



**Städtebauliche Zielplanung  
für die Gesamtmaßnahme  
„Innenstadt“**

---

Stand Februar 2024



## IMPRESSUM

Herausgeben von                      Stadt Cottbus/Chósebus  
Neumarkt 5  
03046 Cottbus/Chósebus

Auftrag und Koordination            Stadt Cottbus/Chósebus  
Geschäftsbereich II - Bau, Umwelt & Strukturentwicklung  
Dezernat II.1 für Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Karl-Marx-Straße 67  
03044 Cottbus/Chósebus

Carolin Buttker  
Katharina Rietschel  
Susan Baudach-Scholz

Bearbeitungsstand                    Februar 2024

Hinweis zur Gender Formulierung:

Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung alle Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit die männliche oder weibliche Form steht.

Hinweis zu Fotos/Abbildungen:

Sofern nicht anders gekennzeichnet, entstammen die verwendeten Fotos, Abbildungen und Diagramme den Archiven der Stadt Cottbus/Chósebus (Fachbereich Stadtentwicklung) bzw. der DSK GmbH oder wurden zur Verwendung in dieser Zielplanung erstellt.



## INHALT

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Impressum</b> .....   | <b>2</b>  |
| <b>1. Einleitung</b> .....   | <b>4</b>  |
| 1.1. Anlass und Ziel der Strategie .....   | 4         |
| 1.2. Gemeindeprofil Stadt Cottbus/Chósebuz.....  | 6         |
| <b>2. Analyse und Prognose</b> .....   | <b>7</b>  |
| 2.1. Planungssystematische Ableitung .....   | 7         |
| 2.2. Demografische Betrachtung .....   | 13        |
| 2.3. Defizitanalyse, Erfassung der städtebaulichen Funktionsverluste .....                       | 15        |
| <b>3. Zielsetzung und Strategien</b> .....   | <b>19</b> |
| 3.1. Ziel der Gesamtmaßnahme .....   | 19        |
| 3.2. kommunale STUB-Entwicklungsziele .....  | 20        |
| 3.3. Strategische Handlungsschwerpunkte .....  | 29        |
| Handlungsschwerpunkt - Stärkung der Innenstadtfunktion .....                                     | 29        |
| Handlungsschwerpunkt - Handel im Wandel .....  | 30        |
| Handlungsschwerpunkt - Anpassung von öffentlichen Stadträumen & Plätzen.....                     | 30        |
| Handlungsschwerpunkt - Klimawandelgerechte öffentliche Grünanlagen & Parks.....                  | 32        |
| Handlungsschwerpunkt - Stadt am Fluss.....   | 33        |
| Handlungsschwerpunkt – Baukultur.....  | 34        |
| Handlungsschwerpunkt - Erneuerung von Gemeinbedarfs- & Folgeeinrichtungen.....                   | 35        |
| Handlungsschwerpunkt - E-Mobilität ermöglichen & Parkraumverlagerung .....                       | 36        |
| Handlungsschwerpunkt - Stärkung des Radverkehrs .....  | 37        |
| Handlungsschwerpunkt - Wohnstandorte stärken & klimawandelgerechte<br>Wohnumfeldgestaltung ..... | 38        |
| 3.4. Voraussichtlicher Durchführungszeitraum der Gesamtmaßnahme.....                             | 39        |
| 3.5. Ableitung der FörderGebietskulisse.....   | 39        |
| 3.6. Beachtung der Praxisregeln des MIL.....   | 42        |
| 3.7. Umsetzungsstrategie, -steuerung und -strukturen .....                                       | 44        |
| 3.8. STUB-Monitoring .....   | 45        |
| <b>4. Einzelvorhaben</b> .....   | <b>46</b> |
| 4.1. Auflistung der Einzelvorhaben.....  | 46        |
| 4.2. Begründung der Einzelvorhaben .....   | 47        |
| 4.3. Verortung der Einzelvorhaben.....   | 47        |
| <b>5. Kommunalen Beschluss der Gebietskulisse</b> .....  | <b>49</b> |
| <b>6. Anlagen</b> .....  | <b>51</b> |
| 6.1. Maßnahmenliste .....  | 51        |
| 6.2. Maßnahmenblätter.....   | 52        |
| 6.3. Maßnahmenplan.....  | 53        |
| 6.4. Quellenverzeichnis.....   | 54        |
| 6.5. Abbildungsverzeichnis .....   | 54        |



## 1. EINLEITUNG

### 1.1. Anlass und Ziel der Strategie

Seit dem Jahr 2002 besteht das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau Ost“ (seit 2017 „Stadtumbau“, seit 2020 „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“), welches Städte und Gemeinden bei der Bewältigung städtebaulicher Missstände, insbesondere der Folgen von gesellschaftlichem, wirtschaftlichem sowie demografischem Wandel, unterstützt.

Die Stadt Cottbus/Chósebez durchlief in den 1990er Jahren, wie viele ostdeutsche Kommunen, eine stark rückläufige Bevölkerungsentwicklung, weshalb die Stadt bereits 2002 in das Bund-Länder-Programm aufgenommen wurde. Der überdurchschnittliche Einwohnerverlust wurde nach der politischen Wende durch die strukturwandelbedingte Abwanderung sowie den starken Rückgang der Geburtenzahlen verursacht.

Die Cottbuser Doppelstrategie aus Aufwertung und Rückbau sah eine Stärkung und Stabilisierung der innerstädtischen Lagen und die Beseitigung des Wohnungsüberhangs durch den flächigen Rückbau von Wohnungen in den Randlagen vor. Die Stadtumbauphase I (2002-2009) war im Wesentlichen von Anpassungen der Siedlungs- und Stadtstrukturen an die abwanderungsbedingte Leerstandsentwicklung und der ökonomischen Stabilisierung der Wohnungswirtschaft gekennzeichnet. Im Ergebnis war ein Großteil der angestrebten Rückbauvorhaben umgesetzt und die wohnungswirtschaftliche Schiefelage der marktrelevanten Wohnungsunternehmen im Wesentlichen abgewendet. Daraufhin erfolgte in der Stadtumbauphase II (2010-2017) verstärkt die Aufwertung und Stabilisierung der zentralen Lagen.

Seit 2018 befindet sich Cottbus/Chósebez in der Stadtumbauphase III, die sich auf den Fördermitteleinsatz für infrastrukturell bedeutsame Vorhaben wie den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld fokussiert. Hinzu kommt die Hinwendung der Stadtentwicklung in Richtung des neu entstehenden Cottbuser Ostsees. Dies äußert sich in der Ausweisung des neuen Stadtumbaugebietes „Struktureller Wandel Cottbuser Ostsee“, welches die geordnete Entwicklung des Stadtraums zwischen Merzdorf, Sandow, Dissenchen und dem künftigen Seeufer befördern soll.

Aufgrund der bisherigen gesamtstädtischen Betroffenheit durch Leerstandsentwicklung und Aufwertungsbedarfen blieb die Fördergebietskulisse unter der Gesamtmaßnahmebezeichnung „Stärkung der Innenentwicklung“ (zuvor „Gesamtstadt Cottbus“), die sich von Neu-Schmellwitz im Norden bis Sachsendorf-Madlow im Süden erstreckte, bis dato die formelle Handlungsgrundlage für den Einsatz von Stadtumbaumitteln. Für die Bereitstellung weiterer Städtebauförderungsmittel im Rahmen des seit 2020 gültigen Förderprogramms „Lebendige Zentren“ (LZ) kann die ursprüngliche Fördergebietskulisse zukünftig nicht mehr herangezogen werden. Zurückzuführen ist dies sowohl auf die unübliche und überdurchschnittliche Gebietsgröße als auch auf die inhomogene, teils aus separierten bzw. peripheren Bereichen bestehende Gebietsabgrenzung. Da die gravierenden Verwerfungen der 2000er Jahre nicht länger vorherrschen, ist eine Fokussierung des Fördermitteleinsatzes auf passgenaue und möglichst homogene Gebietskulissen anzustreben.

Die vorliegende städtebauliche Zielplanung zur Gesamtmaßnahme Innenstadt entspricht einem Addendum zur 3. Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes von 2018, da sich dessen Rahmenbedingungen bereits essenziell verändert haben und das STUK 2018 somit nicht mehr uneingeschränkt als Handlungs- und Argumentationsgrundlage für die Ableitung neuer Gebietskulissen dienlich ist. Die städtebauliche Zielplanung stellt somit eine Ergänzung des STUK 2018 für die Gesamtmaßnahme Innenstadt dar.



Eine der seit 2018 eingetretenen Entwicklungen ist, dass damals noch nicht absehbar war, ob und in welcher Form der lediglich in Rede stehende Strukturwandel erfolgen würde. In jüngerer Vergangenheit getroffene Investitionsentscheidungen waren noch nicht bekannt und sind in großen Teilen auf das 2020 verabschiedete Strukturstärkungsgesetz zurückzuführen, welches die deutschen Braunkohle-Reviere finanziell bei ihrem Strukturwandel und der Energiewende unterstützen soll. Für die Brandenburgische Lausitz sind hieraus ca. 11 Mrd. Euro Fördermittel vorgesehen. In der Konsequenz sollen mehrere Ansiedlungen entstehen, wie z.B. das neue Bahnstandhaltungswerk, bei welchem die Deutsche Bahn ihr bestehendes Werk zum modernsten und umweltfreundlichsten in Europa um- und ausbauen wird. Die hier geplante Investitionssumme beläuft sich auf ca. 1 Milliarde Euro und soll etwa 1.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Mit dem Bau wurde bereits begonnen, die Fertigstellung ist in 2026 geplant.

Darüber hinaus laufen ca. 1,7 km Luftlinie entfernt am Zentralcampus der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) die Vorbereitungen zum Aufbau eines Wissenschaftsparks – dem Lausitz Science Park – mit überregionaler Bedeutung. Mit der Ansiedlung der Fraunhofer Gesellschaft (FhG) und zweier Institute des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), die bis 2025 ihre Neubauvorhaben realisiert haben werden, sind die initialen Bausteine gesetzt. Im Zuge dieser Entwicklung, die ebenfalls eine Investitionssumme von über 1 Milliarde Euro binden wird, soll im Bereich des Stadtfeldes ein neues Wohnquartier mit über 1.000 neuen Wohnungen sowie der entsprechenden sozialen Infrastruktur entstehen.

Des Weiteren laufen die Vorbereitungen für die Etablierung des „Innovationszentrum Universitätsmedizin Cottbus“ (IUC), unter welchem die Mediziner Ausbildung am Cottbuser Carl-Thiem-Klinikum (CTK) aufgebaut werden soll. Bereits ab 2026/2027 sollen sich erste Studierende an der neuen Fakultät der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg einschreiben können und damit die Universitätsmedizin in Brandenburg gewährleisten. Für die Umsetzung des Vorhabens werden Finanzbedarfe von ca. 1,9 Milliarden Euro bis 2038 sowie rund 1.600 neue Beschäftigte erwartet. Mit der Ansiedlung der Universitätsmedizin gelänge der Stadt Cottbus/Chósebus ein zweiter Eckpfeiler für den Strukturwandel vom Braunkohle-Revier zu einem digitalen Innovationsstandort und überregionalen Medizin-Zentrum. Insgesamt rechnet die Stadt im Ergebnis aller Ansiedlungsvorhaben im Strukturwandel Lausitz mit einem Zuwachs von rund 10.000 Arbeitsplätzen. Die sich hieraus ergebenden Stadtumbaubedarfe konnten 2018 noch nicht berücksichtigt werden, bedingen heute aber geänderte räumliche Schwerpunktsetzungen.

Zudem lag ein wesentlicher Förderschwerpunkt in der letzten Zeit im Bereich der sozialen Infrastruktur, was in 2018 eine entsprechende Ausrichtung der Maßnahmen und Prioritätensetzung ergab. Aus der Städtebauförderrichtlinie 2021 des Landes Brandenburg leitet sich jedoch eine Refokussierung auf die ursprünglichen Kernthemen des Stadtbaus ab, die eine inhaltlich breitere Abdeckung der Ziele anstrebt. Zudem erfolgt von Seiten des Landes eine wesentlich stärkere Betonung einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung, was auch die Beförderung der Energiewende und der Mobilitätswende umfasst.

Insgesamt ist ein Großteil der Inhalte des Stadtumbaukonzepts (3. Fortschreibung 2018) in Bezug auf die Gesamtstadt unverändert zutreffend und aktuell, insbesondere die Analyse der Ausgangssituation und der Problemlagen, die Evaluation des bisherigen Stadtumbauprozesses, die Beschreibung der Wohnungsmarktsituation sowie die Definition der übergeordneten Stadtumbauziele. Im Folgenden wird demnach eine punktuelle Aktualisierung des Stadtumbaukonzeptes hinsichtlich der räumlichen Schwerpunktsetzung, der Maßnahmenableitung und der sich aus den beiden Punkten ergebenden Kulissenabgrenzung für die Gesamtmaßnahme Innenstadt vorgenommen.

Zudem ergeben sich aus dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Innenstadtentwicklungskonzept, welches im Rahmen der im Bundesprogramms „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ geförder- ten Gesamtinitiative „Perspektive Cottbus – Wir geben dem doppelten Strukturwandel ein Gesicht“ erstellt wird, bereits erste Zwischenergebnisse. Diese finden in der vorliegenden Zielplanung eben- falls Berücksichtigung.

## 1.2. Gemeindeprofil Stadt Cottbus/Chóšebuz

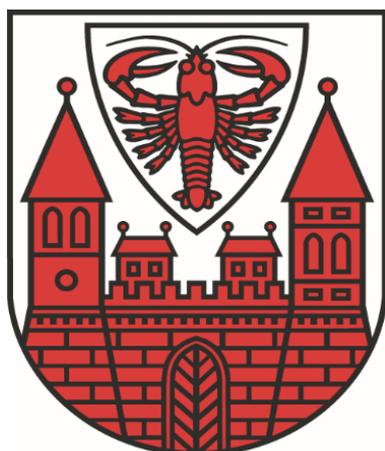


Abbildung 1 - Wappen der Stadt Cott- bus/Chóšebuz

|                     |  |
|---------------------|--|
| BUNDESLAND:         | Brandenburg  |
| GEMEINDESCHLÜSSEL:  | 12 0 52 000  |
| HÖHE:               | 75 m ü. NN   |
| FLÄCHE:             | 164,3 km <sup>2</sup>                              |
| EINWOHNER:          | 99.968 (31.12.2023) <sup>1</sup>                   |
| BEVÖLKERUNGSDICHTE: | ~ 600 Einwohner je km <sup>2</sup>                 |
| POSTLEITZAHLEN:     | 03042 – 03055                                      |
| VORWAHL:            | 0355   |
| KFZ-KENNZEICHEN:    | CB   |
| POSTADRESSE:        | Neumarkt 5, 03046 Cottbus/Chóšebuz                 |
| WEBPRÄSENZ:         | <a href="http://www.cottbus.de">www.cottbus.de</a> |
| OBERBÜRGERMEISTER:  | Tobias Schick (SPD)                                |

Cottbus, niedersorbisch Chóšebuz, ist eine im Süden des Landes Brandenburg gelegene, kreisfreie Stadt und nach der Landeshaupt- stadt Potsdam die zweitgrößte Stadt im Bundesland.

An der Spree zwischen dem Spreewald im Norden sowie dem südlich verlaufenden Lausitzer Grenzwall gelegen und vom Landkreis Spree- Neiße umschlossen, erstreckt sich Cottbus/Chóšebuz auf einer Fläche von 164,3 km<sup>2</sup> bei einer Nord-Süd-Ausdehnung vom 19,2 km und ei- ner Ost-West-Ausdehnung von 15,6 km.

Im Umkreis von ca. 100 km befinden sich neben der Bundeshaupt- stadt Berlin auch die sächsische Landeshauptstadt Dresden sowie die polnische Grenzstadt Zielona Góra.

Das Stadtgebiet von Cottbus/Chóšebuz gliedert sich in 19 Ortsteile, von denen zwölf einen eher dörflich geprägten und sieben einen städtischen Charakter haben.

Die Stadt Cottbus/Chóšebuz fungiert als größter Wissenschafts-, Verwaltungs-, Sport- und Dienstleis- tungsstandort im Süden des Landes Brandenburgs.

Cottbus/Chóšebuz gilt sowohl als das kulturelle als auch politische Zentrum der Sorben und Wenden der Niederlausitz, obgleich in der Stadt bezogen auf die Einwohner nur eine sorbisch/wendische Min- derheit lebt.



Abbildung 2 - Lage in Brandenburg (Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Cottbus>)

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.cottbus.de/aktuelles/statistik/bevoelkerung.html>



## Verkehrliche Anbindung der Stadt Cottbus/Chósebus

### Nahverkehr

Im innerstädtischen Nahverkehr stehen fünf Straßenbahnlinien und 13 Stadtbuslinien sowie drei Spät-/Frühverkehrsbuslinien des Dienstleisters Cottbusverkehr GmbH zur Verfügung. In die umliegenden Kreise verkehren weitere 21 Regional-Buslinien.<sup>2</sup>

### Überregionaler Straßenverkehr

Die Stadt Cottbus/Chósebus ist im Süden mit zwei Autobahnanschlussstellen an die Bundesautobahn A15, die am Autobahndreieck Spreewald auf die A13 zwischen Berlin und Dresden führt, angeschlossen.

Darüber hinaus führen drei Bundesstraßen, die B97, B168 und B169, durch das Stadtgebiet. Zudem ist Cottbus/Chósebus durch die Landesstraßen L49, L50 und L51 mit dem Umland verbunden.

### Schienenverkehr

Von Cottbus/Chósebus verkehren lt. Fahrplanauskunft täglich Regionalbahn- und Regionalexpresslinien nach Brandenburg (an der Havel), Berlin, Dresden, Falkenberg (Elster), Forst (Lausitz), Frankfurt (Oder), Görlitz, Herzberg (Elster), Leipzig, Lübben, Magdeburg, Wismar, Wittenberge und Zittau. Im Fernverkehr fährt täglich der nationale Reisezug bis Norddeich Mole. An den Wochenenden kann man zusätzlich die Verbindung zwischen Berlin und Breslau, den sogenannten Kulturzug, der auf seiner Route in Cottbus/Chósebus hält, nutzen.

Als Ein- und Ausstieg für Bahnreisende dient hauptsächlich der Cottbuser Hauptbahnhof. Weitere Haltepunkte sind die Bahnhöfe „Cottbus-Sandow“, „Cottbus-Merzdorf“ und „Cottbus-Willmersdorf Nord“.

### Luftverkehr

Der Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg (BER) ist vom Zentrum der Stadt Cottbus/Chósebus 110 km entfernt. Die Flughäfen Dresden und Leipzig/Halle liegen in einer Entfernung von 100 km bzw. 225 km. Somit sind diese drei internationalen Airports von Cottbus/Chósebus aus innerhalb von ein bis zwei Stunden Fahrzeit zu erreichen.

## **2. ANALYSE UND PROGNOSE**

### **2.1. Planungssystematische Ableitung**

Im integrierten Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2035 der complan Kommunalberatung GmbH, welches gemeinsam mit dem Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus/Chósebus (3. Fortschreibung) am 24.04.2019 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde, wurden die folgenden, die Innenstadtentwicklung betreffende Themenfelder hinsichtlich ihrer Ausgangslage beschrieben und bewertet:

- Stadtstruktur und Wohnen
- Wirtschaft und Wissenschaft
- Mobilität und Erreichbarkeit

---

<sup>2</sup> Quelle: Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus 2019 bis 2023, S. 21

- Betreuung, Bildung, Soziales und Gesundheit
- Kultur, Freizeit, Sport
- Grün- und Freiräume, Landschaft und Natur
- Stadttechnik und Energie

Querschnittsthemen wie Nachhaltigkeit, Umweltschutz, Digitale Stadt, Integration, Teilhabe, Baukultur, Image und Identität, Bürgermitwirkung sowie Finanzen, die auf die übergeordneten Themenfelder Einfluss nehmen, wurden ergänzend betrachtet.

Das INSEK stellt unter dem Themenfeld „Stadtstruktur und Wohnen“ die Bedeutung des Innenstadtbereiches unter der Überschrift „Fokus Innenstadt“ in gesonderter Weise heraus:

*„Seit vielen Jahren ist die Innenstadt räumlicher Schwerpunkt von hoher Priorität. Mit dem Ziel, die oberzentralen Funktionen und Angebote hier zu konzentrieren, die Altstadt mit touristischer Anziehungskraft weiter zu stärken sowie die Funktionen als Wohn- und Wirtschaftsstandort zu stabilisieren, wurden mehrere räumliche Teilbereiche mit differenzierten Handlungsbedarfen und -ansätzen benannt. Angesichts der vielfältigen Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen der letzten 25 Jahre im Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus weist der Altstadtkern heute hohe Aufenthaltsqualitäten sowie ein attraktives städtebauliches Erscheinungsbild mit positiven Effekten für Bewohnerschaft, Kundschaft und Gäste auf. Über 80 Neubauten bzw. Neubaukomplexe wie das Ensemble „Melde-Areal“, über 30 öffentliche Gebäudesanierungen (Stadthaus, Dieselkraftwerk, Konzertsaal des Konservatoriums), ca. 130 sanierte Straßen, Wege und Plätze sowie 30 neugestaltete Grünanlagen zeugen vom Erfolg des Sanierungsprozesses. Vor diesem Hintergrund wird mit Ausnahme der noch offenen Maßnahmen der verbleibende Handlungsbedarf als gering eingeschätzt. Bestehende und neue Herausforderungen wie die Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen, der Erhalt und die Schaffung nachfragegerechten, bezahlbaren Wohnraums sowie die Aufwertung sozialer, technischer und verkehrlicher Infrastruktur, aber auch die hohe Bedeutung der Altstadt für die Gesamtstadt definieren die Innenstadt auch weiterhin als Handlungsschwerpunkt.“*

*Weitere Teilbereiche der Innenstadt wie das Bahnhofsumfeld, Ostrow, westliche Stadterweiterung, nördliche Innenstadt und Brunschwig weisen je nach Ausgangslage spezifische Handlungsbedarfe auf, denen wegen der Lage im Stadtgebiet insgesamt eine hohe Entwicklungspriorität zugesprochen wird. Aufgrund des Umsetzungsstandes und noch nicht ausfinanzierter Maßnahmen beim Umbau zum „Klimagerechten Mobilitätsverkehrszentrum KVMZ“ weist das nördliche Bahnhofsumfeld noch hohe Handlungsbedarfe auf. Ebenso ist Ostrow von erheblichen funktionalen Defiziten, Industrie- und Gewerbebrachen und Neuordnungsbedarfen gekennzeichnet. Den übrigen Teilbereichen wird wegen positiver Entwicklungen und Perspektiven mittlerer Handlungsbedarf mit Aktivierungs- und Wachstumspotenzialen zur weiteren Belebung und Neuordnung zugesprochen.“<sup>3</sup>*

Die Grenze der gemäß INSEK betrachteten Innenstadtbereiche weicht allerdings etwas von der unter 3.5 begründeten und künftig für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln vorgesehenen Kulissenabgrenzung für den Fördermitteleinsatz ab.

Das INSEK positioniert sich hinsichtlich der erwarteten Wohnraumbedarfe in der Innenstadt klar für den Ausbau des Geschosswohnungsbaus.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S. 28

<sup>4</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S. 31

Bezüglich der weiteren vorgenannten sektoralen Themenfelder finden sich eine Vielzahl an Ausführungen zur Stadtkern und die engere Umgebung wieder, die gleichermaßen die hohe Bedeutung der weiteren Innenstadtentwicklung herausstellen und an dieser Stelle punktuell aufgegriffen werden.

So wurde basierend auf den Inhalten des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (letzte Fortschreibung in 2015, laufende Fortschreibung bis Ende 2024) im INSEK beispielsweise unter dem Themenfeld „Wirtschaft und Wissenschaft“ hinsichtlich der Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote Folgendes festgehalten:

*„Entsprechend besteht nach wie vor die Aufgabe darin, der innerstädtischen Entwicklung oberste Priorität einzuräumen. Der Einzelhandel soll in der Innenstadt konzentriert sowie Wegebeziehungen und räumliche Verknüpfungen zwischen den innerstädtischen Geschäftslagen verbessert werden. Ebenso wird angestrebt, großflächigen Einzelhandel mit innenstadtrelevanten Sortimenten nur in städtebaulich integrierten Lagen mit guter ÖPNV-Anbindung anzusiedeln, um die Versorgung auch für nichtmobile Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen. Im Ergebnis wurde eine auf die Innenstadtstärkung und Versorgungssicherung abzielende mehrstufige Zentren- und Standortstruktur festgelegt und beschlossen (siehe Abb. 28).“<sup>5</sup>*



Abbildung 3 - Grenze Innenstadt gemäß INSEK (S. 28)

Auch für die weiteren Entwicklungen im Bereich Tourismus und Stadtmarketing sieht das INSEK die kulturellen Angebote in der Innenstadt mit dem Staatstheater, dem Kunstmuseum DWK, dem Kinder- und Jugendtheater „Piccolo“ sowie dem Filmtheater Weltspiegel, um nur einige zu benennen, neben dezentralen Leuchttürmen wie dem Branitzer Park als deutlichen Antrieb zur Stärkung.<sup>6</sup>

Im Hinblick auf das Themenfeld der „Mobilität und Erreichbarkeit“ hat das INSEK erkannt, dass die Innenstadtlagen auf ein für eine deutlich einwohnerschwächere Stadt ausgelegtes Straßennetz zurückgreifen müssen, in welchem sich wichtige bauliche Maßnahmen über Jahre angestaut haben. Zudem wurde festgehalten, dass zukünftige Entwicklungen auf die Entlastung des Straßennetzes sowie die Verringerung der Emissionen durch alternative Mobilitätsformen sowie die Ergänzung des Radwegenetzes und die Anpassung des ÖPNV-Angebots ausgerichtet sein sollen.<sup>7</sup>

Unter dem Themenfeld „Betreuung, Bildung, Soziales und Gesundheit“ weist das INSEK insbesondere auf die in der Innenstadt ausgeschöpften Platzkapazitäten an Grundschulen und in Horteinrichtungen sowie auf die Notwendigkeit der Profilierung von Schulkonzepten hin.<sup>8</sup>

Im Bereich „Kultur, Freizeit und Sport“ kann Cottbus ein vielseitiges, qualitativ hochwertiges, identitätsstiftendes und imageprägendes Kulturangebot, dessen Einrichtungen sich auf die Stadtmitte

<sup>5</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S. 42

<sup>6</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S. 46

<sup>7</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S.57/58

<sup>8</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S. 63



konzentrieren vorweisen, wobei für die Zielgruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen insbesondere in Mitte, West, Sandow und Ströbitz Kultur- und Freizeitangebote lückenhaft sind. Zu den vorhandenen Sportstätten verweist das INSEK auf einen erhöhten Sanierungsbedarf sowie ein Angebotsdefizit im innerstädtischen Bereich.<sup>9</sup>

Bezüglich der „Grün- und Freiräume, Landschaft und Natur“ in der Stadt Cottbus/Chósebus wird im INSEK verdeutlicht, dass die Stadt bereits seit dem 19. Jahrhundert das Leitbild der „grünen Stadt“ verfolgt und durch den Verlauf der Spree durchs das Stadtgebiet über ein hohes Potential zur Naherholung verfügt, was gleichzeitig dem Erhalt eines ausgeglichenen Klimas dient.

*„Zur Sicherung und Weiterentwicklung dieser Qualitäten gilt es zukünftig, die inneren und mittleren Grünringe jeweils durch Baumreihen und neue Grünflächen zu erweitern, um damit den Grünflächenbedarf in allen Stadtteilen zu decken.“<sup>10</sup>*

Dabei wird erläutert, dass es hinsichtlich der Qualität und Vernetzung der Grünräume sowie der Anbindung des Wassers an die Stadt noch Ergänzungsbedarfe gibt.

Zum Themenfeld „Stadttechnik und Energie“ weist das INSEK auf die erforderliche Sanierung vorhandener stadttechnischer Netze, die wachsende Bedeutung der Wärmewende (erneuerbare Energien, Fernwärme) und das Niederschlagswassermanagements hin. Die Anpassungsbedarfe sind insbesondere in stärker verdichteten Bereichen der Innenstadt besonders herausfordernd.

Somit zieht sich die Bedeutung der weiteren Innenstadtentwicklung in hohem Maße über alle sektoralen Themenfelder.

Hinsichtlich der betrachteten Querschnittsthemen soll beispielhaft das Thema „Baukultur“ in der Innenstadt herausgestellt werden. Die baukulturelle Qualität ergibt sich aus der Vielzahl von in der Innenstadt vorzufindenden einzigartiger Baudenkmälern, stadtbildprägenden Denkmalensembles, weiteren historisch wertvollen Gebäuden, die zum einem großen Teil erfolgreich saniert und rekonstruiert wurden und somit imageaufwertend und identitätsstiftend wirken. Dies dient gemäß INSEK der Stärkung der Urbanität und Lebendigkeit sowie als Impuls für die Wirtschaft, das Wohnen, die Kultur und Freizeit.

*„Zukünftige Herausforderungen liegen in den verbleibenden Sanierungsbedarfen in der Innenstadt, in der Brachflächenrevitalisierung (Zukunftsorte) zur Entwicklung eines attraktiven Stadtbildes und Beseitigung städtebaulicher Missstände sowie in der Förderung baukultureller Qualitäten bei Neubauprojekten.“<sup>11</sup>*

Grundlage für die Zielformulierung des INSEK sind die in der vorangestellten Analyse ermittelten Stärken, Potenziale und Herausforderungen sowie das beschlossene Leitbild für Cottbus 2035. Cottbus ist gleichermaßen Universitätsstadt, Fürst-Pückler-Stadt, eine Stadt voller Energie, eine grüne, weltoffene und engagierte Stadt. Cottbus ist sich seiner Stärken bewusst und vertritt diese auch selbstbewusst nach außen. Die Zusammenhänge zwischen verschiedenen Fach- und Themenbereichen der Stadt münden im Titel der Stadtentwicklungsstrategie:

„Cottbus 2035 – gemeinsam mit Energie in die Zukunft“.

---

<sup>9</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2035, S. 73/74

<sup>10</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2035, S. 79

<sup>11</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2035, S. 98



Als strategische Ausrichtung weiterer städtischer Entscheidungen und Handlungen wurden im INSEK folgende Grundsätze formuliert, die eine nachhaltige Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Cottbus sicherstellen sollen:

- *„Flächen- und Ressourceneffizienz - Bereits gebaute Stadt durch Substanzerhalt, Sanierung und Erneuerung, Umnutzung und Revitalisierung und Ergänzung besser ausnutzen und verdichten. Flächensparendes Planen und Bauen fördern.*
- *Umweltschutz - Vorhandene Belastungen mindern, natürliche Lebensgrundlagen im Sinne einer ökologierorientierten Stadtentwicklung sichern und schonen.*
- *Baukultur und Öffentlicher Raum - Urbane, baukulturelle und städtebauliche Qualitäten sichern und bedarfs- und nachfrageorientiert weiterentwickeln.*
- *Ausgewogene Stadtentwicklung - In allen Teilräumen der Stadt bedarfs- und nachfragegerechte Versorgungs- und Nutzungsstrukturen herstellen, ökonomische und ökologische Erfordernisse beachten.*
- *Stadt für alle - Gesellschaftliche Teilhabe für alle hier lebenden und arbeitenden Menschen – unabhängig von Geschlecht, Herkunft, Religionszugehörigkeit, Bildung oder sonstigen individuellen Merkmalen – ermöglichen.*
- *Digitale Stadt - Digitale Transformationsprozesse für die Weiterentwicklung der städtischen Qualitäten und hiermit verbundene neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Stadtentwicklung nutzen. Cottbus als Vorreiter und Vorbild im Digitalisierungsprozess etablieren.*
- *Cottbus und Region - Funktion der oberzentralen Funktionen erhalten, Kooperationen mit Umlandgemeinden, Wirtschaftspartnern und weiteren Wirtschaftsstandorten in der Region stärken und weiterentwickeln.*
- *Handlungsfähige Stadt - Finanzielle Leistungsfähigkeit sichern, eine vorausschauende, im Sinne des Allgemeinwohls und auf Wirtschaftlichkeit ausgerichtete Haushaltsplanung durch Prioritätensetzung, aktives Fördermittelmanagement, verstärkte Kooperationen.“*
- *Querschnittsorientiert Arbeiten - Ganzheitliche Entwicklungsansätze unter Einbeziehung aller relevanten Fachressorts von Beginn an verfolgen, vorausschauendes und vernetztes Denken und Planen durch fachübergreifende und projektorientierte Zusammenarbeit fördern.“<sup>12</sup>*

Die formulierten Grundsätze spielen alle für den Innenstadtbereich eine bedeutende Rolle, wobei aufgrund der vorhandenen baulichen Dichte dem Grundsatz der Flächen und Ressourceneffizienz sowie dem Umweltschutz ein höherer Stellenwert einzuräumen wäre. Aufgrund des hohen Anteils an historischem Gebäudebestand spielt, wie zuvor bereits beschrieben, der Grundsatz zur Baukultur ebenfalls innerstädtisch eine übergeordnete Rolle. Zudem ist die Bündelung und Konzentration oberzentraler Funktion in integrierten Lagen bereits als Zielsetzung aus der Sanierungsgebietssatzung „Modellstadt Cottbus – Innenstadt“ übernommen worden und hat sich als langfristig wichtiger Grundsatz etabliert.

Fünf Zielbereiche ausgehend von den vorgenannten Grundsätzen sowie vom Leitbild werden im INSEK als übergeordnete Ziele der weiteren Stadtentwicklung herausgestellt, die an die bisherige Stadtentwicklungsstrategie anknüpfen und weiterentwickelt werden. Die Ergebnisse stellen vier, im

---

<sup>12</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035, S. 106/107



Folgenden benannte Zielbereiche sowie ein Querschnittsziel heraus, welche mit fachlichen Zielstellungen untersetzt sind<sup>13</sup>:

1. Wirtschaftsraum - Lausitzer Zentrum der Energietechnologie
  - Regionalen Strukturwandel aktiv gestalten
  - Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung verbessern
  - Chancen des Entwicklungsvorhabens Cottbuser Ostsee ergreifen
2. Wissensraum - Vielfältige Bildungslandschaft und Forschung auf Spitzenniveau
  - Forschung und Entwicklung unterstützen
  - Bildung als Schlüssel zur gesellschaftlichen Teilhabe fördern
  - Absolventen als zukünftige Unternehmer und Fachkräfte in Cottbus sichern
3. Stadtraum – Großstadt mit besonderer Lebensqualität
  - Urbanes Stadtzentrum weiterentwickeln
  - Städtische Wohn- und Lebensqualitäten sichern und profilieren
  - Stadtteilentwicklung fördern
  - Bürgerschaftliches Engagement stärken
4. Fürst-Pückler-Stadt mit überregionaler Ausstrahlung
  - Kultur, Sport und Freizeit als Stärken stärken
  - Stadtmarketing und Imagearbeit intensivieren

Querschnittsthema: Cottbuser Ostsee – Landschaftswandel erlebbar gemacht

  - Entwicklung des Cottbuser Ostsees als ein überregional bekanntes, imagebildendes Ausflugs- und Tourismusziel mit hohem Natur-, Landschafts- und Erlebniswert
  - Sicherung der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit des Cottbuser Ostsees für alle
  - Förderung von neuen Ideen, Innovationen und Forschung zur Bewältigung des Strukturwandels in Kooperation mit der BTU am Bereich und im Umfeld des Cottbuser Ostsees
  - Entwicklung des Bereichs am Cottbuser Ostsee als Ort für Modellvorhaben („OstseeLabor“)
  - Gemeinsame nachhaltige Entwicklung des Cottbuser Ostsees in Kooperation mit Anrainern und verantwortlichen Partnern
  - Die erarbeiteten Zielbereiche 3 und 4 sind dabei als besonders innenstadtrelevant hervorzuheben.
  - Zu den sich aus den übergeordneten konzeptionellen Ansätzen des INSEK ergebenden kommunalen Stadtumbau-Entwicklungsziele finden sich Ausführungen unter 3.2.

