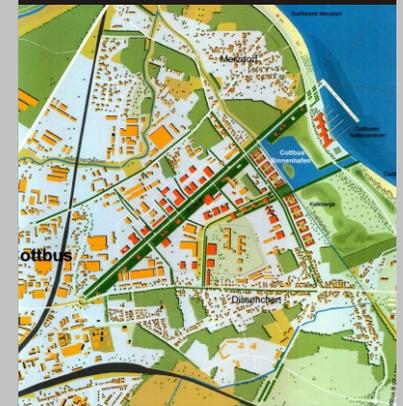


W a h r n e h m u n g s w e r k s t a t t 1 8 . 1 1 . 2 0 0 5

Von Cottbus zum Ostsee



## Inhalt



## Seite

Einführung	2
Etappenplan	3
Wahrnehmung im 1. Abschnitt	4
Wahrnehmung im 2. Abschnitt	5
Wahrnehmung im 3. Abschnitt	6
Quintessenz	7
Vorschläge zur Raumentwicklung	8
Impressum	10

## Ausgangssituation

In 20 Jahren ist Cottbus die "Stadt am Ostsee". Noch ist davon nichts zu spüren: Um die Stadt mit dem ca. 5 km vom Zentrum entfernten See zu verbinden, ist die alte, vom Tagebau gekappte und stillgelegte Bahntrasse nach Guben/Gubin als "Parkway" von den Planern ins Auge gefasst worden. Ausgehend vom Stadtring führt sie nahezu kerzengerade zum zukünftigen See. Bis zur städtebaulichen Entwicklung dieser Erschließungsachse ist es jedoch noch eine lange Zeit.

## Anlass

Die Stadt Cottbus feiert 2006 ihr 850-jähriges Bestehen. Die Idee ist, im Rahmen der umfangreichen Feierlichkeiten mit einer oder mehreren Aktionen zu beginnen, die Achse entlang des geplanten Parkways in das kollektive Blickfeld der Cottbusser zu bringen. Nur wenn der Weg bekannt ist, kann er angenommen werden. Die tatsächliche Verbindung zum See ist auch eine der Grundvoraussetzungen für die mentale Verbundenheit und Identifikation der Cottbusser mit ihrem Ostsee. Dabei ist der lange Zeitraum eine Chance, diese Identifikation schrittweise zu entwickeln.

## Maßnahme

Die Stadt Cottbus beauftragte Karsten Feucht und Rainer Düvell, eine Wahrnehmungswerkstatt durchzuführen. Diese von Feucht/Düvell entwickelte Methode hat sich im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land bereits mehrfach bewährt, um in einer gemeinschaftlichen Erkundung vor Ort dessen spezifische Charakter herauszufinden. Die Analyse des Weges von Cottbus zum Ostsee soll Ideen für mögliche Aktion(en) im Rahmen der 850-Jahr-Feier aufzeigen. Die IBA lud alle mit der Planung befassten Akteure und Anrainer am 18. November 2005 zur Wahrnehmungswerkstatt ein. Die vorliegende Broschüre dokumentiert diese Wahrnehmungswerkstatt und macht Vorschläge für mögliche Belebungsaktionen des künftigen Parkways.

## Teilnehmer

Rainer Düvell	Leiter der Agentur für Kunst und Architektur
Karsten Feucht	IBA-Fürst-Pückler-Land, Veranstaltungs- und Besucherservice
Margitta Gabriel	Landkreis Spree-Neiße, Dezernat 1
Hannelore Grunert	Stadt Cottbus, Kulturamt
Timo Herrmann	Büro für Landschaftsarchitektur
Kati Kiesel	Kleitz + Wirth
Frank Möller	Agentur für Kunst und Architektur, Dokumentation
Carola Neumann	Stadt Cottbus, Amt für Stadterneuerung
Konstanze Noack	BTU Cottbus, Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen
Prof. Eugen Rabold	Fachhochschule Lausitz, FB Architektur
Brigitte Scholz	BA-Fürst-Pückler-Land, Leiterin Projekte
Uwe Sell	MIR, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg GL 7

