentraler Stelle im Ortsteil ein. Im LKW-Führungskonzept werden Maßnahmen benannt, um den Verkehrsfluss zu verbessern, diese sollten zeitnah angegangen werden. Eine Umsetzung des 2. und 3. VA der Orts- umgebung der Stadt Cottbus ist für den Ortsteil allerdings elementar und alternativlos.

**Heutige Feuerwehr als neues Bürgerhaus um soziales Miteinander zu fördern**

**Errichtung eines Umweltpfades im Bereich der Spreeaue um Wertschöpfung des perspektiven Bürgerhauses zu erhöhen, Spielflächendefizit zu lösen und Tourismus**

**Realisierung 2./3. VA unabdingbar für den Ortsteil**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Entwicklung der in der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung festgesetzten Wohnbauflächen bis 2035 in Rückkopplung zur gesamtstädtischen Wohnbauflächenentwicklung</b></p> <p>1.1 Fortführung und Vermarktung B-Plan Gebiet Waldparksiedlung (ca. 70 WE)</p> <p>1.2 Fortführung B-Plan Birkengrund (ca. 13 WE)</p> <p>1.3 Fortführung B-Plan Mischgebiet „Neuhausener Weg“- Am Telering (ca. 8 WE)</p>	<p>laufendes Verfahren</p> <p>kurzfristig</p> <p>abhängig vom Investoreninteresse</p>
<p><b>2 Fortsetzung der Bauleitplanung Grenzstraße 2 unter Beibehaltung des Grüngürtels</b></p> <p>2.1 Mögliche Fortführung B-Plan Grenzstraße 2 (ca. 22 WE) unter Beibehaltung des Grüngürtels durch den Vorhaben-träger</p> <p>2.2 Falls 2.1 nicht umsetzbar: Überprüfung der Nutzbarkeit als Ausgleichsfläche. Ziel städtebaulichen Missstand Garagenhöfe zurückbauen</p>	<p>abhängig von Vorhaben-träger und Eigentümern</p> <p>abhängig von 2.1</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>3 Nachnutzung des ehemaligen Praktiklers unter Prüfung einer Multifunktionalisierung der Immobilie</b></p> <p>3.1 Suche nach Investor zur nichtzentrelevanten Einzelhandelsnachnutzung der Immobilie durch Eigentümer, Unterstützung durch die Stadt/EGC.</p> <p>3.2 Multifunktionalisierung: Variante A: Prüfung ob vorhandene Musterhäuser auf dem Gelände durch gastronomische Angebote ersetzt werden können, die auch für Veranstaltungen des Ortsteils genutzt werden können. Variante B: Prüfung ob Ortsinteressen in der Praktiker-Immobilie oder auf dem Grundstück integriert werden können.</p> <p>3.3 Ggf. aktive Markterkundung durch Durchführung eines Interessenbekundungsverfahrens</p>	<p>kurz- bis mittelfristig</p> <p>kurz- bis mittelfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>4 Sicherung der Angebote der Kutzeburger Mühle durch Anbindung in das Fuß-/Rad- und Reitwegenetz und Sicherung der Anbindung des Ortsteils an den Naherholungsraum</b></p> <p>4.1 Sicherung der Befahrbarkeit der erforderlichen Fuß-, Rad- und Reitwege (Kutschfahrten) durch Gestattungsverträge für die genannten Modi (Verkehrsmittel)</p>	<p>kurzfristig</p>
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>5 Gallinchen von ortsfremden Durchgangsverkehren auf der B97 sowie der Grenzstraße durch Realisierung des 3. Verkehrsabschnittes der Ortsumgehung weitestgehend freigehalten</b></p> <p>5.1 Planfeststellung und Umsetzung des 2. VA</p> <p>5.2 3. VA bei Anhörungen und im Zusammenhang mit dem Planungsbeginn zur Ortsumgehung Groß Oßnig einfordern</p> <p>5.3 bei Veränderungen durch Industrieansiedlungen in Spremberg (u.a. BASF), Alternativen im regionalen Zusammenhang erarbeiten</p> <p>5.4 Sanierungserfordernis der Fahrbahn der B97 überprüfen und Instandsetzungen nach Bedarf</p> <p>5.5 Durchführung von flankierenden Maßnahmen um die Verkehrsbelastungen auf der B97 zu reduzieren, solange der 3. BA nicht realisiert wird (u.a. Ampelschaltung, Maßnahmen aus dem LKW Führungskonzept)</p>	<p>mittelfristig</p> <p>ständig</p> <p>ständig</p> <p>kurzfristig</p> <p>abhängig von 5.2, kann Wirkung der Ortsumgehung nicht ersetzen</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer und Vorhabenträger Eigentümer und Vorhabenträger Eigentümer und Vorhabenträger	Eigentümer /Vorhabenträger Eigentümer /Vorhabenträger Eigentümer /Vorhabenträger	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer und Vorhabenträger Eigentümer	Eigentümer /Vorhabenträger	
	EGC, Ortsbeirat EGC, Ortsbeirat	Eigentümer Eigentümer Eigentümer, externer Dienstleister	Eigentümer Eigentümer, Ortsteil (bspw. Raummieten für Veranstaltungen) ca. 15.000 € (Eigentümer)	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) im Zusammenwirken mit den Fachbereichen Stadtentwicklung (FB 61) und Immobilien (FB 23)	Eigentümer	N.N., in der Regel Übernahme der Versicherungspflicht und Pflege durch die Kommune	
	Bund und Land Brandenburg Politik Stadt + Land Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), EGC in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Land Brandenburg (regionale Planvorhaben) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) im Zusammenwirken mit Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32)		Bund und Land N.N. N.N.	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>6 Strukturierung der Verkehrsströme durch Umsetzung der Maßnahmen des teilräumlichen Verkehrskonzeptes</b></p> <p>6.1 Prüfung, ggf. Anpassung und anschließende Umsetzung der Maßnahmen des teilräumlichen Verkehrskonzeptes</p> <p>6.2 Aufbringen von Fahrbahnmarkierungen ("30") in der Grenzstraße</p> <p>6.3 Schaffung eines Gehweges in der Grenzstraße</p> <p>6.4 Kontrollen ob Fahrverbot für Kfz auf der Harnischdorfer Str. Richtung Harnischdorf eingehalten wird</p>	<p>mittelfristig nach 2020</p> <p>kurzfristig</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>mittelfristig nach 2020</p>
<p><b>7 Gewährleistung der Funktionalität der Ver- und Entsorgungsanlagen durch Umsetzung des Teilräumlichen Entwässerungskonzeptes</b></p> <p>7.1 Örtliche Versickerungsanlagen (z.B. Mulden, Rigolen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Frauendorfer Straße sowie im Gebiet um die Karl-Marx-Siedlung einschließlich des Wacholderwegs</li> <li>- Wohngebiet um die Parzellenstraße, Bergstraße und Eigenheimweg</li> <li>- auf der Mittelstraße</li> <li>- auf der Grenzstraße auf einem Abschnitt von ca. 300m Länge beginnend von der Harnischdorfer Straße</li> </ul> <p>7.2 Geschlossene Wasserableitung in Straße (z.B. Abläufe, Kastenrinnen, Bordrinnen, etc.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ackerstraße (auf einem Abschnitt von 200m Länge ab Tschugagraben)</li> </ul>	<p>mittelfristig nach 2020</p> <p>mittelfristig nach 2020</p>
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>8 Etablierung einer neuen Dorfmitte unter Berücksichtigung privatwirtschaftlicher Angebote sowie Realisierung eines multifunktionalen Bürger-/Feuerwehrhauses an der Feuerwehr für Zwecke der sozialen Begegnung</b></p> <p>8.1 Variante A: Nach Klärung Zukunft Feuerwehr durch Gefahrenabwehrplan und Klärung der Flächennutzung und Genehmigung der angrenzenden Flächennutzung (MBC): örtlicher Arbeitskreis zur Entwicklung eines Raumprogramms für ein multifunktionales Bürger-/Feuerwehrhaus, bspw. Kinder- u. Jugendfeuerwehr sowie Alters- u. Ehrenabteilung der Feuerwehr, Vereine, Krabbelgruppen, VHS-Kurse, Frauentreffs, Seniorengruppen, ggf. Bürgermensa als Reintegrationsprojekt</p> <p>Variante B: Eingliederung von Ortsteilnutzungen in eine Um- bzw. Nachnutzung des Praktikers bzw. des Praktikergeländes (u.a. potenzielle Gastronomie auf dem Gelände der heutigen Musterhäuser)</p> <p>8.2 Sanierung des multifunktionalen Bürger-/Feuerwehrgebäudes als soziales Angebot für den Ortsteil</p> <p>8.3 Etablierung von umweltpädagogischen/touristischen Informationsangeboten als ein Baustein der multifunktionalen Nutzung des Bürgerhauses. Grundvoraussetzung: Verfügbarkeit von Wegeverbindungen zum Naturraum (Ersatzbau für Brücke und bspw. Gestattungsverträge nördlich Friedensplatz)--&gt; Erarbeitung eines umweltpädagogischen Gesamtkonzeptes für das NSG und LSG Spreeaue in Verknüpfung zum Bürgerhaus</p>	<p>kurzfristig, abhängig vom Gefahrenabwehrplan</p> <p>Kleinmaßnahmen laufend, je nach Finanzmittelsituation</p> <p>Konzept kurzfristig, Umsetzung mittelfristig</p>
<p><b>9 Erweiterung des Ortsteilmuseums um Angebot auszuweiten</b></p> <p>9.1 Erweiterung des Ortsteilmuseums durch Verlagerung des Wohnraums im Obergeschoss in eine andere Immobilie</p>	<p>abhängig von zukünftigem Umgang mit Mietwohnungsraum in der Immobilie</p>
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>10 Verbesserung der Spielplatzsituation im Ortsteil durch eine Erhöhung des Angebotes und die Instandsetzung vorhandener Angebote</b></p> <p>10.1 Umsetzung einer Spielplatzflächen im Bereich Waldparksiedlung (Waldumwandlung erforderlich)</p>	<p>kurzfristige Klärung im Zusammenhang mit laufendem B-Plan-Verfahren, mittelfristige Umsetzung</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32)		Fortschreibung Verkehrskonzept ca. 6.000 bis 10.000 €  ca. 500 €  N.N. und Anliegerbeiträge	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Amt für Abfallwirtschaft (70)	Grundstücksbesitzer, Anlieger  Anlieger	N.N. und Anliegerbeiträge  N.N. und Anliegerbeiträge	
	Ortsbeirat, Fachbereich Bauordnung (FB 63) und Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)  Ortsbeirat, Fachbereich Immobilien 23 (laufende Unterstützung bei der Fördermittelberatung, bspw. Installation einer neuen Heizung) Fachbereich Umwelt und Natur (72) in Kooperation mit Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Stadtmaking (BOB) und Naturschutzbeirat	Vertreter aller relevanten Akteure, Vereine aus dem Ortsteil, Feuerwehr, Einbeziehung von Sponsoren, Eigentümer Praktiker (Variante B)  Vertreter aller relevanten Akteure, Vereine aus dem Ortsteil, Feuerwehr, Einbeziehung von Sponsoren und ggf. von Reintegrationsprojekten Vereine (bspw. Heimatverein), BTU	N.N.  Konzept ca. 40.000 Euro inkl. umweltpädagogischem Begleitkonzept und Entwurf der Station. Umsetzung: N.N.	ELER (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins) (Förderquote bis zu 100 % möglich)
	Stadt Cottbus, Fachbereich Immobilien (FB 23)	Museumsleitung	Umbau durch Eigenleistungen und Sponsoren	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) (Umsetzung + Unterhaltung), Ortsbeirat, Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) (Sicherung der Flächen im Bebauungsplan)	Realisierung Investor	N.N. (Niederseilgärten mit ca. 100m Wegelänge ca. 32.000 €, Unterhaltungskosten für die Stadt (ca. 3 bis 6 €/m² pro Jahr))	ggf. ELER (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins), wenn Verknüpfung mit Naturschutzgebieten gelingt (Förderquote bis zu 100 % möglich)





Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
<div style="background-color: red; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="color: white; font-weight: bold; font-size: 2em;">++</span> </div>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Ortsbeirat, Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32) im Falle öffentlich nutzbarer Angebote, die eine Gefährdung der Sicherheit darstellen</p>	<p>Anwohner und Eigentümer, Kinder aus dem Ortsteil, ggf. externe Dienstleister</p> <p>Eigentümer, Mieter (einfordern gemäß Mietvertrag)</p>	<p>Mit Anschluss ca. 15.000 €</p> <p>Eigentümer</p>	<p>ggf. ELER (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins) , wenn Verknüpfung mit Naturschutzgebieten gelingt (Förderquote bis zu 100 % möglich), FANTA Spielplatzinitiative (max. 20.000 Euro (1.Platz), meist aber auch Beträge zw. 2.000 und 1.000 Euro)</p> <p>Herstellung über Reintegrationsmaßnahmen denkbar, ggf. Einbeziehung des Tschugagraben in das Thema Umweltbildung (bspw. Schild zu Wasserkreisläufen), Ziel Gesamtkonzept NSG/LSG Spreeaue (Natura 2000) könnte Zugänge zu ELER (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins) öffnen</p>
<div style="background-color: red; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="color: white; font-weight: bold; font-size: 2em;">++</span> </div>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat, Sponsoren</p>	<p>Pflege durch Ortsteil, ggf. Eigenleistung bei Installation</p>	<p>1.000 €</p>	
<div style="background-color: red; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="color: white; font-weight: bold; font-size: 2em;">++</span> </div>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>			

# Dorfentwicklungsplan Gallinchen





Gewährleistung der Funktionalität der Ver- und Entsorgungsanlagen durch extensive Pflege des Deich- und Grabensystems durch das Land Brandenburg und die Stadt Cottbus

Integration der Angebote entlang der Spree in den Ortsteil durch ein attraktives Beschilderungssystem und Wegeverbindungen

Aufwertung und Ergänzung der bestehenden Radwege zur Vernetzung von Natura 2000 Gebieten im Bereich der Kutzeburger Mühle (Naherholungsschwerpunkt) und neuen naturnahen Spielangeboten im Bereich des neuen Begegnungszentrums (ggf. hier Grillstation mit regionalen Produkten). Einrichtung weiterer Naturerlebnisstationen entlang des Netzes zur Umweltsensibilisierung

Realisierung der Wegeverbindung nur durch externe Fördergelder möglich. (Überprüfung alternative Wegeverbindung)

Förderung von profilbildenden Maßnahmen der Ortsteile im Marketing der Gesamtstadt für Gallinchen

Förderzugang zu ELER Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins prüfen

Gallinchen von ortsfremden Durchgangsverkehren auf der B97 sowie der Grenzstraße durch Realisierung des 3. BA der Ortsumgebung weitestgehend freihalten

relevanten Mobilität durch Stadt/EGC.

Fortsetzung des aktiven Flächenmanagements (Exposes, Messen etc.) und der Revitalisierung

Gewerbliche Bauflächenentwicklung



## Schlüsselprojekte

### Zentrales Schlüsselprojekt: Entwicklung einer sozialen Dorfmitte

Das zentrale Schlüsselprojekt in Groß Gaglow rankt um die soziale Dorfmitte. Mit der Schule, dem neu gebauten Hort, dem vorhandenem Bürgerhaus, der Kirche, der Feuerwehr und den Sportvereinen gelingt es in Groß Gaglow, vielleicht wie in keinem anderen Ortsteil, soziale Nutzungen zu bündeln. Aufgrund des sehr ausgeprägten Vereinslebens und der starken Auslastung des Bürgerhauses reicht dieses allerdings nicht aus. Gerade für größere Veranstaltungen (ca. 250 Personen) fehlt es an überdachten Räumlichkeiten (Mehrzweckhalle, vergleiche vertiefende Erläuterungen).

### Zentrale Stelle: der heutige Dorfplatz

Eine geeignete Stelle hierfür wäre aus Sicht des Ortsteils der heutige Dorfplatz (Ecke Groß Döbbener Straße/Gallinchener Straße). Dieser könnte zu einem kleinen Teil mit der Mehrzweckhalle bebaut werden, der Rest würde als Dorfplatz erhalten. Allein aus Gründen der Nutzbarkeit des heutigen Dorfplatzes (Konfliktsituationen zu angrenzenden Wohnnutzungen), ist der übrige Teil der Fläche zwingend von weiterer Bebauung freizuhalten. Andere Nutzungen sollen auf der Fläche nicht zugelassen werden.

### Finanzierungsalternative: Privater Träger

Da Groß Gaglow nicht Teil einer LEADER-Förderkulisse ist, bestehen keine Fördertöpfe in die man das Vorhaben aktuell verankern kann. Möglichkeiten das Vorhaben durch einen privaten Träger zu realisieren, sollten durch den Ortsbeirat geprüft werden. Sollte dies nicht möglich sein, sollte ergänzend geprüft werden, ob durch Multifunktionalisierung größere Veranstaltungen auch an anderer Stelle untergebracht werden können, zumindest bis sich die Rahmenbedingungen ändern, (bspw. Schule, Gaststätte am Sportplatz, Bürgerhaus durch An- oder Umbau in Kombination mit Nutzungsverlagerung zur Feuerwehr).

### Realisierung eines Jugendtreffpunktes durch das vorhandene Potenzial der Feuerwehr

Im Sinne der Kinder und Jugendlichen muss die Realisierung eines öffentlich zugänglichen Spielplatzes im Bereich des Hortes (Förderantrag gestellt) in zentraler Lage für den Ortsteil gesichert werden. Darüber hinaus sind mehrere Anläufe einen Treffpunkt für Jugendliche zu realisieren (Jugendclub) in der Vergangenheit gescheitert. Mit den Inhalten des neuen Gefahrenabwehrplans ergeben sich ggf. ergänzende Nutzungsmöglichkeiten für das Feuerwehrgebäude im Ortskern, u.a. auch für Jugendliche. Diese sollten allerdings nur dann weiterverfolgt werden, wenn eine aktive Mitwirkungsbereitschaft seitens der Jugend signalisiert wird. Eine Bereitschaft seitens der übrigen Akteure mitzuwirken wurde signalisiert.



Ein weiteres Schlüsselprojekt für den Ortsteil ist die Verbesserung der innerörtlichen Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer. Insbesondere die Schulwegsicherung wird hierbei immer wieder hervorgehoben. Unter den zahlreichen Projekten die im Rahmen der Beteiligung benannt wurden, genießen zwei eine besondere Priorität:

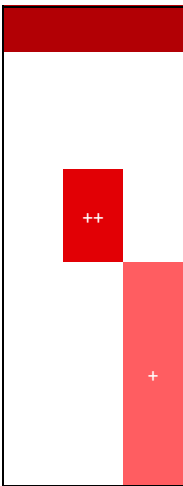
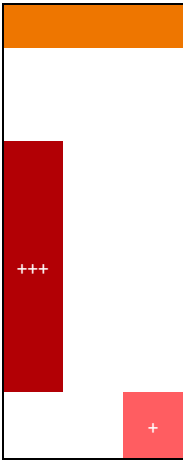
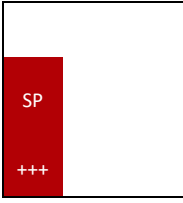
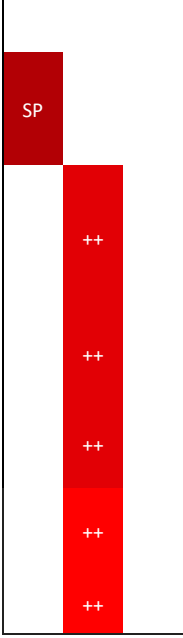

1. Die Anlage einer rechtlich gesicherten Fußgängerverbindung zwischen dem historischen Siedlungskern und der Grötscher Siedlung sowie der Siedlung Waldblick. Dieser ist als gefahrenarmer Schulweg auszugestalten auf dem auch Radfahrer geduldet werden. Da sich die erforderlichen Flächen in Privatbesitz befinden, sind Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt, den Eigentümern sowie dem Ortsbeirat erforderlich. Hierbei sind neben dem Verlaufsrecht, Verkehrssicherungspflicht (in der Regel Übernahme durch Stadt) und die Art der Befestigung abzustimmen.
2. Zwischen der Harnischdorfer Straße und der Schule sollte auf der nördlichen Straßenseite mit Anschluss an die vorhandenen Wege in der Gallinchener Straße ein ausreichend breiter Gehweg mit Priorität Schulwegsicherung realisiert werden. Hierfür sollte gemäß teilräumlichen Verkehrskonzept die Fahrbahn auf Höhe Sportplatz zu Gunsten einer echten Einbahnstraße eingeengt werden. Ergänzend sollte im Bereich Groß Döbbener Straße ein so genannter Kiss + Ride-Bereich eingerichtet werden, um ein konfliktarmes Holen und Bringen der Schulkinder zu ermöglichen.

Als innerörtliche Freiräume übernehmen die Teiche in der historischen Ortsmitte wichtige Funktionen für den Ortsteil, die weit über die ihnen ursprünglich zugeordnete Entwässerungsfunktion hinausgehen. Sie schaffen Aufenthaltsqualität, sind Treffpunkt und wirken sich positiv auf die Identifikation mit dem Ortsteil aus. Neben optionaler Ergänzungen im Mobiliar (bspw. Steg, Bänke, Grillstation vgl. Abbildung), die zur Stärkung der Treffpunktfunktionen der Teiche beitragen können, ist die Pflege ein zentrales Schlüsselprojekt im Ortsteil. Bereits in der Copi-Studie zur Entwässerung im Ortsteil wurde festgestellt<sup>38</sup>, dass viele Hauseigentümer ohne Genehmigung in diese Regenwasserteiche entwässern. Eigentlich wäre eine Entwässerung auf dem eigenen Grundstück erforderlich. Diese Situation gilt es zu entflechten, ein entsprechendes Regenwasserentwässerungskonzept zu erstellen, erforderliche Bescheide zu erlassen und die Pflege der Teiche abschließend zu klären.

**Weitere Schlüsselprojekt: Verbesserung der innerörtlichen Verbindungen**

**Pflege und Neugestaltung der innerörtlichen Teiche, z.B. durch neues Mobiliar, um Aufenthaltsqualität zu erhöhen**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Ortsteilverträgliche Baulanderschließung und Baulückenschließung bis 2035</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Madlower Chaussee (5 WE)</li> <li>- Gartenanlage (20 WE)</li> <li>- Harnischdorfer Straße/Waldblick (25 WE)</li> </ul> <p>1.1 Vermarktung der vorhandenen Flächen (Waldblick + Madlower Chaussee), weitere Entwicklung nur innerhalb des Ortsteils (Baulückenschließung) falls erforderlich</p> <p>1.2 Nach Verkauf der bereits beplanten Flächen, Entwicklung eines qualifizierten Bebauungsplans für die Flächen "Gartenanlage" (20 WE) unter Beachtung eines Entwicklungshorizontes 2035 (vgl. Dorfentwicklungsplan)</p>	<p>laufend</p> <p>Neuaufstellung Flächennutzungsplan in Bearbeitung, Planung und Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse</p>
<b>VERKEHR UND STADTECHNIK</b>	
<p><b>2 Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Anlagen der Ver- und Entsorgung (Seegraben) durch Ausarbeitung der diesbezüglich erarbeiteten Studie (Copi) sowie durch die Pflege seitens der Stadt Cottbus und der Grundeigentümer</b></p> <p>2.1 Ausarbeitung der Copi Studie und Umsetzung der Maßnahmen (u.a.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung eines Rückhaltebeckens mit 6.000 m<sup>3</sup> Speichervolumen am nördlichsten Ende des Seegrabens auf städtischem Grundstück, Ausführung unter Beachtung der Belange der Trinkwasser-Schutzzone. Überprüfung der Umsetzbarkeit als Ausgleichsmaßnahme</li> <li>- Extensive Pflege und kontinuierliche Sanierungserfordernisprüfung im Entwässerungssystem einschl. der Entschlammung des vorhandenen Rückhaltebeckens (entsprechend der Empfehlungen des Copi Gutachtens)</li> <li>- Vermeidung nicht zweckentsprechender Nutzung und Überbauung des Grabensystems</li> <li>- Rechtsträger für Leitungssystem Gewerbegebiet Am Seegraben klären, Prüfung der Einleitungserfordernis, Erteilung von Einleitungsgenehmigungen und entsprechende Gebührenerhebung</li> </ul> <p>2.2 Prüfauftrag: Erfordernis die Gräben II. Ordnung planmäßig 2x im Jahr zu unterhalten (Seegraben, Parkgraben, Flutgraben), statt bisher 1x jährlich</p>	<p>Bis 2020 Ausarbeitung der Studie und Einleitung klären, mittelfristig Umsetzung</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>3 Anlage einer rechtlich gesicherten Fußgängerverbindung zwischen dem historischen Siedlungskern und der Grötscher Siedlung sowie der Siedlung Waldblick (gefahrenarmer Schulweg) auf der auch Radfahrer geduldet werden</b></p> <p>3.1 Gemeinsames Abstimmungsgespräch Ortsbeirat, Stadt und Eigentümer zur Abstimmung möglicher Wegeverbindungen</p> <p>3.2 Wegerecht, Klärung der Verkehrssicherungspflicht (Übernahme durch Stadt) und Befestigung für Fuß- und Radweg sichern</p>	<p>kurzfristig</p> <p>abhängig von 3.1</p>
<p><b>4 Gewährleistung der fußläufigen Vernetzung innerhalb des Ortsteils durch Anlage neuer Wegeverbindungen und Instandsetzung vorhandener Wegeverbindungen</b></p> <p>4.1 Anlage eines ausreichend breiten Gehweges mit Priorität Schulwegsicherung. Mögliche Ausführung: Gehweg zwischen der Harnischdorfer Straße und der Schule auf der nördlichen Straßenseite mit Anschluss an die vorhandenen Wege in der Gallincher Straße. Einengung der Fahrbahn auf Höhe Sportplatz (echte Einbahnstraße). Einrichtung eines Kiss + Ride-Bereichs im Bereich Groß Döbbener Straße</p> <p>4.2 Anlage eines durchgängigen Gehweges entlang der Sachsendorfer Straße zwischen „Am Seegraben“ und L 50 (Anbindung an die Versorgungsmöglichkeiten des Lausitz-Parks) und Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn, Trennung von Fuß- und Radverkehr</p> <p>4.3 Durchgängiger Gehweg zur Haltestelle Linie 4 auf der Ostseite Cottbuser Straße</p> <p>4.4 Überprüfung von Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr auf der Harnischdorfer Straße bspw. Schutzstreifen in südliche Richtung</p> <p>4.5 Herstellung eines Gehweges von der Wilhelm-Pieck-Straße an die Quermöglichkeit Madlower Chaussee</p> <p>4.6 Gehwege in der Chausseestraße durch Kontrollen und ergänzender Marketingmaßnahmen (bspw. Parkesel Ulf) von parkenden Fahrzeugen frei halten</p>	<p>aktuell keine Umsetzungsperspektive, langfristig</p> <p>mittelfristig</p> <p>aktuell keine Umsetzungsperspektive, langfristig</p> <p>kurzfristige Prüfung, Umsetzung mittelfristig</p> <p>aktuell keine Umsetzungsperspektive, langfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>5 Instandsetzung der Fahrbahn des Denkmalweges</b></p> <p>5.1 Instandsetzung der Fahrbahn Denkmalweg</p>	<p>mittelfristig nach 2020</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Bauordnung (FB 63) (Baugenehmigung zur Baulückenschließung) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer, Investoren Eigentümer, Investoren	Eigentümer/Vorhabenträger Eigentümer/Vorhabenträger	
	Amt für Abfallwirtschaft (Amt 70), Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Wasser- und Bodenverband Oberland Calau	Eigentümer	Ausarbeitung der Studie ca.10.000 €, Umsetzung N.N., Anliegerbeiträge für Einleitung	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Eigentümer Eigentümer	N.N., Versicherungspflicht in der Regel öffentlich	
	Fachbereiche Grün und Verkehr (FB 66), Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat, Schule Fachbereiche Grün und Verkehrsflächen (FB66), Stadtentwicklung (FB 61) und Ordnung und Sicherheit (FB 32) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich für Ordnung und Sicherheit (FB 32)	Anlieger Ortsbeirat, externer Dienstleister Anlieger Anlieger Bürger (melden von Verstößen)	N.N. ca. 2.000 € (Schutzstreifen und Beseitigung Parkfläche) ca. 8.000 € (Ergänzung Gehweg) N.N. und Anliegerbeiträge N.N. N.N. und Anliegerbeiträge	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)		N.N.	

Maßnahmenprogramm Groß Gaglow (1/2)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>6 Sanierung der im öffentlich Besitz befindlichen Gebäude des Sportvereins SG Groß Gaglow</b></p> <p>6.1 Regelmäßige Pflege und Wartung</p> <p>6.2 Sanierung der alten Sportanlagen (finanzielle Sicherung)</p>	<p>laufend</p> <p>mittelfristig nach 2020</p>
<p><b>7 Einrichtung eines öffentlich zugänglichen Spielplatzes in zentraler Lage am Hort</b></p> <p>7.1 Sicherung und Realisierung eines öffentlich zugänglichen Spielplatzes im Bereich des Hortes (Förderantrag gestellt)</p>	<p>In Zusammenhang mit der Realisierung des Hortes</p>
<p><b>8 Erhalt der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen</b></p> <p>8.1 Bauliche Ersatz- bzw. Neubaumaßnahmen des Hortes (Umsetzung der Maßnahme mit Hilfe der bewilligten Fördermittel) sowie Nutzung des Spielplatzes durch die Bürger des Ortsteils</p> <p>8.2 Sicherung der Finanzierung der Ausstattung des Hortes</p> <p>8.3 Sanierung (energetische Sanierung + Fassade) des Hauptgebäudes der Schule</p>	<p>kurzfristig bis 2020</p> <p>kurzfristig bis 2020</p> <p>mittelfristig nach 2020</p>
<p><b>9 Die sozialen Funktionen der Dorfmitte erhalten und entwickeln (Dorfteich, Bürgerhaus, Feuerwehr, soziale Infrastruktur)</b></p> <p>9.1 Der Dorfplatz soll eine öffentliche Fläche für ortsteilspezifische Nutzungen bleiben. Lediglich der Bau einer Festhalle/Bürgerzentrum, die für die Nutzung durch den Ortsteil bestimmt ist, ist zulässig. Jegliche Bebauung anderer Art soll ausgeschlossen werden. Ein großer Teil dieses Bereiches soll grundsätzlich frei von Bebauung gehalten werden, damit auch Freiluftveranstaltungen stattfinden können. Bauleitplanung nur für die angestrebte Nutzung als Festplatz mit Multifunktionshalle</p> <p>9.2 Abstimmungstermine mit der LAG Spree-Neiße e.V. und LAG Spreewaldverein e.V. inwieweit Groß Gaglow eingebunden werden kann und was Groß Gaglow für die jeweiligen Regionen leisten könnte</p> <p>9.3 Mehrzweckhalle in Ergänzung zum Bürgerhaus schaffen Schritt 1: Zusammenstellung eines Raumprogramms für eine größere Mehrzweckhalle unter Berücksichtigung möglicher Kapazitäten an anderen Standorten (Schule, Bürgerhaus, Feuerwehr). Inhalt: Durchschnittliche Zahl der Teilnehmer und durchschnittliche Zahl der Veranstaltungen pro Jahr, mögliche finanzielle Erlöse (Mieten, Einnahmen durch Verpflegung, Eintrittskarten...). Hinweis: Nutzungsbedarfe der umliegenden Ortsteile und Gemeinden erfragen (Idee: regionales Projekt für eine LAG mit entsprechender Radweganbindung). Schritt 2: Finanzierung einer Mehrzweckhalle prüfen (als Teil einer LAG oder durch privaten Träger), Konzepte für den heutigen Dorfplatz und Standort heutiges Bürgerhaus liegen vor. Idee des Ortsteils: Dorfplatz sukzessive mit Veranstaltungshalle (250 Personen), größerem Bürgerhaus, Veranstaltungsplatz und Bühne entwickeln</p> <p>9.4 1. Schritt: Prüfung des Bedarfs eines Treffpunktes für Jugendliche 2. Schritt: Schaffung eines Treffpunktes für Jugendliche. Idee: Eignungsprüfung Standort Feuerwehr nach Abstimmung des neuen Gefahrenabwehrkonzeptes.</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig Schritt 1, Schritt 2 abhängig von Schritt 1 und finanziellen Rahmenbedingungen</p> <p>Schritt 1: kurzfristig, Umsetzung (Schritt 2) abhängig von Schritt 1 und Gefahrenabwehrplan</p>
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>10 Aufwertung, Gestaltung und Pflege der innerdörflichen Freiräume im historischen Siedlungskern als identitätsstiftende Dorfmitte durch die Inszenierung des Elementes Wasser</b></p> <p>10.1 Zustand der Teiche (Funktion Entwässerung)</p> <p>1. Information der Bürger und Hauswarte über Problemlage: Zahlreiche private Anlieger entwässern in die Teiche (Regenwasserteiche). Eine Entwässerung auf den eigenen Grundstücken ist erforderlich, um Zuständigkeit verbindlich zu regeln)</p> <p>2. Erstellung eines Regenwasserentwässerungskonzeptes</p> <p>3. Zuständigkeiten für Pflege klären</p>	<p>kurzfristige Information, mittelfristige Erstellung eines Konzeptes</p>
<p><b>11 Rechtl. Sicherung des südlich an das Siedlungsgefüge angrenzenden Landschaftsraumes als Naherholungsraum</b></p> <p>11.1 Vermeidung von Neuausweisungen in diesem Siedlungsbereich</p>	<p>Neuaufstellung F-Plan in Bearbeitung</p>
<p><b>12 Instandsetzung und Pflege des Radweges nach Reinpusch</b></p> <p>12.1 Regelmäßige Reinigung (4x im Jahr)</p> <p>12.2 Ersatz der kaputten bzw. fehlenden Bordsteine, bis zur breiteren Anschlussstraße, Überprüfung der Beschilderung (früherer Standort) und Aufrichtung Poller</p>	<p>kurzfristige Prüfung und Instandsetzung von Kleinmaßnahmen</p>



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
	öffentlich	privat	N.N.	Nur wenn LEADER-Zugang geschaffen werden kann, ggf. Anschubfinanzierung durch Vereine denkbar
	Fachbereich Immobilien (FB 23), Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Vereine (unterstützend) Ggf. Pflegepatenschaften		
	Fachbereich Immobilien (FB 23), Land Brandenburg Jugendamt (FB 51) Fachbereich Immobilien (FB 23), Land Brandenburg		2.575.000 €  120.000 €	Brandenburg-Kredit für Kommunen- Moderne Schule
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) (Bauleitplanung)  Ortsbeirat, Stadt Cottbus, LAG Spree-Neiße e.V. und LAG Dahme-Spreewald Fachbereich Immobilien (FB 23), Ortsbeirat, LAG Spree-Neiße e.V. und LAG Spreewaldverein e.V.	Verein, private Träger, bspw. Johanniter  Alle Jugendliche	ca. 500.000 € (Eigenanteil durch Private)	LEADER (Eigenanteil 25 %) KIP bei sportlichen Schwerpunkt (25 % Eigenanteil)
	Amt für Abfallwirtschaft (FB 70) in Zusammenarbeit mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)		Ausarbeitung Entwässerungsstudie ca. 10.000 €, Anliegerbeiträge je nach Einleitung	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			
	Amt für Abfallwirtschaft (FB 70) Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat		N.N.	

