

# Stadtumbau Bayerischer Bahnhof Leipzig

## DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

von  
Maria Priestner-Reisenhofer

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov  
Institut für Städtebau

Jänner 2013



# Eidesstattliche Erklärung

## Statutory Declaration

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources/resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, am 29.1.2013



# Danke

... an meinen Betreuer Grigor Doytchinov für die ausgezeichnete Betreuung.

... an meine Kontaktpersonen in Leipzig und Dresden für die informativen Gespräche und Unterlagen.

... an meine Eltern Gertrud und Herbert für ihr Vertrauen in mich, ihre Unterstützung (auf vielen Ebenen), ihr Interesse und dafür, dass sie mir das Studium überhaupt erst möglich gemacht haben.

... an Christoph, der mir stets geduldig zur Seite stand und mich mit seinem Optimismus und Humor durch gute und schlechte Zeiten begleitet hat.

... an Philipp und Verena für ihre Hilfe, Kritik und freundschaftliche Unterstützung zu allen Zeiten.

... an den AZO für die wunderbare Arbeitsatmosphäre.

... an Traude Wagner für das Korrekturlesen.

... an alle, die mich fachlich, kollegial, freundschaftlich, materiell während meiner Studienzeit unterstützt haben.



# Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Annäherung an das Planungsgebiet	3
Verortung	3
Statistisches	5
Historisches	12
Aktuelles	34
Analysen des Umfelds	47
Allgemeines	47
Bebauung	54
Verkehr	65
Grünraum	76
Analysen des Planungsgebiets	79
Strukturanalyse	79
Elemente des Planungsgebiets	82
Erwartungen	90
Zusammengefasste Entwurfsbedingungen	92
Entwurfsprozess	99
Strukturplanung	100
Flächennutzungsplanung	104
Bebauungsvorschlag	108
Zusammenfassen	117
Konkretisieren	118
Entwurf	121
Bebauung	124
Verkehr	132
Grünraum	140
Anhang	149
Literaturverzeichnis	149
Abbildungsverzeichnis	154



## Einleitung

Das etwa 40 ha große ehemalige Bahnhofsgelände des Bayerischen Bahnhofs Leipzig liegt seit 2001 brach. Nun soll das zentrumsnahe Areal mit S-Bahn-Anschluss, in dessen unmittelbarer Nähe sich die Media-City mit der Zentrale des MDR, das beliebte Wohnviertel Südvorstadt, zahlreiche Institute der Universität und weitere Forschungsunternehmen, eine Siedlung der sozialistischen Moderne und die Alte Messe befinden, neu gestaltet werden. Ein großzügiger Park auf etwa der Hälfte der Fläche soll das Rückgrat bilden, die Lagegunst des Medien- und Forschungsstandorts erhöhen und die lange getrennten Stadtteile verbinden; außerdem soll ein ansprechender Radweg das Zentrum mit dem Neuseenland im Leipziger Süden verbinden. Die andere Hälfte ist vorgesehen für Baufelder mit Wohnen, Dienstleistungen, einer Schule und zwei Kindertagesstätten.

Stark verkürzt lauten so die Wettbewerbsvorgaben des von der Stadt Leipzig in Kooperation mit der Deutschen Bahn im Herbst 2010 ausgelobten Wettbewerbs „Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraums.“ Diesen Wettbewerb nehme ich als Anlass für meine Arbeit; ich halte mich allerdings nicht präzise an die Auslobungsunterlagen, weil ich im Rahmen meiner Diplomarbeit eine umfassendere Recherche für notwendig halte und mir mehr Freiheiten erlauben möchte. Die Grenzen meines Planungsgebietes sind etwas weiter gefasst als jene in den Wettbewerbsunterlagen. Ein wichtiger Punkt, von dem ich abweiche, ist die Vorgabe, etwa die Hälfte des Gebiets zu bebauen. Leipzig war stark von Schrumpfungsprozessen betroffen und ist weiterhin – wenn auch in abgemilderter Form – mit zahlreichen leerstehenden Gebäuden konfrontiert. Meiner Meinung nach sind die Lücken in der Stadtstruktur ein Potential, das bei entsprechender Nutzung die Lebensqualität – oder wirtschaftlich gesprochen – die Lagegunst erhöhen kann.

01+02 Das Planungsgebiet liegt südlich des Leipziger Zentrums.



Zu allererst mache ich mich mit der Stadt Leipzig vertraut. Bei diesen Recherchen gewinne ich durch Reiseführer, zahlreiche Statistiken und historische Fakten viele Informationen, die zwar nicht direkt mit dem Entwurf zu tun haben, mir aber die notwendige Annäherung an die Stadt ermöglichen. Danach mache ich einige Analysen zum Planungsareal und dessen Umfeld, um die Verkehrssituation, die Bebauungsstruktur, das Grünsystem etc. zu erfassen. Bei der Vorbereitung auf den Entwurf versuche ich, meine Recherche weitläufig anzulegen; im Rahmen der Diplomarbeit gelange ich allerdings vielfach nicht in die Tiefen, die ich anstrebe.

Da das Planungsgebiet selbst recht groß und als Ganzes schwer fassbar ist, ziehe ich die Struktur der Umgebung weiter und teile das Areal damit in bewältigbare Flächen. Diese Teilflächen organisiere ich – immer mit dem Blick aufs Ganze und auf die Umgebung – und füge sie schließlich wieder zusammen.

Ohne auf die vielfältigen Abweichungen einzugehen, ist das die Kurzbeschreibung meines Entwurfsprozesses. Der detaillierte Weg zum Entwurf und der Entwurf selbst finden sich – in einer Art Entwurfstagebuch – in den nächsten Kapiteln.



# Annäherung an das Planungsgebiet

## Verortung

Leipzig ist ...

Wer Informationen zu Leipzig sucht, findet folgende Images der Stadt:

01 Buch- und Verlagsstadt



02 Industriestadt



03 Messe- und Handelsstadt



04 Johann-Sebastian-Bach-Stadt



05 Stadt der Völkerschlacht von 1813



06 Universitätsstadt



07 Stadt der friedlichen Revolution

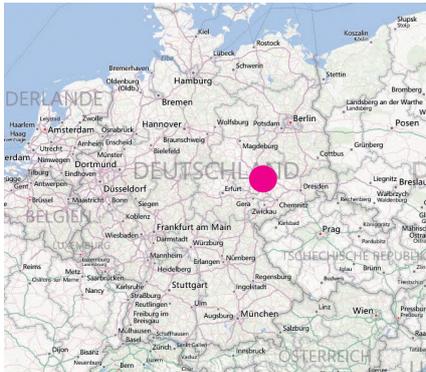


## Weitere Hard Facts

Lage<sup>01</sup>: 51° 20' nördliche Breite  
12° 22' östliche Länge  
98-184 m ü. d. Meer

Leipzig liegt im Freistaat Sachsen und ist Teil der polyzentrischen Metropolregion „Sachsendreieck“, welches aus Leipzig, Halle und den Ballungsräumen Dresden und Chemnitz-Zwickau besteht.

Fläche<sup>02</sup>: etwa 297,36 km<sup>2</sup>  
Einwohnerzahl<sup>03</sup>: etwa 525 245 Einwohner



08 Lage Leipzigs in Deutschland

<sup>01</sup> Da mir persönlich zu diesen und ähnlichen Daten der Bezug fehlt, möchte ich zum Vergleich die Werte von Graz anführen: 47° 05' nördliche Breite, 15° 27' östliche Länge; 386 m ü. d. Meer

<sup>02</sup> Graz: Fläche: etwa 127,58 km<sup>2</sup>

<sup>03</sup> Graz: Einwohnerzahl: etwa 266 965 Einwohner

## Statistisches

Um Leipzig und seine Einwohner kennenzulernen, habe ich zuerst statistische Daten zu den LeipzigerInnen recherchiert. Vor allem das umfangreiche Statistische Jahrbuch, welches das Amt für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig erstellt, verschaffte mir ein Bild von Max, Lisa und Leon Mustermann und ihrer Stadt. Auf den folgenden Seiten sind die mir am interessantesten scheinenden Daten zusammengefasst.

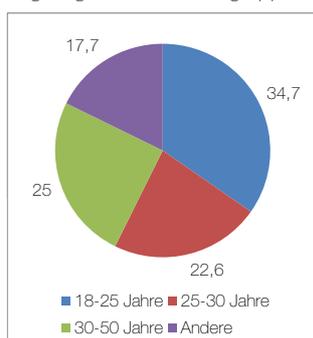
### Bevölkerungsbewegung<sup>01</sup>

Um 1989 flohen zahlreiche Menschen in den Westen; Leipzig leerte sich. 1930 lebten in Leipzig 718 200 Menschen, 1998 waren es nur mehr 437 101. Seit 2002 wächst die Einwohnerzahl Leipzigs aufgrund von Zuwanderung jedes Jahr um etwa 3 000 Menschen – das sind ca. 0,6 %. Die meisten Zu- und Wegzüge erfolgen übrigens innerhalb Deutschlands. Folgende Tabelle zeigt die schrumpfende und wachsende Zahl der Leipziger EinwohnerInnen in den Jahren 1989, 1999 und 2009. Ebenfalls angeführt sind Einwohnerdichte und Wohnungsmarktsituation.

Jahr	Einwohner	Einwohner pro km <sup>2</sup>	Anzahl der Wohnungen	Wohnfläche
1989	530 010	3 618	257 399	16 208
1999	489 532	1 685	310 329	20 176
2009	518 862	1 745	315 397	21 036

Man geht davon aus, dass das langsame Bevölkerungswachstum zumindest in den nächsten zehn Jahren anhält und etwa ums Jahr 2027 wieder 540 000 Menschen in Leipzig wohnen werden.

Zugezogene nach Altersgruppen



34,7 % der Zugezogenen sind 18-25 Jahre, 25,0 % sind 30-50 Jahre und 22,6 % sind 25-30 Jahre alt. Ein Zuwanderungsplus kristallisiert sich bei den 18- bis 28-Jährigen heraus. Am meisten Abwanderung passiert unter den 29- bis 42-Jährigen mit ihren 1- bis 4-jährigen Kindern.

4,9 % der Leipziger EinwohnerInnen sind AusländerInnen, 8,0 % sind Personen mit Migrationshintergrund; im Bereich um das Planungsgebiet leben etwa 4 % AusländerInnen bzw. 7 % Personen mit Migrationshintergrund. Die meisten Personen mit Migrationshintergrund stammen aus Russland, der Ukraine, Vietnam, Kasachstan und Polen.<sup>02</sup> Im Vergleich mit der gesamten Bundesrepublik Deutschland sind das relativ wenige AusländerInnen (Deutschland: etwa 8,8 % AusländerInnen, 19,3 % Personen mit Migrationshintergrund).<sup>03</sup> In Graz leben 16,4 % AusländerInnen. In Graz gilt als Ausländer, wer den Hauptwohnsitz in der Stadt, aber keine österreichische Staatsbürgerschaft hat; der Vergleich hinkt also.<sup>04</sup>

### Bevölkerungsstruktur<sup>05</sup>

Das Durchschnittsalter beträgt bei der Leipzigerin 45,7 Jahre und beim Leipziger 42,3 Jahre.

<sup>01</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 17-18, 44, 48, 95.

<sup>02</sup> Vgl. Referat für Migration und Integration 2011, 2.

<sup>03</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt 2012.

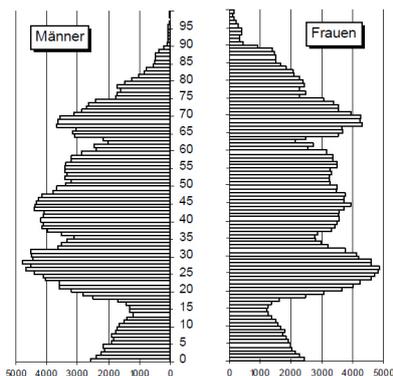
<sup>04</sup> Vgl. Stadt Graz 2012.

<sup>05</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 19.

Die beiden Grafiken zeigen die Bevölkerungsstruktur Leipzigs im Jahr 2008 und eine Vorausschätzung für das Jahr 2029.

**Einwohnerstruktur 2008**

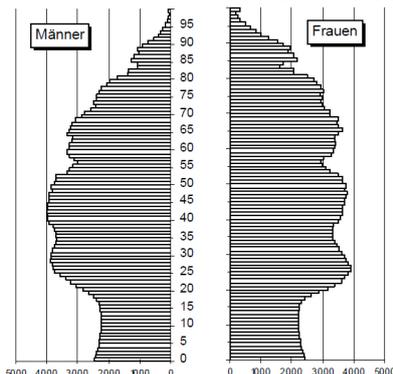
Altersgruppe	Einwohner			Anteil an der Bevölkerung
	gesamt	davon		
		männl.	weibl.	
1 000 Einwohner				
0 bis unter 3	14,0	7,2	6,8	2,7%
3 bis unter 6	12,1	6,2	5,9	2,4%
6 bis unter 15	28,3	14,3	14,0	5,5%
15 bis unter 20	19,5	9,8	9,7	3,8%
20 bis unter 30	85,6	41,4	44,2	16,6%
30 bis unter 40	71,1	38,4	32,7	13,8%
40 bis unter 50	77,8	41,4	36,4	15,1%
50 bis unter 60	66,0	32,8	33,1	12,8%
60 bis unter 70	62,7	29,2	33,5	12,2%
70 bis unter 80	51,3	22,0	29,3	10,0%
80 bis unter 90	23,2	6,5	16,7	4,5%
90 und älter	3,4	0,6	2,9	0,7%
<b>Gesamt</b>	<b>515,0</b>	<b>249,8</b>	<b>265,2</b>	<b>100,0%</b>



01 Bevölkerungsstruktur 2008

**Einwohnerstruktur 2029**

Altersgruppe	Einwohner			Anteil an der Bevölkerung
	gesamt	davon		
		männl.	weibl.	
1 000 Einwohner				
0 bis unter 3	14,5	7,3	7,2	2,7%
3 bis unter 6	13,9	7,0	6,9	2,6%
6 bis unter 15	40,3	20,3	20,0	7,5%
15 bis unter 20	24,6	12,2	12,5	4,6%
20 bis unter 30	72,0	35,2	36,8	13,3%
30 bis unter 40	71,7	37,7	34,0	13,3%
40 bis unter 50	76,3	39,4	36,9	14,1%
50 bis unter 60	66,4	33,7	32,7	12,3%
60 bis unter 70	66,2	31,9	34,3	12,3%
70 bis unter 80	53,2	23,7	29,5	9,8%
80 bis unter 90	31,8	12,1	19,7	5,9%
90 und älter	9,6	2,8	6,9	1,8%
<b>Gesamt</b>	<b>540,6</b>	<b>263,3</b>	<b>277,3</b>	<b>100,0%</b>



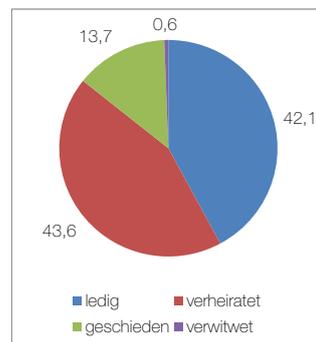
02 Bevölkerungsstruktur 2029

**Familie<sup>06</sup>+Kinder<sup>07</sup>**

Von den durchschnittlichen LeipzigerInnen – also jenen zwischen 40 und 45 Jahren – sind 42,1 % ledig, 43,6 % verheiratet, 0,6 % verwitwet<sup>08</sup> und 13,7 % geschieden. Die durchschnittliche Familie ohne Kinder umfasst 1,3 Personen; mit Kindern umfasst sie 3,1 Personen.

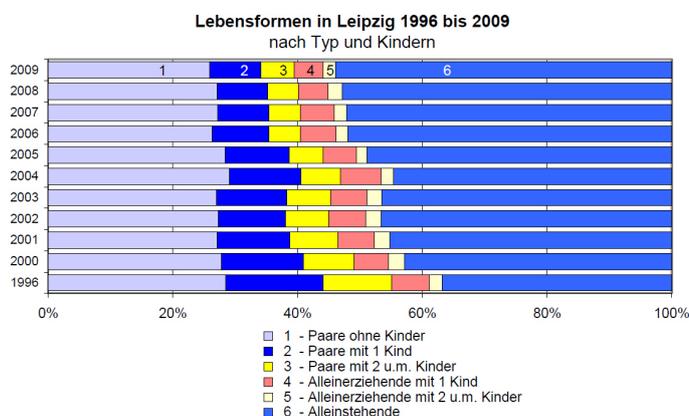
Die Grafik aus dem statistischen Jahrbuch Leipzig (2010) zeigt die Lebensformen in Leipzig 1996 bis 2009 nach Typ und Kindern. Die Zahl der Alleinstehenden steigt, die der Familien mit Kindern sinkt.

Familienstand der 40- bis 45-Jährigen



06 Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 23, 27.  
 07 Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 56, 180.  
 08 Frauen sind knapp viermal häufiger verwitwet als Männer.

### 03 Lebensformen nach Typ und Kindern



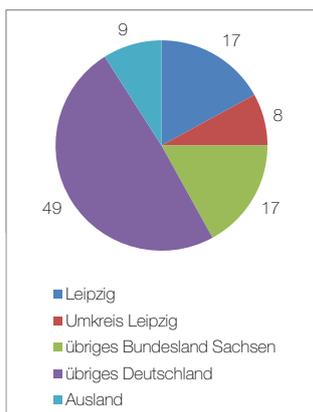
2 % der Kinder unter einem Jahr werden in Kindertageseinrichtungen betreut. Bei den Ein- bis Dreijährigen sind es 45,3 % und bei den Drei- bis Sechsjährigen 95 %. Von den sechs- bis elfjährigen Kindern werden 84,3 % in Kindertageseinrichtungen betreut. 2009 gab es in Leipzig insgesamt 415 Spielplätze mit 454 167 m<sup>2</sup> Spielfläche, davon befinden sich in der Region rund um das Planungsgebiet (Regionen Mitte und Süd) 66 Spielplätze mit 101 642 m<sup>2</sup> Fläche.

### Bildung<sup>09</sup>

2009 gab es 141 Schulen mit 35 242 Schülern: 14 029 Schüler besuchten die Grundschule, 7 626 die Mittelschule, 10 663 das Gymnasium, 2 580 eine Förderschule und 344 die Freie Waldorfschule.

Im Wintersemester 2009/10 studierten 37 039 Studenten an den Leipziger Hochschulen (davon 26 776 an der Universität Leipzig und 6 715 an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur). Die Grafik zeigt die Herkunft der Studierenden in Leipzig. 5 132 Wohnheimplätze in insgesamt 42 Studentenwohnheimen standen 2009 zur Verfügung. Folgende Tabelle zeigt die Fachbereiche mit den meisten Studierenden.

Herkunft der Studierenden



Fachbereich	Anzahl der Studierenden
Sprach- und Kulturwissenschaften	10 043
Rechts-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften	9 877
Mathematik, Naturwissenschaften	5 488
Ingenieurwissenschaften	3 988
Humanmedizin (einschl. Zahnmedizin)	3 071

2009 wiesen 51,4 % der Leipziger einen Abschluss auf, 9,9 % davon einen Hochschulabschluss.

### Arbeit<sup>10</sup>

*„Zu den Erwerbstätigen zählen alle Personen, die einer, auch geringfügigen und nicht zum Lebensunterhalt ausreichenden Tätigkeit zum*

<sup>09</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 77-78, 88, 91-92.

<sup>10</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 60, 108-109, 112, 121-122, 144, 147.

Zwecke des Erwerbs nachgehen, unabhängig von der von ihnen tatsächlich geleisteten oder vertragsmäßig zu leistenden Arbeitszeit. Zu den Erwerbstätigen gehören demnach alle Personen, die in einem Arbeitsverhältnis stehen (Beamte einschließlich Soldaten, Angestellte, Arbeiter und Auszubildende), als Selbständige ein Gewerbe bzw. eine Landwirtschaft betreiben, einen freien Beruf ausüben oder als mithelfende Familienangehörige tätig sind. Erwerbstätige, die mehrere Tätigkeiten ausüben, werden nur einmal nach ihrer Haupttätigkeit erfasst.“<sup>11</sup>

Im Jahr 2009 gab es 237 600 Erwerbstätige am Wohnort Leipzig, die Statistik erfasst alle, die in Leipzig wohnen – nicht jene, die von außerhalb kommen und hier arbeiten. Im Jahr 2009 gab es unter den Beschäftigten in Leipzig einen Anteil von 41 %, die zur Arbeit nach Leipzig pendelten. 26 % der Menschen in Leipzig mussten aus Leipzig hinaus zur Arbeit fahren. 179 800 Menschen waren 2009 vollzeitbeschäftigt; 57 900 kamen einer Teilzeitbeschäftigung nach. 2009 arbeiteten 15 % der Erwerbstätigen im Schnitt maximal 20 Stunden pro Woche, 14 % 21-35 Stunden, 56 % 36-40 Stunden, 10 % 41-50 Stunden und 4 % arbeiteten mehr als 51 Stunden pro Woche. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner im Jahr 2008 betrug 14 791 Euro.<sup>12</sup> Der durchschnittliche Leipziger hatte 2009 ein persönliches Nettoeinkommen von 1 059 Euro pro Monat, die durchschnittliche Leipzigerin hatte 900 Euro pro Monat zur Verfügung. 11,5 % der Leipziger und 10,3 % der Leipzigerinnen sind arbeitslos; etwa ein Drittel der Arbeitslosen gehören zu den Langzeitarbeitslosen.<sup>13</sup> Im Vergleich dazu war in Graz die Arbeitslosenquote im Jahr 2011 laut Homepage des wirtschaftspolitischen Berichts- und Informationssystems 7,0 %.<sup>14</sup> 16,6 % der Leipziger Bevölkerung bekamen 2009 die soziale Mindestsicherung. 2009 hatten 88,5 % der Betriebe maximal 9 Beschäftigte, 8,7 % 10-49, 2,4 % 50-249 und 0,4 % 250 und mehr Beschäftigte. Die nebenstehende Grafik zeigt den prozentuellen Anteil der Betriebe nach Größen.

Nach der Wende und dem damit verbundenen plötzlichen Strukturwandel gingen viele Arbeitsplätze in der Industrie (Braunkohleabbau, Chemie, Schwerindustrie), aber auch im Verwaltungsapparat und beim Militär verloren. Heute befindet sich in Leipzig die größte Energiebörse Europas, die „European Energy Exchange“, die mit Strom, Kohle, Gas und Kohlendioxid-Zertifikaten handelt. Zudem ist Leipzig zu einem Brennpunkt des Fahrzeugbaus geworden, „wo neben Schienenfahrzeugen (bes. Straßenbahnen) auch Automobile der Marken Porsche (seit 2002) und BMW (seit 2005) gebaut werden.“<sup>15</sup> Auch durch die Ansiedlung der Biocity - das sind verschiedene Forschungsunternehmen aus den Bereichen Biomedizin und Biotechnologie - am Deutschen Platz entstanden zahlreiche moderne Arbeitsplätze; als Messe- und Verlagsstandort ist Leipzig schon lange bekannt. Die nebenstehende Grafik zeigt die aktuelle Beschäftigungsstruktur Leipzigs: Land- und Forstwirtschaft 0,5 %, Baugewerbe 5,5 %, produzierendes Gewerbe 7 %, Handel, Gastgewerbe, Verkehr 27 %, öffentliche und private

<sup>11</sup> Amt für Statistik und Wahlen 2010, 104.

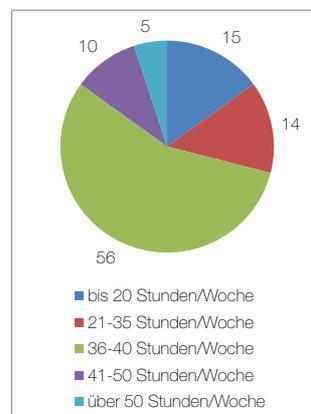
<sup>12</sup> „Die Kennziffer Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte entspricht dem Einkommen, das den privaten Haushalten zufließt und das sie für Konsum- und Sparzwecke verwenden können. Basis bilden die Ergebnisse der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen im Freistaat Sachsen.“ (Amt für Statistik und Wahlen 2010, 142).

<sup>13</sup> Vgl. Stadt Leipzig Arbeit 2012.