## Einführung

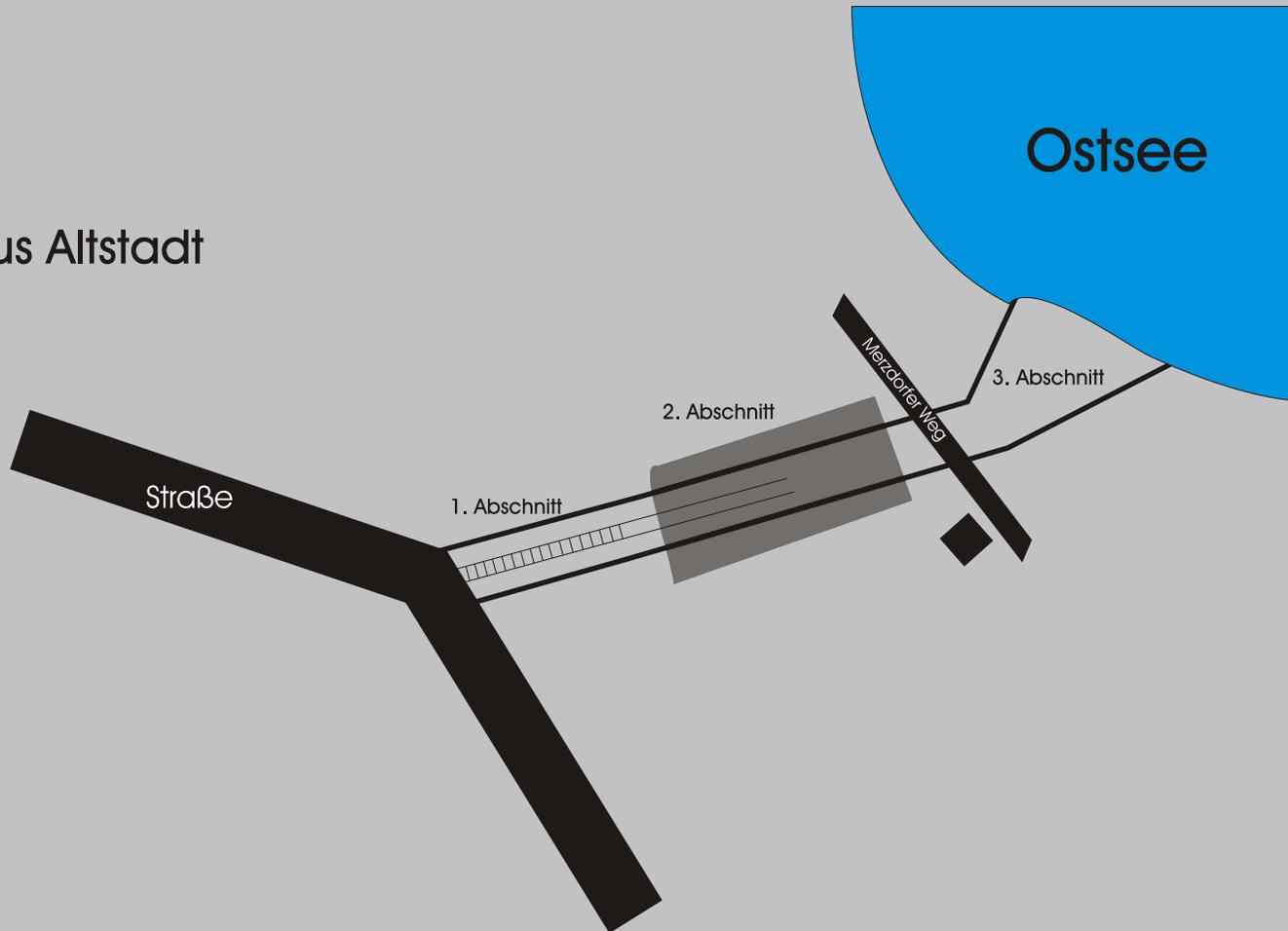
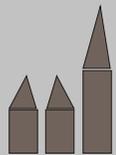