# Dorfentwicklungsplan Groß Gaglow





Lausitzer Park

Durchgängiger Gehweg zur Haltestelle  
Linie 4 auf der Ostseite Cottbuser Straße

Bürgerhaus

Neubau Hort und Mehrzweckgebäude

Grundschule

Anlage von Freianlagen in Form  
eines (öffentlichen) Spielplatzes

KiTa

Kirche

Feuerwehr

Gewährleistung der fußläufigen Vernetzung  
innerhalb des Ortsteils durch Anlage neuer  
Wegeverbindungen und Instandsetzung  
vorhandener Wegeverbindungen

Ortsteilverträgliche Baulückenschließung von Wohn-  
quartieren im Bereich der Harnischerdorfer Straße

Kuckucksberg

Kirschberg



## Schlüsselprojekte

**Prämisse: Nutzung der vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung zur Eigenentwicklung**

**Fokus: Baugebiet Eichengrund/Kleine Gartenstraße**

**Neuentwicklung und Nutzung des Potenzials der Alten Schule inkl. des Gutparks**

Auch für Kahren gelten die im strategischen Entwicklungskonzept dargestellten Ziele. Mit Priorität sind die bereits vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung zur Eigenentwicklung zu nutzen. Dabei steht vor allem das vorhandene Baugebiet Eichengrund/Kleine Gartenstraße im Fokus. Allerdings ist nach Jahren der Stagnation die Zahl der Bauplätze in Kahren in jüngerer Vergangenheit deutlich zurückgegangen. Die noch verfügbaren Potenziale werden nicht ausreichen, um zumindest mittelfristig die Eigenentwicklungspotenziale des Ortsteils zu bedienen. Allerdings ist die Menge der benötigten Baulandflächen überschaubar (ca. 10 WE). Kleinere Entwicklungsmöglichkeiten für den Ortsteil sollten daher im Zuge der FNP-Neuaufstellung berücksichtigt, jedoch erst nach Entwicklung der vorhandenen Potenzial sukzessive umgesetzt werden (Entwicklungshorizont 2035). Aufgrund der guten siedlungsstrukturellen Anbindung könnte der Bereich Kirchacker eine Potentialfläche darstellen, allerdings nur bis zum vorhanden Graben. Die schwierige Entwässerung der Fläche muss dabei gelöst werden. Alternativen sind aufgrund möglicher Gemengelage zur Landwirtschaft (bspw. nördliche Karlshofer Straße) sowie mangelnder Flächenverfügbarkeit (bspw. Kleingarten- und Gartenflächen zwischen Kahrener Dorfstraße und Kleiner Gartenstraße) nur schwierig zu entwickeln.

Die Alte Schule und der Gutspark sind denkmalgeschützt und eng mit der Historie des Ortsteils verwoben. Aktuell liegt das Gelände im Herzen des Ortsteils brach. Da sich die Flächen im öffentlichen Eigentum befinden sind die Handlungsmöglichkeiten besser als bei den alten Guthäusern in anderen Ortsteilen, dennoch sind Entwicklungen aufgrund des notwendigen Investitionsvolumens und mangelnder öffentlicher Nutzungen auf private Investitionen angewiesen. Aufgrund der Größe und Lage sind Nachnutzungsoptionen möglichst vielfältig zu prüfen. Da hierunter auch Optionen mit Beschäftigungseffekten (bspw. Hotel oder Firmensitz oder Mehrgenerationenwohnen mit Pflege, vgl. vertiefende Erläuterungen) sein könnten, sollte der Standort aktiv durch ein Standortexposé und eine aktive Markterkundung mit gezielten Investorenansprachen vermarktet werden. Dabei sollten bei Nachfassaktionen auch gezielt Gründe für ein Desinteresse eruiert werden. Im Bedarfsfall muss überprüft werden, ob die denkmalrechtlichen Rahmenbedingungen in einer Art „Zwiebelstrategie“ scheinbarweise zurückgenommen werden können (bspw. durch An- und Umbaumöglichkeiten).

125 Altengerechtes Wohnen in der Alten Schule Werries in Hamm

126 Beispielhafter Umgang mit Regenwasser



In direkter Nähe zum Gutspark befindet sich mit dem Bürgerhaus das neue funktionale Zentrum des Ortsteils. Hier findet ein reges Vereinsleben und zahlreiche sportliche Aktivitäten statt. Da Kahren über ein großes Spielflächendefizit verfügt und auf den vorhandenen Spielflächen die Ausstattung in der Vergangenheit sukzessive zurückgefahren wurde, ist dies die richtige Stelle, um einen neuen zeitgemäßen Spielplatz für den Ortsteil zu schaffen. Alternativ wäre die Einbeziehung eines Teilbereiches des Gutsparks möglich. Hierbei wären allerdings die Belange des Denkmalschutzes und Auswirkungen auf private Investitionsinteressen zu berücksichtigen. Durch Wegeführungen und Straßenquerungen sollte der funktionale Zusammenhalt zwischen Gutspark, Kirche, Kita, Bürgerhaus und Ladenlokalbesatz an der Kahrener Dorfstraße erhalten bleiben.

Das wohl wichtigste Schlüsselprojekt sind aber die Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer, der Zustand, die Generationengerechtigkeit und die Anbindung an den ÖPNV der Haupteerschließungsstraßen. Hiervon betroffen sind die Kahrener Haupt- und Dorfstraße sowie die Karlshofer Straße (innerorts und außerorts). Ggf. kann auch die Kirchstraße in ein Konzept zur Verkehrslenkung mit einbezogen werden. Auf der Kahrener Dorfstraße soll kurzfristig eine Deckensanierung erfolgen, weitere Umgestaltungen sind mittelfristig erforderlich.

Die Kahrener Hauptstraße ist in Verlängerung über die Karlshofer Straße bis nach Madlow in einen zeitgemäßen Zustand zu versetzen. Sowohl aufgrund von Schulwegen aber auch aufgrund des Demografischen Wandels sind hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit zu stellen. Innerorts sollten auf den Gehwegen auch Radfahrer geduldet werden. Außerorts Richtung Madlow müssen durch einen Planungsdiallog mit den betroffenen Eigentümern die Varianten geprüft werden, ob ein Radweg hinter den identitätsstiftenden Baumreihen geführt werden kann, oder ob Baumfällung für eine Realisierung erforderlich sind. Im Sinne der Attraktivitätsminderung für Durchgangsverkehr sollten ebenfalls Optionen geprüft werden, Begegnungsverkehr Bus/Bus bzw. LKW/LKW nur noch abschnittsweise zu Lasten des Verkehrsflusses zu ermöglichen. Dabei ist zu beachten, dass die Route Entlastungsrouten für die Autobahn A15 ist. Bei der Neugestaltung der Straßen sind die Bushaltestellen generationengerecht mit Borden bzw. Hochborden sowie Witterungsschutz auch bis Karlshof auszustatten. Entsprechende Anschlüsse an Fuß- und Radwege (gemeinsam geführt) sind zu schaffen. Radwege und ÖPNV übernehmen wichtige Vernetzungsfunktion, um Kahren mit den Infrastrukturen der Kern- und Südstadt zu vernetzen.

**Schaffung eines zeitgemäßen Spielplatzes am Bürgerhaus**

**Wichtigste Schlüsselprojekt: Optimierung der Haupteerschließungsstraßen**

**Versetzung der Kahrener Hauptstraße in einen zeitgemäßen Zustand**

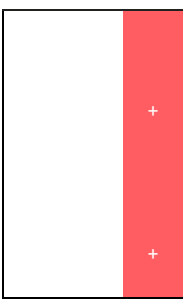
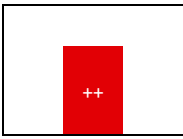
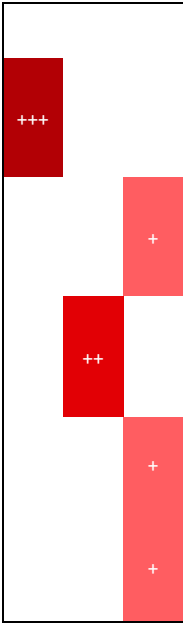

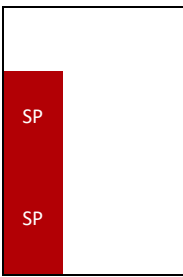
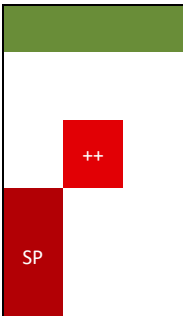
**Ausbau und Optimierung der ÖPNV-Haltestellen und der Fuß- und Radwege**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Ortsteilverträgliche Umstrukturierung bzw. Baulückenschließung von Wohnquartieren im Bereich - Eichengrund/Kleine Gartenstraße (ca. 10 WE noch verfügbar, aktuell stark sinkend) - rückwärtiger Bereich Kahrener Hauptstraße</b></p> <p>1.1 Vermarktung der vorhandenen Flächen</p>	laufend
<p><b>2 Ausweisung von Wohnbauflächen für die mittelfristige Eigenentwicklung im Bereich zwischen Laubsdorfer Weg (Kirchacker), alternativ: nördliche Karlshofer Straße</b></p> <p>2.1 Berücksichtigung von kleineren Erweiterungsmöglichkeiten im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Favorisierte Variante: Nach Verkauf der bereits beplanten Flächen, Entwicklung eines qualifizierten Bebauungsplans für den Bereich zwischen Laubsdorfer Weg (Kirchacker) unter Beachtung eines Entwicklungshorizontes 2035 (kleine Bauabschnitte). Südliche Grenze stellt der Graben dar. Entwässerung müsste nach Süden ausgerichtet werden.</p> <p>Alternativvorschläge - Nördlicher Teil der Karlshofer Straße (mögliche Gemengelage zur Agrargenossenschaft problematisch) - Kleingärten und Gartenfläche zwischen Kahrener Dorfstraße und Kleiner Gartenstraße (Verfügbarkeit aktuell nicht gegeben)</p>	Neuaufstellung Flächennutzungsplan in Bearbeitung, Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>3 Sicherstellung der Nahversorgung über - generationengerechte Anbindung über den ÖPNV - Nachbarschaftshilfe/Fahrgemeinschaften - Ausweitung der Dienstleistungen an vorhandenen Standorten und (unterstützender) Einsatz moderner Technologien</b></p> <p>3.1 Insbesondere Geh- und Radwege an den Haupteerschließungsstraßen und Ausstattung der hier vorhandenen Haltestellen mit Borden und Hochborden (vgl. 4)</p> <p>3.2 Einrichtung von Leistungsbörsen (Nachbarschaftshilfe, Fahrgemeinschaften), bspw. Sporthalle, Bäcker und im Bereich der Kirche</p> <p>3.3 Bestellterminal mit Abholstation, bspw. in der Bäckerei, Möglichkeiten für Bringdienste nach Karlshof prüfen</p>	<p>Planungsdialog kurzfristig, Umsetzung mittelfristig</p> <p>mittelfristig, Bedarf steigt mit dem Demografischen Wandel</p> <p>kurzfristig</p>
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>4 Ausbau und Aufwertung der öffentlichen Geh- und Radwegebeziehungen an den Haupteerschließungsstraßen einschließlich Instandsetzung der Fahrbahn und Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen</b></p> <p>4.1 Ausbau von Gehwegen auf denen auch Radfahrer geduldet werden an der Kahrener Dorf- und Hauptstraße (ggf. unter Einbeziehung der Kirchstraße) sowie Karlshofer Straße, einschließlich auch außerorts gut erreichbarer Bushaltestellen und Geh- und Radwegführung (bis nach Madlow &gt; Schulwegsicherung), Lückenschluss der Veloroute 7 (Kiekebuscher Weg bis Kahrener Hauptstraße) Außerorts Prüfung der Varianten: - Radweg hinter der Baumreihe - Fällen von Bäumen Schritt 1: Aufnahme des Planungsdialogs mit den betroffenen Eigentümern von Kahren bis Madlow</p> <p>4.2 Instandsetzung Kahrener Dorfstraße (Deckensanierung)</p> <p>4.3 Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Maßnahmen (Querschnittsreduzierung, ggf. abschnittsweise, Lenkung von LKW-Verkehren) auf der Kahrener Hauptstraße und Karlshofer Straße und häufigere Kontrolle des LKW-Verkehrs</p> <p>4.4 Ausstattung der Bushaltestellen an den Haupteerschließungsstraßen mit Borden/Hochborden und Wartemöglichkeiten</p>	<p>Planungsdialog kurzfristig, Umsetzung abhängig vom erzielten Ergebnis aufgrund erforderlicher Planungsschritte und der Mitwirkung von Eigentümern (Flächen) aber nur mittel- bis langfristig realistisch</p> <p>kurzfristig, in Planung für 2017</p> <p>kurzfristig</p> <p>Einbindung in die Straßenplanung</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
<p>+++ ++ +</p> <p>++</p>	öffentlich	privat	Eigentümer	
<p>SP</p>	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer, Entwickler, Bauherren	Kosten: Eigentümer, Entwickler	
<p>+++</p> <p>+</p> <p>+</p>	<p>Fachbereich (FB 66) Grün- und Verkehrsflächen in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH</p> <p>Ortsbeirat</p>	<p>Eigentümer</p> <p>Alle</p> <p>private Anbieter</p>	N.N.	
<p>SP</p> <p>SP</p> <p>SP</p> <p>SP</p>	<p>Rathauspitze, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32)</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereich (FB 66) Grün- und Verkehrsflächen in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH</p>	Eigentümer	<p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>Bushaltestelle in Regelausführung für eine Fahrtrichtung inkl. Fahrgastunterstand, ca. 20.000 €</p>	

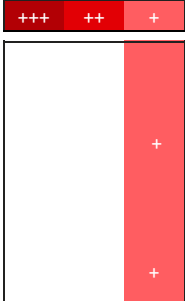
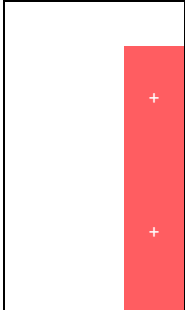
Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p>4.5 Optimierung der Querung der Kahrener Dorf- und Hauptstraße durch die Einrichtung einer Querungshilfe</p> <p>4.6 Aufwertung und Ausbau der Gehwegeverbindungen im Gutsпарк zur Verbindung der verschiedenen Funktionen der Dorfmitte (Scharnierfunktion) im Zuge der Entwicklung der Alten Schule, Prüfung im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplan</p>	<p>kurzfristig Prüfung der Notwendigkeit</p> <p>Berücksichtigung im Zuge der Entwicklung Alte Schule</p>
<p><b>5 Unterstützung von Entwicklungsvorhaben im Bereich Alte Schule durch ggf. ergänzte Busangebote</b></p> <p>5.1 Bei Bedarf: Unterstützung der Umnutzung Alte Schule durch ergänzende ÖPNV-Angebote (bspw. flexible Rufbusse oder mindestens einen zusätzlichen Bus pro Tag)</p>	<p>abhängig von Nachnutzung der Alten Schule</p>
<p><b>6 Entwicklung und Ausbau der Haupt- und Ergänzungsradswege zur Anbindung an die Stadt, das Umland und den künftigen Ostsee</b></p> <p>6.1 Lückenschluss der Veloroute 7 (Kiekebuscher Weg und Kahrener Hauptstraße) durch Radwegeneubau (Priorität)</p> <p>6.2 Anlage eines Ergänzungsweges zwischen Kahren und Haasow</p> <p>6.3 Anbindung Kahrens an den Cottbuser Ostsee durch Radwegeerschließung über Nutzberg an den Fürst-Pückler-Radweg (Ergänzungsradsweg gemäß Radverkehrskonzept)</p> <p>6.4 Überprüfung von Querungs- und Anschlussmöglichkeiten sowie Beschilderung der Straße Am Park, um die neue Veloroute Ergänzungsweg gemäß Radverkehrskonzept über Nutzberg, nach Haasow mit der neuen Veloroute entlang der Kahrener Hauptstraße zu verbinden. Führung des Radverkehrs auf der Straße Am Park im Mischverkehr</p> <p>6.5 Herstellung eines Ergänzungsradsweges gemäß Radverkehrskonzept von der Karlshofer Straße (Höhe Straße Zur Gärtnerei) Richtung Branitzer See</p>	<p>mittelfristig nach 2020, Abhängigkeiten von der Straßenplanung prüfen</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>in Planung</p> <p>erst nach Realisierung der Routen</p> <p>langfristig nach 2025</p>
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>7 Förderung von Kooperation auf Vereinsebene zum Erhalt von Angeboten und Infrastruktur</b></p> <p>7.1 Installierung eines regelmäßigen Arbeitskreises auf Ortsteilebene zur Koordination von Aktivitäten, nach Bedarf auch ortsteilübergreifend im Netz der südlichen und westlichen Ortsteile</p>	<p>kurzfristig</p>
<p><b>8 Entwicklung der Alten Schule inkl. des Guts Parks unter Berücksichtigung des sozialen Treffpunktes (Bürgerhaus + Sporthalle) sowie der funktionalen Dorfmitte (Bäckerei etc.)</b></p> <p>8.1 Erstellung eines Standortexposés zur Investorenansprache (Raumprogramm, Auflagen, Fördermöglichkeiten), wichtige Rahmenbedingungen aus der Stadt und dem Ortsteil (Demografie, Hotels, Wohnungsmarkt, Pflegeheimmarkt, Prognose altengerechtes Wohnen, Anbindung)</p> <p>8.2 Durchführung einer Markterkundung mit unterstützendem Investorenanschreiben (möglichst offen, Vorschlag: Privatschule, Mehrgenerationenhaus, altengerechtes Wohnen (ggf. mit ambulanten Angeboten), Firmensitz, Hotel, Pflegeeinrichtung), ggf. Förderung. Mögliche Entwicklung eines zentral gelegenen Spielplatzes mitdenken</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>9 Entwicklung eines zentral gelegenen Spielplatzes und Erhalt des Spielplatzes am Lilienweg. Reduzierung des Spielflächendefizites in Kahren</b></p> <p>9.1 Erhalt der bestehenden Spielplätze, am Lilienweg</p> <p>9.2 Entwicklung eines zentral gelegenen Spielplatzes und attraktiver Sitzgelegenheiten hinter dem Bürgerhaus. Alternativ: im Zuge der Entwicklung Alte Schule (ggf. Überprüfung einer naturnahen Gestaltung)</p>	<p>kurzfristig, Umsetzung wurde abgestimmt</p> <p>mittelfristig</p>



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	<p>Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32) im Zusammenwirken mit den Fachbereichen Stadtentwicklung (FB 61) und Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat</p>	<p>Investoren (Entwicklungserfordernisse aufzeigen)</p>	<p>Abhängig von Mastausführung und Bordsteinarbeiten. Reiner Zebrastreifen mit normalen Masten ab 4.000 €-21.000 € (abgesenkte Bordsteine, Neupflasterung und Peitschenmasten)</p>	
	Cottbusverkehr GmbH			
	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61),</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61),</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61),</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	Anlieger, Eigentümer	<p>N.N.</p> <p>400.000 €</p> <p>250.000 €</p> <p>375.000 €</p>	<p>bspw. LEADER, Eigenanteil 25 %</p>
		Vereine		
	<p>EGC, Fachbereich Immobilien (FB 23), Ortsbeirat</p> <p>EGC, Fachbereich Immobilien (FB 23)</p>	ggf. externe Dienstleister	<p>bei externer Durchführung ca. 15.000 €, private Umsetzung</p>	<p>LEADER (Eigenanteil 25 %) oder Bundesprogramm Mehrgenerationenhaus</p>
	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Zusammenwirken mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	ggf. Investor (falls Realisierung in Kombination mit alter Schule erfolgt)	<p>abhängig von Planung, bei 1.500m<sup>2</sup> und normalem Ausstattungsstandard ca. 60.000 €</p>	

Maßnahmenprogramm Kahren (2/3)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p>9.3 Abstimmung einer Spielplatzgestaltung (Bereich Bürgerhaus) mit dem Ortsbeirat unter Einbindung der Kinder im Ort (bspw. Kita) und Beantragung von Fördermitteln zur Umsetzung</p> <p>9.4 Aufgabe des nicht mehr zeitgemäßen Spielplatzes am Eichengrund</p>	<p>kurzfristig</p> <p>mittelfristig</p>
<p><b>10 Anlage eines Rundwanderweges, um vorhandenes Naherholungsgebot bestmöglich zu integrieren</b></p> <p>10.1 Abfrage bei den privaten Eigentümern zur Bereitschaft, ihre Wege (vgl. Nagler Studie) für einen großen Wanderweg mit Ortsbezug (keine Einbindung in regionales Marketing) zur Verfügung zu stellen, im Falle der Mitwirkungsbereitschaft, Darstellung der Rundwandermöglichkeit innerhalb des Ortsteils</p> <p>10.2 Bereitschaft sich auf extensive Pflege vorhandener Feld- und Waldwege einzulassen (Benutzung auf eigene Gefahr). Alternativ (nur bei extensiver Pflege durch die Stadt (2 mal jährlich) umsetzbar) Gestattungsverträge zwischen Stadt + Eigentümer</p>	<p>kurzfristig</p> <p>mittel- bis langfristig</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
<p>+++ ++ +</p> 	<p>öffentlich</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>privat</p> <p>Kinder aus Kahren (Beteiligung bei der Planung), ggf. externer Dienstleister</p>	<p>bei externer Vergabe ca. 6.000 €</p>	<p>LEADER (Eigenanteil 25%), FANTA Spielplatzinitiative (max. 20.000 Euro (1.Platz), meist aber auch Beträge zw. 2.000 und 1.000 Euro)</p>
	<p>Ortsbeirat</p> <p>Stadt Cottbus (bei Gestattungsverträgen)</p>	<p>Eigentümer</p> <p>Alle, Eigentümer</p>	<p>Zusätzliche Pflegekosten: Für alle bisher nicht kommunalen Wege: bei naturnahen Wegen 0,25-0,75 € je lfd. Meter pro Jahr bis hin zu Verbunddecke 5 - 21 € je lfd. Meter pro Jahr</p>	

# Dorfentwicklungsplan Kahren





Ortsrandeingrünung

Entwicklung der Alten Schule inkl. des Gutsparks unter Berücksichtigung des sozialen (Bürgerhaus + Sporthalle) sowie der funktionalen Dorfmitte (Bäckerei)

Gutspark

KiTa

Ausbau und Aufwertung der Fußwegeverbindungen im Gutspark zur Verbindung der verschiedenen Funktionen der Dorfmitte (Scharnierfunktion) im Zuge der Entwicklung der Alten Schule

Gaststätte

Spielplatz

Bäckerei

Fleischerei

Erneuerung und Entlastung der Kahrener Dorf- und Hauptstraße und Einrichtung von Gehwegen sowie Querungshilfe

Kirche

Spielplatz

Ortsteilverträgliche Umstrukturierung bzw. Baulückenschließung von Wohnquartieren durch Vermarktung der vorhandenen Flächen

Grundhafte Erneuerung der Bahnhofstraße bis Madlow

Pflege der öffentlichen Grünanlagen

## Schlüsselprojekte

### Grundhafte Erneuerung der Bahnhofstraße und Kiekebuscher Weges

In Kiekebusch hat sich die grundhafte Erneuerung der Bahnhofstraße einschließlich des Kiekebuscher Weges als maßgebliches Schlüsselprojekt herauskristallisiert. Sie dient als Bindeglied zu den Versorgungseinrichtungen der Süd- und Innenstadt sowie Anschluss an den Stadtbahn-Haltepunkt in Madlow. Sie ist Schulweg für alle Grundschüler (Einzugsbezirk der Grundschule in Groß Gaglow).

### Nachträglicher Anbau von Fuß- und Radwegen. Erhalt von Bundesmitteln möglich

Aufgrund des fehlenden durchgehenden Fuß- und Radweges, der vorhanden Verkehrsbelastungen auch mit Schwerlastverkehr, zahlreicher Straßenlöcher und größerer Entwässerungsprobleme bestehen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zahlreiche Gefahrensituationen, die es kurzfristig zu entschärfen gilt. In diesem Zusammenhang spielt auch ein ortsteilübergreifendes Konzept zum nachträglichen Anbau von Fuß- und Radwegen eine wichtige Rolle, da dieses Thema in mehreren Ortsteilen von Bedeutung ist. Hierbei sind Fragen der Entwässerung, des Eigentums, des Erhalts ortsbildprägender Grünstrukturen sowie die Frage doppelter Belastungen für Anlieger bei einer anschließenden grundhaften Erneuerung zu klären.

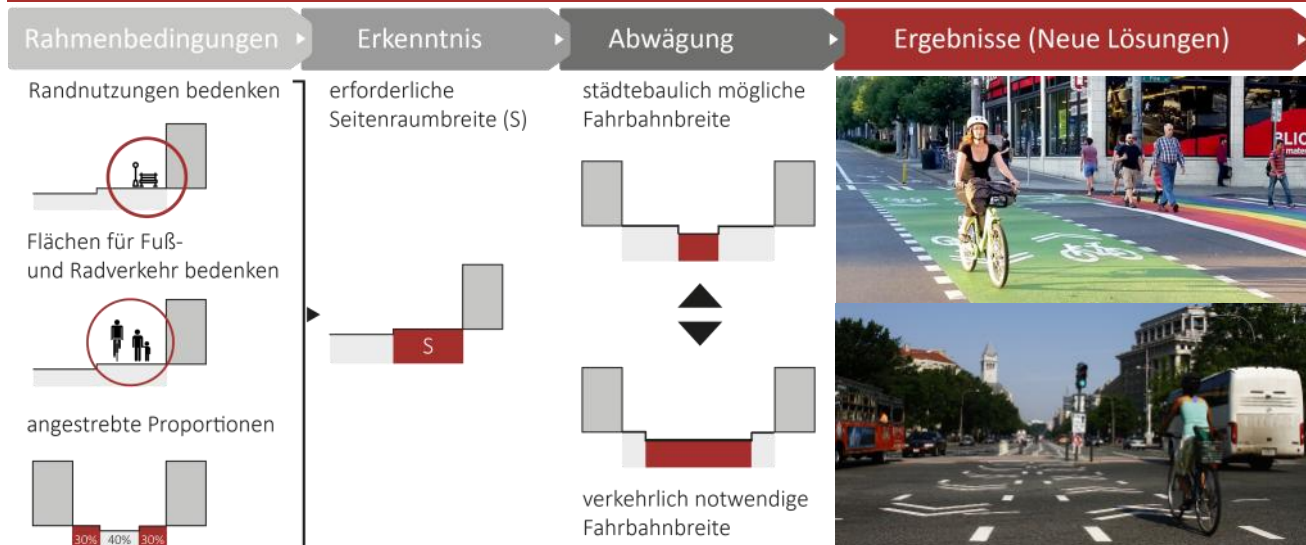
### Verkehrssicherheit obliegt höchste Priorität in der Straßenraumgestaltung

Entsprechend den allgemeinen Zielvorgaben der Regelwerke (vgl. u.a. RAST 06) wird der Verkehrssicherheit, die höchste Priorität in der Straßenraumgestaltung eingeräumt. Dies sollte auch bei einer möglichen Neukonzeptionen der Bahnhofstraße Berücksichtigung finden. Neue Modellprojekte haben hierzu bspw. die Führung eines Radweges in der Mitte der Fahrbahn erprobt. Darüber hinaus sollte trotz der Funktion als Entlastungsrouten für die A15 der Verkehrsfluss und der Fahrkomfort für den motorisierten Individualverkehr so weit wie möglich eingeschränkt werden. Hierzu könnten Begegnungsfälle von Bus/Bus und Lkw/Lkw nur noch auf einigen wenigen Streckenabschnitten zugelassen werden. Durch eine derartige Umgestaltung bestehen zudem Möglichkeiten, besondere städtebauliche Punkte, insbesondere den Ortskern, in der Straßenraumgestaltung sichtbar zu machen.

### Umgestaltung muss Akzeptanz finden

Noch viel wichtiger als die letztlich gewählte Gestaltung ist der Planungsdialog der im Sinne der Konvergenz gewährleistet, dass die gewählte Umgestaltung auch Akzeptanz findet. Dies ist bei bisherigen Planungen nicht gelungen. So gab es Zweifel am Erfordernis die identitätsstiftenden straßenbegleitenden Bäume fällen zu müssen, die Wahl des Straßenbelagmaterials wurde angezweifelt und auch die Erfordernis des Eingriffs in private Vor-

## 127 Prinzip zur städtebaulichen Neubemessung von Straßenräumen



gärten wurde in Frage gestellt. Dementsprechend stießen die bisherigen Planungen (zehn Jahre alt) auf eine geringe Akzeptanz bzw. Bereitschaft die erforderlichen Anliegerbeiträge zu zahlen.

Es wird empfohlen für den Planungsdialog eine Entwurfswerkstatt im Ortsteil durchzuführen, in dem Varianten diskutiert und Ergänzungsvorschläge der Akteure vor Ort aufgenommen und systematisch geprüft werden. Unter Umständen sind für Teilfragen (einseitiger Radweg, separate Anbaumöglichkeiten, Zustand der Bäume, Entwässerungsmöglichkeiten, Straßenbelag) gesonderte Gutachten zu beauftragen. Dabei sollten auch die Anlieger des Kiekebuscher Wegs bis Madlow mit einbezogen werden. Da die STG Combustion Control GmbH & Co KG bereits in der Vergangenheit zahlreiche Modifikationsvorschläge gemacht hatte, sollten die Verantwortlichen bereits im Vorfeld durch die Rathauspitze wieder in den Prozess integriert werden. Ein weiterer Stillstand kann im Sinne der Sicherheit nicht im Interesse aller Beteiligten sein. Die Ergebnisse der Prüfung sollten ebenfalls vor Ort diskutiert und geprüft werden, ob weiterer Klärungsbedarf besteht.

Durch das Branitzer Schlüsselprojekt „die Umgestaltung der Kiekebuscher Straße“ kann bei entsprechend unattraktiver Gestaltung für den Durchgangsverkehr eine zusätzlich verkehrslenkende Wirkung auch für Kiekebusch erzielt werden. Darüber hinaus gab es in der Vergangenheit entlang der Bahnhofstraße häufiger Probleme mit der illegalen Entfernung von Verkehrsschildern. Diese Ordnungswidrigkeiten sind ebenso wie die häufig beklagten Geschwindigkeitsüberschreitungen und Fremdverkehre verstärkt zu kontrollieren.

Neben der Straßenraumgestaltung war, mit einigem Abstand, vor allem die Pflege der öffentlichen Grünräume im Ortsteil ein besonderes Thema. Aufgrund der ortsteilübergreifenden Bedeutung des Themas, werden entsprechende Maßnahmen und Vorschläge an entsprechender Stelle näher erläutert.