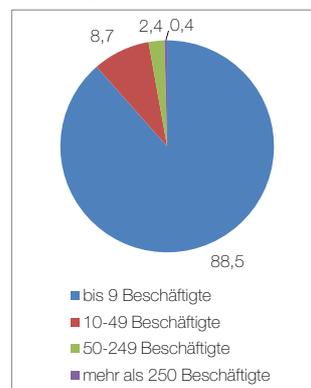
<sup>14</sup> Vgl. WIBIS Steiermark 2012.

<sup>15</sup> Göme/Michler-Janhunen 2009, 21.

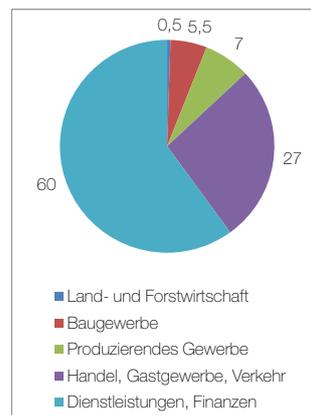
Arbeitszeiten



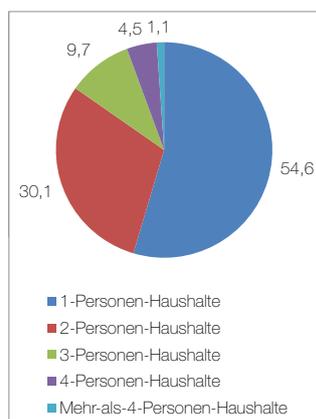
Betriebsgrößen



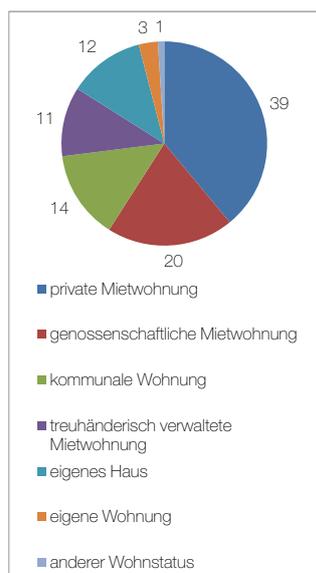
Beschäftigungsstruktur



Haushaltsgrößen nach Personen

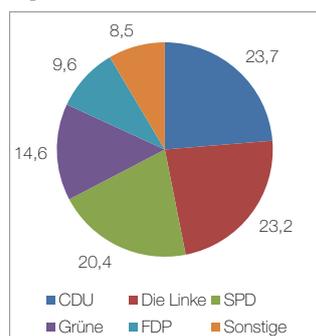


Wohnformen



04 Zu- und Abgänge von Wohnungen

Ergebnis Stadtratswahl 2009

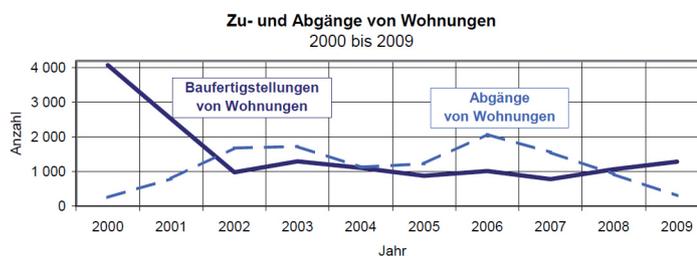


Dienstleistungen, Finanzen 60 %.<sup>16</sup> Die meisten Firmen im Jahr 2009 gab es in den Wirtschaftszweigen Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (Werbung und Marktforschung, Unternehmensberatung, Architektur- und Ingenieurbüros, etc.) und Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen (Gebäudebetreuung, Vermittlung von Arbeitskräften, Reisebüros etc.).

### Haushalt<sup>17</sup>+Wohnen<sup>18</sup>

Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 1,7 Personen. 54,6 % der Haushalte sind 1-Personen-Haushalte<sup>19</sup>, 30,1 % 2-Personen-Haushalte, 9,7 % 3-Personen-Haushalte und 4,5 % 4-Personen-Haushalte. Der durchschnittliche Leipziger Haushalt hat (2009) 1,8 Räume bzw. 45,9 m<sup>2</sup>/Person zur Verfügung. 84 % wohnten 2009 in Mietwohnungen – davon 38 % in privaten, 20 % in genossenschaftlichen, 14 % in Wohnungen der Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft (also in kommunalen Wohnungen) und 11 % in treuhänderisch verwalteten Wohnungen – 12 % wohnten im eigenen Haus und 3 % in Eigentumswohnungen.<sup>20</sup> Die nebenstehende Grafik veranschaulicht die Anteile der unterschiedlichen Wohnformen.

„Nach Schätzung des Stadtplanungsamtes im Monitoringbericht 2009 stehen in der Stadt Leipzig derzeit ca. 38 000 Wohnungen leer.“<sup>21</sup> Die folgende Grafik zeigt die Zu- und Abgänge von Wohnungen zwischen 2000 und 2009.



### Politik<sup>22</sup>+Religion<sup>23</sup>

In der Grafik sind die Ergebnisse der Stadtratswahl 2009 zu sehen. Die Wahlbeteiligung lag bei 41,4 %.

Die LeipzigerInnen sind zu 84 % ohne religiöses Bekenntnis, 12 % sind evangelisch-lutherisch und 4 % römisch-katholisch. Die Grafik zeigt die prozentuelle Verteilung der Religionszugehörigkeit.

### Kultur<sup>24</sup>+Sport<sup>25</sup>

2009 besuchten 174 319 Gäste die Oper Leipzig; 403 035 besuchten das Gewandhaus; die Konzerte des Thomanerchores verzeichneten 85 290 Besu-

<sup>16</sup> Vgl. Görme/Michler-Janhunen 2009, 19.

<sup>17</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 26, 99.

<sup>18</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 99.

<sup>19</sup> 2005 waren nur 49,1 % der Haushalte 1-Personen-Haushalte.

<sup>20</sup> 1% der Leipziger hatte einen anderen Wohnstatus.

<sup>21</sup> Amt für Statistik und Wahlen 2010 94.

<sup>22</sup> Vgl. Stadt Leipzig Stadtratswahl 2009.

<sup>23</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 24.

<sup>24</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 165-169, 172-173.

<sup>25</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 174, 176-177.

cher; ins Theater gingen 89 964 Personen, ins Kabarett 103 766; zu musikalischen Aufführungen des Bach-Archivs gingen 67 403 Menschen; im Kino waren 1 320 464.<sup>26</sup> Das Museum besuchten 2009 1 160 114 Personen, wobei die meisten davon das Zeitgeschichtliche Forum, das Völkerschlachtdenkmal und das Museum in der „Runden Ecke“ besuchten. Im Jahr 2009 zog das Bachfest mit 103 Veranstaltungen an zehn Tagen 66 369 Besucher an. Im Sportforum Leipzig gab es 2009 147 Veranstaltungen mit 603 500 Besuchern, darunter waren im Zentralstadion Veranstaltungen wie AC/DC (55 000 Besucher) oder das Fußballländerspiel Deutschland-Liechtenstein (43 500 Besucher) und in der Arena fanden Veranstaltungen wie Holiday on Ice (32 000 Besucher) oder die Europameisterschaft Moderner Fünfkampf (5 000 Besucher) statt.

Der Zoo Leipzig umfasst 26 ha und beherbergt 1 840 Tiere; 2009 waren 1 723 349 Menschen dort.

In Leipzig gab es 2009 sechs Sportstadien, 72 Sportplätze, 143 Sporthallen, sechs Freibäder und zehn Hallenbäder. 80 183 LeipzigerInnen waren 2009 Mitglied in Sportvereinen, die meisten in Fußballvereinen und allgemeinen Sportgruppen, Rehabilitationssport- und Schwimmvereinen. Am beliebtesten sind Sportvereine bei den sechs- bis vierzehn-jährigen LeipzigerInnen und bei jenen, die über 40 Jahre alt sind. 7 093 LäuferInnen nahmen 2009 am Leipzig Marathon teil.

#### Tourismus<sup>27</sup>+Messe<sup>28</sup>

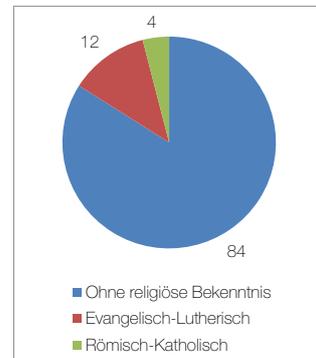
Im Jahr 2009 kamen 1 026 858 Personen nach Leipzig und blieben im Schnitt 1,8 Tage. Die meisten Gäste kamen aus Deutschland, den USA, den Niederlanden, Großbritannien, der Schweiz, Österreich, Italien und Japan. Insgesamt betrug die Bettenkapazität in Leipzig im Jahr 2009 12 402; die durchschnittliche Auslastung der angebotenen Betten war 42,2 %.

2009 fanden 172 Veranstaltungen auf dem Leipziger Messegelände statt; der Gesamtumsatz betrug 69,3 Milliarden Euro; 1 446 481 Besucher waren gekommen. Folgende Messen bzw. Veranstaltungen verzeichneten die meisten Besucher: die AMI/AMITEC (Thema Auto), die 15. Leipziger Antiquariatsmesse und die Messe modell-hobby-spiel.

#### Umwelt<sup>29</sup>

Im April und im Juli 2009 wurde die höchste Schwefeldioxidbelastung mit 3,1 µg/m<sup>3</sup> im Leipziger Stadtgebiet gemessen. Die Stickstoffdioxidbelastung war 2009 im September mit 51 µg/m<sup>3</sup> am höchsten. 2009 wurde eine maximale Ozonbelastung von 65 µg/m<sup>3</sup> in den Monaten April und Mai gemessen. Die Feinstaubbelastung erreichte im April 2009 ihren Höhepunkt von 86,10 µg/m<sup>3</sup>. Die Kohlendioxidemission hat sich von 1990 bis 2005 fast um die Hälfte verringert. Der Beitrag des Verkehrs war damals 1,693 t und beträgt heute 1,793 t pro Jahr und Einwohner; Haushalte verursachten damals 4,794 t und heute nur noch 1,833 t pro Jahr und Einwohner. 2008 betrug der Energieverbrauch 6 622 GWh; 2 545 GWh davon wurden von Haushalten verbraucht, und zwar 524 GWh Strom, 1 583 GWh Erdgas, 178 GWh Kohle und 261 GWh Heizöl bzw. Flüssiggas. 2008 wurden insgesamt 114,9 l Wasser pro Einwohner und Tag verbraucht – 2004 waren es 119,8 l; davon entfielen 87,5 l auf Haushalte und 16,2

Religionszugehörigkeit



<sup>26</sup> Die durchschnittliche Leipzigerin geht also dreimal pro Jahr ins Kino.

<sup>27</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 132-134.

<sup>28</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 135-136.

<sup>29</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 183-185, 189, 197-198.

I auf Industrie und Gewerbe. 76 185 t Restmüll, 17 933 t Sperrmüll, 26 854 t Papier, 11 876 t Glas und 19 927 t Leichtverpackung wurden 2009 entsorgt.

#### Straftaten<sup>30</sup>

2009 wurden 58 104 Straftaten gemeldet, davon 2009 51,2 % aufgeklärt. Diebstahl, Straßenkriminalität und Betrug waren die häufigsten Straftaten.

---

<sup>30</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 189.

## Historisches

Die historischen Informationen über Leipzig halfen mir, die Stadt besser kennenzulernen. Sinn des Kapitels ist es, einen Eindruck von Leipzig zu bekommen und entwurfsrelevante Hintergrundinformationen zu gewinnen – nicht jedoch eine lückenlose Darstellung der Geschichte Leipzigs. Für mich war es beispielsweise interessant zu lesen, dass der Handel in Leipzig schon seit der Gründung eine entscheidende Rolle spielt. Auch die Tatsache, dass die gründerzeitliche Blockrandbebauung in Leipzig bei weitem nicht so beliebt ist wie in Graz, und viele weitere Merkmale des momentanen Zustands des Leipziger Immobilienmarktes erschließen sich aus der Geschichte der Stadt.

Für die historischen Informationen bis Mitte der 1990er Jahre war das Buch „Leipzig. Ein geographischer Führer durch Stadt und Land.“ von Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf aus dem Jahr 1996<sup>01</sup> äußerst hilfreich; es bildet die Basis dieses Kapitels. Weitere Quellen sind, wie gewohnt, im Fließtext mit Fußnoten gekennzeichnet.

### Entstehung bis 14. Jahrhundert

Ab etwa 800 existierte an der Pleiße die Siedlung „Lipzk“.<sup>02</sup> Die Bewohner lebten von Fischfang und Landwirtschaft. Der Name kommt aus dem Sorbischen und bedeutet auf Deutsch „Linde“.

Im 10. Jahrhundert wurde an der Kreuzung bedeutender Handels- und Heerstraßen – nämlich der via regia und der via imperii<sup>03</sup> – zum Schutz der Furten durch die Flüsse Parthe, Pleiße und Elster die „urbs Libzi“ von den Römern errichtet. Die fruchtbare, humusreiche und kalkhaltige Schwarzerde bzw. der Lössböden im Gebiet um Leipzig ermöglichten einen ertragreichen Anbau und trugen somit zum Aufstieg bei.<sup>04</sup>

1165: Leipzig erhält das Stadtrecht und das Marktrechtes.

Ende des 14. Jahrhunderts: Beginn des Braunkohleabbaus in der Region.<sup>05</sup>

### Das 15. Jahrhundert

1409: Gründung der Universität Leipzig durch Professoren und Studenten, die die Prager Karls-Universität aus Protest gegen den tschechischen Nationalismus verlassen hatten.<sup>06</sup>

1497: Verleihung des Messeprivilegs durch den deutschen Kaiser Maximilian I. Die dreimal jährlich in Leipzig abgehaltenen Messen wurden zu Reichsmessen erklärt; in den angrenzenden Bistümern war es nicht erlaubt, Markt abzuhalten.

01 Meine Kapitel Entstehung bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs sind in Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996 auf den Seiten 11-15 zu finden. Die DDR-Zeit behandeln Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996 auf den Seiten 15-18 und die Informationen von der Wende bis zur Mitte der 90er Jahre sind auf den Seiten 18-29 zu finden.

02 Sogar in der Jungsteinzeit siedelten schon Menschen im Bereich des heutigen Stadtzentrums.

03 Via Regia: Frankfurt am Main – Leipzig – Breslau; Via Imperii: Italien – Leipzig – Nordsee.

04 Vor allem der profitable Anbau von Getreide und Zuckerrüben führte später zur Entstehung der Süßwaren- und Nahrungsmittelindustrie.

05 Die Braunkohle war bis zum Ende der DDR wichtiger Energielieferant und machte einen raschen Aufbau der chemischen Industrie möglich.

06 Bekannte Persönlichkeiten wie Gottfried Wilhelm Leibniz, Johann Wolfgang von Goethe und Gotthold Ephraim Lessing studierten auf dieser Universität.

01 Altes Rathaus



02 Thomaskirche



03 Nikolaikirche



04 Auerbachskeller



## Das 16. Jahrhundert

1507: Leipzig erhielt die ausschließlichen Markt- und Stapelrechte in einem Umkreis von ca. 115 km.<sup>07</sup>

Messeprivilegien sowie Abbau und Handel von Edelmetallen führten zu einer frühen Bildung des Handelsbürgertums. Heute erinnern daran Bauten aus Spätgotik und Renaissance, wie das Alte Rathaus, die Thomaskirche, die Nikolaikirche oder der Auerbachskeller.

Die Altstadt wurde aber auch stark von der Waren- und Mustermesse geprägt. Die sogenannten Durchhäuser – das sind Kaufmanns- und Handelshöfe – stammen ebenfalls aus dieser Zeit. Sie waren Grundlage für die typischen Leipziger Passagensysteme mit Messehäusern und Geschäften im Erdgeschoß und Büros in den oberen Geschoßen.

1539: Mit einer Predigt Martin Luthers in der Thomaskirche wurde die Reformation in Leipzig eingeführt.

1546: Aufgrund des Schmalkaldischen Krieges wurden die Befestigungsanlagen in Eile errichtet; die Stadt hielt stand.

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatte Leipzig 16 000 Einwohner. In der Stadt wurde es eng und außerhalb der Befestigungsanlagen wuchsen die Vorstädte.

<sup>07</sup> Die Kaufleute in diesem Umkreis mussten ihre Waren nach Leipzig bringen und hier anbieten.



01 Leipzig um 1788

## Das 17. Jahrhundert

1618-1648: Im Dreißigjährigen Krieg ergab sich Leipzig kampflös, um nicht niedergebrannt zu werden; 1631-1650 war Leipzig durchgehend besetzt oder belagert.

1650: Die erste Tageszeitung weltweit erschien in Leipzig.

Mit der Herrschaft von Augustus dem Starken 1694-1733 hielt der Fortschritt mit Stadtbeleuchtung, Münz- und Braurecht Einzug.

1685-1750: Johann Sebastian Bach wirkte als Thomaskantor und Musikdirektor in Leipzig.<sup>08</sup>

## Das 18. Jahrhundert

1756-1763: Im Siebenjährigen Krieg wurde die Stadt von den Preußen besetzt. Schon im 18. Jahrhundert wurden Teile der Befestigungsanlagen geschleift. Durch die Frühindustrialisierung und das deshalb stark anwachsende Gewerbe erfolgte eine Ausdehnung der Vorstädte. Barocke Gartenanlagen des aufsteigenden Großbürgertums entstanden zwischen den Ansiedlungen vor den Stadtgrenzen. Die Stadt orientierte sich mehr nach außen und der Promenadenring (um die Altstadt) entstand. Dieser Ring war damals – wie heute – ein bedeutender Standort, wo zahlreiche öffentliche Gebäude, Banken, Versicherungen etc. errichtet wurden.

Leipzig wurde schnell eine der bedeutendsten Industriestädte Deutschlands. Gründe dafür waren die großen Investitionen des Bürgertums am Beginn der Industrialisierung, die Rohstoffnähe, die gute Verkehrsanbindung, die Verfügbarkeit von vielen ungelerten Arbeitskräften, die aus dem sächsischen Raum zuwanderten, und die durch den Handel aufgebauten internationalen Verbindungen.

1792: Leipzig hatte bereits 30 000 Einwohner.

## Das 19. Jahrhundert

Eine neue Ordnung der Stadt nach Klassen – nicht wie im Mittelalter nach Zünften und Ständen – setzte ein. Für das stark anwachsende Bürgertum wurden ganze Wohnquartiere mit Villen und großzügigen Mietshäusern (z.B.: Waldstraßenviertel, Musikviertel) gebaut; für die Arbeiter entstanden nun Arbeiterquartiere mit eng stehenden Mietshäusern, in deren Hinterhöfen Kleingewerbe Platz fand (Bsp.: Neustädter Markt, Südvorstadt).

---

<sup>08</sup> Der Thomaskantor ist der künstlerische Leiter des Thomanerchores, also des Knabenchores zu Leipzig.

1813: Völkerschlacht bei Leipzig<sup>09</sup>

1842: Eröffnung des Bayerischen Bahnhofs; fünf weitere Bahnhöfe entstanden ebenfalls Mitte des 19. Jahrhunderts.



02 Bayerischer Bahnhof um 1890

Durch den Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes wurde Leipzig zum zentralen Knotenpunkt des Schienenverkehrs im ostdeutschen Raum. Die neu entstehende Industrie siedelte sich entlang der Bahnstrecken oder auf durch Stichbahnen erschlossenen Arealen (z.B. Plagwitz) an. In den Industriezonen befanden sich die Fabriken mit ihren Zulieferbetrieben und auch die Wohngebäude der Beschäftigten einschließlich Fabrikantenvillen.

Im Osten der Innenstadt entwickelte sich das Graphische Viertel mit Druckbetrieben und ihren Zulieferern. Durch das liberale Bürgertum und die Universität angetrieben, entwickelten sich in Leipzig das Verlagswesen und der Buchhandel mitsamt den Druckereien überdurchschnittlich gut.

In Folge der Urbanisierung und Industrialisierung wurden viele Wälder im Umland abgeholzt und Flächen trockengelegt. Neue Siedlungen, Industrieanlagen und Verkehrsinfrastruktur wurden errichtet und der Braunkohleabbau verstärkt.

In der Gründerzeit<sup>10</sup> kam es zur Überformung der mittelalterlich geprägten Innenstadt: Im Städtebau der Gründerzeit wurde mit einem größeren Maßstab

<sup>09</sup> Hintergrund des Krieges: Napoleon wollte ganz England und den Kontinent beherrschen. 1804 versuchte er England einzunehmen und scheiterte. Mit der Kontinentalsperre (Verbot des Handelsverkehrs mit England) wollte er England wirtschaftlich schwächen und so in die Knie zwingen. Für Sachsen bedeutete die Kontinentalsperre übrigens Schutz vor der übermächtigen englischen Konkurrenz und die Textilindustrie konnte sich entwickeln. In der Schlacht bei Austerlitz besiegte Napoleon Russland und Österreich. Daraufhin wurde Preußen besetzt. Nachdem viele deutsche Fürsten sich mit Napoleon verbündet hatten, legte Franz II. die Kaiserkrone nieder. Auch Spanien und Portugal wurden besetzt. Die Völker wehrten sich. Erst ab Russlands Erfolg gegen die Grande Armée (600 000 Mann, bestehend aus Franzosen, Österreichern, Preußen und Sachsen) im Jahr 1812 begann Napoleons Macht zu bröckeln. Preußen, Österreich, England, das russische Reich und Schweden schlossen sich zusammen und konnten, da zahlenmäßig überlegen, in der Völkerschlacht bei Leipzig vom 16. bis 19. Oktober 1813 die Lage für sich entscheiden. Viele der sächsischen Soldaten liefen gegen Ende der Schlacht zu den Gegnern Napoleons über. (Vgl. Scheipl u.a. 2000, 154-157) „Mit bis zu 600.000 beteiligten Soldaten aus über einem Dutzend Völkern war dieser Kampf bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts die größte Feldschlacht der Weltgeschichte.“ (Göme/Michler-Janhunen 2009, 31)

<sup>10</sup> Die Gründerzeit ist etwa zwischen 1840 und 1873 anzusetzen.

gearbeitet – vieles wurde abgerissen und neu aufgebaut; Straßen und Plätze blieben meist erhalten.

1864-66 wurde ein Bebauungsplan erstellt, welcher für die folgenden Jahrzehnte den Flächenbedarf abdecken sollte. „Noch nie zuvor war ein Bebauungsplan in diesen Ausmaßen erstellt worden.“<sup>11</sup>

1872: Das Zurücklegen eines weiteren Arbeitsweges war erst mit Einführung der Pferdebahnen als öffentlicher Verkehr möglich.

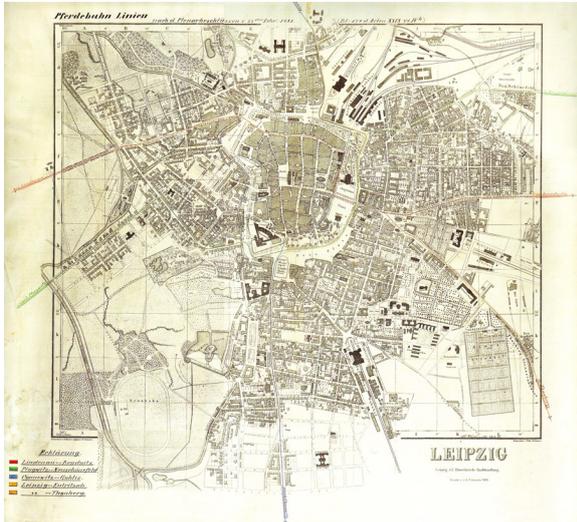
Ab 1895 fand statt der Warenmesse die Mustermesse statt.<sup>12</sup> Durch die Veränderung des Messewesens – bedingt durch die Industrialisierung – entstand ein neuer Gebäudetyp an den ehemaligen Kleingewerbe-Standorten der Innenstadt, der Messopalast. Das älteste Beispiel dafür ist das Städtische Kaufhaus.