## Etappenplan

Die Gesamtstrecke der Verbindung zwischen dem Altmarkt im Zentrum von Cottbus und der Abbaukante des Tagebaus lässt sich in zwei Teilstrecken unterteilen. Die erste Teilstrecke vom Altmarkt bis zum Stadtring verläuft auf vorhandenem Straßenland. Danach beginnt alsbald die ehemalige Bahnstrecke der geplante Parkway. Die Wahrnehmungswerkstatt konzentrierte sich auf diese zweite Hälfte der Gesamtstrecke. Die Wahrnehmung entlang der stillgelegten Bahnstrecke zeigte deutlich drei Abschnitte:

1. Im ersten Drittel lässt der nahe Bewuchs von rechts und links eine vergleichsweise schmale Gasse die Wahrnehmung der Bahnlinie steht im Mittelpunkt.
2. Im nächsten Abschnitt bis zum ehemaligen Bahnhof Merzdorf weitet sich allmählich das Feld, eingerahmt von Lichtmasten zu beiden Seiten.
3. Ab der Straße am Bahnhof Merzdorf sind die Gleise gänzlich rückgebaut. Die Natur hat begonnen, sich die Trasse zurück zu erobern, die in einem leichten Knick bis zur Tagebaukante führt.

## Cottbus Altstadt



Auf den Gleisen bekommt ein Teil der Gruppe "den Eindruck, wie ‚den Zug verpasst‘: So als müsste ich jetzt dem Zug hinterher laufen." "Wenn ich jetzt hier weiter gucke, mein Gott, da krieg ich Angst, was erwartet mich denn da. Es ist richtig trübe. Gut, ich weiß, ich komm dann an den Tagebau irgendwann mal ran". "Ich würde das eher als so eine melancholische Stimmung bezeichnen."

Die Umgebung wird als "total konträr" empfunden: "Mülltonnen, Schrottplatz, Geräusche von Industrieanlagen. Wenn ich mir vorstelle, man geht jetzt hier auf dem zukünftigen Parkway, da ist man ja schon ein bisschen in Urlaubsstimmung: gleich kommt der Ostsee, da will ich dann reinspringen. Das stellt sich noch nicht so ein, dass das tatsächlich so mal sein kann, wenn man hier so langgeht"

Die Gleise schaffen eine eigene Wirklichkeit. "Auf den Gleisen laufen ist spannend, wie als Kind". "Was ich so wunderbar finde, ist, dass man hier in so einen Rhythmus hineingerät, wenn man in der Mitte läuft und so für meine Größe die richtige Schrittweite hat, kriegt man das von Außen nur so als Klangteppiche mit. Ich weiß gar nicht was hier rechts und links ist. Das ist so entrückt. Also die Wahrnehmung ist so ganz konzentriert. Und das ist natürlich auch sehr sinnlich, dies verrostete Zeugs, die großen Verbindungsstücke, hier ist das Holz."

Der Weg ist ein Raum für sich. "Ich find das durchaus kontemplativ hier in so einen Rhythmus zu geraten. Ich find das gut. Das andere nimmt man gar nicht so wahr, sondern nur so wie durch Watte. Ich find das eine schöne Sache." "Wir haben philosophiert! Wir kommen uns vor wie Niemandsland. Niemandsland zwischen den Welten. Abgehängt. Abstellgleis. Links ist eine Welt, rechts ist eine Welt und die Achse liegt dazwischen und das sind von jeder Seite immer nur die Rückfronten. Es sind keine Zugänge, es sind keine Ausrichtungen auf diese Achse. Es interessiert keinen, was hier passiert. Hier guckt keiner auf."