---

<sup>13</sup> Quelle: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2035, S. 107 ff.

## 2.2. Demografische Betrachtung

Die Bevölkerungszahl der Stadt Cottbus/Chósebus hat sich nach den starken Rückgängen zu Beginn der 2000er Jahre weitestgehend stabilisiert. Seit 2010/11 liegt die Zahl nahezu konstant um die 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Zwischen 2014 und 2017 waren sogar leichte Anstiege zu verzeichnen, die auf einen positiven Wanderungssaldo im Rahmen des damaligen Flüchtlingsstroms zurückzuführen ist. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung hingegen ist mit Werten von bis zu -700 im Jahr 2021 fortlaufend negativ<sup>14</sup>.

Dadurch wird deutlich, dass Cottbus/Chósebus, wie viele andere deutsche Städte und Gemeinden, mit dem Phänomen einer alternden Gesellschaft konfrontiert ist. Der demografische Wandel zeigt sich somit in einem stetig steigenden Altersdurchschnitt und einem wachsenden Anteil an Bürgerinnen und Bürgern im Seniorenalter. Zum Ende des Jahres 2021 befanden sich bereits über 26 % der Stadtbevölkerung im Alter von 65 Jahren und darüber, Tendenz weiterhin steigend<sup>15</sup>.

Im Ortsteil Mitte, welcher größtenteils deckungsgleich mit dem zukünftigen Handlungsraum „Innenstadt“ ist, konnte seit 2002 eine gegensätzliche Entwicklung festgestellt werden. Der Bereich hat durch den Einsatz vielfältiger Städtebauförderungsprogramme, verschiedener Fachförderprogramme sowie durch privates Engagement bei Gebäudesanierungen und Neubauten starke Bevölkerungszuwächse verzeichnen können. So stieg die Einwohnerzahl in Mitte von 8.064 in 2002 auf 10.729 Personen in 2022 an, was einem Wachstum von über 33 % entspricht<sup>16</sup>. Auch das Durchschnittsalter der Wohnbevölkerung hat sich in diesem Ortsteil, im Gegensatz zur Gesamtstadt, verringert. Zwischen 2014 und 2018 sank der Altersschnitt von 42,3 auf 41,9 Jahre. Nach dem Stadtteil Ströbitz ist Mitte mit einem Altersdurchschnitt von 42,6 damit der „zweitjüngste“ Ortsteil in der Stadt Cottbus/Chósebus und liegt damit deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnittsalter von 46,7. Mit rund 2.500 Personen befinden sich die meisten Einwohnerinnen und Einwohner von Mitte im Alter zwischen 30 und 45 Jahren<sup>17</sup>.

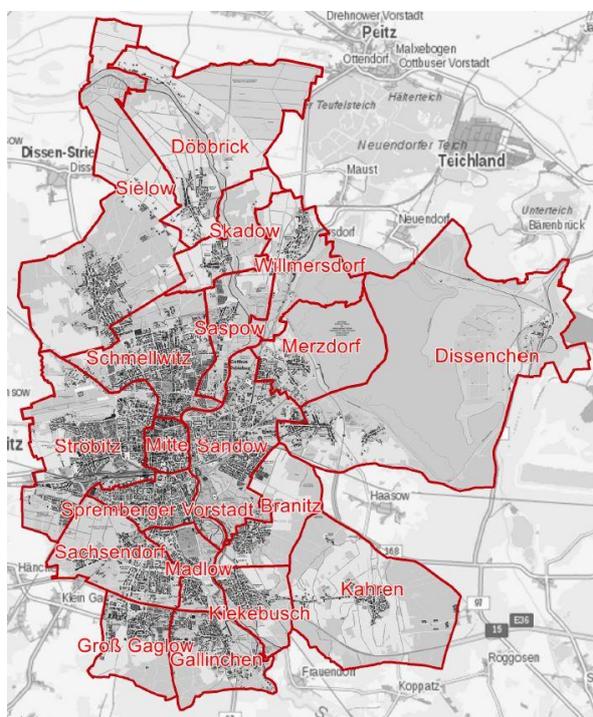


Abbildung 4 - Ortsteile d. Stadt Cottbus/Chósebus (Quelle: ©Stadtplan: Stadtverwaltung Cottbus © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0)

Dieser positive Trend ist insbesondere auf die 1992 begonnene und 2021 abgeschlossene städtebauliche Gesamtmaßnahme „Modellstadt Cottbus - Innenstadt“ zurückzuführen. In den knapp 30 Jahren wurden ca. 85 Mio. Euro Städtebauförderungsmittel in die Wiederherstellung, Aufwertung und Instandsetzung der Sanierungsgebietskulisse investiert.

<sup>14</sup> Quelle: [https://www.cottbus.de/verwaltung/gb\\_ii/buergerservice/statistik/bevoelkerungsbewegung.html](https://www.cottbus.de/verwaltung/gb_ii/buergerservice/statistik/bevoelkerungsbewegung.html)

<sup>15</sup> Quelle: [https://www.cottbus.de/verwaltung/gb\\_ii/buergerservice/statistik/](https://www.cottbus.de/verwaltung/gb_ii/buergerservice/statistik/)

<sup>16</sup> Quelle: [https://www.cottbus.de/verwaltung/gb\\_ii/buergerservice/statistik/einwohner\\_nach\\_ortsteilen.html](https://www.cottbus.de/verwaltung/gb_ii/buergerservice/statistik/einwohner_nach_ortsteilen.html) (Stand: Dez. 2022)

<sup>17</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Cottbus 2018, S. 44 f

Der positive Einfluss der Innenstadtsanierung zeigt sich auch an der Binnenwanderung innerhalb des Stadtgebietes. Während die vornehmlich vom industriellen Wohnungsbau geprägten Randlagen extreme Verluste hinnehmen mussten, konnte der Bereich Mitte allein zwischen 2014 und 2018 einen Wanderungsgewinn von über 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern aus den anderen Stadtteilen erzielen (vgl. Abb. 4).

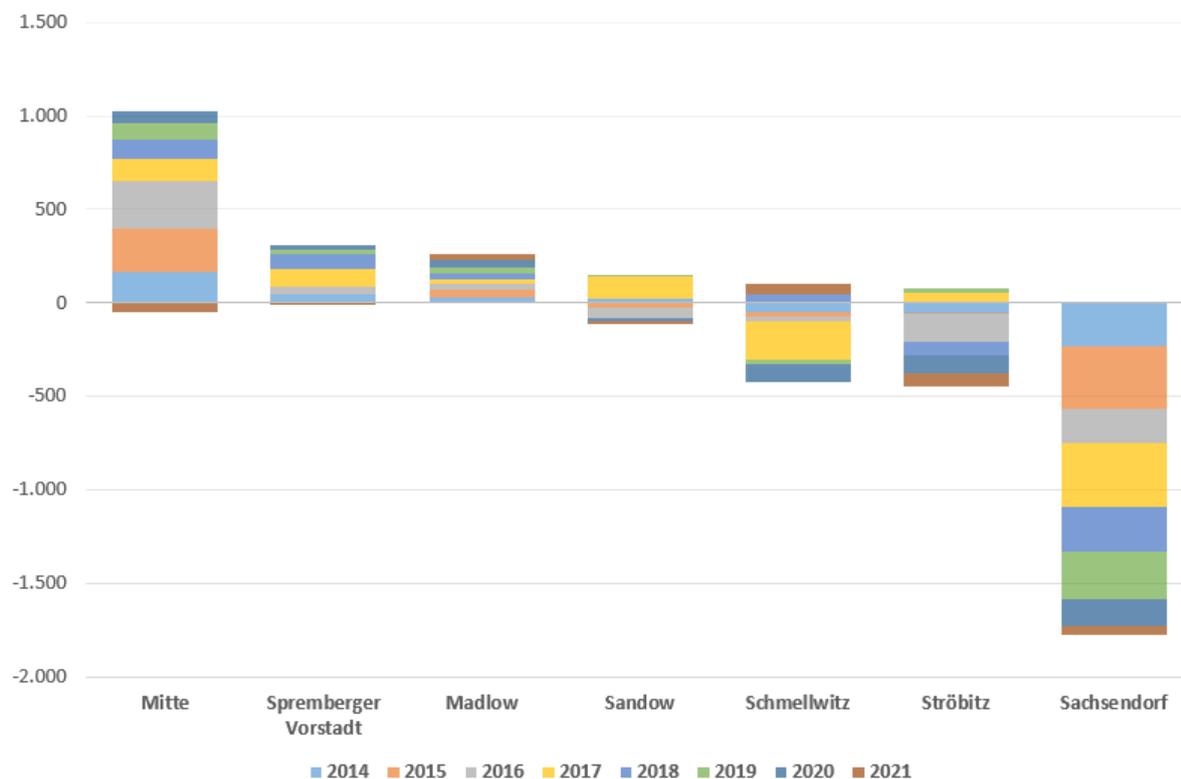


Abbildung 5 - Binnenwanderung innerhalb des Stadtgebietes zwischen 2014 und 2021 (Quelle: [www.cottbus.de/statistik](http://www.cottbus.de/statistik))

Unter Berücksichtigung der baulichen Bestandsstruktur der Innenstadt, der Entwicklung des Altersdurchschnitts sowie der Neubautätigkeiten in den 2010er Jahren ist davon auszugehen, dass sich insbesondere Singles, junge Paare und Personen im Rentenalter angesiedelt haben, die vornehmlich kleine und mittelgroße Wohnungen nachfragen. Ersteres wird daran deutlich, dass 2018 von 10.511 Einwohnern 5.738 als ledig gemeldet waren, was einem Anteil von über 54 % entspricht.<sup>18</sup>

In Anbetracht der Entwicklung der vergangenen Jahre sowie der anstehenden Strukturwandelmaßnahmen, in deren Zusammenhang die Stadt Cottbus/Chósebuz mit einem gesamtstädtischen Zuwachs von 15.000 neuen Einwohnern bis 2040 rechnet, ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungszahl auch und vor allem im Innenstadtbereich weiter anwachsend wird (vgl. Abb. 5). Durch die wirtschaftliche Wachstumsverstärkung entstehen zentrumsnah hochwertige Arbeitsplätze, was im Umkehrschluss eine höhere Wanderungsintensität aus dem Ausland und aus anderen Kommunen zur Folge haben wird und den Standort Cottbus-Innenstadt zusätzlich attraktiviert.

<sup>18</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Cottbus 2018, S. 46



## Bevölkerungsprognose Cottbus 2018 -2040

Projektion nach Planungsvariante und Staatsangehörigkeit

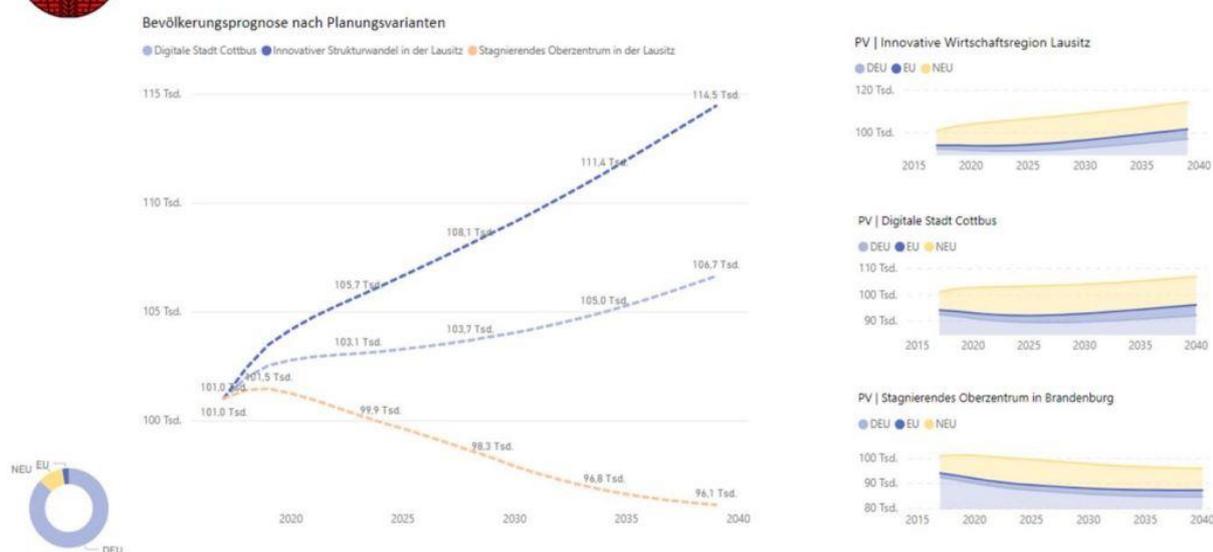


Abbildung 6 - Bevölkerungsprognose für Cottbus/Chósebez nach verschiedenen Planungsvarianten (Quelle: Stadtverwaltung Cottbus)

### 2.3. Defizitanalyse, Erfassung der städtebaulichen Funktionsverluste

Die städtebauliche Zielplanung für die Gesamtmaßnahme Innenstadt umfasst die Bereiche der in der 3. Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes festgelegten Handlungsräume „Modellstadt Cottbus - Innenstadt“ (1.1), „Westliche Stadterweiterung“ (1.4) sowie „Ostrow“ (1.3) und fasst diese als neuen Handlungsraum „Innenstadt“ zusammen (vgl. Abb. 7).<sup>19</sup>

Den Quartieren 1.1 und 1.4 wurde aufgrund ihrer Lage und stadthistorischen Bedeutung die erste Entwicklungspriorität zugesprochen. Dem Handlungsraum Modellstadt Cottbus - Innenstadt wurde, aufgrund des zwischenzeitlichen Abschlusses der ehemaligen Gesamtmaßnahme, zwar in 2018 ein geringerer Handlungsbedarf attestiert. Dieser erhöht sich allerdings zunehmend wieder durch den Bedeutungszuwachs des Strukturwandels und daraus erwachsender, neuer Handlungsbedarfe. In der Westlichen Stadterweiterung begründen die strukturellen Defizite und Neuordnungsbedarfe einen mittleren Handlungsbedarf. Das Gebiet ist im Kernbereich von gründerzeitlichen Wohnquartieren geprägt. An den Süd- und Westrändern befinden sich die Potentialbereiche „Nördliches Bahnhofsumfeld“ und „Viehmarkt“. In den kommenden Jahren sollen diese, in Verbindung mit den Strukturwandelmaßnahmen, eine wesentliche Neuordnung und Belebung erfahren.

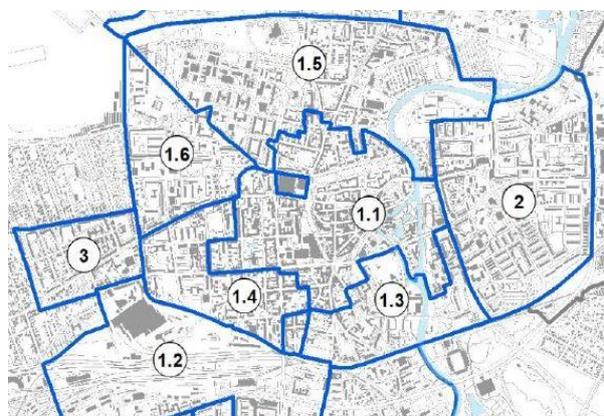


Abbildung 7 - Handlungsräume im Stadtumbau (Quelle: Stadtumbaukonzept, 3. Fortschreibung (2018))

<sup>19</sup> Quelle: 3. Fortschreibung STUK Cottbus/Chósebez, 2018, S. 90 ff.



Der Handlungsraum Ostrow wurde mit erster Entwicklungspriorität und hohem Handlungsbedarf eingeordnet. Zurückzuführen ist dies auf die stadträumlich bedeutsame Lage südlich der Altstadt mit funktionalen Defiziten durch Neuordnungsbedarfe auf ehemaligen Industrie- und Gewerbearealen. Insbesondere die Neuordnung des früheren Busbahnhofs und die Nachnutzung der brachliegenden Areale, beispielsweise entlang der Spree oder zwischen Bautzener und Südstraße, werden zu Herausforderungen in der Entwicklung des Quartiers.

Insgesamt wird der Gesamtmaßnahme Innenstadt die oberste Priorität zugeordnet. Im Rahmen der knapp 30 Jahre andauernden Innenstadtsanierung konnten insgesamt ca. 570 Einzelvorhaben umgesetzt werden. Das im Ergebnisbericht der Vorbereitenden Untersuchungen festgeschriebene Oberziel der Sanierung, die Innenstadt als funktions- und zeitgerechten Wohn-, Arbeits- und Geschäftsbereich mit einer hohen städtebaulichen Qualität zu gestalten und zu einem Oberzentrum zu entwickeln, ist mit Hilfe der Gesamtmaßnahme „Modellstadt Cottbus - Innenstadt“ konsequent verfolgt und gemessen an den zu Beginn der Durchführung festgehaltenen Sanierungszielen im Wesentlichen erfolgreich umgesetzt worden. Die Innenstadt fungiert heute als Verwaltungsstandort, als Versorgungsstandort, als vielfältiger Bildungsstandort, als kulturelles Zentrum der Stadt mit Theatern, Kino und Museen sowie als touristisches Ausflugsziel und bündelt damit bereits wichtige Kernfunktionen eines Oberzentrums. Die Innenstadt ist ein stark nachgefragter Wohnstandort. Die Anpassung an angemessene Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist vielerorts umgesetzt worden. Ansiedlungen von Dienstleistungsunternehmen sprechen für die Standortqualität als Arbeits- und Geschäftsbereich. Die Bevölkerungszunahme von insgesamt 40,6 % (von 6.798 in 1992 auf 9.561 in 2020) sowie die ablesbare städtebauliche Qualität zeigen die positiven Auswirkungen der durchgeführten Einzelvorhaben.

Dennoch bestehen im Innenstadtgebiet weiterhin Defizite aber auch neue Handlungsbedarfe etwa bei der Entwicklung der verbliebenen Konversions- und Potenzialflächen, der Anpassung der technischen Infrastruktur sowie der bedarfsgerechten Bereitstellung sozialer Wohnfolgeeinrichtungen aufgrund der sich im Rahmen des Strukturwandels ändernden Anforderungen. Insbesondere die nachfragegerechte Bereitstellung von Wohnraum wird bei einem weiteren zu erwartenden Bevölkerungsanstieg eine wesentliche Rolle spielen, wie im Folgenden ausgeführt wird.

Bei Betrachtung des Wohnungsmarktes in der Cottbuser Innenstadt wird deutlich, dass die Sanierungsmaßnahmen zu einer signifikanten Attraktivitätssteigerung und damit aber auch zu einer wachsenden Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnraum geführt haben. Als der hinsichtlich der Einwohnerzahl am stärksten wachsende Bereich ist der Ortsteil Mitte in den vergangenen Jahren vor allem als Gewinner aus der Binnenwanderung hervorgegangen.<sup>20</sup>

Die kontinuierlich wachsende Wohnraumnachfrage hat zuletzt gleichsam das private Engagement auf dem innerstädtischen Immobilienmarkt angeregt, sodass größere Potenzialflächen entwickelt und neuer Wohnraum, z.B. in der Petersilienstraße, geschaffen wurde. Insbesondere 3-Raum-Wohnungen konnten in den vergangenen Jahren fertiggestellt werden.<sup>21</sup> Diese Entwicklung ist auch auf die noch vorherrschende Wohnraumhomogenität in der Innenstadt zurückzuführen. Während im historischen Altstadtbereich aus Platzmangel vor allem kleine und sehr kleine Wohnungen vorzufinden sind, warten die „herrschaftlichen“ Gründerzeitgebäude in der Westlichen Stadterweiterung mit großen bis sehr großen Wohnungen auf. Aus diesen Gründen ist eine Diversifizierung der angebotenen Wohnungsgrößen notwendig, damit der vielfältigen Nachfrage bei nahezu vorherrschender Vollvermietung begegnet werden kann. Die erforderlichen Wohnangebote umfassen beispielsweise geeignete Angebote für kleine Familien, um die seit 2018 verstärkte Suburbanisierung ins Eigenheim im

---

<sup>20</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Cottbus 2018, S. 48

<sup>21</sup> Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Cottbus 2018, S. 62



Umland von Cottbus/Chósebus aufzuhalten und bestenfalls umzukehren. Entsprechend der demografischen Entwicklung steigt ebenso die Nachfrage nach barrierearmen bzw. barrierefreien Wohnungen in Zentrumslage, damit Betroffene nah an Einrichtungen des medizinischen und täglichen Bedarfs sein können.

Insbesondere die Maßnahmen zur Bewältigung des Strukturwandels in der Lausitz werden die Standortattraktivität der Stadt Cottbus/Chósebus zusätzlich steigern, weitere Investitionen nach sich ziehen und aufgrund der Schaffung hochbezahlter Arbeitsplätze die innerstädtische Wohnraumnachfrage im mittleren und gehobenem Preissegment weiter erhöhen. So wird es beispielsweise das neue ICE-Instandhaltungswerk der Deutschen Bahn, für welches Investitionen in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro aufgewendet werden, notwendig machen, weitere Flächen- und Bestandsentwicklungen in der Westlichen Stadterweiterung anzustoßen.

Die auf der Planungsvariante „Innovativer Strukturwandel in der Lausitz“ (vgl. Abb. 6) basierende Wohnungsnachfrageprognose und die darauf aufbauende Wohnungsneubauprognose zeigen, dass es in Cottbus/Chósebus in erheblichem Umfang neue Wohnungen benötigt. Um den Bau der bis 2040 erforderlichen rd. 6.600 neuen Wohneinheiten zu ermöglichen, braucht es ausreichende Flächenpotenziale. Dabei ist das notwendige jährliche Volumen bei Mehrfamilienhäusern mit knapp 200 neuen Wohneinheiten beinahe doppelt so hoch wie bei Ein- und Zweifamilienhäusern. Es kommt vor allem im letzten Prognosejahrzehnt (2030 bis 2040) zu einem überproportionalen Anstieg beim Bedarf an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern.<sup>22</sup>

Durch den Fachkräftezufluss, wird sich die derzeitige demografische Entwicklung in der Innenstadt vermutlich etwas abschwächen und sich das Durchschnittsalter voraussichtlich etwas verjüngen sowie sich die Bevölkerungsanteile in den Bereichen der Familiengründer und Best-Ager (25-50 Jahre) erhöhen. Ein Einwohnerzuwachs im fertilen Alter würde somit auch zu einer Erhöhung der Geburtenraten führen und könnte damit ebenfalls langfristig positive Effekte auf die demografische Entwicklung haben. Im Umkehrschluss ergeben sich daraus zusätzliche Bedarfe an die soziale Infrastruktur und strukturelle Defizite im Bereich der Wohnraumversorgung, denen durch zukunftsorientierte Maßnahmen in der Stadtplanung begegnet werden muss. Demnach ist entsprechend der Fachkräfteentwicklung ein attraktives und adäquates Wohn- und Infrastrukturanangebot zu schaffen.

In der erwarteten Größenordnung jährlich neuer Wohneinheiten und Qualität kommt die Stadt Cottbus/Chósebus dabei nicht an innovativen, umweltgerechten Quartiersentwicklungen vorbei. Im Sinne einer progressiven, gesamtstädtischen Konzeption ist besonderes Gewicht der Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum inklusive der darauf abgestimmten Wohnfolgeeinrichtungen, der Umsetzung energetischer Baustandards, einer ressourcenschonenden Flächennutzung und einer klimaneutralen technischen Infrastruktur zu verleihen. Insbesondere im Bereich der Klimagerechtigkeit werden auch in Bestandsquartieren wie der Innenstadt neue Impulse für die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung umzusetzen sein. Eine hohe Priorität hat dabei die CO<sub>2</sub>-neutrale Stadtentwicklung. Themen wie CO<sub>2</sub>-neutrale Bauformen und Baustoffe, minimale Flächenversiegelung, innovative stadtechnische Ver- und Entsorgung sowie umweltverträgliche Verkehrskonzepte sind dabei konsequent umzusetzen und spielen bei geringer Flächenverfügbarkeit zunehmend eine größere Rolle. Auch unter dem Aspekt der Beispielwirkung für Stadtentwicklungsprojekte in anderen Kommunen und Kulissen kommt der Qualität der Planung und Ausführung eine besondere Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage zu klären sein, wie denkmalgeschützte Bausubstanz in der Innenstadt

---

<sup>22</sup> Quelle: Empirica, Konzept zur bedarfsgerechten Wohnraumversorgung in der Stadt Cottbus/Chósebus, 2021, S. 2 f.

zukünftig mit Photovoltaikanlagen und Wärmepumpen ausgestattet werden kann, ohne dass die schützenswerten Eigenschaften beeinträchtigt werden.

Begleitend zu den notwendigen Neubau- und Instandsetzungstätigkeiten, sind gleichermaßen die infrastrukturellen und sozialen Wohnfolgeeinrichtungen zu berücksichtigen. Insbesondere Kindertagesstätten und Grundschulen, welche sich bereits jetzt an ihren Kapazitätsgrenzen befinden, müssen zukünftig mehr Beachtung finden. Gleichermäßen werden aufgrund der zu erwartenden Entwicklung der verbliebenen Potenzialflächen Anpassungen in den Bereichen der Stadttechnik sowie der infrastrukturellen Erschließung notwendig. Hier ist vorzusorgen, dass Überlastungen des Verkehrs sowie der Ver- und Entsorgungsleitungen vermieden werden. Darüber hinaus sind die Voraussetzungen für ein Einzelhandels- und Innenstadtangebot zu schaffen, welches einem Oberzentrum angemessen ist. Dabei spielen insbesondere der weitere Umgang mit dem Innenstadt-Warenhaus (August-Bebel-Straße 2) und die Auswirkung des plötzlichen Rückzugs des Betreibers im Frühjahr 2023 eine übergeordnete Rolle.

Insgesamt sind in Bezug auf die vielfältigen strukturellen Defizite und Handlungsbedarfe, welche sich mit dem begonnenen Strukturwandel in den kommenden Jahren deutlicher herausstellen werden, bereits jetzt Vorkehrungen zu treffen, um die technische und soziale Infrastruktur aber auch die Innenstadtattraktivität auf das weitere Wachstum und die daraus folgende Aktivierung der verbliebenen Flächenpotenziale vorzubereiten und auszulegen.

Ganzheitlich wird an dieser Stelle noch einmal auf die in der 3. Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes dargestellten teilräumlichen Konzepte hingewiesen, welche die Summe der zu berücksichtigen Themen abbilden und die Grundlage für die im folgenden aufgezeigten Zielsetzungen und Strategien sind (vgl. Abb. 8).

| TEILRÄUMLICHE, SEKTORALE KONZEPTE  |  |
|--|--|
| <p><b>Integrierter Verkehrsentwicklungsplan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vermeidung von Netzerweiterungen</li> <li>▪ Entwicklung zum nachhaltigen, ökologisch und energetisch vertretbaren ÖPNV</li> <li>▪ Ausbau Radwegenetz</li> </ul> <p><b>Niederschlagswasserbeseitigungskonzept</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regenwasserrückführung in natürlichen Kreislauf angestrebt</li> <li>▪ Sukzessive Umstellung mit Straßenbaumaßnahmen</li> </ul> <p><b>Energiekonzept und Energetische Quartierskonzepte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ energetische Stadtsanierung als langfristige Aufgabe</li> <li>▪ Innerstädtische Verdichtung und Fernwärmeausbau</li> <li>▪ Umweltverbund stärken</li> <li>▪ Quartiers- und projektbezogene Umsetzung</li> </ul> <p><b>Abwasserbeseitigungskonzept</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontinuierlich abgestimmte Erneuerungsmaßnahmen</li> </ul> | <p><b>Einzelhandels- und Zentrenkonzept</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nahversorgung erhalten und stärken</li> <li>▪ Konzentration zentrenrelevanter Einzelhandelsangebote auf Innenstadt</li> </ul> <p><b>Entwicklungskonzeption Kindertagesbetreuung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlbedarfe im Kita- und Hortbereich</li> <li>▪ Nachhaltige und zukunftsorientierte Gestaltung nötig</li> <li>▪ kurz- bis mittelfristige Bedarfe</li> </ul> <p><b>Gewerbeflächenentwicklungskonzept</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neubewertung vorhandener Flächen und von potenziellen Flächenausweisungen nötig</li> </ul> <p><b>Schulentwicklungsplan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kontinuierlich bedarfsangepasste Umbauten und Sanierungen (differenzierte Standortbetrachtung)</li> <li>▪ Weitere Oberschule nötig</li> </ul> |

Abbildung 8 - Teilräumliche und sektorale Planungen und Konzepte (Quelle: 3. Fortschreibung STUK Cottbus/Chóšebuz, 2018)

## 3. ZIELSETZUNG UND STRATEGIEN

### 3.1. Ziel der Gesamtmaßnahme

Das Grundsatzziel des Stadtumbauprozesses in Cottbus/Chóśebuz ist seit der 3. Fortschreibung des Stadtumbaukonzepts (2018) unverändert und hat damit weiterhin Bestand. In diesem Kontext definiert sich der Stadtumbau in Cottbus weiterhin wie folgt:

*„Der Stadtumbauprozess ist auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtet und strebt an, Cottbus zu einem attraktiven, urbanen Wohn-, Lebens- und Arbeitsort zu entwickeln. Dies umfasst sowohl die hier lebenden Menschen als auch potenzielle künftige Bewohner. Der Cottbuser Stadtumbauprozess ist interdisziplinär, kooperativ und integriert angelegt.“<sup>23</sup>*

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und wirtschaftlichen Strukturwandels werden in diesem Zusammenhang wichtige Beiträge für die Innenentwicklung sowie zur funktionalen Stärkung und Herstellung nachhaltiger Stadtstrukturen geleistet. Die zukünftigen, separaten Stadtumbaukulissen fokussieren sich jedoch auf betreffende Schwerpunktbereiche. Grundsätzlich wird zwischen schrumpfenden, stabilisierten und wachsenden Städten differenziert.

Die angestrebte Kulisse Innenstadt kann als gleichermaßen stabilisierter - durch die Auswirkungen aus 30 Jahren Innenstadtsanierung - und wachsender - durch den Einfluss des Strukturwandels - Stadtkörper betrachtet werden. In diesem Zusammenhang liegen die übergeordneten Schwerpunkte in den Innenstadtquartieren bei der Bereitstellung hochwertiger und zusätzlicher Wohnraums, der Weiterentwicklung der urbanen Qualitäten, der Berücksichtigung des sozialen Wohnungsbaus inklusive notwendiger Wohnfolgeeinrichtungen, der Konversion von Brachen und Industrieruinen, der Anpassung des Stadtraums an den Klimawandel sowie die Beachtung der Barrierefreiheit, der Baukultur und der innerstädtischen Mobilität.

Für die Cottbuser Innenstadt liegt der Fokus auf der Kernstärkung im Innenbereich und der Sicherung der Stadt mit ihrer oberzentralen Funktion. Dazu zählt insbesondere auch, die Innenstadt als funktions- und zeitgerechten Wohn-, Arbeits- und Geschäftsbereich mit einer hohen städtebaulichen Qualität zu gestalten. In der Kernstadt spielen dabei vielfältige Funktionen und Angebote eine zentrale Rolle. Sie fungiert als Verwaltungsstandort, als Versorgungsstandort, als vielfältiger Bildungsstandort, als kulturelles Zentrum der Stadt mit Theatern, Kino und Museen sowie als touristisches Ausflugsziel und bündelt damit zahlreiche Besuchsziele an zentraler Stelle.<sup>24</sup>

Diese vorhandenen Angebote zu verstetigen, zu stärken und bestenfalls auszuweiten um daraus folgend die Frequentierung der Innenstadt zu erhöhen soll ebenfalls Ziel der Gesamtmaßnahme sein.

Ein essenzieller Bestandteil ist dabei die Wahrung der Gebietscharakteristik in allen Innenstadtquartieren, trotz notwendiger Anpassungen an heutige und zukünftige Bedarfe. Hier gilt im Besonderen, die historische und denkmalgeschützte Bausubstanz in der Altstadt sowie in den Gründerzeitquartieren zu schützen und zu erhalten. Der Anteil an denkmalgeschützter Bausubstanz ist beispielsweise durch die unter Denkmalschutz stehende Altstadt, den Denkmalbereich westliche Stadterweiterung sowie das Ensemble in der Puschkinpromenade und einer Vielzahl an Einzeldenkmälern besonders im Innenstadtbereich sehr hoch und erfordert einen behutsamen Umgang. Neben der Unterschutzstellung als Denkmal wird zur Wahrung der Gebietscharakteristik die vorhandene Gestaltungssatzung

---

<sup>23</sup> Quelle: 3. Fortschreibung STUK Cottbus/Chóśebuz, 2018, S. 142

<sup>24</sup> Quelle: Abschlussbericht Modellstadt Cottbus – Innenstadt, S. 45

„Altstadt“ derzeit überarbeitet und künftig durch die Anwendung einer noch zu beschließenden Erhaltungssatzung ergänzt.

Zu den größten Herausforderungen werden künftig erforderliche Anpassungen an den Klimawandel, Resilienzmaßnahmen zum Schutz gegen Starkwetterereignisse (Schwammstadtkonzept) sowie die Integration erneuerbarer Energiesysteme sein. Darüber hinaus wird die Neunutzung brach gefallener Frei- und Potenzialflächen in der Cottbuser Innenstadt, vor dem Hintergrund der Schaffung von Wohnraum bei geringer Flächenverfügbarkeit, eine entscheidende Rolle spielen. Hier ist u. a. die Brachfläche in der Stadtpromenade anzuführen, die in zentralster Lage als Potenzialfläche zu betrachten ist.

In Folge strukturwandelbedingter Unternehmens- und Institutsansiedlungen wird der Umbau verfügbarer Flächen in der Innenstadt indes zwingend notwendig, um die Nachfrage nach sowohl sozialverträglichem als auch Wohnraum im mittleren Preissegment bedienen zu können. In diesem Zusammenhang ist ein weiterer Schwerpunkt die Sicherung des Gemeinbedarfs. Dazu zählt einerseits die bedarfsgerechte Versorgung mit sozialen Wohnfolgeeinrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten und andererseits die Bereitstellung angemessener Sport-, Spiel- und Freizeitanlagen. Diesbezüglich ist eine Aufwertung der innerstädtischen, öffentlichen Parkanlagen und insbesondere des Grünrings entlang der historischen Wallanlagen notwendig. Des Weiteren ist der Wasserlauf der Spree und



Abbildung 9 - Leitmotive für Innenstadtentwicklung

Spreearme im Stadtgebiet im Zusammenhang mit den begleitenden Grünräumen hinsichtlich der Erlebbarkeit im Sinne einer Stadt am Fluss künftig besser herauszuarbeiten. Insgesamt gilt es, Qualitäten in der Cottbuser Innenstadt herzustellen und diese langfristig zu erhalten, um ein attraktives und lebenswertes Stadtzentrum für die heutigen und zukünftigen Bewohner von Cottbus/Chósebus bieten zu können. Den hieraus resultierenden Anpassungserfordernissen will die Stadt mit der Ausweitung des Stadtumbaugebietes „Innenstadt“ und dem damit auf diese Bereiche fokussierten Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Teilprogramm „Lebendige Zentren“ begegnen.