03 Städtisches Kaufhaus, 1901

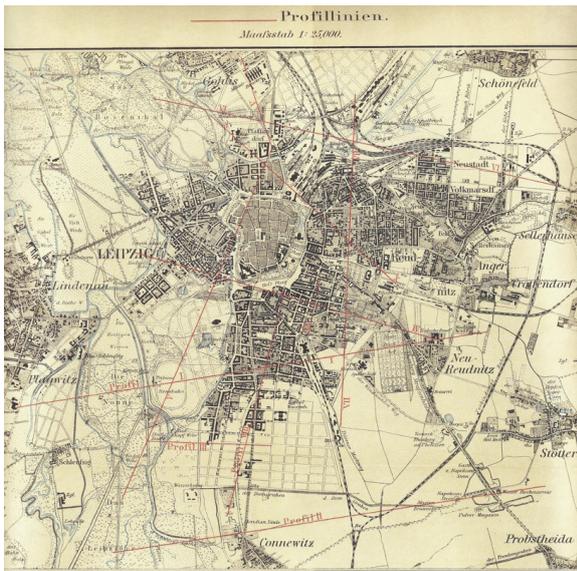


<sup>11</sup> Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 19.

<sup>12</sup> Hier wurden Warenmuster von verschiedenen Anbietern, geordnet nach Branchen, zur Schau gestellt.



04 Leipzig um 1879



05 Leipzig um 1893

## Das 20. Jahrhundert

### 1900-1913

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Leipzig eine der vier größten Städte Deutschlands.<sup>13</sup>

### 1914-1918

1915: Vier der ursprünglichen Bahnhöfe wurden zum heutigen Hauptbahnhof zusammengefasst.

Eine der wenigen Folgen des Ersten Weltkrieges auf Leipzig war, dass die Metallverarbeitungsindustrie aufgrund der Rüstungsproduktion anwuchs. Dieser Aufschwung wurde erst 1929 durch die Wirtschaftskrise gebremst.

### 1919-1938

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Braunkohleabbau verstärkt: Braunkohle wurde nicht mehr nur als Heizmaterial, sondern auch als Basis für Treibstoff sowie zur Teer-, Pech- oder Schwefelgewinnung verwendet.

Die Vorstädte wurden durch den Wohnungsbau stark geprägt: In den 20ern entstanden große Arbeitersiedlungen am Stadtrand, Infrastrukturen wie Kanalsysteme, Kläranlagen, Friedhöfe, Bahnhofsanlagen, ein Flughafen, Straßen und Brücken wurden gebaut.

*„Unter dem Druck einer extremen Wohnungsnot und veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen setzte nach dem ersten [!] Weltkrieg der kommunale und genossenschaftliche Wohnungsbau in großem Umfang ein. Der Wunsch nach verstärktem ‚Flachbau‘ war in Leipzig aus Gründen der Wohnungsnot und Flächenknappheit nicht zu erfüllen und trat hinter die mehrgeschossige Bauweise zurück, wie der damalige Stadtbaurat Ritter argumentierte. Ein unterdurchschnittlicher Anteil von Wohnungen im Ein- und Zweifamilienhausbau blieb für Leipzig bis in die Gegenwart prägend.“<sup>14</sup>*

Durch die Arbeitslosigkeit der frühen 30er Jahre gewann das Kleingartenwesen an Bedeutung, da es nicht mehr nur zur Frischluft-Therapie und Zusatzversorgung, sondern auch zur Grundversorgung genutzt wurde. Grünflächen im Allgemeinen wurden bedeutsamer: Ausflugsorte entlang der Bahn waren sehr beliebt und die Grünanlagen im Zentrum wurden als Parks gestaltet.

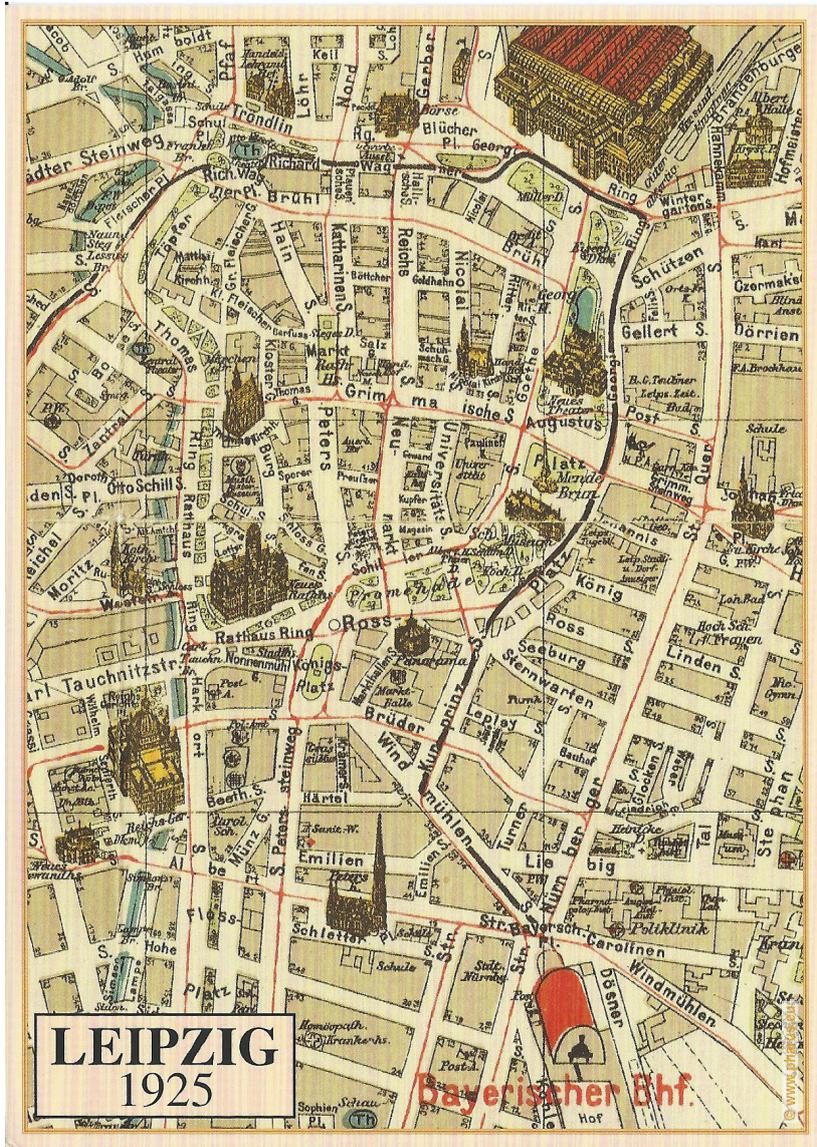
1930: Leipzig erreichte sein Bevölkerungsmaximum von 719 000 Einwohnern.

1936: Das Autobahnkreuz Schkeuditz (Europas erstes Autobahnkreuz) wurde eröffnet.

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war Leipzig in Sachen Messe weltweit führend.

<sup>13</sup> 2012 ist Leipzig die zwölftgrößte Stadt Deutschlands.

<sup>14</sup> Dezernat für Stadtentwicklung und Bau 2004, 86



06 Postkarte mit Plan vom Leipziger Zentrum um 1925

### 1939-1945

Im Zweiten Weltkrieg fand ein wirtschaftlicher Aufschwung statt; u.a. gewann die chemische Industrie durch die Braunkohle enorm an Bedeutung.

1945: Aufgrund der Judenverfolgung und weiterer Kriegsopfer hatte sich die Einwohnerzahl auf etwa 584 000 vermindert. Etwa die Hälfte der Gebäude und zwei Drittel der Waren, Materialien und Maschinen wurden beschädigt.

### 1945-1949

1946: Vereinigung von kommunistischer und sozialdemokratischer Partei zur Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED).

1949: Aus der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands wurde ein eigener Staat, die Deutsche Demokratische Republik (DDR).

Das neue städtebauliche Hauptziel war, eine sozialistische Großstadt zu errichten. Im sogenannten Ortsplan wurden Richtlinien zur Stadtentwicklung – aufbauend auf den Plänen aus der Zeit vor dem Krieg – festgesetzt: Eine Durchgrünung dichtbebaueter Wohngebiete oder die U-Bahn-Trasse Hauptbahnhof-Bayerischer Bahnhof sollten realisiert werden. Aufgrund der schwachen wirtschaftlichen Situation und des zentralistischen Machtapparates wurden diese Pläne mit der Zeit auf Eis gelegt.

### 1950-1959

1950: Die ersten Wahlen zur Volkskammer fanden statt. Alle Parteien wurden zur SED zusammengefasst, damit diese die absolute Mehrheit erreichen konnte. Der erste Flächennutzungsplan der DDR zielte auf die Schaffung von Wohnungen, den Aufbau einer Industriebasis, die Wiederherstellung kultureller Einrichtungen und den Wiederaufbau der Innenstadt ab. Die kriegsbedingten Lücken in der Innenstadt wurden teilweise mit zeitgemäßen Neubauten – im Stil der Moderne der sozialistischen Zeit – bebaut. Ein Beispiel dafür ist die Ringbebauung am Roßplatz. Die meisten Kriegsschäden an den Gebäuden konnten jedoch nur notdürftig behoben werden. Das Verfallenlassen bzw. teilweise sogar die Zerstörung alter Bausubstanz (z.B. Kirchen) ist zurückzuführen auf die moderne Haltung der Entscheidungsträger, die sich damit bewusst gegen die alte Ordnung entschieden hatten.<sup>15</sup>

Um ein sozialistisches System aufzubauen, wurden industrielle Großbetriebe, Banken und Versicherungen u.v.m. enteignet und von der Stadt verwaltet. Eine Verschiebung von Selbstständigen hin zu Arbeitern und Angestellten wurde forciert. Überwachung und Bespitzelung durch den Staatssicherheitsdienst waren nun an der Tagesordnung. In ehemaligen Konzentrationslagern wurden Anhänger des Nationalsozialismus, aber auch politisch Andersdenkende oder Kommunisten, die die SED nicht kompromisslos unterstützten, gefangen gehalten.

5. März 1953: Tod Josef Stalins

17. Juni 1953: Spontane und unorganisierte Demonstrationen und Aufstände für eine Senkung der Leistungsnormen und eine Hebung des Lebensstandards fanden statt. Nun wurde auch gegen die SED mit ihrer autoritären Parteiführung demonstriert; Parteilokale wurden besetzt, politische Gefangene befreit sowie der Rücktritt der Regierung und die Wiedervereinigung Deutschlands gefordert.

07 Ringbebauung am Roßplatz;  
erbaut 1956



<sup>15</sup> Ab den 60er Jahren war der Verfall allerdings wirtschaftlich und nicht mehr politisch bedingt. Die Erhaltung historischer Monumente war spätestens ab den 80ern jedoch üblich. (Vgl. Wikipedia Sozialistische Stadt 2012.)

Am Nachmittag desselben Tages wurde der Widerstand von Panzern der sowjetischen Armee niedergeschlagen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DDR ging langsam voran, weil hohe Kriegsentschädigungen an die Sowjetunion bezahlt werden mussten. Außerdem wurde, auf Druck von Moskau, auf die finanziellen Leistungen des Marshallplans verzichtet. Hinzu kamen die grundsätzlichen Probleme der Planwirtschaft und dass viele junge und gebildete Menschen der Situation in der DDR entflohen. Auch an Rohstoffen mangelte es. Trotzdem sollte „eine bedeutende Schwerindustrie aus dem Boden gestampft werden“<sup>16</sup>. Tatsächlich konnte sich die Industrie erst Mitte der 50er Jahre halbwegs stabilisieren.

### 1960-1969

August 1961: Verstärkung der Grenzen durch den Bau der Berliner Mauer – auch davor war es nicht einfach über die Grenzen zu gelangen. Trotzdem verließen zwischen 1949 und 1960 2,6 Millionen Menschen (also 14 % der Bevölkerung) die DDR.

In den 60er Jahren entwickelte sich die Industrie vor allem in den Bereichen Chemie, Kohle und Energie; für die Stadt waren besonders der Landmaschinen- und Chemieranlagenbau von Bedeutung. Der Süden Leipzigs war in den Bereichen Bergbau und Braunkohleveredlung landesweit an vorderster Stelle. Braunkohle war Energieträger und Kohlenstofflieferant für die Metallurgie und die chemische Industrie (Reifenherstellung, Kunststoffherzeugung, etc.).

1965: In Vorbereitung auf die 800-Jahr-Feier zur Gründung der Stadt Leipzig wurden einige repräsentative Bauten errichtet: Die Oper am Augustusplatz, das Hauptpostamt und neue Universitätsbauten.

### 1970-1979

Nach der Ablöse Walter Ulbrichts durch Erich Honecker 1971 – forciert von Seiten Moskaus – und aufgrund einer Verfassungsänderung 1974 wurde die DDR noch stärker an die Sowjetunion gebunden. Eine zuvor erreichte Annäherung von DDR und BRD wurde zunichtegemacht.

In den 70er Jahren wurde die Entwicklung der Industrie durch die Umstellung der chemischen Industrie von Braunkohle auf Öl, durch die Modernisierung der Metallindustrie und durch die Ansiedlung von Elektrotechnik, Elektronik, Fahrzeugbau und wissenschaftlichem Gerätebau forciert.

Viele Großwohnsiedlungen wurden in den 70er und 80er Jahren – meist am Stadtrand – gebaut. Möglich gemacht wurde der rasante Bau durch die industrielle Fertigung von Bauelementen. Die standardisierten, einheitlichen Siedlungen waren Idealbild der funktionalen Trennung. Eine der ersten Siedlungen im Stil der sozialistischen Moderne entstand zentrumsnah entlang der Messemagistrale Straße des 18. Oktober.

### 1980-1989<sup>17</sup>

In den 80ern wurde begonnen, die Altbauten zu modernisieren bzw. überhaupt instand zu bringen. Wie bei allen Bauvorhaben war auch hier minimaler finanzieller und flächenmäßiger Aufwand die Maxime – die prekäre Lage hatte sich nicht gebessert; der Verfall der Bausubstanz war unvorstellbar: Dächer wurden undicht und boten Tauben einen idealen Nistplatz. Aber auch in den unsachgemäß

08 Leipziger Opernhaus um 1960



09 Leipziger Hauptpostamt um 1964



10 Leipziger Universitätshochhaus um 1975



11 Siedlung Straße des 18. Oktober um 1975



<sup>16</sup> Wald u.a. 2002, 53.

<sup>17</sup> Vgl. ddr-geschichte.de 2012.

errichteten Neubauten gab es viele Schlupflöcher für die Vögel. Mit den Tauben nahm auch die Zahl der Taubenzecken rasant zu; die Bisse der Taubenzecken verbreiten gefährliche Krankheiten.<sup>18</sup> Das könnte erklären, warum das Image der gründerzeitlichen Blockrandbebauung Leipzigs nicht, wie beispielsweise in Graz, besonders gut ist.

Die wirtschaftlichen Probleme der DDR waren spätestens ab 1980 unübersehbar. Generell wurde zu wenig in Erhaltung und Erneuerung investiert. Der Kontakt zum Westen wurde, bedingt durch die miserable Finanzlage, wieder aufgenommen.

Ab etwa 1983 bildeten sich in der DDR, vor allem innerhalb der Kirche, Gruppen, die für Menschenrechte und Frieden eintraten. Auch außerhalb kam Widerstand auf und Reisefreiheit und Pressefreiheit wurden gefordert. Der Staat reagierte mit Verfolgung und Verhaftung auf jedwede Reformwünsche.

März 1985: Amtsantritt Michail Gorbatschows als Generalsekretär der Kommunistischen Partei der Sowjetunion und damit Beginn einer neuen Politik. Die SED distanzierte sich jedoch von Gorbatschows Politik des Umbaus und der Offenheit und hielt an den alten, strengen Prinzipien fest. 1988 wurden Informationen aus der Sowjetunion über Perestroika<sup>19</sup> und Glasnost<sup>20</sup> ausdrücklich verboten. Ende der 80er Jahre hatte die Bevölkerung das Vertrauen in das System vollends verloren. Es herrschten wachsender Unmut auf der einen und Resignation auf der anderen Seite.

Februar 1989: Der letzte Mensch wurde bei seiner Flucht über die Grenze erschossen. Legale Ausreise war damals oft gar nicht möglich oder mit einer Reihe von bürokratischen Hürden und finanziellem Aufwand verbunden.

Mai 1989: Öffnung der Grenze zwischen Ungarn und Österreich. Zehntausende flüchten über diesen Weg in die BRD.

September 1989: Während der Vorbereitungen zur 40-Jahr-Feier der DDR gab es in Leipzig große Demonstrationen, die sogenannten Montagsdemonstrationen. Diese fanden nach dem Friedensgebet in der Nikolaikirche regelmäßig statt. Auch in anderen Städten der DDR begannen bald darauf Massendemonstrationen. Am 9. Oktober 1989 war die Zahl der Demonstranten auf 70 000 gestiegen und Leipzig wurde als „Stadt der friedlichen Revolution“ bekannt. Da sich die Beteiligten besonders für Gewaltfreiheit einsetzten und die Politiker in Leipzig den Ernst der Lage nicht erkannten bzw. nicht für Gewalthandlungen verantwortlich gemacht werden wollten, gaben sie den Einsatzkräften erst gar nicht den Befehl, die Demonstrationen zu unterbinden. Im November 1989 nahmen bereits hunderttausende Menschen an den Demonstrationen teil.<sup>21</sup>

Die politische Lage veränderte sich innerhalb kürzester Zeit radikal. Es gab plötzlich wieder Parteien außerhalb der SED; die SED war nicht mehr führend. Eine neue Regierung in der DDR plante Reformen und freie Wahlen.

Am 9. November 1989 wurde die Mauer geöffnet.

---

<sup>18</sup> Vgl. Der Spiegel 1990.

<sup>19</sup> Perestroika (Umbau, Umgestaltung, Umstrukturierung) bezeichnet den von Michail Gorbatschow ab Anfang 1986 eingeleiteten Prozess zum Umbau und zur Modernisierung des gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Systems der Sowjetunion. (Vgl. Wikipedia Perestroika 2012.)

<sup>20</sup> Glasnost (Offenheit, Transparenz, Informationsfreiheit) bezeichnet als Schlagwort die nach seinem Amtsantritt von Generalsekretär Michail Gorbatschow in der Sowjetunion eingeleitete Politik einer größeren Transparenz und Offenheit der Staatsführung gegenüber der Bevölkerung. (Vgl. Wikipedia Glasnost 2012.)

<sup>21</sup> Vgl. Wikipedia Montagsdemonstration 2012.

## 1990

Die friedlichen Demonstrationen wurden bis zu den ersten demokratischen Wahlen Anfang 1990 fortgesetzt.<sup>22</sup>

Nach den Wahlen wurde eine Koalitionsregierung eingesetzt, die erst nur die DDR reformieren wollte, später aber auch für die Wiedervereinigung eintrat.

3. Oktober 1990: Vereinigung von DDR und BRD.

Aufbauend auf die Vorkriegsjahre war Leipzig in der DDR-Zeit weiter als Zentrum für Kultur, Bildung und Sport ausgebaut worden. Kultur sollte der breiten Masse zugänglich sein und als Aushängeschild gegenüber dem Ausland dienen; 30 Hoch- und Fachschulen machten Leipzig zum überregionalen Zentrum für Bildung. In den Bereichen Industrie und produzierendes Gewerbe waren bis zur Wende knapp 50 % der Erwerbstätigen beschäftigt. Leipzig war Zentrum der Industrie und eine der wirtschaftlich wichtigsten Städte der DDR. Die Messe entwickelte sich nach 1945 weiter zur Universalmesse des mittleren Osteuropas und brachte zweimal jährlich hunderttausende Menschen in die Stadt. Die damaligen Standorte waren die alten Messepaläste der Innenstadt und das Gelände der Technischen Messe.

Der Städtebau in den sozialistischen Ländern war ebenso wie in den westlichen Ländern von den Ideen der Moderne, insbesondere von der Charta von Athen, geprägt. Der Bruch mit der Tradition und der Wunsch nach einer revolutionären Neugestaltung (Licht, Luft, Sonne und Grün für alle, Trennung der Funktionen, Ausbau des Verkehrsnetzes, ...) sind Grundzüge der Moderne. Im Sozialismus wird außerdem die Abschaffung von Grundeigentum (und damit das Ende der Bodenspekulation) sowie von armen und reichen Stadtteilen gefordert. Gebaute Machtdemonstrationen in Form von großen Aufmarschplätzen und -straßen, Denkmäler für Helden des Sozialismus und repräsentative Bauwerke für die Mächtigen sind ebenfalls typische Elemente des Städtebaus der sozialistischen Moderne.<sup>23</sup> Zahlreiche Hochhäuser wurden in der Moderne errichtet; als Beispiel kann man das City-Hochhaus im Leipziger Zentrum anführen, welches ursprünglich für die Universität gebaut wurde.<sup>24</sup> Die Nachfrage nach Wohnungen konnte in den vierzig Jahren DDR trotz vieler Neubauten nicht gedeckt werden. Das Umland Leipzigs mit ehemals kleinteiligen landwirtschaftlich genutzten Flächen und kleinen Dörfern wurde in der DDR-Zeit umstrukturiert. Große Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften (LPG) bzw. Volkseigene Güter (VEG) und großflächiger Braunkohletagebau prägten das Bild. Unterlassene Investitionen in die Infrastruktur und in die Bereiche Verkehr und Umwelt schädigten das Gebiet längerfristig.

Leonardo Benevolo kritisierte 1993 die Entwicklung der Städte Osteuropas während der sozialistischen Zeit wie folgt:

*„In den Ländern Osteuropas führt die Verstaatlichung des Bodens nicht zu einer Verbesserung der städtischen Strukturen, sondern zu ihrer weitgehenden Zerstörung. Die Dialektik von Einzel- und Gesamtscheidungen ist eben außer Kraft gesetzt, da die entscheidenden Stellen über jede Bodenfläche verfügen können, ohne sich mit privaten Eigeninteressen auseinandersetzen zu müssen. So entstehen willkürliche, unmotiviert Projekte, große Kollektive, entworfen nach beliebigem*

<sup>22</sup> Vgl. Wikipedia Montagsdemonstration 2012.

<sup>23</sup> Vgl. Wikipedia Sozialistische Stadt 2012.

<sup>24</sup> Aufgrund der Nutzung als Universitätsgebäude bekam das Gebäude den Spitznamen Weisheitszahn.

12 Eingang Technische Messe 1974



13 Messehalle 11, Datum unbekannt



*Gutdünken der Architekten, ohne Rücksicht auf Verkehrs- und Wirtschaftsinfrastruktur, trist und gänzlich ungeeignet, den Anforderungen der Zeit zu genügen.*<sup>25</sup>

### 1991-1999

Die Veränderung der politischen und rechtlichen Lage bedingte einen jähen und völligen Wandel von Werten und Konzepten. Pluralismus, Konsumgesellschaft, das Recht auf Eigentum und der plötzliche Einfluss des Weltmarktes veränderten Leipzig von Grund auf:

#### Wirtschaftlicher Wandel

Die Industrie verlor mit der Wende Märkte in Osteuropa und konnte am Weltmarkt aufgrund der langen Abschottung und der daraus resultierenden schwachen Konkurrenzfähigkeit nicht Fuß fassen; zwischen 1989 und 1995 verschwanden über 85 000 Arbeitsplätze. Während vor dem Zweiten Weltkrieg und in der Zwischenkriegszeit vor allem Chemie, Schwermaschinenbau und Braunkohletagebau den industriellen Sektor bestimmten, musste nach der langen Zeit der Isolierung ein großer Sprung in die Zukunft vollzogen werden.<sup>26</sup> Weitere Arbeitsplätze gingen nach der Wende durch die Auflösung des Militärs und des Verwaltungsapparats der DDR verloren. Das alte soziale Netz der DDR mit seinen verschiedenen Sozialeinrichtungen verschwand ebenfalls mit einem Schlag und die Bevölkerung musste sich völlig neu orientieren. Durch diese Entwicklungen verloren Bevölkerung und Region an Kaufkraft.