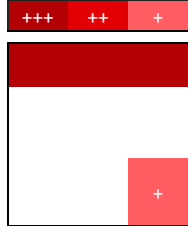
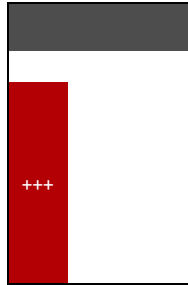
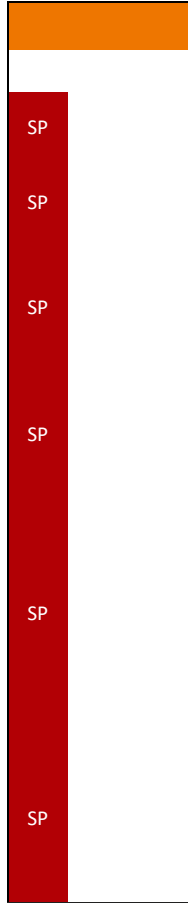
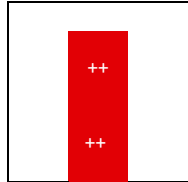
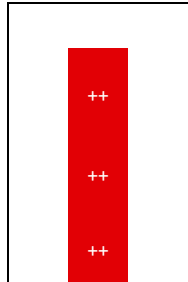
**Verbesserung des Planungsdialoges zwischen allen Parteien**

**Empfehlung: Durchführung einer Entwurfswerkstatt im Ortsteil**

**Erhöhung der Kontrollen um schädlichen Handlungen entgegenzuwirken**

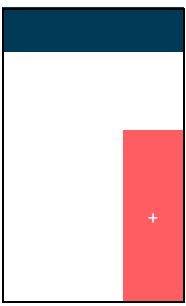
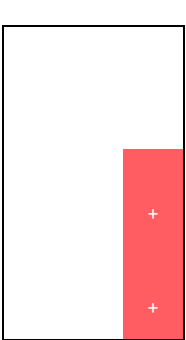
Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Erschließung von Wohnbaulandpotentialen in Form von Baulückenschließung (Prognose ca. 5WE- 2035) - insbesondere rückwärtiger Bereich zwischen Hauptstr. und Spreestraße</b></p> <p>1.1 Verkauf und Entwicklung durch Eigentümer bzw. Käufer, Baurecht vorhanden bzw. auf Basis von §34 BauGB (Innenentwicklung) gegeben</p>	laufend
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>2 Sicherstellung eines generationengerechten Wohnumfeldes</b></p> <p>2.1 Realisierung von Gehwegen an stark befahrenen Straßen mit ÖPNV-Funktionen insbesondere Bahnhofstraße und Weiterführung Kiekebuscher Straße (in Branitz) und Ausstattung aller Bushaltestellen mit Borden oder Hochborden</p>	im Bereich Bahnhofstraße frühestens im Zuge der Straßenbaumaßnahmen (mittelfristig)
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>3 Grundhafte Sanierung der Bahnhofstraße bis nach Madlow (einschl. Kiekebuscher Weg)</b></p> <p>3.1 Prüfung von kurzfristigen Schutzmöglichkeiten (bspw. Schutzstreifen) zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden</p> <p>3.2 Wiederaufnahme der Gespräche zwischen Stadt und STG, durch Rathauspitze und ausgewählte Verwaltungsmitarbeiter. Diskussionsgrundlagen sollten ein einseitiger Gehweg mit Schutzstreifen und ergänzende Vorschläge der STG sein</p> <p>3.3 Ergänzender Workshop zur Diskussion einer möglichen Konsensplanung, insbesondere Umfang der geplanten Maßnahmen (einseitiger Radweg, Bäume, Erfordernisse der Entwässerung etc.), ggf. Modifikation oder ergänzende Gutachten</p> <p>3.4 Insbesondere aufgrund der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen prioritäre Verankerung der Maßnahme im Finanzplan</p> <p>3.5 Verringerung des ortsfremden Durchgangsverkehrs durch Umgestaltung der Kiekebuscher Straße in Branitz (Route unattraktiv machen durch: Querschnittsverringering, Lenkung von ortsfremden Schwerlastverkehren, Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer)</p> <p>3.6 Überprüfung und dauerhafte Sicherung der geschwindigkeitsreduzierenden und verkehrslenkenden Beschilderung auch außerhalb von Kiekebusch, u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortseingangsschild am Ortseingang Madlow</li> <li>- Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW</li> </ul>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>mittelfristig ab 2020</p> <p>mittelfristig ab 2020</p> <p>laufend</p>
<p><b>4 Sukzessive Abarbeitung ergänzender Verkehrsprojekte</b></p> <p>4.1 Weiterführung des Gehweges entlang der Hauptstraße Kiekebusch auf der östlichen Straßenseite hinter der Baumreihe Richtung Branitz (Bahnübergang)</p> <p>4.2 Sanierung Turnstraße einschließlich Entwässerung, ggf. unter Einbeziehung privater Finanzierungsmodelle</p>	
<p><b>5 Gewährleistung der Funktionalität der Anlagen der Ver- und Entsorgung durch extensive Pflege</b></p> <p>5.1 Entwässerung der Bahnhofstraße bspw. über vorhandene und neue offene Sickermulden, abgestimmt auf das Umbaukonzept des gesamten Straßenraums</p> <p>5.2 Anlage einer offenen oder geschlossenen Entwässerung entlang der Turnstraße, ggf. Prüfung eines privatfinanzierten Ausbaus der Anliegerstraße</p> <p>5.3 Anlage von Mulden entlang der Spreestraße südlich der Heinrich-Heine-Straße</p>	<p>abhängig von übriger Straßenplanung, mittelfristig</p> <p>mittelfristig</p> <p>mittelfristig</p>



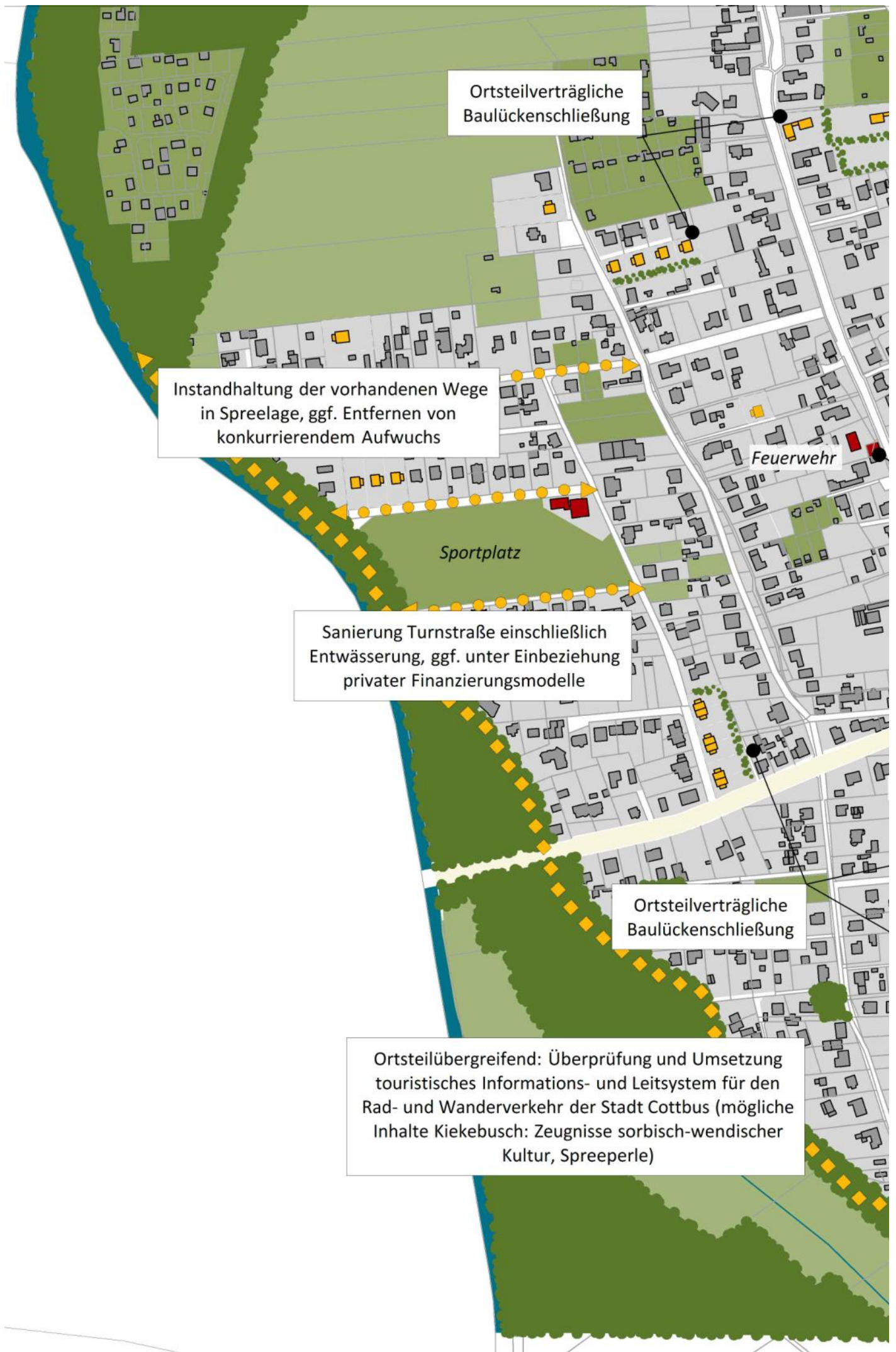
Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
<p>+++ ++ +</p> 	<p>öffentlich</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	<p>privat</p> <p>Eigentümer und Bauherr</p>	<p>Eigentümer und Bauheren</p>	
	<p>Rathauspitze, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB61) in Abstimmung mit Cottbusverkehr (Haltestellen)</p>	<p>Eigentümer, Anlieger, Unternehmen</p>	<p>ca. 20.000 €</p>	
	<p>Rathauspitze, Ortsbeirat, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Cottbusverkehr GmbH (Haltestellen)</p> <p>Politik der Stadt</p> <p>Rathauspitze, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereichen Stadtentwicklung (FB 61) und Ordnung und Sicherheit (FB 32), Cottbusverkehr GmbH (Haltestellen)</p> <p>Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>STG, weitere Eigentümer/Anlieger</p> <p>STG, weitere Eigentümer/Anlieger</p> <p>Bürger, Unternehmen, ggf. externe Dienstleister</p>	<p>N.N.</p> <p>Abgelehnte Variante aus dem Jahr 2004 würde inzwischen ca. 2.4 Mio. € erfordern, darunter Anliegerbeiträge</p>	
	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>Eigentümer</p>	<p>N.N.</p> <p>ca. 300.000 €, Anliegerbeiträge, alternativ private Finanzierungsmodelle</p>	
	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>Eigentümer</p> <p>Eigentümer</p> <p>Eigentümer</p>	<p>N.N. und Anliegerbeiträge</p> <p>N.N. und Anliegerbeiträge</p> <p>N.N. und Anliegerbeiträge</p>	

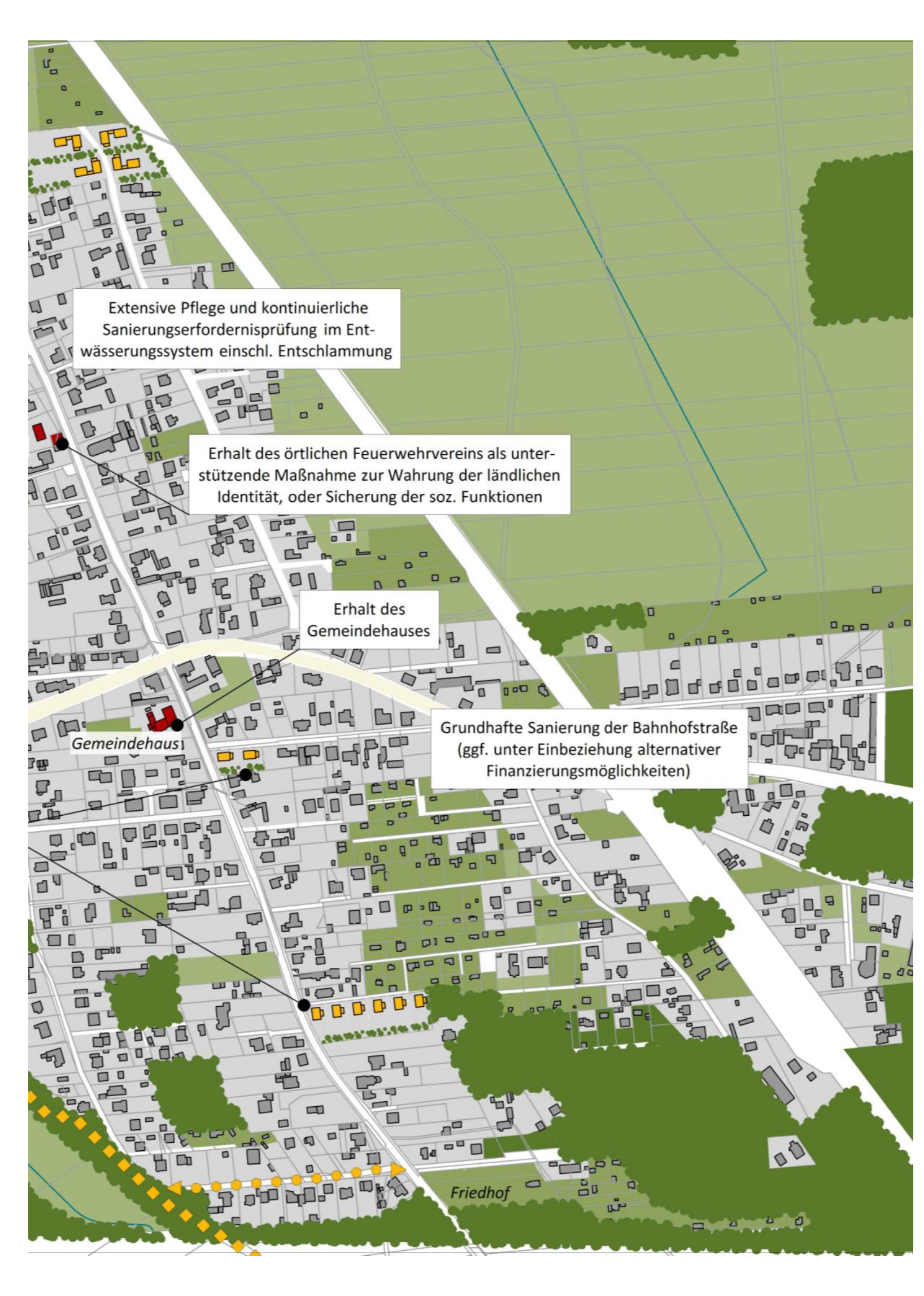
Maßnahmenprogramm Kiekebusch (1/2)



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Ortsbeirat (Anstoß)	Vereine, Unternehmen, Feuerwehr		
	Fachbereich Immobilien (FB 23)  Fachbereich Jugend, Schule und Sport (FB 51)	externe Dienstleister, ggf. Eigenleistungen aus dem Ortsteil, Aufzug vorhanden  Vereine	140.000,00 €	

# Dorfentwicklungsplan Kiekebusch





Extensive Pflege und kontinuierliche Sanierungserfordernisprüfung im Entwässerungssystem einschl. Entschlammung

Erhalt des örtlichen Feuerwehrvereins als unterstützende Maßnahme zur Wahrung der ländlichen Identität, oder Sicherung der soz. Funktionen

Erhalt des Gemeindehauses

Gemeindehaus

Grundhafte Sanierung der Bahnhofstraße (ggf. unter Einbeziehung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten)

Friedhof



## Schlüsselprojekte

### Nutzung der Impulse des Ostsees

Mit dem Stadthafen und auch der unmittelbaren Nähe zum Hauptstrand in Dissenchen haben wesentliche Impulsprojekte der Ostseeplanung eine direkte Wirkung auf den Ortsteil Merzdorf von denen der Ortsteil aber auch die Gesamtstadt mannigfaltig profitieren können (u.a. Einzelhandel, Infrastruktur, Arbeitsplätze). Darüber hinaus profitiert der Ortsteil vom geplanten Merzdorfer Strand, der einen klaren Ortsteilbezug besitzen soll. Den Merzdorfer ist es wichtig, dass die Entwicklungen, auch schon in der Planungs- und Bauphase immer in Wechselwirkung zum Ortsteil gesehen werden. Dies gilt auch für die Wohnbauflächenentwicklungen, die in diesem Zusammenhang erfolgen sollen. Sowohl der Aspekt der sozialen Integration als auch die erforderliche Rücksicht auf das ländlich geprägte Ortsbild mit dem charakteristischen Nebeneinander von Grün- und Siedlungsflächen und den Einfamilienhausstrukturen mit großzügigen privaten Grünflächen sind zu berücksichtigen. Innerhalb der Ortslage sollten aus Sicht des Ortsteils primär Baulücken geschlossen werden. Dieses Ziel steht im Dissenz zu den gesamtstädtischen Planungen im Zuge der Ostseeentwicklung ca. 30 neue innerörtliche Wohneinheiten zu schaffen. Entlang der Merzdorfer Bahnhofstraße und in Verlängerung zur Dissenchener Schulstraße können unter Einbeziehung der KSW-Flächen weitere Wohneinheiten in einem modernen Mischgebiet entstehen. Bei allen Planungen bezüglich der vorhandenen Potenzialflächen sind die Interessen und Belange der Eigentümer zu berücksichtigen.

### Gesamtstädtische Entwicklungsziele im Dissenz zu den Entwicklungszielen im Ortsteil

Darüber hinaus sind die verkehrlichen Auswirkungen für den Ortsteil von gehobenem Belang. Dies betrifft sowohl die zeitnah anfallenden Baustellenverkehre, als auch spätere Anreise- und Parkverkehre von Besucher der Ostsee, die gezielt auf die Parkmöglichkeiten des Hauptstrandes zu lenken sind. Ebenso sind Auswirkungen des Lärms bspw. durch Motorboote bei der Planung zu berücksichtigen.

### Sanierung der Merzdorfer Bahnhofstraße, z.B. durch Installierung eines einseitigen Gehweges. Empfehlung: mittelfristige grundlegende Erneuerung

Bereits heute ist die Merzdorfer Bahnhofstraße in einen sanierungsbedürftigen Zustand. Das Hauptproblem aus Sicht des Ortsteils ist hierbei der fehlende, mindestens einseitige Gehweg auf dem auch Radfahrer geduldet werden, damit der Schulweg zur Umweltgrundschule in Dissenchen sicher gestaltet werden kann. Aus fachlicher Sicht ist aber auch eine grundlegende Erneuerung der Straße mittelfristig erforderlich. Doppelbelastungen der Anlieger sollten nach Möglichkeit vermieden werden.

128 Planskizze Merzdorfer Strand



129 Restauriertes Gewässer im Schlosspark Lübbenau



Aufgrund des angrenzenden Gewerbegebietes kommt es bereits zu Schwerlastverkehren innerhalb des Ortsteils. Betroffen sind vor allem die Merzdorfer Bahnhofstraße und der Merzdorfer Weg. Diese Belastungen sollten durch das LKW-Führungskonzept entgegengewirkt werden. Darüber hinaus könnten folgende Maßnahmen der heutigen und künftigen Belastungssituation entgegenwirken:

1. Durch die Realisierung der Seestraße können Baustellen- und Besucherverkehre des Ostsees besser aus der Ortslage herausgehalten werden. Hierbei sind auch Zwischenstufen der Realisierung, bspw. als Baustraße für den Baustellenverkehr, zu berücksichtigen.
2. Die Anbindung der Baustelle und der späteren Infrastruktur sollte über die vorhandene Ampelkreuzung an der B168n bzw. über eine neu zu errichtende Parallelstraße zur Bundesstraße erfolgen und nicht durch den Ortsteil
3. LKW-Verkehre müssen aus der Ortslage herausgehalten werden, bzw. sollten nur für anliegende Betriebe ermöglicht werden. Als Alternative bietet sich eine Führung durch das bestehende Gewerbegebiet (Straße Am Gleis ab Merzdorfer Weg/Raab/Karcher) an.
4. Im Zuge der Neugestaltung der Merzdorfer Bahnhofstraße sollte die Attraktivität für Durchgangsverkehre gemindert werden. So kann bspw. der Querschnitt auf ein Minimum reduziert werden. Unterstützend sollte eine Reduzierung der Geschwindigkeit und eine Begrenzung der zulässigen Achslast überprüft werden.

Die „verlegte Trantz“ passt als identitätsstiftendes Element gut in das Ortsbild und macht das Element Wasser auch im Ortsteil sichtbar. Damit das Fließ dieses Wirkung entfalten kann, sollte es naturnah zu Gunsten eines ökologisch vielfältigen Gewässers gestaltet werden. Hierdurch würden auch Funktionen der Biotopvernetzung ermöglicht. Die Erarbeitung des erforderlichen Entwicklungskonzeptes sowie die Umsetzung obliegen allerdings der LEAG und dem Landesamt für Umwelt Brandenburg.

Aus gesamtstädtischer Perspektive muss in Merzdorf vor allem die erforderliche Basisinfrastruktur für die Ostseeentwicklung geschaffen werden, damit die private Investitionen folgen. Hierzu gehören insbesondere die Fördermittel für den Linienverbau am Stadthafen, der Erwerb der Hafen und Strandflächen, die Sicherung der stadtechnischen Erschließung sowie die Realisierung des Rundweges um den See.

**Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung**

**Naturnahe Neugestaltung der Trantzfließ. Erarbeitung obliegt der LEAG und dem**

**Realisierung der Basisinfrastruktur um Impulse des Ostsee nutzen zu können**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Ausweisung neuer Wohnbauflächen unter Berücksichtigung der Belange der vorhandenen Siedlungsstrukturen des Ortsteils bis 2035. Wohnungspolitische Ziele, die im Rahmen der Entwicklung des Cottbuser Ostsees verfolgt werden, müssen auch einen Nutzen für die Ortsteilentwicklung gewährleisten</b></p> <p>1.1 Stadthafen:  - Sicherstellung der Fördermittel für den Linienverbau Stadthafen  - Erwerb der Hafensflächen durch die Stadt Cottbus  - Konkretisierung des Entwicklungskonzeptes durch einen städtebaulichen Wettbewerb  - Konkretisierung der Erschließung auf Grundlage des Konzeptes  - Einleitung eines B-Plan-Verfahrens  - Stadttechnische Erschließung  - Untergeordnete Einzelhandels- und Wohnnutzung</p> <p>1.2 Merzdorfer Bahnhofstraße, maximal 2 Geschosse  - Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes  - Anpassung des Flächennutzungsplans  - Umverlegung der 110 kV-Leitung  - Aufstellen von B-Plan  - Umsetzung</p> <p>1.3 Die Planungen rund um Neu-Merzdorf (vgl. Potenzialanalyse und Masterplan 2. Fortschreibung Cottbuser Ostsee) werden derzeit vom Ortsteil abgelehnt. Im Falle konkreter Anfragen von Investoren sind der Ortsbeirat und die Bürger des Ortsteils einzubinden; außerdem wäre ein Zielabweichungsverfahren erforderlich</p>	<p>laufend (vorbereitende Maßnahmen), mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p> <p>nur bei hinreichend konkretem Investoreninteresse</p>
<p><b>2 Behutsame Eigenentwicklung des Ortsteils durch behutsame Arrondierung bzw. Innenentwicklung des Siedlungsgefüges in folgenden Bereichen bis 2035. Baulückenschließung vor der Ausweisung von Neubaugebieten:</b>  - Fläche zw. Merzdorfer Hauptstraße, Merzdorfer Weg und Trantzfließ  - Fläche zw. Merzdorfer Gartenstraße, Merzdorfer Hauptstraße u. Lakomaer Weg  - Fläche zw. Merzdorfer Hauptstraße, Merzdorfer Weg u. Klein Lieskower Weg (Dissenz zum Entwurf Landschaftsplan)  <b>Hinweis: Die Wohnbauflächenentwicklung im Rahmen der Ostseeplanungen geht über die im Ortsteil gewünschte Baulückenschließung hinaus (Dissenz zur gesamtstädtischen Planung)</b></p> <p>2.1 Sukzessive Realisierung von ca. 30 Wohneinheiten insbesondere zur Eigenentwicklung des Ortsteils bis zum Jahr 2035 mit angemessenen Grundstücksgrößen (800- 1.200m<sup>2</sup>):  - Abstimmung mit den Eigentümern  - Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes und Prüfung innovativer Ver- und Entsorgungssysteme  - Prüfung von privaten Baugemeinschaften  - Anpassung Flächennutzungsplan und Aufstellen von Bebauungsplänen  - Umsetzung (durch Private)</p> <p>2.2 Alternativ: Flächen am Lakomaer Weg oder Merzdorfer Weg aber nur innerhalb einer siedlungsstrukturellen Arrondierung (kein nach Außen wachsen)</p>	<p>Neuaufstellung Flächennutzungsplan in Bearbeitung, Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse in Abhängigkeit von 2.1</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>3 Sicherstellung der Nahversorgung über</b>  - mobile Versorgungsangebote Privater/Bringdienste  - generationengerechte Anbindung über den ÖPNV (einschließlich Zugang vgl. 7.7)  - Nachbarschaftshilfe/Fahrgemeinschaften  - Ostseeentwicklungen</p> <p>3.1 Organisation von Infoabenden in den Ortsteilen durch lokale Händler mit Bringdiensten</p> <p>3.2 Realisierung und Instandsetzung von Gehwegen an stark befahrenen Straßen mit ÖPNV-Funktionen insbesondere Merzdorfer Bahnhofstraße, Ausstattung aller Bushaltestellen mit Borden oder Hochborden und Fahrgastunterständen</p> <p>3.3 Im Zuge der Umsetzung der Ostseeprojekte, Realisierung von Einzelhandels- und Gastronomieangeboten</p>	<p>steigender Bedarf mit dem Demografischen Wandel, mittelfristig</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>laufend, abhängig vom privaten Investitionsinteresse</p>



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	<p>Stadt Cottbus, Land Brandenburg, Ortsbeirat</p>	<p>private Investoren, ggf. externe Dienstleister, gesetzliche Beteiligungsverfahren, ggf. Planungsworkstatt vor Ort</p>	<p>N.N., Bebauung durch private Investoren</p>	
	<p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	<p>private Investoren, ggf. externe Dienstleister, gesetzliche Beteiligungsverfahren, Envia</p>	<p>Kostenträger Private</p>	
	<p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat</p>	<p>Bürger</p>	<p>Kostenträger Private</p>	
	<p>Eigentümer, Bauherren, ggf. Bauträger, Prüfung von Baugemeinschaften, Investoren</p>	<p>Eigentümer, Bauherren, ggf. Bauträger, Prüfung von Baugemeinschaften</p>	<p>Kostenträger Private</p>	
	<p>Senioren- und Behindertenbeirat (Anstoßfunktion), ggf. in Kooperation mit EGC</p>	<p>inhallich Händler mit Bringdiensten in der Stadt</p>	<p>N.N.</p>	
	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH (Haltestellen)</p>	<p>Anlieger</p>	<p>Investoren</p>	

Maßnahmenprogramm Merzdorf (1/4)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>4 Aktives Gewerbeflächenmanagement zur Vermarktung von Gewerbegebieten und deren Potentialflächen</b></p> <p>4.1 Fortsetzung des aktiven Flächenmanagements (Exposés, Messen etc.) und der Revitalisierung, gezielte Bewerbungsimpulse nach Verbesserung der Anbindung (Ortsumgehung und Seestraße)</p> <p>4.2 Strukturierung bzw. (Neu-)Positionierung des Gewerbegebietes „Am Merzdorfer Weg“ im Rahmen der Entwicklung der Achse „Seestraße“, bspw. durch Handwerksunternehmen mit Bezug zur schwimmenden Architektur, Bootsbauer etc.</p>	<p>laufend, zusätzlicher Impuls im Zuge der Realisierung der Erschließungen</p> <p>Im Zuge der Ostseerealisation</p>
<p><b>5 Entwicklungen rund um den Cottbuser Stadthafen nutzen, um Arbeitsplatz- und Wertschöpfungspotential zu generieren:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steganlage für bis zu 200 Boote</li> <li>- Hotelanlage mit Gastronomie und Tagungsräumen (multifunktional auch für den Ortsteil als Veranstaltungsraum anmietbar), schwimmende Architektur</li> <li>- Wassersportverein, Wasserrettung, Hafengebühren, Boots- und Radvermietung, Bootshalle, Abstellflächen für Boote und Slipwagen, Slipanlage</li> <li>- Sport- und Gesundheitszentrum: Fitnesscenter, Wellness, Sporthalle, gesundheitssportliche Einrichtungen, Sportarzt</li> <li>- Einzelhandel möglichst mit Wassersportbezug und Eisdielen</li> <li>- Freiflächen für Kultur- und Sportveranstaltungen, Gastronomie im Außenbereich, Spielfläche</li> <li>- Spielplatz, Minigolf, Boulebahn, Bike-Skaterparkours</li> <li>- Infocenter evtl. in Kombination mit Touristeninformation, Ausstellungsbereich, Veranstaltungsraum</li> <li>- Aussichtsturm mit Infobox und Schaustelle, als Zwischennutzung mit Gastronomie und WC</li> </ul> <p>5.1 Sicherstellung von Fördermitteln zur Realisierung des Linienverbau für das Stadthafenkonzept</p> <p>5.2 Erwerb der für den Stadthafen erforderlichen Flächen incl. Parkplatzflächen außerhalb des eigentlichen Hafenbereiches</p> <p>5.3 Städtebaulicher Wettbewerb zur künftigen Gestaltung des Stadthafens und Einleitung eines Bebauungsplan-Verfahrens</p> <p>5.4 Konkretisierung der Erschließungsplanung auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes</p> <p>5.5 Stadttechnische Erschließung/Herstellung der technischen Infrastruktur (Linienverbau, Seepromenade, Straßen, Parkplätze, etc..)</p>	<p>laufend vorbereitende Maßnahmen, mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p>
<p><b>6 Entwicklung eines Strandbereichs mit klarem Ortsteilbezug (Merzdorfer Strand):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- festes WC (in der Saison)</li> <li>- Fahrradabstellanlagen</li> <li>- Langfristig: Realisierung eines Fußgängertunnels zur Querung der B168</li> <li>- Parkverbot im nahen Umfeld des künftigen Tunnels und Verzicht auf konkurrierendes Parkplatzangebot zum Hauptstrand und zum Stadthafen</li> <li>- Abfallbehälter</li> <li>- Regelmäßige Reinigung (in der Hauptsaison ggf. täglich)</li> <li>- keine Hundebadestelle (Verlegung Richtung Dissenchen)</li> </ul> <p>6.1 Flächenerwerb durch die Stadt Cottbus zur Sicherung der Entwicklungsvorstellungen</p> <p>6.2 Umsetzung der Maßnahmen (insbesondere Strand, Querung langfristig)</p> <p>6.3 Unterhaltung, Reinigung und Pflege</p>	<p>laufend (vorbereitende Maßnahmen), mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	EGC Cottbus			
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Land Brandenburg Stadt Cottbus	Eigentümer  private Dienstleister, Investoren  Investoren, Versorgungsunternehmen  Investoren	N.N.  N.N., Kosten: Investoren  N.N.  Kosten: Investoren	
	Fachbereich Immobilien (FB 23) Stadt Cottbus, künftiger Zweckverband künftiger Zweckverband	Eigentümer	N.N.  N.N.  N.N.	

Maßnahmenprogramm Merzdorf (2/4)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
6.4 Berücksichtigung der Auswirkungen von Motorbootlärm auf den Ortsteil bei den Planungen	Laufend, mittel- bis langfristig Gutachten bei der Umsetzung
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
7 <b>Reduzierung heutiger Verkehrsbelastungen und rechtzeitige Berücksichtigung der zu erwartenden steigenden Verkehrsbelastung (Ostsee und Baumaßnahmen Ostsee) auf dem Merzdorfer Weg/Merzdorfer Bahnhofstraße</b>	
7.1 Berücksichtigung heutiger und künftiger Verkehrsbelastungen auf der Merzdorfer Bahnhofstraße im LKW-Führungskonzept (bereits beginnend ab Merzdorfer Weg, Einfahrt Raab/Karcher). Erarbeitung von Minderungsmaßnahmen und Prüfung folgender Vorschläge:	kurzfristig, in Bearbeitung
7.2 Realisierung Seestraße (vgl. auch ortsteilübergreifend), alternativer Vorschlag: Stufenweiser Ausbau der Seestraße (1. Baustraße, 2. Fahrbahn, 3. Geh- und Radweg., 4. Bepflanzung und Ausgestaltung)	mittelfristig, nach 2020
7.3 Prüfung verträglicher Erschließungen für die Baumaßnahmen, bspw. Anbindung über die vorhandene Ampelkreuzung an B 168 und gebietsintern über eine zu bauende Erschließungsstraße parallel zur Bundesstraße	kurzfristig, Bauarbeiten zum Ostsee sollen 2018 beginnen
7.4 Prüfung der Führung gewerblicher und Baustellenverkehre im Rahmen LKW-Führungskonzept, LKW-Durchgangsverkehr nur für anliegende Betriebe, alle anderen LKW-Verkehre durchs Gewerbegebiet leiten	kurzfristig
7.5 Attraktivitätsminderung der Merzdorfer Bahnhofstraße für Durchgangsverkehre im Zuge der Neugestaltung (Geschwindigkeitsbegrenzung, Querschnitt, Achslastbegrenzung...)	Verkehrslenkung kurzfristig, Umbau mittelfristig
7.6 Perspektivische Idee: alternative ÖPNV-Anbindungen für den Ostsee finden	aktuell keine Umsetzungsperspektive, Zukunftsprojekt
7.7 Realisierung und Instandsetzung von Gehwegen an stark befahrenen Straßen mit ÖPNV-Funktionen insbesondere Merzdorfer Bahnhofstraße, Ausstattung aller Bushaltestellen mit Borden oder Hochborden und Fahrgastunterständen (siehe auch 9)	mittelfristig nach 2020
8 <b>Schließung des Rundweges um den Cottbuser Ostsee</b>	
8.1 Durchführung der erforderlichen Flurbereinigung	kurz- bis mittelfristig
8.2 Abschnittsweise Erstellung des Rundweges und Sicherstellung der öffentlichen Nutzbarkeit	laufend
9 <b>Bedarfsgerechte Sanierung der Merzdorfer Bahnhofstraße unter Berücksichtigung von Radverkehrs- und Fußgängerverkehrsanlagen nach Dissenchen (Schulwegsicherung)</b>	
9.1 Ausbau der Merzdorfer Bahnhofstraße und der Dissenchener Schulstraße mit mindestens einseitigem Geh- und Radweg (Schulweg) durchgängig nach Dissenchen. Kurzfristig: Überprüfung, ob ein Radweg abgetrennt oder angebaut werden kann, ohne die Straße grundhaft auszubauen Mittelfristig: Bestmögliche Reduzierung des Querschnitts für den Autoverkehr zu Gunsten von Radverkehrsanlagen, Verlagerung von Verkehren durch Seestraße und Werner-von-Siemens Straße	kurzfristig Prüfung angebaute Radweg (auch ortsteilübergreifend), mittelfristig An- und Umbau

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
<p>+++ ++ +</p> <p>++</p>	<p>öffentlich</p> <p>Landesbehörden (abhängig von der künftigen Einstufung des Cottbuser Ostsees)</p>	<p>privat</p> <p>Private Dienstleister für Gutachten</p>	<p>N.N. für Gutachten</p>	
<p>SP</p> <p>SP</p> <p>SP</p> <p>SP</p> <p>SP</p> <p>+</p> <p>+++</p>	<p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) und Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32), Ortsbeirat (aktive Einbindung)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen im ZW mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) im Zusammenwirken mit FB Ordnung und Sicherheit (FB 32)</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Stadt Cottbus als Besteller des ÖPNV (FB 61, RStU) in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Abstimmung mit Cottbusverkehr GmbH (Haltestellen)</p>	<p>Deutsche Bahn AG</p> <p>Anlieger, ggf. privater Dienstleister</p> <p>Anlieger, ggf. private Initiativen zur Realisierung einer Anschubfinanzierung</p>	<p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>N.N. und Anliegerbeiträge</p> <p>N.N. (Kommunaler Anteil und Anliegerbeiträge)</p>	
<p>+++</p> <p>+++</p>	<p>Seeanrainer, LMBV</p> <p>Seeanrainer, LMBV</p>	<p>LEAG/EPH</p> <p>LEAG/EPH</p>	<p>N.N.</p> <p>N.N.</p>	
<p>SP</p>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	<p>Eigentümer</p>	<p>N.N. und Anliegerbeiträge</p>	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>10 Erhalt des Haltepunktes Merzdorf für die Entwicklungen rund um den Cottbuser Ostsee</b></p> <p>10.1 Erhalt des Haltepunktes Merzdorf</p> <p>10.2 Bau einer Park+Ride-Anlage am Haltepunkt für Berufspendler</p> <p>10.3 Bessere Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Bahn</p>	<p>laufend</p> <p>aktuell keine Umsetzungsperspektive</p> <p>laufend</p>
<p><b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b></p> <p><b>11 Nutzung von infrastrukturellen Einrichtungen des Cottbuser Ostsees für das dörfliche Gemeinschaftsleben durch die Multifunktionalisierung von Räumlichkeiten/die Zusammenarbeit mit Privaten</b></p> <p>11.1 Einarbeitung von Kriterien in Ausschreibungen, Wettbewerbe, städtebauliche Verträge, Durchführungsverträge etc., um zu befördern, dass Entwicklungen am Stadthafen multifunktional auch für den Ortsteil nutzbar sind (bspw. Veranstaltungsraum, Tagungsraum, Gastronomie, Einzelhandel, Freizeit- und Spielmöglichkeiten)</p>	<p>laufend (vorbereitende Maßnahmen), mittel- bis langfristige Umsetzung, abhängig vom privaten Entwicklungsinteresse</p>
<p><b>12 Reduzierung des Spielflächendefizites im Ortsteil Merzdorf</b></p> <p>12.1 Instandsetzung und Aufwertung des Spielplatzes „Neue Siedlung“</p> <p>12.2 Anlage eines Spielplatzes in der Hammergrabensiedlung als naturnahe Spielfläche, Einbindung der Akteure vor Ort bei der Planung</p> <p>12.3 Berücksichtigung des Defizites im Rahmen der Ostseeplanung durch ausreichend Raum für Spielelemente</p>	<p>kurzfristig</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>mittel- bis langfristig im Zuge der Ostseeentwicklung</p>
<p><b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b></p> <p><b>13 Renaturierung der „verlegten Trantitz“ als identitätsstiftendes und verbindendes Element</b></p> <p>13.1 Renaturierung zu Gunsten eines naturnahen und ökologisch vielfältigen Fließgewässers - Erarbeitung einer Entwicklungsplanung (Beachtung der Funktion als Vorflut) - Umsetzung</p>	<p>kurzfristige Entscheidung, mittelfristige Umsetzung nach 2020</p>
<p><b>14 Gewährleistung der Anbindung an den Cottbuser Ostsee durch die Schaffung von Fuß- und Radwegeverbindungen mit Querung der B168 mit klarem Ortsteilbezug</b></p> <p>14.1 Anlage einer Querung (barrierefrei und verträglich fürs Landschaftsbild) für die B168 ausschließlich für Fußgänger (ggf. auch für Radfahrer) als langfristige Option</p> <p>14.2 Vermeidung von Parkverkehren durch Verzicht auf einen öffentlichen Parkplatz im Umfeld der Querung und eine entsprechende Beschilderung im Ortsteil</p>	<p>langfristig</p> <p>laufend im Zuge der Ostseeentwicklung</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Deutsche Bahn AG i.V.m. Land Brandenburg, Politik  Stadt Cottbus  Deutsche Bahn AG, Cottbusverkehr GmbH		N.N.	
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), künftiger Zweckverband, Ortsbeirat	Investoren, Betreiber		
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Unterstützung durch Spenden und Pflegepatenschaften (Bürger, Unternehmen)  Unterstützung durch Spenden und Pflegepatenschaften  Investoren	N.N.  30.000 bis 50.000 €	LEADER (Idee: Themenspielplatz zur Identifikation mit der Region, Eigenanteil 25%), FANTA Spielplatzinitiative (max. 20.000 Euro (1.Platz), meist aber auch Beträge zw. 2.000 und 1.000 Euro)
		LEAG, LfU, Ggf. Private Dienstleister	N.N. (LEAG und LfU)	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32)		N.N.	