"Ganz anders als in Großbräsen", wo die Seestraße zum künftigen Ilse-See führt, "ist zwar wenig rechts und links, aber es ist doch urban, es hat was von Stadt, es hat auch Qualitäten, die man dann wecken kann." Außerdem "ist es in Großbräsen eine ganz normale Straße. Hier ist es etwas Eigenes, das man sich erst noch erobern kann." "Ich finde das ganz positiv. Die Umgebung rückt in den Hintergrund, man nimmt die unbewusst wahr und ist dadurch intensiver in der Wahrnehmung auf diesem eigenen Weg" "Dies ist wie ein Zwischenraum, der was Eigenes hat. Die Nutzungen rechts und links sind zwar nicht besonders, aber sie stören merkwürdiger Weise auch nicht. Wenn das hier jetzt eine normale Straße wäre mit den Nutzungen rechts und links, fände ich sie störend, würde ich mich hier unwohl fühlen." "Wenn das jetzt ein asphaltierter Weg wäre, hätte ich gar keine Lust hier lang zu laufen"

Die Frage, ob so ein Weg nun lockt oder nicht, wird verschieden beantwortet. "Hier an der Weiche kann man noch entscheiden, ob man raus möchte. Was ist das Stärkere: Links zu gehen in das Verschlingelte, das ich nicht einsehen kann oder immer gerade aus, wo ich auch nicht erkennen kann." "Geradeaus geht es ins Leere, doch wenn ich die Schlingellinie gehe, da komme ich vielleicht wieder in ein bewohntes Terrain. Das ist anheimelnder. Geradeaus ist für mich ein bisschen unheimlich." "Es ist nicht einladend und verlockend, es gibt auch nichts außer die Linie, die mich eigentlich zieht, hier weiterzugehen. Es ist nichts irgendwie am Ende erkennbar als Zielpunkt, wofür das lohnt, hier entlang zu trampeln". "Aber die Linie ist schon so stark, dass sie einen zieht, so geht es mir. Ich denke, da will man weitergehen". "Und das wird noch verstärkt durch die perspektivische Wirkung, die sich da hinten einstellt durch die parallelen Eisenbahnschienen. Man guckt nicht irgendwo Richtung Horizont, sondern es gibt da auch noch so eine Klimax." "Ich find auch, dass sie so was von so einer Verheißung, einem Versprechen hat. Man geht immer weiter und denkt, Mensch, da muss jetzt irgendwas kommen." "Gerade, dass es dort so ins Unendliche geht, hat eine Verheißung in sich."



Der Weg ändert seinen Charakter, behält aber eine Eigenheit. "Seit das Gleis aufhörte, sind alle mehr auseinandergeschieden. Ganz schön, mehr Freiheit, Offenheit, ganz anders als der erste Abschnitt." "Im ersten Abschnitt ist es eng, hier ist es weit, irgendwie aber doch gefasst. Hier sind es die Laternenmasten, die einen die ganze Zeit begleiten." "Also für mich war interessant, dass solange ich mich auf das Gleisbett konzentriert habe, ich mehr das nahe Unkraut und die Kiefern wahrnahm. Aber wo ich hier in den Sand eingewechselt bin sah ich plötzlich die Lampen rechts und links: ich bin nicht mehr auf einem Parkway sondern auf einem Highway!"

Die Weitung der Trasse führt zu "einem ganz anderen Empfinden für die Nahbereiche. Das ist ganz anders als am Anfang, wo man nur das Ziel vor Augen hatte. Das ist für mich ein planerisches Zeichen, Gliederungen vorzusehen wie Pückerl: das Ziel zwar immer wieder zeigen aber nicht durchgängig, sonst wird es monoton." Dafür genügt schon unterschiedlicher Untergrund: "Auf den Betonschwellen war irgendwie wie gefährlich: die Holzschwellen waren zwar glatt aber es war irgendwie anheimelnd. Man hat festen Untergrund und konnte irgendwie mehr rechts und links gucken wie bei den Betonschwellen Die Betonschwellen sind irgendwie abstoßend, kalt. Auf Metallschwellen wiederum geht man ganz anders als auf Holzschwellen mit Moos, unterschiedliche Konzentration. Bei Holzschwellen spürt man mehr seinen Körper. Ich fand das ganz schade, dass das Gleis jetzt hier zu Ende ist."