Das Ende des Braunkohleabbaus und der Verbrennung von Braunkohle in Kraftwerken, in der chemischen Industrie und zur Beheizung von Gebäuden war für den Arbeitsmarkt zwar schlecht, für die Umwelt aber notwendig: Die miserable Luftqualität besserte sich durch neue, umweltgerechte Kohlekraftwerke. In den vom Tagebau geschaffenen Löchern – die Mondkratern glichen – konnten einige Seen entstehen.<sup>27</sup>

Der Dienstleistungssektor konnte schon kurz nach der Wende durch Mut und Weitsicht der Politik zunehmen. Erfolg bringend waren vor allem das Anknüpfen an die Tradition bei Handel (im Speziellen als Messestandort), Bildung, Wissenschaft und Kultur und die Ansiedlung des Bank-, Gerichts- und Verwaltungswesens. Außerdem investierte die öffentliche Hand besonders in eine neue Infrastruktur für Handel, Güterverteilung und Dienstleistungen, was eine beachtliche Bautätigkeit nach sich zog.

In den Jahren nach der Wende flossen viele Fördermittel in die neuen Bundesländer; diese wurden allerdings nicht immer sinnvoll eingesetzt. Beispielsweise gab es plötzlich im Umkreis von 50 km fünf neue Schwimmbäder. Seit der Jahrtausendwende werden Investitionen sinnvoller eingesetzt.<sup>28</sup>

14 Braunkohletagebau



15 Leipziger Neuseenland



<sup>25</sup> Benevolo 1993, 239-240.

<sup>26</sup> Ein gelungenes Beispiel dafür ist die 2002 gegründete „Bio-City“, ein Zusammenschluss von Unternehmen aus den Bereichen Biomedizin und Biotechnologie am Deutschen Platz.

<sup>27</sup> Die Seenlandschaft ist heute Markenzeichen der Region und bietet Erholung und Freizeitvergnügen.

<sup>28</sup> Vgl. Kruger 2011.

### Exkurs Schrumpfung:

Kurz nach der Wende rechnete man mit einem kräftigen Bevölkerungswachstum – einige Jahre später war klar, dass eine massive Bevölkerungsabnahme stattfand. Tausende, meist gut ausgebildete junge Menschen verließen Leipzig, unter anderem wegen der prekären Arbeitsmarktsituation. Zudem sank die Geburtenrate 1989/90 aufgrund der enormen Verunsicherung der Bevölkerung stark. Im Jahr 2000 lebten nur mehr 493 000 Einwohner in Leipzig.

Prozesse des Schrumpfens hat es immer schon gegeben; sie sind in unserer Zeit jedoch etwas völlig Neues. Eine ähnlich starke demographische Veränderung – aber in die andere Richtung – gab es in Europa zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch Landflucht und Bevölkerungszuwachs.<sup>29</sup>

In der DDR schrumpften Städte nach der Wende durch die krasse Überlagerung verschiedener Faktoren schlagartig. Einige der Faktoren betreffen allerdings nicht nur Ostdeutschland. Technologische Modernisierung, ökonomische Globalisierung und enorme Geburtenrückgänge betreffen auch zahlreiche andere Länder.<sup>30</sup> Beim Thema Schrumpfung darf Wolfgang Kil mit seiner Bibel der Schrumpfung aus dem Jahr 2004, der Streitschrift „Luxus der Leere. Vom schwierigen Rückzug aus der Wachstumswelt“ nicht unerwähnt bleiben. Wolfgang Kil geht davon aus, dass die Veränderungen, die durch das Ende der Industrie in Europa und die Globalisierung passieren, tiefgreifende Veränderungen in unserer sozialen und räumlichen Umwelt schaffen. Was genau passieren wird, ist nicht vorhersehbar.<sup>31</sup> Auf der Homepage von Wolfgang Kil schreibt er bezüglich seiner Zukunftshoffnung:

*„Wenn aus den zurückbleibenden ‚inneren Peripherien‘ der Globalisierung sich der Markt als allbeherrschendes Regulativ zurückzieht, könnte in den vom Verwertungszwang befreiten Regionen endlich ein dringendes Experiment in Angriff genommen werden – der lebenspraktische Abschied von einem Zukunftsbegriff, der auf immer währendes Wachstum gegründet ist. Damit diese Existenzfrage der Menschheit nicht der kalten Interessenlogik des Marktes anheim gestellt bleibt, darf sich die Suche nach gesellschaftlichen Alternativen nicht in Szenarien einer grenzenlosen Deregulierung und ‚kannibalistischer Standortkonkurrenzen‘ erschöpfen. Vielmehr muss der große Suchprozess als politisches Zukunftsprojekt in Gang gebracht und begleitet werden.“<sup>32</sup>*

Mit ein Grund für die Schrumpfung ist der wirtschaftliche Strukturwandel, welcher nach Hartmut Häußermann und Walter Siebel mit der „Produkt-Lebenszyklus-Theorie“<sup>33</sup> erklärt werden kann: Die Entwicklung eines Produktes findet in Zentren statt, „wo technisches Know-How, innovatorisches Potential und der Zugang zu Risikokapital vorhanden sind.“<sup>34</sup> Wenn das Produkt ausgereift und die Produktion standardisiert ist, wird ein anderer Produktionsstandort meist profitabler. Der Standort verlagert sich vom Zentrum in die Peripherie und dann oft ins Ausland, wo geringe Lohnkosten, Bodenpreise und Sozialversicherung, weniger Arbeitsschutzvorschriften und das Fehlen von Umweltschutzvorschriften

29 Vgl. Kiel 2004, 19.

30 Vgl. Hain 2011.

31 Vgl. Kiel 2004.

32 Kiel 2012.

33 Häußermann/Siebel 1986, 1355.

34 Häußermann/Siebel 1986, 1355.

das Produkt kostenmäßig konkurrenzfähig machen. Nur in wenigen Städten wird die Abnahme der Arbeitsplätze im Sekundären Sektor durch die Zunahme im Tertiären Sektor (Forschung und Entwicklung, Finanzierung, Vermarktung) ausgeglichen; häufig kommt es zu einer Abnahme der Arbeitsplätze. Die „*Theorie der langen Wellen*“<sup>35</sup> besagt zwar, dass nach einer Phase des Aufschwungs und Wachstums (etwa 40-60 Jahre) eine Phase des Abschwungs und darauf wieder eine Phase des Aufschwungs folgt, aber ob die alten Orte des Aufschwungs auch die neuen sein werden, ist ungewiss.

Die Folgen der Schrumpfung sind der Verlust von Arbeitsplätzen, das Sinken der Steuereinnahmen, damit das geringere Budget für Infrastruktur und Sozialleistungen und schließlich die sich vertiefende Kluft zwischen besser Qualifizierten und damit besser Verdienenden und weniger Qualifizierten mit niedrigerem Einkommen oder gar keiner Arbeit. Verschiedene Versorgungsnetze können nicht einfach gedrosselt werden, Straßen müssen in Stand gehalten werden, der öffentliche Personennahverkehr muss gleich weiter funktionieren, Schüler brauchen weiterhin nahegelegene Schulen; Theater, Kino, Schwimmbad etc. sollen ebenfalls für alle erreichbar sein.

Bei der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Städten im Kampf um Einwohner setzt die Politik oft auf die „Stärken stärken“ Strategie. Sogenannte „*unbegabte Stadtgebiete und Bevölkerungsgruppen*“<sup>36</sup> werden vergessen. Mit dieser Strategie schafft man Segregation und Marginalisierung. Das ist nicht nur menschlich, sondern auch als Standortfaktor unbefriedigend.

#### Entwicklung des Immobilienmarktes

In sozialistischen Zeiten war Besitz von Grund bzw. Wohnungseigentum kein Thema: Der Wohnungsmarkt wurde von Seiten des Staates reguliert. Plötzlich jedoch wurde Leipzig mit wildesten Immobilienmarktspekulationen konfrontiert. Angebot und Nachfrage bestimmten uneingeschränkt den Markt. Häuser, die eigentlich abgerissen werden hätten sollen, waren auf einen Schlag wieder wertvoll. Prozesse der Suburbanisierung, der Gentrifizierung und der Segregation setzten plötzlich ein. Bemerkbar war die Segregation, die es im sozialistischen Leipzig nicht gegeben hatte, in exklusiven Lagen im Umland, in den Villenvierteln der Vorstadt und in bürgerlichen Wohnquartieren. Zuerst verschleierten Rückübertragungen die neuen Entwicklungen; ab etwa 1994 zeigten sich diese Prozesse unverfälscht.

In den DDR-Zeiten und unmittelbar nach der Wende gab es in Leipzig einen enormen Mangel an Wohnungen. Folglich waren in der ersten Zeit die Mieten völlig überhöht. Daher wurden auf der einen Seite immer mehr neue Wohnungen geschaffen und auf der anderen Seite immer mehr alte renoviert. Die Abwanderung zu dieser Zeit war so stark, dass die Situation ab etwa 1992 begann sich umzukehren. Im Jahr 1996 fand schließlich eine Übersättigung des Wohnungsmarktes und ein steiler Preisverfall statt; die Spekulationsblase im Bereich Immobilien platzte. Die zahlreichen Bemühungen, die sanierungsbedürftigen Altbestandsgebiete aufzuwerten, schlugen nicht an. Ende der 1990er Jahre standen zahlreiche neu renovierte Wohnungen leer. Durch die Neuschaffung von großen Büro- und Einzelhandelsflächen in der Innenstadt und in den Erweiterungsgebieten am Stadtrand war auch dieser Markt rasch übersättigt. Die Schrumpfung war spätestens jetzt unübersehbar.

---

<sup>35</sup> Häußermann/Siebel 1986, 1356.

<sup>36</sup> Häußermann/Siebel 1986, 1358.

### Exkurs Gentrifizierung:<sup>37</sup>

Gentrifizierung ist der Prozess, in dem weniger attraktive Viertel – oft durch den Zuzug von Studierenden und Kreativen und durch Renovierung – aufgewertet werden, wohlhabendere Menschen zuziehen, die Mieten steigen und dadurch die ursprünglich ansässige Bevölkerung abwandern muss. Dieser Prozess ist in den USA und Europa verbreitet, allerdings kann er durch langjährige Mietverträge und den öffentlich finanzierten kommunalen Wohnbau in Deutschland und Österreich gebremst werden.<sup>38</sup> Bei Eingriffen in sogenannte schlechte Viertel kann man diesem Prozess entgegensteuern, indem man den bisherigen Mietern nach der Erneuerung leistbare Mietverträge anbietet.

*„Eine Ursache der Gentrification ist der demografische Wandel: Junge hochgebildete Leute gründen erst später im Leben eine Familie, sodass mehr Wohnungen für Singles und Paare als für Familien gebraucht werden. [...] Das Leben in der Vorstadt ist für junge kinderlose Menschen, die oft Überstunden auf ihren innerstädtischen Arbeitsplätzen machen müssen, weniger bequem.“<sup>39</sup>*

Die jungen BesserverdienerInnen, wie ältere Paare, deren Kinder ausgezogen sind, schätzen meist auch die vielfältigen Angebote in den Bereichen Kultur, Unterhaltung und Gastronomie der Innenstadt. Renovierte Altbauwohnungen und Lofts der Innenstädte sind ohnedies nur für Besserverdiener leistbar.

Die Gentrifizierung in Leipzig fand nach der Wende durch Rückübertragungen und Luxussanierungen statt. Häufig wurde Wohnraum für Architekturbüros oder Kanzleien umgenutzt.

Ziel des Stadtumbaus ist *„die Erhaltung und Förderung der Funktionsfähigkeit einer Stadt unter sich verändernden Umständen und Bedürfnissen“<sup>40</sup>* – obwohl natürlich jeder Eingriff die Gefahr von „Nebenwirkungen“ mit sich bringt. Ein städtebaulicher Eingriff ist gelungen, wenn ein vormals instabiles Gebiet sich selbst stabilisieren kann – ohne ständige große Investitionen von Seiten der Stadt und ohne großem Druck von privaten Investoren ausgesetzt zu sein.

### Exkurs Suburbanisierung:

In den USA fand der Prozess der Suburbanisierung in den 1950er und 60er Jahren ihren Höhepunkt. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in Westdeutschland und Österreich sogar eine Welle der Urbanisierung, da die Industrialisierung nicht einbrach, sondern sich mit dem Wiederaufbau verstärkte. Hier begann die Suburbanisierung erst ab etwa 1960: Mit dem gestiegenen Wohlstand begab man sich auf die Suche nach leistbarem, größerem Wohnraum, weniger Schmutz, weniger Lärm, weniger Autos<sup>41</sup>. Außerdem trug die Zunahme an Freizeit zur Suburbanisierung bei, weil die Menschen näher beim Freizeitangebot als bei ihrer Arbeit leben wollten.

37 Vgl. Giddens/Fleck/Egger de Campo 2009, 774-783.

38 Wien ist ein gutes Beispiel für gelungenes Eingreifen in den Wohnungsmarkt von Seiten der Stadt: Durch den hohen Anteil an Gemeindebauwohnungen ist der Wohnungsmarkt weniger von Spekulanten beeinflusst (die, wenn es finanziell sinnvoll erscheint, ganze Wohnblöcke verfallen lassen); die Fluktuation der Bewohner ist gering (gute Mietverträge gibt man nicht auf) und dadurch sind die soziale Kontrolle und die Sicherheit innerhalb der Grätzl hoch.

39 Giddens/Fleck/Egger de Campo 2009, 780-781.

40 Doytchinov 2010, 44.

41 Die autogerechte Stadt und der Ausbau des Straßennetzes vertrieben die Stadtbewohner aus der Stadt und machten gleichzeitig das Wohnen in Vororten erst möglich.

In den neuen Bundesländern Deutschlands trat die Suburbanisierung verstärkt erst nach der Wende auf, dafür umso heftiger.<sup>42</sup> Zu DDR-Zeiten gab es Stadtbauaritekten, denen alle Planungen zur Genehmigung vorgelegt werden mussten und die dafür sorgten, dass Städtebau und Architektur in der gesamten Stadt zusammenspielten. Diese Stadtbauaritekten setzten sich dafür ein, dass die Stadt nicht ins Umland ausuferte. Nach der Wende gab es vorerst kein derartiges Kontrollorgan.<sup>43</sup>

Noch vor der Suburbanisierung im Wohnungsmarkt trat die Suburbanisierung im Gewerbe ein: Niedrige Grundstücks- und Erschließungskosten im Umland und gute Erreichbarkeit ließen nahe des Flughafens, der Autobahnen und des Güterverkehrszentrums Großhandel und Transportunternehmen entstehen. An Standorten der Peripherie, wo eine gute Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr gegeben war, wuchsen die Einkaufszentren. Auch Großeinrichtungen, wie die neue Messe, das Güterverkehrszentrum und der Großmarkt wurden 1995/96 an die Peripherie verlagert – dadurch wurden weitere Entwicklungsimpulse gegeben. Innerhalb der Stadt waren Gewerbeparks und dergleichen kaum realisierbar, da keine geeigneten Flächen vorhanden waren.

Nach der gewerblichen Suburbanisierung fand auch eine Wohnsuburbanisierung statt. Der schlechte Zustand und das schlechte Image der dichten Bebauung der Innenstadt, die unklare Besitzsituation in der Stadt, die durch Spekulation überhöhten Preise, steuerliche Vergünstigungen und der Wunsch der LeipzigerInnen nach einem Eigenheim<sup>44</sup> zogen die Menschen aus der Kernstadt in die ländlichen Gemeinden am Rand Leipzigs. Bis 1997 wurde die Suburbanisierung sogar von der Stadt mitfinanziert.<sup>45</sup> Für die Gemeinden – die aufgrund des Wegfalls der traditionellen Industrien in finanzielle Schräglage geraten waren – bedeutete dieser Zuzug mehr Steuereinnahmen, weswegen sie weiterhin Bauland auswiesen.

Die Folgen der Suburbanisierung waren der Verfall der Innenstadt durch Kaufkraftabfluss und Preisverfall der Wohnungen, die Überlastung des Straßennetzes, der durch die disperse Verteilung schlecht ausgebaute/auszubauende öffentliche Verkehr und die negativen Folgen für die Umwelt durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und Versiegelung. 1996 wurde von der Stadt ein Wohnflächenplan erarbeitet, der zahlreiche Flächen zum Neubau innerhalb der Stadtgrenzen auswies, um die Abwanderung ins Umland zu mindern.

*„Sie [Die Suburbanisierung – Anm. d. Verf.] ist auch ein durchaus zeitgemäßer Ausdruck von Individualisierung, Deregulierung, Flexibilisierung und einer daraus resultierenden nachlassenden Standortbindung von Haushalten und Unternehmen an traditionelle Stadtstrukturen. Hier wurde zu einem gewissen Teil nachgeholt, was in anderen, gerade westdeutschen Stadtregionen über 40 Jahre in Permanenz stattgefunden hat.“<sup>46</sup>*

42 Vgl. Giddens/Fleck/Egger de Campo 2009, 774-783.

43 Vgl. Hain 2011.

44 Nach einigen Jahren wurden den Familien die Nachteile des Einfamilienhauses auf der grünen Wiese durchaus bewusst: Die Häuslbauer hatten sich hoch verschuldet; sie mussten täglich weite Wege im überlasteten Straßenverkehrsnetz zurücklegen. (Vgl. Hain 2011.)

45 Vgl. Menting/Wolf 2011.

46 Dezernat für Stadtentwicklung und Bau 2004, 87.

### Neue Planungen ab Mitte der 90er Jahre

Die zuvor beschriebenen Prozesse waren für spürbare Veränderungen in der Stadtstruktur verantwortlich, die erst seit Mitte der 90er Jahre durch einen Flächennutzungsplan von der Stadt gesteuert werden.

Durch den Zusammenschluss der Einzelhändler, durch die Konzentration von Gastgewerbe und Kultureinrichtungen sowie Verwaltung und verschiedene Veranstaltungen hat sich die Innenstadt<sup>47</sup> in Richtung regionales Versorgungszentrum und „kommunikative Mitte der Stadt“<sup>48</sup> entwickelt. Die alten Messehäuser der Stadt wurden zu hochwertigen und -preisigen Geschäfts- und Bürogebäuden umgebaut.

38 Stadtteilzentren mit Einzelhandel und Dienstleistungen sollen für die Viertel identitätsstiftend wirken; Leipzig soll, statt sich auf ein Zentrum zu konzentrieren, ein Netz aus Subzentren werden.

In den ehemaligen Industriegebieten der Stadt war eine völlige Neuordnung notwendig; dazu fehlten zunächst jedoch Ideen und Investoren.

Neue Bürostandorte haben sich an schnell verfügbaren Flächen in zentralen bzw. gut erreichbaren Lagen mit adäquatem Image sowie Fühlungs- bzw. Agglomerationsvorteilen – wie in Innenstadtnähe oder an Ausfallsstraßen – angesiedelt.

Der Bedarf an Frei- bzw. Grünflächen stieg Mitte der 90er Jahre an.

*„Die großzügig angelegten Parkanlagen, die für Leipzig typische Auenlandschaft [...] und die großen gestalteten Flächen von Zoo [...], Sportforum [...], Agra-Park u.a. erhalten eine wachsende Bedeutung für die Lebensqualität der Bevölkerung. Die traditionsreiche Kleingartenkultur der Leipziger behält weiter ihren Stellenwert [...]“.*<sup>49</sup>

## Das 21. Jahrhundert

Im November 2000 reagierte der Leipziger Oberbürgermeister Hinrich Lehmann-Grube auf die Wohnungsmarktsituation und schlug vor, 400 000 Wohnungen vom Markt zu nehmen. *„Erstmals in der Geschichte deutscher Wohnungspolitik wird nun mit Steuergeldern eine massenhafte Vernichtung von Wohnraum betrieben.“*<sup>50</sup> Mit diesem Schritt wurde die Schrumpfung endlich öffentlich thematisiert.

Prinzipiell kann Rückbau von Städten vom Rand aus erfolgen und damit das Bestehen einer kompakten Stadt mit räumlicher Geschlossenheit, funktionaler und sozialer Durchmischung und kurzen Wegen sichern.

*„Man könnte zum anderen aber auch die Chance ergreifen, das bisherige Raumsystem zu modernisieren, beispielsweise den öffentlichen und privaten Freiraum im Innern der Städte deutlich zu vergrößern und für Kinderspiel, Grünräume, Parkplätze oder Frischluftschneisen auszuweiten. Das Ergebnis wäre eine stärker als zuvor gegliederte Stadt: Es würden neue Zäsuren, Grenzen und innere Ränder entstehen.“*<sup>51</sup>

47 Gemeint ist der Bereich innerhalb des Rings.

48 Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 24.

49 Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 26.

50 Kiel 2004, 12.

51 Doehler-Behzadi/Schiffers 2004, 85.

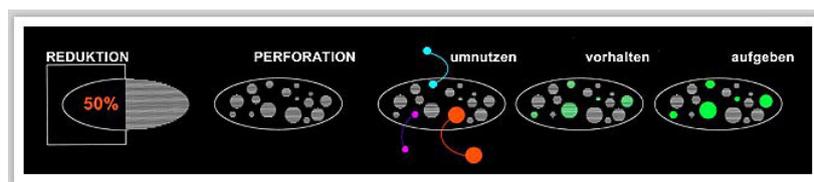
Als klar wurde, dass die ostdeutschen Städte nicht wachsen, sondern schrumpfen, entwickelten vor allem junge Architekten gemeinsam mit den Universitäten neue Konzepte. Gerade in Leipzig wurde besonders frühzeitig und mutig mit innovativen Konzepten auf die neue Situation reagiert.

### L21 mit Kern und Plasma

Eines der ersten und bekanntesten Konzepte stammt von der selbstfinanzierten Initiative L21 (Leipzig im 21. Jahrhundert). Sie wurde im Frühling 2000 von fünf jungen Architekturbüros – nämlich KARO-Architekten, kombinat 4, S.E.P, hobusch+kuppardt und m.f.s.architekten – ins Leben gerufen.

Nach einigen öffentlichen Veranstaltungen, in denen bewusst kein Ziel vorgegeben war, sondern mit der Bevölkerung gemeinsam Ideen gesammelt wurden<sup>52</sup>, entstand 2001 im Rahmen des Gutachterverfahrens „*Visionen für den Leipziger Osten*“<sup>53</sup> ein wegweisendes Konzept mit dem Namen „Kern und Plasma“:

16 Skizze zu Kern und Plasma



Die klassischen Gründerzeitstrukturen können nicht mehr aufrechterhalten werden; durch Abriss einiger Baublöcke soll ein Netz von Grünräumen geschaffen werden – das sogenannte „Freie Band“: Die vorhandene Bepflanzung (Hofbäume etc.) und recycelter Bauschutt sollen diesen „*einfachen, offenen und grünen Stadtraum, welcher temporäre Nutzungen ermöglicht und den Akt der ‚Inbesitznahme‘ durch die Bewohner impliziert*“<sup>54</sup>, strukturieren. Identitätsstiftende, „wichtige“ Orte sollen als sogenannte (urbane) Kerne erhalten werden. Alles andere soll weniger dichtes, Schrumpfungs- bzw. Wachstumsprozesse aufnehmendes „Plasma“ werden. Das Plasma ist veränderbar, es ist ein Experimentierfeld voller Freiheiten, das sich an die momentanen Bedürfnisse anpasst. Auch die Einkaufszentren der Peripherie könnten in dieser Struktur Platz finden.<sup>55</sup>

*„Aufgelockerte Stadt, das hieße auch, locker, irgendwie lässig. [...] Die aufgelockerte Stadt würde Grünzüge durch die Blöcke ebenso ermöglichen wie zusammengelegte Innenhöfe, Flächen für Bauwagensiedlungen, Kleingärten, Kinderbauernhöfe.“*<sup>56</sup>

Unterstützt wurde die Idee „Kern und Plasma“ auch von Engelbert Lütke-Daltrup, der von 1995 bis 2008 als Stadtbaurat die Leipziger Stadtentwicklung stark prägte.

Die Initiative L21 war zuletzt 2005 aktiv.

2002: Porsche eröffnete einen neuen Produktionsstandort in Leipzig; BMW begann ebenfalls einen neuen Standort in Leipzig zu bauen.

<sup>52</sup> Weitere Informationen dazu auf: <[http://www.hobusch-kuppardt.de/frames/info\\_L21\\_links.html](http://www.hobusch-kuppardt.de/frames/info_L21_links.html)>

<sup>53</sup> Der Leipziger Osten war und ist besonders stark von Abwanderung und Arbeitslosigkeit betroffen.

<sup>54</sup> ARGE L21 2011.

<sup>55</sup> Vgl. ARGE L21 2011.

<sup>56</sup> Rada 2003.