# Dorfentwicklungsplan Merzdorf







Merzdorfer Strand

Gewährleistung der Anbindung an den Cottbuser Ostsee durch die Schaffung von Fuß- und Radwegeverbindungen über die B168 mit klarem Ortsteilbezug

Entwicklung eines Strandbereiches mit klarem Ortsteilbezug

Sportplatz

Jugendclub

KiTa

Feuerwehr

Kirche

Wohnbauflächenentwicklung im Dissens zum LLP

Schließung des Rundweges Cottbuser Ostsee

- Sukzessive Realisierung von bis zu 30 Wohneinheiten im Siedlungskern  
- Wohnbauflächenentwicklung im Rahmen der Cottbuser Ostseeplanung, die über die im Ortsteil gewünschte Baulückenschließung hinausgeht (Dissens zur Gesamtstadt)

Nutzung der infrastrukturellen Einrichtungen des Cottbuser Ostsees

Vermeidung von Fremd-, Lkw- und Baustellenverkehren auf der Merzdorfer Bahnhofstraße und Maßnahmen zur Schulwegsicherung (kein grundhafter Ausbau)

Stadthafen Cottbus

Maßnahmen für optimale Verkehrserschließung im Bereich Seestraße, Vermeidung von Lkw- und Baustellenverkehren auf der Seestraße, Sicherung des Schulwegs

1. Realisierung der Seestraße  
2. Lenkung des Verkehrs auf die Seestraße als zentrale Anbindung zwischen B168, Cottbuser Ostsee und Kernstadt

Sukzessive Realisierung von Eigentums- und Mietwohnungen als städtebaulicher Übergang in den Ortsteil

Renaturierung der verlegten Trantz (Trantzfließ) als identitätsstiftendes und verbindendes Element

Realisierung eines Mischgebiets mit allenfalls untergeordneter Wohnnutzung



## Schlüsselprojekte

### Herausforderung: Schaffung von neuen Wohneinheiten in klei- nem Umfang

Saspow benötigt mittel- bis langfristig in kleinem Umfang noch Wohneinheiten für die Eigenentwicklung. Zeitgleich bestehen im Ortsteil nur begrenzte Potenziale zur Innenentwicklung und aufgrund von Restriktionen durch den Landschaftsschutz kaum Erweiterungspotenziale. Eine Zielabweichung gestaltet sich aufgrund der gesamtstädtisch gesehen, ausreichend vorhandenen Potenziale der Stadt äußerst schwierig. Hierbei sollten die im Leitbild benannten Belange der Ortsteilentwicklung (u.a. Erhalt der sozialen Netze) allerdings nicht außer Acht gelassen werden. Das Maßnahmenpaket zur Begegnung dieses Problems ist mehrschichtig:

### Baulückenschließung nach §34

1. Kurzfristig sollten die noch vorhanden Bauflächen an der Grünstraße sowie Baulückenschließungen durch Innenentwicklung nach §34 BauGB (u.a. Fröbelstraße, nördliche Skadower Straße) genutzt werden, um Bedarfe zu decken.

### Baulandpotenziale Hornoer Straße

2. Mittelfristig bestehen im Bereich der Hornoer Straße noch offene Baulandpotenziale (B-Plan Saspow Nr. N/33/22), die aber von der Bereitschaft der Eigentümer zur Entwicklung abhängen. Durch Ummantelung könnten die Abstandsflächen für die hier vorhandene Gasleitung reduziert werden.

### Umbau alten Viersei- tenhof oder der alten Gaststätte

3. Ergänzend sollten aufgrund des Demografischen Wandels geprüft werden, ob in einem alten Vierseitenhof oder in der leer stehenden alten Gaststätte durch Umbau ca. 5 altengerechte Wohnungen realisiert werden können. Dieses Angebot könnte den Umzug älterer Einwohner im Ortsteil befördern und zeitgleich bestehenden Wohnraum für neue Bewohner frei werden lassen (Ziele: Erhalt der Eigenständigkeit im Alter, dem Remanenzeffekt entgegenwirken und Sicherung der sozialen Netze und des Brauchtums in den Ortsteilen)

### Nutzung des Arrondie- rungspotenzials in öst- licher Richtung

4. Im Ortsteil bestehen Initiativen den Ortsteil in östliche Richtung baulich zu arrondieren. Die Ablehnung etwaiger Investitionsvorhaben stößt auf viel Unverständnis, was auch daraus resultiert, dass die Baubeschränkungen kraft der geltenden Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet Spreeaue Cottbus-Nord aus dem Jahr 1968 als Rechtsnorm gesetzt sind, auch wenn die räumliche Abgrenzung des LSG unter Einbeziehung bestehender Siedlungsflächen oder das Fehlen von ausgewiesenen Schutzziele in der Verordnung die Akzeptanz bzw. den Umgang mit dieser Rechtsnorm erschweren. Eine Auflösung des hier bestehenden Normenkonfliktes zwischen Planungs- und Umweltrecht kann im Rahmen des OEK für die Perspektive der

## 130 Beispiel für Rekultivierung durch Pflanzen: Umweltlehrpark Schladitz



Ortsteilentwicklung deshalb durch die Stadt Cottbus nicht in Aussicht gestellt werden, soweit private Entwicklungsbegehren die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen im LSG betreffen. Im Falle des Scheiterns dieser Strategie und nach Nachweis nicht mehr vorhandener Innenentwicklungspotenziale sind alle Beteiligten aufgefordert behutsam nach alternativen Entwicklungsmöglichkeiten zu suchen.

Die Sicherung der Eigenentwicklungspotenziale sind neben den bestehenden Festsetzungen im Einzelhandelskonzept, der Pflege der öffentlichen Räume und den Stadtumbauplanungen für Neu-Schmellwitz die wesentlichen Rahmenbedingungen zur Sicherung der existierenden Nahversorgungsmöglichkeiten und Umfeldqualitäten des Ortsteils. Die Aufwertung der umgebenden Grünflächen bzw. Kulturräume (Altlastenflächen) gehört zu den weiteren Schlüsselprojekten im Ortsteil. Im Mittelpunkt stehen hierbei drei Maßnahmen:

1. Die Nachnutzung der Deponie. Die Deponienutzung wird voraussichtlich im Jahr 2020 stillgelegt. Damit beginnt eine Nachsorgephase von 30 Jahren, eine Nachnutzung ist bedingt durch die Deponieverordnung in dieser Zeit nicht möglich. Um frühzeitig eine Nachnutzungsperspektive für das Deponieareal zu entwickeln, bspw. um eventuelle Maßnahmen bauseits so anzuordnen, dass diese eine Realisierung begünstigen, sollte ein Arbeitskreis aus Akteuren der Verwaltung, des Ortsteils, der Wirtschaft, der Forschung sowie der Genehmigungsbehörde des Landes gebildet werden. Ergänzend sollten bilaterale Abstimmungsgespräche mit den Genehmigungsbehörden geführt werden.

2. Die Rekultivierung der Rieselfelder zu Gunsten eines ortsteilnahen Grünraumes. Hierzu sollte durch die existierende Arbeitsgemeinschaft das Konzept der Agrokultur 2100 zumindest partiell umgesetzt werden. Befördert werden hierdurch biologische Vielfalt, Agrokultur und Naturschutzmanagement, Kulturlandschaften und Agrobiodiversität sowie eine nachhaltige Nutzung von Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensräume. Zudem könnte über eine umweltpädagogische Vernetzung mit dem Spreeradweg nachgedacht werden.

3. Die Pflege der identitätsstiftenden Spree und der Auenwiesen. Aufgrund hoher Auflagen des Umwelt und Naturschutzes geht es hier in Abstimmung mit dem Hochwasserschutz, neben der Pflege der Auenwiesen vor allem, um den Umbau der Sohlwellen, die Blockade illegaler Zufahrten ins Deichvorland sowie die Vernetzung des Ortsteils über eine entsprechende Beschilderung am Spreeradweg.

**Aufwertung der umgebenden Grünflächen und Kulturräume als weiteres zentrales Schlüsselprojekt**

**Nachnutzung der Deponie**

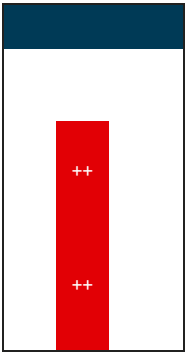
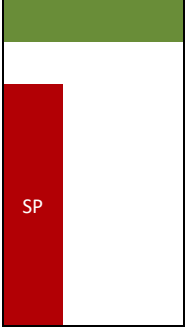
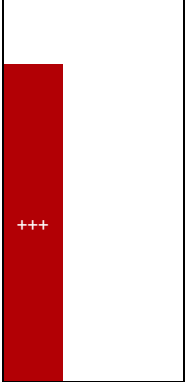
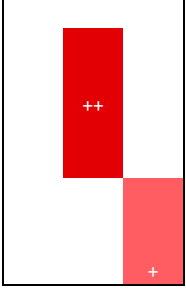

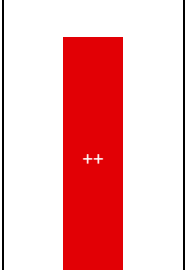
**Rekultivierung der Rieselfelder**

**Pflege der Spree und Auenwiesen**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>WOHNEN</b></p> <p><b>1 Behutsame Flächenentwicklung auf vorhandenen Flächenpotentialen sowie Innenentwicklung und Arrondierung bis 2035, insbesondere zur Bindung der eigenen Jugend</b></p> <p>1.1 Innenentwicklung in den Bereichen Fröbelstraße, nördliche Skadower Straße und Grünstraße, ggf. weitere, Verkauf und Entwicklung durch Eigentümer bzw. Käufer.</p> <p>1.2 Umsetzung des vorhandenen Bebauungsplans Hornoer Straße (B-Plan Saspow Nr. N/33/22) unter Berücksichtigung der vorhandenen Gasleitung (Verringerung der Abstandsflächen durch Ummantelung)</p> <p>1.3 Umnutzung der ehemaligen Gaststätte (Fröbelstraße) als Mehrgenerationenprojekt, kleinere Wohnungen für Jung und Alt, ggf. ergänzende ambulante Dienstleistungen. Abstimmung mit den Eigentümern und aktive Markterkundung. Berücksichtigung der repräsentativen Lage und der historischen Bedeutung bei der Umgestaltung</p>	<p>kurz-/mittelfristig</p> <p>mittelfristig nach 2020, abhängig vom Verkaufsinteresse des Eigentümers</p> <p>Eigentümersprache kurzfristig, Markterkundung und Umsetzung abhängig von der Eigentümersprache (eher mittelfristig)</p>
<p><b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b></p> <p><b>2 Gewährleistung der guten Anbindung an die Nahversorgungsmöglichkeiten in Schmellwitz + Erhalt der vorhandenen Wohnumfeldqualitäten</b></p> <p>2.1 Sicherstellung gepflegter und durchgängiger Fußwegeverbindungen insbesondere entlang des Schmellwitzer Weges durch Pflege entsprechend Straßenreinigungssatzung</p> <p>2.2 Sicherung der Nahversorgung in geeigneter Art und Weise</p> <p>2.3 Errichtung eines Dorfladens mit Treffpunktfunktion unter Beachtung des Einzelhandelskonzeptes</p>	<p>laufend</p> <p>laufend</p> <p>Abhängig vom privaten Investitionsinteresse</p>
<p><b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b></p> <p><b>3 Regelung des Verkehrs am Humboldt-Gymnasium</b></p> <p>3.1 Neuordnung des Parkplatzes am Gymnasium:  - Parken nur für Lehrpersonal und Schüler  - Konfliktfreies Holen und Bringen der Kinder (z.B. Einrichtung einer Kiss+Ride-Bereichs)  - Aufwertung und lückenlose Anordnung der Fußwege zum Gymnasium</p>	<p>kurzfristig Ordnungsmaßnahmen und Begehung vor Ort, Fußwege mittelfristig</p>
<p><b>4 Gewährleistung einer bedarfsgerechten Abwicklung von Last- und Busverkehren innerhalb des Ortsteils</b></p> <p>4.1 Regelung des ruhenden LKW-Verkehrs in der Lakomaer Straße im bilateralen Gespräch, nur im Streitfall Eingriff durch Behörden (Alternative: Stellplatzflächen finden)</p>	<p>kurzfristig</p>
<p><b>5 Instandsetzung und Aufwertung der Fußwegeverbindungen zur Schulwegesicherung, Anbindung an den Ostsee und Ortsbildgestaltung</b></p> <p>5.1 Instandsetzung und Aufwertung der Fußwegeverbindungen (inkl. einer ortsbildprägenden Gestaltung der Straßen (Begrünung, Akzentuierung der Eingangsbereiche...) zur Schulwegesicherung (Schmellwitzer Weg, Marjana-Domaskojc-Straße) einschließlich Beleuchtung</p> <p>5.2 Dauerhafte und sichere Befestigung des Fuß- und Radweges von der Fröbelstraße an die Spree</p>	<p>mittelfristig nach 2020</p>

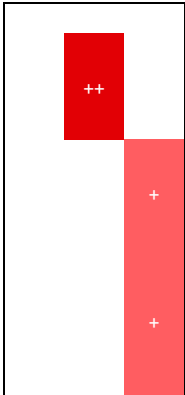
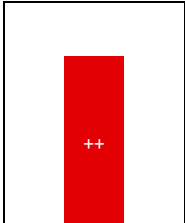
Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Bauordnung (FB 63) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), ggf. EGC	Eigentümer und Käufer Eigentümer und Käufer Eigentümer, Käufer und Betreiber, ggf. externe Dienstleister zur Markterkundung	Eigentümer und Käufer Eigentümer und Käufer Markterkundung durch externen Dienstleister ca. 15.000 Euro	LEADER (25% Eigenanteil), Bundesprogramm Mehrgenerationenhäuser
	Fachbereich Grün- und Verkehr (FB 66), Kontrolle Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32) Ortsvorsteher, LAG Spreewaldverein	Anlieger (Reinigungspflicht in Saspow vielfach übertragen) Investoren Landwirte vor Ort, Eigentümer, Förderer (u.a. LAG Spreewaldverein, Sparkasse, Unternehmen im Gewerbegebiet), Alle (durch Nutzung und ggf. Beiträge und Ehrenamt), ggf. externer Dienstleister zur Unterstützung Initialphase	Betreiber, Investoren N.N. (abhängig von Bestandimmobilie und Raumkonzept) Förderung, private Eigenmittel, ggf. Unterstützung durch den Ortsteil (bspw. Mitgliedsbeiträge bei Vereinslösung, Aktien, Genossenschaftsanteile), Ehrenamt (bspw. im Verkauf, für Aktionen etc.)	LEADER (25% Eigenanteil)
	Fachbereich Immobilien 23 in Kooperation mit Fachbereichen Grün- und Verkehr (FB 66) und Ordnung und Sicherheit (FB 32)		N.N.	
	Ortsvorsteher, Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32) (im Streitfall), EGC	Firma, ggf. Eigentümer einer alternativen Stellmöglichkeit		
	Fachbereich Grün- und Verkehr (FB 66)		N.N. N.N.	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>6 Förderung des Vereinslebens durch die Nutzung öffentlicher und privater Angebote (Humboldt-Gymnasium, Sportplatz, Gaststätte Frenzel)</b></p> <p>6.1 Einrichtung eines jährlichen Arbeitskreises zur Abstimmung von Flächenbedarfen und Flächenpotenzialen</p> <p>6.2 Ermittlung des Eigentümers und Rückkauf der "Hahn-Rupfen-Fläche" (nördlich Lakomaer Chaussee) durch die Stadt, Pflege durch Vereine. Alternativ: Verhandlung eines Gestattungsvertrages</p>	<p>kurzfristig</p> <p>für Rückkauf aktuell keine Umsetzungsperspektive, Verhandlungen über Gestattung kurzfristig</p>
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>7 Entwicklung eines Nutzungskonzeptes für die Deponie bspw. als Aussichtspunkt</b></p> <p>7.1 Gründung eines Arbeitskreises um frühzeitig eine Nachnutzungsperspektive für das Deponieareal zu entwickeln, bspw. um eventuelle Maßnahmen bauseits so einzuordnen, dass diese eine Realisierung begünstigen</p>	<p>Arbeitskreis mittelfristig, Umsetzung langfristig, da Nachsorgephase zu beachten ist (Stilllegung voraussichtlich 2020, Nachsorgephase 30 Jahre)</p>
<p><b>8 Rekultivierung der ehemaligen Rieselfelder mit dem Ziel diese perspektivisch als ortsteilnahen Grünraum zu installieren</b></p> <p>8.1 Partielle Umsetzung des Konzeptes Agrokultur 2100 auf den ehemaligen Rieselfeldern mit den Zielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biologische Vielfalt, Agrokultur und Naturschutzmanagement</li> <li>- Kulturlandschaften und Agrobiodiversität</li> <li>- Nachhaltige Nutzung von Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensräume</li> <li>- Perspektivisch: Überprüfung einer touristischen Weiterentwicklung (Thema Umweltbildung) und Vernetzung mit den Spreeradwegen</li> </ul>	<p>kurzfristig als Modellprojekt</p>
<p><b>9 Pflege der Auenwiesen entlang der Spree</b></p> <p>9.1 Pflege und Renaturierung der Auenwiesen in Abstimmung mit dem Hochwasserschutz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau von Sohlschwellen</li> <li>- Blockade illegaler Zufahrten in das Deichvorland</li> </ul> <p>9.2 Renaturierung der Teiche im Bereich Spreewehrmühle (alte Entenfarm)</p>	<p>Ordnungsmaßnahmen kurzfristig, Umbaumaßnahmen in Abhängigkeit zu Maßnahmen des Landes</p> <p>mittel- bis langfristig</p>
<p><b>10 Umgang mit Konfliktsituationen, die sich aus Landschaftsschutzgebieten sowie Festsetzungen der Bauleitplanung ergeben</b></p> <p>10.1 Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet erstellen, um Ziele transparent zu machen und entsprechende Wohnumfeldqualitäten zu sichern</p>	<p>laufend einfordern</p>
<p><b>11 Erhalt der Spielplätze im Ortsteil als wichtige Wohnumfeldqualität</b></p> <p>11.1 Aufwertung des Spielplatzes M.-Domaskojc-Str. durch den Ersatz der Spielgeräte sowie regelmäßige Kontrolle und Pflege (mindestens monatlich)</p>	<p>kurzfristig</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
<p>+++ ++ +</p> 	<p>öffentlich</p> <p>Ortsvorsteher, ggf. Stadt Cottbus, Vertreter Gymnasium</p> <p>Fachbereich Immobilien (FB 23), Rathauspitze und Ortsvorsteher</p>	<p>privat</p> <p>Vereine, Gaststätte Frenzel, ggf. weitere</p> <p>Vereine (Pflege), ggf. Domowina</p>	<p>N.N.</p>	
	<p>Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung (Amt 70) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsvorsteher</p>	<p>Künstler, Vereine, Parter des Projektes Rieselfelder, Unternehmen, ggf. Schule (bspw. Kunstprojekte), Betreiber bei touristischer Nachnutzung, Feuerwehr, ggf. externe juristische Beratung</p>		
	<p>Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung (Amt 70) in Zusammenarbeit mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Genehmigungs- und Überwachungsbehörde, das Landesamt für Umwelt Referat T 16 Abfallrechtliche Genehmigungsverfahren</p>	<p>Energierregion Lausitz, Institut für Wasserwirtschaft, Siedlungswasserbau und Ökologie GmbH, Forschungsinstitut für Bergbaufolgelandschaften (FIB Finsterwalde), Lausitzer Wassergesellschaft GmbH &amp; Co, Institut für Bioenergieträger und innovative Abfallverwertung GmbH</p>	<p>N.N.</p>	
	<p>Landesamt für Umwelt, Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32)</p> <p>Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72)</p>	<p>Eigentümer, Investoren (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme)</p>	<p>N.N.</p> <p>N.N., evtl. nutzbar als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme, ggf. in Kombination mit Rekultivierung der Rieselfelder</p>	
	<p>Land Brandenburg, Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72) (Einfordern)</p>			
	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>beauftragter externer Dienstleister, Unterstützung durch Spenden (z.B. zur Erneuerung von Spielgeräten/Sandkasten) durch Unternehmen und Bürger, außerdem Hinweis auf ausgebliebene Pflege</p>	<p>N.N.</p>	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
11.2 Vermeidung des weiteren Rückbaus von Spielgeräten auf dem Spielplatz Skadower Straße	laufend
<p><b>12 Erhalt, Pflege und Ergänzung der ortsbildprägender Freiraumstrukturen</b></p> <p>12.1 Erhalt, Pflege und Ergänzung der ortsbildprägenden Baumstrukturen (Schwerpunkt: Lakomaer Straße/Saspower Hauptstraße/ Flur 71). Auslichtung (bei Notwendigkeit, regelmäßige Kontrolle), Prüfung auf Ergänzungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Straßenraumgestaltung und -instandhaltung. Überprüfung der Kapazitäten und Termine für die Laubentsorgung</p> <p>12.2 Informelle Abstimmung mit dem Eigentümer zum Zustand der Außenanlagen auf dem „Bofrost-Areal“. Ggf. Erfordernis von Ordnungsmaßnahmen prüfen</p> <p>12.3 Wiedererrichtung des historischen Gemeindegewässers. Prüfauftrag seitens der Stadt über die Möglichkeit der Flächenbereitstellung des historischen Standortes. Zudem muss der Ankauf der Fläche durch die Stadt sowie über die Festsetzung einer Nutzungsvereinbarung mit den Besitzern angrenzender Flurstücke geprüft werden. Eine entsprechende Vorplanung und Ausführungsplanung sind als weitere Voraussetzung zu konzipieren. Die Antragstellung muss seitens des Ortsbeirates erfolgen.</p>	<p>laufend</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>13 Flurneuordnung in Saspow zum geordneten Interessenausgleich zwischen Belangen des Ortsteils (Wegeverbindungen) und der landwirtschaftlichen Tätigkeit</b></p> <p>13.1 Moderierter Arbeitskreis mit Vertretern der Stadt, des Ortsteils Willmersdorf sowie der Agrar GmbH. Konsensfindung vorausgesetzt, Beantragung von Fördermitteln zur Flurneuordnung (ELER) und Umsetzung (Vermessung, Wertermittlung, ggf. Landabfindung und Bekanntmachung...)</p>	mittelfristig



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
++				
	Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	externer Dienstleister, Alle (Hinweise auf ausgebliebene Pflege)  Eigentümer  Eigentümer	Eigentümer  Eigentümer, Stadt	LEADER (Eigenanteil 25 %)
	Stadtverwaltung und Ortsvorsteher (Moderation oder Organisation externe Moderation), Landesamt für Flurneuordnung	Agrar GmbH	N.N.	Eu. Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (bis zu 85 % der förderf. Kosten), LEADER (Eigenanteil 25 %)

# Dorfentwicklungsplan Saspow



Beräumung der Außenanlagen inkl. Ordnungsmaßnahmen

Sportplatz

Sportplatz

Baulückenschließung

Mountainbikestrecke

Aufwertung der Wegeverbindung am Schmellwitzer Grabensystem

Dorfladen

Verbesserung der fußläufigen E sowie der Anbindung an den I

Multifunktionalisierung der Räumlichkeiten des Humboldt-Gymnasium

Feuerwehr

Humboldt-Gymnasium

Aufwertung der Eingangssituation zum historischen Siedlungskern im Bereich Saspover Hauptstraße - Fröbelstraße

Wiedererrichtung des historischen Gemeindehirtenbrunnens

Rekultivierung der attraktiven, ortsteilb (poten)

Spielplatz

Baulückenschließung

Sportplatz

Friedhof



Aussichtspunkt  
Saspower Hausberg

Halde als potenzielle A/E-Maßnahme

Spreerastplatz

Erhöhen der Erreichbarkeit der Spree  
durch den Rad- und Wanderweg

Prüfung des Aufwertungspotenzials des vorhandenen  
Spreerastplatzes oder Verlagerung des Rastplatzes im  
Rahmen der Rekultivierung der ehem. Rieselfelder

Spreerastplatz

Nutzung der ehem. Rieselfelder zugunsten eines  
ortsteilbezogenen Nah- und Erholungsraums  
(potenzielle A/E Maßnahme)

Renaturierung  
alter Teich

Technisches Denkmal  
Spreewehrmühle



## Schlüsselprojekte

**Herausforderung:**  
Schaffung von Räumlichkeiten und Festplätzen für das Vereinsleben und Brauchtum

In Sielow trifft der einwohnerstärkste ländlich geprägte Ortsteil auf stark verwurzelte sorbisch-wendische Wurzeln, die bis in den Sprachunterricht der Grundschule reichen, und ein sehr aktives Vereinsleben. Allerdings ist der Ortsteil wie viele andere auch von den Alterungsprozessen des Demografischen Wandels betroffen. Um die Vielfalt des Dorf- und Vereinslebens zu erhalten und zu stärken sind geeignete Räumlichkeiten und Festplätze die Grundvoraussetzung. Insbesondere für die Alteingesessenen Sielower spielt hierbei die Lebensader des Ortsteils die Sielower Chaussee eine besondere Rolle. Sie ist eng mit der Historie des Ortsteils verknüpft und verfügt zudem über zentrale Funktionen sowie eine identitätsstiftende Gestaltung.

**Aktivierung der Gaststätte Sielow fürs Vereinsleben durch Modernisierungsmaßnahmen**

Mit der Gaststätte Sielow befindet sich eine große ebenfalls historisch besetzte Immobilie in zentraler Lage entlang dieser Lebensader. Die Immobilie befindet sich im privaten Besitz ist allerdings untergenutzt und modernisierungsbedürftig. Der Besitzer zeigt sich bei einem entsprechenden Preis verkaufsbereit. Der Ortsbeirat und alteingesessene Vereinsmitglieder zeigen ein großes Interesse, die Immobilie für Vereinsnutzungen zu aktivieren. Multifunktionale Konzepte mit altengerechten Wohnungen, Dienstleistungen oder anderem sind hierbei denkbar. Die erforderlichen Eigenmittel sind durch Private, Vereine und Unternehmen zu erbringen, dies betrifft sowohl den Ankauf als auch die Modernisierung und Erhaltung der Immobilie. Eine Realisierung ist nur durch Zuhilfenahme von Fördermitteln und bei möglichst breiter Beteiligung und Akzeptanz im Ortsteil gewährleistet. Da Sielow gerade in den letzten zwei Jahrzehnten einen starken Zuzug von Neubürgern erfahren hat, besteht eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der Beteiligungsbereitschaft innerhalb des Ortsteils. Um hier Klarheit zu erhalten, befragt der Ortsbeirat in Kooperation mit den Vereinen Haushalten und Unternehmen im Ortsteil. Im Falle eines positiven Votums, verbindlicher Kooperationsstrukturen (bspw. Genossenschaftsmodell) und einer Einigung mit dem Eigentümer, sollten mit Unterstützung der Verwaltung Fördermittelanfragen (insbesondere LEADER) gestellt werden. Um hier die Erfolgsaussichten zu erhöhen, sind Wertschöpfungspotenziale durch den Ortsteil zu klären (u.a. gastronomische Nutzung, Gasthaus, Brauerei, Trachtenschneiderei, Anteil von Mietwohnungen, Theatervorführungen, VHS-Kurse, Ferienwohnung, etc.). Sollte das Votum im Ortsteil negativ ausfallen besteht noch die Möglichkeit einer privatwirtschaftlichen Lösung, die sich ggf. mit den Vereinsnutzungen harmonisieren lässt. Hierzu sollte durch den Ortsteil ein mögliches Exposé in Koopera-

**Realisierung nur unter Zuhilfenahme von Fördermitteln und einer breiten Beteiligung und Akzeptanz im Ort**

**Alternative: privatwirtschaftliche Lösung**

131 Genossenschaftlich getragenes Gasthaus in Gschwend

132 Beispiel für genossenschaftliche Reaktivierung: Brauerei in Freyung



tion mit dem Eigentümer erstellt werden. Bei der möglichst nutzungsoffenen Markterkundung könnte die EGC ergänzend auf Investoren, auch überregional, zugehen. Sollte auch diese Möglichkeit scheitern, sollte eine Lösung für die Vereine (insbesondere Veranstaltungen) losgelöst von der identitätsstiftenden Immobilie gesucht werden. Mögliche Optionen könnten das weniger zentral gelegene Sportlerheim nach einem Umbau oder die (Teil-)Nutzung eines untergenutzten Vierseitenhofs im Bereich der Feuerwehr ggf. unter Einbeziehung der Feuerwehr oder die multifunktionale Nutzung der Räumlichkeiten in der Schule sein. Der Reiterhof könnte eine privatwirtschaftliche Ergänzung darstellen.

Gerade aufgrund der Alterungsprozesse und der identitätsstiftenden Wirkung sollten die innerörtlichen Grünräume, mit dem Schwerpunkt der Sielower Chaussee generationengerecht möbliert und hinreichend gepflegt werden.

Auch in Sielow kann der bestehende Maßnahmenstau in der Straßenraumgestaltung beobachtet werden. In den Ortsteilgesprächen wurde der Dissener Straße bis zur Sielower Chaussee dabei eine besondere Priorität eingeräumt. Neben der grundhaften Erneuerung, an der auch die Anlieger zu beteiligen sind, stehen der Bau einer Querungshilfe als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme im Auftaktbereich zur Wohnbebauung und zur ergänzenden Gestaltung des Ortseingangs sowie die Anlage eines mindestens einseitigen Gehweges auf der östlichen Straßenseite im Fokus.

Auch in Sielow gehört der umgebende Landschaftsraum zu einem wesentlichen Charakteristikum der ländlichen Identität. Die Erschließung dieser Qualitäten insbesondere für Radwanderer ist jedoch stark verbesserungswürdig. Dies betrifft sowohl die Erreichbarkeit der nördlich durch den Ortsteil fließenden Spree einschließlich des weiter anschließenden Spreewaldes als auch die Vernetzung mit den neuen Qualitäten, die am Ostsee geschaffen werden sollen. Andersherum können Stadt und Region von einer verbesserten Anbindung der Angebote Sielows (u.a. Reiterhof, Aueroxenreservat, historische Dorfmitte) an das Gesamtnetz profitieren. Insbesondere die Realisierung einer Radwegeanbindung Sielow-Skadow sowie im weiteren Verlauf durch einen Radweg Skadow-Spree-Willmersdorf um bis an den Cottbuser Ostsee zu gelangen und die Verbesserung der Anbindung über den Dissener Weg, Richtung Spree/Maiberg könnten zur Verbesserung der äußeren Radwegeanbindung des Ortsteils beitragen.

**Bedingung: nutzungs-offene Markterkundung, die auch losgelöst von der Immobilie erfolgen sollte**

**Generationsgerechte Möblierung der innerörtlichen Grünräume**

**Grundhafte Erneuerung der Dissener Straße bis zur Sielower Chaussee inkl. Bau einer Querungshilfe**

**Ausbau und qualitative Aufwertung des Radwegenetzes rund um Sielow**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Behutsame Flächenentwicklung auf vorhandenen Flächenpotentialen im Siedlungsgefüge oder Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- westl. Striesower Straße (10 WE) unter Beachtung der vorhandenen Gasleitung</li> <li>- westl. Mathäus Riese Weg (10 WE)</li> <li>- Cottbuser Straße Ost und West zwischen Sielower Waldstr. und Sielower Grenzstr. (max. 11 WE)</li> <li>- Ströbitzer Straße (ost + west) (20 WE)</li> </ul> <p>1.1 Erarbeitung qualifizierter Bebauungspläne zur Eigenentwicklung des Ortsteils bis 2035 für die Bereiche: westl. Striesower Straße, West. Mathäus Riese Weg und Ströbitzer Straße (West + ost)</p> <p>1.2 Reiterhof Sielow zum Therapie- und Reitsportzentrum einschließlich untergeordneten Angeboten (Wohnen und Ferien mit Pferd) ausbauen</p> <p>1.3 Aufhebung des Bebauungsplans Spreewaldbahnhof</p>	<p>Neuaufstellung Flächennutzungsplan in Bearbeitung, Umsetzung in Abhängigkeit zur Grundstücksverfügbarkeit und Investitionsinteresse</p> <p>Planverfahren läuft (Aufstellung erfolgt)</p> <p>mittelfristig</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>2 Sicherung der Anbindung an die Versorgungsangebote in Schmellwitz durch den Erhalt des ÖPNV-Angebotes sowie die Instandhaltung der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen</b></p> <p>2.1 Prüfung einer Verdichtung der Taktung (weniger als 60 Minuten) im Rahmen des Nahverkehrsplans</p>	<p>Nahverkehrsplan für 2018 geplant</p>
<p><b>3 Dorfkern in seiner heutigen Ausprägung als Lebensader sichern</b></p> <p>3.1 Nutzung und Gestaltung als Einheit bei der Planung betrachten, historische Bedeutung und Brauchtumpflege achten, generationengerecht gestalten, Bebauung vermeiden und dem Verlust des Durchgangsverkehrs (als Frequenzbringer) vorbeugen, ehemalige Gaststätte Sielow und Umnutzung Vierseitenhöfe als Schlüsselprojekte für Impulse (Details vgl. andere Maßnahmen)</p> <p>3.2 Händlerübergreifender Arbeitskreis mit Ortsbeirat um Entwicklungsmöglichkeiten zu diskutieren (bspw. Abholstation, Bankschalter, Mietregalsysteme für regionale Anbieter aus der Region...)</p>	<p>laufend bei Anfragen</p> <p>kurzfristig</p>
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>5 Anlage eines Gehweges an der Cottbuser Straße zw. Döbbricker Straße und Sielower Grenzstraße (Schulwegsicherung) und grundhafter Ausbau</b></p> <p>5.1 Grundhafter Ausbau und Anlage eines einseitigen Gehweges mit einer Breite von 1,50m</p>	<p>langfristig</p>
<p><b>6 Ausbau der Ströbitzer Straße zwischen Cottbuser Straße und Sielower Feldstraße (verkehrsberuhigter Bereich zur Schulwegsicherung)</b></p> <p>6.1 Grundhafter Straßenausbau (Fahrbahnbreite 3,50m als Mischverkehrsfläche)</p>	<p>langfristig</p>
<p><b>7 Grundhafter Ausbau, Einrichtung eines einseitigen Gehweges auf der Dissener Straße sowie Bau Ortseingangssituation zur Geschwindigkeitsreduzierung und Querung</b></p> <p>7.1 Grundhafter Ausbau ab der Kurve Richtung Dissen unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs</p> <p>7.2 Gehwegbau: Einseitige Führung auf der Ostseite</p> <p>7.3 Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, gleichzeitige Gestaltung als Ortseingang</p>	<p>langfristig</p> <p>Zur Kostenreduzierung Kombination mit grundhaftem Ausbau empfehlenswert</p> <p>kurz- bis mittelfristig</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer und Vorhabenträger  Privater Vorhabenträger	Eigentümer und Vorhabenträger  Vorhabenträger  N.N.	
	Cottbusverkehr GmbH			
	Fachbereiche Bauordnung (FB 63), Stadtentwicklung (FB 61) und Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat	Eigentümer  Händler, Dienstleister (bspw. Banken zur Aufstellung eines Bankautomates)		
	Fachbereich Grün und Verkehr (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Anlieger	ca. 1,9 Mio. €	
	Fachbereich Grün und Verkehr (FB 66)	Anlieger	ca. 200.000 €	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)		ca. 1,75 Mio. € bis Ortseingang)  ca. 210.000 € bis Ortseingang  N.N.	