Die Umgebung wird weniger als Begleiterscheinung sondern mehr als Gegenüber wahrgenommen. "Im Umfeld haben da welche gearbeitet. Einer schaute rüber und meinte: ‚schau mal, die gehen da spazieren‘." "Ich fand das auch nett: das war wie ein Winken über den Zaun, wie vom anderen Ufer. Dabei ist man genau aneinander aber man ist wie in einer andern Welt." "Man sollte auch bedenken, dass da hinten der Knast ist und irgendwo mal eine Beziehung herstellen. Denn wer hier längs geht, sollte das Freiheitsgefühl spüren und bedenken, dass das andere nicht haben."

Man fühlt sich schon "wie an der Ostsee hier bei den Kiefern. Im Idealfall sollte man alles so lassen. Auch der Charme der Lampen, heller Sand, Vogelgeräusche: Das hat alles den Anklang von Hafen oder Ufer." Das tatsächliche Ablaufen der Strecke zeigt auch, dass "es viel näher ist, als man rein vom Plan her denkt, oder als wenn man gewohnt ist, mit dem Auto die Umwege zu fahren."



"Das Umfeld wird im letzten Abschnitt ganz anders." "Der letzte Abschnitt ist natürlicher. Man hatte das Gefühl es geht Richtung Naherholungsgebiet." "Das Motiv der Ostsee wurde noch viel stärker durch den Sand und die Kiefern und dadurch, dass man sich durch die Pflanzen durchschlängeln musste." "Hiddensee war ganz nah es wird flächig vorher waren es Fabrikrückwände jetzt Einfamilienhäuser, es ist hier nahezu liebevoll"

Ein einzelnes, eingewachsenes Wohnhaus direkt an der Trasse verstärkt den Eindruck. "Bei der Querung mit dem Haus und den beiden Bäumen ... das Haus würde ich sofort kaufen." Es bietet einen Anlass, sich zu identifizieren, sich hineinzudenken und zu phantasieren: "Wenn es dann da eine Möglichkeit gäbe, ein Eis zu kaufen".

In diesem letzten Abschnitt des Weges, "sieht man auch nicht mehr, wo es hinführt, weil es einen ganz kleinen Knick macht doch er ist so schwach, dass man ihn kaum wahrnimmt, wenn man im Knick steht." "Wenn man jetzt zurückguckt, dann ist es überhaupt nicht klar, dass es da zur Stadt geht. Der Hinweg war viel klarer, dass es da wo hingeht. Das ist wirklich eine Zäsur gewesen." "Dieser Scharnierpunkt ist irgendwie wichtig. Es wäre auch langweilig, wenn es eine ganz gerade Trasse wäre. Denn so ist der hintere Bereich auch ein bisschen abgeschottet, so ist er ein wenig für sich. Sonst könnte man uns hier von der Strasse aus schon sehen."

Der Endpunkt kündigt sich von Weitem an, "weil der Himmel sich über großen Flächen ändert egal ob Wasser oder Landflächen wie am Bodensee. Aber man ahnt es jetzt schon - ich hab den Duft schon in der Nase." "Natur, Bühne, Ostseeflair, das Kraftwerk," "die Kante: Wir sind alle erst mal zur Kante gegangen. Man muss vorne an der Kante sein. Das wird später auch so sein - mit Fritten und Bier."

Der letzte Abschnitt "erinnert daran, wie man früher mit der Familie in Dänemark war und sich erst mal durch so verschiedene Dünenabschnitte durchkämpfen musste, bis man an der Ostsee war. Mit solchen Holzstegen. Diese Abschnitte sind ja oft auch ziemlich breit."