### Forschungsprojekt Leipzig 2030

Das Forschungsprojekt Leipzig 2030 der Stadt Leipzig, der empirica Forschung und Beratung (Berlin) und des Büros für urbane Projekte (Leipzig) setzte sich ebenfalls mit der Situation Leipzigs nach der Jahrtausendwende und den möglichen Trends in der Stadtenwicklung auseinander. Anfang 2004 wurde der Abschlussbericht „Leipzig 2030“, der im Rahmen des Ideenwettbewerbs Stadt 2030 entstanden war, veröffentlicht.

Zum einen wurde im Lauf der Forschung festgestellt, dass sich der Wohnungs-leerstand unerwarteterweise als attraktiver Standortfaktor herausstellte. Leipzigs Schrumpfung stoppte (zumindest in den gut gelegenen, zentrumsnahen Stadt-teilen), weil zahlreiche junge Menschen zuzogen.

*„Die Stadt ohne Wohnungsnot und Wachstumsschmerzen besitzt eine bemerkenswert hohe Wohn- und Lebensqualität, ein Standortmerkmal, das sich herumspricht.“<sup>57</sup>*

Zum anderen wird der Begriff „Perforierte Stadt“ zuerst erklärt und dann – ähnlich zu „Kern und Plasma“, aber weit weniger radikal – als Strategie für den Umgang mit Schrumpfung vorgeschlagen:

Die Perforation der Stadt nahm ihren Anfang mit den Bombenschäden des Zweiten Weltkriegs. Im Vergleich zu Dresden oder Berlin wurde in Leipzig wenig zerstört, aber entlang eines Korridors von Norden nach Süden – vor allem in der Innenstadt – waren viele Löcher durch die Luftangriffe entstanden. Viele dieser Lücken sind noch heute erkennbar. Durch die Schrumpfung nahm die Zahl der unter- oder gänzlich ungenutzten, ungestalteten und ungepflegten Flächen zu. Die Lücken haben unterschiedliche Qualitäten und Größen; die Orte ihres Auftauchens sind kaum vorhersehbar. Vorteile der perforierten Stadt sind Auflockerung, Freiraum und Grün in der Stadt, mehr Platz und mehr mögliche Distanz zu den Mitmenschen – perforierte Stadt bedeutet aber auch Zerfall, Aufgabe und Entleerung.<sup>58</sup>

*„Vorschlag ist, ihn [den Begriff „Perforierte Stadt“ – Anm. d. Verf.] in Leipzig ausschließlich für eine Form des ‚sukzessiven Städtebaus‘ in Transformationsräumen anzuwenden, für die der Abgang von Bau-substanz nicht verhindert werden soll und kann [...]. Eine schrittweise Auflockerung der alten Bausubstanz wird hingenommen, die Ablösung durch Freiflächen wird gestalterisch begleitet.“<sup>59</sup>*

Außerdem wird vorgeschlagen, den Zuzug der jungen, gut ausgebildeten Menschen zu fördern, indem „die vorhandenen Flächen- und Raumpotenziale für junge Leute und innovative Projekte erschlossen werden.“<sup>60</sup> Selbstnutzerprogramme und Sonderprogramme zur günstigen Zwischennutzung müssen initiiert werden. „So können sich die urbanen Quartiere der Stadt als Immobilien- und Wirtschaftsstandorte selbst generieren.“<sup>61</sup>

57 Doehler-Behzadi/Schiffers 2004, 17.

58 Vgl. Doehler-Behzadi/Schiffers 2004, 7 bzw. 85-88.

59 Doehler-Behzadi/Schiffers 2004, 7.

60 Doehler-Behzadi/Schiffers 2004, 7.

61 Doehler-Behzadi/Schiffers 2004, 8.

17 Gebäudebestand vor dem 2. Weltkrieg



18 Gebäudebestand nach dem 2. Weltkrieg



### Machbarkeitsstudie für die Olympischen Spiele 2012

Im Februar 2001 beauftragte die Stadt Leipzig das Büro Albert Speer und Partner mit einer Studie, die herausfinden sollte, wie Olympische Spiele im Jahr 2012 in Leipzig machbar wären und welche wirtschaftlichen Chancen und Risiken diese für Leipzig bringen würden. Neben der Planung der benötigten Sportstätten und der planerischen Anpassung des Verkehrsnetzes an das Großereignis brachte diese Studie endlich ein aktuelles gesamtheitliches Konzept für die Stadt. Wichtige Punkte dieses Konzepts sind der zusammenhängende Grünraum, der auch als Ventilationsbahn fungiert, Bürobauten am Bahnhof mit hoher Lagegunst, die Teilrekonstruktion des Bayerischen Bahnhofes und eine eher dichte, sechsgeschoßige Wohnbebauung im Westen. Schon damals wollte die Deutsche Bahn die Brachfläche für neue Nutzungen öffnen. Mittlerweile haben sich jedoch die Rahmenbedingungen geändert und Speers Konzept ist überholt.<sup>62</sup>

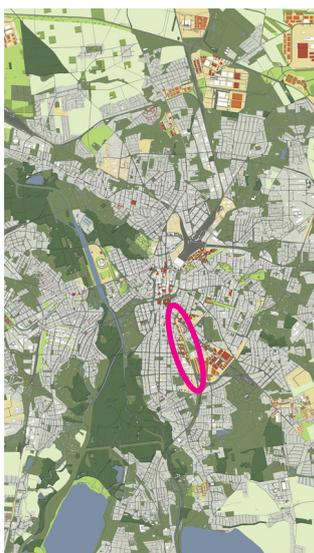
### Planwerk Stadtraum Leipzig

Dass die Olympischen Spiele nicht in Leipzig stattfinden würden, wurde im Mai 2004 entschieden, die Stadt entwickelte das Konzept trotzdem weiter und das Planwerk Stadtraum Leipzig 2015+ wurde 2006 zur Planungsgrundlage.

*„Ziel und Aufgabe des Planwerks Stadtraum ist es, das räumliche Gefüge der Stadt mit seinen Siedlungs- und Freiraumstrukturen anschaulich darzustellen. Dabei zeigt es, in welcher Weise die Potenziale der Stadt räumlich vernetzt sind und auf welchem Wege sich stadträumliche Qualitäten entwickeln oder wiedergewinnen lassen.“<sup>63</sup>*

Die schon vorhandenen Stadtentwicklungspläne wurden in den Gesamtplan eingearbeitet; neue Planungen fließen kontinuierlich ein. Damit bietet der Gesamtplan die Möglichkeit, die einzelnen Bereiche im Kontext der gesamten Stadt zu sehen. Schwerpunkträume und Vernetzungsmöglichkeiten sind so einfach erfassbar. Die Stadtplanung setzt auf Transparenz und – zumindest teilweise – auf Mitbestimmung der BürgerInnen.

19 Planwerk Stadtraum Leipzig



<sup>62</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 21.

<sup>63</sup> Stadt Leipzig Planwerk 2012.

## Aktuelles

In den letzten Jahren hat sich die Lage Leipzigs insofern gebessert, als die Einwohnerzahl Leipzigs nun stabil ist bzw. sogar leicht steigt. Auch die anderen größeren Städte wie Dresden, aber auch Jena, Erfurt und Weimar, sind von der Schrumpfung heute weniger stark betroffen als die kleineren.

Einige Viertel Leipzigs sind allerdings immer noch instabil; Schrumpfung und Wachstum existieren in Leipzig nebeneinander. Im Leipziger Osten gab es vielen Förderungen in den letzten Jahren, es wurde viel unternommen, trotzdem ist das Gebiet (noch) instabil und kämpft gegen Leerstand und Arbeitslosigkeit. Nicht nur im Osten, sondern auch im Norden, in Lindenau und in Plagwitz gab es viele Förderungen und Projekte; der Zwickel im Süden, wo sich auch das ehemalige Areal des Bayerischen Bahnhofs befindet, wurde bisher wenig berücksichtigt.<sup>01</sup> Laut des „Wohnungsmarktbarometers 2010“, welches im Rahmen des „*kleinräumigen Monitorings*“<sup>02</sup> seit 2003 durchgeführt wird, kann man damit rechnen, dass für gründerzeitliche Stadtviertel – wie die Südvorstadt – die Nachfrage steigen wird. In den anderen Gebieten muss weiterhin mit Nachfragerückgängen gerechnet werden. Die Zahl der leerstehenden Wohnungen in sanierten Gründerzeithäusern, Häusern der 20er/30er Jahre und Häusern aus der Zeit nach 1990 wird sinken, hingegen werden die Gebäude der DDR-Zeit in Zukunft stärker mit der Leerstandsproblematik konfrontiert werden.<sup>03</sup> Insgesamt gesehen gibt es also ein Überangebot an Wohnungen, allerdings nur für bestimmte Wohnungstypen. Wohnungen für Familien mit zwei oder mehr Kindern, Wohnungen für BezieherInnen von Transferleistungen und Wohnungen für Singles fehlen. Speziell das Stadthaus – ein dreigeschoßiges Reihenhaus für eine große oder zwei kleinere Familien – ist in Leipzig besonders begehrt. Es bietet einen Kompromiss aus urbaner Lebensweise und Einfamilienhaus mit eigenem Garten.<sup>04</sup> Die Gebäude sind meist nicht unterkellert; die ungeliebten Erdgeschoße werden als Garage und für Lagerräume genutzt. Dadurch gibt es kaum ungewünschte Einblicke und eine bessere Belichtung der Wohnräume; zudem fügen sich die meist dreigeschoßigen Stadthäuser von ihren Abmessungen recht gut in die gründerzeitliche Umgebung ein.

Suburbanisierung findet nach wie vor statt, aber weit weniger als nach der Wende.<sup>05</sup>

Das Konzept der perforierten Stadt ist sehr offen und bietet die Möglichkeit, Experimente in der Stadt zu realisieren und gleichzeitig Wertvolles zu erhalten. Zahlreiche grüne Zungen – möglicherweise „grüner“ und naturnaher als Stadtparks – können entstehen. Die Unterschiede zwischen Stadt und Land haben sich schon verringert; die Grenzen zerfließen. Allerdings hat Urbanität auch ihren Reiz. Wie kann man urbanes Leben in perforierten Städten entstehen lassen? Was ist Urbanität?

01 Vgl. Kruger 2011.

02 Das kleinräumige Monitoring ist ein Werkzeug der Stadtentwicklung. Entwicklungen werden – eben kleinräumig – beobachtet und analysiert, um entsprechende Eingriffe möglichst effizient durchführen zu können. (Vgl. Stadtplanungsamt 2007.)

03 Vgl. Stadtplanungsamt 2010, 4.

04 Die Vorteile der Stadthäuser sind die gute (urbane) Infrastruktur (Einkaufen, Arzt, Apotheke, Kindergarten, Schule, öffentliche Verkehrsanbindung und damit gut erreichbar Theater, Kino, ...) und Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten im eigenen Garten und in den nahegelegenen Parks bzw. den gut erreichbaren städtischen Naherholungsgebieten.

05 Vgl. Menting/Wolf 2011.

### Exkurs Urbanität:

Dieser Exkurs half mir, meinen Begriff von Urbanität zu konkretisieren; Urbanität ist aber noch vieles mehr.

In seiner Vorlesung „Stadtentwicklung“ beschreibt Universitätsprofessor Grigor Doytchinov Urbanität als eine „*Atmosphäre der Weltoffenheit und Toleranz, der geistigen Beweglichkeit und Neugier.*“<sup>06</sup> Urbanität ist...

*„verbunden mit dem Bild des geschäftigen Treibens im öffentlichen Raum – ein historisch vorgeprägter Begriff, dem das Idealbild der europäischen Stadt des 19. Jh. zugrunde liegt. [...] Verlust an Urbanität geht einher mit größeren individuellen Freiheits- und Entfaltungsspielräumen.“<sup>07</sup>*

Ein entscheidendes Merkmal der Urbanität ist die Dichte: Damit ist einerseits die bauliche Dichte (also die Masse des umbauten Raums pro Flächeneinheit) gemeint, aber auch räumlich-visuelle Dichte und soziale Dichte kreieren einen Eindruck von Urbanität.<sup>08</sup> Eine hohe Dichte von Kultur-, Gesundheits-, Sport-, Weiterbildungs- und Konsumeinrichtungen ist ebenfalls kennzeichnend; außerdem sind Städte häufig Zentren von Wirtschaft, Politik und Kultur. Aufgrund der höheren Dichte an Menschen mit ähnlichen Wegen ist es möglich, eine erhöhte Mobilität durch öffentliche Verkehrsmittel zu gewährleisten.

Die Dichte an Menschen schafft eine Vielfalt an Lebensweisen. Nirgendwo gibt es so häufig Interaktion mit Fremden wie in der Stadt. Die Stadt fördert Subkulturen (also Gemeinschaften von Menschen, die bestimmte religiöse, ethnische, politische oder andere Gemeinsamkeiten haben). In Dörfern können solche Subkulturen nicht gebildet werden, weil der Pool an Menschen, die gleiche Interessen haben, zu klein ist.<sup>09</sup>

*„Junge Menschen ziehen aus verschiedenen Gründen in Städte wie London – Arbeit, Bildung, Kultur der vielleicht auch, um dem Konformitätsdruck und Provinzialismus des Lebens außerhalb der Städte zu entkommen.“<sup>10</sup>*

Städte sind eben auch Orte, wo die Freiheit zur Selbstentfaltung durch Anonymität und geringe soziale Kontrolle größer ist.<sup>11</sup>

## Stadtstruktur

Die Stadt Leipzig ist (wie Graz<sup>12</sup>) eine typische Kernstadt und besteht aus einem historischen Stadtkern mit Ring, einem Ring „Innere Vorstadt“ und einem Ring gründerzeitlicher (Blockrand-)Bebauung. Weiter außerhalb liegen einige vormals selbstständige Orte, die in die Stadt eingegliedert wurden.

Am Stadtrand befinden sich einige Großsiedlungen der sozialistischen Moderne; nahe des Planungsgebietes in zentraler Lage liegt ebenfalls eine solche Siedlung.

06 Doytchinov 2010, VO3, 41.

07 Doytchinov 2010, VO3, 41.

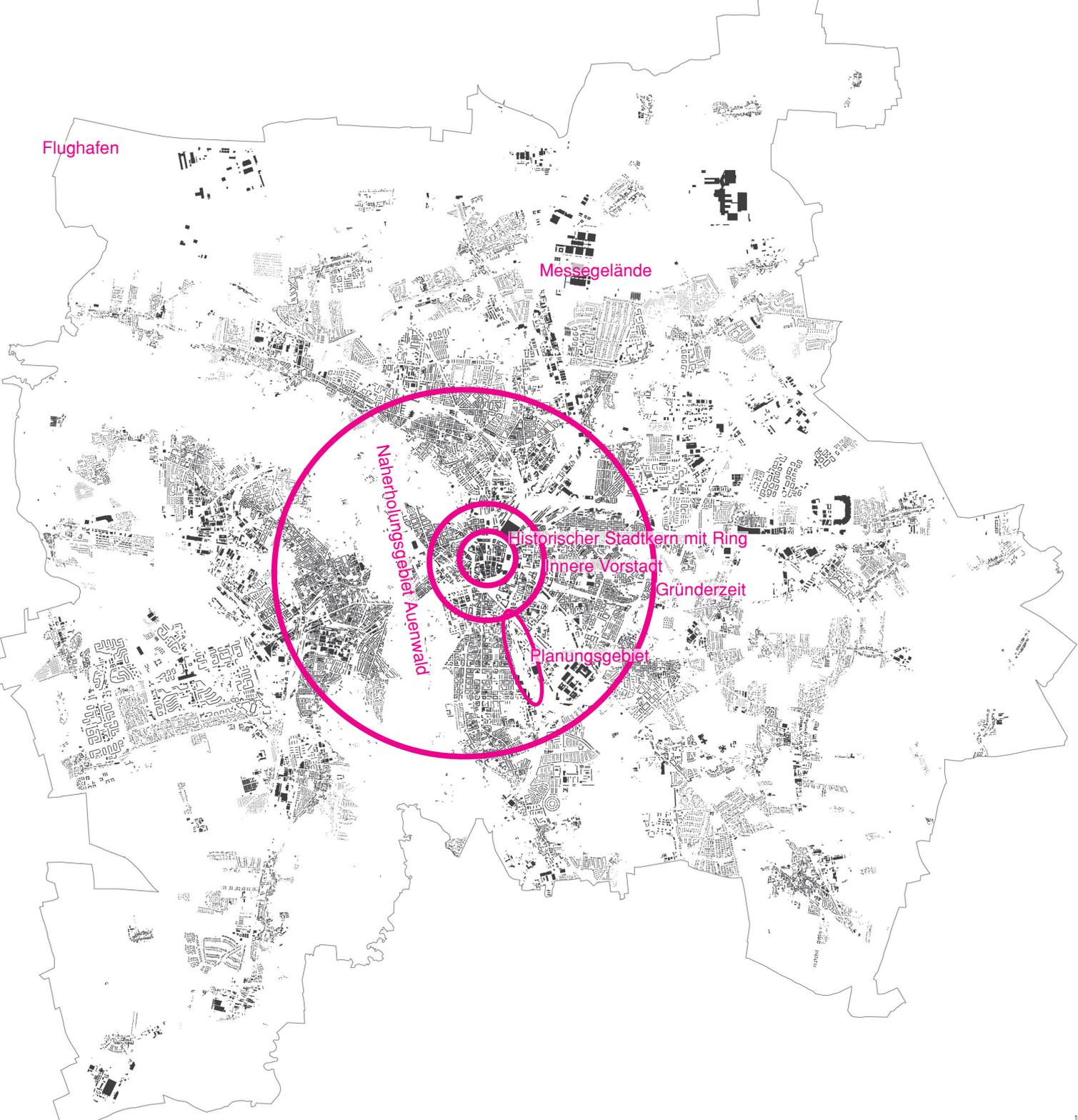
08 Vgl. Doytchinov 2010, VO3, 42.

09 Vgl. Giddens/Fleck/Egger de Campo 2009, 760-765

10 Giddens/Fleck/Egger de Campo 2009, 760.

11 Vgl. Siebel 2003, 8.

12 Leipzig und Graz haben einiges gemeinsam: Stadtentwicklung, Größe, Einwohnerzahl, Zentrumsfunktion und Bedeutung im Verkehrsnetz sind bei Leipzig und Graz durchaus ähnlich. Zudem sind beide Städte Universitätsstandorte. (Vgl. HTWK 2001, 7.)



## Zukünftige Stadtentwicklung

Architektin Sabine Kruger von der Uni Leipzig erzählte mir Anfang 2011, dass in Leipzig planerisch maßvoll gearbeitet werden müsse; große Würfe wären fehl am Platz – es werde Konzepte für längere Zeiträume in Bauabschnitten und mit Zwischennutzungen geben müssen. Finanzielle Mittel stünden nur sehr begrenzt zur Verfügung.<sup>13</sup>

Um Fehlplanungen und -investitionen zu vermeiden, hat die Stadt Leipzig ein umfassendes „Integriertes Stadtentwicklungskonzept“<sup>14</sup> (SEKo) entwickelt. Es ist eine fachübergreifende Analyse und Stadtentwicklungsstrategie für die gesamte Stadt und Grundlage für alle Planungen. Auf den folgenden Seiten sind die für das Planungsgebiet relevanten Ergebnisse zusammengefasst – zuerst im allgemeinen Teil, dann auf den Ebenen Bebauung, Verkehr und Grünraum.

### Fachkonzept Wirtschaft und Beschäftigung/Schwerpunkte der Clusterentwicklung (B2.2):

Ein Schwerpunktraum ist der Südostraum, der sich vom Bayerischen Bahnhof bis zum Völkerschlachtdenkmal erstreckt. Der Raum wird gekennzeichnet durch die hohe Konzentration von Wissenschaft und Forschung und Touristenattraktionen wie das Völkerschlachtdenkmal und der Panometer. Die Clusterschwerpunkte sind im Bereich Gesundheitswirtschaft und Biotechnologie (Bio-City, Max-Planck-Institute, Fraunhofer Institut, Uniklinikum) und im Bereich Medien und Kreativwirtschaft (Media-City). Außerdem befinden sich verschiedene Institute

#### 02 Schwerpunkte der Clusterentwicklung

##### Legende

##### Räumliche Konzentration

-  Stadtzentrum
-  Forschung und Entwicklung
-  Gewerbe (Dienstleistung)
-  Gewerbe (Verkehr/Produktion)

##### Cluster-Schwerpunkte

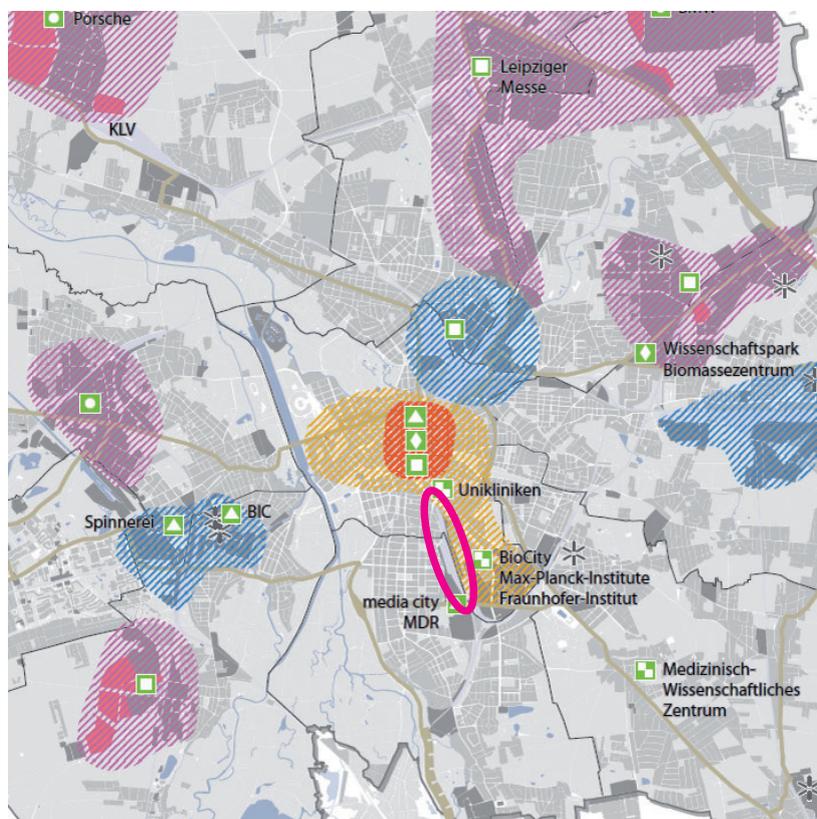
-  Automobil- u. Zulieferindustrie
-  Medien und Kreativwirtschaft
-  Energie und Umwelttechnik
-  Gesundheitswirt. u. Biotechn.
-  Logistik und Dienstleistungen

##### Gewerbegebiete

-  Bestand
-  Entwicklung
-  Gewerbehof

##### Anbindung

-  überreg. Straßenanbindung
-  Flughafen



<sup>13</sup> Vgl. Kruger 2011.

<sup>14</sup> Vgl. Stadt Leipzig SEKo 2012.

der Universität Leipzig wie die Veterinärmedizinische Fakultät und die Deutsche Nationalbibliothek in diesem Bereich. Neben dem Areal Bayerischer Bahnhof bieten auch die Alte Messe, der Bereich um die ehemalige Großmarkthalle und das Gelände der Stadtwerke Flächenpotentiale.

Ziele sind eine Profilierung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes und die Schaffung von Flächen für gewerbliche Entwicklung – in Bezug zum ehemaligen Bahnhofsareal besonders für die Media-City.<sup>15</sup>

#### Fachkonzept Bildungslandschaft (B4):

Schulen, Freizeiteinrichtungen, Kita-Plätze etc. sollen auf der westlichen Seite des Areals Bayerischer Bahnhof aufgrund der prognostizierten Zunahme von Kindern und Jugendlichen (v.a. in der Südvorstadt) ausgebaut, auf der östlichen Seite soll der Bestand erhalten werden.

#### Fachkonzept Zentren (B7):

Der Bayerische Bahnhof selbst soll zum Nahversorgerzentrum für die Region ausgebaut werden.