Maßnahmenprogramm Sielow (1/2)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>8 Schaffung und Aufwertung der Anbindung an das überörtliche Radwegenetz (Spree sowie Spreewald – Sielow – Skadow – Willmersdorf – Cottbuser Ostsee)</b></p> <p>8.1 Ergänzung des vorhandenen Veloroutennetzes durch eine Radwegeanbindung Sielow-Skadow sowie im weiteren Verlauf durch einen Radweg Skadow, Spree, Willmersdorf um bis an den Cottbuser Ostsee zu gelangen</p> <p>8.2 Verbesserung der Anbindung über den Dissener Weg, Richtung Spree/Maiberg</p>	<p>mittel- bis langfristig</p> <p>langfristig</p>
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>9 Förderung und Stärkung des vielfältigen Vereins- und Dorflebens durch Bereitstellung entsprechender Räumlichkeiten und Engagement der Vereine</b></p> <p>9.1 Schritt 1: Durchführung der geplanten Befragung von Haushalten und Unternehmen, um Mitwirkungsbereitschaft/ Interesse (Ankauf, Umbau und Unterhaltung) bei der Umnutzung der Gaststätte Sielow (favorisierte Variante im Ortsteil) zu überprüfen, bei ausreichend Mitwirkungsbereitschaft, Umsetzung unter zur Hilfenahme von Fördermitteln</p> <p>9.2 Schritt 2 (nur bei negativer Variante 1): Bildung Arbeitskreis zur Erstellung eines Entwicklungsexposes für die multifunktionale Umnutzung der ehemaligen Gaststätte Sielow (möglichst offen). Vorschlag: Bürgerhaus, Mehrgenerationenhaus, Gaststätte, Hotel, ggf. kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote, Museum, Brauchtumpflege. Offene Diskussion von Verlagerungsmöglichkeiten innerhalb des Ortsteils (Vereine). Anschließend: Durchführung einer Markterkundung mit unterstützendem Investorenansprechen auch überregional</p> <p>9.3 Schritt 3 (Im Falle einer negativen Markterkundung): Prüfung von Umbaualternativen und alternativen Unterbringungsmöglichkeiten insbesondere Veranstaltungen, Möglichkeiten: Multifunktionale Nutzung des erweiterten Sportlerheims oder alternativ (Teil-) Umnutzung des Vierseitenhofes im Bereich Feuerwehr ggf. unter Einbeziehung der Feuerwehr, Reiterhof oder Schule</p>	<p>kurzfristig</p> <p>abhängig von Schritt 1</p> <p>abhängig von Schritt 1</p>
<p><b>10 Multifunktionale Erweiterung des Sportlerheim SG Sielow um Randsportarten, größeren Veranstaltungen und ggf. Vereinen Raum zu bieten</b></p> <p>10.1 Umsetzung auf Basis des erarbeiteten Architekturkonzeptes</p>	<p>kurzfristig</p>
<p><b>11 Erweiterung der Urnenbestattung um eine nicht anonymisierte Möglichkeit</b></p> <p>11.1 Einrichtung der Möglichkeit an einem der vorhandenen Urnengräberfelder auf Wunsch eine Namensplakette anzubringen, ggf. gemeinschaftliche Namenstafel</p>	<p>kurzfristige Prüfung</p>
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<p><b>12 Aufwertung der innerdörflichen Landschaftsräume mit Stadtmobiliar und durch attraktive Grüngestaltung</b></p> <p>- Lebensader Sielower Chaussee (Anger)</p> <p>- Sielower Schulstraße</p> <p>12.1 Erhalt der vorhandenen innerdörflichen Landschaftsräume durch Pflegemaßnahmen, Ersatzpflanzungen für schadhafte Bäume im Ortsteil</p> <p>12.2 Im Zuge der Alterungsprozesse, Ergänzung des Stadtmobiliars insbesondere im Bereich der innerdörflichen Landschaftsräume durch altengerechtes Stadtmobiliar (Schwerpunkt Sielower Chaussee östliche Seite, u.a. seniorenge-rechte Bank auf dem Anger)</p> <p>12.3 Überprüfung der Gestaltung des Angers Sielower Chaussee im Zuge der Entwicklung ehemalige Gaststätte Sielow (keine Überbauung, ggf. aber angepasste Gestaltung bspw. für Außengastronomie oder Veranstaltungen)</p>	<p>laufend</p> <p>kurzfristig</p> <p>Abhängig von der Zukunft der Gaststätte Sielow</p>



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61) und Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)		Sielow-Skadow: 570.000 €, Skadow-Willmersdorf: 460.000 €  ca. 1,4 Mio. €	
	Ortsbeirat  Ortsbeirat, Fachbereich Stadtentwicklung (ggf. Begleitung von Förderanträgen)  Eigentümer		Vereine, Ortsbeirat  ca. 15.000 € durch Eigentümer	
	Fachbereich Immobilien (FB 23), Fachbereich Stadtentwicklung für Begleitung LEADER (FB 61)		250.000 €, Finanzierung des Eigenanteils (20 %) durch Vereinsmittel	LEADER
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)			
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)		N.N., generationengerechte Bank inkl. Montage ca. 1.800 €	

Maßnahmenprogramm Sielow (2/2)

# Dorfentwicklungsplan Sielow





Sicherung des attraktiven Nahversorgungsangebots durch Einbezug der Anbieter bei Veranstaltungen oder Erstinformationen (z.B. in Form eines Präsentorkorbes)

Behutsame Baulückenschließung auf den vorhandenen Flächenpotenzialen entlang der Cottbuser Straße

Ausbau der Radwegeverbindung entlang der geplanten Verbindung des Spreeradwegs und Cottbuser Ostsee

Behutsame Flächenentwicklung auf vorhandenen Flächenpotenzialen im Siedlungsgefüge oder Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung

Instandsetzung und extensive Pflege der Wegeführungen des Leichhardt Trails und des Gurkenradweges

KiTa

KiTa

Spielplatz

Spielplatz

Spielplatz

KiTa



## Schlüsselprojekte

### Ausnutzung der vorhandenen Wohnbaupotenziale

Gerade aufgrund der geringen Größe des Ortsteils könnten sich die prognostizierten Einwohnerentwicklungen negativ auf die künftige Entwicklung und den Erhalt der vorhandenen Infrastrukturen auswirken. Der Zuzug in der jüngeren Vergangenheit war vielfach von Haushalten geprägt, die die Familiengründungsphase abgeschlossen haben. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken sollten die abgestimmten Potenziale der Wohnbauflächenentwicklung als Schlüsselprojekt beibehalten werden. Kurzfristig können Eigentümer und Vorhabenträger hierfür die Flächen „Am Graben“ nutzen (ca. 20 Wohneinheiten). Mittelfristig sollte ein Bebauungsplan für die Flächen im Bereich der Skadower Schulstraße geschaffen werden (ca. 25 Wohneinheiten bis 2035). Hierbei sollten gestalterische Vorgaben geprüft werden, um der ortsbildtypischen Bebauung mehr zu entsprechen und die Zielgruppenfokussierung mehr auf junge Familien auszurichten. Ergänzend sollte für die Hofstrukturen entlang der Skadower Hauptstraße geprüft werden, ob Nebenanlagen, wenn seitens der Eigentümer der Wunsch besteht, nicht zu Wohnzwecken umgenutzt werden können. Hierbei ist insbesondere die Gemengelagensituation zum Viehbetrieb an der Skadower Gartenstraße zu beachten. Der vorhandene Betrieb genießt Bestandsschutz, jedoch könnte eine Verbesserung des technischen Standes ggf. eine Umnutzung der vorhandenen Nebenanlagen ermöglichen. Die Initiative muss von interessierten Eigentümern ausgehen.

### Gestalterische Vorgaben um ortsbildtypische Bebauung zu gewährleisten

Wie in den anderen ländlich geprägten Ortsteilen auch, ist der umgebende Freiraum und seine Nutzbarkeit eng mit der Identität und Funktionalität des Ortsteils verbunden. In Skadow bestehen hierbei jedoch einige Funktionsmängel.

### Erhöhung der Nutzbarkeit der Spreewiesen durch eine bessere Abstimmung der Pflegezeiträume

Dies betrifft zum einen die Nutzbarkeit der Spreewiesen. Diese wurden in der Vergangenheit immer für die Pflege des Brauchtums (Feste wie das Osterfeuer) genutzt. Von Seiten des Landes wurde dem Ortsteil, nach Informationen des früheren Ortsbeirates, zugesichert, dass diese Nutzungen auch künftig auf den Flächen geduldet werden. Allerdings weichen die Zeitpunkte der extensiven Pflege durch das Land und die Zeitpunkte der Feste für das Brauchtum voneinander ab. Durch eine informelle Abstimmung zwischen dem Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), dem Ortsbeirat, der unteren Wasserbehörde, der Naturschutzbehörde und der oberen Wasserbehörde sowie unter Einbeziehung der Beauftragten für sorbisch/wendische Angelegenheiten sollten Möglichkeiten, die Zeitpunkte und Maßnahmen besser zu koordinieren, abgestimmt werden.

133 Bei Aachen Wilde 16: Umgebauter und sanierter 4-Seitenhof



134 Osterfeuer als fester Bestandteil des Brauchtums



Skadow

Darüber hinaus verfügt der Ortsteil über eine herausragende Lagequalität an der Spree. Mit der neuen Spreebrücke ist die Querung der Spree wieder problemlos möglich. Allerdings wurde es versäumt, den Ortsteil stärker mit dem Spreeradweg zu verknüpfen. Der historische Dorfanger, die Heimatstube aber auch Verpflegungs- und Unterbringungsmöglichkeiten (Pension), die zumindest auf Anfrage zur Verfügung stehen, könnten so stärker mit dem Gesamtnetz verbunden werden. Als kleinere Schlüsselmaßnahme könnte ein Rastplatz entlang des Spreeradweges einen Beitrag zur Förderung leisten, um ggf. auch weitere private Angebote zu befördern (bspw. Serviceangebote rund ums Rad, Verpflegung). Dieser müsste mit entsprechenden Hinweisen und Informationen über Ortsteil ausgestattet werden (s. vertiefende Erläuterungen). Damit der Spreeradweg auch künftig seine hohe Naherholungswirkung und touristischen Potenziale nicht nur für den Ortsteil entfalten kann, ist eine Prüfung und Erneuerung des Belages insbesondere von Skadow Richtung Maiberg sowie zwischen Skadower Brücke und der Mülldeponie in Saspow in Abstimmung mit dem Hochwasserschutz erforderlich.

Während im gesamtstädtischen Radverkehrskonzept vor allem Maßnahmen zur Veloroute 2 verhaftet sind (u.a. Döbbrick Süd und Schmelwitzer Chaussee: Lückenschluss durch Radwegeneubau und Wegeverbindung zwischen Skadow und Neu Schmelwitz: Lückenschluss durch Neubau einer selbstständigen Wegeverbindung. Prüfung von Alternativen bei Undurchführbarkeit, vgl. Maßnahmenprogramm), steht für den Ortsteil aufgrund der funktionalen Bedeutung als Schulweg für Gymnasiasten vor allem ein Prüfauftrag im Vordergrund: der Anbau eines Radweges an der Saspower Landstraße (außerorts zwischen Skadow und Saspow)

Zur Beseitigung der inzwischen mineralisierten und ortbildschädlichen Mutterbodenhalde im Bereich Skadower Gartenstraße sind kontinuierliche die Möglichkeiten, den Boden zur Geländemodellierung zu nutzen (u.a. Ostsee, Modellierung Trantitzfließ, Abdeckung Deponie Saspow etc.), zu überprüfen. Die Flächen könnten im Anschluss bspw. als Pferdekoppel genutzt werden. Illegale Müllablagerungen sind ebenso wie die Entwicklung eines Schutzstatus im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes zu verhindern. Sollte der Boden nicht abgetragen werden können, sollte das Gelände unter Einbeziehung des Ortsteils modelliert werden (Rodelberg, Festplatz, etc.). Mangels Ressourcen sind pflegeextensive Konzepte zu bevorzugen. Ggf. könnte auch die Freigabe des Materials in Kleinmengen zur privaten Gartengestaltung (Füllmaterial) zu einer Art „Schwarmlösung“ des Problems beitragen. Ein Ansprechpartner im Ortsteil könnte die Koordination übernehmen.

**Bessere Verknüpfung mit dem Spreeradweg um herausragende Lagequalität an der Spree ausnutzen**

**Schlüsselprojekt: Anbau eines Radweges an der Saspower Landstraße**

**Revitalisierung der Mutterbodenhalde um neue Nachnutzungen implantieren zu können**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Behutsame Flächenentwicklung durch Innenentwicklung und Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung</b>  - Am Graben (20 WE)  - Skadower Schulstraße (25 WE)</p> <p>1.1 Erarbeitung qualifizierter Bebauungspläne zur Eigenentwicklung des Ortsteils bis 2035 für die Bereich Skadower Schulstraße</p> <p>1.2 Entwicklung Am Graben, Verkauf und Entwicklung durch Eigentümer bzw Käufer, Baurecht vorhanden</p>	<p>abhängig vom privaten Investitionsinteresse, FNP in Bearbeitung</p> <p>abhängig vom privaten Investitionsinteresse</p>
<p><b>2 Erarbeitung eines Konzeptes zur nachhaltigen Gestaltung im Bereich Skadower Gartenstraße (Umgang mit der Mutterbodenhalde (vgl. 12), Umgang mit der Gemengelage-situation, Nutzungsmöglichkeiten für vorhandene Vierseitenhöfe)</b></p> <p>2.1 Im Falle eines vorhandenen Umnutzungsinteresses durch die Eigentümer: Gutachten zu Geruchsimmissionen im Bereich Skadower Gartenstraße und Prüfung ob technische Maßnahmen erforderliche Abstände reduzieren können (Stand der Technik) und ob eine Umnutzung der Vierseitenhöfe möglich ist. Bei negativem Gutachten und fehlenden Optimierungsmöglichkeiten genießt der existierende Betrieb Bestandsschutz</p> <p>2.2 Vermeidung weiterer Gemengelage-situation durch Übernahme der abgestimmten Entwicklungsflächen aus der Wohnraumbedarfsanalyse in den FNP, auch im Bereich Skadower Gartenstraße keine weiter heranrückende Bebauung, lediglich Umnutzung vorhandener Vierseitenhöfe prüfenswert</p> <p>2.3 Im Falle eines negativen Gutachtens, Prüfung von perspektivischen Verlagerungsmöglichkeiten</p>	<p>kurzfristig</p> <p>Neuaufstellung Flächennutzungsplan in Bearbeitung</p> <p>abhängig von Plänen des Betriebes</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>3 Touristische Potenziale der Spreelage für den Ortsteil erschließen</b></p> <p>3.1 Aufwertung und Instandhaltung des spreebegleitenden Radweges in Richtung Maiberg in Abstimmung mit den Hochwasserschutzmaßnahmen sowie zwischen Skadower Brücke und Mülldeponie (Saspow)</p> <p>3.2 Anlage eines Rastplatzes (Bänke, Tisch, Überdachung) im Bereich der Brücke (Standortvorschlag Zufahrt zur alten Brücke, unter den Eichen) als Zugang zum Spreeradweg</p>	<p>mittelfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>4 Grundhafte Erneuerung der Schmellwitzer Chaussee als wichtige Erschließungsstraße für Skadow</b></p> <p>4.1 Grundhafte Erneuerung unter Berücksichtigung der Belange von Radfahrern (mindestens Schutzstreifen)</p>	<p>mittelfristig</p>
<p><b>5 Bedarfsgerechte Erneuerung der Straße Hinter den Gärten (Anliegerstraße)</b></p> <p>5.1 Bedarfsgerechte Erneuerung der Fahrbahn</p>	<p>nach 2020</p>
<p><b>6 Herstellung einer ortsadäquaten, selbstständigen Radwegeführung zwischen Skadow und Neu-Schmellwitz (gemäß Radverkehrskonzept)</b></p> <p>6.1 Umsetzung der Maßnahme zu Veloroute 2:  - Döbbrück Süd und Schmellwitzer Chaussee: Lückenschluss durch Radwegeneubau  - Wegeverbindung zwischen Skadow und Neu Schmellwitz: Lückenschluss durch Neubau einer selbstständigen Wegeverbindung. Prüfung von Alternativen bei Undurchführbarkeit  - Marjana Domaskojc-Straße: Lückenschluss durch Radwegeneubau. Prüfung von Alternativen bei Undurchführbarkeit  - Knotenpunkt Marjana Domaskojc-Straße/Neue Straße: Umbau des Knotens mit anliegenden Furten  - Gerhart-Hauptmann-Straße: Belagserneuerung erforderlich, genaue Unfallanalyse für den Knoten erforderlich, um Ursachen für Unfallhäufungen zu ermitteln</p>	<p>um 2030</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Eigentümer / Vorhabenträger  Eigentümer / Vorhabenträger	Vorhabenträger  Eigentümer/Vorhabenträger	
	Fachbereiche Umwelt und Natur (FB 72) und Stadtentwicklung (FB 61) als Ansprechpartner für die Eigentümer Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereichen Umwelt und Natur (FB 72) und Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	betroffene Eigentümer, externer Gutachter (Geruchsimmissionen)  Agrar GmbH	betroffene Eigentümer	Ggf. erforderliche Anpassungen im Rahmen der ELER-Kulisse prüfenswert  Betriebsoptimierungen/Verlagerungen im Rahmen der ELER-Kulissen
	Landesamt für Umwelt, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Pflege, ggf. Pflegepatenschaften aus dem Ortsteil	N.N.  N.N. (je nach Ausführung und Unterbau)	LEADER (Anteil 25 %), ggf. Kleinmaßnahme
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Anlieger	2,65 Mio. €	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Anlieger (Beiträge) bei grundhafter Erneuerung	Deckschicht ca. 100.000 €, grundhaft ca. 680.000 €	
	Fachbereiche Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Stadtentwicklung (FB 61)		N.N.	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
6.2 Prüfauftrag: Anbau eines Radweges an der Saspower Landstraße (außerorts zwischen Skadow und Saspow) für den Radverkehr zur Schulwegsicherung (kürzer als geplante Veloroute)	kurzfristige Prüfung, aktuell keine Umsetzungsperspektive
<b>7 Schaffung und Aufwertung der Anbindung an das überörtliche Radwegenetz (Spreewald – Sielow – Skadow – Willmersdorf – Cottbuser Ostsee)</b> 7.1 Ergänzung des vorhandenen Veloroutennetzes durch eine Radwegeanbindung Sielow-Skadow sowie im weiteren Verlauf durch einen Radweg Skadow, Spree, Willmersdorf um bis an den Cottbuser Ostsee zu gelangen 7.2 Nutzbarkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr hinter der Spreebrücke bis Willmersdorf gewährleisten	mittel- bis langfristig  abhängig von der Realisierung
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<b>8 Ortsteilübergreifende(r) Pflege und Erhalt von Traditionen und Brauchtümern (sorbisch-wendische Kultur)</b> 8.1 Auf das Brauchtum abgestimmte Pflege der Spreewiesen als Standort wichtiger Veranstaltungen	kurzfristig möglich, sollte aber vom realen Veranstaltungsinteresse im Ortsteil abhängig gemacht werden (erst wenn auch wieder Veranstaltungen geplant werden)
<b>9 Sicherung des Bürgerhauses durch multifunktionale Nutzung</b> 9.1 Arbeitskreis zur möglichen Nutzungsergänzung, Vorschläge: - Leistungs- und Tauschbörse von Bürgern für Bürger - Installation einer Packstation oder eine EC-Geldautomaten - Anlaufstelle für Spreewanderer: u.a. Verpflegungs- und Picknickangebote, Boots- und Fahrradverleih - Ortsteilübergreifend: virtueller Tante-Emma-Laden, ggf. als Mehrgenerationenprojekt mit Abholstation	kurzfristig, ggf. in Kombination mit Maßnahmen am Spreeradweg (Rastplatz) sinnvoll
<b>NATUR, UMWELT, GRÜNFLÄCHEN</b>	
<b>10 Inszenierung des Dorfkerns als innerdörflichen Freiraumbereich mit identitätsstiftender Wirkung durch die Installation von Stadtmobiliar und Bepflanzung</b> 10.1 Wiederherstellung der ursprünglichen Freiraumqualität (ebenerdiger und gepflegter Rasen) 10.2 Installation von generationengerechten Bänken (mindestens zwei Bänke an den beiden Grünfläche an der Skadower Hauptstraße) 10.3 Beschilderung des identitätsstiftenden Dorfkerns im Rahmen eines ortsteilübergreifenden Leitsystems	kurzfristig  kurzfristig am ggf. geschaffenen Rastplatz, mittelfristig (in einem ortsteilübergreifenden Gesamtsystem)
<b>11 Erhalt und Ergänzung der ortsbildprägenden, alleartigen Eichenbaumstrukturen im Bereich der Skadower Hauptstraße</b> 11.1 turnusmäßige Kontrollen auf Schädigung, in begründeten Fällen: Fällgenehmigung mit entsprechenden Ersatzpflanzungen oder Ausgleichspflanzungen unter Wahrung des Ortsbildes	laufend



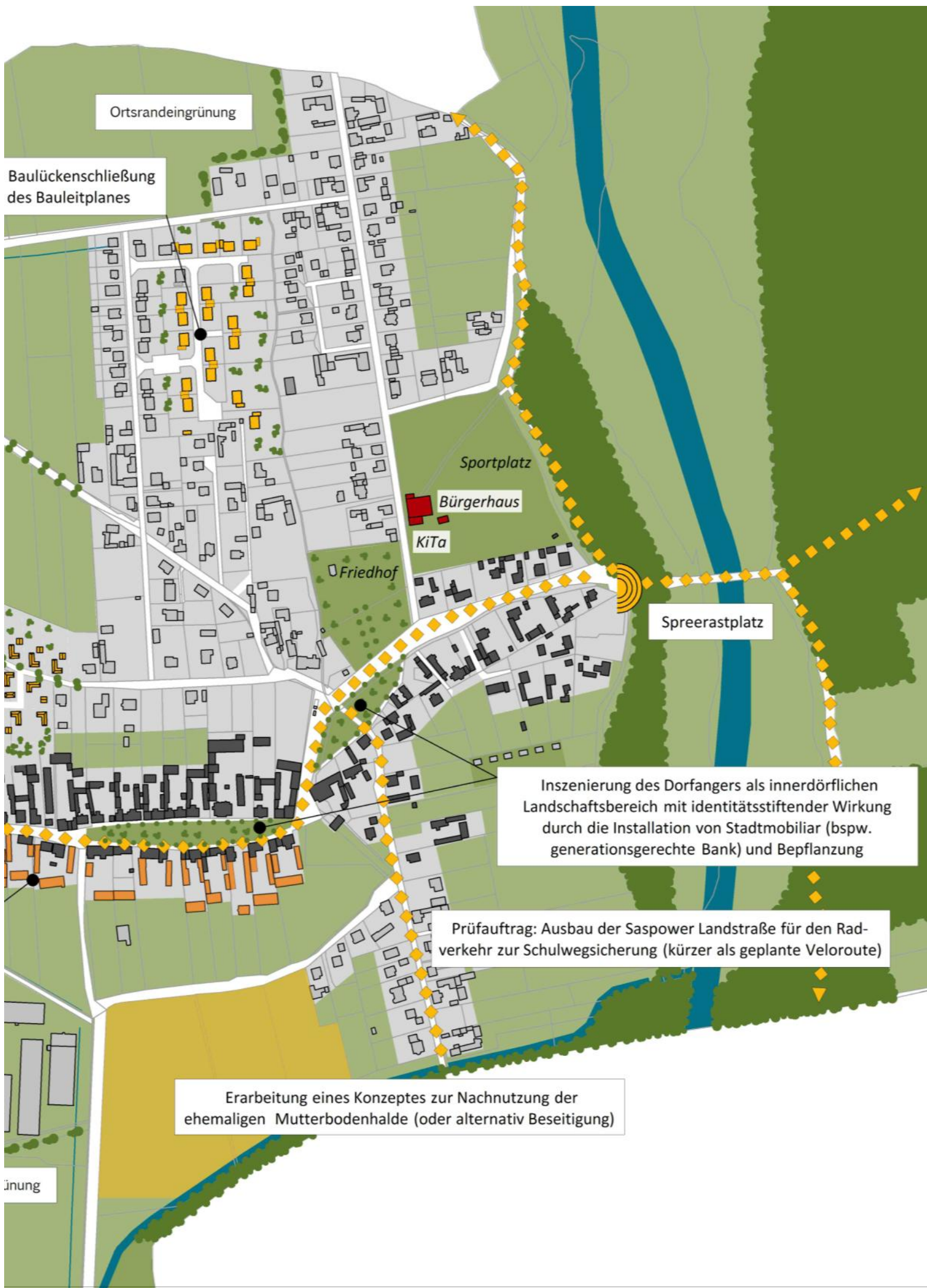
Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
SP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			
++  ++	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Fachbereiche Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) und Stadtentwicklung (FB 61)		Sielow-Skadow: 570.000 €, Skadow-Willmersdorf: 460.000 €	
SP	Informelle Abstimmung zwischen Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat, unterer Wasserbehörde und Naturschutzbehörde und oberer Wasserbehörde zur Koordinierung von Pflege und Nutzung unter Einbeziehung BA für sorbisch/wendische Angelegenheiten			
+	Ortsbeirat	Zunächst alle interessierten Bürger (zur Leistungsfindung), anschließend private Leistungsanbieter		
++ ++  ++	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Stadtmarketing  Sponsoren, Pflegepatenschaften		N.N., generationengerechte Bank inkl. Montage ca. 1.800 €	LEADER (Eigenanteil 25 %)  LEADER (Eigenanteil 25 %)
++	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)			



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
<p>SP +++ +++ +</p>	<p>Verwaltung (laufende Berücksichtigung bei Umsetzung von Vorhaben mit starker Geländemodellierung)</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p> <p>Amt für Ordnung und Sicherheit (FB 32)</p> <p>Fachbereiche Immobilien (FB 23) und Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) mit Ortsbeirat in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	<p>ggf. externer Dienstleister</p> <p>Alle (Meldung von Verstößen)</p>	<p>N.N. (insbesondere Transportkosten)</p> <p>N.N.</p>	

# Dorfentwicklungsplan Skadow





Ortsrandeingrünung

Baulückenschließung  
des Bauleitplanes

Sportplatz

Bürgerhaus

KiTa

Friedhof

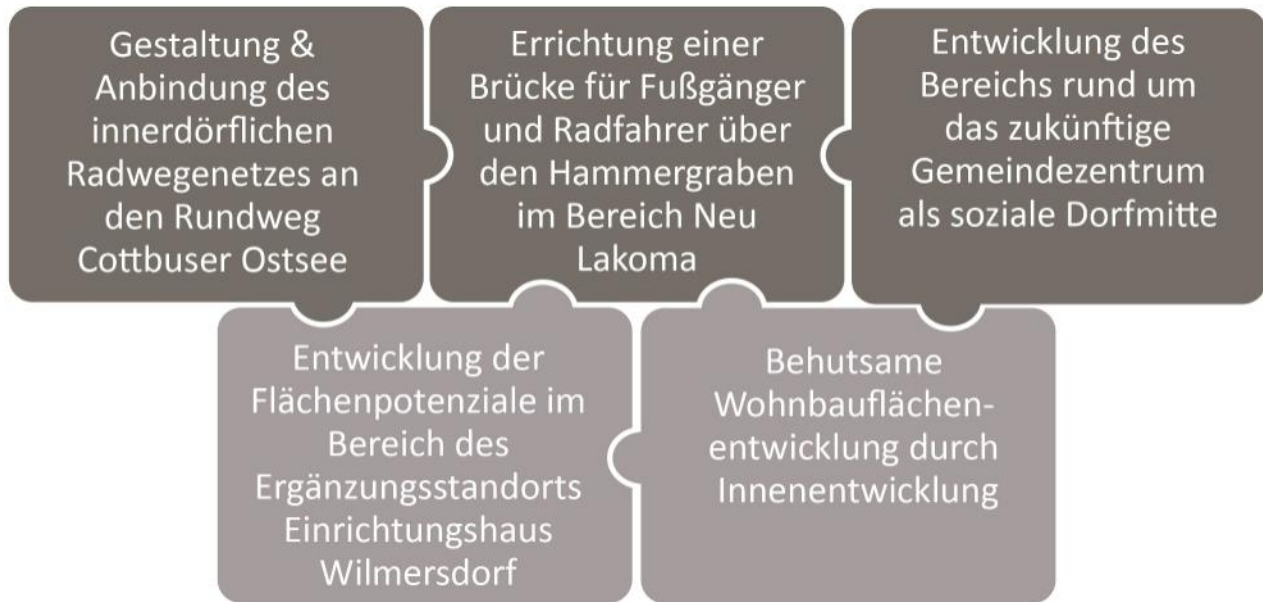
Spreerastplatz

Inszenierung des Dorfkerns als innerdörflichen  
Landschaftsbereich mit identitätsstiftender Wirkung  
durch die Installation von Stadtmobiliar (bspw.  
generationsgerechte Bank) und Bepflanzung

Prüfauftrag: Ausbau der Saspower Landstraße für den Rad-  
verkehr zur Schulwegsicherung (kürzer als geplante Veloroute)

Erarbeitung eines Konzeptes zur Nachnutzung der  
ehemaligen Mutterbodenhalde (oder alternativ Beseitigung)

ünung



## Schlüsselprojekte

**Realisierung der erforderlichen Infrastrukturen um Impulse des Ostsee nutzen zu können**

Wie bei den anderen Ostseeanrainern auch wird durch die Ostseeentwicklung in Willmersdorf mit Entwicklungsimpulsen gerechnet. Neben der Realisierung der erforderlichen Infrastrukturen (u.a. Willmersdorfer Strand, Seerundweg, Auslaufbauwerk...) ist es für den Ortsteil zentral, dass die Barrierewirkung der B168 bestmöglich reduziert wird. Als Schlüsselprojekte für diese Anbindung wurden folgende drei Maßnahmen identifiziert:

- Herstellung einer ortsadäquaten Fußgänger- und Radfahrerquerungsmöglichkeit an den Kreuzungen Willmersdorfer Chaussee – Mauster Str. durch Ampelanlagen und Querungshilfen sowie Anlage ergänzende Geh- und Radwege einschließlich Beschilderung
- Herstellung einer ortsadäquaten Fußgänger- und Radfahrerquerungsmöglichkeit im Bereich Willmersdorfer Chaussee- Waldstraße durch Ampelanlagen und Querungshilfen
- Bau einer Brücke über den Hammergraben für Fußgänger im Bereich Neu Lakoma

**Gefahr eines jahrelangen Stillstandes aufgrund des Bauschuttes an zentraler Stelle**

Die Ortsmitte in Willmersdorf entwickelt sich funktional auseinander. Die historische Gaststätte war baufällig und musste abgerissen werden, der Bauschutt liegt als gravierende Störung des Ortsbildes an zentraler Stelle im Ort. Eine Beseitigung oder Zwischennutzung ist allerdings Aufgabe des Eigentümers. Aufgrund diverser Baulasten auf dem Grundstück droht dem Ortsteil hier ein jahrelanger Stillstand durch eine Schrottimmoblie bzw. deren Resten. Für eine Reaktivierung der Fläche mit Zentrenfunktionen besteht aktuell keine Umsetzungsperspektive.

**Bedarfsgerechte Gestaltung der Außenanlagen des Gemeindezentrums, um die soziale Mitte weiter zu stärken**

Im Bereich der ortsbildprägenden Kirche ist es im Zusammenspiel mit dem Spielplatz, den Betreuungsangeboten und dem Jugendclub gelungen eine soziale Ortsteilmitte entstehen zu lassen, die durch das frisch sanierte und umgebaute Gemeindezentrum nochmalig eine deutliche Aufwertung erfahren wird. Um die Entwicklung abzurunden sollten auch die Außenanlagen des Gemeindezentrums, u.a. ergänzende Gestaltung für Außenmobiliar, Parkplätze am Friedhof und Öffnung des Geländes (Zaun beseitigen). Unterstützende Eigenleistungen aus dem Ortsteil zur Umsetzung sollten hierbei in Abstimmung mit dem

135 Planungen Cottbuser Ostsee Willmersdorf

136 Markttreff-Konzept in Sehestedt



Ortsbeirat geprüft werden.

Das Grundstück des ehemaligen Konsum liegt schon lange im Ortsteil brach. Dennoch besteht im Ortsteil der Wunsch, künftig wieder Nahversorgungsmöglichkeiten in Form eines kleinen Nachbarschaftsladens mit maximal 300m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und ggf. ergänzenden Dienst- und Handwerksleistungen im Ort zu haben. Eine Realisierung im direkten Umfeld der neuen sozialen Mitte ist hierbei ebenso wie eine Revitalisierung des ehemaligen Konsumgeländes oder der Umnutzung des Gebäudes in dem sich ehemals „Torf und Erden“ befand höchst schwierig. Die Ausrichtung würde für den Ortsteil in ungünstiger Lage erfolgen. Die kritische Masse an Kaufkraft dürfte, gerade unter Einbeziehung der alternativen Versorgungsmöglichkeiten in der Gesamtstadt (u.a. Berufspendler), kaum gegeben sein. Dies zeigen Erfahrungswerte mit unterschiedlichen Angebotsformaten aus anderen Bundesländern (u.a. CAP oder Markttreff). Eine kleine Chance, könnte sich durch die noch offenen Flächenpotenziale im Bereich des großflächigen Möbelfachmarktes und Hotels im Ortseingang ergeben. Durch eher gering einzustufende Kopplungskäufe von Kunden des Möbelhandels und Gelegenheitskäufe von Ostseurlauber sowie Radwanderern, die durch den Ortsteil geführt werden, könnten die ergänzenden externen Zuflüsse gerade so ausreichen, um ein möglichst multifunktional aufgestelltes Konzept tragfähig zu halten. Allerdings auch nur, wenn alle Willmersdorfer zumindest einen Teil ihrer Kaufkraft kontinuierlich hier binden. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass viele der Effekte erst mit Fertigstellung des Ostsees eintreten werden und dass die Planungen mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Cottbus kompatibel sein müssen (maximal Nachbarschaftsladen mit 300m<sup>2</sup> Verkaufsfläche). Die Initiative für derartige Planungen muss von potenziellen Investoren und den Bürgern aus dem Ortsteil ausgehen.

Die Wohnbauflächenentwicklung, perspektivisch auch zu Gunsten von Ferienwohnungen, sollte im Ortsteil behutsam und mit klarem Fokus auf die Eigenentwicklung erfolgen. Aufgrund der Lage, naturschutzrechtlicher Restriktionen und Einschränkungen durch technische Infrastrukturen (Bahn, Leitungen, Bundesstraße) sind die externen Entwicklungsmöglichkeiten des Ortsteils ohnehin begrenzt. Die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer vorausgesetzt bestehen im Bereich zwischen Dorfstraße und Alte Lindenstraße sowie im Umfeld Jahnstraße noch Möglichkeiten zur Innenentwicklung, die möglichst ortsbildtypisch ausgeführt werden sollte.