Aus den Zielsetzungen lassen sich die fünf nebenstehenden Leitmotive ableiten, wobei sich zahlreiche geplante Maßnahmen gleich mehreren Motiven zuordnen lassen.

### 3.2. Kommunale STUB-Entwicklungsziele

Im Folgenden werden die im Stadtumbaukonzept, 3. Fortschreibung (2018), definierten 13 Stadtumbauziele sowie deren Teilziele aufgeführt. Vor dem Hintergrund eines gesamtstädtischen Planungs- und Steuerungsinstruments empfiehlt sich eine gleichwertige Betrachtung der vorliegenden Zielsetzungen. Aufgrund der stetig wachsenden Bedeutung des Strukturwandels und dessen unmittelbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklungsprozesse haben sich seit der Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes einige grundlegende Rahmenbedingungen verändert, sodass die Integration angepasster strukturstärkender Zielsetzungen zu berücksichtigen sind.

Die im Informationsblatt des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg umrissenen Grundsatzziele des Stadtumbaus werden mit den kommunalen Stadtumbauzielen der Stadt Cottbus/Chósebusz vollumfänglich berücksichtigt. Die städtischen Zielsetzungen dienen der Herstellung einer nachhaltigen Stadtstruktur (vgl. besonders 1. und 3.), der Leerstandsreduzierung (vgl. 6.), dem Klimaschutz und der Klimaanpassung (vgl. insbesondere 8.,9. und 12.) sowie der Revitalisierung von Brachen (vgl. 1.).

Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes wurden zudem die 13 kommunalen Stadtumbau-Entwicklungsziele erneut auf Ihre Aktualität und Relevanz für das Innenstadtgebiet untersucht, eingeordnet und sofern erforderlich ergänzt.<sup>25</sup>

**„1. Der Stadtumbau verfolgt das Ziel einer kompakten, nachhaltig funktionsfähigen Stadt- und Siedlungsstruktur.**

*Der Stadtumbauprozess verfolgt weiterhin die Doppelstrategie aus Stärkung der Innenstadt und Rückbau von den Rändern. Diese Strategie wird nunmehr ergänzt um eine gleichzeitige Hinwendung der Stadtentwicklung zum Cottbuser Ostsee.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Stabilisierung und Stärkung der Innenstadt und der innenstadtnahen Bereiche*
- *Aktivierung von Brachflächen und sinnvolle Arrondierungen im Innenbereich*
- *Bedarfsgerechte Entdichtung und Transformation am Stadtrand*
- *Bessere stadträumliche Anbindung des künftigen Cottbuser Ostsees*
- *Aktivierung und Weiterentwicklung des Stadtraums zwischen Innenstadt und Ostsee*
- *Qualifizierung und Vernetzung vorhandener Siedlungs- und Freiraumstrukturen*
- *Siedlungsentwicklung schwerpunktmäßig entlang der ÖPNV-Achsen*

*Schwerpunktaufgabe ist die Schaffung von Steuerungsinstrumenten für die Entwicklung des Stadtraumes zwischen Sandow und Ostsee (städtebauliches Gesamtvorhaben / Fördergebietskulisse, teilräumliches Entwicklungskonzept, Instrumente der Bodenordnung, Bauleitplanung, ggf. sanierungsrechtliche Instrumente).“*

Auf die Weiterentwicklung der Innenstadt spielt die vorgenannte Zielsetzung insbesondere hinsichtlich des Teilziels zur Stabilisierung und Stärkung der Innenstadt und der innenstadtnahen Bereiche sowie hinsichtlich der Brachflächenaktivierung eine übergeordnete Rolle (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt - Stärkung der Innenstadt). Auch auf Einzelvorhaben zur im Innenstadtbereich beginnenden stadträumlichen Anbindung des Ostsees sowie zur Qualifizierung und Vernetzung der Freiraumstrukturen soll ein Fokus im künftig Stadtumbaugebiet Innenstadt liegen (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt - Klimawandelgerechte öffentliche Grünanlagen & Parks).

**„2. Der Stadtumbau stärkt die wohnortnahe Versorgung und die gewerbliche Entwicklung.**

*Am Ziel der wohnortnahen Versorgung und der Stärkung der innerstädtischen Zentrenfunktion hält der Stadtumbauprozess auch weiterhin fest. Künftig richtet er darüber hinaus aber auch ein besonderes Augenmerk darauf, den wirtschaftlichen Strukturwandel und die Verankerung zukunftsfähiger Wirtschaftsstrukturen zu unterstützen.*

---

<sup>25</sup> Quelle: 3. Fortschreibung STUK Cottbus/Chósebusz, 2018 S. 143 ff.

Diese Ziele werden dabei verfolgt:

- *Stärkung der Cottbuser Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum mit oberzentraler Bedeutung für den Süden Brandenburgs*
- *Stärkung der innerstädtischen Zentrenfunktion in Abgrenzung zum großflächigen Einzelhandel in peripheren Lagen*
- *Stärkung der Stadtteil- und Ortsteilzentren zur Sicherung der wohnortnahen Versorgung der Bewohner*
- *Revitalisierung, Weiterentwicklung und stadträumliche Integration von Gewerbeflächen*
- *Stärkere konzeptionelle Berücksichtigung neuer Formen des Arbeitens*
- *Förderung von Funktionsmischung*

*Schwerpunktaufgabe ist vor allem die Erarbeitung einer Entwicklungs-Perspektive für die gewerblich geprägte Kernzone in der Gebietskulisse 'Struktureller Wandel Cottbuser Ostsee'.*

Für die Innenstadt sind die unter dem 2. Stadtumbauziel subsummierten Teilziele bis auf den sich auf Stadtteil- und Ortsteilzentren ausgerichteten 3. Anstrich von erheblicher Relevanz und mit Einzelvorhaben zu untersetzen (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkte - Stärkung der Innenstadtfunktion, Wandel im Wandel und Wohnstandorte stärken & klimawandelgerechte Wohnumfeldgestaltung).

**„3. Der Stadtumbau leistet einen wichtigen Beitrag zu einer qualitätvollen Stadtentwicklung und schafft stabile, nachhaltige Stadtquartiere.**

*Der Stadtumbau verschreibt sich dem Ideal einer individuellen, charaktvollen, vielfältig differenzierten, kompakten, kleinteilig (nutzungs-)gemischten, auf die Innenstadt orientierten europäischen Stadt mit historisch gewachsener Identität. Durch eine nachhaltige Quartiersentwicklung werden Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe und Gemeinwesen ermöglicht.*

Diese Ziele werden dabei verfolgt:

- *Stärkung der Cottbuser Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum mit oberzentraler Bedeutung für den Süden Brandenburgs*
- *Stärkung der innerstädtischen Zentrenfunktion in Abgrenzung zum großflächigen Einzelhandel in peripheren Lagen*
- *Stärkung der Stadtteil- und Ortsteilzentren zur Sicherung der wohnortnahen Versorgung der Bewohner*
- *Revitalisierung, Weiterentwicklung und stadträumliche Integration von Gewerbeflächen*
- *Stärkere konzeptionelle Berücksichtigung neuer Formen des Arbeitens*
- *Förderung von Funktionsmischung*

*Schwerpunktaufgabe ist die Erarbeitung und Umsetzung von integrierten Quartierskonzepten in den Kernbereichen des weiteren Stadtumbauprozesses (etwa im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen).*

Das Bestreben, durch den Stadtumbau einen wichtigen Beitrag zur qualitätvollen Stadtentwicklung mit stabilen und nachhaltigen Stadtquartieren zu leisten, ist durch die sechs vorgenannten Teilziele im vollen Umfang auf die Innenstadt anwendbar. Die bereits unter 2.1. herausgestellte Bedeutung des Querschnittsthemas Baukultur aufgrund des hohen Anteils historischen Gebäudebestands und



dessen identitätsstiftender Wirkung wird hier untermauert (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt – Errichtung, Änderung und Erneuerung von Gemeinbedarfs- & Folgeeinrichtungen). Auch hinsichtlich der Ausgewogenheit zwischen baulicher Dichte und öffentlichen Freiräumen ergeben sich für die Innenstadtlage ein breites Aufgabenspektrum (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkte - Stärkung der Innenstadtfunktion, Klimawandelgerechte öffentliche Grünanlagen & Parks und Stadt am Fluss).

#### **„4. Der Stadtumbau setzt bewusst einen Schwerpunkt auf Beteiligung und Teilhabe.**

*Im Rahmen des Stadtumbauprozesses sollen über eine frühzeitige und kontinuierliche Information hinaus regelmäßige Mitgestaltungs- und Mitentscheidungsmöglichkeiten geschaffen werden. Hierdurch werden individuelle, vielfältige Lösungsansätze, Ideenvielfalt und Nutzerperspektiven in die Stadtentwicklungsprozesse einbezogen. Der Schwerpunkt soll insbesondere auf der Quartiers-ebene liegen.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Entwicklung und Verstetigung von Modellen der Mitwirkung und Teilhabe*
- *Einbeziehung Beteiligter und Betroffener bei Prioritätensetzung, Projektentwicklung und -umsetzung*
- *Stärkung eigenverantwortlicher Budgets (z.B. Verfügungsfonds)*
- *Intensivierung der Kooperationen mit Wirtschaft, Verbänden, Vereinen, gesellschaftlichen Gruppen, Schülern / Studenten*
- *Stärkung von gemeinschaftlichen Organisations- und Finanzierungsmodellen, antispekulative Bodenpolitik*
- *Selbstverwirklichung, Identifikation, demokratische Beteiligungsprozesse*
- *Ermöglichung von Integration und sozialer Emanzipation, Stärkung von vielfältigen urbanen Lebensweisen und Subkulturen*

*Schwerpunktaufgabe ist die strukturelle Verankerung qualifizierter Beteiligungsprozesse bei städtebaulichen Entwicklungsvorhaben und Bauprojekten.“*

Die Stadt Cottbus/Chóśebuz setzt in allen Stadtentwicklungsprozessen auf die Information, Beteiligung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger. Dies wird auch für den weiteren Stadtumbau in der angestrebten Innenstadtkulisse geplant (vgl. 4.2 Begründung der Einzelvorhaben (Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit, Verfügungsfonds)).

#### **„5. Der Stadtumbau befördert die Anpassung des Wohnungsbestandes an die Nachfrageentwicklung und baut Segregationstendenzen ab.**

*Im Zuge der Begleitung einer diversifizierten Stadtgesellschaft strebt der Stadtumbauprozess die Anpassung des gesamtstädtischen Wohnraum-Portfolios an die Nachfrageentwicklung und die daraus erwachsenden Bedarfe an. Übergeordnetes Bestreben ist die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für breite Bevölkerungsgruppen.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Diversifizierung des Wohnungsbestandes zugunsten vielfältiger Wohn- und Eigentumsformen*
- *Bereitstellung vielfältiger bezahlbarer Wohnangebote für verschiedene soziale Gruppen*

- *Abbau von Singularisierung und sozialer Isolation, Ermöglichen von Teilhabe und Inklusion*
- *Anpassung des Wohnungsbestandes und des Wohnumfeldes an den demografischen Wandel*
- *Energetische Modernisierung des Gebäudebestandes*
- *Flächenbereitstellung zur Wohneigentumsbildung, Unterstützung von Baugruppen*
- *Aktivierung des noch unsanierten Altbaubestandes*
- *Aufwertung des Wohnungsumfeldes, Anbindung an Grün- und Freiraumbereiche*

*Schwerpunktaufgabe ist die flächenhafte Verankerung des sozial orientierten, bezahlbaren Wohnungsbaus als festen Bestandteil in allen wohnungsmarktrelevanten Entwicklungsvorhaben.“*

Die Notwendigkeit der Anpassung des Wohnungsbestands im Kernstadtbereich nimmt einen erheblichen Stellenwert ein und die hierzu definierten acht Teilziele sind alle im künftigen Stadtumbaugebiet „Innenstadt“ anzuwenden (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkte Stärkung der Innenstadtfunktion, Klimawandelgerechte öffentliche Grünanlagen & Parks, Wohnstandorte stärken & klimawandelgerechte Wohnumfeldgestaltung sowie 4.2. Begründung der Einzelvorhaben).

***„6. Der Stadtumbau setzt den Rückbau zielgerichtet als Instrument der qualitativen Stadtentwicklung ein.***

*Der Rückbau von dauerhaft nicht mehr nachgefragten Wohnungsbeständen bleibt beständige Aufgabe des Stadtumbauprozesses, wenn auch in vergleichsweise untergeordnetem Maße. Neben der Anpassung des Wohnungsmarktes dient der Rückbau zugleich der Verbesserung der Stadtstrukturen und der qualitativen Stadtentwicklung.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Weiterhin schwerpunktmäßige Verortung entstehender Rückbaubedarfe an den Rändern zum Erhalt kompakter Siedlungsstrukturen*
- *Verstärkt aber auch Rückbau und Teilrückbau zur qualitativen städtebaulichen Weiterentwicklung im Innenbereich zur Verbesserung städtebaulicher Strukturen*
- *Schaffung eines angemessenen Verhältnisses von baulicher Dichte und öffentlichen Freiräumen*
- *Differenzierung in öffentliche und private Räume (z.B. durch Wohnhöfe)*

*Schwerpunktaufgabe ist die Erarbeitung von städtebaulichen Rahmenplänen zur Neustrukturierung von Sandow und Neu-Schmellwitz und zur konzeptionellen Untersetzung der hier bestehenden Entwicklungsbedarfe.“*

Der Rückbau als Stadtumbauziel sowie der Umgang mit den dadurch freiwerdenden Flächen wird in der Cottbus Innenstadt keine Anwendung finden, da diese Zielsetzung für den Stadtkernbereich im Gegensatz zur angestrebten, verträglichen Nachverdichtung, der Innenstadttärkung und dem baukulturellen Bestandserhalt steht.

***„7. Der Stadtumbau unterstützt die Erneuerung und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur.***



*Die Erneuerung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur bleibt eine der Kernaufgaben im Stadtumbauprozess, um damit einen wichtigen Standortvorteil der Stadt im überregionalen Vergleich zu sichern und auszubauen. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf den Bereichen Kita, Schule und Hort sowie Gesundheit und Sport.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Bauliche, energetische und barrierefreie Erneuerung des nachhaltig gesicherten Bestandes*
- *Wohnortnahe Ergänzung nicht abgedeckter Versorgungslücken bei Kita, Schule und Hort*
- *Sicherung und punktuelle, bedarfsgerechte Ergänzung des Angebotes an sozialer Infrastruktur und Freizeitinfrastruktur*
- *Schaffung von Orten der Integration*
- *Berücksichtigung späterer Umnutzungsmöglichkeiten entsprechend sich wandelnder Bedarfe (Multifunktionalität)*

*Schwerpunktaufgaben sind die Auflösung des Rückstaus bei der wohnortnahen Versorgung mit Kita- und Grundschulplätzen und die Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung eines sozialgerechten Baulandmodells für die Stadt Cottbus/Chóšebuz.“*

Die bedarfsgerechte Anpassung der sozialen Infrastruktur und dabei insbesondere die Erhöhung der Kita- und Grundschulplätze ist aufgrund der wachsenden Einwohnerzahl im Innenstadtgebiet eine der größten Herausforderungen für den künftigen Stadtumbau und ist in eine Vielzahl von Einzelvorhaben zu übertragen (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt - Errichtung, Änderung und Erneuerung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen).

#### **„8. Der Stadtumbau begleitet aktiv die Anpassung der stadttechnischen Infrastruktur.**

*Auch künftig sind die stadttechnischen Belange im Stadtumbauprozess in besonderem Maße zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl bei der Verortung von Rückbau- und Entdichtungsbedarfen als auch bei der Konzeption neuer räumlicher Entwicklungsschwerpunkte. Gleichzeitig wird eine stärkere Beförderung energetischer und klimatischer Bedarfe unerlässlich.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Sanierung der bestehenden Netze zur Sicherung der Funktionsfähigkeit*
- *Klimagerechte Anpassung des Mischwassernetzes (z.B. an Starkregenereignisse), Ausbau der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung (Schwammstadt)*
- *Beförderung von Wärmenetzen, Ausbau des Fernwärmenetzes*
- *Effizienzsteigerung durch Netzentflechtung und -verdichtung, Reduktion der Netzverluste durch Senkung der Vor- und Rücklauftemperaturen*
- *Verbesserung der Bedingungen zur Nutzung erneuerbarer Energien in der Stadt*
- *Unterstützung von Quartiersstromspeichern zur Entlastung der Netze und Erhöhung der Eigennutzungsgrade*
- *Aktiver Umgang mit verbliebener Stadttechnik in den Rückbauquartieren*

*Schwerpunktaufgabe ist der Aufbau eines mit regenerativen Energien betriebenen Energieversorgungsnetzes für den künftigen Entwicklungsschwerpunkt am Ostsee und die effiziente Anbindung dieses Bereichs an die weiteren kommunalen Medien.“*



Besonders relevant aus dem vorgenannten 8. Zielgebiet sind für die Innenstadtlage im Stadtumbauprozess insbesondere die Sicherung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Netze und die klimagerechte Anpassung des Mischwassernetzes (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt – Stadt am Fluss).

**„9. Der Stadtumbau leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer klimagerechten und energetischen Stadtentwicklung.“**

*Der Stadtumbauprozess verschreibt sich dem Ziel einer bezahlbaren, umwelt- und sozialgerechten, nachhaltigen und energetischen Stadtentwicklung. Er setzt gezielt auf die Entwicklung und Umsetzung innovativer und beispielgebender Konzepte (z.B. CO2-freies Stadtquartier).*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Reduzierung des Energiebedarfs und Steigerung der Energieeffizienz im kommunalen und privaten Gebäudebestand*
- *Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger*
- *Umsetzung der energetischen Quartierskonzepte und des kommunalen Energiekonzepts*
- *Etablierung eines kommunalen Energiemanagements*
- *Unterstützung von Dachbegrünungen und Flächenentsiegelungen auf öffentlichen Liegenschaften*
- *Minimierung der städtischen Treibhausgasemissionen*

*Schwerpunktaufgabe ist die Schaffung eines energieautarken, emissionsarmen Stadtquartiers mit überregionalem Modellcharakter.“*

Die Ausrichtung auf eine klimagerechte und energetische Stadtentwicklung wird auch im angestrebten Stadtumbaugebiet Innenstadt zielstrebig verfolgt. Dabei ist sind die beiden erstgenannten Teilziele besonders herauszustellen und in den zur Durchführung anstehenden Einzelvorhaben umzusetzen (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkte – Errichtung, Änderung und Erneuerung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen). Die Berücksichtigung der kommunalen energetischen Konzeptionen ist dabei bereits obligatorisch geworden.

**„10. Der Stadtumbau unterstützt vernetzte Mobilitätsansätze und fördert die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur.“**

*Mit der Unterstützung integrierter, vernetzter Ansätze trägt der Stadtumbauprozess zur Erhöhung zeitgemäßer, umweltverträglicher Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei. Dies bedeutet einen Vorrang für den Umweltverbund und eine klimaschonende Individualmobilität.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Stärkung des ÖPNV und Ausrichtung der Stadtentwicklung auf den ÖPNV*
- *Attraktivierung des Straßenbahnnetzes durch Streckenerweiterungen*
- *Verkehrsvermeidung, Reduzierung des KFZ-Verkehrs*
- *Reduzierung vorhandener Verkehrsflächen, Vermeidung zusätzlicher PKW-Stellplätze*
- *Erneuerung und Ausbau des Geh- und Radwegenetzes, Erneuerung und punktuelle Ergänzung des Straßennetzes*



- *Förderung der Etablierung von nicht-fossilen Antriebstechnologien wie E-Mobilität oder Wasserstoff (z.B. Ladeinfrastruktur)*

*Schwerpunktaufgaben sind die weitere bauliche Umsetzung der Entwicklung des Hauptbahnhofs zum Verkehrsknoten und darüber hinaus die Weiterentwicklung und Qualifizierung des ÖPNV-Netzes und die Stärkung des Umweltverbundes in enger Koppelung mit den künftigen städtebaulichen Schwerpunktbereichen.“*

Die im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und Mobilität niedergeschriebenen Teilziele werden in der Innenstadt vollumfänglich berücksichtigt und auf verschiedenste Einzelvorhaben zur Anwendung gebracht. Es ist sowohl die Stärkung des ÖPNV und die Attraktivierung des Straßenbahnnetzes (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt – Anpassung von öffentlichen Stadträumen & Plätzen) als auch die Reduzierung des KFZ-Verkehrs an sich sowie die Verringerung vorh. Verkehrsflächen und Minimierung der Flächen für PKW-Stellplätze ausdrücklich thematisiert (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt – E-Mobilität ermöglichen & Parkraumverlagerung). Zudem sind der Ausbau des Radwegenetzes sowie die punktuelle Ergänzung des Straßennetzes in der künftigen Stadtumbaukulisse angestrebt (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkt - Stärkung des Radverkehrs).

***„11. Der Stadtumbau setzt sich nachdrücklich für einen barrierefreien öffentlichen Raum ein und trägt zu dessen Qualifizierung bei.***

*Die Stadt Cottbus/Chósebuž verschreibt sich der konsequenten Weiterführung des Abbaus von Barrieren im öffentlichen Raum. Diese kommunale Zielstellung deckt sich mit dem landespolitischen Ziel einer „Stadt für alle“. Die Aufwertung des öffentlichen Raumes zielt zunehmend auch auf die Bereiche außerhalb der unmittelbaren Kernstadt.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, Etablierung multisensorischer Leitsysteme*
- *Steigerung der Attraktivität und Erhöhung der Aufenthaltsqualität*
- *Differenzierung der öffentlichen Freiräume mit unterschiedlichen Funktionen, zielgruppenorientierte Qualifizierung*
- *Erlebarmachen von Wasser im Stadtraum, Nutzung der Lagegunst am Wasser*

*Schwerpunktaufgabe ist der Ausbau des barrierefreien Wegenetzes und der damit verbundene Abbau von Hürden zur gesellschaftlichen Teilhabe.*

Ansätze zur Umsetzung der Zielsetzung, den öffentlichen Raum zu qualifizieren und insbesondere barrierefrei zu gestalten sowie zur Umsetzung der untergeordneten Teilziele finden Auswirkungen auf mehrere der nachfolgend beschriebenen Handlungsschwerpunkte (vgl. 3.3.) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen und Einzelvorhaben.

***„12. Der Stadtumbau befördert eine attraktive grüne Infrastruktur und berücksichtigt stadtkologische Belange.***

*Vor dem Hintergrund des Klimawandels treten neben das weiterhin bestehende Ziel einer Attraktivierung der Grünräume zunehmend auch stadtklimatische und stadtkologische Belange. Dies betrifft neben der Sicherung der Artenvielfalt und der naturräumlichen Qualitäten auch Themen wie Frischluftzufuhr und Kühlung zum Schutz klimasensibler Bewohnergruppen.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Sicherung der Qualität und Zugänglichkeit der grünen Achsen*
- *Verbindung und Vernetzung von grünräumlichen Einzelstandorten*
- *Anbindung der städtischen Grünräume an den Landschaftsverbund*
- *Renaturierung und naturnahe Gestaltung von Gewässern und Uferbereichen*

*Schwerpunktaufgabe ist die Entwicklung eines kommunalen Flächenpools zur Eingriffs- und Ausgleichsregelung auf Grundlage eines Freiraumkonzeptes für die Gesamtstadt.“*

Die Beförderung der Attraktivität der grünen Infrastruktur und die Berücksichtigung stadtoökologischer Belange sind zentrales Thema des weiteren Stadtentwicklungsprozesses des als Innenstadt-Kulisse umrissenen Gebiets. Die vier Teilziele sollen insbesondere durch die Umsetzung von Einzelvorhaben im Bereich der Wohnumfelder, der innerstädtischen Grün- und Freiflächen sowie im Spree-raum zum Tragen kommen (vgl. 3.3. Handlungsschwerpunkte - Klimawandelgerechte öffentliche Grünanlagen & Parks, Wohnstandorte stärken & klimawandelgerechte Wohnumfeldgestaltung sowie Stadt am Fluss).

### ***„13. Der Stadtumbau setzt auf die Chancen digitaler Strukturen in allen Lebens- und Arbeitsbereichen der Stadt.***

*Die Möglichkeiten durch die technologische Vernetzung von Menschen, Prozessen, Daten und Objekten wird die Stadt Cottbus/Chóśebuz nutzen, um das Ziel einer effizienten und lebenswerten Stadt im Sinne der Bürger zu erreichen. Mit dem Stadtumbau werden entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen, die diese Entwicklungen lenken, damit Chancen genutzt und Herausforderungen bewältigt werden können. Dazu gilt es, die Digitalisierung als interdisziplinären Ansatz zu verstehen.*

*Diese Ziele werden dabei verfolgt:*

- *Formulierung von Zielsetzungen für die digitale Transformation*
- *Vernetzung von strategischen Partnern (z.B. Stadtwerke, Wohnungswirtschaft und Wirtschaftsförderung)*
- *Etablierung von Systemen und Standards zur Datensicherheit und Datenhoheit*
- *Förderung innovativer Ansätze und Modelle (z.B. in den Bereichen autonomes Fahren, Telemedizin, digitale Verkehrsführung und digitale Berufsfelder)*
- *Ermöglichung von Know-how-Transfer, Kommunikation von Best-Practice-Beispielen und zukunftsfähigen Geschäftsmodellen*
- *Unterstützung von Partizipationsprozessen durch digitale Methoden und Formate, um diese damit einer Vielzahl an Zielgruppe zugänglich zu machen*

*Schwerpunktaufgaben sind die Erarbeitung und schrittweise Realisierung einer gesamtstädtischen Entwicklungskonzeption zur digitalen Stadt (Digitale Agenda Cottbus) und die strukturelle und inhaltliche Verknüpfung mit den weiteren Stadtentwicklungsprozessen.*

Das Themenfeld der Digitalisierung und deren Zielformulierungen spielen mit Blick auf die Stadtumbaukulisse Innenstadt eher eine untergeordnete Rolle. So berücksichtigen sicherlich geplante Infrastrukturmaßnahmen oder Vorhaben im Bereich der Hochbaumaßnahmen digitalisierte und innovative Prozesse und auch die digitale Vernetzung der am Stadtumbau beteiligten Partner schreitet

weiterhin voran. Es finden sich allerdings keine ausschließlich auf das Stadtumbauziel Nr. 13 ausgerichteten strategischen Handlungsansätze oder Einzelvorhaben.

### 3.3. Strategische Handlungsschwerpunkte

Der weitere Stadtumbauprozess ist geprägt von einer Fokussierung auf mehrere strategische Handlungsschwerpunkte mit vordringlichen Handlungsbedarfen. In der Innenstadt konzentrieren sich einige dieser Schwerpunkte auf abgrenzbare Teilräume deren Besonderheiten aufgegriffen und vertieft werden. Weitere Handlungsschwerpunkte sind eher thematisch und verteilen sich über den gesamten Bereich der Gebietskulisse. Die Übergänge zwischen den erkannten Handlungsschwerpunkten sind fließend.

#### Handlungsschwerpunkt - Stärkung der Innenstadtfunktion

##### August-Bebel-Straße 2 (ehem. Galeria Karstadt Kaufhof)

Das Gebäude dieses Warenhauses in Cottbus/Chósebus ist eine Spezialimmobilie der DDR-Baukultur aus dem Jahr 1968. Der Standort wurde seitdem durchgehend als reines Warenhaus genutzt und insbesondere in den 1990er Jahren auf die seinerzeit geltenden Ansprüche einer modernen Verkaufsstätte baulich angepasst. Das bedeutet, dass es im Wesentlichen eine zusammenhängende Verkaufsfläche vom Erd- bis zum 2. Obergeschoss gibt sowie vereinzelte Nebenräume. Weiterhin existiert ein Verwaltungsbereich im 2. Obergeschoss



Abbildung 10 - August-Bebel-Straße 2

sowie weitflächige Lagerbereiche und eine Tiefgarage im Untergeschoss. Vielzahlige Technikräume sind in allen Zwischen- und Hauptgeschossen untergebracht.

Die Immobilie steht unter Denkmalschutz, hier insbesondere die äußere Gesamterscheinung und Materialität. Für die Neuausrichtung zu einer multifunktionalen und bei Bedarf wandlungsfähigen Infrastruktureinrichtung für Handel, Service, Gemeinbedarf (Stadt- und Regionalbibliothek) und Verwaltung (Bürgerbüro, Stadtarchiv etc.) bedarf es in der Ausgangslage umfangreicher und verlässlicher Kenntnisse zum Gebäude und den Technischen Anlagen. Hierfür sind im Rahmen der laufenden ZIZ-Förderung konzeptionelle Betrachtungen angeschoben worden, deren bauliche Umsetzungen in den folgenden Jahren im Rahmen der LZ-Förderung bauabschnittsweise umgesetzt werden sollen. Einhergehen damit auch Änderungen der Nutzungskonzeptionen weiterer kommunaler Gebäude oder deren bauliche Anpassungen.

Im Weiteren sind auch in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzungsstruktur die Außenanlagen anzupassen und gezielt aufzuwerten.

##### Zukunftsort Stadtpromenade

Die Potentialfläche in der Stadtpromenade war einst Teil des neuen Stadtzentrums in der Cottbuser Innenstadt und bestehend aus mehreren Pavillons mit Ladengeschäften, Restaurants, Cafés sowie Freizeitanlagen im Untergeschoss. Vor dem Hintergrund der Schaffung eines einer Großstadt angemessenen Einkaufsangebotes sollte dieser Bereich den bereits 2008 errichteten ersten Baukörper



des Blechen Carrés durch einen Erweiterungsbau (2.BA) ergänzen. Vorgesehen war die Schaffung weiterer Gewerbeeinheiten sowie die Unterbringung eines Innenstadtkinos. In diesem Zusammenhang wurde die Fläche 2010/11 oberirdisch beräumt und nur die Fundamente und Kelleranlagen bleiben bestehen. Aufgrund der erschwerten Marktsituation war es dem Eigentümer nach eigenen Angaben seither nicht möglich, das Grundstück zu entwickeln. Da sich die Brachfläche an einer der zentralsten Stellen in der Cottbuser Innenstadt befindet und einen erheblichen städtebaulichen Missstand darstellt, welcher sich weiterhin zu verstetigen droht, wird eine zeitnahe und qualitative Entwicklung des Bereichs angestrebt. Derzeit wird die Erarbeitung einer Entwicklungsstudie (gefördert aus ZIZ) in Angriff genommen und unter Mitwirkung eines kommunalen Entwicklungsbeirats eine Nachnutzungsvariante erarbeitet. Bis zur abschließenden Entwicklung der Flächen wird eine temporäre Nutzung von Teilflächen, z. B. als Spiel-, Aufenthalts- oder Grünflächen, ermöglicht.

In diesem Zusammenhang sind für eine Umsetzung im Lebendige Zentren Programm flankierende Einzelvorhaben, z. B. zum Umgang mit dem noch vorhandenen Kellerbereich bzw. Maßnahmen an Erschließungs- und Freiflächen zu erwarten.

### **Handlungsschwerpunkt - Handel im Wandel**

Ausgehend von den Entwicklungen der letzten Jahre und Jahrzehnte hat sich die Struktur des innerstädtischen Handels und auch das Angebot gastronomischer Einrichtung stark gewandelt. Dies ist sicherlich zu großen Teilen einem gewandelten Konsumverhalten und breiten Angeboten im Online-Versand-Handel geschuldet, aber auch den veränderten Anforderungen der Bürgerschaft an das Erlebnis eines Innenstadtbesuchs.

Dabei konzentriert sich zwar die Aufmerksamkeit oftmals auf die durch den nicht umgesetzten 2. Bauabschnitts zum Blechen-Carré verbliebene Potentialfläche oder den aktuell vordringlichen Umgang mit dem Warenhausstandort. Aber auch in den Lagen um den Altmarkt, die Spremberger Straße und entlang der Karl-Liebknecht-Straße ist der Wandel spürbar.

Verstärkt durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie und damit verbundenen Ladenschließungen sowie einem Generationswechsel in Ladeninhaberschaften haben sich auch in der Cottbuser Innenstadt deutliche Veränderungen ergeben. Dadurch hat sich einerseits die Angebotsvielfalt verringert und andererseits der Leerstand besonders in den Lagen außerhalb der Spremberger Straße und des Altmarkts erhöht.

Diesem Phänomen soll mit einem Leerstandsmanagement, Belebungs Konzepten für Nebenstraßen und Umgestaltungen sowie Aktionen, die diese Lagen interessanter und abwechslungsreicher gestalten begegnet werden. Auch temporär angelegte Nutzungen etwa durch Pop-up-Stores sollen erprobt werden. Die Umsetzung solcher belebender Vorhaben sind im Handlungsfeld B.2 durch geeignete Beauftragte sowie im Rahmen der im LZ-Programm angedachten Verfügungsfonds in den Handlungsfeldern B.2, B.3 und B.5 denkbar und könnten auch auf die künftige Gestaltung von Straßen, Plätzen und Grünflächen Auswirkungen haben.

### **Handlungsschwerpunkt - Anpassung von öffentlichen Stadträumen & Plätzen**

Besonders im Bereich der historischen Altstadt sind die vorhandenen Strukturen von Grün- und Freiflächen an neue Herausforderungen anzupassen und weiter zu entwickeln. Als zentrale Themenfelder sind die Anpassungsbedarfe an den Klimawandel etwa durch Entsiegelung im Bereich der hochverdichteten Stadtstruktur sowie die Aufwertung der vorhandenen Grün- und Freiflächen etwa im Bereich der einstigen Wallanlagen, am Platz an der Sonnenuhr als einzige Grünfläche in der historischen Altstadt sowie am Gerichtsplatz als Potential für Grünraumzugewinn. Während sich die

Einwohnerzahl in der Cottbuser Innenstadt in den vergangenen 30 Jahren im Zuge der Modellstadtsanierung kontinuierlich erhöht hat, hat der Freiflächenanteil durch die fortlaufende Neubautätigkeit immer weiter abgenommen. Der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Grün- und Freiflächen ist damit heute höher denn je.

Das Zentrum ist sukzessive entsprechend einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung zu entsiegeln und zu begrünen, wo immer dies möglich ist. Die Etablierung von standortgerechten Bepflanzungen in Form von Baum-, Strauch oder Staudenpflanzungen ist zu forcieren.



Abbildung 11 - Platz an der Sonnenuhr

Zudem sind die Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende beispielsweise durch Anpassung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur unter stärkerer Fokussierung auf den Rad- und Fußgängerverkehr, die Verbesserung der Barrierefreiheit weiter zu bearbeiten.