Das Areal des ehemaligen Bahnhofs hat eine enorme Trennwirkung; im Bewusstsein der LeipzigerInnen ist es eigentlich nicht vorhanden. Über 150 Jahre war keine öffentliche Nutzung oder Durchquerung möglich. Mit der Umnutzung der Bahnbrache sollen die getrennten Stadtteile wieder verbunden werden; auch im SEKo wird eine Vernetzung der Viertel gefordert. Interessanterweise zählt der östliche Teil des Planungsgebiets zum Versorgungsraum Mitte und der westliche zum Versorgungsraum Süd – das Areal wird also auch zukünftig eine Grenze darstellen; eine totale Verflechtung wird es wahrscheinlich nicht geben.

---

<sup>15</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 27-29.

### Fachübergreifende Schwerpunkträume der Stadtentwicklung (C2):

Ziele sind die städtebauliche und funktionelle Vernetzung der Südvorstadt mit dem Zentrums Südost bzw. mit der Alten Messe und die Vernetzung des Areals Bayerischer Bahnhof mit den Naherholungsgebieten im Süden der Stadt durch „Freiräume und Wege“. Diese Maßnahmen haben eine hohe Priorität – nicht aufgrund einer dringlichen Problemlage, sondern aufgrund ihrer großräumigen Wirkung. Das ehemalige Bahnareal gilt als eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete Leipzigs. Die Stadt hofft, mit der Entwicklung die Lebensqualität und Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort zu steigern – oder anders gesagt, sie hofft auf eine Verbesserung der Zukunfts- und Konkurrenzfähigkeit.

#### 03 Schwerpunkträume der Stadtentwicklung

##### Legende

Handlungspriorität auf Grund großräumiger Wirkung

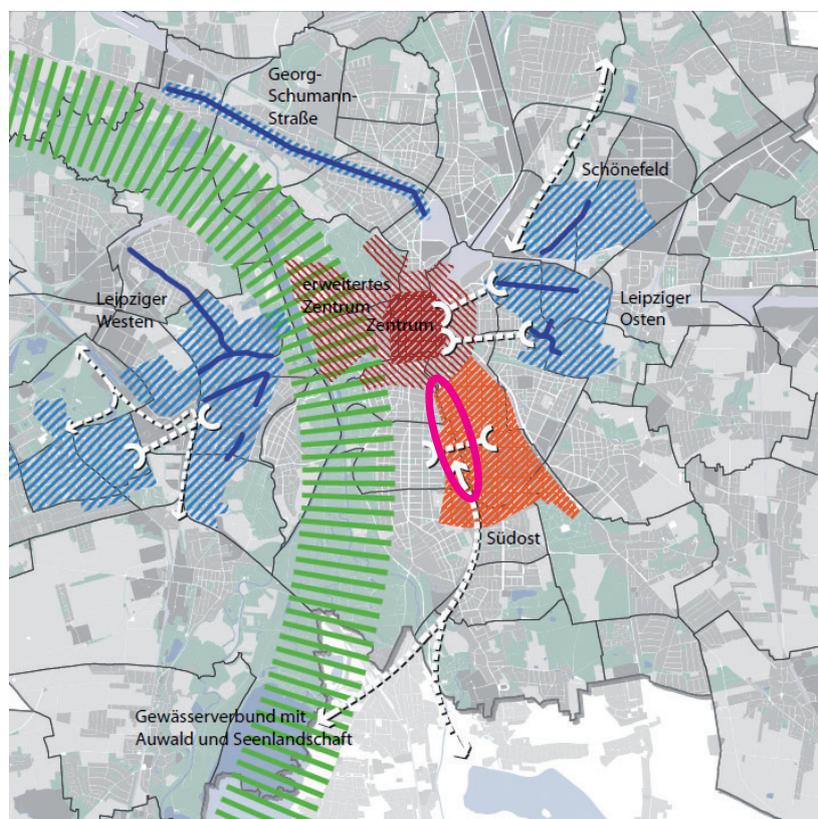
-  Innenstadt
-  Südost
-  Nordraum
-  Gewässerverbund m. Auwald u. Seenlandschaft

Handlungspriorität aufgrund teilsräumlicher Wirkung

-  Leipziger Osten/Leipziger Westen/Grünau/Schönefeld
-  Georg-Schumann-Straße
-  Magistralen

Vernetzung von Stadträumen

-  Städtebau und Funktion
-  Freiraum und Wege



## Bebauung

Zum Thema Bebauung finden sich im SEKo ebenfalls einige Analysen:

### Strukturtypen der Wohnbebauung (A2):

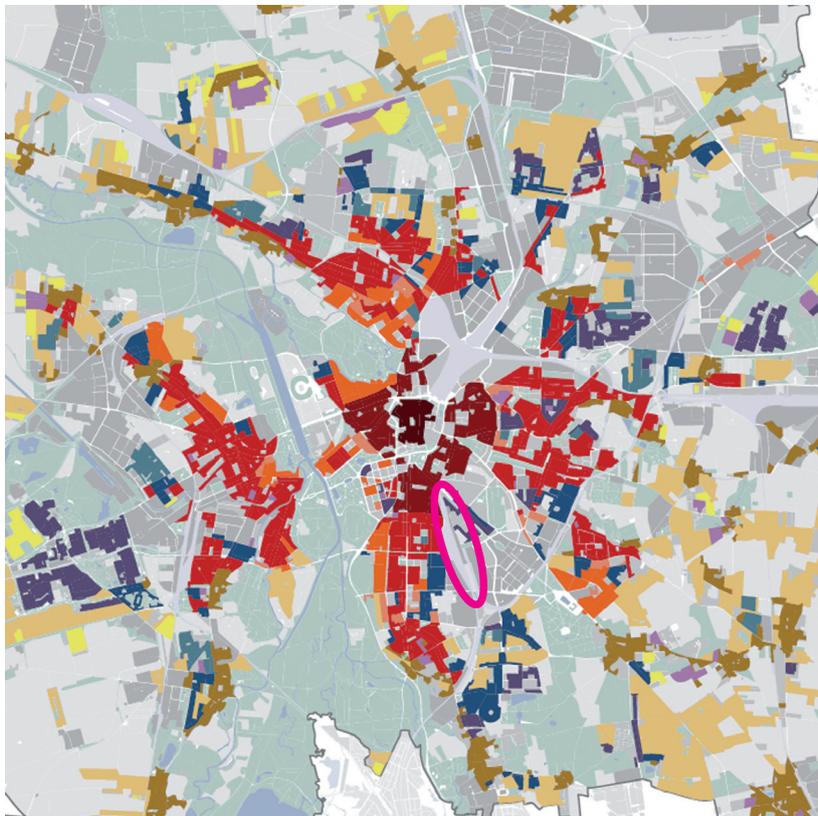
Östlich des Planungsgebiets befindet sich eine Großsiedlung aus der Zeit zwischen 1970 und 1990, westlich davon Wohngebäude der Inneren Vorstadt und der Gründerzeit mit vorwiegend geschlossener Bebauung.

### Fachkonzept Wohnen/Kleinräumige Zielaussagen (B1.2):

Die Wohnbebauung nahe dem Planungsareal gilt als konsolidiert; es wird kein Handlungsbedarf erwartet.

### Fachkonzept Denkmalpflege (B9):

Ziel im Bereich des Planungsgebiets ist die Minimierung von Verlusten der Denkmalsubstanz und stadthistorischer Strukturen zur Erhaltung von Stadtteilidentität mittels punktueller Maßnahmen.



04 Strukturtypen der Wohnbebauung

#### Legende

- Innenstadt
- Innere Vorstadt
- Gründerzeit (geschl. Bebauung)
- Gründerzeit (offene Bebauung)
- Gemischte Innenstadt
- Siedlung 1919-1945
- Siedlung 1949-1970
- Großsiedlung 1970-1990
- Geschößwohnbau >1990
- Historische Ortslage
- Einfamilienhausgebiet <1990
- Einfamilienhausgebiet >1990

## Verkehr

Folgende Daten beschreiben das Leipziger Verkehrssystem:

Der Flughafen Leipzig/Halle liegt im Nordwesten der Stadt und zählt pro Jahr etwa 2,5 Millionen Passagiere.<sup>16</sup>

Der Leipziger Hauptbahnhof ist einer der am meisten frequentierten in Europa; 150 000 Reisende passieren pro Tag diesen Bahnhof.<sup>17</sup>

2012 wurde in Leipzig der neue City-Tunnel eröffnet, in dem alle S-Bahn-Strecken des Ballungsraums Halle – Leipzig gebündelt werden. Der Tunnel beginnt am Hauptbahnhof, führt über den Markt, den Wilhelm-Leuschner-Platz und den Bayerischen Bahnhof, taucht dann auf Höhe der Shakespearstraße auf und verläuft bis zum Haltepunkt Semmelweisstraße in einem Trog. Danach läuft er auf der üblichen Trasse im schon bestehenden Schienennetz weiter.

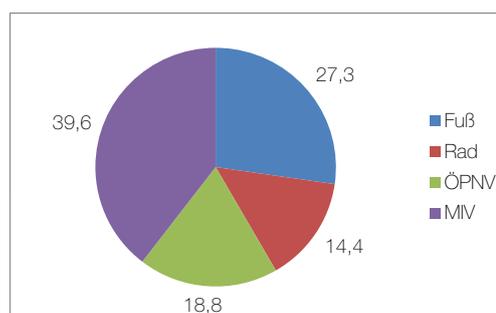
Leipziger Verkehrsbetriebe bestehen aus 14 Straßenbahnlinien mit 209 km Linielänge und 61 Buslinien mit 1 050 km Linielänge.<sup>18</sup>

Im Raum Leipzig-Halle treffen Autobahnen und Fernstraßen aufeinander; das Autobahnkreuz Schkeuditz ist der bekannteste und älteste Knoten. Um die Stadt wurde in den letzten Jahren ein Autobahnring gelegt; die sogenannte Mitteldeutsche Schleife<sup>19</sup> verbindet den Raum Leipzig-Halle mit den nahegelegenen Ballungsräumen. Im Jahr 2010 gab es 191 977 PKW und 15 975 Motorräder in Leipzig; damit hatte jeder Einwohner 0,37 PKW.<sup>20</sup>

Die Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie mit dem öffentlichen Verkehr funktionieren in Leipzig sehr gut.<sup>21</sup>

Laut dem Mobilitätssteckbrief<sup>22</sup> legt jede LeipzigerIn am Tag 3,1 Wege zurück; pro Haushalt sind das etwa 5,3 Wege pro Tag; pro Arbeitsplatz sind es etwa 2,5<sup>23</sup> Wege pro Tag. Die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (modal split) ist in Leipzig wie folgt:

modal split



Die durchschnittliche LeipzigerIn verbringt täglich 72,9 Minuten im Verkehr. Die durchschnittliche Reisezeit pro Weg beträgt 23,5 Minuten, die durchschnittliche Reiseweite pro Weg 6,4 km.

<sup>16</sup> Vgl. Stadt Leipzig Stadtdaten 2012.

<sup>17</sup> Vgl. Görme/Michler-Janhunen 2009, 19.

<sup>18</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 160.

<sup>19</sup> Das ist ein doppelter Autobahnring um Leipzig und Halle.

<sup>20</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 157.

<sup>21</sup> Als Grazerin war ich bei meinem Aufenthalt in Leipzig sofort begeistert von den großzügigen, mehrspurigen Straßen, die auch zu Hauptverkehrszeiten ohne Ampelregelung und Zebrastreifen überquert werden können. Die Gehwege sind ebenfalls angenehm breit.

<sup>22</sup> Vgl. Verkehrs- und Tiefbauamt 2008, 2.

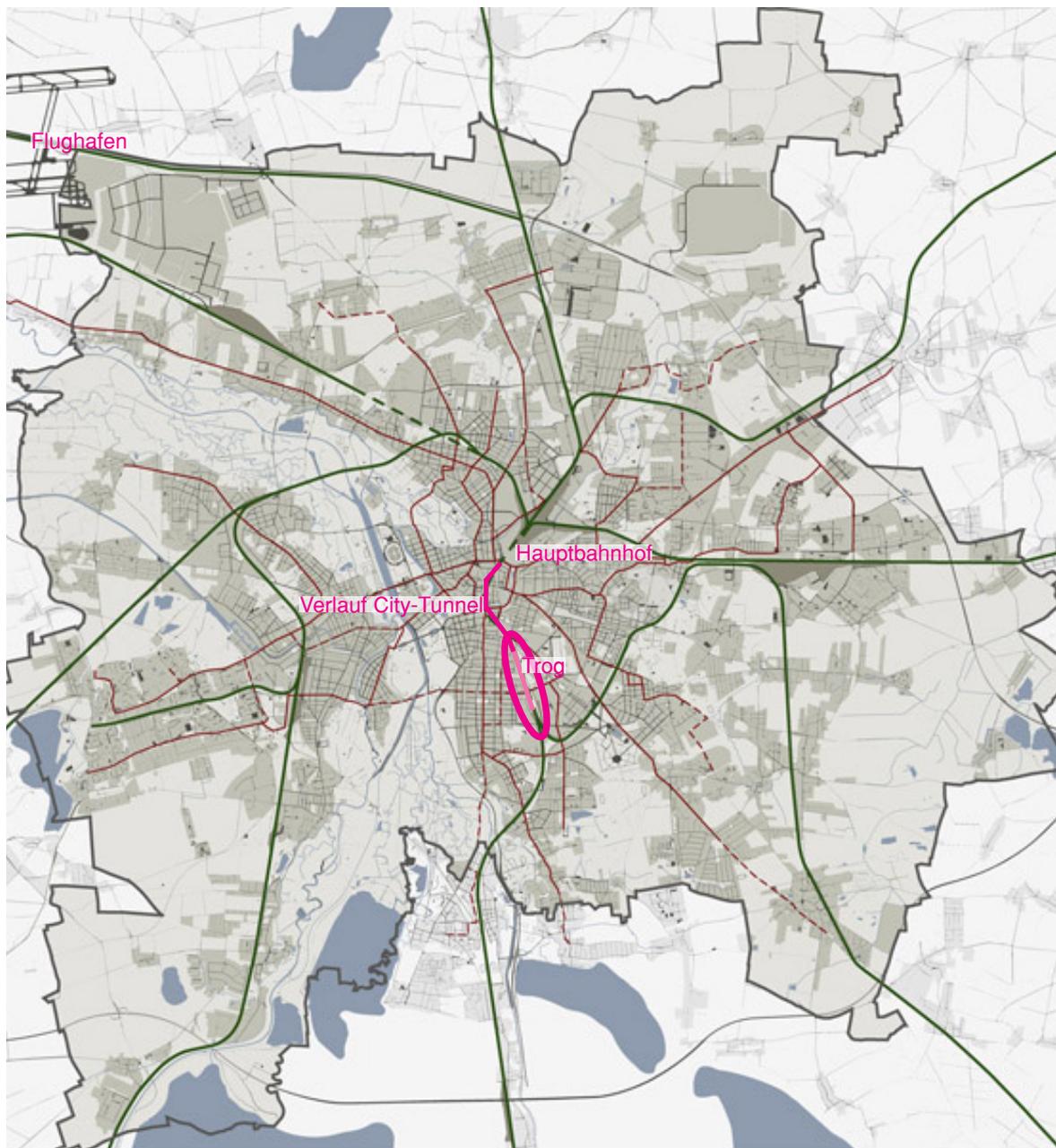
<sup>23</sup> Keine Angabe für Leipzig vorhanden; daher allgemeiner Schätzwert.

Die Grafik rechts ist dem „Planwerk Stadtraum Leipzig“ entnommen und zeigt das Verkehrskonzept des Öffentlichen Personennahverkehrs der Stadt. Auf der darauffolgenden Seite befindet sich das Verkehrskonzept des MIV.<sup>24</sup>

05 Verkehrskonzept (ÖPNV)  
Leipzig

Legende

- S-Bahn und Regionalverkehr
- Planung S-Bahn/Regionalverk.
- Straßenbahn/Stadtbahn
- Planung Straßenb./Stadtb.

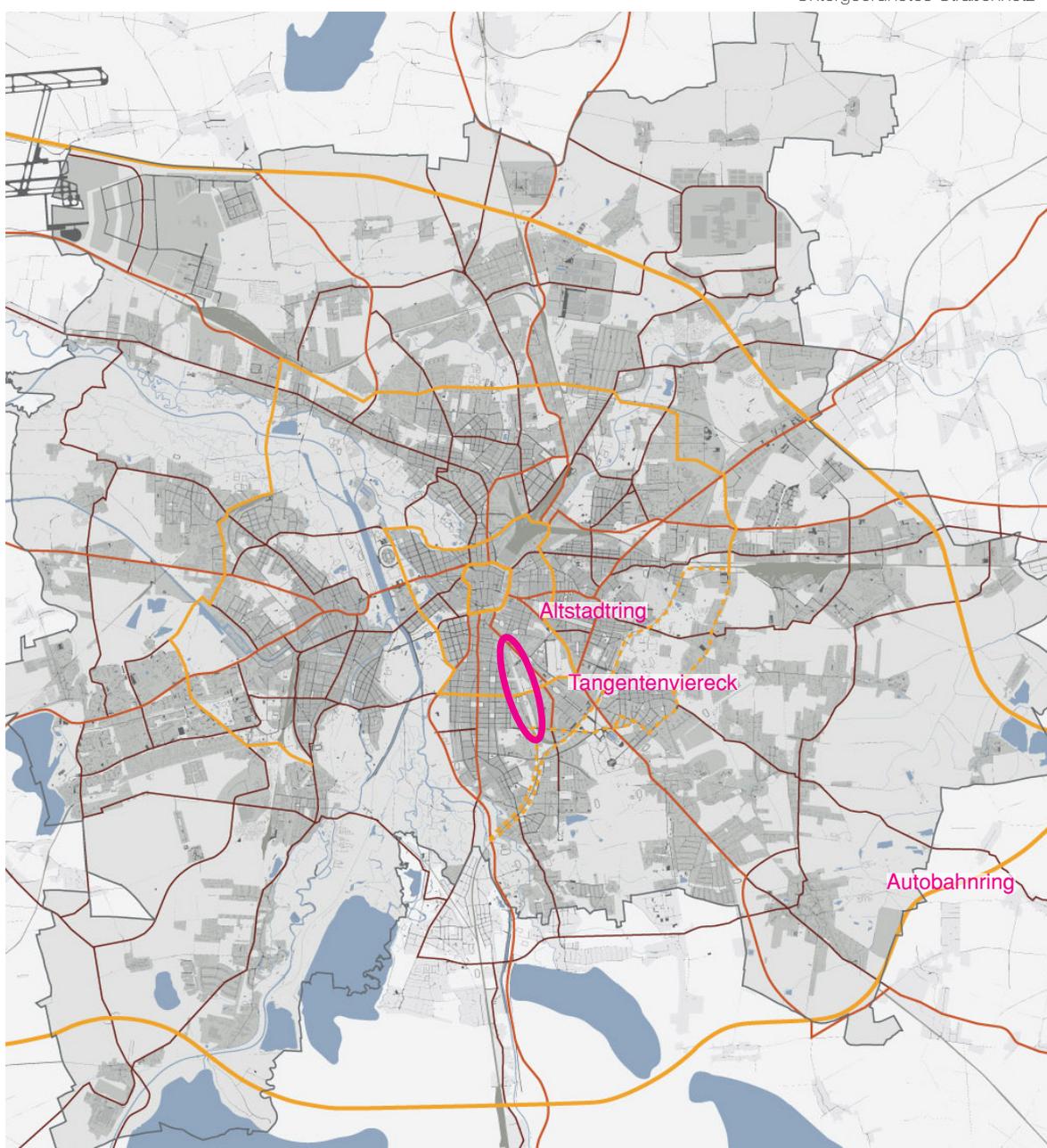


24 Vgl. Stadt Leipzig Planwerk 2012.

## 06 Verkehrskonzept (MIV) Leipzig

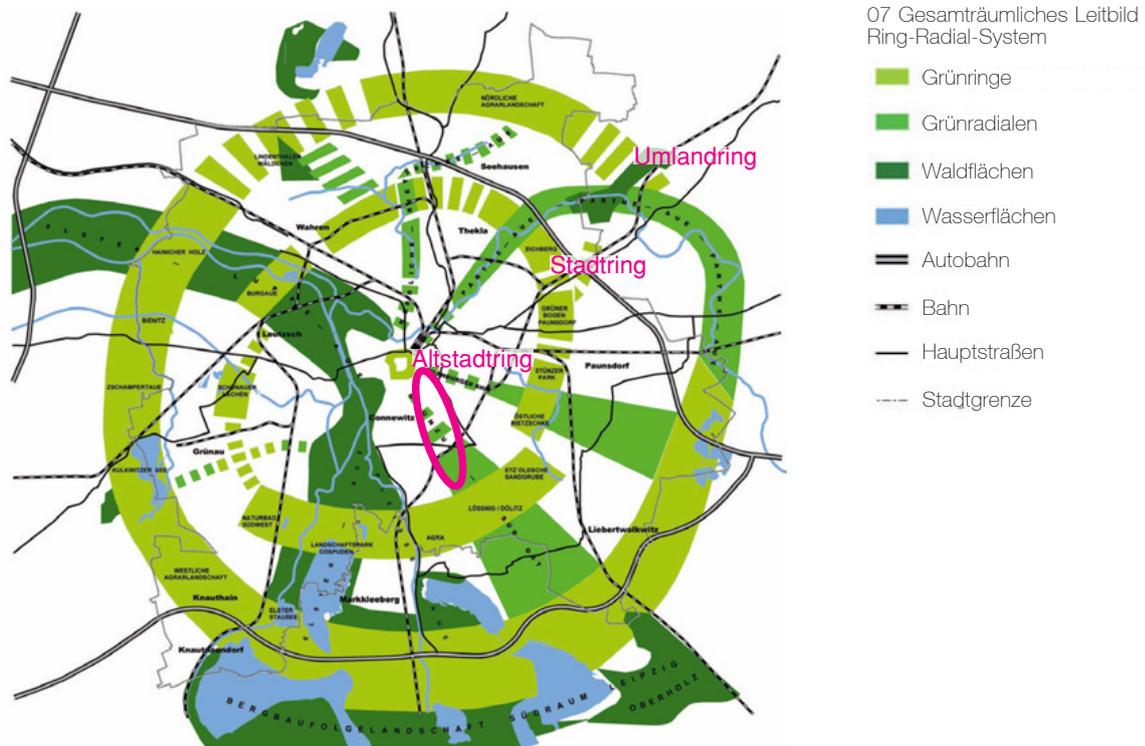
## Legende

- Ringstraßen/Tangenten
- Magistralen/Radialen
- Sonst. übergeord. Straßennetz
- Untergeordnetes Straßennetz



## Grünraum

Zusätzlich zu den Fachkonzepten Freiraum und Umwelt des SEKo gibt es in Leipzig das Leitbild „Ring-Radial-System“. Der Promenadenring, der Stadtring und der Stadt-Umland-Ring (Landwirtschaft und kleinere Wälder) sollen gemeinsam mit den radialen Verbindungen entlang von Flüssen, Bächen etc. das vernetzte Grünsystem bilden. Rückgrat des Gesamtsystems ist der Leipziger Auwald, ergänzt durch einige größere Parkanlagen.



### Fachkonzept Freiraum und Umwelt/Räumliche Handlungsschwerpunkte (B 3.1)

Eine Grünverbindung bzw. Vernetzung vom Bayerischen Bahnhof zum südlichen Neuseenland für nichtmotorisierten Verkehr und Freizeitsport soll geschaffen werden. Außerdem kann mit dem Grünraum die gegenwärtige Trennung der Stadtteile abgebaut werden.