"Die Straße am ehemaligen Bahnhof Berzdorf ist wie eine Zäsur und hier ist ein anderer Raum: das Umfeld des Sees beginnt schon bei der Straße."



Zunächst bleiben "die vielen Industriebrachen links und rechts ablenkend". Die genauere Wahrnehmung zeigt allerdings das Potential der Schneise:

Diese Trasse zwischen den Gewerbegebieten hat eine starke eigene Qualität. Die Situation lässt sich mit "Moses' Spaltung des Meeres vergleichen, weil hier die Außenwelt nach Außen klappt, man hier drin einen besonderen Charakter hat, eine besondere Stimmung. Und am Ende ist das Ziel."

Außerdem ist es "durchaus positiv, dass eigentlich der urbane Raum, auch wenn hier gewerblicher Nutzung ist, doch ziemlich dicht ran reicht. Weil bei schrumpfender Bevölkerung Potentiale zu finden, um diese Räume links und rechts zu füllen, wäre unheimlich schwer. Über 30 Jahre hat es Zeit für die Umnutzung. Man muss also nicht Räume überbrücken. Da ist vieles sicher sukzessiv machbar." "Es ist hier eigentlich deutlicher geworden, als ich es vorher im Bewusstsein hatte, dass der See tatsächlich an der Stadt dran."

Also "kein Ort der Ort Ruhe". Sondern "ein Weg von der Vergangenheit in die Zukunft, denn was links und rechts passiert ist, sieht man: Vergangenes, stillgelegt. Aber man sieht eben auch schon positive Dinge, die sich verändert haben, das Gleisbett ist aus Vergangenheit und die Zielrichtung ist die Zukunft." Ein "Zeittunnel."

"Ein Weg mit Potential, also mit viel Entwicklungsmöglichkeiten. Wenn man nicht wüsste, dass da hinten der künftige See ist würde das nicht so auffallen, aber man weiß ja, wo man hin will. Ein Weg der Chancen eigentlich. ""Der unbekannte Weg". Ein "zukunftsfähiger Weg, er ist noch kein Weg, er wird erst einer" und es "steckt viel mehr in ihm drin, als man denkt." Also ein "Raum in Erwartung" und ein "Weg der Erwartung weckt", der "Hoffnung macht", ein "verheißungsvoller" Weg: "Am Ende des Weges ist das zu Entdeckende."

Und ein "Weg differenzierter Raumqualität, man hat so ganz unterschiedliche Erfahrungen in den jeweiligen Räumen, in diesen Abschnitten. Eigentlich schon eine sehr hohe Qualität." "Die drei Abschnitte: erst nur auf dem Gleisbett, dann Erweiterung, letztendlich Ostseeatmosphäre durch anderen Untergrund und andere Pflanzen." "Es ist gar nicht so weit trotzdem durchläuft man Welten."

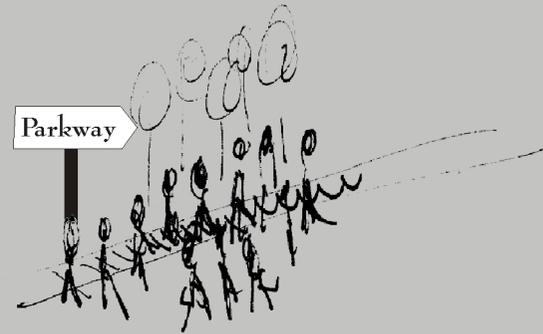
Nun gilt es die Zeit zu nutzen: "Aber ich kann mir das jetzt für die Zukunft doch gut vorstellen, vor allem wenn so Gliederungen wie der Merzdorfer Bahnhof stehen bleiben. Wenn erst tatsächlich eine funktionsfähige Verbindung da ist, und wenn es nur ein Trampelpfad ist, dann wird es erst mal genutzt, dann gewöhnt man sich dran und dann kennen es die Kinder schon gar nicht anders."