**Gewünschte Installierung einer kleinteiligen Nahversorgungsmöglichkeit mit maximal 300m<sup>2</sup> Verkaufs-**

**Prüfung des Flächenpotenzial im Bereich des Möbelfachmarktes und des Hotels am Ortseingang. Bedingung: Kaufkraftbindung der Willmersdorfer vor Ort**

**Perspektive Wohnbauflächenentwicklung mit möglichen Fokus auf den Bau von Ferienwohnungen**

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<b>WOHNEN</b>	
<p><b>1 Verwirklichung neuer touristischer Angebote (u.a. schwimmende Architektur)</b></p> <p>1.1 Schwimmende Insel mit Gastronomie, ggf. mit Ferienwohnungen</p> <p>1.2 Markterkundung zur Investorenfindung, ggf. Investorenwettbewerb für die schwimmenden Inseln und Klärung von Versorgungsfragen</p>	<p>mittelfristig, Priorität liegt auf Basisinfrastruktur, abhängig vom Investitionsinteresse</p> <p>mittelfristig, Priorität liegt auf Basisinfrastruktur</p>
<p><b>2 behutsame Flächenentwicklung durch Innenentwicklung und Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung durch Einfamilienhausbebauung. Prioritäre Nutzung der Innenentwicklungspotenziale in Willmersdorf.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächen zw. Dorfstraße u. Alte Lindenstraße</li> <li>- Jahnstraße</li> <li>- Ortsbildtypische Gestaltung der Fläche Alte Gaststätte</li> </ul> <p>2.1 Entwicklung durch Eigentümer bzw. Käufer</p> <p>2.2 Prüfung planungsrechtlicher Rahmen und ggf. bedarfsweise Schaffung des Baurechts Im Bereich Jahnstraße</p> <p>2.3 Beräumung und Verkauf der Fläche Alte Gaststätte</p>	<p>laufend, abhängig von Kauf- und Verkaufsinteresse</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>Räumung und Verkauf abhängig vom Eigentümer</p>
<p><b>3 Prüfung der Perspektive der Kleingartenanlage an der Jahnstraße</b></p> <p>3.1 Fortschreibung eines Kleingartenentwicklungskonzeptes (ab 2020) unter Berücksichtigung der Pachtverträge</p>	<p>mittelfristig nach 2020</p>
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<p><b>4 Entwicklungen rund um den Cottbuser Ostsee (Willmersdorf) nutzen, um Arbeitsplatz- und Wertschöpfungspotential zu generieren:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schwimmende Insel mit Gaststätte, ggf. mit Ferienwohnen auf dem Wasser (Zwischenlösung landseitiger Imbiss)</li> <li>- Überdachter Rastpunkt (auch für Kanuten, die vom Hammergraben auf den See übersetzen wollen)</li> <li>- Fahrradabstellanlage</li> <li>- Öffentliche Toiletten (feste Bauweise)</li> <li>- Erhalt Aussichtspunkt Lakoma im modifizierter Form</li> <li>- Fahrgastanleger mit integrierten temporären Liegeplätzen für Sportboote</li> <li>- Strand Willmersdorf mit einfachem festen WC</li> <li>- Abfallbehälter mit regelmäßiger Reinigung</li> </ul> <p>4.1 Rastplatzsituation kurz- bis mittelfristig schaffen und ausbauen</p> <p>4.2 Idee: Nutzung des Grundstückes der SG Willmersdorf als Stützpunkt für Sportler</p> <p>4.3 Entwicklung eines landschaftsplanerischen Gestaltungskonzeptes für das Strandumfeld</p> <p>4.4 Komplettabriss des Gebäudekomplexes Kfz-Werkstatt Lakoma, Kauf von Fläche und Gebäude</p> <p>4.5 Entwicklungs- und Gestaltungskonzept für Lakoma einschließlich der schwimmenden Insel und der erforderlichen Klärung der Abwasserentsorgung</p>	<p>Planung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig nach 2020</p> <p>Planung kann kurzfristig begonnen werden, Umsetzung mittelfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p>








Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
<p>+++ ++ +</p> <p style="text-align: right;">+</p> <p style="text-align: right;">+</p>	<p>öffentlich</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), EGC, Abstimmung mit LWG</p>	<p>privat</p> <p>Privater Investor</p> <p>Privater Investor</p>	<p>N.N. (Privat zu tragen)</p> <p>Markterkundung ca. 15.000 €</p>	
<p>SP</p> <p>++</p> <p>+++</p>	<p>Fachbereich Bauordnung (FB 63) (Baugenehmigung)</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Fachbereich Bauordnung (FB 63) (Abriss) Fachbereich Ordnung und Sicherheit (ggf. Anordnung von Sicherungsmaßnahmen)</p>	<p>Eigentümer und Käufer</p> <p>Privater Investor</p> <p>Eigentümer, Käufer, Investor</p>	<p>Eigentümer und Käufer</p> <p>Eigentümer, Käufer, Investor</p>	
<p>++</p>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>		<p>30.000 €</p>	
<p>++</p> <p>++</p> <p>++</p> <p>+++</p> <p>++</p>	<p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Unterhaltung</p> <p>Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat, Abstimmung mit künftigen Zweckverband</p> <p>Stadt Cottbus</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeirat, LWG</p>	<p>Sportvereine</p> <p>Eigentümer</p> <p>ggf. Investoren und externe Dienstleister</p>	<p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>N.N.</p> <p>N.N.</p>	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>5 Entwicklung der Flächenpotentiale im Bereich des Sondergebietes Möbeldorf</b>  <b>- Berücksichtigung von Synergien bei der Entwicklung des Cottbuser Ostsees</b></p> <p>5.1 Nutzung einer Fläche im Bereich Möbel Höffner gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt Cottbus: Fläche für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel, nahversorgungsrelevanter Angebote und Dienstleister unterhalb der Großflächigkeit mit klarem Ortsteilbezug (bspw. Cottbuser Nachbarschaftsladen bis 300m<sup>2</sup> VF gemäß EHJK)</p>	laufend, abhängig von Investitionsinteresse
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>6 Gewährleistung des Lärmschutzes in Form einer Lärmschutzwand im Bereich der B168 (zwischen Jahnstr. und Friedhofsweg)</b></p> <p>6.1 Umsetzung der Maßnahmen gemäß Lärmaktionsplanung und Schallschutzgutachten:  - Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen für besonders belastete Gebäude  - Perspektivisch: Reduzierung des Querschnitts  - Geschwindigkeitsüberwachung fortsetzen  - Fahrzeugflottenentwicklung  - Gebäudezonierung bzw. Schließung von Baulücken  - Öffentlichkeitsarbeit bspw. zum Nutzen von Geschwindigkeitsbegrenzungen</p>	kurzfristig, in Planung
<p><b>7 Gestaltung/Anbindung des innerdörflichen Radwegenetzes an den Rundweg Cottbuser Ostsee sowie andere perspektivische Radwegeentwicklungen (Hammergraben) einschließlich Beschilderung</b></p> <p>7.1 Umsetzung des Seerundweges gemäß Masterplan Ostsee auf einer Länge von 23 km (vgl. ortsteilübergreifend)</p> <p>7.2 Herstellung einer ortsadäquaten Fußgänger- und Radfahrerquerungsmöglichkeit an den Kreuzungen Willmersdorfer Chaussee – Mauster Str. und Willmersdorfer Chaussee – Waldstraße durch Ampelanlagen und Querungshilfen, im Bereich Mauster Straße auch ergänzende Geh- und Radwege und Beschilderung</p> <p>7.3 Brücke über den Hammergraben für Fußgänger im Bereich Neu Lakoma</p> <p>7.4 Einbindung der Kirche in das regionale Radwegenetz durch Beschilderungsmaßnahmen und Netzergänzungen. Wegführung entlang der Radfahrerkerche, vorbei am Hotel bis zum Ostsee</p> <p>7.5 Perspektivisch: Entwicklung einer durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Willmersdorf und Innenstadt entlang der heutigen Fernwärmetrasse sowie in Richtung Skadow</p>	<p>Planung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>mittelfristig nach 2020</p> <p>langfristig</p>
<p><b>8 Sicherung des Haltepunktes Cottbus-Willmersdorf Nord hinsichtlich der touristischen Erreichbarkeit des Cottbuser Ostsees</b></p> <p>8.1 Erhalt des Haltepunktes Cottbus-Willmersdorf Nord</p>	laufend
<p><b>9 Positionierung der Radfahrerkerche als touristische Destination durch die Herstellung einer regional bedeutsamen Radroute zwischen dem Spreewald und dem Cottbuser Ostsee unter Einbeziehung der angrenzenden Ortsteile</b></p> <p>9.1 Beantragung einer entsprechenden Zertifizierung</p> <p>9.2 Einarbeitung der Radfahrerkerche, des Strandes und des Bootsanlegers (nach Umsetzung), Lakoma und Hotel in ein überarbeitetes Leitsystem (siehe ortsteilübergreifend)</p> <p>9.3 Sukzessive Ausbau des Leistungsangebotes (Angebote von geistlicher Begleitung, Gelegenheit zur Seelsorge, Kirchenführungen, Bänke und Tische für eine Rast, Zugang zu Trinkwasser und Toiletten oder auch Zugang zum Stromnetz, um die Akkus von E-Bikes aufladen zu können. Ggf. Auskünfte und Informationen zum Wegeverlauf, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten oder Fahrradwerkstätten)</p>	<p>mittelfristig nach 2020</p> <p>mittelfristig, sollte mit der Basisinfrastruktur zum Ostsee neu aufgestellt werden</p> <p>mittelfristig nach 2020</p>

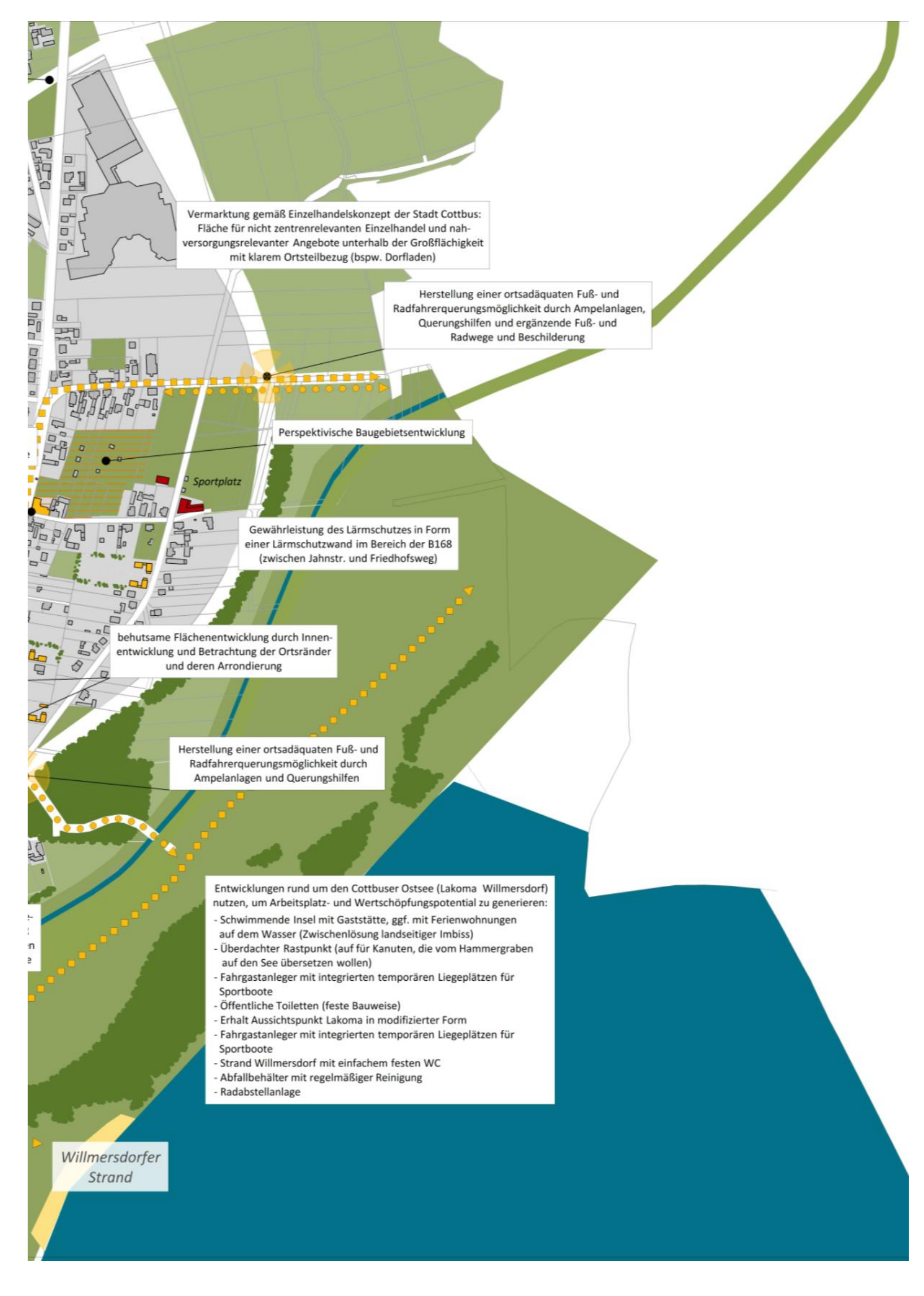
Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
+++		Eigentümer und Investor	Eigentümer und Investor	
++	Landesbetrieb Straßenwesen NL Süd, FB Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Bürger	122.700 €	
+++ SP SP ++ +	Stadt Cottbus, Unterhaltung: Zweckverband  Landesbetrieb Straßenwesen, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Ortsbeirat (Abstimmung)  Stadt Cottbus, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) Unterhaltung: Zweckverband  Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Stadtmarketing  Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	LEAG, Fitnessstationen etc. (Sponsoring)    LEAG	N.N.  N.N.  ca. 395.000 €  N.N.  N.N.	
++	Deutsche Bahn AG, Land Brandenburg als Besteller des SPNV, Stadt Cottbus (Einfordern), Ortsbeirat	Alle (Nutzung)	DB AG	
++ ++ ++	Landeskirche (Genehmigung), Kirchengemeinde Stadtmarketing   Gemeinde	Ehrenamt (bspw. zur Bereitstellung von Auskünften), Hotel für ergänzende Dienstleistungen bspw. E-Bikes	Kirche  N.N.   N.N.	Stele Stück ca. 1.500 € inkl. Montage, Wegweiser ca. 250 € inkl. Montage, ggf. Planungskosten bei externer Erstellung des Leitsystems



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Fachbereiche Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) und Ordnung und Sicherheit (FB 32)		Abhängig von Ausführung. Schilder (max. 2.000 Euro), reiner Zebrastreifen mit normalen Masten ab 4.000 €-21.000 € (abgesenkte Bordsteine, Neupflasterung und Peitschenmasten)	
	Ortsbeirat, Kita		Ortsbeirat, Sponsoren	
	Fachbereich Ordnung und Sicherheit (FB 32) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)			
	Fachbereich Bauordnung (FB 63) (Ausschreibung der Prüfung), Stadt Cottbus (Eigentümer)	LEAG (Kosten), ggf. Schiedsstelle	LEAG	
	Stadtverwaltung und Ortsvorsteher (Moderation oder Organisation externe Moderation), Landesamt für Flurneuordnung	Agrar GmbH, Eigentümer, Bürger	N.N., Eigentümer	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (bis zu 85 % der förderfähigen Kosten), ggf. LEADER (Eigenanteil 25 %)

# Dorfentwicklungsplan Willmersdorf





Vermarktung gemäß Einzelhandelskonzept der Stadt Cottbus:  
Fläche für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel und nahversorgungsrelevanter Angebote unterhalb der Großflächigkeit mit klarem Ortsteilbezug (bspw. Dorfläden)

Herstellung einer ortsadäquaten Fuß- und Radfahrerquerungsmöglichkeit durch Ampelanlagen, Querungshilfen und ergänzende Fuß- und Radwege und Beschilderung

Perspektivische Baugebietentwicklung

Gewährleistung des Lärmschutzes in Form einer Lärmschutzwand im Bereich der B168 (zwischen Jahnstr. und Friedhofsweg)

behutsame Flächenentwicklung durch Innenentwicklung und Betrachtung der Ortsränder und deren Arrondierung

Herstellung einer ortsadäquaten Fuß- und Radfahrerquerungsmöglichkeit durch Ampelanlagen und Querungshilfen

- Entwicklungen rund um den Cottbuser Ostsee (Lakoma Willmersdorf) nutzen, um Arbeitsplatz- und Wertschöpfungspotential zu generieren:
- Schwimmende Insel mit Gaststätte, ggf. mit Ferienwohnungen auf dem Wasser (Zwischenlösung landseitiger Imbiss)
  - Überdachter Rastpunkt (auf für Kanuten, die vom Hammergraben auf den See übersetzen wollen)
  - Fahrgastanleger mit integrierten temporären Liegeplätzen für Sportboote
  - Öffentliche Toiletten (feste Bauweise)
  - Erhalt Aussichtspunkt Lakoma in modifizierter Form
  - Fahrgastanleger mit integrierten temporären Liegeplätzen für Sportboote
  - Strand Willmersdorf mit einfachem festen WC
  - Abfallbehälter mit regelmäßiger Reinigung
  - Radabstellanlage

Willmersdorfer Strand



## Schlüsselprojekte

**Zentrale bauliche Themen: Energetische Sanierung, barrierefreie Ausstattung und verstärkte Nutzung von Smart-Home-Komponenten**

Aufgrund ihrer Lage im Grünen und trotzdem in Nähe zur Kernstadt sind existiert auch ein Markt für Bestandswohnungen in den ländlich geprägten Ortsteilen. Die demografischen Daten zeigen, dass in absehbarer Zeit in den meisten der 12 Ortsteile verstärkte Eigentümerwechsel durch Alterungsprozesse auftreten werden. Gleichzeitig entsprechen die freier werdenden Wohnungsbestände nicht mehr heutigen Wohnstandards und müssen modernisiert werden. Aber auch ohne Eigentümerwechsel wird das Thema an Bedeutung gewinnen. Themen sind hier vor allem die energetische Sanierung aber auch eine barrierefreie Ausstattung und die verstärkte Nutzung von so genannten Smart-Home-Komponenten (intelligentes zu Hause). Die Modernisierung ist Aufgabe der Eigentümer bzw. Käufer, jedoch sollten diesen bauliche wie auch fördertechnische Beratungsleistungen bestmöglich und unabhängig vermittelt werden. Die bereits vorhandene zweimal wöchentlich stattfindende Sprechstunde der ILB sollte besser bekannt gemacht werden, wie sich in den Ortsteilgesprächen zeigte. Darüber hinaus sollten gerade für ältere Menschen die Angebote auch, bspw. im Rahmen von Abendveranstaltungen in den Ortsteilen bekannt gemacht werden. Banken könnten in diesem Zusammenhang als Redner aber auch Sponsoren für Gastredner auftreten, wichtig ist, dass die Beratung produktneutral bleibt. Die BTU könnte technisch ebenfalls beraten.

**Schaffung von generationsgerechten Wohnangeboten im Quartier**

Eine andere Komponente im demografischen Wandel ist die Schaffung generationengerechter Wohnangebote im Quartier (ca. 5 bis 10 Wohneinheiten, je nach Größe des Ortsteils). Durch den Verbleib in den gewohnten sozialen Netzen kann die Eigenständigkeit im Alter bestmöglich erhalten werden, vorausgesetzt auch die übrigen Rahmenbedingungen stimmen (Wohnung, Wohnumfeld, Dienstleistungen etc., vgl. Leitbild). Auf der anderen Seite profitieren die Ortsteile, da gerade die älteren Einwohner bspw. im erheblichen Maße dazu beitragen, dass Traditionen und Brauchtum erhalten bleiben können. Der so genannte Remanenzeffekt, bezeichnet den möglichst lange Verbleib in den eigenen vier Wänden, obwohl die Wohnung objektiv gesehen, viel zu groß geworden ist. In den ländlich geprägten Ortsteilen sind dies häufig Einfamilienhäuser, die von einer oder zwei Personen bewohnt werden. Durch kleine Miet- oder Eigentumswohnungen (vergleiche vertiefende Erläuterungen) im angestammten Umfeld kann diesem Effekt gut entgegengewirkt werden. Gleichzeitig werden Wohnungen für den Nachzug junger Familien frei. Da fast in jedem Ortsteil Alte Guthäuser, Gastwirtschaften oder auch Höfe in kleinerem Umfang brach

**Erhalt der sozialen Netze ist essentiell, um Eigenständigkeit im Alter zu gewährleisten. Dies bedingt eine Anpassung der Baustoffe**



137 Beispiel für den Umbau einer Scheune zu Gunsten einer Wohnnutzung in Hille



liegen, könnte hier eine neue Nachnutzungsperspektive geschaffen werden. Die Erstellung derartiger Angebote wird vor allem privatwirtschaftlich erfolgreich sein müssen. Allerdings sollte die erforderliche Netzwerkarbeit durch die Verwaltung mit angestoßen werden. Neben Leistungsanbietern aus der Pflege sollten Wohnungsbauunternehmen, sonstige Investoren (ggf. Banken) und auch die BTU bspw. zur Verknüpfung mit innovativen Smart-Home-Komponenten mit einbezogen werden. Sowohl für die vertiefende Konzepterstellung als auch für die Umsetzung derartiger Ansätze bietet das Kuratorium Deutsche Altershilfe (kda) Unterstützung an.

Das Thema Baukultur wird in vielen Ortsteilen aufgrund zahlreicher Musterhäuser im Neubau (kostengünstige und barrierefreie Zeltdach-Bungalows) sowie der schlichten Anwendung von Dämmmaterial zur energetischen Sanierung im Bestand als „verloren“ angesehen. Dabei bieten zahlreiche der Ortskerne durchaus noch einen Einblick in das historische Erbe und einige Eigentümer haben liebevoll ihren Besitz restauriert. Mit der BTU und der stadtbauerfahrenen Verwaltung verfügt die Stadt über zentrale Impulsgeber, die gerade auch bei der anstehenden Neubebauung im Zuge der Ostseeentwicklungen baukulturelle Impulse setzen müssen. Aufgrund existierender Clusteransätze könnte hiervon auch die heimische Wirtschaft und Forschung profitieren. Im Rahmen der Ortsteilgespräche wurde deutlich, dass das Grundverständnis in der Bevölkerung für das Thema sehr unterschiedlich ist. Die notwendige Akzeptanz kann nicht übers Knie gebrochen werden und sollte eher als Langfristaufgabe durch mehrere Maßnahmen, bspw. informelle Gestaltungsfibel für historische Ortskerne, Prämierung gelungener Umbaubeispiele, Erprobung von begleiteten Baugemeinschaften, stärkere Anwendung von bauleitplanerischen Gestaltungsmöglichkeiten im Neubau und anlassbezogene Diskussionen in der Öffentlichkeit (eine Art öffentlicher Gestaltungsbeirat) angegangen werden.

Insbesondere die an die Autobahn A15 anliegenden Ortsteile im Süden der Stadt klagen über zu hohe Lärmbelastungen durch die Autobahn. Dies trifft abgeschwächt auch auf Wohnlagen entlang der neuen B168n zu. Dabei besteht ein Akzeptanzproblem hinsichtlich des standardisierten Verfahrens der Lärmermittlung seitens des Bundes. Im Sinne der Transparenz wird empfohlen, den Bund seitens der Verwaltung um ergänzende Messungen, an mit den Ortsbeiräten abgestimmte Orten zu bitten. Die Ergebnisse und ihre Relevanz für bisherige Modellrechnungen sollten gegenüber den Ortsteilen kommuniziert werden. Ggf. erforderliche Anpassungen sind durch den Bund durchzuführen.

**Anstoß zur Netzwerkarbeit obliegt der Verwaltung. Erstellung entsprechender Angebote erfolgt durch Private**

**Bürger für das Thema der Baukulturen sensibilisieren**

**Potenzial der BTU und der stadtbauerfahrenen Verwaltung einbringen**

**Akzeptanzsteigerung durch vielfältige Maßnahmen auf verschiedenen Wegen**



**Kontinuierliche Einforderung der Umsetzung des VAs der Ortsumgebung beim Bund durch engere Zusammenarbeit der Stadt und dem Land**

Für nahezu alle stark belasteten Haupterschließungsstraßen haben der 2. und 3. VA entlastende Wirkungen, die durch flankierende Maßnahmen nicht ersetzt werden können. Hinzukommt, dass durch die zu erwartenden Anschlussarbeiten einige der erforderlichen Sanierungsarbeiten geschoben werden. Während der 2. VA als laufendes Projekt fest disponiert ist und durch den Bund umzusetzen ist, gilt es das Erfordernis des 3. VAs (eingestuft als weiterer Bedarf, Realisierung vor 2035 daher unwahrscheinlich) kontinuierlich durch Stadt- und Landespolitik einzufordern. Durch die Ostseeentwicklung, mögliche Industrieentwicklungen in der Region (u.a. BASF Spremberg) aber auch allgemein ansteigender Verkehrsbelastungen wird der Bedarf künftig eher noch zunehmen. Daher sollten auch verkehrsentlastende Ergänzungsmaßnahmen zu den Planungen geprüft werden.

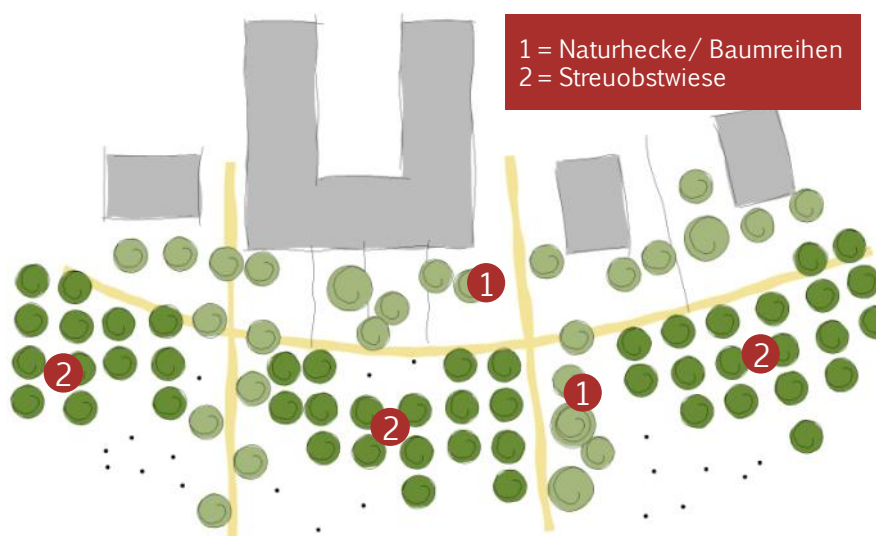
**Möglichkeit der flexiblere Ausgestaltung der Straßenbaubeiträge zur Entlastung der Beitragszahler. Stadt Cottbus sollte als Treiber einer neuen politischen Diskussion fungieren**

Das Bundesverfassungsgericht hat mit Beschluss vom 25. Juni 2014<sup>39</sup> die Erhebung von wiederkehrenden Straßenbaubeiträgen für rechtens erklärt. Mehrere Bundesländer haben sich inzwischen zur Einführung entschlossen, weitere befinden sich in der Prüfung (aktuell u.a. in Niedersachsen). Hierbei geht es nicht darum, die Eigentümer von den Straßenbaubeiträgen zu befreien, sondern die Art der Erhebung flexibler zu gestalten. Dies kann gerade bei erneuerungsbedürftigen Haupterschließungsstraßen dazu beitragen, die Akzeptanz der anfallenden Kosten zu verbessern. Einmalige Straßenausbaubeiträge werden in zeitlich großen Abständen und in der Regel nur einmal im Leben eines Grundstückseigentümers erhoben. Sind allerdings vergleichsweise hoch. Wiederkehrende Beiträge werden hingegen in regelmäßigen, meist in jährlichen Abständen von allen oder einem abgegrenzten Kreis von Grundstückseigentümern (Abrechnungseinheit) erhoben. Weil die Beiträge für eine Ausbaumaßnahme auf eine größere Gruppe von Beitragspflichtigen verteilt werden, sind sie für den Einzelnen weniger belastend. Um diese Gestaltungsmöglichkeiten auch in Cottbus nutzbar zu machen, muss das Kommunalabgabegeetz für das Land Brandenburg geändert werden. Hierzu ist eine politische Diskussion unter Einbeziehung anderer Kommunen im Land erforderlich. Cottbus könnte hierbei die Diskussion anstoßen. Parallel ist die Konsolidierung des kommunalen Haushaltes zwingend erforderlich, damit die Mittel nicht an anderer Stelle im Haushalt versickern, da eine Zweckbindung nicht erfolgt.

**Installierung eines zeitgemäßen Beschilдерungs- und Leitsystems**

Bereits im strategischen Entwicklungskonzept wurde dargestellt, wie die ländlich geprägten Ortsteile mit ihren Angeboten das kulturelle und touristische Spektrum der Gesamtstadt bereichern können. Neben den benannten Wegebau- und Instandsetzungsmaßnahmen, u.a. Rundweg um den Cottbuser Ostsee, spreebegleitenden Radwege und Verbin-

138 Prinzipskizze zum idealtypischen Übergang von Landschafts- und Siedlungsraum (r.), vorhandene Übergänge (l.)



gangswege zwischen den Ortsteilen und Freiraumangeboten, sollte ein zeitgemäßes Beschilderungssystem (vergleiche ergänzende Erläuterungen) und eine stärkere Verknüpfung mit dem Stadtmarketing erfolgen.

Fast jeder ländlich geprägte Ortsteil verfügt über private oder öffentliche Einrichtungen der Kindertagespflege. Angebote von Tageseltern ergänzen das Betreuungsspektrum. Da Familien mit Kindern auch künftig zu den Kernzielgruppen der ländlich geprägten Ortsteile gehören werden, sind diese Angebote zu erhalten und, wo erforderlich, aufzuwerten. Hierbei wird von Seiten der Ortsteile angeregt, die vorhandene Methodik der Bedarfsermittlung zu überprüfen und zumindest exemplarisch neben der Ermittlung auf Stadtbereichsebene eine Ermittlung auf Ortsteilebene durchzuführen.

In mehreren ländlich geprägten Ortsteilen wurden Unzufriedenheit mit der Pflege der öffentlichen Grünanlagen geäußert (u.a. Laubentsorgung, Bewässerung im Sommer, Baumschnitt). Als wesentliche Ursache für die Unzufriedenheit konnte eine zu große Diskrepanz zwischen dem Zeitpunkt der anfallenden Leistung und dem Zeitpunkt der Leistungserbringung ausgemacht werden. Die Überprüfung der Leistungsqualität wurde nur in einem Ortsteil eingefordert. Aus Kostengründen sind die Aufträge aktuell (3 Mähgänge, 2x Laub, 3x Pflegegänge (Mai, Juni, Oktober)) zur Pflege auf zwei Dienstleister aufgeteilt. Diese können allerdings nicht zeitgleich alle Orte in der Stadt bewirtschaften. Daher sollte im Rahmen der nächsten Ausschreibung (ab 2018) überprüft werden, ob bspw. durch die Einforderung eines höheren Personaleinsatzes oder die Verteilung auf mehr Dienstleister, die Situation entzerrt und der qualitätswettbewerb erhöht werden kann, ohne die gesamtstädtischen Einsparziele zu gefährden.

Neben der individuellen Gestaltung der Ortseingangssituationen (vgl. Maßnahmenprogramm) sowie der Sicherung und Aufwertung der innerörtlichen Freiräume, insbesondere der Ortsmitten kann durch die Gestaltung der Ortsränder eine hohe identitätsstiftende Wirkung erreicht werden. Das prägende Thema in den ländlich geprägten Ortsteilen ist hierbei der sanfte Übergang von Siedlungs- und Landschaftsraum. In einigen, nicht mehr zu beeinflussenden Fällen verschwimmen die Ortsränder mit dem übrigen Siedlungsgefüge der Stadt. Wie die Analysekarten zeigen, gibt es an den übrigen Stellen bereits heute einige sehr positive Beispiele für einen sanften Übergang, tlw. sogar mit idealtypisch gestaffelter Silhouette der Bebauung. Insbesondere an Stellen, die gut einsehbar sind (vgl.

**Erhalt und Aufwertung der vorhandenen  
Betreuungsangebote**

**Überprüfung der Pflegeleistungen der öffentlichen Grünanlagen**

**Prüfung der Vergrößerung des Personaleinsatzes**

**Gestaltung der Ortseingänge und Ortsränder um identitätsstiftende Wirkung zu entfalten**

**Anpassung der Ortsränder durch landschaftsplanerische und ortsspezifische Gestaltung**

Analysekarten und Maßnahmenprogramm), sollte sukzessive versucht werden, die landschaftsplanerische Gestaltung anzupassen (vgl. Prinzipskizze). Vergleichbar mit dem Thema Baukultur wird man auch hier auf informelle Maßnahmen und einen langen Atem setzen müssen. Ein positiv gestalteter Ortsrand wirkt erhaltenswert und kann hierdurch das Ziel der Innenentwicklung begünstigen. Um das Ziel zu erreichen empfiehlt sich eine Kombination unterschiedlicher Maßnahmen:

**Implementierung gewollte sanfter Übergänge in den derzeit in Aufstellung befindlichen Landschaftsplan**

Im aktuell in Aufstellung befindlichen Landschaftsplan sollten Erläuterungen zum gewollten sanften Übergang in den Landschaftsraum übernommen werden. Diese sollte bei Neubaumaßnahmen in der Bauleitplanung Anwendung finden (bspw. Grundstückszuschnitt mit möglichst schmalen und tiefen Grundstücke mit Häusern und Nebengebäuden im hinteren Bereich, Garten zur Landschaft, Gestaltungshandbücher, Pflanzgebote, Einfriedungssatzungen, etc.). Auf die Ausbildung durchgehend öffentlich nutzbarer Randzonen mit Durchwegungen sollten hierbei aufgrund des hohen Pflegeaufwandes und ausreichender Alternativen innerhalb und im Umfeld der Ortsteile verzichtet werden. Die Grüngestaltung an sich steht hierbei im Fokus.

**Ergänzende Bau- und Pflanzberatung für Grundstücke am Ortsrand**

Ergänzend sollten gerade für Grundstücke, die zum Ortsrand hin liegen, Bau- und Pflanzberatung angeboten werden. Hierzu gehören Informationen zum visuellen Landschaftsbezug, zum Wert von heimischen Gehölzen und Obstbaumwiesen sowie zum Baumschutz. Pflanzlisten der unteren Naturschutzbehörde oder der Gartenbauverbände können zudem die Auswahl für die Eigentümer erleichtern.

Für bestehende Gebiete sollte geklärt werden, ob ein Streifen zum Ortsrand bspw. im Rahmen eines Ausgleichflächenpools für Baumaßnahmen (Streuobstwiesen als Ausgleichsmaßnahmen) genutzt werden kann. Hierzu gilt es vorab, Eigentumsfragen und Mitwirkungsbereitschaft zu klären.