### **Umbau der Achse Berliner Straße/ Altmarkt/ Sandower Straße**

In der Mitte der 1990er Jahre erfolgte die Erneuerung des Straßenraums der Berliner Straße, des Altmarkts und der Sandower Straße unter Vorgaben des Denkmalschutzes. Dabei wurde die zu DDR-Zeiten aufgetragene Asphaltdecke entfernt und das altstadtgerechte Kopfsteinpflaster wiederhergestellt. Insbesondere aufgrund der starken Beanspruchung durch den Straßenbahnbetrieb sind die Straßen heute erneut sanierungsbedürftig. Cottbusverkehr strebt eine grundlegende Erneuerung der Gleisanlagen in diesem Bereich an. Im Zuge dieser Arbeiten soll auch eine Erneuerung der Oberflächenbeläge erfolgen, die dann den angreifenden Kräften besser gerecht werden. Bei künftig anstehenden Erneuerungen im Altstadtbereich ist zudem darauf zu achten, altstadtgerechte Materialien zu verwenden, welche sowohl die Anforderungen des Denkmalschutzes als auch Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen und vereinbaren.



Abbildung 12 - Umbau Achse Berliner Straße, Altmarkt, Sandower Straße

### **Karl-Marx-Straße**

Im Rahmen des Strukturwandels und der Entwicklung des Lausitz Science Parks ist die Ansiedlung zahlreicher Institute und Forschungseinrichtungen am Hauptcampus der BTU Cottbus-Senftenberg sowie die Entwicklung neuer städtischer Quartiere (sog. Stadtfeld) geplant. Mit der Stärkung des Wissenschafts- Wohnstandortes geht die dauerhaft höhere Frequentierung des nördlich der Innenstadt

gelegenen Bereich einher. In diesem Zusammenhang wird eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes ausgehend von der Kreuzung Bahnhofstraße/Berliner Straße in Richtung des Universitätsstandorts sowie nachfolgend des angrenzenden Lausitz Science Parks angestrebt. Bestrebungen der Cottbusverkehr GmbH zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes sind im Abschlussbericht zum Verkehrskonzept Straßenbahn Cottbus – Untersuchungen zur Netzentwicklung (vom Juni 2023) festgehalten worden. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Strukturwandelmaßnahmen rund um die Entwicklung des Lausitz Science Parks (nordwestlich des Hauptcampus der BTU) wird eine verbesserte ÖPNV-Erschließung dieser Bereiche mittelfristig notwendig. Aufgrund des Instandsetzungsbedürftigen Zustands der Karl-Marx-Straße ist zudem eine begleitende Aufwertung und Restrukturierung des angrenzenden öffentlichen Raums, unter Berücksichtigung angemessener Fuß- und Radwegeinfrastruktur beabsichtigt.



Abbildung 13 - Stärkung Karl-Marx-Straße, nördlicher Innenstadtausgang

### Quartiersstraßen

Innerhalb der zu beschließenden Gebietskulisse befinden sich mehrere, einen hohen Investitionsrückstand aufweisenden, hochpriorisierten Straßenbereiche. Diese sind zukünftig unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit zu erneuern, für eine Nutzung durch alle Verkehrsformen zu ertüchtigen und in Teilbereichen zu entsiegeln. Weitere relevante und sanierungsbedürftige Straßen sind Quartiersstraßen und Nebenstraßen, die vorerst weniger priorisiert zu betrachten sind, aber nach den gleichen Maßgaben (Barrierefreiheit, Stärkung Radverkehr, Berücksichtigung von Entsiegelungspotentialen) sowie je nach Mittelverfügbarkeit zur Umsetzung gebracht werden sollen.

### Handlungsschwerpunkt - Klimawandelgerechte öffentliche Grünanlagen & Parks

Die öffentlichen Grünanlagen Puschkinpromenade, Stadtpromenade, Brandenburger Platz, Neustädter Platz und Gerichtsplatz mit Schlossberg umschließen die Cottbuser Altstadt entlang der historischen Stadtmauer und der ehemaligen Wallanlagen mit einem grünen Ring, der sich zum Stadtraum sowie zum Naturraum der Spree öffnet. In Anbetracht des immer deutlicher zutage tretenden Klimawandels und der andauernden Hitzesommer und Starkregenereignisse gewinnt eine Anpassung dieser Bereiche zunehmend an Bedeutung. Vor allem die Vegetation leidet unter Hitze sowie Trockenheit und kann sich auch in den Herbst- und Wintermonaten durch die zu geringen Niederschlagsmengen nicht vollständig erholen. Die Folgen sind sehr deutlich am geschwächten Baum- und Strauchbestand sichtbar. Diesbezüglich ist im Rahmen des LZ-Programms die Erarbeitung eines Schwammstadtkonzeptes zur Entwicklung eines zeitgemäßen Regenwasser- und Bewässerungsmanagements vorgesehen.

Darauf aufbauend gilt es, die bestehenden Grün- und Freianlagen an die sich verändernden Nutzungsansprüche der Einwohner sowie an die demografischen und klimatischen Erfordernisse anzupassen. Die Neugestaltungen der Anlagen haben den Erfordernissen des Denkmalschutzes Rechnung zu tragen und sollen im Sinne der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie gezielt auch Aspekte der

wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit berücksichtigen. Dabei sind vielfältige Synergieeffekte zu erwarten, beispielsweise durch die Auswahl der Gestaltungselemente, Materialien, Pflanzen mit einem möglichst geringen Unterhaltungsaufwand mit gleichzeitigen ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen. Eine standortgerechte und klimaangepasste Auswahl der Pflanzenarten sowie die Nutzung von Niederschlagswasser für die Bewässerung sichert eine hohe Lebenserwartung bzw. Dauerhaftigkeit der Bepflanzung und trägt maßgeblich zur Erhöhung der Artenvielfalt im urbanen Raum bei. Gleichmaßen wird dadurch auch der Biotopverbund zwischen den Freiflächen und dem Spreegrün gestärkt.

Unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger sollen zukünftig die entsprechenden Nutzungsanforderungen ermittelt und zielgerichtet umgesetzt werden.

Eine erste Erprobung dieser Vorgehensweise soll im Rahmen der Neugestaltung des Platzes an der Sonnenuhr stattfinden und zukünftig auf andere Bereiche etwa den Gerichtsplatz oder die Grünfläche „Dresdener Dreieck“ (zwischen Straße der Jugend und Bautzener Straße) übertragbar sein. Besondere Herausforderungen ergeben sich zudem durch die Unterschutzstellung wesentlicher Flächen als Denkmal (vgl. Abb. 15), wodurch beispielsweise Aufwertungsmaßnahmen wie an der Springbrunnenanlage im Schillerpark umfassenderen Abstimmungs- und oftmals erhöhten Finanzierungsbedarfen unterliegen.

## Handlungsschwerpunkt - Stadt am Fluss

Entsprechend des 12. kommunalen Stadtumbauziels (vgl. 3.2., S. 28) wird angestrebt, die Spree künftig stärker in den Stadtraum einzubeziehen. Die vom Naturraum entlang der beiden Flussufer ausgehende Erholungswirkung soll den Menschen im Sinne der „Stadt am Fluss“ besser nutzbar gemacht und die Uferbereiche zugänglicher gestaltet werden. Neben den positiven Effekten als Aufenthalts- und Ausflugsziel aber auch Ruhe- und Rückzugsort für die Bevölkerung sind Synergieeffekte in den Bereichen des Tourismus, der gastronomischen Bewirtschaftung sowie der Ausweitung von Sport- und Freizeitaktivitäten umsetzbar.



Abbildung 14 - Spree südlich der Sandower Brücke

Demnach ist ein nennenswerter Schwerpunkt für die Daseinsvorsorge, Maßnahmen zu ergreifen, um den Spreeraum näher an das Zentrum der Stadt Cottbus/Chóšebuz sowie deren Einwohnerinnen, Einwohner und Gäste heranzuführen. Zudem ist der Spreeraum als zentraler Baustein in der klimawandelgerechten Weiterentwicklung der Stadt zu betrachten. Hierfür wird derzeit eine Ausschreibung zur Konzeption „Stadt am Fluss“ ausgeschrieben, aus deren Ergebnis in den folgenden Jahren konkretisierte Einzelvorhaben abgeleitet werden und im Rahmen des LZ-Programms zur Umsetzung gebracht werden.

In den meisten Fällen haben die öffentlichen Grün- und Freiflächen entlang der Spree seit der Bundesgartenschau in 1995 aber keine bauliche Erneuerung oder gar konzeptionelle Weiterentwicklung erfahren.



Ausstattungs-elemente wie Hochbeete, Bänke und Pergolen sind überaltert und weisen einen wachsenden Instandsetzungs- und Neupflanzungsbedarf auf. Das Wegenetz bedarf einer grundhaften Erneuerung. Die Grünflächen gestalten sich aktuell wenig einladend, sie werden weitgehend als Durchgangsraum genutzt und bieten einen geringen Freizeitwert. Plätze zum Verweilen und Ausstattungselemente für eine Betätigung und Erholung im Freien sind nur unzureichend vorhanden. Im Laufe der Zeit hinzugekommene Nutzungsanforderungen werden höchstens punktuell abgebildet. Das Wasser ist bislang nur an wenigen Stellen erlebbar gemacht oder direkt zugänglich. Gleichzeitig leidet die Vegetation auch hier unter den sich gravierend veränderten Klimabedingungen, insbesondere durch die anhaltenden Hitzesommer und ungenügenden Jahresniederschläge.

Entsprechend der gewachsenen Bedeutung der grünblauen Infrastruktur sollen die teils denkmalgeschützten öffentlichen Grün- und Freiflächen in der Umgebung des Spreeverlaufs qualitativ erneuert und klimawandelgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sind Aufwertungsmaßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, zur Erhöhung des Freizeitwertes und zur Schaffung von Verweilorten einzuordnen.

Gleichzeitig gilt es, die Vernetzung und den Biotopverbund der Grün- und Parkanlagen entlang der Spree zu stärken und die Vegetation durch ergänzende Pflanzungen an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen. Die vorhandenen Wegebeziehungen sind entsprechend der heutigen Anforderungen teils neu zu ordnen und zu bündeln. Im Sinne einer resilienten Stadt sind die Grün- und Freianlagen entlang der Spree als innenstadtnahe Kühlinsel und grüne Lunge zu sichern und gleichzeitig als Begegnungsraum für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt auszugestalten.

### Handlungsschwerpunkt - Baukultur

Aufgrund der hohen Dichte an Einzeldenkmälern insbesondere in der Altstadt sowie großflächigen denkmalgeschützten Bereichen, wie dem Denkmalbereich „Westliche Stadterweiterung“ und mehreren Denkmälern mit Gebietscharakter, wovon die komplette Altstadt und der umlaufende Grünring erfasst wird, fällt dem Handlungsschwerpunkt Baukultur ein hoher Stellenwert zu.

Bei der überwiegenden Mehrheit der angestrebten baulichen Maßnahmen sind Betrachtungen hinsichtlich der Denkmalbetroffenheit erforderlich und angesichts der anschließenden Umsetzungen oftmals Mehrkosten aufgrund höherer Anforderungen zu erwarten. Im Bereich der Altstadt und den umliegenden Quartieren sind sämtliche Maßnahmen behutsam in den städtebaulichen und gestalterischen Kontext zu setzen, um die Innenstadt gezielt aufzuwerten.

Somit ist nicht nur im Bereich der nachfolgend beschriebenen Hochbaumaßnahmen das Augenmerk auf baukulturelle Aspekte zu legen.

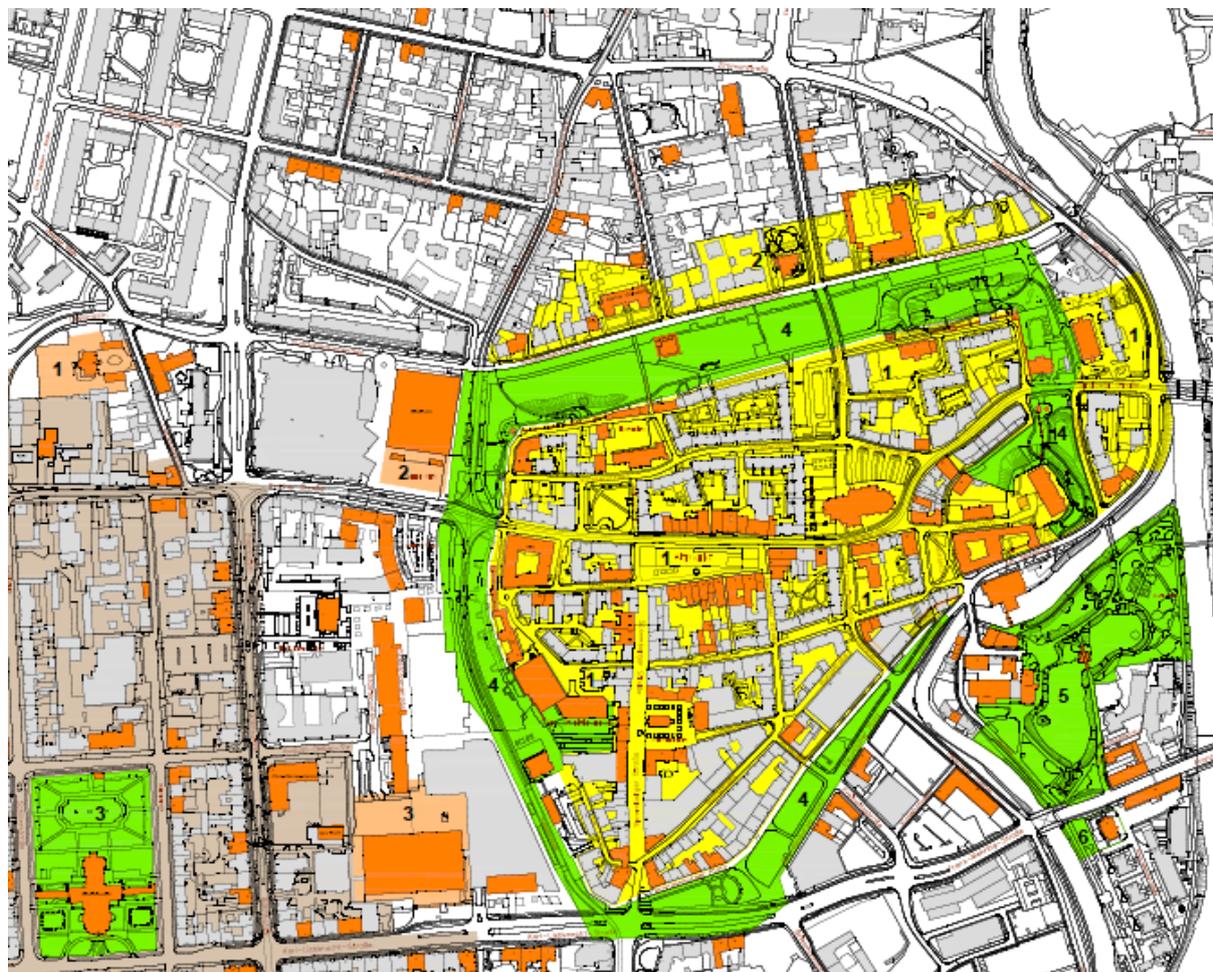


Abbildung 15 - Kartenausschnitt Verdichtung Denkmalsubstanz (orange – bauliche Anlagen, beige – Denkmalbereich, gelb/grün – Denkmale mit Gebietscharakter, © Stadt Cottbus/Chósebus, Fachbereich Geoinformation und Liegenschaftskataster, © GeoBasis-DE/LGB)

## Handlungsschwerpunkt - Errichtung, Änderung und Erneuerung von Gemeinbedarfs- & Folgeeinrichtungen

Die Erneuerung, Ergänzung und zeitgemäße Weiterentwicklung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen respektive weiterer kommunaler Gebäude in der Innenstadt war bereits im bisherigen Stadtumbauprozess ein wesentlicher Schwerpunkt des Fördermitteleinsatzes. Nichtsdestotrotz verbleiben zahlreiche baulich-investive Vorhaben mit teils erheblichem Investitionsbedarf, welche die Stadt Cottbus nicht ohne finanzielle Unterstützung bewältigen kann.

Der überwiegende Anteil der angestrebten Vorhaben bezieht sich auf nicht abweisbare, kommunale Pflichtaufgaben, die in stadtbildprägenden, mehrheitlich denkmalgeschützten Gebäuden untergebracht sind bzw. solche baukulturell prägenden Gebäude baulich ergänzen. Trotz ihrer hohen Relevanz wird die Umsetzung der zu bewältigenden Hochbaumaßnahmen bzw. der Sonderbauwerksmaßnahme im Rahmen der Städtebauförderung finanziell nicht annähernd in vollem Umfang leistbar sein. Der überschlägig geschätzte Investitionsbedarf allein für diese Bauvorhaben ist erheblich. Vor diesem Hintergrund muss, wie in der Tabelle (s. Anlage 6.1) dargestellt, eine Priorisierung und Mittelbündelung auf ausgewählte Einzelvorhaben erfolgen.



### **Bildungseinrichtungen**

Aufgrund des bereits erfolgten und noch zu erwartenden Einwohnerzuwachses im Innenstadtgebiet sind insbesondere Schulen und Kindertagesstätten mit einem hohen Nachfragedruck belastet. Bereits heute arbeiten viele Grundschulen mit Schülerzahlen oberhalb der vorgesehenen Kapazitäten und nehmen regelmäßig zusätzliche Klassen auf. Nur selten sind wortortnahe Kita- und Hortplätze verfügbar. Mit den in der Maßnahmenliste benannten Einzelvorhaben sollen einerseits Platzbedarfe gedeckt und verbliebene bauliche Defizite abgebaut werden. Da sich Bildungseinrichtungen im Innenstadtgebiet überwiegend in denkmalgeschützten Gebäuden befinden, ergeben sich sehr individuelle, oftmals kostenintensive Mehrbedarfe bei der baulichen Umsetzung und baukulturelle Belange.

### **Kulturelle Einrichtungen, Verwaltungsgebäude**

Auch im Bereich kultureller Einrichtungen ergeben sich durch gestiegene energetischen Anforderungen im Allgemeinen und an kommunale Gebäude im Besonderen teilweise hohe Investitionsbedarfe für energetische Aufwertungsmaßnahmen. Einige Gebäude entsprechen nicht mehr den heutigen Nutzungsanforderungen, wodurch sich Instandsetzungs- oder Erweiterungsbedarfe ergeben. Darüber hinaus handelt es sich auch bei vielen kulturellen Einrichtungen und Verwaltungsgebäuden um denkmalgeschützte Gebäude.

### **Sportstätten**

Aus den Analysen zum und den Festlegungen des INSEK's leiten sich für den innerstädtischen Bereich hinsichtlich der Sportstätten grundsätzlich ein Angebotsdefizit sowie ein Instandhaltungsrückstand in den vorhandenen Sportstätten ab (vgl. 2.1.). Insbesondere die vorhandenen Turnhallen stark ausgelasteter Schulstandorte entsprechen nicht mehr den heutigen Nutzungsanforderungen und Raumbedarfen für den Schul- und insbesondere für den erheblichen Bedarf durch den Vereinssport, welcher maßgeblich zum sozialen Zusammenhalt im Innenstadtgebiet beiträgt.

## **Handlungsschwerpunkt - E-Mobilität ermöglichen & Parkraumverlagerung**

Schon heute sind öffentliche Straßenräume, die seit Ende des 19. Jh. nur marginale Veränderungen erfahren haben, von Nutzungsanforderungen überfrachtet und nicht für zukünftige Bedürfnisse ausgelegt. In diesem Zusammenhang wird eine Restrukturierung des öffentlichen Raumes notwendig. Dazu gehört die Stärkung der E-Mobilität, unter Berücksichtigung und Integration der notwendigen Ladeinfrastruktur, die Entsigelung sowie die allgemeine Reduktion der Flächenanteile für den bzw. die Bündelung des ruhenden Verkehrs. Dabei sind an mehreren Standorten Parkhauslösungen in Prüfung.

Nach heutigem Stand können ab 2035 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr neuzugelassen werden. In den bis dahin verbleibenden Jahren wird der Anteil der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektromotor stetig ansteigen. Die gebauten Stadtstrukturen bieten derzeit schlechte Voraussetzungen für die flächenhafte Installation der erforderlichen Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum. Vor diesem Hintergrund erscheint es zielführend, an einer Reihe von jeweils wohnortnahen Standorten Quartiers-Parkhäuser zu errichten und die erforderlichen Ladeinfrastrukturen in diesen zu bündeln. Der Anteil von Schnell-Ladepunkten und „normalen“ Ladepunkten kann dabei von Standort zu Standort variieren. In solchen Parkhäusern lassen sich weitere Mobilitätsangebote zusammenführen, insbesondere Bike-, Car-Sharing-Angebote und E-Rollerstationen. Hierdurch entstehend sogenannte Mobilitäts-Hubs.

Darüber hinaus können weitere Funktionen integriert werden. Denkbar sind etwa Paketstationen, Sanitäranlagen und kleine Einkaufsmöglichkeiten. Der Ansatz bietet den Vorteil, den ruhenden

Verkehr im öffentlichen Raum sukzessive auf ein erforderliches Minimum reduzieren zu können. Hierdurch können wertvolle innerstädtische Flächen mit neuen ebenfalls an Bedeutung gewinnenden Nutzungen belegt werden. Vorrangig zu nennen sind hier insbesondere der Ausbau des Radwegenetzes sowie die Entsiegelung und Begrünung von Flächen zur Anpassung der baulich hochverdichteten und weitgehend versiegelten Innenstadt an den Klimawandel.

Zur Sicherstellung der Flächenverfügbarkeit fokussieren sich die im Maßnahmenplan dargestellten Potenzialstandorte für die Errichtung von Quartiers-Parkhäusern zunächst auf Grundstücke im Eigentum der Stadt Cottbus/Chósebus. Darüber hinaus wären weitere Standorte im privaten Eigentum naheliegend. Für die aufgezeigten Standorte sollen zunächst Entwürfe zur Darstellung der (städte-)baulichen Einordnung und des erforderlichen Investitionsvolumens erarbeitet und hinsichtlich ihrer netztechnischen Einbindung mit den Stadtwerken abgestimmt werden. Auf dieser Basis sollen sodann verschiedene Investoren- und Betreibermodelle entwickelt und gegenübergestellt werden.

Wenn sich im Zuge dieser inhaltlichen Konkretisierung manifestiert, dass der Aufwand für die Investition und den Betrieb dieser Parkhäuser bei realistischen Einnahmeerwartungen wirtschaftlich nicht darstellbar ist, soll die Förderung der nachgewiesenen Rentierlichkeits-Lücke im Rahmen der Städtebauförderung abgebildet werden. Gegebenenfalls lassen sich darüber hinaus Fördermittel aus Fachförderprogrammen akquirieren.

### Handlungsschwerpunkt - Stärkung des Radverkehrs

Resultierend aus den bisherigen Zwischenergebnissen des Radverkehrskonzepts sowie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion, zur Umsetzung der Mobilitätswende und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr soll die Stärkung des Radverkehrs forciert werden. In diesem Rahmen gilt es, die Straßenbereiche neu aufzuteilen und dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum einzurichten.

Dieser Handlungsschwerpunkt betrifft eine Vielzahl der innerstädtischen Straßenverbindungen und wird sich je nach zugeordneter Funktion bzw. Hierarchie laut Radverkehrskonzept auch unterschiedlich aufwendig gestalten.

#### **Straßenräume fahrradfreundlich umgestalten**

Hierzu sollen die bestehenden öffentlichen (Straßen)Räume sukzessive radverkehrsfreundlich umgestaltet werden, um den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen. Dies bedeutet nicht die Sperrung entsprechender Strecken für den PKW-Verkehr, sondern z. B. die Reduzierung des Straßenquerschnitts zugunsten breiterer Seitenbereiche.

In Ost-West-Richtung ist dies in der Karl-Liebnecht-Straße in den bereits sanierten Abschnitten gut gelungen. Hier sind im weiteren Verlauf noch die verbliebenen Lücken auf Höhe des Staatstheaters und des Viehmarktes zu schließen. Vergleichbares Potenzial liegt darüber hinaus in der Umgestaltung der August-Bebel-Straße.



Abbildung 16 – Straßenraum Schillerstraße

In Nord-Süd-Richtung soll die Schillerstraße als übergeordnete Verbindungsachse vom Hauptbahnhof in Richtung BTU radverkehrsfriendly umgestaltet werden. Im weiteren Verlauf bietet die radverkehrsfriendly Umgestaltung der Friedrich-Engels-Straße als Verbindungsachse vom neuen Bahnwerk zum Quartierszentrum Schweriner Straße und weiter in Richtung Lausitz Science Park zusätzliches Potenzial.

### Radwegeverbindung vom Hauptbahnhof zum Cottbuser Ostsee

Die Stadt Cottbus/Chósebusz hat das Ziel, die in Entwicklung befindliche Seestadt (Stadtumbaukulisse in WNE) und den Cottbuser Ostsee besser an die bestehenden Stadtstrukturen anzubinden. Ein wichtiger Bezugspunkt ist dabei der Hauptbahnhof als Verkehrsknoten, an dem Alltagsverkehre und touristische Verkehre gleichermaßen zusammenlaufen und künftig mehrere großflächige Fahrradabstellanlagen platziert sind. Am östlichen Ende dieser Mobilitätsachse ist die Seeachse aktuell in Planung und in Folgejahren in baulicher Umsetzung. Auch wenn die Routenführung zunächst für die Innenstadtlage weniger bedeutsam erscheint, kommt ihr innerhalb der Förderkulisse ein hohes Maß an Bedeutung zur Anknüpfung des Schwerpunktthemas Stadt am Wasser zu.

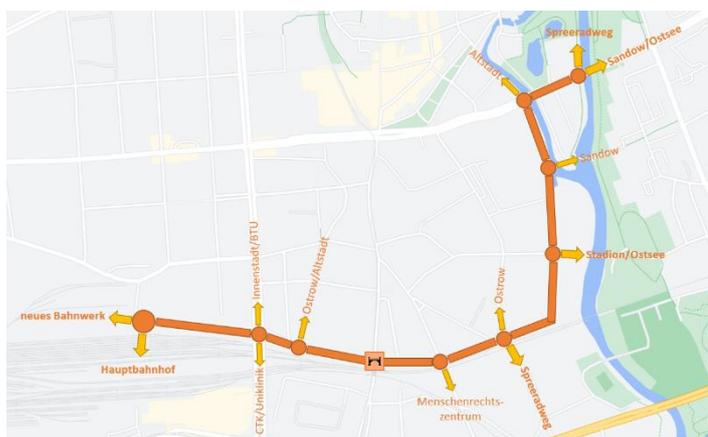


Abbildung 17 - Vernetzungspotenzial der angestrebten Radwegeverbindung

Zu diesem Handlungsschwerpunkt wurde im Maßnahmenplan eine eigene Darstellungskategorie gewählt, um diese sich von Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen bis hin zu tiefergreifenden Maßnahmen, wie Oberflächenbelagswechsel, bewegenden Leistungsumfänge von umfassenden Erschließungsarbeiten abzugrenzen.

### Handlungsschwerpunkt - Wohnstandorte stärken & klimawandelgerechte Wohnumfeldgestaltung

Das Quartier südlich der Altstadt sowie die Westlichen Stadterweiterung sind geprägt von historisch gewachsenen dörflichen, industriekulturellen und gründerzeitlichen, in weiten Teilen denkmalgeschützten Strukturen. Besonders die westliche Stadterweiterung ist mit zumeist großzügigen Wohneinheiten, der Zentrumsnähe der vorteilhaften Erschließungssituation und der gut erreichbaren grünen Infrastruktur (z. B. Schillerpark) besonders bei Familien ein begehrter Wohnstandort. Durch die umfassenden Aufwertungen im Rahmen der Innenstadtsanierung, des Teilprogramms Sanierung, Sicherung und Erwerb sowie die Anwendung der Denkmalbereichssatzung „Westliche Stadterweiterung (1870-1914)“ hat dieses Quartier bereits eine enorme Attraktivierung erlebt, wodurch die Nachfrage nach Wohnraum in dem Gründerzeitquartier nachhaltig anstieg. In Ostrow vollzieht sich nachlaufend eine der Westlichen Stadterweiterung ähnliche Entwicklung. Zunehmend ein spürbarer Anpassungsdruck, aufgrund der zu erwartenden Ansiedlungen im Rahmen des Strukturwandels. Mit dem neuen Bahnwerk und der daraus folgenden weiteren Verdichtung in den Wohnquartieren sowie der Neubebauung verbliebener Potenzialflächen werden sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr stark zunehmen. Hier spielt insbesondere die Entwicklung von Industriebrachen und Konversionsflächen zu Wohnstandorten eine entscheidende Rolle, wie z. B. auf der Freifläche Briemannstraße, am ehemaligen Busbahnhof oder am Viehmarkt.



Hierbei soll im Rahmen der Förderung im Lebendige Zentren-Programm die Schwerpunktsetzung nicht im Bereich privater Hochbauvorhaben liegen, sondern sich auf die Sicherstellung etwaiger Wohnfolgeeinrichtung und insbesondere im Bereich der Anpassung der erforderlichen sozialen Infrastruktur liegen sowie der Bereitstellung von Grün-, Frei- und Erholungsflächen liegen.

### **Entsiegelung von Blockinnenräumen und privaten Hofbereichen**

In privaten Blockinnenräumen und Hofbereichen der Gebietskulisse besteht ein erhebliches Flächenpotenzial für die klimawandelgerechte Weiterentwicklung der Cottbuser Innenstadt.

Die Gestaltung des privaten Wohnumfeldes entspricht an vielen Stellen nicht mehr den heutigen Anforderungen an angemessene Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Insbesondere während der Lockdown-Phasen der Corona-Pandemie entstand eine Sensibilität für die begrenzte Verfügbarkeit an Aufenthaltsorten und das geringe Aneignungspotenzial. Verschattete Sitz- und Verweilmöglichkeiten sowie kühlende Grünflächen sind in der weitestgehend versiegelten Altstadt und ihren Blockinnenräumen nur unzureichend vorhanden. Gerade für ältere Bewohner ist es schwierig, Nutzungs- und Aufenthaltsangebote außerhalb der eigenen Wohnung zu finden, die barrierefrei erreichbar und zugleich ein Ort der sozialen Interaktion sind.

Die Stadt Cottbus strebt daher an, die Entsiegelung privater Hof-/Freiflächen und ggf. die Beseitigung von Nebengebäuden zu unterstützen, wenn die freigelegten Flächen dauerhaft nicht mehr versiegelt oder überbaut werden. Die Flächen sollen von den Eigentümern begrünt und gestaltet werden und damit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Biodiversität sowie zur Verbesserung des Regenwasserrückhalts (Schwammstadtprinzip) und des Stadtklimas beitragen.

### **3.4. Voraussichtlicher Durchführungszeitraum der Gesamtmaßnahme**

Als Durchführungszeitraum für die städtebauliche Gesamtmaßnahme Innenstadt sind 15 Jahre beginnend im Jahr 2023 vorgesehen. Aufgrund der Komplexität der Herausforderungen für das Cottbuser Innenstadtgebiet und die zu erwartende Dauer der strukturwandelbedingten Stadtentwicklungsprozesse ist eine Überschreitung der landesweit empfohlenen Zeitspanne für Durchführungszeiträume von Gesamtmaßnahmen zwingend erforderlich.

Die Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme steht in gravierender Abhängigkeit zur Finanzierbarkeit der durchzuführenden Einzelvorhaben, deren Kostenentwicklung aufgrund momentan steigender Baupreise nur begrenzt kalkulierbar ist, sowie zur personellen Ausstattung, die aufgrund des branchenübergreifenden Fachkräftemangels ebenfalls nur bedingt planbar ist. Auch die im Innenstadtgebiet nur im begrenzten Umfang verfügbaren Flächen können hinsichtlich der Umsetzbarkeit der Ziele, insbesondere in Hinblick auf Hochbau-, Straßenbau- und Freiflächenvorhaben, erhebliche Auswirkungen haben.

Perspektivisch ist über den Durchführungszeitraum hinaus zu erwarten, dass die Cottbuser Innenstadt aufgrund der zentralen Lage, vielfältigen Funktion, der baulichen Dichte und ihrer baukulturellen Bedeutung auch weiterhin ein wesentliches und langfristiges Thema der Stadtentwicklungsprozesse bleibt.

### **3.5. Ableitung der Fördergebietskulisse**

Aus den im Punkt 2 dargestellten Analyseergebnissen und den in Punkt 3.3 abgeleiteten strategischen Handlungsschwerpunkten sowie den daraus abgeleiteten Einzelmaßnahmen ergibt sich für das Förderprogramm Lebendige Zentren für die Gesamtmaßnahme Innenstadt die nachfolgend dargestellte Kulissenabgrenzung.



Abbildung 18 - Kulissenabgrenzung LZ Innenstadt (rote Kontur)

Ausgehend von der einstigen Sanierungsgebietskulisse, die ebenfalls die Bezeichnung „Innenstadt“ im Namen trug, ist die nunmehr für den Fördermitteleinsatz vorgesehene Fläche mit etwa 196 ha etwa 70 ha größer als die Ausdehnung des zwischenzeitlich aufgehobenen Sanierungsgebietes. Damit kann einerseits dem an den Rändern früherer Sanierungsgebiete unweigerlich auftretenden

Qualitätsabfällen begegnet werden. Zudem kann den noch in geringer Anzahl zur Beendigung der Gesamtmaßnahme „Modellstadt Cottbus – Innenstadt“ verbliebenen Missständen begegnet werden.

Gemessen an der früheren Fördergebietskulisse der Gesamtmaßnahme „Stärkung der Innenentwicklung“ wird den Anforderungen des Landes nach verkleinerten Fördergebieten in erheblichem Maße Rechnung getragen, da sich dieses Gebiet von Sachsendorf-Madlow über die Spremberger Vorstadt und das Innenstadtgebiet bis nach Neu-Schmellwitz erstreckte.