### Fachkonzept Freiraum und Umwelt/Problemintensität nach Ortsteilen (B 3.2)

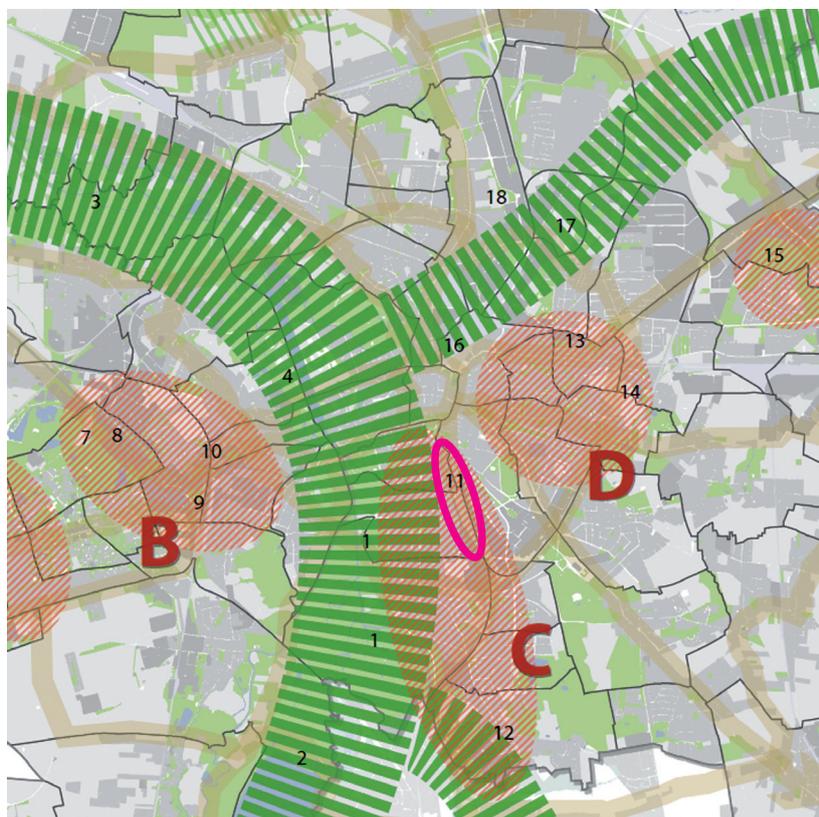
Es besteht sowohl im Zentrum-Süd als auch im Zentrum-Südost eine hohe Problemintensität bzw. ein großer Handlungsbedarf bezüglich „Luft und Lärm“ an den Hauptstraßen, „Boden und Stadtklima“ und vor allem „Freiraum und Erholung“. In der Südvorstadt gibt es zumindest mittlere Problemintensität und Handlungsbedarf bezüglich „Boden und Stadtklima“ und „Freiraum und Erholung“.

Ziele sind die Verbesserung der Lufthygiene und des Lokalklimas, die Verringerung der Versiegelung und die Behebung des Mangels an Grünraum.<sup>25</sup>

#### 08 Räumliche Handlungsschwerpunkte

##### Legende

-  räuml. Handlungsschwerpunkte m. Schlüsselprojekten
-  Stärkung und Entwicklung stadtbildprägender Grünzüge
-  Korridore, Vernetzung und Erreichbarkeit auf Stadtebene (nicht motorisierter Verkehr, Freizeitsport) und Förderung der Stadtumlandkooperation
- C** Aktivachse  
Bayerischer Bahnhof – südliches Neuseenland
- 11** Grünverbindung  
Bayerischer Bahnhof – südliches Neuseenland



<sup>25</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 27-29.



## Analysen des Umfelds

01 Leipziger Süden 1890



02 Leipziger Süden 1950



03 Leipziger Süden 1992



04 Leipziger Süden 2012



In diesem Kapitel möchte ich dem Areal des ehemaligen Bayerischen Bahnhofes ein Stück näher kommen und erfahren, was die Umgebung geprägt hat und wie sie sich heute zeigt.

Ich beginne mit einem allgemeinen Teil und betrachte dann die Ebenen Bebauung, Verkehr und Grünraum näher.

### Allgemeines

Laut Monitoringbericht boomen die Viertel um das Planungsgebiet; Zentrum Süd und Südvorstadt sind besonders beliebt, aber auch das Zentrum Südost verzeichnet Gewinne.<sup>01</sup> In der Media-City, der Bio-City, dem Universitätsklinikum und den Tierkliniken gibt es zahlreiche Arbeitsplätze; viele junge, gebildete Menschen ziehen zu.

Der Wohnungsbestand der Bezirke Südvorstadt und Connewitz ist sehr hoch – insgesamt befinden sich 12 % des Gesamtwohnungsbestands Leipzigs in diesen beiden Vierteln; der Sanierungsstand ist hoch, der Leerstand eher gering.<sup>02</sup>

#### Südvorstadt<sup>03</sup>

Die Südvorstadt liegt westlich des ehemaligen Bahnareals. Sie teilt sich in die innere Südvorstadt, die etwa der historischen Petersvorstadt entspricht, und die äußere Südvorstadt, welche größtenteils im 19. Jhdt. als Erweiterung Leipzigs bebaut wurde.

Die innere Südvorstadt besteht vor allem aus einer zwischen 1850 und 1905 errichteten Blockrandbebauung; von der vorindustriellen Bebauung ist wenig übrig. Das am Ende der 1860er bis zum Beginn der 1930er Jahre errichtete Baugebiet der äußeren Südvorstadt ist „eines der größten und am geschlossensten erhaltenen Wohnquartiere aus dieser Zeit in Deutschland“<sup>04</sup>. Die Bebauung zeigt eindrucksvoll und auf hohem kunsthandwerklichen Niveau die verschiedenen Baustile ihrer Zeit und ist größtenteils gut erhalten; etwa 1000 Gebäude stehen unter Denkmalschutz.

Ingo Andreas Wolf erzählte mir 2011, dass die Südvorstadt mittlerweile eines der beliebtesten Wohnviertel Leipzigs ist. Auch in den Wettbewerbsunterlagen wird es als beliebt und lebendig beschrieben. Um die Kneipenmeile Kar-Li (Karl-Liebnecht-Straße) mit Programmkinos und Geschäften spielt sich das meiste ab. Der östliche Bereich ist aufgrund der größeren Entfernung zum Clara-Zetkin-Park und der Nähe zur Bahn weniger entwickelt. Besonders in den ruhigen Seitenstraßen sind die Wohnungen begehrt und die Mieten hoch. Vor etwa zehn Jahren war der Stadtteil noch in der Anfangszeit der Gentrifizierung und galt als „freakiges“ Studentenviertel.<sup>05</sup>

#### Südostvorstadt<sup>06</sup>

Die Südostvorstadt ist wesentlich heterogener als die Südvorstadt. Prägend für den Stadtteil ist vor allem die Achse von der Innenstadt über die Alte Messe zum Völkerschlachtdenkmal, die Straße des 18. Oktober. Entlang dieser Achse

01 Vgl. Stadtplanungsamt Monitoringbericht 2010, 32.

02 Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 32.

03 Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 14-20.

04 Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 20.

05 Vgl. Kruger 2011.

06 Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 14-20.

finden sich Bauten mit den verschiedensten Entstehungszeiten und Typologien: das Neue Rathaus im Stil des Historismus, stalinistische Bauten an der Windmühlenstraße, das klassizistische Bahnhofsgebäude, Plattenbauten der 70er Jahre, Fragmente gründerzeitlicher Bebauung, die Deutsche Bücherei im Stil der Neorenaissance mit zeitgenössischen Ergänzungen, weitere zeitgenössische Gebäude, die Hallen der Alten Messe (erbaut 1914-1992) und schließlich das Völkerschlachtdenkmal, welches 1913 eingeweiht wurde.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts gab es Pläne, an dieser Achse ein Prachtviertel anzulegen, das die Besucher der Messe und des Völkerschlachtdenkmal beeindruckend sollte. Zwischen 1865 und 1913 waren vornehme mehrgeschossige Wohnhäuser in einer dichten Blockrandbebauung mit Schmuckplätzen und Alleen geplant.



05 Bebauungsplan Völkerschlachtdenkmal 1911-1913

Die Pläne gerieten durch die Weltkriege in den Hintergrund – statt der Bauplätze wurden zahlreiche Kleingärten angelegt, vereinzelt entstanden Wohngebäude. Neben den schon erwähnten Hallen der Alten Messe und der Deutschen Bücherei wurden die Großmarkthalle (1929) und die Tierkliniken (1916-1923) in der Südostvorstadt errichtet. 1986 wurde mit dem Bau der sozialistischen Großsiedlung im Norden der Straße des 18. Oktober begonnen.



06 Großsiedlung an der Straße des 18. Oktober

## Übersichtsplan

Auf der folgenden Seite ist ein Übersichtsplan mit Stadtvierteln, Bebauung, Straßenverläufen und Grünräumen zu finden. Objekte mit einer Nummer werden in diesem Kapitel behandelt.

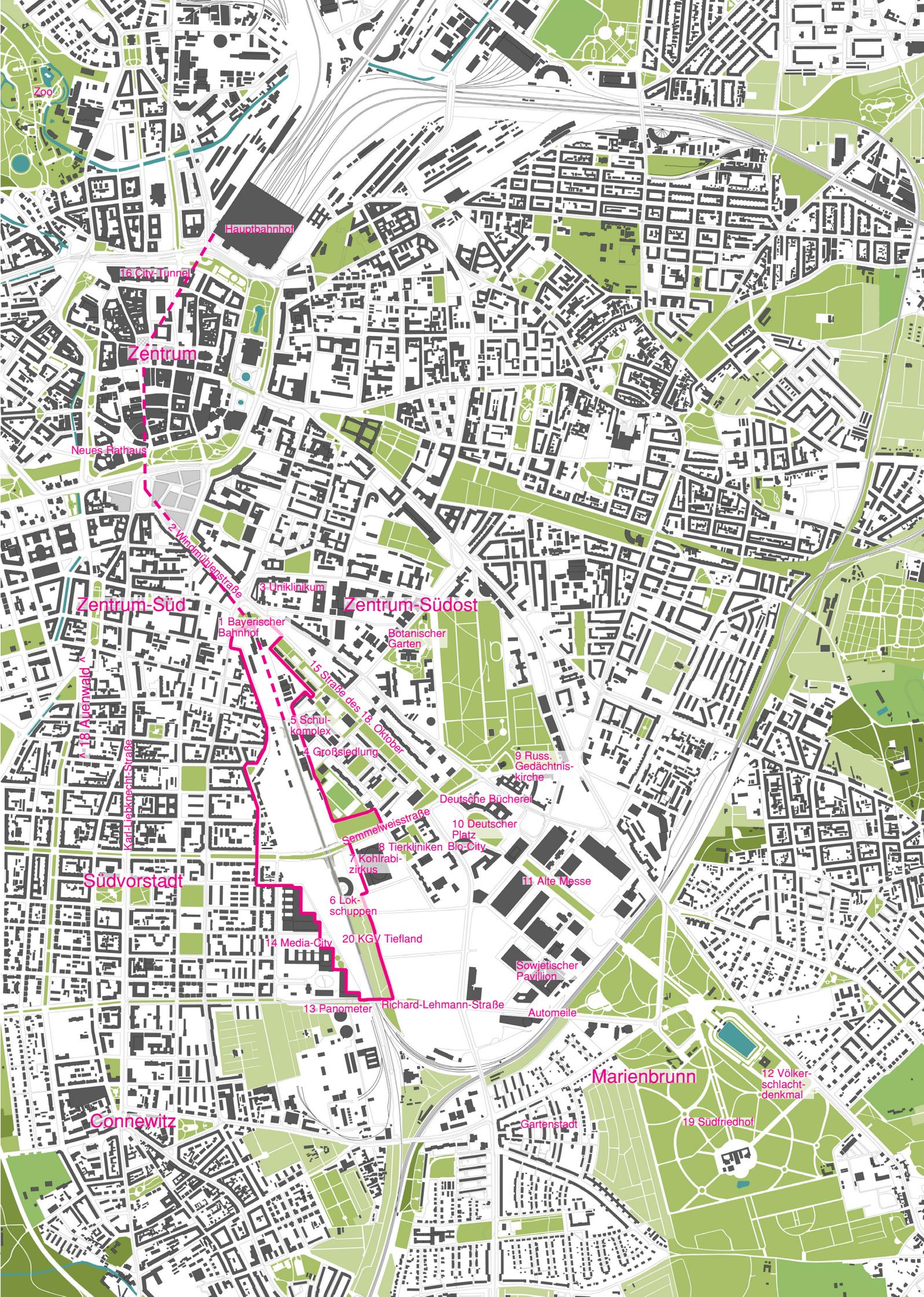
## Übersichtsplan

### Legende

- Bebauung
- Bebauung geplant
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum KGV
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Gewässer
- Tieferlegendes

0m  500





Zoo

Hauptbahnhof

16 City-Tunnel

Zentrum

Neues Rathaus

2 Windmühlenstraße

3 Uniklinikum

Zentrum-Südost

1 Bayerischer Bahnhof

Botanischer Garten

Zentrum-Süd

15 Straße des 18. Oktober

5 Schulkomplex

4 Großsiedlung

9 Russ. Gedächtniskirche

18 Auenwald

Karl-Liebknecht-Straße

Sammelweisstraße

Deutsche Büchererei

10 Deutscher Platz

8 Tierkliniken Bio-City

7 Kohlrabizirkus

11 Alte Messe

Südvorstadt

6 Lokschuppen

14 Media-City

20 KGV Tiefland

Sowjetischer Pavillon

13 Panometer

Richard-Lehmann-Straße

Automeile

Connewitz

Marienbrunn

12 Völkerschlachtdenkmal

Gartenstadt

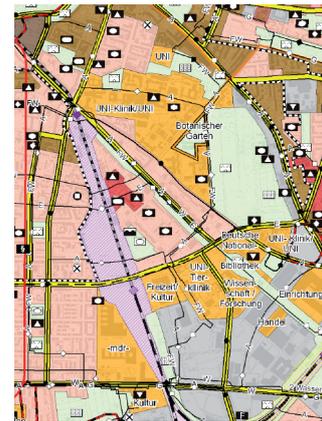
19 Südringhof

### Analyse Flächennutzung

Auf der folgenden Seite ist die Nutzung der Flächen des Areals und seiner Umgebung dargestellt. Das Planungsgebiet war bis vor kurzem zum Teil als Bahnfläche und zum Teil als Wohnbaufläche gewidmet.

Während meines Arbeitsprozesses entstand ein neuer Entwurf des Flächennutzungsplans, in dem ein Großteil des Gebietes als „Entwicklungspotentiale auf Bahnflächen“ ausgewiesen wird. Der nebenstehende Plan ist ein Ausschnitt aus diesem Entwurf; „Entwicklungspotential auf Bahnflächen“ ist lila gekennzeichnet. Diese Fläche ist in Besitz der Deutschen Bahn und scheint offen für vieles zu sein.

07 Neuer Entwurf der Flächennutzung



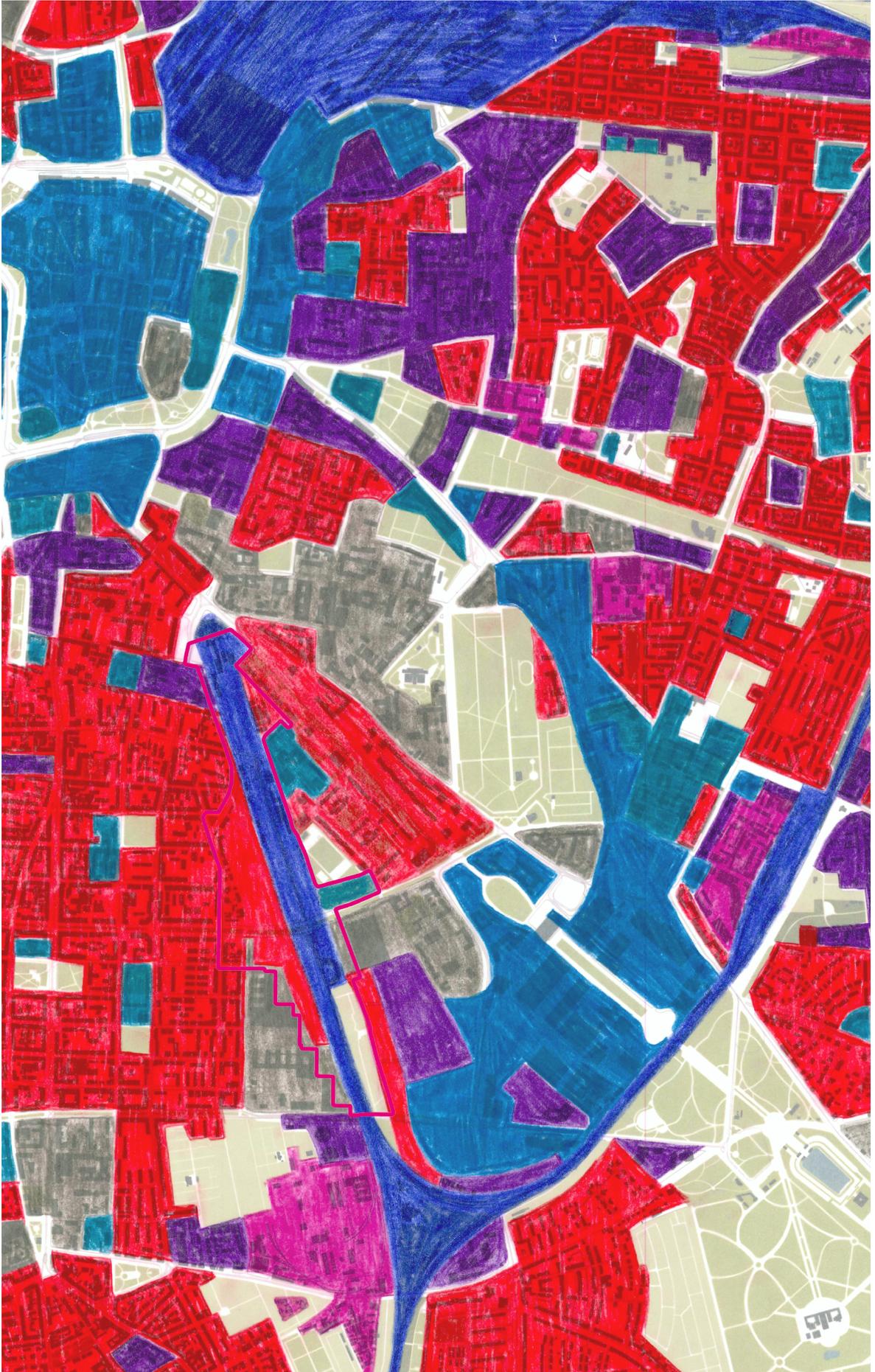
### Flächennutzung

#### Legende

- Kerngebiet
- Wohnbaufläche
- Sonderbaufläche
- Mischgebiet
- Flächen f. Gemeinbedarf
- Bahnflächen
- Gewerbeflächen

0m  500





### Analyse Zäsuren

Auf der folgenden Seite befindet sich eine Analyse der Zäsuren, die zeigt, wo sich Brüche und Grenzen durch stark befahrene Straßen oder durch Bahnareale befinden. Grünflächen können ebenfalls als Zäsuren in der Stadtstruktur gesehen werden.

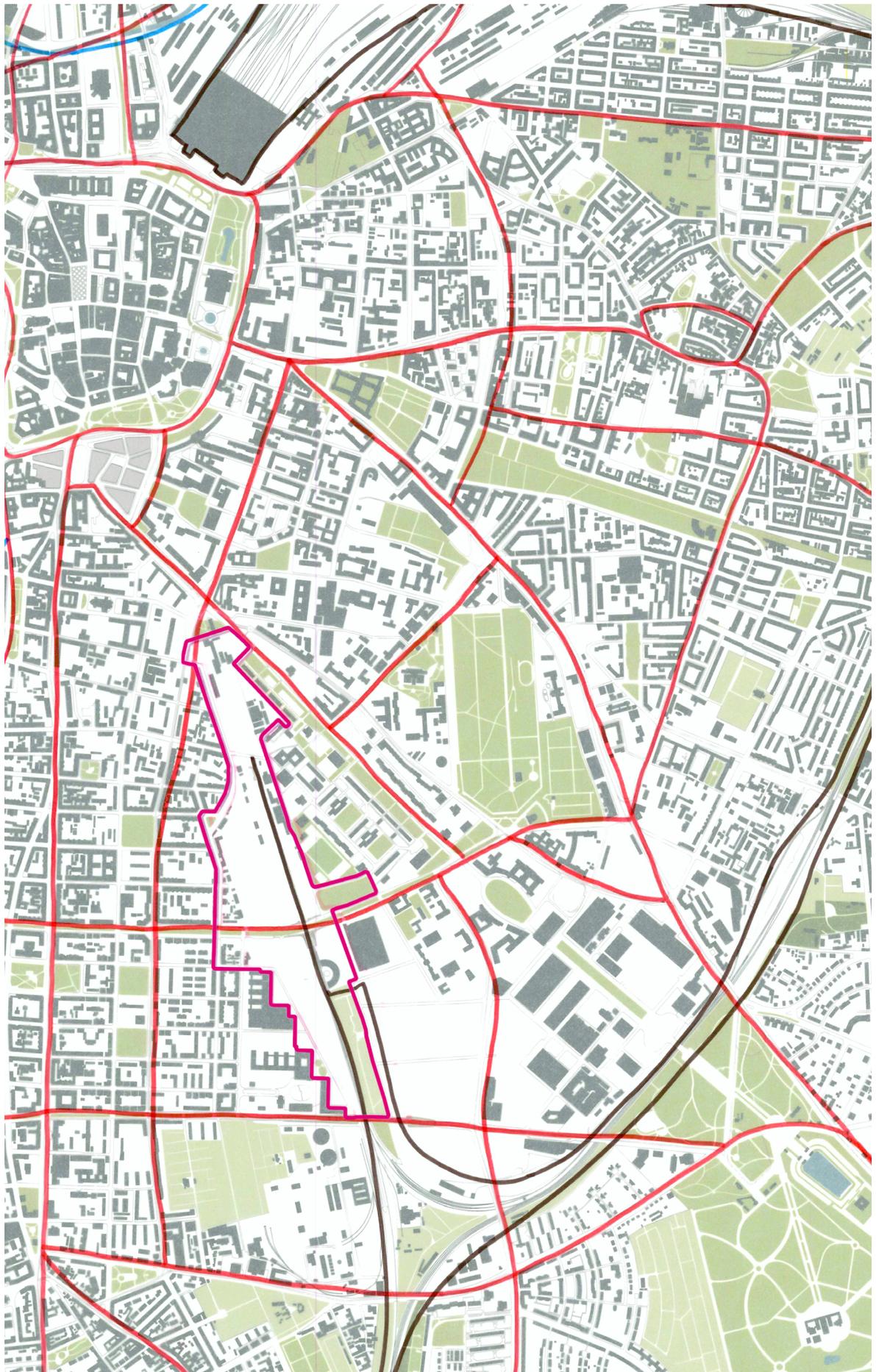
Zäsuren

Legende

— durch Bahn  
— durch Straßen

0m 500





## Bebauung

In diesem Teil möchte ich die Gebäude und Gebäudeensembles, die das Planungsgebiet und seine Umgebung prägen, vorstellen. Die Nummerierung im Kapitel Bebauung sowie in den Kapiteln Verkehr und Grünraum zeigen im Übersichtsplan die Lage der Objekte.

### 1 Bayerischer Bahnhof mit Bayerischem Platz<sup>07</sup>

Der Bayerische Bahnhof wurde 1841-1844 für die Verbindung in den Süden nach Plänen des Leipziger Architekten Christian August Eduard Pötzsch errichtet. Durch je einen der vier Torbögen des imposanten Portikus führte ein Gleis. Ursprünglicher Eigentümer war die Sächsisch-Baiersche Eisenbahn-Compagnie; darauf lässt sich der Schriftzug am Portikus zurückführen. Im Norden des Portikus, am Bayerischen Platz, befand sich ein Lokschuppen mit Drehscheibe zum Wenden der Loks. Im Süden, direkt an den Portikus angrenzend, befand sich die Bahnhofshalle mit 95m Länge und zwölf Metern Breite. Östlich davon lag das Gebäude für die Ankunft, im Westen befindet sich noch heute das Gebäude für die Abfahrt. Daran angebaut waren insgesamt vier Verwaltungsgebäude; davon sind alle bis auf das im Nordosten erhalten.

Die Eröffnung des Bayerischen Bahnhofes leistete einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Petersvorstadt. Der Bayerische Platz wurde für die Zugreisenden zum Eingang zur Stadt.

Ab 1876 entstanden einige Gebäude in Ergänzung zum Bahnhof (Kohlenschuppen etc.) und einzelne Fabriken entlang des Dösner Weges.

Eine unterirdische Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Bayerischem Bahnhof wurde im Jahr 1910 das erste Mal angedacht.