Die lange Zeit, bis der See da ist, ist ein Problem und gleichzeitig eine Chance: Nach den Erkenntnissen der Glücksforschung ist die Vorfreude eine der stärksten Glücks-Auslöser. In dem Zusammenhang ist auch die Verheißung zu sehen, die den Weg auszeichnet: [Verheißung: Das den Juden verheißene Land: Versprechen Voraussagen Vorankündigen, Prophezeihen, jemandem Glück oder Gutes verheißten (dtv-Lexikon).]



## Schilder

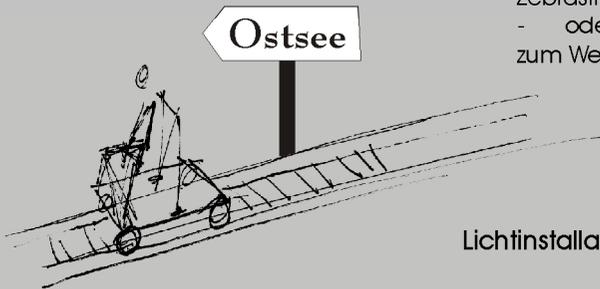
"Dass ein Ort zum Ort wird, muss er ins Bewusstsein verankert werden, dafür könnte man Zeichen setzen, die den Weg thematisieren, z.B. wie Christo Orte mit Installationen ins Bewusstsein bringt. Also dass man ihn auch noch mal auf einer anderen Ebene in's Bewusstsein bringt jenseits der langfristigen Entwicklung". "Ich würde ganz unspektakulär anfangen: Nächstes Jahr damit, dass ich da, wo die Verbindung zur vorhandenen Infrastruktur ist, einfach tatsächlich einen Wegweiser hinstellen würde mit Aufschrift ‚zum Parkway‘, dass die Leute das überhaupt lokalisieren können innerhalb der Stadt, wo beginnt oder endet er, so dass sie dann sagen ‚Aha, da ist das!‘. Es wäre zu überlegen, ob man eher als Wegweiser 'zum Ostsee' auf das Schild schreibt und gleichzeitig Parkway' eher in Form eines Straßennamen-Schildes kennzeichnet.



## Verbindungen

Manches Vorhandene "könnte man künstlerisch überhöhen." "Zu Beginn reicht es vielleicht schon, wenn man an einzelnen Punkten Verbindungen schafft." Zum Beispiel,

- die Leitungen über den Gleisen als Torbogen gestalten,
- den Übergang über die Straße am ehemaligen Bahnhof Merzdorf mit Zebrastreifen versehen
- oder die Bewohner des einsamen Gehöfts am Wegesrand dafür gewinnen, zum Weg hin Eis zu verkaufen,



## Lichtinstallation

"Mit Licht kann man vorhandene Räume überhöhen". Man könnte zum Beispiel "die Laternen, die den Raum eh schon sehr fassen" in Betrieb setzen. Oder "anstatt nur das Licht einzuschalten eine richtige Eröffnungsveranstaltung mit Feuerwerk inszenieren, zum ‚Explodieren‘ bringen, dass danach alle diesen Weg ablaufen".



## Fortbewegung

Es ist "eigentlich schon alles da, die Trasse, die Rahmung durch Bäume, ein attraktiver Endpunkt etc.. Mein Gefühl ist, dass dies beim Laufen am Besten zu erleben ist. Und es ist nicht wirklich weit." Warum sollte man das nicht als Führung anbieten? Jede Woche Samstag oder Sonntag entlang laufen. Dadurch wird es ein Ort. Dabei würde vielleicht auch dafür sensibilisiert, dass beispielsweise eine solche Installation von Laternen nicht besser werden kann. Also es wäre Haare sträubend, wenn man sie wegreißt um dann etwas anderes extra hinzubauen." Und auch "das Gleisbett sollte man erhalten. Sie provozieren diese meditative Schrittfolge". Es wurde ja deutlich, welche Wichtigkeit diese für die Wahrnehmung der eigenen Raumqualität des Parkways in seiner jetzigen Form hat.