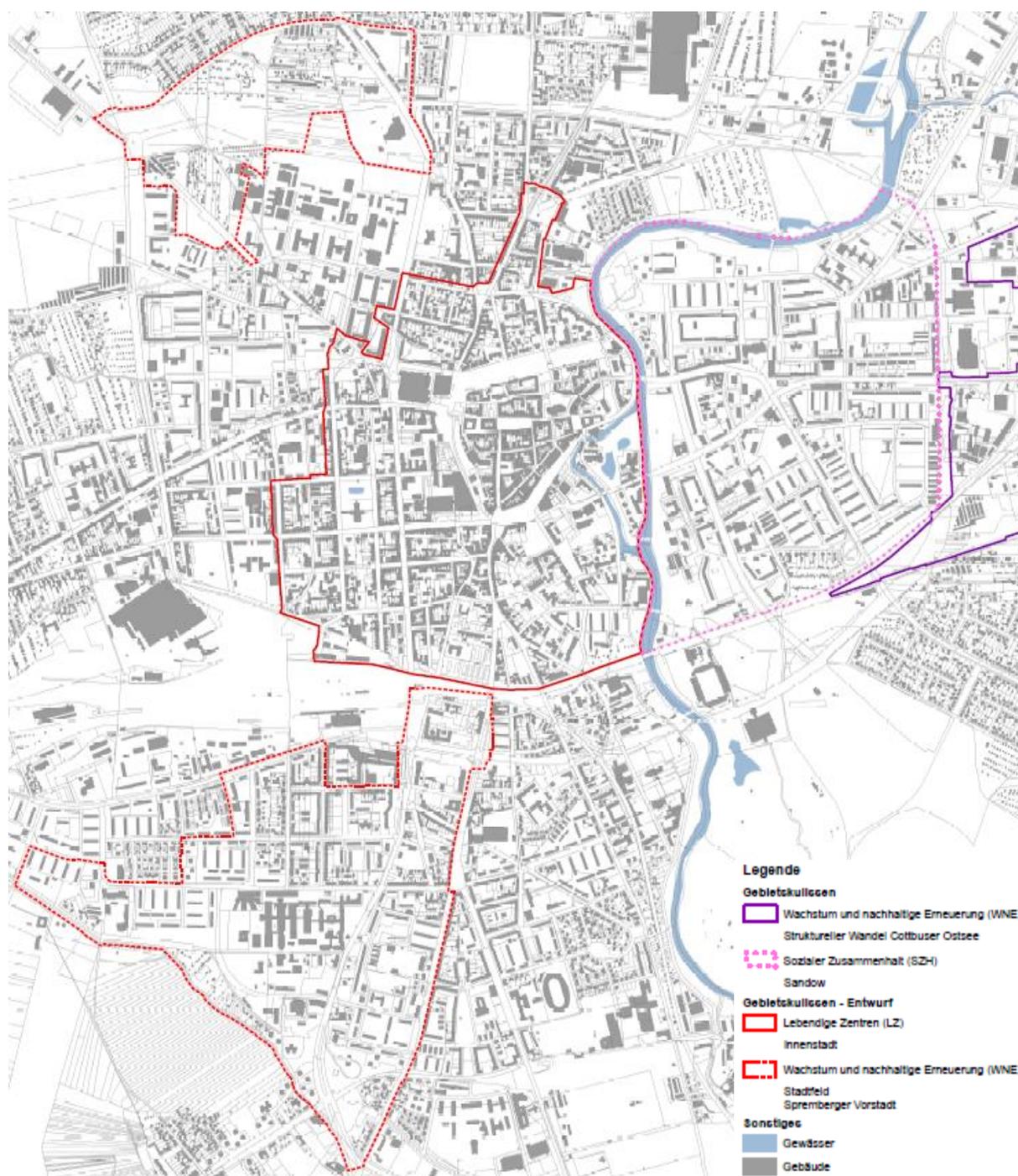


Abbildung 19 - Überblick zur Lage der an die Innenstadt angrenzenden, vorhandenen sowie angestrebten Fördergebietskulissen



Darüber hinaus trägt der geplante Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Stadtzentrum zum übergeordneten Kernstadtprinzip bei und unterstützt nachhaltig und zielgerichtet bei der Installation und Konzentration oberzentraler Funktionen im Innenstadtgebiet. Verstärkt durch die Zuzüge ins Innenstadtgebiet, die Auswirkungen des begonnenen Strukturwandels und die limitierte Flächenverfügbarkeit ergeben sich für die im Plan umrissenen Flächen stetig wandelnde und wachsende Herausforderungen.

Die künftige LZ-Kulisse „Innenstadt“ umfasst das Gebiet der historischen Altstadt und den sich daran anschließenden Grünring, welcher aus den einstigen Wallanlagen hervorgegangen ist, sowie die angrenzenden Gründerzeitquartiere nördlich sowie westlich der Altstadt. Komplettiert wird der für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln vorgesehene Bereich durch das Gebiet der sogenannten Neustadt, der früheren Dorflage Ostrow sowie der vom Mühlengraben und Spree umschlossenen Mühleninsel, welche südlich der Altstadt gelegen sind.

Begrenzt wird die Kulisse im Osten durch die Spree, im Süden durch den Verlauf der Bahngleise. Das nördliche Bahnhofsumfeld ist in das Fördergebiet inkludiert. Abgrenzungen im Westen und Norden bilden die Straßenverläufe (teilweise inkl. der straßenbegleitenden Bebauung) der Lausitzer Straße, der August-Bebel-Straße, der nördlichen Schillerstraße, der Lessingstraße, der Lieberoser Straße, der Karl-Marx-Straße, der Erich-Weinert-Straße, der Hubertstraße, der Karlstraße, des Bonnaskenplatzes, der Ewald-Haase-Straße sowie der Zimmerstraße, wobei die sich nördlich daran anschließende Grünfläche zur Spree ebenfalls innerhalb der Kulisse befindet.

Für das Förderprogramm Wachstum und nachhaltige Erneuerung ergeben sich darüber hinaus perspektivisch im Teilprogramm Aufwertung mit dem Gebiet des sogenannten Stadtfelds (Bereich zwischen Nordring und Ernst-Heilmann-Weg) sowie der Spremberger Vorstadt (Quartiere um das Carl-Thiem-Klinikum) zwei weitere potentielle Fördergebietskulissen. Die nachfolgende plangrafische Darstellung zeigt das Zusammenspiel der bisherigen Städtebauförderungskulissen (SZH Sandow) und der zukünftig geplanten Fördergebiete im Zusammenspiel mit der vorab erläuterten Kulisse „Innenstadt“.

### **3.6. Beachtung der Praxisregeln des MIL**

Mit seinem Rundschreiben 10.10.2012 und dessen Aktualisierung vom 26.08.2016 hat das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sechs Praxisregeln für die Städtebauförderung im Land Brandenburg fixiert, welche die Regelungen der Städtebauförderungsrichtlinie inhaltlich präzisieren und im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Gesamtmaßnahmen anzuwenden sind. Insofern sind diese Festlegungen auch im Falle der Erarbeitung des vorliegenden Stadtbaukonzeptes entsprechend berücksichtigt worden.

Die Anwendung und Einhaltung der Praxisregeln zu:

- Barrierefreiheit,
- Baukultur,
- Bürgermitwirkung,
- Energie/Klima,
- Geschlechtergerechtigkeit/Antidiskriminierung und
- Nachhaltiges Bauen

sind bei der Vorlage der haushaltsbezogenen Zwischenabrechnung durch den Fördermittelempfänger gegenüber dem Land zu bestätigen.



### **Barrierefreiheit**

Die Umsetzung angestrebter Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Neubauvorhaben im Stadtumbau erfolgt unter Berücksichtigung der DIN 18040-1 bzw. DIN 18040-2 unter der Maßgabe etwaig vorhandene Barrieren zu reduzieren, bestenfalls vollumfänglich abzubauen bzw. vollständig barrierefreie Gebäude neu zu errichten. Im Rahmen von B.5-Maßnahmen kommt die DIN 18024-1 sowie Folgeeregungen zu Anwendung. Zudem werden Interessensvertretungen in die jeweiligen Planungen anstehender Bauvorhaben einbezogen.

### **Baukultur**

Gerade im Innenstadtbereich der Stadt Cottbus/Chósebus wird aufgrund des hohen Bestands an historischen Gebäuden bzw. denkmalgeschützten Bauten und Ensembles erheblicher Wert auf den Erhalt baukulturellen Erbes gelegt. So werden bei Neubauvorhaben Einfügekriterien in die jeweilige Umgebung neben der Funktionalität stärker berücksichtigt. Zudem dienen Abstimmungsprozesse mit der Denkmalschutzbehörde insbesondere bei Einzeldenkmälern, im Denkmalbereich „Westliche Stadterweiterung (1870-1914)“ und im Umgebungsschutz sowie die Abwägung aller Vorhaben mit den Regelungen der bestehenden, in Überarbeitung befindlichen Gestaltungssatzung zur historischen Altstadt der Bewahrung städtebaulicher Qualitäten.

Auch wenn sich in der Maßnahmenliste unter dem Handlungsfeld B.1 derzeit kein Wettbewerbsverfahren findet, bemüht sich die Stadt Cottbus/Chósebus darum, sämtlichen Planungsverfahren einen hohen qualitativen Stellenwert einzuräumen und die Funktionsstärkung von Stadtbereichen durch die Aufstellung von Bebauungsplänen zu untersetzen (vgl. 6.1 Handlungsfeld B.1. – Konzepte, Gutachten, Planungen).

### **Bürgermitwirkung**

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme zur Innenstadtkulisse sowie bereits laufende Stadtentwicklungsprozesse der Stadt sind in hohem Maße auf die Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet. In die bereits heute breit aufgestellte, alle Programme begleitende, informative Öffentlichkeitsarbeit durch Webseiten, Veröffentlichungen und etablierte Veranstaltungsformate werden auch sämtliche die Innenstadt betreffende Entwicklungen einbezogen. Hierfür ist auch der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln im Handlungsfeld B.2 (vgl. 4.2.) vorgesehen. Zudem soll im Handlungsfeld B.2, B.3 und B.5 das Instrument des Verfügungsfonds zur Anwendung kommen, um neben dem Einsatz öffentlicher Gelder für kleinteilige Vorhaben insbesondere die Gremienarbeit zu befördern und lokale Akteure miteinander zu vernetzen.

### **Energie/Klima**

Mehr denn je spielen die Praxisregeln zu Energie und Klima eine Rolle im Stadtumbau der Stadt Cottbus/Chósebus. Als innenstadtrelevante Beispiele zur Erfüllung der Praxisregeln sind die vorhandenen energetischen Quartierskonzepte (Ostrow, Westliche Stadterweiterung und Wendisches Viertel) zu benennen, die teilweise noch durch ein energetisches Sanierungsmanagement begleitet werden. Außerhalb der neu angestrebten Kulissenabgrenzung ist auch für den Bereich Sandow ein energetisches Quartierskonzept vorhanden. Zudem wird für die Quartiersentwicklung des sog. Stadtfelds die Erstellung eines weiteren energetischen Quartierskonzepts vorbereitet.

### **Geschlechtergerechtigkeit/Antidiskriminierung**

Hinsichtlich der Einhaltung der Praxisregeln zur Geschlechtergerechtigkeit und Antidiskriminierung ist die Stadt Cottbus/Chósebus angesichts der unter Pkt. 2 erfolgten Analysen um Sensibilität und die Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen in den Stadtumbauvorhaben bemüht. So sollen



gleichermaßen Bedarfe an Betreuungsplätze in Kindertagesstätten und Schulen aber auch an Sport- und Freizeitanlagen gedeckt werden. Bei der Gestaltung von Wohnumfeldern sowie öffentlichen Grünanlagen und Parks sollen für Nutzerinnen und Nutzer jeder Altersgruppe unabhängig von Religion und Geschlecht qualitätsvolle Aufenthaltsräume geschaffen werden.

### **Nachhaltiges Bauen**

Die Einhaltung der Praxisregeln zum nachhaltigen Bauen sowie die ggf. nachzuweisenden Zertifikate zu eingesetzten Baustoffen sind für die Stadt Cottbus/Chósebus im Allgemeinen und im Zusammenhang mit dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln selbstverständlich.

Letztlich sind die Praxisregeln in der Anwendung nicht alleinstehend zu betrachten. So bedarf es etwa der Umsetzung der Regeln zur Geschlechtergerechtigkeit oder Barrierefreiheit einer aktiven Mitwirkung der Bürgerschaft. Den Anforderungen der Barrierefreiheit oder energetischen Aufwertungsmaßnahmen sind unter Umständen durch Gegebenheiten in baukulturell wertvollen Bestandsgebäuden oder Denkmälern bauliche Grenzen gesetzt. Somit wird die bestmögliche Kombination der zu berücksichtigenden Praxisregeln zur Zieldefinition bei der Vorbereitung von Stadtumbaumaßnahmen.

## **3.7. Umsetzungsstrategie, -steuerung und -strukturen**

Im Rahmen des Sanierungsgebietes Modellstadt Cottbus – Innenstadt und somit im Vorfeld der neu angestrebten Stadtumbaukulisse entstanden über 90 Neubauten sowie Neubaukomplexe. Es wurden über 30 öffentliche Gebäudesanierungen durchgeführt und ca. 130 Straßen, Wege und Plätze sowie etwa 30 Grünanlagen erneuert. Je nach Förderfähigkeit und Mittelverfügbarkeit kamen dabei weitere Städtebauförderungsprogramme wie die Stadtumbau-Teilprogramme „Rückführung sozialer Infrastruktur“ (RSI), „Aufwertung“, „Sanierung, Sicherung, Erwerb“ (SSE), die Wohnraumförderung sowie weitere Fachförderungen (EFRE) hinzu. Insofern ist die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips eine wichtige, etablierte Handlungsstrategie für den weiteren Stadtumbauprozess, der sich auch zukünftig nicht ausschließlich aus der Städtebauförderung speist.

Vor dem Hintergrund der Vielfältigkeit der zu bewältigenden Aufgaben sowie der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen in den Kommunen ist darüber hinaus die Unterstützung des kommunalen Stadtumbaumanagements durch Beauftragte für Durchführungsaufgaben im förderfähigen Rahmen des Handlungsfelds B.2 notwendig.

In 2023 wird die Stadt Cottbus/Chósebus mit einem Förderrahmen von 2,5 Mio. Euro in das neue Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ (ZIZ) aufgenommen, welches vorwiegend nicht-investive Vorhaben insbesondere das in den Startlöchern befindliche Citymanagement fördert. Ziel des Projektes ist es, die Bürgerinnen und Bürger für die Innenstadt und ihre weitere Entwicklung zu begeistern und die City weiter attraktiv zu machen. Dazu soll bis Mitte 2024 unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit, ein Integriertes Innenstadtentwicklungskonzept entwickelt werden, aus welchem die bereits vorliegenden Zwischenergebnisse in diese städtebauliche Zielplanung eingeflossen sind. Zudem wird im Rahmen des ZIZ ein Innenstadtfonds finanziert, der neue Ideen und Projekte, auch von Privatpersonen, zur Innenstadtbelebung mit bis zu 50 % Förderung finanziell unterstützt. Parallel zum Förderprogramm ZIZ sollen baulich-investive Vorhaben über den Stadtumbau eingeordnet werden, sodass eine enge Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Projektsteuerer und Citymanagement entsteht.

Für den Stadtumbau insbesondere in baukulturellen Aspekten unterstützend wirken per Satzung geschützte Gebiete, in deren Geltungsbereichen Festlegungen zu Gestaltungs- oder Erhaltungskriterien festgelegt wurden. In Cottbuser Innenstadtgebiet gibt es neben der Denkmalebereichssatzung



„Westliche Stadterweiterung (1870-1914)“ die Gestaltungssatzung für die Ausdehnung der historischen Altstadt. Derzeit ist eine Fortschreibung dieser Gestaltungssatzung und die Aufstellung einer Erhaltungssatzung für einen noch festzulegenden Bereich, der wesentliche Teile des künftigen Stadtbaugebiets umfassen soll, in Bearbeitung, sodass etwaige städtebauliche Missstände beseitigt oder diesen vorbeugend entgegengetreten werden kann.

Erfahrungsgemäß fungieren eingesetzte Städtebauförderungsmittel als Anschlag weiterer privater Investitionen. Hierbei wird darauf abgezielt, dass private Eigentümerinnen und Eigentümer weiterhin eine hohe Investitionsbereitschaft zum privaten Gebäudebestand zeigen und sich somit die erzielten Erfolge vergangener Modernisierungen und Instandsetzungen nachhaltig verstetigen lassen und die in geringem Umfang noch vorhandenen Investitionsrückstände reduzieren lassen.

Der Erfolg der Stadtentwicklungsprozesse im Cottbuser Stadtgebiet obliegt zudem im hohen Maße thematischen Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen, die zu einem erheblichen Teil auch durch die Mitwirkungsbereitschaft der GWC und der eG Wohnen getragen werden. Der regelmäßige Austausch zu Planungen und Entwicklungen (z.B. Leerstandsentwicklung oder Neubauvorhaben) ermöglicht frühzeitige und kooperative Prozesssteuerungen.

Grundsätzlich sind die Herausforderungen im Stadtumbau in den zurückliegenden Jahren deutlich komplexer geworden. Die Wanderungsdynamik hat in vielen Städten zugenommen, durch die Zuwanderung von Flüchtlingen sind zusätzliche Sondereffekte eingetreten. Die Beobachtung der Entwicklungsverläufe und eine regelmäßige stadtteilbezogene Erfolgskontrolle sind in diesem Zusammenhang im Stadtumbau weiterhin wichtig. Dementsprechend können die Stadtumbaumaßnahmen zukünftig nur durch eine breite Beteiligung unterschiedlichster Akteure erfolgreich sein.

### **3.8. STUB-Monitoring**

Der Stadtumbau in Cottbus/Chósebusz wird als fortwährender Prozess verstanden, den es mit geeigneten Monitoring-Instrumenten zu begleiten, regelmäßig zu evaluieren und in der Folge ggf. nachzusteuern gilt. Übergeordnetes Ziel dabei ist, eine präventive und vorausschauende Stadtentwicklung zu betreiben. Im Fokus stehen dabei:

die Erfassung und Beobachtung von Entwicklungstrends auf gesamtstädtischer und übergeordneter Ebene, die daraus gegebenenfalls resultierende Anpassung der Zielrichtung sowie die Überprüfung und Kontrolle des Erfolges der ergriffenen Maßnahmen im Rahmen des Stadtumbauprozesses.

Sowohl die elektronischen Begleitinformationen (eBi) als auch das elektronische Monitoring (eMo) zum Stadtumbau werden dazu jährlich von der Stadt im hierfür vorgesehenen Daten-Portal des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen mit aktuellen statistischen Daten gefüllt. Während die eBi Leitvisionen und Ziele zum jeweiligen Städtebauförderungsprogramm und deren finanzielle Unterbreitung dokumentieren, werden im Rahmen des eMo die Entwicklungserfolge der Gesamtmaßnahme zusammengefasst.

Darüber hinaus verpflichtet das Land Brandenburg die am Stadtumbauprogramm teilnehmenden Kommunen zur Erfassung von Daten und der daraus folgenden Erfolgskontrolle durch das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Dazu dient das bereits 2005/06 begonnene Stadtumbaumonitoring, welches zugleich eine landes- und bundesweite Vergleichbarkeit der Programmkommunen ermöglicht. Mit der Ableitung neuer Stadtumbaukulissen ist die Erfassung von Daten auch in diesen Bereichen für das Stadtumbaumonitoring fortzuführen.

Diese Vorgehensweise gestaltet den Informations- und Ergebnisaustausch zwischen Kommunen, Ländern und Bund transparent und zielgerichtet. Auf diese Weise können Schlussfolgerungen für den

weiteren Stadtumbau auf Ebene der Programmgestaltung abgeleitet und somit aus der Praxis in die Förderpolitik integriert werden. Die vorliegenden Daten und Unterlagen des bisherigen Stadtumbau-monitorings waren wichtige Grundlagen für die Bearbeitung des Stadtumbaukonzepts und die Ableitung neuer Stadtumbaukulissen. Auf räumlicher Ebene konnten sowohl Erkenntnisse für die Gesamtstadt als auch für die Stadtteile und festgelegten Beobachtungsräume gewonnen werden.

## **4. EINZELVORHABEN**

### **4.1. Auflistung der Einzelvorhaben**

Das neu angestrebte Fördergebiet Innenstadt bewegt sich stadträumlich in einem Bereich, der in zahlreichen in den letzten Jahren erarbeiteten Strategien, Konzepten, Studien, Entwürfen und Plänen wiederholt analysiert sowie mit konkreten Handlungsansätzen und Maßnahmen untersetzt wurde. Zu nennen sind hier unter anderem:

- Digitalisierungsstrategie Lausitz
- Einzelhandelskonzept Cottbus (in Fortschreibung)
- Energiekonzept Cottbus
- Entwicklungsstrategie Lausitz
- Entwurf des Mobilitätskonzepts Altstadt
- FNP-Entwurf
- Gewerbeflächenkonzept Cottbus
- Integriertes Innenstadtentwicklungskonzept (in Bearbeitung)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus
- Leitbild Cottbus
- LKW-Führungskonzept
- Ortsteilentwicklungskonzept
- Radverkehrskonzept (in Bearbeitung)
- Regionales Investitionskonzept Lausitz
- Schulentwicklungsplan Cottbus
- Verkehrsentwicklungsplan

Soweit die vorgenannten, strategischen Papiere durch die Stadt Cottbus erstellt oder beauftragt wurden, unterlagen diese kommunalpolitischen Befassungen und Beschlüssen. Die in diesen Unterlagen zusammengetragenen Projekte und Vorhaben dienten daher neben dem INSEK und dem Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus/Chósebus – 3. Fortschreibung (2018) als gedanklicher Ausgangspunkt für die in der künftigen Innenstadtkulisse zur Durchführung angestrebten Einzelvorhaben.

Daher wurden unter den Stadtumbauzielen zu subsummierenden Einzelvorhaben aus all diesen gesamtstädtischen, teilräumlichen, integrierten und sektoralen Strategien und Konzepten zusammengetragen, in einer handlungsfeldübergreifenden Tabelle (s. Anlage 6.1 Maßnahmenliste) zusammengeführt und gemeinsam auf einem integrierten Maßnahmenplan (vgl. 4.3. sowie Anlage 6.3 Maßnahmenplan) abgebildet.



Trotz 30 Jahren Modellstadtsanierung und 20 Jahren Stadtumbautätigkeit ergibt sich eine Maßnahmenliste, die der Anlage unter Punkt 6.1 beigefügt wurde, mit annähernd 100 Einzelvorhaben und einem Investitionsvolumen von über 160 Mio. Euro.

## **4.2. Begründung der Einzelvorhaben**

Zur Erläuterungen des jeweiligen Maßnahmenumfangs sowie zur Begründung der zum Umsetzung angestrebten und in der höchsten Priorität eingeordneten Einzelvorhaben in den Handlungsfeldern B.3 bis B.5 sind der Anlage (s. Anlage 6.2) Maßnahmenblätter beigefügt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Priorisierung aufgrund des langfristigen Durchführungszeitraum dynamisch entwickelt. Sobald sich die Priorität eines Vorhabens erhöht und eine Einordnung in die Priorität 1 erforderlich wird, werden die zugehörigen Maßnahmenblätter dementsprechend ergänzt.

Im Handlungsfeld B.1 (Vorbereitung der Gesamtmaßnahme und Planungen) wird die Erarbeitung eines Parkraumentwicklungskonzepts zur verbesserten und bedarfsgerechten Einordnung des ruhenden Verkehr, zur Reduzierung des Parksuchverkehrs insbesondere in der Altstadt sowie künftig zur Bündelung der Ladeinfrastruktur an geeigneten Standorten angestrebt. Darüber hinaus soll zur Umsetzung des Schwammstadtprinzips und zur Anpassung vorhandener Grün- und Freiflächen sowie Parkanlagen in der Innenstadt an die Entwicklungen des Klimawandels ein Freiraum- bzw. Parkanlagenentwicklungskonzept erarbeitet werden. Aus diesen konzeptionellen Grundlagen ergeben sich voraussichtlich weitere Einzelvorhaben, die im Rahmen des LZ-Programms umgesetzt werden können, bzw. ergeben sich Konkretisierungen bereits in der Maßnahmenliste erfasster Einzelvorhaben. Zur Diversifizierung des Wohnungsmarktes und zur Unterstützung der in der Cottbuser Innenstadt bislang nur selten vertretenen Baugruppen sollen derartige Konzeptstudien in Anlehnung an die mit der Initiative Stadtwohnen in der Vergangenheit gesammelten Erfahrungen unterstützt werden.

Im Handlungsfeld B.2 (Begleitung der Gesamtmaßnahme) ist unter Verwendung der zur Verfügung gestellten Städtebauförderungsmittel der Einsatz eines Gebietsbeauftragten, die Begleitung durch ein Citymanagement, die gesamtmaßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit, die Durchführung von Beteiligungsprozessen sowie ein Verfügungsfonds vorgesehen. Mit dem Verfügungsfonds soll beispielsweise die Umsetzung von Veranstaltungsformaten, die durch das Bestreben bürgerschaftlichen Engagements im Innenstadtgebiet initiiert werden, finanziell unterstützt und damit die Innenstadt belebt werden.

Mit dem Förderinstrument des Verfügungsfonds hat die Stadt Cottbus/Chóśebuz in weiteren Fördergebietskulissen der Städtebauförderung bzw. im Bundesprogramm ZIZ positive Erfahrungen hinsichtlich der daraus resultierenden Ergebnisse gemacht. Insofern sind neben dem zum Handlungsfeld B.2 beschriebenen Verfügungsfonds auch für die Handlungsfelder B.3 und B.5 Maßnahmen des Verfügungsfonds etwa zur Aufwertung der Innenstadt durch kleinteilige bauliche Maßnahmen sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorgesehen.

## **4.3. Verortung der Einzelvorhaben**

Die unter 4.1. aufgelisteten und obenstehend begründeten Einzelvorhaben wurden, sofern sie sich im Stadtraum konkret verorten lassen, im nachfolgenden, integrierten Maßnahmenplan abgebildet.

Die Bearbeitung erfolgte unter der Verwendung der für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln vorgesehenen farblichen Darstellungen für die jeweiligen Handlungsfelder (B.3 bis B.5) lt. Vorgaben des LBV ergänzt um den zusätzlichen Legendenpunkt für Radewegeverbindungen, um diese von umfassenden B.5-Vorhaben abzugrenzen.

Zur besseren Lesbarkeit ist der Maßnahmenplan im Anhang (s. Anlage 6.3) in einem größeren Format gesondert beigelegt.



Abbildung 20 - Maßnahmenplan für die LZ-Kulisse Innenstadt



## 5. KOMMUNALER BESCHLUSS DER GEBIETSKULISSE

Nach erfolgter Abstimmung zum vorliegenden Konzeptentwurf und der sich daraus abgeleiteten Gebietskulisse Innenstadt mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr sowie dem Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, ist eine Beschlussfassung in den politischen Gremien im 2. Quartal 2024 angestrebt.

Die Gebietskulisse Innenstadt soll im Rahmen des Bund-/Länder-Programms „Lebendige Zentren“ auf der Grundlage des § 171 b Abs. 1 BauGB als Maßnahmegebiet per Beschluss der Stadtverordneten festgelegt werden. Dieser Beschluss befindet sich derzeit in Vorbereitung, um zeitnah als Handlungsgrundlage zu dienen.





## **6. ANLAGEN**

### **6.1. Maßnahmenliste**

## Maßnahmenliste (Anlage 6.1 zur städtebaulichen Zielplanung)

| Fördergebietskulisse LZ Innenstadt   |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
|--|-----|---|--|---------------|--------|--------|--------|--------------|---------------------|---------------------------------------|------|------|-------------------------|
| lfd. Nr.   | HF  | Maßnahme  | Ziel, Schwerpunkt, Stichwort   | Stelle        | Fläche | €/m²   | Klass. | KAG / Erschl | Kostenansatz        | anderweitige Finanzierungsmöglichkeit | Prio | FQ   | benötigter Förderrahmen |
| <b>Handlungsfeld B.1 - Konzepte, Gutachten, Planungen</b>  |     |   | in Summe max. 8% des Förderrahmens   |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| 1  | B.1 | Bebauungsplanverfahren  | Schaffung von Baurecht   | FB 61         |        |        |        |              | 450.000 €           |                                       | 1    | 100% | 450.000 €               |
| 2  | B.1 | Parkraumentwicklungskonzept                                       | Einordnung ruhender Verkehr, Reduzierung Parksuchverkehr                                       | FB 61         |        |        |        |              | 150.000 €           |                                       | 1    | 100% | 150.000 €               |
| 3  | B.1 | Freiraumkonzept, Parkentwicklungskonzept                          | Anpassung an den Klimawandel, Schwammstadtprinzip  | FB 66 Grün    |        |        |        |              | 150.000 €           |                                       | 1    | 100% | 150.000 €               |
| 4  | B.1 | Diversifizierung des Wohnungsmarktes                              | z.B. Unterstützung von Baugruppen  | FB 61         |        |        |        |              | 100.000 €           |                                       | 1    | 100% | 100.000 €               |
| 5  | B.1 | Entwicklung / Konzeptvergabe Standort Neustadt                    | Wohnraumpotential  | FB 61         |        |        |        |              | 100.000 €           |                                       | 2    | 100% |                         |
| 6  | B.1 | Konzept / Studie Verwaltungsstandorte                             | Funktionsstärkung der Innenstadt   | FB 65         |        |        |        |              | 100.000 €           |                                       | 2    | 100% |                         |
| <b>Summe B.1</b>   |     |   |  |               |        |        |        |              | <b>1.050.000 €</b>  |                                       |      |      | <b>850.000 €</b>        |
| <b>Handlungsfeld B.2 - Beteiligung und Begleitung</b>  |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| 7  | B.2 | Durchführungsaufgaben/Sanierungsträger                            | in Summe max. 10% des Förderrahmens  | FB 61         |        |        |        |              | 1.200.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.200.000 €             |
| 8  | B.2 | Citymanagement  |  | FB 61         |        |        |        |              | 1.800.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.800.000 €             |
| 9  | B.2 | Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit                             | max. 3% des Förderrahmens  | FB 61         |        |        |        |              | 750.000 €           |                                       | 1    | 100% | 750.000 €               |
| 10   | B.2 | Verfügungsfonds B.2   | Attraktivierung und Belebung der Innenstadt  | FB 61         |        |        |        |              | 300.000 €           |                                       | 1    | 100% | 300.000 €               |
| <b>Summe B.2</b>   |     |   |  |               |        |        |        |              | <b>4.050.000 €</b>  |                                       |      |      | <b>4.050.000 €</b>      |
| <b>Handlungsfeld B.3 - Baumaßnahmen, Erneuerung und Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen</b> |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| 11   | B.3 | Bahnhofstraße 11, Paul-Werner-Oberschule (D)                      | Erweiterung Turnhalle für Schule und Vereine   | FB 65         |        |        |        |              | 3.000.000 €         |                                       | 1    | 100% | 3.000.000 €             |
| 12   | B.3 | August-Bebel-Straße 2, Stadt- und Regionalbibliothek im 2. OG (D) | Verlagerung von der Berliner Straße 13/14  | FB 65         |        |        |        |              | 3.000.000 €         |                                       | 1    | 100% | 3.000.000 €             |
| 13   | B.3 | August-Bebel-Straße 2, Bürgerservice/Bürgerbüro im EG (D)         | Verlagerung von der Karl-Marx-Straße 67  | FB 65         |        |        |        |              | 1.500.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.500.000 €             |
| 14   | B.3 | August-Bebel-Straße 2, Stadtarchiv im KG (D)                      | Verlagerung von der Bahnhofstraße 52   | FB 65         |        |        |        |              | 1.500.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.500.000 €             |
| 15   | B.3 | Klosterplatz 2-3 und 9, Jugendherberge (D)                        | grundlegende Sanierung   | FB 65         |        |        |        |              | 1.500.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.500.000 €             |
| 16   | B.3 | Verfügungsfonds B.3   | Attraktivierung und Belebung der Innenstadt  | FB 61         |        |        |        |              | 300.000 €           |                                       | 1    | 100% | 300.000 €               |
| 17   | B.3 | Neumarkt 5, Rathaus (D)   | grundlegende Sanierung   | FB 65         |        |        |        |              | 8.000.000 €         |                                       | 2    | 100% |                         |
| 18   | B.3 | Sandower Straße 19, OSZ II Haus B (D)                             | Sanierung Fenster, Innenräume, Sportbereich  | FB 65         |        |        |        |              | 3.000.000 €         |                                       | 2    | 100% |                         |
| 19   | B.3 | Berliner Straße 13/14, bisherige Stadt- und Regionalbibliothek    | Sanierung Fenster und Umnutzung  | FB 65         |        |        |        |              | 2.000.000 €         |                                       | 2    | 80%  |                         |
| 20   | B.3 | Puschkinpromenade 6, Erich-Kästner-Grundschule (D)                | Erweiterung Schulspeisung, Akustik   | FB 65         |        |        |        |              | 2.000.000 €         |                                       | 2    | 100% |                         |
| 21   | B.3 | Puschkinpromenade 11, bislang Spreeschule (D)                     | Umnutzung als Hort für die Erich-Kästner-Grundschule   | FB 65         |        |        |        |              | 2.000.000 €         |                                       | 2    | 100% |                         |
| 22   | B.3 | Puschkinpromenade 13/14, Konservatorium (D)                       | Sanierung Fenster  | FB 65         |        |        |        |              | 1.000.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.000.000 €             |
| 23   | B.3 | Altmarkt 24, Apothekenmuseum (D)                                  | Bauwerkstrockenlegung und Sanierung  | FB 65         |        |        |        |              | 1.000.000 €         |                                       | 2    | 100% |                         |
| 24   | B.3 | Oberkirchplatz 12, Oberkirche (D)                                 | Bauwerkstrockenlegung und Sanierung  | FB 65         |        |        |        |              | 1.000.000 €         | Kirche                                | 2    | 25%  |                         |
| 25   | B.3 | Entwicklungsstandort Barackenstadt                                | Potenzialfläche Gemeinbedarf (evtl. Schule/Kita)   | FB 65         |        |        |        |              | 20.000.000 €        | ggf. priv. Investor                   | 3    | 80%  |                         |
| 26   | B.3 | Bahnhofstraße 52, bisheriges Stadtarchiv (D)                      | grundlegende Sanierung und Umnutzung   | FB 65         |        |        |        |              | 10.000.000 €        | ggf. Verkauf                          | 3    | 100% |                         |
| 27   | B.3 | Am Amtsteich 17/18, Ergänzung für Museum DKW (D)                  | grundlegende Sanierung   | FB 65         |        |        |        |              | 8.000.000 €         | Land                                  | 3    | 100% |                         |
| 28   | B.3 | Inselstraße 15, Kita Otti 1                                       | Sanierung  | FB 65         |        |        |        |              | 1.500.000 €         |                                       | 3    | 80%  |                         |
| 29   | B.3 | Ostrower Platz 16, Kita Otti 2 (D)                                | Sanierung  | FB 65         |        |        |        |              | 1.500.000 €         |                                       | 3    | 100% |                         |
| 30   | B.3 | Straße der Jugend 16, Glad House (D)                              | Aufwertung Außenanlagen  | FB 65         |        |        |        |              | 500.000 €           |                                       | 3    | 85%  |                         |
| <b>Summe B.3</b>   |     |   |  |               |        |        |        |              | <b>72.300.000 €</b> |                                       |      |      | <b>11.800.000 €</b>     |
| Legende: (D) = Denkmalschutz   |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| <b>Handlungsfeld B.4 - Ordnungsmaßnahmen, Grunderwerb, Abbruch, Freilegung</b>                               |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| 31   | B.4 | Stadtpromenade, Rückbau Pavillonbauten                            | Beseitigung des städtebaulichen Missstands   | FB 61         |        |        |        |              | 750.000 €           |                                       | 1    | 100% | 750.000 €               |
| 32   | B.4 | Kontingent für erforderliche Grunderwerbe                         | z.B. für Arrondierungsflächen bei B.5-Maßnahmen  | FB 23         |        |        |        |              | 500.000 €           |                                       | 1    | 100% | 500.000 €               |
| 33   | B.4 | Kontingent zur Entsigelung privater Hofflächen                    | Anpassung an den Klimawandel, Regenwasserrückhalt, Schwammstadtprinzip                         | FB 61         |        |        |        |              | 500.000 €           |                                       | 1    | 50%  | 250.000 €               |
| <b>Summe B.4</b>   |     |   |  |               |        |        |        |              | <b>1.750.000 €</b>  |                                       |      |      | <b>1.500.000 €</b>      |
| <b>Handlungsfeld B.5 - Erschließungsmaßnahmen, Straße, Wege, Plätze, öffentliches Grün</b>                   |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| Ingenieur- und Sonderbauwerke  |     |   |  |               |        |        |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| 34   | B.5 | Parkhaus Wernerstraße / Bahnhofstraße                             | Einordnung ruhender Verkehr, Reduzierung Parksuchverkehr, evtl. zusammen mit anderen Nutzungen | FB 61         | 200    | 30.000 |        |              | 6.000.000 €         |                                       | 1    | 15%  | 900.000 €               |
| 35   | B.5 | Parkhaus Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße / Klosterstraße             | Einordnung ruhender Verkehr, Reduzierung Parksuchverkehr                                       | FB 61         | 200    | 30.000 |        |              | 6.000.000 €         |                                       | 1    | 15%  | 900.000 €               |
| 36   | B.5 | Öffentliches Fahrrad-Parkhaus Bahnhof Nordseite                   | bessere Verknüpfung von Bahn und Radverkehr  | FB 61         |        |        |        |              | 3.000.000 €         | BALM - Fahrradparkhäuser              | 1    | 90%  |                         |
| 37   | B.5 | Stadtmauer inkl. Turmbauten, ggf. anteilig B.3                    | Sicherung der Denkmalsubstanz  | FB 65         |        |        |        |              | 1.000.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.000.000 €             |
| 38   | B.5 | Mühlgrabensteg  | Anbindung Spreeraum und Mühlensel für den Fußverkehr   | FB 66 Verkehr |        |        |        |              | 1.000.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.000.000 €             |
| 39   | B.5 | Radverkehrsbrücke Blechenstraße / Straße der Jugend               | Vermeidung des Gefahrenpunktes an der Unterführung   | FB 66 Verkehr |        |        |        |              | 1.000.000 €         |                                       | 1    | 100% | 1.000.000 €             |