# Baukultur im ländlichen Raum



Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>WOHNEN</b></p> <p><b>1 Ausdifferenzierung von altersgerechten Wohnangeboten (ca. 5-10 Wohneinheiten je Ortsteil)/Anpassung des Wohnungsbestands an die veränderte Nachfrage abseits der Pflegeheimplanungen und Seniorenresidenzen (u.a. Branitzer Siedlung)</b></p> <p>1.1 Prüfung eines ortsteilübergreifenden Modellprojektes zur Einrichtung generationengerechter Wohnungen (ggf. ambulant betreut) mit Quartiersbezug unter Einbeziehung aller Leistungsanbieter am Standort Cottbus und Konzeptentwicklung. Zu prüfende Modellstandorte: Vierseitenhof in Sielow, Mehrfamilienhäuser in Döbbrick, alte Gaststätte in Saspow, Vierseitenhöfe in Skadow, Vierseitenhöfe oder Gutshaus in Schlichow, neuer Anbau alte Schule in Branitz, alte Schule in Kahren; Ergänzungen möglich). Schritt 2 im Falle der Umsetzung: Innerörtliche Vermittlungsbörsen, um Wohnungswechsel zu erleichtern</p> <p>1.2 Arbeitskreis für Pflorgetechnik bestehend aus BTU-Studiengängen (Elektrotechnik, Bauingenieure, Medizininformatik...), Leistungsanbietern aus Pflege und Medizin und produzierenden Unternehmen in der Region zur Entwicklung von smarter Pflorgetechnik (intelligente Fußböden, bedarfsgesteuerte Pflege, Sensoren zur Erkennung von untypischen Aktivitätsverhalten...) um die Eigenständigkeit im Alter auch abseits der Stadtmitte möglichst lange aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus Möglichkeit über Clusterbildung Innovation zu befördern</p>	<p>Konzeptentwicklung bis 2020, Umsetzung danach</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>2 Anpassung des Wohnungsbestandes an die veränderte Nachfrage (generationengerechter, barrierefreier, energetisch sanierter Wohnraum). Ziel: Eigentümer aktivieren</b></p> <p>2.1 Die 2 mal wöchentlich stattfindende Sprechstunde durch die ILB besser bekannt machen</p> <p>2.2 Durchführung einer Abendveranstaltung je Ortsteil und ergänzende Broschüre zu den Förderprogrammen: Behindertengerechte Anpassung von vorhandenem Wohnraum, Bürgschaften für Wohnungsbaudarlehen, Wohneigentum- Bildung durch Erwerb, Neubau und Ausbau, generationengerechte und barrierefreie Anpassung von Mietwohngebäuden durch Modernisierung und Instandsetzung und Mietwohnungsneubau (Mietwohnungsbauförderung), Altersgerecht umbauen (KfW), ggf. weitere</p> <p>2.3 Einrichtung von Coachingangeboten mit Beratungsleistungen zu Finanzierung, Gestaltung und Betriebskosten (Vorbild: Projekt Eigentum NRW; www.eigentun.nrw)</p> <p>2.4 Im Falle deutlich steigender Kosten für fossile Brennstoffe, ergänzende Betrachtung von energetischen Quartierskonzepten für die ländlich geprägten Ortsteile (enOEK), bspw. durch Prüfung von Nahwärmenetzen und die Einrichtung eines Modernisierungsmanagement (ortsteilübergreifend zu empfehlen). Grundvoraussetzung: Interesse in den Ortsteilen. Ggf. Studienprojekt an der BTU</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig Planung, mittelfristig Umsetzung</p> <p>mittel- bis langfristig</p>
<p><b>3 Aktivierung leerstehender Bestandsimmobilien und Flächen</b></p> <p>3.1 Leerstandsmelder.de als Portal für Cottbus aktivieren</p> <p>3.2 Verlässliche Kommunikation der Neuausrichtung von Entwicklungsflächen nach der Leitlinie Innen- vor Außenentwicklung und der Zulassungsgründe für Bebauung im Einzelfall</p> <p>3.3 Neuaufstellung Flächennutzungsplan</p> <p>3.4 Einheitliche Maßstäbe bei der Aktivierung von Baulücken kommunizieren. Maßnahme: Information der Ortsbeiräte bei Entscheidungen nach §34 und §35 BauGB (nicht nur bei kritischen Entscheidungen) i.V.m. 3.2</p> <p>3.5 Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet erstellen, um Ziele transparent zu machen und entsprechende Wohnumfeldqualitäten zu sichern</p>	<p>kurzfristig</p> <p>laufend</p> <p>Neuaufstellung Flächennutzungsplan in Bearbeitung</p> <p>kurzfristig</p> <p>laufend einfordern</p>
<p><b>4 Baukultur als identitätsstiftendes Zukunftsthema in der Stadtentwicklung etablieren</b></p> <p>4.1 Entwicklung einer Gestaltungsfibel (Zulässigkeit in Abhängigkeit der BauO) als Orientierungsrahmen für Eigentümer und Hausbauer mit dem Schwerpunkt der Ortskerne. Besondere Fokusräume: Ortskern Schlichow, Skadower Hauptstraße, Döbbricker Dorfstraße, Sielower Chaussee, Umfeld Dorfkirche in Groß Gaglow, Kahrener Dorfstraße u.a.). Maßgabe: Lösungen für jedes Budget müssen enthalten sein. Darüber hinaus Gestaltungssatzungen optional möglich, Initiative muss aber aus den Ortsteilen kommen (Akzeptanz muss vorhanden sein)</p>	<p>kurzfristig</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	<p>Fachbereiche Gesundheit (FB 53), Soziales (50), Stadtentwicklung (61), alle Leistungsanbieter (Volkssolidarität, Caritas...),</p> <p>Anstoßfunktion und Fördermittelakquisition: EGC, Fachbereich Soziales (50), PSP</p>	<p>ggf. BTU, Carl-Thiem-Klinikum. Vorschlag: Impulsvortrag durch Kuratorium Deutsche Altershilfe, Wohnungsbauunternehmen und sonstige Investoren</p> <p>BTU, Leistungsanbieter, Unternehmen</p>	<p>Machbarkeitsstudie ca. 15.000 €</p>	<p>Förderung der Konzepterstellung bspw. durch KDA 8.000 € außerdem gibt es Starthilfe bis zu 8.000 €, Umsetzung durch LEADER oder Dorferneuerung, ergänzende Beratung FORUM Gemeinschaftliches Wohnen e.V. Bundesvereinigung</p>
	<p>Ortsbeiräte, ILB</p> <p>Vortrag Förderlotse ILB (ggf. Weitere), Organisation durch Ortsbeirat</p> <p>Ortsbeiräte als Kontakthilfe</p> <p>Ortsteile, Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Energieversorger, Brandenburger Kontaktstelle für den energetischen Umbau im Quartier (B.B.S.M.)</p>	<p>ggf. Unterstützung durch Banken</p> <p>BTU (als Initiator), Projektträger, AG aus Finanzdienstleistern sowie Dienstleistern aus Architektur und Handwerk</p> <p>BTU (Studienprojekt), externe Unternehmen (Konzepterstellung und ggf. Modernisierungsmanagement)</p>	<p>Sponsoren</p>	<p>Stadtentwicklungs- und Wohnungsbauförderung (MIL), KfW-Förderung, RENplus- und weitere, tlw. kombinierbar</p>
	<p>Fachbereich Bauordnung (FB 63)</p> <p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Fachbereiche Bauordnung (FB 63), Stadtentwicklung (FB 61)</p> <p>Land Brandenburg, Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72) (Einfordern)</p>	<p>Initiator BTU (Studienprojekt, Presse, alle interessierten Nutzer)</p> <p>gesetzliche Beteiligungsverfahren</p>		
	<p>Bauordnung (FB 63) in ZW Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)</p>	<p>Sponsoren, BTU</p>	<p>ca. 20.000 €</p>	

Maßnahmenprogramm Ortsübergreifend (1/7)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
4.2 Prämierung gelungener Gestaltungsbeispiele vgl. Dorfwettbewerb (läuft), Leserwettbewerb Berlin oder Architekturwettbewerb der Brandenburgischen Architektenkammer	laufend
4.3 Erprobung von begleiteten Baugemeinschaften in Neubaugebieten oder größeren Umbauobjekten, als Alternativmodell zu kostengünstigen Musterhäusern	laufend
4.4 stärkere Anwendung von bauleitplanerischen Gestaltungsmöglichkeiten abseits der Gestaltungssatzung, um städtebauliche Qualität stärker zu sichern	laufend
4.5 Anlassbezogene Diskussion wichtiger stadtentwicklungsbedeutsamer Einzelvorhaben durch geeignete Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Ortsteilbezug)	mittelfristig (Themenvielfalt gerade im Zuge der Ostseeentwicklung)
<b>5 Entwicklung von Ferienwohnungen im Bestand</b>	
5.1 Überprüfung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzung zur Verträglichkeit derartiger Angebote in der Ortslage und Bericht an den Ortsbeirat	mittelfristig, im Zuge der Ostseerealisation
5.2 Organisation Informationsabende für Hintergrundinformationen und Erstellung einer Broschüre: Haftungsfragen, Baurecht, steuerliche Implikationen, Standards, Marketing, Förderung	mittelfristig, mit begonnener Flutung
5.3 Umsetzung	abhängig vom Investitionsinteresse Privater
<b>GEWERBE, EINZELHANDEL, TOURISMUS</b>	
<b>6 Ortsteilübergreifende Positionierung der an die Spree grenzenden Ortschaften durch Beschilderung, Vermarktung, Instandhaltung von Wegeverbindungen</b>	
6.1 Überprüfung und Umsetzung touristisches Informations- und Leitsystem für den Rad- und Wanderverkehr der Stadt Cottbus (mögliche Inhalte für die jeweiligen Ortsteile, Querverweise erforderlich): - Branitz: Branitzer See, Branitzer Park - Dissenchen: Hauptstrand - Schlichow: Dakota Ranch, Schlichower Höhe, ggf. Gutshaus nach Umnutzung; Schlichower Strand, Hotel, Naturstrand Südspitze (nach Umsetzung) - Gallinchen: Kutzeburger Mühle, Stadtmuseum, Zweirad Hübner Telering (Service), Sportpark - Groß Gaglow: Historischer Ortskern, Aussichtspunkte Kirschberg und Kuckucksberg - Kahren: Ortskern, Alte Schule und Gutspark (insbesondere nach Umnutzung) - Kiekebusch: Madlower Kirche, Spreeperle - Saspow: alte Höfe, Rieselfelder, perspektivisch Aussichtspunkt/Deponie, Gaststätte Frenzel - Merzdorf: Aussichtsturm, Stadthafen und Merzdorfer Strand (nach Umsetzung) - Döbbrick: Milchrampe, Kirchen, Pferdehof - Sielow: Reiterhof, historische Dorfmitte, Sportlerheim, Aueroxenreservat, Spreeaue - Skadow: Hist. Dorfanger, Heimatstube - Willmersdorf: Radfahrrastpunkt/Radfahrerkirche, Erinnerungsstätte Lakoma, Strand und Schiffsanleger (nach Umsetzung), Hotel	Kurzfristig Beschilderungskonzept, Umsetzung neues Konzept ggf. mittelfristig, Wartung laufend
6.2 Instandsetzung von Wegen (insbesondere für den Radverkehr) entlang der Spree und als Zubringer zur Spree und Erarbeitung einer Studie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an vorhandenen Wege	laufende Instandsetzung, Studie eher mittelfristig
6.3 Überprüfung einer gemeinsamen eigenen Internetseite der Ortsteile in Ergänzung zum Angebot der Gesamtstadt (mit gemeinsamer und wechselseitiger Pflege) zumindest im Verbund mehrerer Ortsteile. Wichtig Pflege und Zuständigkeit muss gewährleistet sein	abhängig vom gemeinsamen Interesse



Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
SP  SP	Rathauspitze (Auszeichnung)	Ortsbeirat, Sponsoren, Presse, Eigentümer, ArchitektInnen	2.500 Euro als Preisgeld pro Jahr	
SP  SP	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) (Information, Vernetzung)	Bauwillige, Eigentümer, begleitende Architekten/Projektsteuerer		
SP  SP	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Bauordnung (FB 63), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)		
+	Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Fachbereich Bauordnung (FB 63)	Ortsbeirat, EGC und Stadt. Mögliche Redner: Steuerberater, Stadtmarketing, Rechtsanwalt, Landestourismusverband Brandenburg e.V., Stadt Cottbus	N.N.	
++		Eigentümer, Sponsoren		
+		Interessierte Bürger		
SP  SP  ++	Stadtmarketing, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Ortsbeiräte	Fachbereich Grün- und Verkehr (FB 66) im ZW mit den Fachbereichen Ordnung und Sicherheit (FB 32) und Stadtentwicklung (FB 61)  AG Ortsteile/Ortsbeiräte	Stele Stück ca. 1.500 € inkl. Montage, Wegweiser ca. 250 € inkl. Montage, ggf. Planungskosten bei externer Erstellung des Leitsystems  N.N.	GRW- I Für Konzept bis zu 50.000 € (25 % Eigenanteil, Umsetzung 20 % Eigenanteil) LEADER (Eigenanteil 25 %), ggf. auch ELER Mittel (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins) (Förderquote bis zu 100 % möglich), allerdings nur in Anschluss zu naturräumlichen Qualitäten  Herstellung ggf. LEADER (Eigenanteil 25 %)

Maßnahmenprogramm Ortsübergreifend (2/7)





Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>9 Sicherung des attraktiven Gewerbe- und Dienstleistungsangebotes unter Vermeidung von Gemengelagen</b></p> <p>9.1 Fortsetzung des aktiven Flächenmanagements (Exposés, Messen etc.) der EGC und Vermeidung von Gemengelagen (Wohnen/störendes Gewerbe)</p>	laufend
<b>VERKEHR UND STADTTECHNIK</b>	
<p><b>10 Verringerung der Lärmbelastungen durch die Autobahn A15 und die Ortsumgehung B168 n</b></p> <p>10.1 Bitte um stichprobenartige Messung von Schalldruckpegeln an mit dem Ortsbeiräten in Groß Gaglow, Gallinchen, Kiekebusch und Kahren sowie Dissenchen/Schlichow und Merzdorf abgestimmten Standorten. Bei erheblicher Abweichung von bisher berechneten Werten, Veranlassung einer Neuberechnung und ggf. Durchführung von Maßnahmen (Bund)</p>	laufend
<p><b>11 Reduzierung der ortsfremden Durchgangsverkehre im Bereich der Kiekebuscher Bahnhofstraße, Karlshofer Straße, Kahrener Hauptstraße sowie Gallinchener Hauptstraße durch die Realisierung des 2. + 3. VA der Ortsumgehung</b></p> <p>11.1 Umsetzung des 2. VA der Ortsumgehung</p> <p>11.2 Einfordern des 3. VA der Ortsumgehung bei Anhörungen</p> <p>11.3 Durchführung von flankierenden Maßnahmen auf der B97 (u.a. gemeinsames Verkehrskonzept mit Nachbarkommunen, LKW-Führungskonzept)</p>	<p>laufendes Verfahren, mittelfristige Umsetzung</p> <p>laufend</p> <p>unabhängig vom 3. VA, LKW-Führungskonzept in Bearbeitung, kann 3. VA nicht ersetzen</p>
<p><b>12 Die Ortskerne durch die Realisierung der Seestraße von ortsfremden Durchgangsverkehren frei halten</b></p> <p>12.1 Umsetzung Seestraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung des ca. 1,77 km lang fehlenden Stücks zwischen der Merzdorfer Bahnhofstraße bis zur Dissenchener Hauptstraße</li> <li>- Erwerbsverhandlungen mit Grundstückseigentümern</li> <li>- Abschluss bis zur vollständigen Flutung des Sees</li> <li>- Herstellung der Genehmigungsfähigkeit durch B-Plan-Verfahren</li> </ul> <p>12.2 Flankierende Realisierung von vernetzten Marketinginstrumenten zur Verkehrslenkung, Fortschreibung von Marketing- und Tourismuskonzept bei absehbarer Fertigstellung Ostsee</p>	<p>mittelfristig nach 2020 (erst muss Basisinfrastruktur erstellt werden)</p> <p>bei absehbarer Fertigstellung der maßgeblichen Infrastruktur</p>
<p><b>13 Erweiterung der Möglichkeiten nach KAG Brandenburg anstreben</b></p> <p>13.1 Politische Initiative in Kooperation mit anderen Kommunen, um den Kommunen in Brandenburg mehr Gestaltungsspielräume einzuräumen (insbesondere gebietsbezogene und wiederkehrende Beiträge). Aufgrund fehlender Mittelbindung ist die parallele Stabilisierung des Haushaltes erforderlich</p>	kurzfristig politische Diskussion beginnen, Umsetzung eher mittel- bis langfristig (Änderung von Landesrecht erforderlich)
<p><b>14 Gewährleistung des Hochwasserschutzes durch sukzessive Erneuerung durch das Land Brandenburg und einer Pflege des Grabensystems</b></p> <p>14.1 Sukzessive Abarbeitung des Hochwasserschutzkonzeptes</p> <p>14.2 Vermeidung nicht zweckentsprechender Nutzung und Überbauung des Grabensystems</p> <p>14.3 Extensive Pflege (zweimal jährlich) und kontinuierliche Sanierungserfordernisprüfung im Entwässerungssystem einschl. Entschlammung, Zukunftsplanung u.a. Saspower Landgraben/Grabensystem berücksichtigen</p>	<p>laufend</p> <p>laufend</p> <p>laufend</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
+	EGC Cottbus in Kooperation mit Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)			
SP	Landesbetrieb Straßenwesen und Landesbehörden, Ortsbeiräte in Kooperation mit Stadtverwaltung (zur Anfrage)			
SP SP +++	Bund  Bund, Stadt Cottbus + Land (Einfordern der Realisierung)  Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit den Fachbereichen Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) und Ordnung und Sicherheit (FB 32)		30,6 Mio. € (Bund, Land)  18,3 Mio. € (Bund und Land)  N.N.	
++ +	Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61), Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Immobilien (FB 23), EGC	Deutsche Bahn (Freistellung)	7.200.000 €  N.N.	
SP	Politik, weitere Kommunen in Brandenburg			
+++ +++ +++	Land Brandenburg, Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72), LfU  Wasser- und Bodenverbände, Fachbereich Umwelt und Natur (FB 72)	Eigentümer	N.N. (Land)	

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p><b>15 Sicherstellung der Nahversorgung und eines generationengerechten Wohnumfeldes durch</b>  - mobile Angebote privater Anbieter  - generationengerechten ÖPNV (insbesondere im Rahmen der Nahverkehrsplanung)</p> <p>15.1 Bessere Abstimmung zwischen Bus und Bahn (5 Minuten Wartezeit der Buslinien, wenn der Zug Verspätung hat) in den Ortsteilen Branitz, Willmersdorf und Merzdorf</p> <p>15.2 Erhalt des ÖPNV-Angebotes und bessere Bewerbung vorhandener Angebote (u.a. Rufbus)</p> <p>15.3 Überprüfung der Ausweitung der Angebote in den Ortsteilen, insbesondere unter Berücksichtigung der Alterungsprozesse im Rahmen der Nahverkehrsplanung</p>	<p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>16 Alternative Umsetzungsmöglichkeiten für Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen insbesondere zur Schulwegsicherung finden</b></p> <p>16.1 Studie zur Überprüfung der Möglichkeiten Radwege separat an Straßen zu ergänzen. Berücksichtigung Fokusräume: Döbbricker Dorf- und Hauptstraße, Saspower Landstraße, Merzdorfer Bahnhofstraße, Dissenchener Schulstraße, Kiekebuscher Straße, Kiekebuscher Bahnhofstraße, Kahrener Hauptstraße, Karlshofer Straße, Kahrener Dorfstraße, Sachsendorfer Straße, Dissenchener Hauptstraße</p>	<p>kurz- bis mittelfristig</p>
<p><b>17 Herstellung von gerechten Versorgungsbeiträgen ( z.B. Wasser, Abwasser) in allen Ortsteilen</b></p> <p>17.1 Einheitliche Abwasserpreise in der Stadt</p>	<p>mittelfristig</p>
<p><b>18 Bedarfsgerechte Fortschreibung der Fachkonzepte zur Ortsteilentwicklung (u.a. Abwasserbeseitigungskonzept, Einwohnerprognosen, Nahverkehrsplanung)</b></p> <p>18.1 Überwachung des Fortschreibungsbedarfes durch die entsprechenden Fachämter und Beauftragung von Fortschreibungen bei Bedarf</p>	<p>laufende Prüfung, Fortschreibung nach Bedarf</p>
<b>KULTUR, SOZIALES, GESUNDHEIT</b>	
<p><b>19 Erhalt der Ortsteilfeuerwehr in ihrer sozialen Bedeutung</b></p> <p>19.1 Überprüfung Gefahrenabwehrplan und ggf. Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Erstellung eines Begleitkonzeptes zur Sicherstellung der sozialen Aspekte für die Ortsteile im Falle von Zusammenlegungen (bspw. mobiles Programm Feuerwehren vor Ort, AG's in den Schulen, Zusammenarbeit mit Jugendeinrichtungen, wechselnde Veranstaltungen in allen Ortsteilen...).</p>	<p>Gefahrenabwehrplan in Bearbeitung</p>
<p><b>20 Förderung des dörflichen Gemeinschaftslebens durch sorbisch/wendische Kultur</b></p> <p>20.1 Sicherung der erforderlichen Flächen in der temporären Nutzbarkeit für die Pflege des Brauchtums (bspw. durch Gestattungsverträge)</p> <p>20.2 Nutzung der Sprachangebote an den Kitas und Schulen</p> <p>20.3 Arbeitskreis zur Erarbeitung einer Potenzialbeschreibung "Brauchtum in den Ortsteilen", die als Basis für die Ausschreibung dient (Beschreibung vorhandene Traditionen, Trachten, regionale Produkte (bspw. Schnäpse), mögliche Veranstaltungsorte in den Ortsteilen, Verbindungsmöglichkeiten (Bspw. Kutschfahrten). Außerdem Koordination der vorhandenen Veranstaltungen.</p> <p>20.4 Sponsorenakquise (u.a. für den Saspower Hochzeitszug), Themenabend mit Leistungsträgern im Stadtgebiet</p>	<p>laufend</p> <p>laufend</p> <p>kurzfristig</p> <p>kurzfristig</p>
<p><b>21 Bedarfsgerechter Erhalt, Instandsetzung und ggf. Ausbau der Kitas in den Ortsteilen</b></p> <p>21.1 Kontinuierlicher Prüfauftrag in der Kita-Bedarfsplanung</p> <p>21.2 Überprüfung der Methodik zur Kita-Bedarfsplanung (Ortsteilebene statt Stadtbereiche)</p>	<p>laufend</p> <p>kurzfristig</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	<p>Cottbusverkehr GmbH, Deutsche Bahn AG</p> <p>Stadtmarketing (vernetzte Bewerbung von Angeboten), Cottbusverkehr GmbH</p> <p>Cottbusverkehr GmbH</p>			
	<p>Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61) in Kooperation mit Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)</p>	<p>Externe Verkehrsplaner oder Modellprojekt Hochschule (bspw. Lehrstuhl Hr. Prof. Gerlach Bergische Universität Wuppertal)</p>	<p>ca. 10.000 € bei externer Vergabe</p>	
	<p>Zweckverbände, Politik</p>			
	<p>Verwaltung, Politik, Träger öffentlicher Belange</p>	<p>ggf. externe Dienstleister</p>	<p>N.N.</p>	
	<p>Stadtverwaltung, Ortsbeiräte</p>	<p>Fachleute von Berufsfeuerwehr, freiwillige Feuerwehr und externe Dienstleister</p>		
	<p>Informelle Abstimmung zwischen Fachbereich Immobilien (FB 23), Ortsbeiräten unter Einbeziehung BA für sorbisch/wendische Angelegenheiten, politische Entscheidung</p>	<p>Eigentümer</p> <p>Eltern</p> <p>Stadtmarketing, Ortsbeiräte</p> <p>Domowina</p>		
	<p>Fachbereich Jugend (FB 51)</p> <p>Fachbereich Jugend (FB 51)</p>	<p>Jugend- und Sozialwerk gemeinnützige GmbH</p>		

Maßnahmenprogramm Ortsübergreifend (5/7)





Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
	öffentlich	privat		
	Ortsbeiräte und Jugendamt (FB 51) (Vermittlung von Informationen)	Tageseltern		
	Fachbereiche Soziales (FB 50), Stadtentwicklung (FB 61), Bauordnung (FB 63), Immobilien (23), Behindertenbeauftragter	BTU (Studienprojekt), IvBC, externe Dienstleister	N.N.	ggf. Modellvorhaben bspw. Bundesmodellprogramm "Gemeinschaftlich wohnen, selbstbestimmt leben", alternativ Studienarbeiten der BTU
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in ZW Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61),  Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in Kooperation mit Stadtmarketing und Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)  Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	beauftragter externer Dienstleister, alle Nutzer (Hinweispflicht)  Einwohner, Unternehmen	N.N. (Neuanlage klassischer Spielplatz, ohne Flächenerwerb ca. 60.000 €)	
	Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61), Bauordnung (FB 63)  Fachbereiche Stadtentwicklung (FB 61), Bauordnung (FB 63), Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Bauordnung (FB 633, Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Umwelt (FB 72) u.a.  Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in ZW Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	externer Dienstleister  externer Dienstleister  Heimatverein, BTU, Kleingartenvereine...  externer Dienstleister, Eigentümer	N.N.	
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)	Externe Dienstleister		

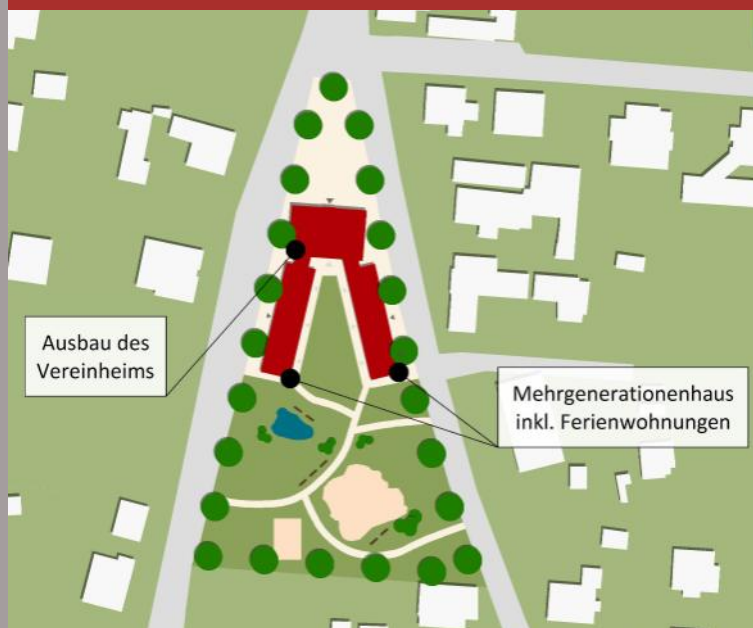
Maßnahmenprogramm Ortsübergreifend (6/7)

Nr. Maßnahme und Ziel	Beginn
<p>25.2 Erhalt der ortsbildprägenden Baumstrukturen (Alleen) durch turnusmäßige Kontrollen in begründeten Fällen: Fällgenehmigung mit entsprechenden Ersatzpflanzungen (Priorität) oder Ausgleichspflanzungen unter Wahrung des Ortsbildes</p> <p>25.3 Aktionsweise Pflege durch Vereine und Initiativen, beispielsweise im Rahmen eines Frühjahrsputzes</p>	<p>laufend</p> <p>laufend</p>
<p><b>26 Unternutzung von Kleingartenanlagen vermeiden, insbesondere unter Würdigung des Demografischen Wandels</b></p> <p>26.1 Fortschreibung des Kleingartenentwicklungskonzeptes auch unter Einbeziehung nicht im Dachverband organisierter Vereine und insbesondere Überprüfung auf Zusammenlegungspotenziale. Bei Bedarf: Klärung von Nachnutzungsmöglichkeiten. Fokusräume: Branitz, Groß Gaglow, Kahren, Kiekebusch und Willmersdorf</p>	<p>mittelfristig</p>
<p><b>27 Inszenierung von Ortseingangssituation als identitätsstiftendes Merkmal</b></p> <p>27.1 Überprüfung des Leitsystems, um eine Ergänzung von individuellen Ortseingangstafeln/Stele in einem abgestimmten Design</p> <p>27.2 Unterstützung der Eingangssituation durch Pflanzmaßnahmen (Beete im Jahreszeitwechsel, Baumtorsituationen)</p> <p>27.3 Herausarbeiten individueller Potenziale zur Inszenierung bspw. durch Skulptur am Ortseingang. Fokusräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Willmersdorf: Mauster Straße, Themen: Bergbaugeschichte, Baggerschaufel, Heuwagen, Radfahrer, Kirche...</li> <li>- Groß Gaglow: Reipuscher Weg und vor allem Ringstraße, Themen: Vereine, Sport, Kirche...)</li> <li>- Sielow: Dissener Straße/Sielower Chaussee, Themen Lindenblatt, sorbisch-wendische Kultur, Reiterhof, Aueroxen... Ergänzende Idee: Lindenblatt auf Stromhäuschen auf dem Anger platzieren</li> <li>- Saspow: Schmellwitzer Weg und Skadower Straße, Themen sorbisch-wendische Kultur, Heuschober, Milchrampe, Dorfbrunnen...</li> <li>- Merzdorf: Bereich Merzdorfer Bahnhof, Themen Wasserspiel, Bergbau, beleuchtete Bahnhofsuhr...</li> <li>- Kahren: Kahrener Hauptstraße, Kahrener Dorfstraße, Kreuzung Alter Cottbuser Weg- Kahrener Hauptstraße, Themen: sorbisch-wendische Kultur, Kirche, Vereine, Pückler...</li> <li>- Döbbrick: Zum Landgraben, Dorfstraße, Themen: sorbisch-wendische Kultur, Milchrampe, Kirchen, Pferdehof...</li> </ul>	<p>im Zusammenhang mit Überarbeitung des Leitsystems prüfen</p> <p>abhängig von privater Umsetzungsbereitschaft</p> <p>abhängig von privater Umsetzungsbereitschaft</p>

Priorität	Akteure		Kosten	Förderung
+++ ++ +	öffentlich	privat		
	Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)  Ortsbeiräte	Ggf. Pflegepatenschaften durch Bürger  Vereine, Bewohner		
	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (FB 66) in ZW Fachbereich Stadtentwicklung (FB 61)	Kleingartenvereine/ Nutzer	30.000 €	
	Stadtmarketing	Private Patenschaften, Vereine  Vereine, Künstler, Sparkassen, Domowina (auch zur Vermittlung)	Stele Stück ca. 1.500 € inkl. Montage, Wegweiser ca. 250 € inkl. Montage, ggf. Planungskosten bei externer Erstellung des Leitsystems  N.N. (Privat)  N.N.	LEADER (Eigenanteil 25 %), ggf. auch ELER Mittel (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins) (Förderquote bis zu 100 % möglich), allerdings nur in Anschluss zu naturräumlichen Qualitäten



139 Die „neue“ Branitzer Dorfmitte



140 Mehrgenerationenwohnen am Tremoniapark in Dortmund



## Branitz: Erhalt, Sanierung + Entwicklung des Vereinsheims im Bereich „Branitzer Dorfmitte“

Um sowohl die Wertschöpfungsmöglichkeiten als auch die Nutzungsmöglichkeiten als Ortsmitte zu erhöhen, sollten unter Erhaltung der vorhandenen Nutzungen Optionen der Multifunktionalisierung durch Um- oder Anbau geprüft werden. Hierzu sollte vorab durch den Ortsteil ein Arbeitskreis mit Vereinen, Kirche, Jugendclub und Ortsbeirat gegründet werden, um die in Frage kommenden Optionen zu prüfen. Im Falle einer touristisch-kulturellen Nutzungen sollten ggf. auch der Branitzer Park mit einbezogen werden. Auf Basis der heutigen Nutzung und den perspektivischen Rahmenbedingungen könnten generationengerechte Kleinwohnungen, Ferienwohnungen aber auch Handwerksleistungen (bspw. Instrumentenreparatur), VHS-Kurse oder ambulante Pflegeleistungen Nutzungsoptionen sein. In Kooperation mit der vorhandenen Bäckerei und des Sportlerheims, könnte auch eine kleinere Cafénutzung am Nachmittag möglich sein, die durch eine mehrgenerationengerechte Umgestaltung des Spielplatzes befördert werden kann (vgl. Skizze). Im Rahmen einer offenen Planungswerkstatt, sollten dann gemeinsam Gestaltungsoptionen gesucht und umgesetzt werden.

## Beschreibung

## Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektablauf

- Gründung des Arbeitskreises zur Ermittlung von Nutzungsoptionen
- Erstellung eines Kurzexposés zur Fördermittelanfrage für eine Planungswerkstatt
- Durchführung einer Planungswerkstatt
- Umsetzung der Maßnahmen gemäß Werkstattergebnis unter Einbeziehung privater Leistungen

### Planungshorizont

- Fördermittelanfrage und Planung/Erstellung eines Umbaukonzeptes ca. 1 Jahr
- Sanierung und Entwicklung: ca. 2 Jahre

### Akteure

- Arbeitskreis: Vereine, Ortsteil, Ortsbeirat, Kirche, Jugendclub, externe Dienstleister
- Anträge: Fachbereich Immobilien (FB 23), LAG Spreewaldverein e.V.

### Projektkostenabschätzung

- Planungswerkstatt ca. 10.000 €
- Umbaukosten abhängig vom Konzept

### Angestrebte Projektfinanzierung

- Förderprogramm LEADER (25 % Eigenanteil)
- Ergänzende Spenden und Eigenleistungen der Vereine
- Ggf. ESF, wenn Anknüpfung zum Park hergestellt werden kann

Umsetzung der Umgestaltung des Dorfgangers in Döbbrick 141

Umgestaltung des Dorfgangers in Döbbrick 142



## Beschreibung

## Döbbrick: Neugestaltung des Dorfgangers + Dorfstraße

Durch die Entwicklung neuer Siedlungsbereiche, moderner Versorgungsangebote und Indoorhallen hat der Kirchplatz seine zentralen Funktionen und Lage verloren. Dennoch kann der Anger einschließlich der Dorfstraße eine stärkere identitätsstiftende Funktion für Neu und Alt übernehmen, als bisher. Durch „Outdoor“-Aktivitäten (Weihnachtsmarkt, Dorfmarkt, Flohmärkte, etc.) und sich ggf. entwickelnde Randnutzungen (bspw. Internet-Café mit Abholstation beim vorhandenen EDV-Anbieter oder multifunktionale Kirche als Konzertsaal, Theatersaal, Kino, Seminarraum oder Café, vgl. Kirche in der Stadt Unkel), kann die Funktionalität wieder mehr „aufgeladen“ werden. Innerhalb des Ortsteils sollten mögliche Nutzungen des Platzes sowie die Erweiterungen der Randnutzungen diskutiert werden. Die Gestaltung des Platzes einschließlich der Bepflanzung der Dorfstraße ist auf diese Bedürfnisse anzupassen. Eine Milchrampe, wie man sie bspw. in Dissenchen findet, könnte zum einen Skulptur für die Dorfmitte (an historischer Stelle) werden, zum anderen könnte sie als Verkaufsplattform für mobile Händler fungieren. Wenn die Stufen zur Kirche hin angeordnet werden, könnte sie zudem als Sitzgelegenheit genutzt werden. Die nördliche Seite könnte durch Blumen und den Ortsteilnamen als gestalterisches Element wirken. Bodenstrahler könnten die gerade sanierte Kirche noch mehr zur Geltung bringen.

## Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektlauf

- Arbeitskreis im Ortsteil und mit Anliegern, um Nutzungen zu definieren
- Erarbeitung eines abgestimmten Umgestaltungskonzeptes einschließlich Randzone Dorfstraße
- Beantragung von LEADER-Fördermitteln und Sicherung des Eigenanteils
- Umsetzung

### Planungshorizont

- Vorbereitungszeit: ca. 1 Jahr
- Umsetzung: ca. 1 Jahr

### Akteure

- Nutzungsfindung: Ortsbeirat, Vereine, Kirchen, Unternehmen, fahrende Händler, Anlieger
- Planung: Fachbereich Stadtentwicklung, ggf. externer Dienstleister

### Projektkostenabschätzung

- Planungswerkstatt ca. 10.000 €
- Umbaukosten abhängig vom Konzept

### Angestrebte Projektfinanzierung

- Förderprogramm LEADER (25 % Eigenanteil)
- Eigenanteil: Stadt Cottbus, Kirchengemeinde, kleinere Anteile (Vereine), Anlieger bei eigener erweiterter Randnutzung
- Kleinere Eigenleistungen ggf. durch Ortsteil

143 Möglicher Wanderweg im LSG Spreeaue Südlich Cottbus in Gallinchen



- 1 Wasserspielplatz Bürgerhaus
- 2 Kinder-Gartenparadies
- 3 Was ist ein Naturschutzgebiet?
- 4 Infotafel Spreeradweg
- 5 Periskop Spreeaue
- 6 Infospiel Flora/Fauna Spreeaue
- 7 Das Leben auf einem Reiterhof
- 8 Rastort: Kutzeburger-Mühle
- 9 Infotafel: Kleingärten
- 10 Stadtteilmuseum
- Rad** Fahrradservice

144 Mögliche Naturerlebnisstationen



## Gallinchen: Naturerlebnisstationen als Verknüpfungsansatz zu mehreren Schlüsselprojekten

Rund um das Natur- und Landschaftsschutzgebiet in Gallinchen besteht in Kombination mit der Kutzeburger Mühle und dem Ortsteil ein gutes Potenzial, um das touristische Angebot entlang des Spreeradweges zu bereichern und gleichzeitig mehrere zentrale Anliegen im Ortsteil zu unterstützen. Hierzu gehören insbesondere die Verknüpfung mit dem Landschaftsraum (Beschilderung und Wege), das Angebot an Spielflächen und zu allererst die Schaffung einer sozialen Mitte.

Wie die Abbildung zeigt, kann entlang der Wege und unter Einbeziehung von Angeboten im Ortsteil ein attraktiver umweltpädagogischer Parcours gestaltet werden. Dabei werden eher eingriffsstarke Stationen abseits der Schutzräume geplant. Das heutige Feuerwehrhaus könnte zu einem multifunktionalen Ort der Begegnung werden, in dem es sowohl als Bürgerhaus und Ankerpunkt der sozialen Funktionen der Ortsteilfeuerwehr aber auch als Infopunkt, Servicestation oder bspw. für Ausstellungen, Experimente und Kurse rund um die Natur der Spree genutzt werden kann. Damit dies gelingt, sind das heutige Feuerwehrhaus und sein Umfeld entsprechend aufzuwerten und auszustatten.

## Beschreibung

## Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektlauf

- Erstellung einer Fördermittelvoranfrage für die Konzepterstellung und eines Wegekonzeptes mit ca. 10 Umweltstationen
- Klärung Zukunft Feuerwehr durch Gefahrenabwehrplan und Klärung der Flächennutzung und Genehmigung der angrenzenden Flächennutzung (MBC)
- Einberufung eines Arbeitskreises zur Entwicklung eines Raumprogramms
- Umsetzung

### Planungshorizont

- Konzeptphase: ca. 1 Jahr
- Umsetzung: 1,5 Jahre

### Akteure

- Ortsbeirat, FB Immobilien (FB 23), FB Umwelt und Natur (FB 72) in Kooperation mit Grün- und Verkehrsflächen (FB 66), Stadtmarketing (BOB) und Naturschutzbeirat

### Projektkostenabschätzung

- Konzept ca. 40.000 € inkl. umweltpädagogischen Begleitkonzept und Entwurf der Stationen
- Umsetzung: N.N.

### Angestrebte Projektfinanzierung

- ELER (Förderung des natürlichen Erbes und des Umweltbewusstseins)- Förderquote bis 100 % möglich





147 Nutzungsanalyse Alte Schule in Kahren

148 Foto und Planskizze des Guts Mori in Lübeck

Nutzungsidee	Standort	Markt	Objekt	Bewertung
Mehrgenerationenwohnen, ggf. mit Pflege	+	+	--	Volumen, schwierig, ggf. in Kombination
Eigentümergeinschaft, ggf. mit Arbeiten	++	k.A.	-	Marktabfrage erforderlich, guter Ansatz
Privatschule	+	k.A.	++	Nur, wenn sich Betreiber mit gutem Ansatz findet
Öffentliche Schule (insbes. Oberschule mit Förderklassen)	-	+	-	Kein Grundschulbedarf, für Oberschule An- und Umbau erforderlich
Firmensitz	-	-	+	Suchen zentralere Lage
Kreativzentrum	--	k.A.	+	Vmtl. sehr kleines Volumen, ggf. in Kombination
Fortbildungszentrum (bspw. Pflegeschule, Meisterschule...)	-	--	++	Aktuell werden kaum Standorte gesucht, aber gute Eignung
Gründerzentrum	-	-	+	kleines Volumen, ggf. in Kombination
Hotel	--	-	-	Schwierig gg. Ostsee zu positionieren, wenig Nischen, viel Aufwand



## Kahren: Entwicklung der Alten Schule inkl. des Gutparks

## Beschreibung

Die ehemalige Kahrener Realschule steht seit Jahren leer. Jegliche Veräußerungsaktivitäten der Vergangenheit (drei öffentliche Ausschreibungen) verliefen bisher ergebnislos. Daher wird dringend nach einer Nachnutzung gesucht, um einem Verfall des Gebäudes entgegenzuwirken. Seit Ende des Jahres 2015 steht das Gebäude auf der Denkmalliste.

Um das Objekt forciert in eine Nachnutzung zu bringen, sollte der Standort über ein Exposé offensiv beworben werden. Darüber hinaus sollten gezielte Markterkundungen (u.a. Investorenabfragen, aber auch Interessenbekundung für eine Eigentümer-/Baugemeinschaft) durch die Verwaltung und die EGC, ggf. unter Einbeziehung eines externen Dienstleisters, erfolgen. Im Rahmen der Markterkundung sollten hierbei auch Rückkopplungen zu den Standortrahmenbedingungen eingeholt werden. Möglicherweise sollten Auflagen durch den Denkmalschutz zumindest teilweise zurückgeführt werden, um eine Nach- oder Umnutzung zu erleichtern (Zwiebelstrategie). Beispielhaft kann hier die Umgestaltung des Guts Mori in Lübeck als ein positives Beispiel einer Um- bzw. Neugestaltung eines denkmalgeschützten Gebäudes genannt werden (s. Abbildung).

## Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektlauf

- Klärung der Erfordernis von externer Unterstützung
- Entwicklung eines Standortexposés, auch in Varianten
- Markterkundung (Investorenanschriften, Interessenbekundung Eigentümergemeinschaft, Gründerzentrum...)

### Planungshorizont

- Realisierung (3-5 Jahre) + Bedarfsanalyse (1-2 Jahre) Bürgerhaus
- Planung/Entwicklung Spielplatz: 1-2 Jahre

### Akteure

- EGC; FB Immobilien (FB 23)
- Zur Abstimmung: Ortbeirat
- Umsetzung: Investoren/Betreiber

### Projektkostenabschätzung

- Bei externer Durchführung der Markterkundung ca. 15.000 €
- Umsetzung durch Private

### Angestrebte Projektfinanzierung

- Abhängig vom Nutzungskonzept
- Denkmalschutz, KfW (Eigentümergeinschaften)
- GRW für gewerbliche oder touristische Projekte, LEADER



## Beschreibung

## Skadow: Anlage eines Rastplatzes an der Spree und Belagserneuerung des Radweges Richtung Maiberg

Um die touristischen Potenziale des Spreeradweges zu stärken, die Potenziale des Ortsteils stärker mit den Potenzialen der Spree zu verknüpfen und ggf. neue Angebote (bspw. Serviceangebote, Picknickkörbe etc.) zu schaffen, wird die Anlage eines Rastplatzes (im Bereich des Spreeradweges dem Ortsteil zugewandt empfohlen. Gestalterisch könnte dieser mit zwei Bänken mit einem Tisch, Überdachung und Schildern mit Informationen zum Ortsteil ausgestattet werden (s. Abbildung). Vom Ortsteil wird ein Standort im Bereich der Zufahrt zur ehemaligen Brücke, möglichst vor dem Deich priorisiert (s. Abbildung). Dabei muss eine Förderunschädlichkeit gegenüber den Baumaßnahmen zur neuen Brücke gesichert werden.

Zunächst sollten die Grundstücksverfügbarkeiten im Bereich der Zufahrt zur alten Brücke geklärt werden. Im Deichumfeld sollte darüber hinaus alternative Befestigungsoptionen (Bodenanker) mit dem Landesamt für Umwelt diskutiert werden. Die Herstellung der Sitzgruppe kann auch durch Integrationsmaßnahmen (bspw. Lebenshilfe) erfolgen.

## Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektlauf

- Grundstücksverfügbarkeiten und Befestigungsoptionen auf der ortsteilzugewandten Seite klären
- Antrag auf Förderung einer Kleinmaßnahme im Rahmen der LEADER-Kulisse
- Umsetzung

### Planungshorizont

- kurzfristig

### Akteure

- Landesamt für Umwelt, FB Grün- und Verkehrsflächen (FB 66)
- Ortsbeirat (ggf. zur weiteren Potenzialflächenermittlung)

### Projektkostenabschätzung

- Tischgruppe: 1.500-4.500 € (je nach Modellvariante)
- Bodenverankerung/Fundamente/ggf. Pflasterung: Material-
- Kosten ca. 2.000 € zzgl. Arbeitskosten ca. 1.250 €

### Angestrebte Projektfinanzierung

- Kleinmaßnahme LEADER (25 % Eigenanteil)
- Integrationsmaßnahmen, Spendengelder, Pflegepatenschaften

151 Grundriss Einzelapartments KDA Quartiershäuser

152 Ziele eines ganzheitlichen Quartiersansatzes



## Ortsteilübergreifend: Schaffung generationengerechter Wohnangebote in den Ortsteilen

Beschreibung

Bei den anzustrebenden Angeboten geht es allein schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht um stationäre Angebote der Pflege. Aufgrund der Größe von 5 bis 10 Wohnungen je Ortsteil zeigen sich selbst dezentrale Konzepte wenig rentabel. Allerdings könnten kleine Wohnungen zur Miete oder zum Kauf schon merklich dazu beitragen, die erhofften Effekte zu generieren. Zu den erhofften Effekten zählen neben dem verbesserten Erhalt des Wissens ums Brauchtum unter anderem die Reduzierung des Remanenzeffektes, der Erhalt der sozialen Netze, die Schaffung eines bedarfsgerechten Wohnraumangebots, die Nach- bzw. Ausnutzung von Problemimmobilien und die Verringerung des Pflegebedarfes.

Gestalterisch könnte der Quartiershaus-Ansatz des KDA (Kuratorium Deutsche Altershilfe) in die Planungen einfließen. Das KDA bietet seit 2016 sowohl für die Erstellung von Konzepten für einen ganzheitlichen Ansatz (Generationengerechtigkeit über die Wohnung hinaus denken, siehe Abbildung) als auch bei der Umsetzung Unterstützungsleistungen an.

Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektablauf

- Auftakttreffen mit allen relevanten Akteuren (Best-Practice und Hintergrund, Eruiierung der Mitwirkungsbereitschaft) unter Beratung des KDA
- Antrag auf Förderung: Workshop und Konzepterstellung
- Überprüfung der Eignung und Verfügbarkeit von Immobilien im Quartier

### Planungshorizont

- Konzepterstellung und Networking: ca. 1 Jahr

### Akteure

- FB Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung, Leistungsanbieter (Volkssolidarität, Caritas...), BTU, Klinikum, Wohnungsbauunternehmen und sonstige Investoren

### Projektkostenabschätzung

- Machbarkeitsstudie ca. 15.000 €
- Umsetzung: N.N.

### Angestrebte Projektfinanzierung

- Konzepterstellung KDA max. 8.000 € außerdem Starthilfe bis zu 8.000 €, Umsetzung durch LEADER oder Dorfneuerung und private Investitionen
- Umsetzung durch LEADER oder Dorfneuerung und private Investitionen

## Wegeleitsystemkonzept Buxtehude 153

Hist. Rathaus	150 m
St.-Petri-Kirche	250 m
Buxtehude-Museum	300 m
Stadtbibliothek	400 m

Hist. Rathaus	350 m
W1	150 m
i	350 m
BUS	700 m



## Umsetzung Wegeleitsystem Buxtehude 154



## Beschreibung

## Ortsteilübergreifend: Positionierung der an die Spree grenzenden Ortschaften

Die Gesamtstadt aber auch die Ortsteile können von einer stärkeren Verknüpfung neuer und vorhandener Potenziale der Ortsteile profitieren. Neben der erforderlichen Wegeinfrastruktur und einer stärkeren Verknüpfung über das Stadtmarketing spielt ein zeitgemäßes touristisches Informations- und Leitsystem für Rad- und Wanderwege eine wichtige Rolle. Ein modernes System besteht mindestens aus Stelen an den wichtigsten Ein- und Ausstiegspunkten entlang der Routen, bspw. an Attraktionen, größere Parkmöglichkeiten oder wichtigen ÖPNV-Haltstellen, Wegweisern an allen Knotenpunkten sowie ergänzenden Plaketten entlang der Wege, die gemäß der Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen<sup>40</sup> angebracht werden müssen. Eine Überbeschilderung sollte jedoch vermieden und eine Abstimmung mit dem Corporate Design der Gesamtstadt gewährleistet werden. Ergänzend können eine Wander-App mit Schadensmelder sowie Schilder für wichtige bauliche und landschaftliche Attraktionen angebracht werden.

## Handlungsprogramm

### Nächste Schritte/Grober Projektablauf

- Beantragung von Fördermitteln für die Konzepterstellung und Umsetzung
- Ausschreibung eines Beschilderungs-/Wanderwegekonzeptes
- Ausschreibung der Leistungen
- Umsetzung der Maßnahmen

### Planungshorizont

- Planung ca. 1 Jahr, bei neuen Wegen mit Gestattungsverträgen auch länger
- Umsetzung: ca. 5 Monate

### Akteure

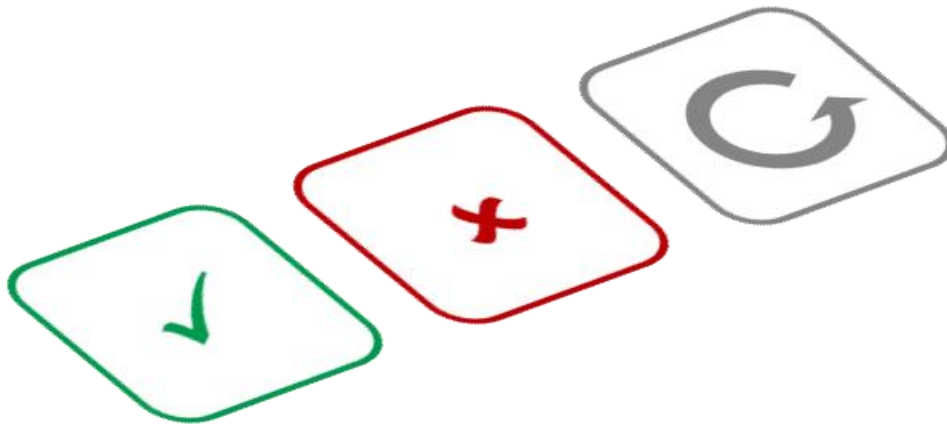
- Stadtmarketing: FB Grün- und Verkehr, FB Stadtentwicklung
- Abstimmung: AG Ortsteile, ggf. Eigentümer ergänzender Wege, externe Dienstleister

### Projektkostenabschätzung

- N.N. je nach Konzeptumfang
- Stele Stück ca. 1.500 € inkl. Montage
- Wegeweiser ca. 250 € inkl. Montage

### Angestrebte Projektfinanzierung

- GRW-I (Maßnahmen im Bereich der touristischen Infrastruktur)- Eigenanteil (Planung 25 %, Umsetzung 20 %)
- Alternativen: LEADER, Dorferneuerung



### 5.3 Evaluierung und Erfolgskontrolle

Das Ortsteilentwicklungskonzept hat den Anspruch, den handlungsstrategischen Rahmen für die Ortsteilentwicklung in den nächsten 10 bis 15 Jahre abzubilden. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt werden muss. Wie bereits im Leitbild geschildert hängt nachhaltige Stadtentwicklung eng mit einem prozessualen Charakter zusammen.

Im Zusammenspiel mit den formulierten Zielen, ist eine begleitende Evaluierung (Monitoring) ein zentrales Element zur Erfolgskontrolle. Aufgabe wird es sein:

- die vorgeschlagenen Maßnahmen im Sinne der darüber stehenden Ziele voranzutreiben, ggf. zu ergänzen oder zu modifizieren.
- über wichtige Erfolge aber auch Misserfolge bei der Zielerreichung gegenüber dem Rat aber auch den Ortsteilen zu berichten. Dies schließt auch die Einhaltung der angestrebten Zeithorizonte mit ein.
- Gründe für ein Gelingen oder Scheitern bei den Beteiligten zu hinterfragen, um anschließend eine Entscheidungsgrundlage zu haben, ob eine wiederholte oder veränderte Vorgehensweise einen Mehrwert ergeben würde.
- anhand der vorgeschlagen Fördermöglichkeiten, Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen und die Augen nach neuen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten offen zu halten. Hierbei sind im Sinne der ökonomischen Nachhaltigkeit mögliche Initiativen privater Investoren und Stiftungen prioritär mit zu berücksichtigen.

Als Verfahren empfiehlt es sich, auf bereits vorhandene Strukturen zurückzugreifen. Insbesondere die AG Ortsteile in Kombination mit den Ortsteilrundgängen bringen gesamtstädtische Belange mit den einzelnen aber auch ortsteilübergreifenden Zielen zusammen (Konvergenzziel). Folgendes wird empfohlen:

Über kurzfristige Entwicklungen sollte kontinuierlich in der AG Ortsteile berichtet werden. Dies gilt sowohl für die gesamtstädtische Seite (bspw. Transparenz hinsichtlich der Entscheidungen zur Innenentwicklung) als auch aus den Ortsteilen heraus.

**Ortsteilentwicklung als kontinuierlicher Prozess**

**Monitoring als zentrales Steuerungsinstrument**

**Beim Verfahren auf bestehende Strukturen zurückgreifen**

**Für Kurzfristiges AG Ortsteile**

**Zuständigkeiten in den Ortsteilen transparent machen**

Innerhalb der Ortsteile sollten die Zuständigkeiten der Fachämter gemäß Maßnahmenprogramm sowie die Möglichkeit, Belange über den Ortsbeirat in die AG Ortsteile mit einzubringen, nochmalig klar kommuniziert werden.

**Maßnahmenprogramme als fester Baustein für die Ortsteilrundgänge**

Die Maßnahmenprogramme je Ortsteil und auch das ortsteilübergreifende Programm sollten als Standard im Rahmen der Ortsteilrundgänge Punkt für Punkt durchgegangen werden. Neue Punkte, geänderte Prioritäten, neue Maßnahmenansätze aber auch Rahmenbedingungen zur Umsetzung (bspw. neue private Initiative) sind protokollarisch festzuhalten und im aktualisierten Maßnahmenprogramm fortzuschreiben. Ortsteilübergreifende Änderungen sind mit der AG Ortsteile abzustimmen.

**Evaluationsbericht in die Politik innerhalb von 4 Jahren**

Turnusmäßig dauert ein Durchlauf der Ortsteilrundgänge durch alle Ortsteile zwei Jahre. Zur Verstetigung der geschilderten Maßnahmen sollte daher durch die Verwaltung alle zwei Jahre über die Fortschritte in Form eines mündlicher Berichts informieren. Nach vier Jahren sollte aufbauend auf den Ergebnissen der mündliche Berichte ein Evaluationsbericht als Entwurf durch die Verwaltung erstellt und mit der AG Ortsteile abgestimmt werden. Grundlage sind die Änderungen und Erfolge in den Maßnahmenprogrammen. Generelle Entwicklungen (bspw. zeitlicher Verzug bei den Straßenbaumaßnahmen) sind besonders herauszustellen und Möglichkeiten der Kurskorrektur abzuleiten. Die Ergebnisse sind in die politischen Gremien zu berichten.

**Fortschreibung nach 7 bis 10 Jahren**

Nach ca. sieben bis zehn Jahren (abhängig von der Geschwindigkeit der Entwicklungen und der Abarbeitung des Handlungsprogramms) empfiehlt es sich, das Ortsteilentwicklungskonzept in seiner Gänze fortzuschreiben.

**Multiplikatoreffekte durch Kommunikation befördern**

Die Ergebnisse des Ortsentwicklungskonzeptes zeigen, dass der Informationsaustausch eine grundlegende Basis für die Stadtentwicklung ist. Die Erkenntnisse der Evaluation sollten daher auch nach außen kommuniziert werden, um so mögliche Multiplikatoreffekte wie bspw. Folgeinvestitionen oder Netzwerkbildungen auszulösen oder bei Misserfolgen neue Ideen oder Verbündete zu finden.

**Aktive Mitwirkung auch nach Abschluss des Konzeptes möglich und erwünscht!**

Die Beteiligungsbereitschaft der Ortsteile im Prozess war sehr groß. Alle Bürger sind aufgefordert, sich auch nach Abschluss des Konzeptes mit in den Prozess einzubringen. Sie können zum Gelingen der Projekte beitragen und auch neue Ideen mit in den Prozess einbringen.

gen. Als Ansprechpartner stehen die Ortsbeiräte sowie die im Maßnahmenprogramm zugeordneten Fachbereiche zur Verfügung!

# Impressum

## Herausgeber

Stadt Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung  
Karl-Marx-Straße 67  
03044 Cottbus  
Tel. 0355 612-4115  
E-Mail: [stadtentwicklung@cottbus.de](mailto:stadtentwicklung@cottbus.de)  
Erstellungsdatum: Juli 2017

## Projektsteuerung

Martin Hellriegel, (CIMA Beratung + Management GmbH),  
Frau Mohaupt (Fachbereich Stadtentwicklung)

## Lenkungsgruppe:

Herr Strese (CDU), Herr Schaaf (SPD), Herr Kaun (Die Linke), Herr Kaps (AUB(SUB), Frau Spring (AfD), Herr Weißflog (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen), Herr Maresch und Herr Zassowk (fraktionslose Vertreter), Herr Gereke (OBR Branitz), Herr Hoffmann (OBR Dissenschen), Frau Merz (OBR Döbbrick), Herr Schulz (OBR Gallinchen), Herr Schulz (OBR Groß Gaglow), Herr Lehmann (OBR Kahren), Herr Stompler (OBR Kiekebusch), Frau Grandke (OBR Merzdorf), Herr Rosumeck (OBR Sielow), Frau Luttert (OBR Skadow), Frau Schulz (OBR Willmersdorf), Herr Pschuskel (BV Saspow), Frau Tzschoppe (Bürgermeisterin), Herr Thiele, Frau Mohaupt, Frau Limberg (FB Stadtentwicklung), Herr Bergner (GB Ordnung, Umwelt, Sicherheit und Bürgerservice), Herr Weiße (GB Jugend, Kultur, Soziales)

## Bearbeitung, Layout und Satz

# cima.

CIMA Beratung + Management GmbH  
Glashüttenweg 34  
D- 23568 Lübeck  
Tel.: 0451-389 68 0  
Mail: [hellriegel@cima.de](mailto:hellriegel@cima.de)  
Martin Hellriegel (Projektleitung)  
Sebastian Bresser, Maximilian Burger, Anna Schröder (Projektbearbeitung)



### Abbildungs- und Bildnachweis

Cover: CIMA GmbH

CIMA GmbH: 1-3, 7, 8 (Datengrundlage: Stadt Cottbus), 24, 27, 28, 30 (Datengrundlage: Stadt Cottbus), 32-65, 67-76, 78-92, 93 (Datengrundlage: Stadt Cottbus), 94, 95, 98, 99, 110 (Datengrundlage: Stadt Cottbus), 111-114, 122-124, 127, 138, 139, 142, 143 (Datengrundlage: Stadt Cottbus), 144, 146, 147, 150, 153, 154

Stadt Cottbus: Stadtwappen, 17 - 19, 135, 136, Kartengrundlagen wenn anderweitig nicht genannt

Sonstige Dritte: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): 4,5 ■ BBE Handelsberatung GmbH: 6 ■ Landesregierung Brandenburg: 9 ■ TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH: 10 ■ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung: 11 ■ Ministerium für Wirtschaft und Energie: 12 ■ Spreewaldverein e.V.: 13, 14, 115, 116 ■ Wikimedia Commons: 15, 29 ■ Ralph Richter: 16 ■ Foto Goethe: 20 ■ Rainer Weißflog: 21 ■ Euroforum Deutschland; Crown Oil: 22 ■ Hochgatterer & Konst GmbH; digital.istream; imago/CTK Photo: 23 ■ Bahnnatur/Adrian Bauch: 25 ■ Cottbusverkehr: 26, 102 ■ Hr. Buckow: 66 ■ Selhoff GmbH: 77 ■ Karlheinz Lussem: 96 ■ Dipl.-Ing. H. Bendl GmbH & Co KG Bauunternehmen: 97 ■ Schönes Berlin: 100 ■ Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen- KVN: 101 ■ Scharf Marketing/Lars Scharf: 103 ■ Flicks (pwkrueger)/Paul Krueger: 104 ■ Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH: 105 ■ EGC Entwicklungsgesellschaft Cottbus mbH: 107 ■ Holidaycheck AG/ eintagsfliege: 117 ■ Philips GmbH Market DACH: 118 ■ Freiraum- und Stadtplanung Ellen Melzer: 119 ■ Freie und Hansestadt Hamburg/Markus Sarten: 120 ■ neu grad architektur: 121 ■ Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: 125 ■ SLAW Smart Leben am Wasser: 126 ■ Topos Stadtplanung: 128 ■ Ingenieurbüro Prokon: 129 ■ Biotop Schadlitz: 130 ■ Badische Zeitung/Hermann Jacob: 131 ■ Blog um Bier: 132 ■ Architekt Uwe Fickenschler/fickenschler Architekten: 133 ■ M.Staudt/grafikfoto.de, Wolfgang Henze: 136 ■ LWL Landschaftsverband Westfalen-Lippe/Andreas Hildenberg: 137 ■ Thomas Wirringer: 140 ■ Dornbusch Medien AG; Davis Landscape Architecture on Planting & Landscape Architetc's Projects: 141 ■ Ortsbeirat Groß Gaglow; Holzbau BINZ GmbH & Co . KG: 146 ■ Meyer Steffens Architekten: 149 ■ Website Simon Moosbrugger: 149 ■ KDA-Kuratorium Deutsche Altershilfe: 151, 152

Fotocollage: Sonnenhaus Institut (o.L.), Bauratgeber Deutschland (o.r.), Raumwandler Architekten (m.l.), OLFROY-Ziegelwerke GmbH & Co KG (m.r.), Bruch-Kunath-Architekten (u.l.), Landschaftsverband Westfalen-Lippe/Darius Djahanschah (u.r.)

### Quellenverzeichnis

<sup>1</sup>Statistischen Ämter des Bundes und der Länder 2017: Indikatoren des Themenbereichs „Tourismus“ AI012. Abgerufen von: <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online>

<sup>2</sup>Stadtverwaltung Cottbus Fachbereich Bürgerservice Statistikstelle 2014: Bevölkerungsvor-  
ausberechnung Cottbus bis zum Jahr 2035. Cottbus

<sup>3</sup>Lausitzer Rundschau 2012: Abriss als Cottbuser Erfolgsgeschichte. Abgerufen von: <http://www.lr-online.de/regionen/cottbus/Abriss-als-Cottbuser-Erfolgsgeschichte;art1049,3825664>

<sup>4</sup>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2009: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)- Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Berlin

<sup>5</sup>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt; Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung 2012: Gemeinsam planen für Berlin und Brandenburg. Berlin

<sup>6</sup>Landesregierung Brandenburg Staatskanzlei 2017: Standorte der Regionalen Wachstumskerne. Abgerufen von <http://www.stk.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.323771.de>

<sup>7</sup>Stadt Cottbus 2017: Maßnahmen für den regionalen Wachstumskern Cottbus. Abgerufen von [http://www.cottbus.de/standort/rwk\\_massnahmen/index.html](http://www.cottbus.de/standort/rwk_massnahmen/index.html)

<sup>8</sup>Spreewaldverein e.V. 2017: Regionalförderung LEADER Region Spreewald-Plus- für Lebensqualität und Wirtschaft, Natur, Tradition und Innovation. Abgerufen von: <http://spreewaldverein.de/regionalfoerderung/>

<sup>9</sup>Stadtverwaltung Cottbus Fachbereich Stadtentwicklung 2007: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2020- „mit Energie in die Zukunft. Cottbus

<sup>10</sup>Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2015: Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover

<sup>11</sup>Stadt Cottbus 2017: Flächennutzungsplanung. Abgerufen von [https://www.cottbus.de/verwaltung/gb\\_iv/stadtentwicklung/stadtplanung/flaechennutzungsplanung.html](https://www.cottbus.de/verwaltung/gb_iv/stadtentwicklung/stadtplanung/flaechennutzungsplanung.html)

<sup>12</sup>Project M GmbH 2016: Potenzialanalyse Cottbuser Ostsee Entwurf Endbericht. Berlin

<sup>13</sup>BBE Retail Experts Unternehmensberatung GmbH & Co KG 2008: Konzept zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Stadt Cottbus. Leipzig

<sup>14</sup>BBE Retail Experts Unternehmensberatung GmbH & Co KG 2015: Konzept zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung der Stadt Cottbus unter Berücksichtigung der Entwicklungspotenziale für die Cottbuser Innenstadt (Fortschreibung 2015). Leipzig

<sup>15</sup>Stadtverwaltung Cottbus Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen Fachbereich Stadtentwicklung 2007: Gewerbeflächenkonzept für die Stadt Cottbus. Cottbus

<sup>16</sup>ETC Transport Consultants GmbH 2011: Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020-InVEPI- Integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit Maßnahmenplan. Berlin

<sup>17</sup>Planungsgemeinschaft Verkehr 2004: Stadt Cottbus Radverkehrskonzept. Hannover

<sup>18</sup>Analyse und Konzepte Beratungsgesellschaft für Wohnen, Immobilien und Tourismus mbH; Gruppe Planwerk Stadtplaner Architekten Ingenieure 2010: Stadt Cottbus „Zielgruppenorientierte Wohnversorgung in der Stadt Cottbus“. Hamburg, Berlin.

<sup>19</sup>atelier 8 landschaftsarchitekten 2009: Friedhofsentwicklungskonzept- FEK- Handlungsstrategie zur Friedhofsentwicklung der Stadt Cottbus. Cottbus

<sup>20</sup>Rundfunk Berlin-Brandenburg 2017: Brandenburg investiert in Hochwasserschutz. Abgerufen von <http://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/01/brandenburg-investiert-millionen-in-hochwasserschutz.html>

<sup>21</sup>gerstgraser Ingenieurbüro für Renaturierung 2014: Sonderplan Hochwasserschutz des Katastrophenstabes der Stadt Cottbus- Hydronumerische 2-D Modellierung. Cottbus

<sup>22</sup>Stadt Cottbus 2012-2017: Haushaltssatzung und Haushaltsplan der Stadt Cottbus (Teil I A). Cottbus

<sup>23</sup>Industrie- und Handelskammer Cottbus; Handwerkskammer Cottbus 2017: Wirtschaftsentwicklung im Zahlenspiegel 2016/17. Cottbus

<sup>24</sup>Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg 2017: Brandenburg gestalten- Allgemeine Fragen zur Reform. Abgerufen von: [http://brandenburg-gestalten.de/allgemeine\\_fragen](http://brandenburg-gestalten.de/allgemeine_fragen)

<sup>25</sup>Bürgerverein Branitz e.V. 2009: Branitz Geschichte und Geschichten. Cottbus: S. 8ff

<sup>26a</sup>Schlichow Bürgerverein 2008: Die Chronik von Schlichow bei Cottbus. Cottbus/Schlichow

<sup>26b</sup>Ortsbeirat Dissenchen 2010: 5 Jahrhunderte Dorfgeschichte von Dissenchen seit 1993 ein Cottbuser Stadtteil. Cottbus

<sup>27</sup>Heimatverein Döbbrick/Maiberg-Skadow e.V. 2014: Döbbrick/Maiberg- ein sorbisches Dorf in der Niederlausitz und seine Geschichte (n). Cottbus/Döbbrick

<sup>28</sup>Stadtteilmuseum „Alte Dorfschule“ 2012: Geschichte des Ortes. Abgerufen von: <http://www.stadtteilmuseumgallinchen.de/ortsgeschichte.htm>

<sup>29</sup>Dorfclub Groß Gaglow e.V. 2014: Willkommen in Groß Gaglow. Abgerufen von: <http://www.gross-gaglow-cottbus.de/>

<sup>30</sup>Nagler, Heinz; Bahrt, Joachim; Hellmann, Kersin; Karsten, Thomas; Maroske, Christoph; Schwotzer, Andreas; Strohmayer, Alois 2008: Bereichsentwicklungsplanung Cottbus Kahren. Cottbus

<sup>31</sup>Kiekebuscher Bürgerverein e.V. 2017: Die Chronik von Kiekebusch. Abgerufen von <http://www.kiekebusch-mein-dorf.info/chronik.html>

<sup>33</sup>Stadt Cottbus Baudezernat 1997: Workshop Stadtteil Merzdorf—Leitbilder der städtebaulichen Entwicklung. Cottbus/Groß Glienke

<sup>33</sup>Trachten und Heimatverein Saspow e.V. 2005: Saspow (Zaspy)- Eine Chronik. Cottbus

<sup>34</sup>Ortsbeirat Sielow 2010: Chronologische Streiflichter aus der Geschichte der Heimatgemeinde, dem Stadtteil Sielow bis zum Jahr 2009. Cottbus/Sielow

<sup>35</sup>Heimatverein Döbbrick/Maiberg-Skadow e.V. 2014: Chronik Skadow- Ein Streifzug durch Ort und Zeit. Cottbus

<sup>36</sup>Beitrag zum Landeswettbewerb Unser Dorf hat Zukunft, Ortsbeirat Willmersdorf

<sup>37</sup>Loose, W. 2005: Neue Verkehrsangebote im Naturpark Südschwarzwald. Schlussbericht Beitrag Öko-Institut. Freiburg: 13; Haefeli, U.; Matti, Daniel; Schreyer, Christoph; Maibach, Markus 2006: Evaluation Car-Sharing- Schlussbericht. Luzern/Zürich: 52

<sup>38</sup>Ingenieurbüro CoPi GmbH 1994: Vorplanung der Regenwasserentsorgung der Gemeinde Groß Gaglow

<sup>39</sup>BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 25. Juni 2014 - 1 BvR 2104/10 - Rn. (1-69). Abgerufen von: [https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2014/06/rs20140625\\_1bvr066810.html](https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2014/06/rs20140625_1bvr066810.html)

<sup>40</sup>Deutscher Wanderverband 2001: Richtlinie zur Markierung von Wanderwegen