"Die Cottbusser fahren lieber Rad," "Um die Bahnlinie "zum Radfahren benutzbar zu machen, reicht vielleicht schon das Auflegen von Flächen oder Brettern auf die Schienen," "Vielleicht eignet es sich so doch schneller als Radweg,"

Gleichzeitig sollte man "in unserer Gegend auf Radfahrer und Skater orientieren. Oder auch "die andere Fortbewegung mal ausprobieren: Wie Rikscha-Service, weil man ja auch Badesachen mitbringt." Auch eine "Aktion mit Draisinen ist vorstellbar. Daraus könnte sogar eine dauerhafte Sache werden". Fernziel wäre da eine Straßenbahn, dann kommen ganz allmählich auch die anderen Nutzungen."

## Führungen-Werkstätten

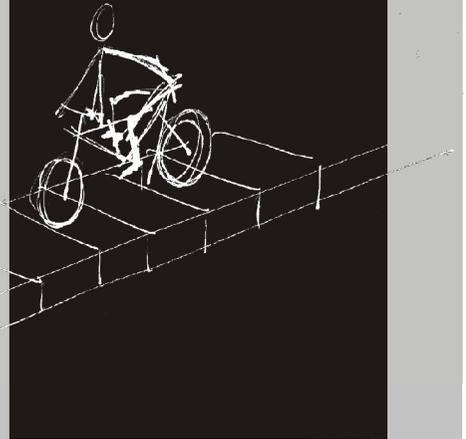
"Man könnte weitere Wahrnehmungswerkstätten machen mit wachsendem Personenkreis". Das hieße, mit "regelmäßigen, öffentlich angebotenen Führungen, die einen bestimmte Stil haben, zu erreichen, dass es Viele so sehen, wie es jetzt ist und so für die Qualitäten dieses Weges sensibilisiert werden." Die Agentur für Kunst und Architektur kann ein Konzept für eine solche Erlebnis-Führung erarbeiten, sie eröffnen und gegebenenfalls weitere Personen darin schulen, sie regelmäßig fortzuführen.

## Dünen

"Es wäre schön dieses letzte Stück schon bald zu entwickeln. Und dann fragen die Leute irgendwann, warum kann ich nicht auf dem kürzesten Weg zurück zur Stadt?' Das bietet sich auch von der etablierten Verkehrsanbindung her als erster Schritt an. Die Leute schauen, welchen nächsten Punkt sie mit dem Auto erreichen können. Deswegen: die Leute erst mal auf die Trasse bekommen, indem man erst mal das letzte Stück entwickelt!" Dies entspricht dann genau der Wahrnehmung des Durchquerens der Dünen hin zur Ostsee. Dies könnte mit einer Parkmöglichkeit am Bahnhof Merzdorf, einem Schild ‚zum Ostsee‘, einem Zebrastreifen über der Straße und einem Eisverkauf am Gehöft relativ einfach und schnell realisiert werden.

## Endpunkt:

"Das ist einfach ein Punkt: ein Seh- bzw. See-Ereignis. Auch die Kraftwerkskulisse ist toll." "Der Endpunkt ist da, wo irgendwas passiert." "Das ist die größte Chance, die nächsten 30 Jahre etwas daraus zu machen. Auch über die Zeit der Flutung. Deswegen muss die Probehöhne die ersten 10 Jahre hier her."



Wahrnehmungswerkstätten und Raumentwicklung

Dipl. Ing. Arch. Karsten Feucht  
Dipl. Arch. und Bildhauer Rainer Düvell

Agentur für Kunst und Architektur  
Seestraße 88  
01983 Großräschen

035753 - 69996

[www.ortkultur.de](http://www.ortkultur.de)  
[wahrnehmung@ortkultur.de](mailto:wahrnehmung@ortkultur.de)

Layout, Grafik & Fotos: Frank Mankyboddle - **boddleshop**  
Zeichnungen: Rainer Düvell