Maßnahmenliste (Anlage 6.1 zur städtebaulichen Zielplanung)

| Fördergebietskulisse LZ Innenstadt  |     |  |  |               |        |        |        |              |              |                                       |      |      |                         |
|---|-----|--|--|---------------|--------|--------|--------|--------------|--------------|---------------------------------------|------|------|-------------------------|
| lfd. Nr.  | HF  | Maßnahme   | Ziel, Schwerpunkt, Stichwort   | Stelle        | Fläche | €/m²   | Klass. | KAG / Erschl | Kostenansatz | anderweitige Finanzierungsmöglichkeit | Prio | FQ   | benötigter Förderrahmen |
| 100   | B.5 | Schillerplatz, Sanierung Springbrunnenanlage   | Sanierung Technische Ausrüstung, Auslagerung der Fontänenpumpe                 | FB 66 Grün    |        |        |        |              | 270.000 €    |                                       | 1    | 100% | 270.000 €               |
| 40  | B.5 | Regenwasserrückhalt Puschkinpromenade, Stadtpromenade, Brandenburger Platz (Hauptkanalystem) | Anpassung an den Klimawandel, Regenwasserrückhalt, Schwammstadtprinzip         | FB 61         |        |        |        |              | 4.500.000 €  | LWG                                   | 2    |      |                         |
| 41  | B.5 | Parkhaus Bautzener Straße / Blechenstraße  | evtl. in Verbindung mit Sport-/Freizeitflächen                                 | FB 61         | 150    | 30.000 |        |              | 4.500.000 €  | priv. Investor                        | 2    |      |                         |
| 42  | B.5 | Parkhaus Marienstraße (ehem. Busbahnhof)   | Erweiterung des Parkhauses bzw. der Tiefgarage für umliegende Quartiersbedarfe | FB 61         | 100    | 30.000 |        |              | 3.000.000 €  | GWC                                   | 2    |      |                         |
| 43  | B.5 | Errichtung einer barrierefreien, öffentlichen Toilette                                       | Daseinsvorsorge  | FB 65         |        |        |        |              | 400.000 €    |                                       | 2    |      |                         |
| Haupt-Mobilitäts-Achsen, übergeordnete Verbindungen, Schwerpunkt Straßenbahn und Radverkehr |     |  |  |               | Fläche | €/m²   | Klass. |              |              |                                       |      |      |                         |
| 44  | B.5 | Karl-Marx-Straße zw. Berliner Straße und Hubertstraße  | in Verbindung mit Straßenbahn / Cottbusverkehr                                 | FB 66 Verkehr | 25.000 | 150    | HS IV  | 30%          | 3.750.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 70%  | 2.625.000 €             |
| 45  | B.5 | Schillerstraße / Lessingstraße   | Schwerpunkt Radverkehr   | FB 66 Verkehr | 20.000 | 150    | HS IV  | 30%          | 3.000.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 70%  | 2.100.000 €             |
| 46  | B.5 | Blechenstraße von Bahnhof Nordseite bis Parzellenstraße                                      | Schwerpunkt Radverkehr   | FB 66 Verkehr | 20.000 | 150    | ES IV  | 50%          | 3.000.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 50%  | 1.500.000 €             |
| 47  | B.5 | Ewald-Haase-Straße zw. Schlachthofstraße und Zimmerstraße                                    | Hauptverkehrsachse, Schwerpunkt Radverkehr                                     | FB 66 Verkehr | 6.000  | 200    | HS IV  | 50%          | 1.200.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 50%  | 600.000 €               |
| 48  | B.5 | Karl-Liebnecht-Straße zw. Schillerstraße und Bahnhofstraße                                   | Hauptverkehrsachse, Schwerpunkt Radverkehr                                     | FB 66 Verkehr | 4.000  | 200    | HS III | 30%          | 800.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 70%  | 560.000 €               |
| 49  | B.5 | Zimmerstraße zw. Dreifertstraße und Fr.-Ludwig-Jahn-Straße                                   | Hauptverkehrsachse, Schwerpunkt Radverkehr                                     | FB 66 Verkehr | 3.000  | 200    | HS IV  | 30%          | 600.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 2    | 70%  |                         |
| 50  | B.5 | Franz-Mehring-Straße zw. Mühlgraben und Spree  | Schwerpunkt Radverkehr, Reduzierung MIV auf eine Spur                          | FB 66 Verkehr | 2.000  | 200    | HS III | 30%          | 400.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 70%  | 280.000 €               |
| 51  | B.5 | Puschkinpromenade, Anpassung der Querungspunkte  | Schwerpunkt Radverkehr   | FB 66 Verkehr | 500    | 200    | ES V   | 50%          | 100.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 50%  | 50.000 €                |
| 52  | B.5 | Bautzener Straße zw. Straße der Jugend und Blechenstraße                                     |  | FB 66 Verkehr | 6.000  | 200    | ES IV  | 50%          | 1.200.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 50%  |                         |
| 53  | B.5 | August-Bebel-Straße, zw. Lausitzer Straße und Stadtpromenade                                 |  | FB 66 Verkehr | 20.000 | 150    | ES IV  | 50%          | 3.000.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 50%  |                         |
| 54  | B.5 | Karlstraße zw. Kreuzkirche und Zimmerstraße  |  | FB 66 Verkehr | 9.000  | 200    | HS IV  | 30%          | 1.800.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 70%  |                         |
| 55  | B.5 | Ostrower Damm  |  | FB 66 Verkehr | 9.000  | 200    | ES IV  | 50%          | 1.800.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 50%  |                         |
| 56  | B.5 | Radwegeverbindung zw. Blechenstraße und Ostrower Damm  |  | FB 66 Verkehr | 1.000  | 200    |        |              | 200.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 2    | 100% |                         |
| öffentliche Räume und Plätze - Aufenthaltsqualität, Vorrang Fußgänger                       |     |  |  |               | Fläche | €/m²   | Klass. |              |              |                                       |      |      |                         |
| 57  | B.5 | Berliner Straße / Altmarkt / Sandower Straße   | in Verbindung mit Straßenbahn / Cottbusverkehr                                 | FB 66 Verkehr | 8.000  | 200    | ES V   | 50%          | 1.600.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 50%  | 800.000 €               |
| 58  | B.5 | Stadtpromenade, Grün- und Freiflächen  | Aufwertung, Aufenthaltsqualität  | FB 66 Grün    | 8.000  | 100    |        |              | 800.000 €    |                                       | 1    | 100% | 800.000 €               |
| 59  | B.5 | nördl. Bahnhofsumfeld, 3. BA zw. Tunnelausgang und W.-Külz-Straße                            | Schwerpunkt Radverkehr   | FB 66 Verkehr | 3.000  | 200    |        |              | 600.000 €    |                                       | 1    | 100% | 600.000 €               |
| 60  | B.5 | August-Bebel-Straße 2, Außenanlagen  | Aufwertung, Aufenthaltsqualität  | FB 66 Grün    | 3.000  | 200    |        |              | 600.000 €    |                                       | 1    | 100% | 600.000 €               |
| 61  | B.5 | Platz an der Sonnenuhr   | Aufwertung, Aufenthaltsqualität  | FB 66 Grün    | 2.500  | 200    |        |              | 500.000 €    |                                       | 1    | 100% | 500.000 €               |
| 62  | B.5 | Gerichtplatz   | Aufwertung, Aufenthaltsqualität  | FB 66 Grün    | 2.500  | 200    |        |              | 500.000 €    |                                       | 1    | 100% | 500.000 €               |
| 63  | B.5 | Friedrich-Ebert-Straße   |  | FB 66 Verkehr | 5.000  | 200    | ES IV  | 50%          | 1.000.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 50%  |                         |
| 64  | B.5 | Spielplatz Tiegelgasse   | Erneuerung   | FB 66 Grün    | 500    | 500    |        |              | 250.000 €    |                                       | 2    | 100% |                         |
| öffentliche Grünflächen und Parks   |     |  |  |               | Fläche | €/m²   |        |              |              |                                       |      |      |                         |
| 65  | B.5 | Grünanlage Puschkinpromenade   | Anpassung an den Klimawandel   | FB 66 Grün    | 42.000 | 100    |        |              | 4.200.000 €  | BBSR Klima-Räume                      | 1    | 85%  |                         |
| 66  | B.5 | Bonnaskenplatz   | Quartierspark  | FB 66 Grün    | 13.500 | 100    |        |              | 1.350.000 €  |                                       | 1    | 100% | 1.350.000 €             |
| 67  | B.5 | Goethepark   | Stadt am Wasser  | FB 66 Grün    | 22.000 | 50     |        |              | 1.100.000 €  |                                       | 1    | 100% | 1.100.000 €             |
| 68  | B.5 | Brandenburger Platz und Neustädter Platz   | Erhöhung des Aneignungspotenzials  | FB 66 Grün    | 20.000 | 50     |        |              | 1.000.000 €  |                                       | 1    | 100% | 1.000.000 €             |
| 69  | B.5 | Park an der Zimmerstraße (am Käthe-Kollwitz-Ufer)  | Stadt am Wasser, Hundewiese  | FB 66 Grün    | 14.500 | 50     |        |              | 725.000 €    |                                       | 1    | 100% | 725.000 €               |
| 70  | B.5 | "Spreewäldchen" - Verbesserung der Zugänglichkeit und Einbindung der Spree in den Stadtraum  |  | FB 66 Grün    | 13.500 | 50     |        |              | 675.000 €    |                                       | 2    |      |                         |
| 71  | B.5 | Grünfläche "Dresdener Dreieck"   |  | FB 66 Grün    | 3.250  | 200    |        |              | 650.000 €    |                                       | 2    |      |                         |
| 72  | B.5 | Frühlingsgarten  |  | FB 66 Grün    | 4.000  | 100    |        |              | 400.000 €    |                                       | 3    |      |                         |
| 73  | B.5 | Freiraumgestaltung ehem. Gleisstrasse zw. Bahnwerk und Karl-Liebnecht-Straße                 |  | FB 66 Grün    | 5.000  | 25     |        |              | 125.000 €    |                                       | 3    |      |                         |
| Quartiersstraßen, Anwohnerstraßen - Entsiegelung, Verkehrsberuhigung, Wohnumfeld            |     |  |  |               | Fläche | €/m²   | Klass. |              |              |                                       |      |      |                         |
| 74  | B.5 | Klosterstraße  | Entsiegelung und Aufwertung  | FB 66 Verkehr | 5.250  | 200    | ES V   | 75%          | 1.050.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 262.500 €               |
| 75  | B.5 | Rudolf-Breitscheid-Straße zw. Schillerstraße und Bahnhofstraße                               | Umfeld "blaue Uhr"   | FB 66 Grün    | 4.000  | 200    | ES V   | 75%          | 800.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 200.000 €               |
| 76  | B.5 | Marienstraße zw. Bahnhofstraße und Straße der Jugend   | im Zusammenhang mit Bebauung ehem. Busbahnhof                                  | FB 66 Verkehr | 4.000  | 200    | ES IV  | 75%          | 800.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 200.000 €               |
| 77  | B.5 | Burgstraße   | Aufwertung, unmittelbare Nähe zur Sprem  | FB 66 Verkehr | 2.000  | 200    | ES V   | 75%          | 400.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 100.000 €               |
| 78  | B.5 | Bürgerstraße   | im Zusammenhang mit Bebauung ehem. Busbahnhof                                  | FB 66 Verkehr | 1.750  | 200    | ES V   | 75%          | 350.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 87.500 €                |
| 79  | B.5 | Neustädter Straße zw. Altmarkt und Mühlenstraße  | Aufwertung, unmittelbare Nähe zum Altmarkt                                     | FB 66 Verkehr | 750    | 200    | ES V   | 50%          | 150.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 50%  | 75.000 €                |
| 80  | B.5 | Bonnaskenplatz (Straßenraum, Verkehrsbereich)  | im Zusammenhang mit Neugestaltung Bonnaskenplatz                               | FB 66 Verkehr | 750    | 200    | ES IV  | 75%          | 150.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 37.500 €                |
| 81  | B.5 | Taubenstraße, zw. Adolph-Kolping-Straße und Blechenstraße                                    |  | FB 66 Verkehr | 5.250  | 200    | ES V   | 75%          | 1.050.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 82  | B.5 | Lausitzer Straße zw. August-Bebel-Straße und W.-Külz-Straße                                  |  | FB 66 Verkehr | 9.500  | 200    | ES V   | 75%          | 1.900.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 1    | 25%  | 475.000 €               |
| 83  | B.5 | Wernerstraße zw. Karl-Liebnecht-Straße und Bahnhof Nordseite                                 |  | FB 66 Verkehr | 9.000  | 200    | ES V   | 75%          | 1.800.000 €  | antellig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 84  | B.5 | Rudolf-Breitscheid-Straße zw. Bahnhofstraße und Tiegelgasse                                  |  | FB 66 Verkehr | 4.000  | 200    | ES V   | 50%          | 800.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 2    | 50%  |                         |
| 85  | B.5 | Parzellenstraße zw. Bautzener und Lobedan/Blechenstraße                                      |  | FB 66 Verkehr | 4.000  | 200    | ES V   | 75%          | 800.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 86  | B.5 | Carl-von-Ossietzky-Straße  |  | FB 66 Verkehr | 4.000  | 200    | ES V   | 75%          | 800.000 €    | antellig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |

| <b>Fördergebietskulisse LZ Innenstadt</b> |     |  |   |               |        |      |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
|---|-----|--|---|---------------|--------|------|--------|--------------|---------------------|---------------------------------------|------|------|-------------------------|
| lfd. Nr.                                  | HF  | Maßnahme   | Ziel, Schwerpunkt, Stichwort                | Stelle        | Fläche | €/m² | Klass. | KAG / Erschl | Kostenansatz        | anderweitige Finanzierungsmöglichkeit | Prio | FQ   | benötigter Förderrahmen |
| 87  | B.5 | Feigestraße  |   | FB 66 Verkehr | 3.250  | 200  | ES V   | 75%          | 650.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 88  | B.5 | Adolph-Kolping-Straße                                |   | FB 66 Verkehr | 3.000  | 200  | HS IV  | 30%          | 600.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 2    | 70%  |                         |
| 89  | B.5 | Schwanstraße   |   | FB 66 Verkehr | 2.250  | 200  | ES V   | 75%          | 450.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 90  | B.5 | Mühlenstraße zw. Neustädter Straße und Gerichtsplatz |   | FB 66 Verkehr | 1.750  | 200  | ES V   | 75%          | 350.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 91  | B.5 | Getraudtenstraße zw. Burgstraße und Sandower Straße  |   | FB 66 Verkehr | 1.750  | 200  | ES V   | 75%          | 350.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 2    | 25%  |                         |
| 92  | B.5 | Wilhelmstraße  |   | FB 66 Verkehr | 3.500  | 200  | ES V   | 50%          | 700.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 2    | 50%  |                         |
| 93  | B.5 | Südstraße  |   | FB 66 Verkehr | 2.000  | 200  | ES V   | 75%          | 400.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 3    | 25%  |                         |
| 94  | B.5 | Wasserstraße   |   | FB 66 Verkehr | 2.000  | 200  | ES V   | 75%          | 400.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 3    | 25%  |                         |
| 95  | B.5 | Louis-Braille-Straße                                 |   | FB 66 Verkehr | 1.500  | 200  | ES V   | 75%          | 300.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 3    | 25%  |                         |
| 96  | B.5 | Annenstraße  |   | FB 66 Verkehr | 1.500  | 200  | ES V   | 75%          | 300.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 3    | 25%  |                         |
| 97  | B.5 | Amalienstraße  |   | FB 66 Verkehr | 1.000  | 200  | ES V   | 75%          | 200.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 3    | 25%  |                         |
| 98  | B.5 | Deffkestraße   |   | FB 66 Verkehr | 750    | 200  | ES V   | 75%          | 150.000 €           | anteilig KAG/MBA                      | 3    | 25%  |                         |
| Sonstige                                  |     |  |   |               |        |      |        |              |                     |                                       |      |      |                         |
| 99  | B.5 | Verfügungsfonds B.5                                  | Attraktivierung und Belebung der Innenstadt | FB 61         |        |      |        |              | 300.000 €           |                                       | 1    | 100% | 300.000 €               |
| <b>Summe B.5</b>                          |     |  |   |               |        |      |        |              | <b>83.595.000 €</b> |                                       |      |      | <b>22.497.500 €</b>     |

**Finanzierungsbedarf gesamt 162.745.000 € 40.697.500 €**

|          |               |              |
|----------|---------------|--------------|
| Anteile: | FB 61         | 8.150.000 €  |
|          | FB 23         | 500.000 €    |
|          | FB 65         | 12.500.000 € |
|          | FB 66 Verkehr | 12.352.500 € |
|          | FB 66 Grün    | 7.195.000 €  |

|                       |              |
|-----------------------|--------------|
| Kontrollsumme         | 40.697.500 € |
| per Anno auf 15 Jahre | 2.713.167 €  |
| davon 2/3 Bund/Land   | 1.808.778 €  |
| sowie 1/3 Stadt       | 904.389 €    |



## 6.2. Maßnahmenblätter

## 6.2 Einzelvorhaben

### B.3-Maßnahmen

#### Bahnhofstraße 11, Paul-Werner-Oberschule (D)

|                     |  |
|---------------------|--|
| Maßnahmennummer:    | 11   |
| Maßnahmenswerpunkt: | Erweiterung Turnhalle für Schule und Vereine |
| Kostenansatz        | 3.000.000 €                                  |

#### Handlungserfordernis und Ziele

Die unter Denkmalschutz stehende Turnhalle der Paul-Werner-Oberschule entspricht aufgrund ihrer Größe und Ausstattung nicht mehr den aktuellen qualitativen Anforderungen zur Gestaltung eines zeitgemäßen Schulsportangebots. Eine reine Modernisierung und Instandsetzung des vorhandenen Gebäudes erscheint hierbei nicht zielführend. Somit soll die Turnhalle für ein adäquates Schulsportangebot und zusätzliche Vereinsbedarfe baulich erweitert



Abbildung 1: Paul-Werner-Oberschule. Quelle: DSK.

werden. Wie auch an anderen Schulstandorten, insbesondere in den Innenstadtlagen, ist eine anhaltend hohe Buchungsauslastung in den Räumlichkeiten bzw. eine stetig steigende Nachfrage zu verzeichnen. Dies geht auch aus der aktuellen Sportentwicklungsplanung hervor, die eine Erweiterung der Sportflächen von derzeit 288m<sup>2</sup> auf 968m<sup>2</sup> durch eine Hallenerweiterung am Standort vorsieht. Darüber hinaus ist die Aufwertung des bestehenden Mehrzweckspielfeldes mit Rundlaufbahn vorgesehen.

Die Stadt Cottbus/Chóśebuz als Sportstadt ist stets darum bemüht, die Vereinslandschaft und den Freizeitsport durch die Bereitstellung von Raumkapazitäten zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Wohnumfeldqualität, zum sozialen Zusammenhalt sowie zur Gesundheitsförderung zu leisten.

Mithilfe dieser B.3-Maßnahme soll somit die öffentliche Infrastruktur gestärkt und ausgebaut sowie ein erweitertes zentrales Angebot für Sport- und Vereinsaktivitäten geschaffen werden.

|                       |   |  |
|-----------------------|---|--|
|                       | <b>August-Bebel-Straße 2, Stadt- und Regionalbibliothek im OG (D)</b> | <b>August-Bebel-Straße 2, Bürgerservice/Bürgerbüro im EG (D)</b> |
| Maßnahmennummer:      | 12  | 13   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Bauliche Anpassung, Verlagerung von der Berliner Straße 13/14         | Bauliche Anpassung, Verlagerung von der Karl-Marx-Str. 67        |
| Kostenansatz:         | 3.000.000 €   | 1.500.000 €  |
|                       | <b>August-Bebel-Straße 2, Stadtarchiv im KG (D)</b>                   | <b>August-Bebel-Straße 2 (B.5-Maßnahme)</b>                      |
| Maßnahmennummer:      | 14  | 60   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Bauliche Anpassung, Verlagerung von der Bahnhofstraße 52              | Außenanlagen, Aufwertung, Aufenthaltsqualität                    |
| Kostenansatz:         | 1.500.000 €   | 600.000 €  |

#### Handlungserfordernis und Ziele

Das Gebäude in der August-Bebel-Straße 2 wurde 1968 als konsument-Warenhaus errichtet und ist bis ins Jahr 2023 auch in seiner ursprünglichen Zweckbestimmung von wechselnden Handelsunternehmen betrieben worden. Als Teil des städtebaulich und baukulturell bedeutsamen Ensembles um die Cottbuser Stadtpromenade ist das Warenhaus unter Denkmalschutz gestellt worden und somit insbesondere das äußere Erscheinungsbild sowie das Wandbild „Cottbus im Jahr 1730“ im Bereich der Kundengaststätte zu bewahren.



Abbildung 2: August-Bebel-Straße 2, Ehemaliger Galeria-Kaufhof. Quelle: DSK.

Seit dem Rückzug von Galeria-Karstadt-Kaufhof aus dem Cottbuser Standort wird an einem nachhaltigen Weiternutzungskonzept für das Funktionsgebäude gearbeitet, um einem drohenden Leerstand des stadtbildprägenden Gebäudes vorzubeugen. Aufgrund des Erwerbs der Immobilie durch die Stadt Cottbus/Chósebusz in 2023 hat die Kommune nunmehr die Möglichkeit oder mehr noch die Verantwortlichkeit, die Zukunft des Warenhauses zur Vermeidung von Stadtbildbeeinträchtigungen in Eigenregie zu gestalten. Gegenwärtig wird von einer Mischnutzung aus Verwaltung, Dienstleistung und Gewerbe/Handel ausgegangen. Dies führt zu einer sinnvollen Bündelung von kommunalen Aufgaben an einem Standort bei gleichzeitiger Entlastung angespannter Raumsituationen weiterer kommunaler Gebäude bzw. Mietobjekte. Ergänzt werden soll die kommunale Nutzung durch die Ansiedlung von Mietern, die diese Funktion unterstützen und bestenfalls sinnvoll ergänzen.

#### August-Bebel-Straße 2, Stadt- und Regionalbibliothek im OG

Vor dem Hintergrund gegenwärtiger Transformationsprozesse für Stadt- und Regionalbibliotheken bei anhaltender Bedeutung als Ort des Dialogs und kommerzfreien Erwerbs von Wissen besteht für die Stadt Cottbus/Chósebusz mit dem erworbenen Objekt die Möglichkeit die bislang in der Berliner Straße 13, 14 ansässige Stadt- und Regionalbibliothek in das 2. Obergeschoss umzuquartieren.

Neben dem Bedarf einen potentiellen innerstädtischen Leerstand vergleichsweise zügig wieder einer Nutzung zuzuführen, bestehen außerdem Anforderungen an neue Nutzungs- und Raumanprüche der Stadt- und Regionalbibliothek. Dazu gehören unter anderem: Maker Space, Medienbildung/Medienvielfalt, Familienbildung, Dialograum, Digitalisierung, Informationsvermittlung im Kontext von Verdopplung des Menschheitswissens, hybriden Modellen, und Experimentierräumen. Hinzu kommen: Arbeitsbereiche mit elektr. Arbeitsplätzen, Zugang zu elektr. Quellen, Räumlichkeiten für Gruppenarbeit, Räume mit Zugang zu Mediensammlungen, Arbeitsplätze mit Betreuungsangeboten, für unterschiedliche Lernbedürfnisse und Arbeitspräferenzen, Seminarräume, Gesellschaftsräume, Besprechungszonen, Erfrischungszonen und Arbeitsbereiche für das Personal. Eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit des Bibliotheksumzugs befindet sich derzeit in Erarbeitung. Anschließend soll die Maßnahmenbeschreibung dementsprechend angepasst werden.

#### **August-Bebel-Straße 2, Bürgerservice/Bürgerbüro im EG**

Teile des Erdgeschosses des Gebäudes in der August-Bebel-Straße 2 sollen künftig die Funktionen des Bürgerbüros bzw. Bürgerservice aufnehmen. Die bisherigen Räumlichkeiten sind an Kapazitätsgrenzen gestoßen und sollen an diesem Standort zusammengeführt und zeitgemäß aufgestellt werden. Aufgrund seiner integrierten Lage im Stadtzentrum, in der Nähe zu mehreren Haltestellen des ÖPNV und des dem Kaufhausstandort zugeordneten Parkplatzes stellt sich dieser Standort für diesen Nutzungszweck als besonders lagegünstig dar. Vorteilhaft wird sich zudem der bauliche Zusammenhang zum benachbarten Bleichen Carré und die Nähe zur Spremberger Straße auswirken, um einerseits kurze Wegeverbindungen bei Behördengängen zu realisieren und andererseits durch die dabei entstehende Frequentierung gleichzeitig die etablierten Handelsstandorte und damit die Innenstadt für die Zukunft zu stärken.

#### **August-Bebel-Straße 2, Stadtarchiv im KG**

Die bauliche Substanz des Gebäudes Bahnhofstraße 52, in welchem das Stadtarchiv der Stadt Cottbus/Chóśebuz derzeit angesiedelt ist, sowie dessen räumliche Aufteilung erweist sich für eine zukunftsorientierte Modernisierung und Instandsetzung als erheblich kostenintensiv. Die in den Kellergeschossen des Warenhausstandortes zur Verfügung stehenden Lagerflächen sollen demnach künftig das Stadtarchiv aufnehmen, wodurch das Gebäude in der Bahnhofstraße einem geeigneteren Nutzungszweck mit geringerem Anpassungsbedarf zugeführt oder veräußert werden könnte.

Durch die mit der Verlagerung entstehende Nähe zur Stadt- und Regionalbibliothek können sich Synergien für eine bessere Nutzung der Bestände des Stadtarchives ergeben, die sich am bisherigen, lageungünstigeren Standort nicht umsetzen ließen.

#### **August-Bebel-Straße 2 (B.5-Maßnahme)**

Mit den vorgenannten Einzelvorhaben im Handlungsfeld B.3 (Baumaßnahmen) entstehen auch Anpassungsbedarfe im öffentlichen Raum. Dabei sind im hochverdichteten Bereich der Innenstadt gleichermaßen Entsiegelungsmaßnahmen sowie geeignete Baumpflanzungen zur Anpassung an den Klimawandel sowie zur Schaffung qualitätsvoller, teils beschatteter Aufenthaltsbereiche im Zusammenhang mit der Nutzungsänderung sowie die Schaffung barrierefreier Wegebeziehungen zu den verschiedensten Nutzungsbereichen zu beachten.

## Klosterplatz 2-3 und 9, Jugendherberge (D)

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Maßnahmennummer:      | 15   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Grundlegende Modernisierung und Instandsetzung |
| Kostenansatz          | 1.500.000 €                                    |

### Handlungserfordernis und Ziele

Das Gebäude der Jugendherberge am Klosterplatz 2-3, welches vermutlich als Bastei zum Schutze des im Mittelalter dort befindlichen Franziskanerklosters errichtet wurde, ist heute ein stadtbildprägender Teil der historischen Stadtmauer am Klostertor zwischen dem Puschkinpark und dem Klosterplatz. Während das Gebäude vor 1936 noch als Malzdarre sowie als Warenlager und später als erste Cottbuser Tuchfabrik genutzt wurde, ist sie bereits seit 1936 als Wanderherberge im Betrieb.<sup>1</sup>

Sowohl das ebenfalls für Beherbergungszwecke genutzte Gebäude Klosterplatz 9 als auch der zweigeschossige, denkmalgeschützte Fachwerkbau der Jugendherberge (Klosterplatz 2-3) sind in einem schlechten, sanierungsbedürftigen Zustand.

Der durch die CMT (Cottbus Congress, Messe & Touristik GmbH) unterhaltende Eigenbetrieb handelt nicht gewinnorientiert, sondern bietet kostengünstige Übernachtungsmöglichkeiten und kann somit die erheblichen Investitionsbedarfe, die sich aufgrund der anhaltenden Baupreissteigerungen zusätzlich erhöht haben, nicht aus dem laufenden Betrieb aufbringen.

Der Betrieb der Jugendherberge trägt allerdings zu einer nachhaltigen Stärkung und Belebung des Zentrums bei. Die Nachfrage nach der Übernachtungseinrichtung ist gleichbleibend hoch und wird insbesondere von Schul- und Jugendgruppen über das ganze Jahr hinweg sehr gut angenommen. Durch die Erschließung von Zielgruppen, abseits der Hotellerie, trägt die Jugendherberge zu einem diversifizierten Tourismusangebot bei, das den Tourismus von Cottbus/Chóśebuz nachhaltig stärkt und auch künftig stärken wird.

Die Ziele der grundhaften Modernisierung und Instandsetzung des Gebäudebestands sind die Anpassung der Räumlichkeiten an die aktuellen Anforderungen und Bedürfnisse an Übernachtungseinrichtungen und die Anpassung des Bestandes an die gültigen Bauvorschriften, um einen langfristigen Betrieb sicherstellen zu können. Aufgrund des Eingriffs in historische Bausubstanz ist hier weiterhin ein behutsamer und nachhaltiger Umgang sowie die Bewahrung des Stadtbildes am geschichtsträchtigen Klosterplatz gefordert.



Abbildung 3: Klosterplatz 2-3. Quelle: DSK.



Abbildung 4: Klosterplatz 9. Quelle: DSK.

<sup>1</sup> [https://www.cottbus.de/sehenswert/altstadtrundgang/jugendherberge\\_klosterplatz\\_und\\_klosterkirche.html](https://www.cottbus.de/sehenswert/altstadtrundgang/jugendherberge_klosterplatz_und_klosterkirche.html)

## Puschkinpromenade 13/14, Konservatorium (D)

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Maßnahmennummer:      | 22   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | <b>Energetische Modernisierung Fenster</b> |
| Kostenansatz          | <b>1.000.000 €</b>                         |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die unter Denkmalschutz stehende Augusta-Schule in der Puschkinpromenade 13, 14 wird heute als Konservatorium genutzt. Die Einrichtung mit vielfältigen musikalischen Freizeit- und Bildungsangeboten richtet sich insbesondere an Kinder und Jugendliche, dient mit dem Konzertsaal als wichtiger Veranstaltungsort auch für weitere Schulen im Stadtgebiet und schickt regelmäßig erfolgreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Wettbewerb „Jugend musiziert“. Musikerinnen und Musiker des Konservatoriums gestalten zudem eine Vielzahl an Rahmenprogrammen für kommunale und regionale Veranstaltungen. Demnach ist das Konservatorium eine bedeutsame kulturelle Einrichtung im Innenstadtbereich, dessen Funktion in seiner prädestinierten Lage an der Puschkinpromenade



Abbildung 5: Puschkinpromenade 13, 14. Quelle: DSK.

und in den Räumlichkeiten des historischen Zweckbaus der Augusta-Schule weiterhin gestärkt werden soll.

Durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln ist es in der Vergangenheit bereits gelungen, die Gebäudehülle und das Gebäudeinnere des Hauptgebäudes, den Innenhof mit seinen Arkaden sowie zuletzt den Konzertsaal zu modernisieren und instand zu setzen.

Bei der früheren Instandsetzung der Gebäudehülle wurden die bauzeitlichen, hölzernen gerahmten Verbund- und Kastenfenster verschiedenster Teilungen und Formate bereits einmal denkmalgerecht aufgearbeitet. Trotz Pflege und Wartung sind nunmehr erneut aufwendige Arbeiten an den Fenstern erforderlich geworden. Zunehmende Undichtigkeiten können Schäden der Bausubstanz verursachen. Dabei ist in Anbetracht der fortschreitenden Anforderungen an sommerlichen Wärmeschutz und der notwendigen Minimierung des Wärmeverlusts bei Kälte eine erneute Aufarbeitung der vorhandenen Fenster unwirtschaftlich.

Vorgesehen ist somit die Erneuerung und damit energetische Modernisierung der Fenster. Damit werden momentan anfallende Wärmeverluste (etwa durch Luftundichtigkeiten) minimiert und somit deutlich Einsparpotentiale bei den Betriebskosten des Gebäudes erzielt. Zudem wird der sommerliche Wärmeschutz durch den Einsatz moderner Materialien verbessert, einer Überhitzung der Räumlichkeiten vorgebeugt und damit der Betrieb in den Sommermonaten unterbrechungsfrei sichergestellt. Darüber hinaus sollen im Zuge des Fensteraustausches an hierfür geeigneten Stellen elektrische Fensteröffner installiert und damit die eine automatisierte nächtliche Durchlüftung geschaffen werden. Mit der Durchführung dieses Einzelvorhabens kann der Betrieb des Konservatoriums und der Erhalt des Einzeldenkmals langfristig gesichert werden.

## B.4-Maßnahmen

### Stadtpromenade, Rückbau Pavillonbauten

|                      |  |
|----------------------|--|
| Maßnahmennummer:     | 31   |
| Maßnamenschwerpunkt: | Rückbau, Beseitigung des städtebaulichen Misstands |
| Kostenansatz         | 750.000 €  |

#### Handlungserfordernis und Ziele

Die Potentialfläche in der Stadtpromenade war einst ein Teil des neuen Stadtzentrums in der Cottbuser Innenstadt – ein Ensemble aus mehreren Pavillons mit Ladengeschäften, Restaurants, Cafés sowie Freizeitanlagen im Untergeschoss bestehend und in Verbindung mit den Gebäuden zwischen Stadthalle und Warenhaus errichtet. Vor dem Hintergrund der Schaffung eines einer Großstadt angemessenen Ein-



Abbildung 6: Zukunftsort an der Stadtpromenade. Quelle: DSK.

kaufsangebots sollte dieser Bereich den bereits 2008 errichteten ersten Baukörper des Blechen Carrés durch einen Erweiterungsbau (2. BA) ergänzen. Vorgesehen war die Schaffung weiterer Gewerbeeinheiten sowie die Unterbringung eines Innenstadtkinos. In diesem Zusammenhang wurde die Fläche 2010/2011 oberirdisch beraumt. Nur Fundamente und Kelleranlagen blieben bestehen. Aufgrund der erschwerten Marktsituation war es dem früheren Eigentümer nach eigenen Angaben nicht möglich, das Grundstück weiter zu entwickeln. Da sich die Brachfläche an einer der zentralsten Stellen in der Cottbuser Innenstadt befindet und einen erheblichen städtebaulichen Misstand darstellt, welcher sich weiterhin zu verstetigen droht, wird eine zeitnahe und qualitative Entwicklung des Bereichs angestrebt. Diesbezüglich sollen mit der Eigentümerin der Fläche Perspektiven erarbeitet und anschließend bei deren Umsetzung unterstützt werden.

Momentan befindet sich die Potentialfläche in einer temporären Zwischennutzung (Begrünung, Spielplatz, Veranstaltungsfläche), die allerdings durch die Zielableitungen aus der sich in Bearbeitung befindlichen Entwicklungsstudie perspektivisch durch eine dauerhafte Nachnutzung abgelöst werden soll. Die Erarbeitung der Entwicklungsstudie zum Zukunftsort Stadtpromenade wird durch die Arbeit eines kommunalen Entwicklungsbeirats unterstützt.



Abbildung 7: Geplante Bauabschnitte Zukunftsort. Quelle: Landschaftsarchitekturbüro Plachetka.

## Kontingent zur Entsiegelung privater Hofflächen

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Maßnahmennummer:      | <b>33</b>   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | <b>Anpassung an Klimawandel, Regenwasserrückhalt, Schwammstadtprinzip</b> |
| Kostenansatz          | <b>1.500.000 €</b>  |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Gestaltung des privaten Wohn- und Geschäftsumfeldes in der Cottbuser Innenstadt entspricht an vielen Stellen nicht mehr den heutigen Anforderungen an angemessene Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Private Innenhöfe sind durch einen hohen Anteil an versiegelten Flächen und eine vorwiegende Nutzung als PKW-Stellflächen gekennzeichnet. Spätestens seit den Lockdown-Phasen der Corona-Pandemie entstand eine höhere Sensibilität für die begrenzte Verfügbarkeit an Aufenthaltsorten und das nur gering vorhandene Aneignungspotential.

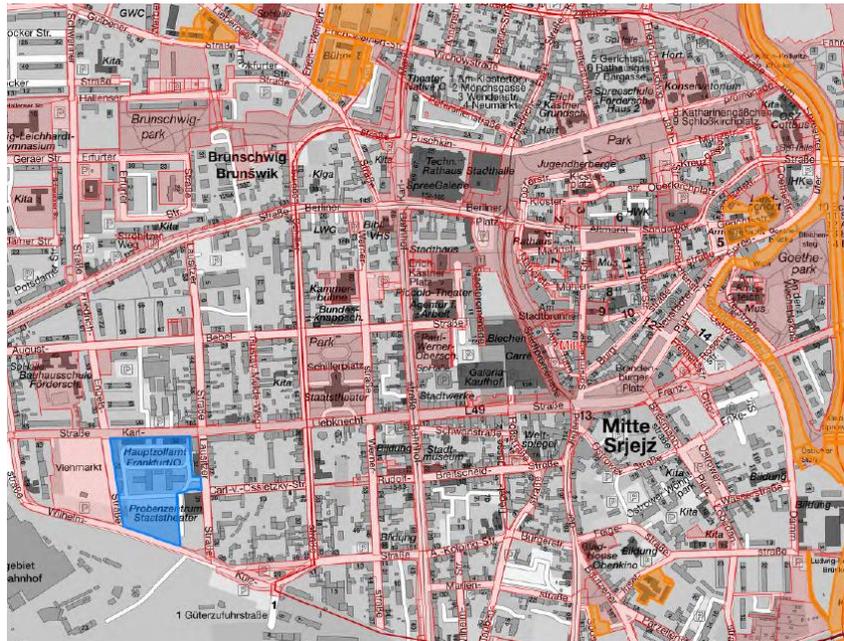


Abbildung 8: Verteilung der öffentlichen und privaten Flächen in der Cottbuser Innenstadt. Quelle: Auszug aus dem IntraGIS der Stadt Cottbus/Chósebuz; © Stadtplan: Stadtverwaltung Cottbus/Chósebuz © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0.

Eigentum Privat      Eigentum Stadt      Eigentum Land      Eigentum Bund

Verschattete Sitz- und Verweilmöglichkeiten sowie das bebaute Umfeld und kühlende Grünflächen sind in der weitestgehend versiegelten Altstadt und ihren Blockinnenräumen nur unzureichend vorhanden. Gerade für ältere Bewohner ist es schwierig, Nutzungs- und Aufenthaltsangebote außerhalb und dennoch nahe der eigenen Wohnung zu finden, die barrierefrei erreichbar und zugleich ein Ort der sozialen Interaktion sind.

Die Stadt Cottbus/Chósebuz strebt daher an, die Entsiegelung privater Hof-/Freiflächen und ggf. die Beseitigung von Nebengebäuden durch finanzielle Anreize zu unterstützen, wenn die freigelegten Flächen dauerhaft nicht mehr versiegelt oder überbaut werden. Die Flächen sollen von den Eigentümern begrünt und gestaltet werden und damit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Biodiversität sowie zur Verbesserung des Regenwasserrückhalts (Schwammstadtprinzip) und des Stadtklimas beitragen.

## B.5-Maßnahmen

|                            | Parkhaus Wernerstraße /<br>Bahnhofstraße                    | Parkhaus Friedrich-Ludwig-<br>Jahn-Straße / Kloster-<br>straße |
|----------------------------|---|--|
| Maßnahmennummer:           | 34  | 35   |
| Maßnahmenschwer-<br>punkt: | Einordnung ruhender Verkehr,<br>Reduzierung Parksuchverkehr | Einordnung ruhender Verkehr,<br>Reduzierung Parksuchverkehr    |
| Kostenansatz:              | 6.000.000 €   | 6.000.000 €  |



Abbildung 9: Parkplatz Wernerstraße/Bahnhofstraße. Quelle: DSK.



Abbildung 10: Parkplatz Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße/Klosterstraße. Quelle: DSK.

### Handlungserfordernis und Ziele

Nach heutigem Stand können ab 2035 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr neuzugelassen werden. In den bis dahin verbleibenden Jahren wird der Anteil der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektromotor stetig ansteigen. Die gebauten, verdichteten Stadtstrukturen bieten schlechte Voraussetzungen für die flächenhafte Installation der erforderlichen Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum. Vor diesem Hintergrund erscheint es zielführend, an einer Reihe von jeweils wohnortnahen sowie durch umliegende Einrichtungen oder Veranstaltungen stark frequentierten Standorten Quartiers-Parkhäuser zu errichten und die erforderlichen Ladeinfrastrukturen gezielt an diesen Stellen zu bündeln. Der Anteil von Schnell-Ladepunkten und „normalen“ Ladepunkten kann dabei von Standort zu Standort variieren. In den Quartiers-Parkhäusern lassen sich weitere Mobilitätsangebote zusammenführen, insbesondere Bike-, Carsharingangebote und E-Rollerstationen sowie weitere Funktionen z. B. Paketstationen, Fahrradgaragen (mit Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder), Drohnenlandeplätze oder öffentliche Toiletten integrieren. Dabei ist die Anwendbarkeit von Batteriespeichern sowie die Integration von Photovoltaikanlagen (z. B. auch entstehenden Dach- und Fassadenflächen) zu prüfen. Hierdurch entstehen sogenannte Mobilitäts-Hubs. Diese sollen nicht nur Straßen von Fahrzeugen der Anwohnenden und Innenstadtbesuchenden entlasten, sondern vielmehr auch den beim Parken in der Innenstadt unweigerlich anfallenden Parksuchverkehr drastisch absenken und als Anlaufstellen etwa für Besucherinnen und Besucher nahegelegener Kultur- und Freizeiteinrichtungen oder für Erledigungen in der Innenstadt dienen. Die Standortwahl berücksichtigt auch die Nähe zu Anbindungen an den ÖPNV, um Umstiegsmöglichkeiten zu Bus und Bahn zu befördern.

Somit ist nicht die Schaffung von reinen Pkw-Stellplätzen für den MIV Ziel der Errichtung der multifunktionalen Gebäude, sondern vielmehr die Bündelung zukunftsweisender, breitaufgestellter Mobilitätsangebote verbunden mit weiteren Funktionen an einem Standort.

Basierend auf dem vorgeschalteten Parkraumentwicklungskonzept sollen für die benannten Standorte bedarfsgerechte Gebäudeprogramme geplant werden. Der Fokus liegt neben der Multifunktionalität auf der Flächenherausnahme des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Stadtraum, um damit das Stadtbild nachhaltig zu verbessern.

Im Umfeld der historischen Anlagen (Kirche, Wendisches Viertel) besteht außerdem ein baukultureller Anspruch, den Stadtraum vom motorisierten Verkehr zu entlasten und die freiwerdenden Flächen für anderweitige Nutzungen sowie zur Flächenentsiegelung bereitstellen.

So soll etwa mit der Errichtung des Parkhauses an der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (Oberkirchplatz) und der Schaffung neuer Stellflächen das Ziel erreicht werden, dass Anteile der Stellplätze und aus der Klosterstraße ins Parkhaus verlagert und dort dementsprechend reduziert werden und dieser neu gewonnene Freiraum für andere Bedarfe genutzt werden kann.<sup>2</sup> Am Gerichtsplatz und am Platz an der Sonnenuhr können zudem die als Grün- und Freiflächen verfügbaren Flächenanteile erhöht und somit der Stadtraum erheblich klimatisch aufgewertet werden. Darüber hinaus besteht damit ein Entsiegelungspotential in der Fläche, um die Innenhöfe, vorrangig im Wendischen Viertel, zu entlasten, klimagerechter und grüner zu gestalten und einer neuen Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld zuzuführen.

Hinsichtlich der Gebäudekubaturen kommen auf individuelle, standortgerechte Lösungsansätze in innerstädtisch integrierten Lagen, die wie im Falle der Bahnhofstraße als Baulückenschluss und im Umgebungsschutz von Einzeldenkmälern sowie im Falle der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße im Bereich des Flächendenkmals Altstadt, auch höhere Ansprüche an gestalterische, baukulturelle und denkmalpflegerische Aspekte zu. Hieraus entsteht voraussichtlich ein nicht unerheblicher Teil an städtebaulich bedingtem finanziellen Mehraufwand, der mit Hilfe von Städtebauförderungsmitteln kompensiert und somit die Durchführbarkeit als Positivbeispiel erhöht werden soll.

---

<sup>2</sup> Stadt Cottbus (2020): Mobilitätskonzept für die Altstadt Cottbus/Chósebuz. Cottbus, S. 78.

## Stadtmauer inkl. Turmbauten (D)

|                       |                               |
|-----------------------|-------------------------------|
| Maßnahmennummer:      | 37                            |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Sicherung der Denkmalsubstanz |
| Kostenansatz          | 1.000.000 €                   |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Stadtmauer inklusive mehrerer Turm- und Torbauten war ein zentrales Merkmal der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt und wurde im 13./14. Jahrhundert errichtet. Sie zeigte einerseits deren Eingrenzung als Rechtsbezirk und soziale Gemeinschaft, andererseits grenzte sie den städtischen Raum von seiner ländlichen Umgebung ab und bot Schutz vor feindlichen Überfällen.

Im 18. und 19. Jahrhundert sind Teile der inzwischen funktionslos

gewordenen Stadtmauer sowie mehrere Turm- und Torbauten abgetragen worden, bevor man sich später für den Erhalt der noch verbliebenen stadtbildprägenden Bausubstanz einsetzte und diese unter Denkmalschutz stellte.

Die Reste der Stadtbefestigung umgrenzen bis heute in weiten Teilen die historische Altstadt. Längere Abschnitte der Stadtmauer verlaufen entlang des Platzes am Stadtbrunnen, der Mauerstraße, der Töpferstraße, der Münzstraße und der Goethestraße. Am Südausgang der Spremberger Straße befindet sich der Spremberger Turm – ein Teil des ehemaligen Spremberger Tors, der nach mehreren baulichen Veränderungen heute ein beliebtes Wahrzeichen der Stadt und wichtiges Ausflugsziel ist. Zwei kürzere Mauerabschnitte sind Am Spreuefer und am Neustädter Platz zu finden.

Die mittelalterliche Stadtbefestigung ist baukulturell wertvolles Erbe der Stadt und trägt erheblich zum Charakter der historischen Altstadt bei. Sie ist für die heutigen Stadtbewohner und ihren Lebensraum von Bedeutung – klar konturierend zeichnet sie sich durch eine städtebauliche Prägnanz aus und leistet einen großen Beitrag zur Gestaltung des Stadtbildes und strukturiert den Stadtgrundriss.

Daneben wird der Spremberger Turm als Aussichtspunkt und Ausstellungsraum genutzt und ist im Einklang mit dem Münzurm heute eine der touristischen Besonderheiten der Stadt Cottbus/Chósebus. Durch die Sanierung in Teilabschnitten, wovon ein erster im Bereich der Münzstraße bereits umgesetzt wurde, soll die identitätsstiftende Funktion der Stadtmauer dauerhaft erhalten und gestärkt werden. Grundlage hierfür bilden eine umfassende technische Bestandsaufnahme und Dokumentation des Bauwerks, die bestehende Schäden und die erforderlichen Maßnahmen zur Sanierung aufzeigen.

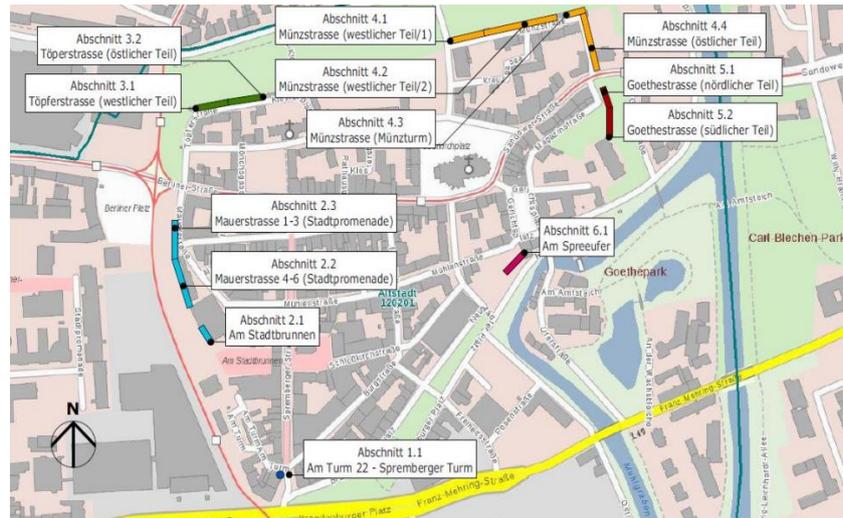


Abbildung 11: Übersichtsplan mit Abschnittskennzeichnung.

Quelle: Architekt Dr. Udo Günther.

## Mühlgrabensteg

Maßnahmennummer: 38

Maßnahmenschwerpunkt: Errichtung Sonderbauwerk, Anbindung für den Fußverkehr

Kostenansatz 1.000.000 €

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Errichtung des sogenannten Mühlgrabenstegs wurde bereits mehrfach im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Modellstadt Cottbus – Innenstadt“ als fußläufige Verbindung zwischen dem Kunstmuseum Dieselkraftwerk und dem Kreuzungsbereich der Getraudtenstraße / Am Spreeufer zur besseren Anbindung an die Altstadt thematisiert.

An beiden Ufern des Mühlgrabens sind geeignete Flächen für die Errichtung eines Sonderbauwerks

sowie für die Gestaltung ergänzender Aufenthaltsbereiche in Wassernähe verfügbar.

Im Rahmen der Erarbeitung des Innenstadtentwicklungskonzepts wurde das Areal um den Mühlgraben sowie der Grünbereich des Neustädter Platzes als Teil eines Fokusraums analysiert und die bereits in der Vergangenheit festgestellte Trennwirkung des Mühlgrabens sowie die mangelhafte Erlebbarkeit der Mühleninsel, des Wasserlaufs und die erschwerte Erreichbarkeit des am Amtsteich verfügbaren Grünraums erneut aufgegriffen. Auch die Erfahrungen der Corona-Pandemie sowie die Anforderungen zur Anpassung von Grün- und Freiflächen an den Klimawandel rücken diese vermeintlich kleinteilige Uferzonen ins rege öffentliche Interesse.

Mit der Errichtung des Mühlgrabenstegs können die Altstadt und die Mühleninsel qualitativ miteinander verknüpft und der Wasserlauf erlebbar gemacht werden. Gleichzeitig werden die Konzeptansätze einer Stadt der kurzen Wege, einer Stadt am Fluss sowie das Bestreben Grünräume besser an die Innenstadt anzubinden konsequent umgesetzt. Darüber hinaus erhält das Dieselkraftwerk eine direkte fußläufige Verbindung und verbesserte Sichtbeziehung zur Altstadt, wodurch dessen Wahrnehmbar- und Erreichbarkeit immens erleichtert wird.



Abbildung 12: Mühlgrabensteg. Quelle: DSK.

|                            |  |  |
|----------------------------|--|--|
|                            | <b>Radverkehrsbrücke<br/>Blechenstraße /<br/>Straße der Jugend</b> | <b>Blechenstraße von Bahn-<br/>hof Nordseite bis<br/>Parzellenstraße</b> |
| Maßnahmennummer:           | 39   | 46   |
| Maßnahmenschwer-<br>punkt: | Stärkung Radverkehr, Vermeidung Gefahrenpunkt                      | Stärkung Radverkehr, Anpassung v. Verkehrsflächen                        |
| Kostenansatz:              | 1.000.000 €  | 3.000.000 €  |

### Handlungserfordernis und Ziele

Der Knotenpunkt zwischen der Straße der Jugend und der Blechenstraße stellt durch die besondere Verkehrsführung und eingeschränkte Einsehbarkeit im Bereich der Unterführung der Bahnschienen regelmäßig einen Unfallschwerpunkt zu Lasten von Fahrradfahrer\*innen dar, wodurch das Thema der Verkehrssicherheit bei diesen beiden Maßnahmen einen hohen Stellenwert einnimmt.

Maßnahmengrundlage stellt hier der Zwischenstand zum Radverkehrskonzept dar. Mit der Umsetzung dieser beiden Vorhaben soll einerseits die Mobilitätswende in Cottbus/Chóšebuz voranschreiten sowie die Ver- und Anbindung der östlichen Innenstadtquartiere (Neustadt, Ostrow) zum Cottbuser Hauptbahnhof verbessert werden. Die Verknüpfung von Rad- und Bahnverkehr als umweltfreundliche Verkehrsmittel steht bei diesen Maßnahmen ebenfalls im Fokus.

Mit der zu errichtenden Radverkehrsbrücke parallel zur dort befindlichen Eisenbahnbrücke bzw. unter Umständen durch die Weiternutzung von Teilen noch vorhandener, stillgelegter Trassenbereiche (losgelöst vom Straßenraum) können Fahrradfahrer\*innen die Straße der Jugend sowie deren beidseitig ausgebauten Radwegeverbindungen konfliktfrei überqueren. Die Radverkehrsbrücke an der Kreuzung der Blechenstraße und Straße der Jugend ist zudem Teil einer Radvorrangroute des Radverkehrskonzeptes. Radvorrangrouten sollen laut Konzeption gewährleisten, dass ein unterbrechungsfreies Radfahren über längere Distanzen mit hohen Qualitätsansprüchen an die Radverkehrsbelange sichergestellt ist. Da sich das Radverkehrskonzept noch in der Erarbeitung befindet, sind die weiteren Zielsetzungen und konkreten Anbindungspunkte im Straßenraum noch abschließend zu bewerten.

Zudem befindet sich der Straßenraum der Blechenstraße allgemein in einem schlechten baulichen Zustand. Dabei variieren die Beläge in Teilbereichen. Besonders zwischen Wilhelmstraße und Straße der Jugend besteht ein erheblicher Handlungsbedarf. Die Fahrbahn ist hier mit altstadtgerechtem Pflaster versehen, einseitig mit Rasengitterplatten zur Aufnahme von Stellplätzen ergänzt und teils mit Asphalt ausgebessert worden. Es mangelt an straßenbegleitenden Gehwegen sowie einem für den Radverkehr geeigneten Straßenbelag. Hier ist der Straßenraum unter Berücksichtigung mit einer städtebaulichen Entwicklung des Standorts der sog. Barackenstadt (Nr. 25 der Maßnahmenliste) südlich der Blechenstraße zu ertüchtigen.



Abbildung 13: Kreuzung Blechenstraße/Straße der Jugend. Quelle: DSK.



Abbildung 14: Blechenstraße. Quelle: DSK.

## Karl-Marx-Straße zwischen Berliner Straße und Hubertstraße

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Maßnahmennummer:      | 44   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Neugestaltung von Verkehrs- und Freiflächen in Verbindung mit Straßenbahn/Cottbusverkehr |
| Kostenansatz          | 3.750.000 €  |

### Handlungserfordernis und Ziele

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Strukturwandelmaßnahmen rund um die Entwicklung des Lausitz Science Parks (LSP), nordwestlich des Hauptcampus der BTU mit Bildungs-, Forschungs- und weiteren Einrichtungen, und des im Bereich des LSP zu entwickelnden Wohnquartiers „Stadtfeld“ mit perspektivisch mehr als 1.000 neuen Wohneinheiten und den daraus erwachsenden Beförderungsbedarfen wird eine verbesserte ÖPNV-Erschließung dieser Quartiere durch eine Netzerweiterung der Straßenbahn- und Buslinien, mittelfristig notwendig.



Abbildung 15: Karl-Marx-Straße. Quelle: DSK.

Es ist die Netzerweiterung (Straßenbahn) von der Bahnhofstraße über die Karl-Marx-Straße, entlang der BTU bis hin zum Sport- und Freizeitbad und die Weiterführung der Strecke entlang der neu entstehenden Forschungseinrichtungen (Fraunhofer und DLR), des neuen Wohnquartiers Stadtfeld und in Richtung des TIP mit einer Wendeschleife im Bereich des Kreisverkehrs am Nordring sowie die sinnvolle Ergänzung des bestehenden Busliniennetzes angedacht.

In den Querschnitt der Karl-Marx-Straße ist die Straßenbahntrasse dafür in den in Höhe der Erich-Weinert-Straße und Virchowstraße sehr beengten Straßenraum einzuordnen. Anzupassen ist darüber hinaus der gesamte Abschnitt zwischen der Kreuzung Berliner Straße im Süden und der Kreuzung Hubertstraße im Norden inklusive der Seitenbereiche und als Stadtachse für sämtliche Verkehrsteilnehmenden neu zu sortieren und auszuprägen.

Aufgrund dieses Ausbaus ist die neu entstehende städtebauliche Situation der torartigen und somit stadtbildprägenden Bebauung (Karl-Marx-Straße 14, 15 und 65, 66) zu berücksichtigen.

Weitere Zielsetzung der verbesserten Anbindung an den nördlichen Bereich der Stadt und dem BTU-Campus ist zudem eine ergänzende Radwegeverbindung bzw. die Erweiterung der bestehenden Strukturen an die neuesten Anforderungen für einen zeitgemäßen Radverkehr.

|                     |   |  |
|---------------------|---|--|
|                     | <b>Schillerstraße / Lessingstraße</b>                                   | <b>Ewald-Haase-Straße zwischen Schlachthofstraße und Zimmerstraße</b>        |
| Maßnahmennummer:    | 45  | 47   |
| Maßnahmenswerpunkt: | Stärkung Radverkehr   | Hauptverkehrsachse, Stärkung Radverkehr                                      |
| Kostenansatz:       | 3.000.000 €   | 1.200.000 €  |
|                     | <b>Karl-Liebknecht-Straße zwischen Schillerstraße und Bahnhofstraße</b> | <b>Zimmerstraße zwischen Dreifertstraße und Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße</b> |
| Maßnahmennummer:    | 48  | 49   |
| Maßnahmenswerpunkt: | Hauptverkehrsachse, Stärkung Radverkehr                                 | Hauptverkehrsachse, Stärkung Radverkehr                                      |
| Kostenansatz:       | 800.000 €   | 600.000 €  |
|                     | <b>Franz-Mehring-Straße zwischen Mühlgraben &amp; Spree</b>             | <b>Puschkinpromenade</b>   |
| Maßnahmennummer:    | 50  | 51   |
| Maßnahmenswerpunkt: | Stärkung Radverkehr, Reduzierung MIV                                    | Anpassung der Querungspunkte, Stärkung Radverkehr                            |
| Kostenansatz:       | 400.000   | 100.000  |



Abbildung 17: Schillerstraße. Quelle: DSK.



Abbildung 16: Ewald-Haase-Straße. Quelle: DSK.

### Handlungserfordernis und Ziele

Die benannten Straßenräume weisen insbesondere hinsichtlich der Einordnung von Fahrradnutzer\*innen in den Straßenraum verschiedene Schwächen und somit Mängel im Bereich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auf. Einigen Straßen kommt aufgrund aktueller Stadtentwicklungsprozesse künftig eine neue Rolle innerhalb des Straßennetzes zu, sodass sich daraus Handlungserfordernisse an Neugestaltungen ergeben. So ist die Nutzung mit dem Fahrrad in der Schillerstraße durch den vorhandenen Fahrbahnbelag erheblich erschwert und keine Trennung zum PKW-Verkehr vorhanden. Die Ewald-Haase-Straße wird als Nord-Süd-Achse, an deren Südende die vorhandene Feuerwache in Zukunft erweitert werden soll, zukünftig mehr Fahrzeuge und insbesondere Rettungseinsätze aufnehmen müssen und ist somit verkehrskonfliktvermeidend zu ertüchtigen.

Die Karl-Liebknecht-Straße als wichtige innerstädtische Ost-West-Verbindung verfügt im Teilbereich zwischen Schiller- und Bahnhofstraße über keine Einordnung des Radverkehrs. Auch an die Zimmerstraße wird künftig durch die Erweiterung der „Feuer- und Rettungswache 2“ ein höherer Anspruch an eine geregelte Einordnung bzw. Trennung von Verkehrsteilnehmenden gestellt. Die Franz-Mehring-Straße als Teil der Verlängerung bzw. Anbindung der Seeachse zwischen Innenstadt und Ostsee wird insbesondere in Höhe des sog. Osttors mit den beidseitigen Arkaden den Anforderungen an zeitgemäße Fahrbahnbreiten für den Radverkehr nicht mehr gerecht und benötigt dahingehend eine Anpassung. Entlang der Puschkinpromenade, als der ersten Cottbuser Fahrradstraße, sind die Knotenpunkte in Höhe der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße sowie die Querung der Straße Am Spreeufer zur Käthe-Kollwitz-Brücke fahrradgerechter auszubilden, um dort die Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit der PKW an Querungspunkten zu erhöhen bzw. die Verbindung zur Käthe-Kollwitz-Brücke direkter auszubilden, um ein Ausweichen in den Fußgängerbereich im Puschkinpark zu verhindern.

Durch die Umsetzung der Einzelvorhaben sollen somit die allgemeinen Ziele der Verkehrssicherheit, der Mobilitätswende i. S. d. Stärkung des Radverkehrs, die Anbindung an den Cottbuser Hauptbahnhof (Schillerstraße), die Verknüpfung zwischen dem Rad- und Bahnverkehr sowie die Anbindung der Seevorstadt (WNE-Kulisse „Cottbuser Ostsee“) erreicht werden.

Die konzeptionelle Grundlage bildet ebenfalls das Radverkehrskonzept der Stadt Cottbus/Chóśebuz. Auch hier sind die Straßenteilabschnitte (außer der Zimmerstraße) jeweils Teil einer Radvorrangroute, die ein unterbrechungsfreies Radfahren über lange Distanzen mit hohen Qualitätsansprüchen für die Radverkehrsbelange ermöglichen sollen. Die Zimmerstraße zwischen Dreifertstraße und Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße ist Teil des Basisnetzes, welches für die Erschließung und Verdichtung des allgemeinen Radnetzes bedeutsam ist.



Abbildung 19: Karl-Liebknecht-Straße. Quelle: DSK.



Abbildung 18: Zimmerstraße. Quelle: DSK.



Abbildung 21: Franz-Mehring-Straße. Quelle: DSK.



Abbildung 20: Puschkinpromenade. Quelle: DSK.

## Berliner Straße / Altmarkt / Sandower Straße

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Maßnahmennummer:      | 57   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Neugestaltung von Verkehrs- und Freiflächen, Anpassung an Barrierefreiheit i. V. m. Straßenbahn/Cottbusverkehr |
| Kostenansatz          | 1.600.000 €  |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Mitte der 1990er Jahre durchgeführte Erneuerung des Straßenraums des östlichen Abschnittes der Berliner Straße (ab Kreuzung Stadtpromenade und der Sandower Straße sowie die Umgestaltung des Altmarkts 1999/2000 erfolgten unter Berücksichtigung strenger Vorgaben des Denkmalschutzes. Dabei wurde die zu DDR-Zeiten aufgetragene Asphaltdecke entfernt und das altstadtgerechte Kopfsteinpflaster wiederhergestellt. Insbesondere aufgrund der



Abbildung 22: Berliner Straße. Quelle: DSK.

starken Beanspruchung durch den Straßenbahnbetrieb sowie dem Bedeutungszuwachs barrierefreier Wegeführungen sind die Straßen heute erneut sanierungsbedürftig. Cottbusverkehr strebt zudem eine grundlegende Erneuerung der Gleisanlagen zur Minimierung der Beanspruchung der Straßenräume durch Erschütterungen und Geräuschentwicklung sowie zur Reduzierung von Verschleißerscheinungen an Gleisen in den benannten Straßenbereichen an.

Im Zuge der Durchführung des Vorhabens an den Gleisanlagen, inklusive der Anhebung der Gleise auf das vorhandene Gehwegniveau, soll somit neben der Erneuerung der Oberflächenbeläge, die den angreifenden Kräften besser gerecht werden, insbesondere die Schaffung eines weitläufig barrierefreien Areals vom Rathaus bis zur Sandower Brücke sein. Bei künftig anstehenden Erneuerungen von Verkehrsflächen im Altstadtbereich ist darauf zu achten, möglichst altstadtgerechte Materialien mit reduzierten Fugenbereichen und weniger gewölbten Oberflächen zu verwenden, welche sowohl die Anforderungen des Denkmalschutzes als auch Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen und vereinbaren.

Weitere Teilziele des anspruchsvollen Vorhabens sind die Erweiterung des Fußgängerbereichs durch die Herausnahme von vereinzelt PKW-Stellplätzen, die Unfallminimierung und gleichzeitige Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Stadt Cottbus (2022): Mobilitätskonzept Altstadt Stufe 1. Cottbus, S. 15 ff.

## Stadtpromenade, Grün- und Freiflächen

|                       |                                 |
|-----------------------|---------------------------------|
| Maßnahmennummer:      | 58                              |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Aufwertung, Aufenthaltsqualität |
| Kostenansatz          | 800.000 €                       |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die öffentliche (Grün-)Anlage Stadtpromenade verläuft westlich der Cottbuser Altstadt entlang der historischen Stadtmauer und der ehemaligen Wallanlagen als grünes Band und bildet mit den Grünanlagen der Puschkinpromenade sowie des Brandenburger und Neustädter Platzes einen grünen Ring, der sich beidseitig zum Stadtraum sowie zum Naturraum der Spree öffnet. Zudem birgt der Bereich der Stadtpromenade auch wichtige Wegebeziehungen im



Abbildung 23: Stadtpromenade. Quelle: DSK.

Geflecht zwischen der Altstadt, der Stadthalle, dem Blechen Carré und der westlichen Stadterweiterung, an der sich trotz der Fertigstellung des Gehwegs westlich der Straßenbahntrasse noch Defizite zeigen.

In Anbetracht des immer deutlicher zutage tretenden Klimawandels gewinnt eine Nutzungsanpassung der Grünbereiche im Allgemeinen und der Stadtpromenade im Konkreten zunehmend an Bedeutung. Insbesondere die andauernden Hitzesommer haben die Handlungsnotwendigkeit der Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel offenbart. Die Folgen sind sehr deutlich am geschwächten Baum- und Strauchbestand sichtbar. Diesbezüglich sind die Erarbeitung eines Schwammstadtkonzeptes zur Entwicklung eines zeitgemäßen Regenwasser- und Bewässerungsmanagements und die Erarbeitung eines Freirau- und Parkentwicklungskonzepts in Vorbereitung.

Darauf aufbauend gilt es, die bestehenden Grün- und Freianlagen zu erneuern und an die sich verändernden Nutzungsansprüche der Einwohner sowie an die demografischen und klimatischen Erfordernisse anzupassen. Die Neugestaltungen der Stadtpromenade hat hinsichtlich der Materialwahl etwa für Gehwegbeläge und das Stadtmobiliar den Erfordernissen des Denkmalschutzes Rechnung zu tragen und soll im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie gezielt auch Aspekte der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit berücksichtigen. Dabei sind vielfältige Synergieeffekte zu erwarten, beispielsweise durch die Auswahl der Gestaltungselemente, Materialien und Pflanzen mit einem möglichst geringen Unterhaltungsaufwand mit gleichzeitigen ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen. Fokus bei der Stadtpromenade ist hierbei die Neugestaltung der Gehwege (z. B. entlang der Stadtmauer und der Wohnscheibe) sowie die Prüfung der Erweiterungspotentiale dieser.

Unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger sollen zukünftig die entsprechenden Nutzungsanforderungen ermittelt und zielgerichtet umgesetzt werden. Eine erste Erprobung dieser Vorgehensweise soll im Rahmen der Neugestaltung des Platzes an der Sonnenuhr stattfinden und zukünftig auf andere Bereiche, wie auch der Stadtpromenade, übertragbar sein.

## Nördliches Bahnhofsumfeld zwischen Tunnelausgang & Wilhelm-Külz-Straße

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Maßnahmennummer:      | 59  |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Herstellung Geh- und Radwegeverbindung, Stärkung Radverkehr |
| Kostenansatz          | 600.000 €   |

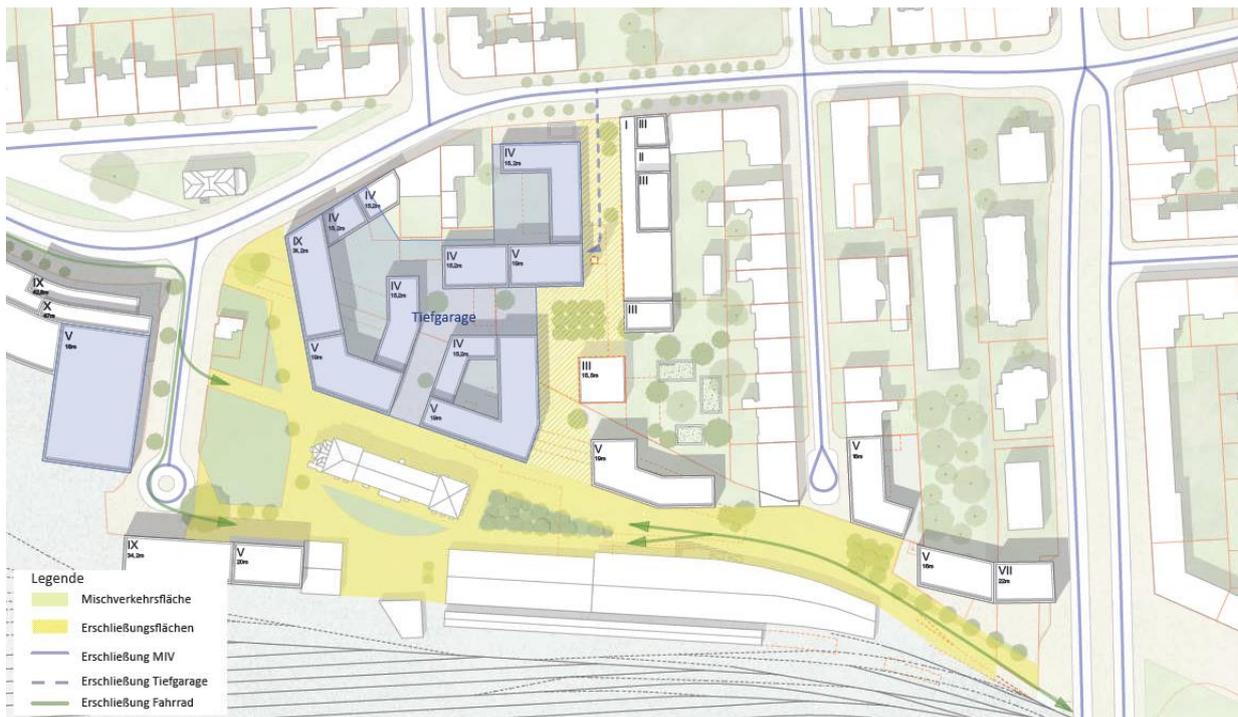


Abbildung 24 - Planung Erschließung, ruhender Verkehr. Quelle: Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan, Nordausgang Bahnhof Multipath. © Nagler & Dieck Architekten und Stadtplaner

### Handlungserfordernis und Ziele

Für den Bereich des nördlichen Bahnhofsumfeldes wurde in 2022 ein städtebaulicher Fachbeitrag erarbeitet sowie eine mögliche Höhenentwicklung des Gebiets zwischen dem nördlichen Bahnhofsausgang und der Wilhelm-Külz-Straße im Verhältnis zur vorhandenen Bebauung im Quartier betrachtet. Auf dieser Grundlage soll der im Entwurfsstand befindliche Bebauungsplan „Nördliches Bahnhofsumfeld – Teil Ost“ weiter qualifiziert und beschlossen werden.

Im Rahmen des sogenannten 3. Bauabschnitts im nördlichen Bahnhofsumfeld soll der bislang noch städtebaulich mangelhafte Zugangsbereich zwischen dem Tunnelausgang Nord westlich des Großenhainer Bahnhofs zum Spreewaldbahnhof baulich freigestellt und aufgewertet werden. Für die Wegeverbindung liegen erste Planungsunterlagen bereits vor.

Durch die Umsetzung dieser Baumaßnahme können die denkmalgeschützten Bestandsgebäude früherer Bahnhofsbauten (Güterzufuhrstraße 7 – Bahnhofsempfangsgebäude der Cottbus-Großenhainer-Eisenbahn und Wilhelm-Külz-Straße 20 – Bahnhofsgebäude der Spreewaldbahn Cottbus) und deren städtebaulicher Zusammenhang besser erlebbar gemacht und insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr die Zugangs- und Übergangssituation in Richtung des Quartiers „Westliche Stadterweiterung“ erheblich aufgewertet werden. Dabei wird auch die Anbindung der vorhandenen Fahrradstellplätze sowie des geplanten Fahrradparkhauses an der Nordseite des Bahnhofs verbessert.

## Platz an der Sonnenuhr

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Maßnahmennummer:      | 61  |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Aufwertung Grün- und Freiflächen, Aufenthaltsqualität |
| Kostenansatz          | 500.000 €   |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die zwischen der Berliner Straße, Mönchgasse, Klosterstraße und Wendenstraße gelegene Freifläche ist die einzige großflächige Grünfläche innerhalb der historischen Altstadt. Diese Freifläche ist auf einer ehemals bebauten Fläche, deren Bebauung nach Zerstörungen im 2. Weltkrieg nicht erhalten werden konnte, im Wesentlichen seit ihrer Entstehung in der Nachkriegszeit und einigen baulichen Anpassungen im Rahmen der Errichtung des Wendi-



Abbildung 25: Platz an der Sonnenuhr. Quelle: DSK.

schen Viertels in den 1980er Jahren nicht erneuert worden. Die umliegende Bebauung ist als Teil des Flächendenkmals „Altstadt“ (einschließlich des Territoriums der einstigen Wallanlagen, der erhaltenen Stadtmauerabschnitte sowie des Gebiets des historischen Schlossgartenbereichs zwischen Schlossberg bzw. Stadtmauer und Mühlgraben bzw. Spree) unter Denkmalschutz gestellt und damit auch die darin befindliche Freifläche von besonderer baukultureller Bedeutung.

Die derzeitige Gestaltung wird den durch die Entwicklung des Klimawandels sowie durch die aus den Erfahrungen der Corona-Pandemie veränderten Anforderungen an zeitgemäße Grün-, Frei- und Aufenthaltsflächen nicht mehr gerecht und soll demnach modernisiert werden.

Für eine Entwurfsplanung nebst universitärer Begleitung durch Studierendenentwürfe sowie eines Bürgerbeteiligungsprozesses zur Neugestaltung konnten Mittel aus dem Bundesförderprogramm zur Anpassung von urbanen Räumen an den Klimawandel akquiriert werden. Das Planungsprojekt befindet sich derzeit in Umsetzung und soll mit dem Vorliegen einer Entwurfsplanung in 2024 abgeschlossen werden.

Im Anschluss wird die Durchführung der weiteren Leistungsphasen des Planungsprozesses sowie die Umsetzung der Freiflächengestaltung möglichst im Zusammenhang mit der ebenfalls in Planung befindlichen Neugestaltung der Berliner Straße im LZ-Programm angestrebt. Ziel der Freiflächengestaltung ist die Aufwertung der Grünfläche unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit, aller potentiellen Nutzergruppen, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Nutzung von Kühlungspotentialen, des Regenwassermanagements sowie der Klimaresilienz. Der vorhandene Großbaumbestand sollte je nach Zustand möglichst erhalten und sinnvoll ergänzt werden. Vorhandene Stellplätze sollen perspektivisch verlagert, auf ein Mindestmaß reduziert und deren Flächen als Entsiegelungspotential genutzt werden.

## Gerichtsplatz

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Maßnahmennummer:      | 62  |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Freiflächengestaltung, Erhöhung Aufenthaltsqualität |
| Kostenansatz          | 500.000 €   |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die öffentliche Platzgestaltung des Gerichtsplatzes am Fuße des Schlossbergs befindet sich im Osten der Cottbuser Altstadt. In seiner derzeitigen aus den frühen Jahren der „Modellstadt Cottbus – Innenstadt“ resultierenden Gestaltung dient er als Parkplatz und Transitraum und weist eine mangelhafte Aufenthaltsqualität auf. In Anbetracht des immer deutlicher zutage tretenden Klimawandels gewinnt eine Nutzungsanpassung dieses Bereichs zunehmend



Abbildung 26: Gerichtsplatz. Quelle: DSK.

an Bedeutung. Insbesondere die andauernden Hitzesommer haben die Handlungsnotwendigkeit der Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel offenbart. So leidet die Vegetation unter Hitze- sowie Trockenperioden und kann sich auch in den Herbst- und Wintermonaten durch die zu geringen Niederschlagsmengen nicht vollständig erholen. Die Folgen sind deutlich am geschwächten Baum- und Strauchbestand sichtbar. Diesbezüglich ist die Erarbeitung eines Schwammstadtkonzeptes zur Entwicklung eines zeitgemäßen Regenwasser- und Bewässerungsmanagements für den sog. Grünring und angrenzende Freiflächen in Vorbereitung.

Darauf aufbauend gilt es, den Gerichtsplatz an die klimatischen Erfordernisse unter Berücksichtigung potentieller Nutzungen und unter Verlagerung von PKW-Stellplätzen zur Gewinnung von Entsiegelungsbereichen anzupassen. Die Neugestaltung hat den Erfordernissen des Denkmalschutzes Rechnung zu tragen und soll im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie erfolgen. Dabei sind vielfältige Synergieeffekte zu erwarten, beispielsweise durch die Auswahl der Gestaltungselemente, Materialien sowie Pflanzen mit einem möglichst geringen Unterhaltungsaufwand mit gleichzeitigen ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen. Eine standortgerechte Auswahl der Pflanzenarten sowie die Nutzung von Niederschlagswasser zur Bewässerung sichert die Dauerhaftigkeit der Bepflanzung und trägt maßgeblich zur Erhöhung der Artenvielfalt im urbanen Raum bei.

Unter Einbeziehung der Anliegerinteressen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sollen die Nutzungsanforderungen für den Gerichtsplatz ermittelt und zielgerichtet umgesetzt werden.

## Grünanlage Puschkinpromenade

|                     |                              |
|---------------------|------------------------------|
| Maßnahmennummer:    | 65                           |
| Maßnahmenswerpunkt: | Anpassung an den Klimawandel |
| Kostenansatz        | 4.200.000 €                  |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die öffentliche und denkmalgeschützte Grünanlage Puschkinpromenade bildet im Norden der Cottbuser Altstadt entlang der historischen Stadtmauer und der ehemaligen Wallanlagen einen wesentlichen Teil des sog. grünen Rings, der sich im Osten zum Naturraum der Spree öffnet. Aufgrund des immer deutlicher zutage tretenden Klimawandels gewinnt eine Nutzungsanpassung der Parkanlage zunehmend an Bedeutung. Andauernden Hitzesommer haben die Handlungsnotwendigkeit der Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel offenbart. Besonders die Vegetation (hier der Großbaumbestand) leidet unter Hitze und Trockenheit und kann sich in den Herbst- und Wintermonaten durch nur geringe Niederschlagsmengen nicht vollständig erholen. Aufgrund dessen ist die Erarbeitung eines Schwammstadtkonzeptes zur Entwicklung eines zeitgemäßen Regenwasser- und Bewässerungsmanagements in Vorbereitung.



Abbildung 27: Parkanlage Puschkinpromenade. Quelle: DSK.

Darauf aufbauend gilt es, die bestehenden Grün- und Freianlagen an die sich verändernden Nutzungsansprüche der Einwohnerinnen und Einwohner sowie an die demografischen und klimatischen Erfordernisse anzupassen. In der Puschkinpromenade stehen vor allem das allgemeine Sicherheitsgefühl (Beleuchtung), die Wegeinstandsetzung und die Schaffung von zielgruppenorientierten Aufenthaltsangeboten im Fokus. Die Neugestaltung der Parkanlage hat den Erfordernissen des Denkmalschutzes Rechnung zu tragen und soll der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie gerecht werden. Dabei sind Synergieeffekte hinsichtlich der Auswahl von Stadtmobiliar, Materialien und Bepflanzungen mit einem möglichst geringen Unterhaltungsaufwand mit gleichzeitigen ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen zu erwarten. Eine klimaangepasste Auswahl der Pflanzenarten sowie der Regenwasserrückhalt zur Bewässerung des Parks sichert eine hohe Lebenserwartung der Bepflanzung und trägt maßgeblich zur Erhöhung der Artenvielfalt im urbanen Raum bei. Gleichmaßen wird der Biotopverbund zwischen den Freiflächen und dem Spreeraum sowie die Frischluftzufuhr zur Innenstadt gestärkt.

Die Gestaltung soll unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger und deren Nutzungsanforderungen zielgerichtet umgesetzt werden.

|                       | Bonnaskenplatz                          | Bonnaskenplatz (Straßenraum) |
|-----------------------|---|------------------------------|
| Maßnahmennummer:      | 66                                      | 80                           |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Gestaltung Freiflächen zu Quartierspark | Aufwertung Verkehrsflächen   |
| Kostenansatz:         | 1.350.000 €                             | 150.000 €                    |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Grün- und Freifläche Bonnaskenplatz mit dem gleichnamigen angrenzenden Straßenraum befindet sich gegenwärtig in einem unstrukturierten und untergenutzten Zustand. Durch die Weiternutzung des nördlich der Fördergebietskulissengrenze liegenden Standorts Bonnaskenplatz 2 der Polizei gewinnt das südlich davon liegende Areal wieder zunehmend an Bedeutung - auch für das umliegende Quartier.

Aufgrund der integrierten Lage zwischen dem BTU-Campus und dem Spreeraum im weiteren und mehreren Wohnquartieren im näheren Umfeld besteht hier ein hohes Aufwertungspotential für eine qualitätvolle öffentliche Grün- und Aufenthaltsfläche. Der vorhandene Spielplatz, ein Schnellrestaurant sowie der vorbeiführende, gerade neu aufgewertete Radweg entlang der Webschulallee bieten weitere Rahmenbedingungen für eine künftige Neugestaltung für die potentiellen Nutzergruppen. Auch gut angenommene, regelmäßige Veranstaltungen wie das Karlstraßenfest soll die künftige Gestaltung weiterhin mit aufnehmen können und bestenfalls zur Belebung des nördlichen Innenstadtbereichs beitragen.

Ziel der Freiflächenaufwertung ist es, auf dem Bonnaskenplatz einen Aufenthaltsort als Wohn- und Arbeitsumfeld für alle Zielgruppen zu schaffen. Dies soll weiterhin mit Spielflächen für Familien mit Kindern, durch eine Anpassung des Baumbestandes an gegenwärtige klimatische Bedingungen sowie unter Einordnung des Fußgänger- und Radverkehrs in alle Richtungen erfolgen.

Der Straßenraum am Bonnaskenplatz südlich der Freifläche bildet eine wichtige Querverbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Achsen (Karlstraße und Ewald-Haase-Straße) und ist dahingehend in dieser Funktion zu stärken.



Abbildung 28: Bonnaskenplatz mit Spielflächen. Quelle: DSK.



Abbildung 29: Straßenraum Bonnaskenplatz. Quelle: DSK.

## Goethepark

|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| Maßnahmennummer:      | 67              |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Stadt am Wasser |
| Kostenansatz          | 1.100.000 €     |

### Handlungserfordernis und Ziele

Während sich die Einwohnerzahl in der Cottbuser Innenstadt in den vergangenen 30 Jahren im Zuge der Modellstadtsanierung kontinuierlich erhöht hat, hat der Freiflächenanteil durch die fortlaufende Neubautätigkeit immer weiter abgenommen. Der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Grün- und Freiflächen, vor allem dem Goethepark, ist damit heute höher denn je. In den meisten Fällen haben die öffentlichen Grün- und Freiflächen entlang der Spree seit der Bundesgartenschau in 1995 aber keine bauliche Erneuerung oder gar konzeptionelle Weiterentwicklung erfahren.



Abbildung 30: Amtsteich im Goethepark. Quelle: DSK.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Modellstadt Cottbus – Innenstadt“ konnte mit der Umfeldgestaltung des Kunstmuseums Dieselkraftwerk, der Instandsetzung des am Amtsteich befindlichen Sonderbauwerks „Bastion – Am Amtsteich“, der Wiedererrichtung der Goethebrücke und der Erneuerung des Blechenstegs eine qualitätvolle Gestaltung eines Teilbereiches des Goetheparks sowie eine Grundstruktur für dauerhafte Wegebeziehungen erfolgreich umgesetzt werden. Die im östlichen und nördlichen Teil des Parks gelegenen Flächen weisen allerdings noch erheblichen Bedarf auf. Zudem sind die ufernahen Bereiche des Spree- und Mühlgrabenlaufs sowie des östlichen Teils des Amtsteich spannende Potentialflächen. Ausstattungselemente wie Hochbeete, Bänke und Pergolen sind überaltert und weisen einen wachsenden Instandsetzungsbedarf auf. Das Wegenetz bedarf einer grundhaften Erneuerung. Die Grünflächen gestalten sich aktuell wenig einladend, sie werden weitgehend als Durchgangsraum genutzt und bieten einen geringen Freizeitwert. Plätze zum Verweilen und Ausstattungselemente für eine Betätigung und Erholung im Freien sind nur unzureichend vorhanden. Im Laufe der Zeit hinzugekommene Nutzungsanforderungen werden höchstens punktuell abgebildet. Das Wasser ist bislang nur an wenigen Stellen erlebbar oder direkt zugänglich. Gleichzeitig leidet die Vegetation auch hier unter den sich gravierend veränderten Klimabedingungen, insbesondere durch die anhaltenden Hitzesommer und ungenügenden Jahresniederschläge.

Entsprechend der gewachsenen Bedeutung der grünblauen Infrastruktur sollen die denkmalgeschützten öffentlichen Grün- und Freiflächen qualitativ erneuert und klimawandelgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sind Aufwertungsmaßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, zur Erhöhung des Freizeitwertes und zur Schaffung von Verweilorten einzuordnen. Gleichzeitig gilt es, die Vernetzung und den Biotopverbund der Grün- und Parkanlagen entlang der Spree zu stärken und die Vegetation durch ergänzende Pflanzungen an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen. Die vorhandenen Wegebeziehungen sind entsprechend der heutigen Anforderungen teils neu zu ordnen und zu bündeln. So gilt es hier eine Verbindung zum Steg des Mühlgrabenweges zu schaffen. Im Sinne einer resilienten Stadt sind die Grün- und Freianlagen entlang der Spree als innenstadtnahe Kühlinsel und grüne Lunge zu sichern und gleichzeitig als Begegnungsraum für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt auszugestalten.

## Brandenburger Platz und Neustädter Platz

Maßnahmennummer: 68

Maßnahmenschwerpunkt: **Aufwertung von Grün- und Freiflächen, Erhöhung des Aneignungspotentials**

Kostenansatz **1.000.000 €**

### Handlungserfordernis und Ziele

Die öffentliche Grünanlage Brandenburger Platz und Neustädter Platz grenzt im Südosten an die Cottbuser Altstadt entlang der historischen Stadtmauer und der ehemaligen Wallanlagen und öffnet sich im Osten zum Naturraum des Mühlgraben und der Spree. Im geringen Umfang vorhandene Aufenthaltsbereiche sind wenig einladend und zum Straßenraum ausgerichtet. Das vorhandene Stadtmobiliar ist nicht mehr zeitgemäß.



Abbildung 31: Brandenburger Platz. Quelle: DSK.

Durch die negativen Auswirkungen des Klimawandels gewinnt eine Anpassung der beiden Plätze erheblich an Bedeutung. Insbesondere die häufiger auftretenden Hitzesommer haben den Handlungsdruck zur Anpassung urbaner Räume an die sich wandelnden klimatischen Bedingungen offenbart. Vor allem die Bepflanzungen leiden unter Trockenheit und Hitze und können sich auch in den kalten Jahreszeiten durch nur geringen Niederschlag nicht vollständig regenerieren. Folglich sind der Baum- und Strauchbestand sichtbar geschwächt. Somit ist die Erarbeitung eines Schwammstadtkonzeptes zur Entwicklung eines modernen Regenwasser- und Bewässerungsmanagements in Planung.

Anhand der konzeptionellen Grundlagen gilt es, die bestehenden Grün- und Freianlagen zu erneuern und anzupassen. Die Neugestaltungen der Anlagen haben den demografische Entwicklungen, den Erfordernissen des Denkmalschutzes und der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung zu tragen beispielsweise durch die Auswahl von nachhaltigen Gestaltungselementen, Materialien und Pflanzen. Ein standortgerechtes Sortiment der Pflanzenarten sowie die effiziente Nutzung von Niederschlagswasser zur Bewässerung sichert eine Beständigkeit der Bepflanzung und erhöht die Artenvielfalt im urbanen Grünraum. Gleichmaßen wird der Biotopverbund zwischen Freiflächen und Spreegrün gestärkt.

Auch die Fokusraumbetrachtungen des im Entwurf vorgelegten Innenstadtentwicklungskonzepts sehen besonders für den Neustädter Platz Potential für eine künftige Nutzungserweiterung, etwa als Bewegungsflächen für sportliche Aktivitäten. In jedem Fall sollte eine Aufwertung der Flächen das Aneignungspotential steigern und somit eine Multifunktionsnutzung bieten.

## Park an der Zimmerstraße (am Käthe-Kollwitz-Ufer)

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Maßnahmennummer:      | 69  |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Aufwertung Grün- und Freiflächen, Stadt am Wasser |
| Kostenansatz          | 725.000 €   |

### Handlungserfordernis und Ziele

Durch die erhebliche Steigerung der Innenstadtewohnerzahl bei demgegenüber sinkendem Freiflächenanteil hat der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Grün- und Freiflächen erheblich zugenommen. In den meisten Fällen haben die bestehenden öffentlichen Grün- und Freiflächen, wie der Park an der Zimmerstraße seit der Bundesgartenschau in 1995 aber keine bauliche Erneuerung oder gar konzeptionelle Weiterentwicklung erfahren.



Abbildung 32: Park an der Zimmerstraße. Quelle: DSK.

Ausstattungs- und Pflanzelemente sind veraltet und weisen einen wachsenden Instandsetzungs- und Neupflanzungsbedarf auf. Das Wegenetz bedarf einer grundhaften Erneuerung. Die Grünflächen gestalten sich aktuell wenig einladend, sie werden weitgehend als Transitraum genutzt und bieten einen geringen Freizeit- und Erholungswert. Plätze zum Verweilen und Ausstattungselemente für eine sportliche Betätigung im Freien sind nur unzureichend vorhanden. Im Laufe der Zeit hinzugekommene Nutzungsanforderungen werden höchstens punktuell abgebildet. Das Wasser ist bislang nur an wenigen Stellen erlebbar gemacht worden oder zugänglich. Gleichzeitig leidet die Vegetation auch hier unter den gravierend veränderten Klimabedingungen, insbesondere durch die anhaltenden Hitzesommer und ungenügenden Jahresniederschläge.

Entsprechend der gewachsenen Bedeutung der grünblauen Infrastruktur sollen öffentliche Grün- und Freiflächen in der Nähe des Spreeverlaufs qualitativ erneuert und klimawandelgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sind Aufwertungsmaßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, zur Erhöhung des Freizeitwertes und zur Schaffung von Verweilorten einzuordnen. Hier stehen Wegeverbindungen entlang der Spree, die bessere Einbindung des vorhandenen Kletterfelsens, die Ertüchtigung von quartiersnahen Erholungsflächen und eine Hundewiese im Fokus der Ziele.

Im Sinne einer resilienten Stadt sind die Grün- und Freianlagen entlang der Spree als innenstadtnahe Kühlinsel stärker auszuprägen und gleichzeitig als Begegnungsraum für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt auszugestalten.

|                       | Klosterstraße   | Burgstraße  |
|-----------------------|---|---|
| Maßnahmennummer:      | 74  | 77  |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Aufwertung Straßenraum, Entsiegelung, Stärkung Radverkehr     | Aufwertung Straßenraum, Entsiegelung, Stärkung Radverkehr |
| Kostenansatz:         | 1.050.000 €   | 400.000 €   |
|                       | <b>Neustädter Straße zwischen Altmarkt &amp; Mühlenstraße</b> |   |
| Maßnahmennummer:      | 79  |   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Aufwertung altmarktnaher Lage, Flächenentsiegelung            |   |
| Kostenansatz:         | 150.000 €   |   |



Abbildung 33: Klosterstraße. Quelle: DSK.



Abbildung 34: Burgstraße. Quelle: DSK.

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Klosterstraße, Burgstraße und Neustädter Straße sind hochversiegelte innerstädtische Straßenräume, die erhebliche Defizite hinsichtlich der Aufenthaltsqualität aufweisen und überwiegend dem straßenbegleitenden Parken (Kloster-, Burgstraße) oder als reiner Transitraum (Neustädter Str.) dienen. Baumpflanzungen als Schattenspendler und Luftverbesserer sind entlang der Klosterstraße nur vereinzelt platziert. In der Burgstraße und der Neustädter Straße ist nur ein Einzelbaum im gemeinsamen Kreuzungspunkt vorhanden.



Abbildung 35: Neustädter Straße. Quelle: DSK.

In der Klosterstraße sollen die vorhandenen Grünflächen gestärkt, Raum für Fußgänger und Radfahrer bereitgestellt, die Fläche des ruhenden Verkehrs angepasst und der Kirche ein Umgebungsraum zurückgegeben werden. Die Barrierefreiheit soll hierbei durchgängig sichergestellt werden. Die Burgstraße soll in Teilflächen entsiegelt, begrünt und aufgewertet werden, um die Temperaturen im Hochsommer zu minimieren, die PKW-Aufstellflächen zu verlagern und gleichzeitig die Barrierefreiheit zu gewährleisten. In der Neustädter Straße soll der Grad der Versiegelung an geeigneten Stellen reduziert und im Sinne des Schwammstadtprinzips zur Begrünung und gleichzeitig als Versickerungsfläche bereitgestellt werden. Dadurch soll die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität gesteigert und die altmarktnahe Lage aufgewertet werden.

## Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Schillerstraße und Bahnhofstraße

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Maßnahmennummer:      | 75   |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Aufwertung Straßenraum, Umfeldgestaltung „Blaue Uhr“ |
| Kostenansatz          | 800.000 €  |

### Handlungserfordernis und Ziele

In diesem Straßenabschnitt der Rudolf-Breitscheid-Straße besteht momentan ein äußerst hoher Versiegelungsgrad sowie eine Missverteilung der dem Kraftfahrzeugverkehr zugeordneten Verkehrsflächen gegenüber denen für Fußgänger und insbesondere Radfahrer. Die im östlich der Bahnhofstraße gelegenen Teil der Rudolf-Breitscheid-Straße vorhandenen Baumreihen werden hier nicht aufgegriffen.

Zudem dominieren die mittig zwischen den zwei Fahrstreifen angeordneten Stellplätze den

Straßenraum und prägen somit das vorgefundene Stadtbild. Die zwischen den Einmündungen zur Bahnhofstraße aufgestellte „Blaue Uhr“, die hier nach dem Abbruch der Fußgängerbrücke an der Stadtpromenade ihren neuen Standort gefunden hat, kommt dabei nicht angemessen zur Geltung.

Ziel der angestrebten Aufwertung des Straßenraums ist es, den ruhenden Verkehr teilweise zu verlagern, den Radverkehr angemessen in den Straßenraum einzuordnen und somit das Wohnumfeld aufzuwerten. Dabei sollen Teilflächen entsiegelt und möglichst als Baumscheiben begrünt werden, um verschattete, wasserdurchlässige und somit dem Stadtklima zuträgliche Bereiche zwischen der Wernerstraße und Bahnhofstraße zu schaffen. Damit geht einher, dass das ursprünglich stärker begrünte Stadtbild innerhalb des Denkmalbereichs „Westliche Stadterweiterung (1870-1914)“ wieder stärker seinem ursprünglichen Charakter angeglichen werden kann.



Abbildung 36: Rudolf-Breitscheid-Straße. Quelle: DSK.

|                       | Marienstraße zwischen Bahnhofstraße und Straße der Jugend | Bürgerstraße           |
|-----------------------|---|------------------------|
| Maßnahmennummer:      | 76  | 78                     |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Erneuerung Straßenraum                                    | Erneuerung Straßenraum |
| Kostenansatz:         | 800.000 €   | 350.000 €              |



Abbildung 38: Marienstraße. Quelle: DSK.



Abbildung 37: Bürgerstraße. Quelle: DSK.

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Verläufe der Marienstraße und die Bürgerstraße flankieren den Geltungsbereich des derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „Marienstraße/Bürgerstraße“, aus dessen Festsetzungen sich erhebliche Anpassungsbedarfe zur Gestaltung der beiden Straßenräume ergeben werden. Der Bebauungsplan befasst sich mit der Bebauung des früheren Busbahnhofs zu Wohnzwecken bei teilweiser Unterlagerung durch einen Nahversorger.

Zudem wird der momentane bauliche Zustand beider Straßen nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine Quartiersstraße gerecht. So befindet sich der gepflasterte Straßenbelag in einem sanierungsbedürftigen Zustand, Flächen für den Radverkehr sind bislang nicht eingeordnet und ein Großteil des Straßenraums wird für das Parken verwendet. Des Weiteren lässt sich der hohe Versiegelungsgrad beider Straßen künftig nicht mit den Ansprüchen an eine klimagerechte Stadtentwicklung vereinbaren.

Die Anforderungen an beide Quartiersstraßen sollen somit neu bewertet und angepasst werden. Die vorhandenen PKW-Stellflächen sollen unter Berücksichtigung der Stellplatzbedarfe und Zufahrtsbereiche für die neu zu entwickelnden Bebauung neu bewertet und eingeordnet werden. Aufgrund der angestrebten Ansiedlung eines Nahversorgers innerhalb des B-Plan-Bereichs muss außerdem eine angemessene Anlieferungszone berücksichtigt werden. Es sind Entsiegelungen für straßenbegleitendes Grün vorzunehmen, um Kühlungseffekte für die neuentstehende Bebauung zu erzielen.

Da sich der Bebauungsplan für die Marienstraße/Bürgerstraße momentan im Stand eines Entwurfs befindet, können die Planungen derzeit noch nicht weiter konkretisiert werden. Erst nach Beschluss des B-Plan ist eine finale Zielableitung für die Straßenbaumaßnahmen möglich.

## Schillerplatz, Sanierung Springbrunnenanlage

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Maßnahmennummer:      | 100  |
| Maßnahmenschwerpunkt: | Sanierung Technische Ausrüstung, Auslagerung der Fontänenpumpe |
| Kostenansatz          | 270.000 €  |

### Handlungserfordernis und Ziele

Die Pumpenanlage der in der Bürgerschaft beliebten Fontänen im Brunnenbecken des Schillerparks sind bereits seit 2022 defekt und somit außer Betrieb.

Darunter leidet die Funktion der Naherholung, die städtebauliche und kulturhistorische Attraktivität und somit letztlich die Aufenthaltsqualität des bei Anwohnenden, Familien mit Kindern, Jugendlichen, Theatergästen, Ausflüglern und Reisenden äußerst beliebten Grün- und Freifläche des Schillerplatzes erheblich.

Am Brunnen ist der Tausch des

Pumpenmotors zwingend erforderlich. Dieser kann aber aufgrund einer veränderten Gesetzeslage zum Schutz vor Stromschlägen wie bislang direkt im Becken installiert werden.

Somit ist eine umfassende Rekonstruktion der wassertechnischen Anlagen zur Herstellung einer funktionstüchtigen, wartungsarmen und verkehrssicheren Springbrunnenanlage, die den anerkannten Regeln der Technik sowie den einschlägigen technischen Normen entspricht, unverzichtbar geworden.

Dabei soll die Auslagerung der Fontänenpumpe in einen Pumpenschacht außerhalb des Beckens, die Erneuerung des vorhandenen Rohrsystems, die Anpassung der Beleuchtung und sämtlicher mit der Fontänenpumpe verbundenen Technik erfolgen.

Die Maßnahme erfolgt unter der Berücksichtigung der Maßgaben des Denkmalschutzes. Aus diesem Grund sind für die Sanierung der Springbrunnenanlage eine Förderung im Denkmalschutz-Sonderprogramm IX beantragt und vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Eigenmittel anteilig in Aussicht gestellt worden. Die Ausfinanzierung wird im Rahmen der LZ-Förderung angestrebt.



Abbildung 39: Brunnenanlage Schillerpark in Betrieb. Quelle: DSK.

### **6.3. Maßnahmenplan**



**Legende**

**Kulissenentwurf**

- Gebietskulisse LZ

**geplante Maßnahmen nach Handlungsfeld der StBauFR**

- B.1 Vorbereitung der Gesamtmaßnahme
- B.3 Baumaßnahmen
- B.4 Ordnungsmaßnahmen
- B.5.1.1 Erschließungsanlagen
- B.5.1.1 Radwegeverbindung
- B.5.1.2 Freiflächen
- 12 Maßnahme mit Nummer

**Sonstiges**

- Gewässer
- Gebäude
- Gebietskulissen SZH

## 6.4. Quellenverzeichnis

- Cottbus/Chósebus. (2018). Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus/Chósebus – 3. Fortschreibung.
- Cottbus/Chósebus. (2019). Cottbus/Chósebus 2035 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept.
- Cottbus/Chósebus. (2022). Abschlussbericht über die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Modellstadt Cottbus – Innenstadt“ in Cottbus/Chósebus.
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. (2017). Informationsblatt Dialog Stadtumbau - Weiterentwicklung der Stadtumbaustrategie im Land Brandenburg.
- Landesamt für Bauen und Verkehr. (2010). Rundschreiben des LBV Nr. 3/05/10 - Definition von Gebietskategorien des Stadtumbaus.
- Landesamt für Bauen und Verkehr. (2012). Rundschreiben des LBV Nr. 3/05/2012 - Einführung der Praxisregeln des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Städtebauförderung.
- Landesamt für Bauen und Verkehr. (2016). Rundschreiben des LBV Nr. 3/05/2016 - Aktualisierte Praxisregeln des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Städtebauförderung.
- Landesamt für Bauen und Verkehr. (2017). Rundschreiben des LBV Nr. 3/03/2017 - Städtebauförderung - Kommunale Wärmewende als pflichtige Stadtentwicklungsaufgabe.

## 6.5. Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1 - Wappen der Stadt Cottbus/Chósebus .....  | 6  |
| Abbildung 2 - Lage in Brandenburg .....  | 6  |
| Abbildung 3 - Grenze Innenstadt gemäß INSEK .....  | 9  |
| Abbildung 4 - Ortsteile d. Stadt Cottbus/Chósebus .....                                      | 13 |
| Abbildung 5 - Binnenwanderung innerhalb des Stadtgebietes zwischen 2014 und 2021 .....       | 14 |
| Abbildung 6 - Bevölkerungsprognose für Cottbus/Chósebus nach verschiedenen Planungsvarianten | 15 |
| Abbildung 7 - Handlungsräume im Stadtumbau .....   | 15 |
| Abbildung 8 - Teilräumliche und sektorale Planungen und Konzepte .....                       | 18 |
| Abbildung 9 - Leitmotive für Innenstadtentwicklung.....                                      | 20 |
| Abbildung 10 - August-Bebel-Straße 2 .....   | 29 |
| Abbildung 11 - Platz an der Sonnenuhr .....  | 31 |
| Abbildung 12 - Umbau Achse Berliner Straße, Altmarkt, Sandower Straße .....                  | 31 |
| Abbildung 13 - Stärkung Karl-Marx-Straße, nördlicher Innentadtausgang .....                  | 32 |
| Abbildung 14 - Spree südlich der Sandower Brücke .....                                       | 33 |
| Abbildung 15 - Kartenausschnitt Verdichtung Denkmalsubstanz .....                            | 35 |
| Abbildung 16 - Handlungsschwerpunkt Straßenraum Schillerstraße .....                         | 37 |
| Abbildung 17 - Vernetzungspotenzial der angestrebten Radwegeverbindung .....                 | 38 |
| Abbildung 18 - Kulissenabgrenzung LZ Innenstadt .....  | 40 |
| Abbildung 19 - Überblick zu Fördergebietskulissen .....                                      | 41 |
| Abbildung 20 - Maßnahmenplan für die LZ-Kulisse Innenstadt .....                             | 48 |