Nachdem der Hauptbahnhof im Jahr 1915 in Betrieb genommen worden war, fand am Bayerischen Bahnhof nur mehr Nah- und Güterverkehr statt.

Im 2. WK wurde die Gegend um den Bayerischen Bahnhof stark zerbombt; das klassizistische Bahnhofsgebäude wurde teilweise zerstört.

In den 1960ern wurden nördlich und westlich des Bayerischen Platzes Wohnbauten errichtet; allerdings wurden die ehemaligen Platzkanten nicht wiederhergestellt, sodass der Platz keine räumliche Fassung mehr hatte.

1969 wurde bei Ausbauarbeiten des damals sehr stark genutzten Leipziger Hauptbahnhofes auf der Ost-Seite ein kurzes Tunnelstück als unterirdische Verbindung zum Bayerischen Bahnhof begonnen, aber nicht fertiggestellt, sondern zu einem Lichtspieltheater ausgebaut.

Im selben Jahr entstand im Rahmen eines Wettbewerbs ein Plan, der statt des Bahnhofsgebäudes ein 30-geschoßiges Hochhaus vorsah.

In den 1970er Jahren nahm die Bedeutung des kulturellen Erbes und des Denkmalschutzes zu; der Bayerische Bahnhof wurde *„als ältestes noch existierendes Empfangsgebäude aus der Frühzeit des Eisenbahnwesens 1979 in die zentrale Denkmalliste der DDR aufgenommen“*<sup>08</sup>. Es gibt sogar die Vermutung, dass der Bayerische Bahnhof bis zu seiner Schließung der älteste in Betrieb stehende Kopfbahnhof der Welt gewesen sein könnte.

Pläne zur Restaurierung bzw. zum Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Teile des Bahnhofsgebäudes gibt es seit 1981. 1990/91 wurde der Portikus restauriert.

01 Bayerischer Bahnhof um 1902



<sup>07</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 158-159 und Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 14-20.

<sup>08</sup> Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 18.

02 Entwurfsgrafik Bayerischer Bahnhof



03 Bebauung der Windmühlenstraße um 1954



04 Bebauung Bayerischer Platz



1991 wurden Neugestaltungen für den Platz entworfen – eine Variante ist eine kreisförmige Platzanlage, eine andere schlägt vor die alten Platzkanten wiederherzustellen. Allerdings müssten für beide Varianten Plattenbauten abgerissen werden. Nach zahlreichen Sanierungsmaßnahmen an den Plattenbauten ist aus heutiger Sicht ein Abriss allerdings undenkbar. Zur Zeit überlegt man, den Platz nachzuverdichten, um ihm einen menschlichen Maßstab zu verleihen.

Nach der Wende fuhren wesentlich weniger Personen mit der Bahn und der Bahnhof, der für eine Millionenstadt geplant worden war, war plötzlich überdimensioniert.

Im Jahr 2000 wurde eine Gaststätte mit großem Biergarten in einer der beiden Schalterhallen des Bahnhofes eröffnet; sie ist bis heute gut und gern besucht.

2001 wurde der Bahnverkehr am Bayerischen Bahnhof eingestellt.

2003 wurde mit den Bauarbeiten zum City-Tunnel, der unterirdisch den Hauptbahnhof mit dem Bayerischen Bahnhof verbindet, begonnen.

Heute ist der Bayerische Platz eine bedeutende Straßenkreuzung für den Individual- und den öffentlichen Nahverkehr.

In Zukunft wird es am Vorplatz des Bayerischen Bahnhofes einen Ausstieg aus dem City-Tunnel geben.

## 2 Bebauung Windmühlenstraße<sup>09</sup>

Die Bebauung an der Windmühlenstraße wurde im Zweiten Weltkrieg durch Bomben stark zerstört; in den Jahren 1952 bis 1955 fand der Wiederaufbau im damals in der DDR üblichen Baustil statt. Damals wurde die Straße zu einer Hauptverkehrsader verbreitert; die geschlossene Bebauung und die großzügige Gestaltung der Häuser gaben der Straße ein einheitliches städtebauliches Erscheinungsbild. Anknüpfend an die Leipziger Bautradition wurde für die Neubauten rötlicher Rochlitzer Porphyrtuff<sup>10</sup> verwendet; im Erdgeschoß wurden Arkaden gebaut.

1961 bis 1966 wurden am Bayerischen Platz „siebengeschossige Wohnblöcke in Kammstellung mit zweigeschossigen, vorgelagerten Büroblöcken errichtet“<sup>11</sup>.

## 3 Klinikviertel der Universität<sup>12</sup>

Das Universitätsklinikum Leipzig ist eines der ältesten in Deutschland und mit 1 350 Betten und rund 4 300 Mitarbeitern das größte Krankenhaus Leipzigs. Das sogenannte Klinikviertel liegt südöstlich der Innenstadt und nordöstlich des Planungsgebiets.

1415 wurde die medizinische Fakultät der Universität Leipzig gegründet.

1871 wurde mit dem „Städtischen Krankenhaus zu St. Jakob“ der heutige Standort begründet.

Im Krieg wurden viele Gebäude zerstört; die Institute wurden nach und nach wieder aufgebaut.

Im Jahr 1953 ging das Krankenhaus St. Jakob in den Besitz der Universität über. Gebäude der naturwissenschaftlichen Fakultät und der Botanische Garten befinden sich südöstlich des Universitätsklinikums.

<sup>09</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 158-159.

<sup>10</sup> Rochlitzer Porphyrtuff wird bei Rochlitz in Sachsen abgebaut und ist ein vulkanisches Gestein mit rötlicher Farbe.

<sup>11</sup> Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 19.

<sup>12</sup> Vgl. Wikipedia Universitätsklinikum Leipzig 2012.

#### 4 Großsiedlung Straße des 18. Oktober<sup>13</sup>

1967 wurden neue Pläne für das Gebiet zwischen Philipp-Rosenthal- und Semmelweisstraße, den Bahngleisen und dem Bayerischen Platz vorgestellt: Zwischen 1968 und 1974 wurden mehrere elfgeschoßige Wohnscheiben und acht 16-geschoßige Punkthochhäuser des Typs PH 16, Internatskomplexe, eine Schule, Kindergärten, eine Kaufhalle, eine Schwimmhalle, eine Stadtteilbibliothek und ein Schulsportplatz errichtet.<sup>14</sup> Insgesamt wurden etwa 2 300 Wohnungen gebaut. Das ehemalige Internat, welches während der Messen in der DDR-Zeit auch Messegäste beherbergte, ist heute ein Studentenheim.

Als die Siedlung neu errichtet wurde, war sie sehr beliebt; es zogen vor allem Parteiangehörige der SED ein, die teilweise heute noch dort leben. Die BewohnerInnen sind schon etwas älter; Zuzug passiert kaum.<sup>15</sup>

Die Plattenbauten sind im Besitz der Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft mbH (LWB), die die Gebäude bereits saniert hat. Üblicherweise gibt es Ein- oder Zwei- bis Drei-Zimmer-Wohnungen; ein Umbau sollte gut möglich sein.<sup>16</sup>

Probleme der Plattenbauten sind die nicht besonders qualitative Bausubstanz, die zu hohe Dichte, die zu kleinen Wohnungen und dass zu wenig Grünraum und zu wenige Einkaufs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen vorhanden sind. Außerdem stellen die Plattenbauten mit ihren enormen Ausdehnungen Barrieren im Stadtgefüge dar.

Die Plattenbauten an der Straße des 18. Oktober sind zumindest wegen ihres Kapitalwerts, aber auch weil sie dokumentarisch wertvoll sind, erhaltenswert. Die Erhaltung ist sehr kostenintensiv und daher ist es sinnvoll, das Gebiet aufzuwerten (durch Schaffung eines Stadtteilparks, Verbesserung der Infrastruktur etc.). Ziel der Aufwertung ist, dass sich das Gebiet selbst stabilisieren kann. Gerade in diesem momentan recht instabilen Gebiet muss eine sensible Planung erfolgen. Es ist anfällig für Prozesse mit negativen sozialen Folgen (wie z.B. Gentrifizierung).

#### 5 Pablo Neruda Grundschule, Philipp Reclam Gymnasium<sup>17</sup>

Zwischen der Großsiedlung und dem Planungsgebiet befindet sich ein Schularreal mit Grundschule und Gymnasium, welches in den nächsten Jahren ausgebaut werden soll. Die Pläne dazu gibt es bereits:

Eine Grundschule mit Hort und eine Einfeldsporthalle werden im nordöstlichen Teil errichtet; im westlichen Teil werden eine Dreifeldsporthalle und ein Erweiterungsbau für das Gymnasium hinzukommen. Die Altbauten im Norden des Grundstückes sollen nach Fertigstellung abgerissen werden.

Das Schulgebiet wird umzäunt; daher sind Wegverbindungen nur nördlich des Gebietes und südlich davon möglich.

#### 6 Lokschnuppen<sup>18</sup>

Südlich der Semmelweisbrücke im Planungsgebiet befindet sich ein leerstehender Lokschnuppen mitsamt Drehscheibe, welcher unter Denkmalschutz steht. Das unverputzte Ziegelmauerwerk und die beiden Schornsteine sind charakteristisch.

05 Großsiedlung Straße des 18. Oktober



Ehemaliger Internatskomplex – heute Studentenwohnheim



06 Pablo Neruda Grundschule



07 Modell Umbau der Schulen



08 Lokschnuppen von außen



<sup>13</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 159-160.

<sup>14</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 14-17.

<sup>15</sup> Vgl. Menting/Wolf 2011.

<sup>16</sup> Vgl. Kruger 2011.

<sup>17</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 34.

<sup>18</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 40-41.

09 Kohlrabizirkus



### 7 Ehemalige Großmarkthalle<sup>19</sup>

Der ehemalige städtische Obst- und Gemüsemarkt – oder „Kohlrabizirkus“, wie er umgangssprachlich heißt – wurde 1930 nach dem Entwurf von Hubert Ritter erbaut; die Konstruktion der Massivkuppelbauten mit je 75 m Durchmesser waren damals revolutionär. Der Doppelkuppelbau ist weithin sichtbar und zählt mit seinem unverwechselbaren Erscheinungsbild zu den Landmarken der Stadtlandschaft.

Zuerst befand sich der Markt am Königsplatz (heutiger Wilhelm-Leuschner-Platz) in der Zentralmarkthalle; mit dem Aufkommen von LKW und Bahn (statt Pferdefuhrwagen) war dieser Standort etwas weiter außerhalb praktikabler. Aufgrund von Platzmangel und baulichen Mängeln wanderte der Markt 1995 wieder – diesmal in den Nordwesten Leipzigs. Dort waren die Standortfaktoren – z. B. die Verkehrslage durch die Nähe von Güterverkehrszentrum, Autobahn und Flughafen – wesentlich besser.

Heute wird die Nordhalle für Konzerte, Flohmärkte, Bankette u.v.m. genutzt und bietet Platz für bis zu 3 000 Personen.<sup>20</sup> Die Südhalle wurde bis vor Kurzem im Winter als Eisdome genutzt und war mit 2 200 m<sup>2</sup> die größte Indoor-Eisfläche Europas.<sup>21</sup>

### 8 Tierkliniken

Die ersten Gebäude der Tierkliniken entstanden hier in den Jahren 1916-1923. Kriegsbedingt wurde vieles zerstört; die Gebäude wurden wiedererrichtet und durch zahlreiche Neubauten ergänzt

Die Universitätsareale (Tierkliniken, Universitätsklinikum, ...) haben ihr eigenes studentisch-akademisches Milieu – sie sind ausgezeichnet funktionierende Inseln in der Stadt.<sup>22</sup>

10 Russische Gedächtniskirche



### 9 Russische Gedächtniskirche<sup>23</sup>

1913 wurde die russisch-orthodoxe Kirche nach Plänen des Petersburger Architekten W.A. Pokrowski fertiggestellt und den 22 000 in der Völkerschlacht gefallenen russischen Soldaten gewidmet.

Die Moskauer Christi-Himmelfahrtskirche war das Vorbild für den Bau der Russischen Gedächtniskirche. Sie ist auf einem quadratischen Grundriss aufgebaut und hat eine unten acht- und oben 16-eckige Kuppel mit einer Höhe von 55 m. Die Baukosten übernahm Russland, während die Stadt Leipzig das Grundstück zur Verfügung stellte.

11 Deutsche Bücherei



### 10 Deutscher Platz mit Deutscher Bücherei und Bio-City<sup>24</sup>

Das Gebäude der Deutschen Bücherei, das 1914 bis 1916 gebaut und ursprünglich als Nationalbibliothek geplant worden war, wurde bis heute mehrfach erweitert; die vier Erweiterungsbauten entstanden 1934-1936, 1956-1963, 1972-1982 und 2007-2011.

Nach der Teilung Deutschlands entstand in Frankfurt/Main die westdeutsche Nationalbibliothek; beides sind heute Standorte der Nationalbibliothek, bibliographische Dienste werden allerdings nur in Frankfurt/Main geleistet.

<sup>19</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 162-163.

<sup>20</sup> Vgl. Renner & Heinrich 2012.

<sup>21</sup> Vgl. Wikipedia Kohlrabizirkus 2010.

<sup>22</sup> Vgl. Kruger 2011.

<sup>23</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 160.

<sup>24</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 160-161.

Die Deutsche Bücherei hat einen Bestand von 14 858 855 Büchern, Periodika, Musikalien, Hand- und Hochschulschriften, Karten u. a.; 418 226 Bücher u. Ä. wurden 2010 entliehen.<sup>25</sup>

Die erst nach der Wende ergänzte ostseitige Bebauung des Max-Planck-Instituts für evolutionäre Anthropologie und die Deutsche Bücherei umfassen den Deutschen Platz, der in seiner ovalen Form auch schon vor dem Ersten Weltkrieg bestanden hatte.

Seit 2003 befindet sich die Bio-City – ein biotechnologisch-biomedizinisches Zentrum – am Deutschen Platz; seit 2005 ist auch das Fraunhofer Institut für Zelltherapie und Immunologie dort. Das Max-Planck-Institut für Kognitions- und Neurowissenschaften wurde 2008 fertig gestellt.

Der Bereich um den Deutschen Platz ist im Flächennutzungsplan (FNP) als Bereich „Wissenschaft und Forschung“ ausgewiesen; eine Ansiedlung von weiteren Firmen aus diesem Bereich ist gewünscht.

### 11 Alte Messe<sup>26</sup>

Das Gebiet der Alten Messe umfasst etwa 100 Hektar und wurde von 1920 bis 1991 für Ausstellungen der Technischen Messe verwendet.

1913 fand auf dem Gelände die Internationale Bauausstellung (IBA) und 1914 die Internationale Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik (BURGA) statt.

Die Menge der technischen Produkte wuchs rasch und stark an; daher wurde das Messeareal großzügig ausgebaut. 1928 standen bereits 17 Hallen.

Im Zweiten Weltkrieg wurde vieles zerstört (auf dem Areal befanden sich Rüstungseinrichtungen). Nach dem Krieg wurde wieder einiges neu gebaut bzw. umgebaut. Die im Zweiten Weltkrieg beschädigte Halle 12 wurde zum Sowjetischen Pavillon umgebaut; das Gebäude im russisch-traditionellen Stil mit einem 64 m hohen Turm mit Sowjetstern dominiert das Gelände.

Durch die Wiedervereinigung war die Leipziger Messe der weltweiten Konkurrenz ausgesetzt und musste sich weiterentwickeln. Ab 1991 fanden anstelle der Universalmesse Spezial-, Fach- und Verbrauchermessen – wie in den westlichen Ländern nach dem Zweiten Weltkrieg – statt. Da die alten Gebäude nicht mehr der Zeit entsprachen und eine Sanierung zu viel Zeit und Geld gekostet hätte, wurde am nördlichen Stadtrand von Leipzig die Neue Messe gebaut.

1996 wurde die Neue Messe eröffnet.

Ein Rahmenplan zur Nutzung des Gebietes besteht schon seit 1993; man hoffte einen ganzen Stadtteil neu zu gestalten. Damals war geplant, Wohnungen, Handels- und Bürogebäude und Hotels mit einem Hochhausensemble (als neues Leipziger Wahrzeichen) zu bauen. Am Deutschen Platz sollten Kultur und Wissenschaft, am Areal der Großmarkthalle Freizeiteinrichtungen angesiedelt werden. Am östlichen Rand des Gebietes sollten Wohnbauten und Grünanlagen errichtet werden, im Süden großflächige Handels- und Dienstleistungsbetriebe. Vor allem eine Verbindung des Gebietes mit der Umgebung sowie die umgebenden Stadtteile untereinander waren Hauptaspekte. Die Übersättigung des Immobilienmarkts ab 1996 durchkreuzte allerdings diese Pläne; nur Teile – wie die Ansiedlung von Forschung und Entwicklung am Deutschen Platz und die großflächigen Betriebe an der Richard-Lehmann-Straße<sup>27</sup> – wurden realisiert.

<sup>25</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 170.

<sup>26</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 161-162.

<sup>27</sup> Eine Automeile ist entstanden; es haben sich Autohäuser verschiedener Marken hier angesiedelt.

12 Max-Planck-Institut für evolutionäre Anthropologie



13 Bio-City



14 Luftbild Alte Messe



15 Sowjetischer Pavillon



16 Betonkuppelhalle (Nr. 16)



17 Halle 11 mit HIT Markt



18 Deutsche Bundesbank



19 Rahmenplan Alte Messe, Stand 2008

Heute stehen einige Hallen leer, andere werden für Fußball- und Eishockeyveranstaltungen, großflächigen Einzelhandel oder vom Finanzgewerbe genutzt. Unter Denkmalschutz stehen die Betonkuppelhalle (Nr. 16), der frühere Russische Pavillon (Nr. 12) und die Halle 11, in der sich heute der HIT Markt befindet.<sup>28</sup> Entlang der Richard-Lehmann-Straße hat sich eine Automeile (Autohäuser versch. Marken) etabliert.

Der Rahmenplan Alte Messe aus dem Jahr 2008 sieht vor, das Gebiet zwischen Alter Messe und der Kleingartensiedlung Tiefland gewerblich zu nutzen bzw. einige Wohngebäude zu errichten. Abgesehen von der Wohnnutzung hat der Plan noch seine Gültigkeit.<sup>29</sup>



20 Völkerschlachtdenkmal 1913



21 Panometer



22 Panometer mit der Ausstellung Amazonien

12 Völkerschlachtdenkmal<sup>30</sup>

1913 wurde das Völkerschlachtdenkmal nach 15-jähriger Bauzeit eingeweiht, es ist ein Mahnmal für die im Krieg gegen Napoleon gefallenen Soldaten. Das mächtige Bauwerk ist Wahrzeichen der Stadt und weithin sichtbar. Die Gesamthöhe beträgt 91 m, die Innenhalle ist insgesamt 68 m hoch und gliedert sich in drei Ebenen, wobei die unterste dem Gedenken der Gefallenen dient, die mittlere ist eine Ruhmeshalle für das deutsche Volk und darüber befindet sie eine Kuppelhalle. Die Wasserfläche symbolisiert die Tränen der Völker um die Opfer der Schlacht.

13 Panometer<sup>31</sup>

Der Gasometer aus dem Jahr 1910 auf dem Gelände der Stadtwerke Leipzig war bis 1977 zur Speicherung von Gas genutzt worden. Das Gebäude mit kreisförmigem Grundriss hat einen Durchmesser von knapp 57 m; die Kuppel hat eine Höhe von knapp 50 m.

Panometer ist ein Kunstwort, geschaffen von Yadegar Asisi, bestehend aus den Worten Panorama und Gasometer. Monumentale Panoramabilder an den Wänden sind die Hauptattraktionen der wechselnden, im Panometer statt findenden Ausstellungen mit Themen wie dem Mount Everest, dem antiken Rom oder dem tropischen Regenwald.

<sup>28</sup> Mehr Informationen sind unter [www.alte-messe-leipzig.de](http://www.alte-messe-leipzig.de) zu finden.

<sup>29</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 23.

<sup>30</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 203-204.

<sup>31</sup> Vgl. Wikipedia Panometer Leipzig 2012.

#### 14 Media-City<sup>32</sup>

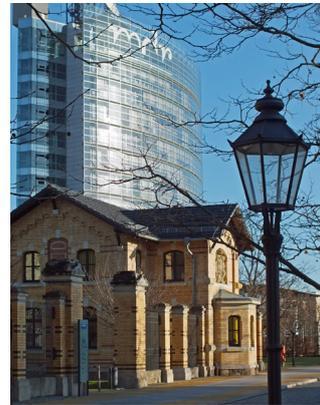
Im Südosten der Südvorstadt befindet sich seit 1991 der Produktions- und Sendestandort des Mitteldeutschen Rundfunks. Einige andere Mediendiensteleister siedelten sich ebenfalls am Gelände an; heute ist der Bereich als Media-City bekannt.

Die gelben Klinkerrohbauten mit Satteldächern aus schwarzglasierten Ziegeln waren ab 1886 für den städtischen Schlacht- und Viehhof erbaut und für den MDR renoviert und ergänzt worden.

24 Gelände Schlachthof, 1890



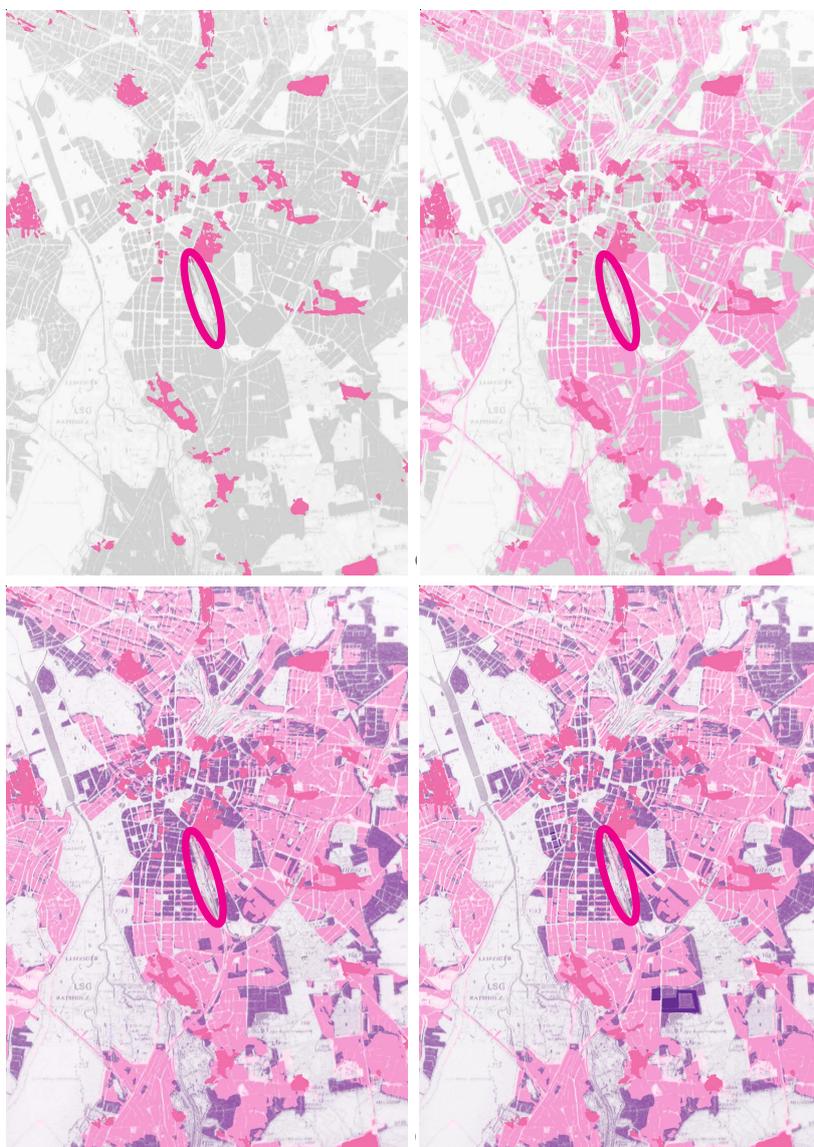
25 Media-City



<sup>32</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 14-17.

## Alter der Bebauung

Auf der folgenden Seite ist die Altersstruktur der heutigen Bebauung zu sehen.



26 Analyse Altersstruktur

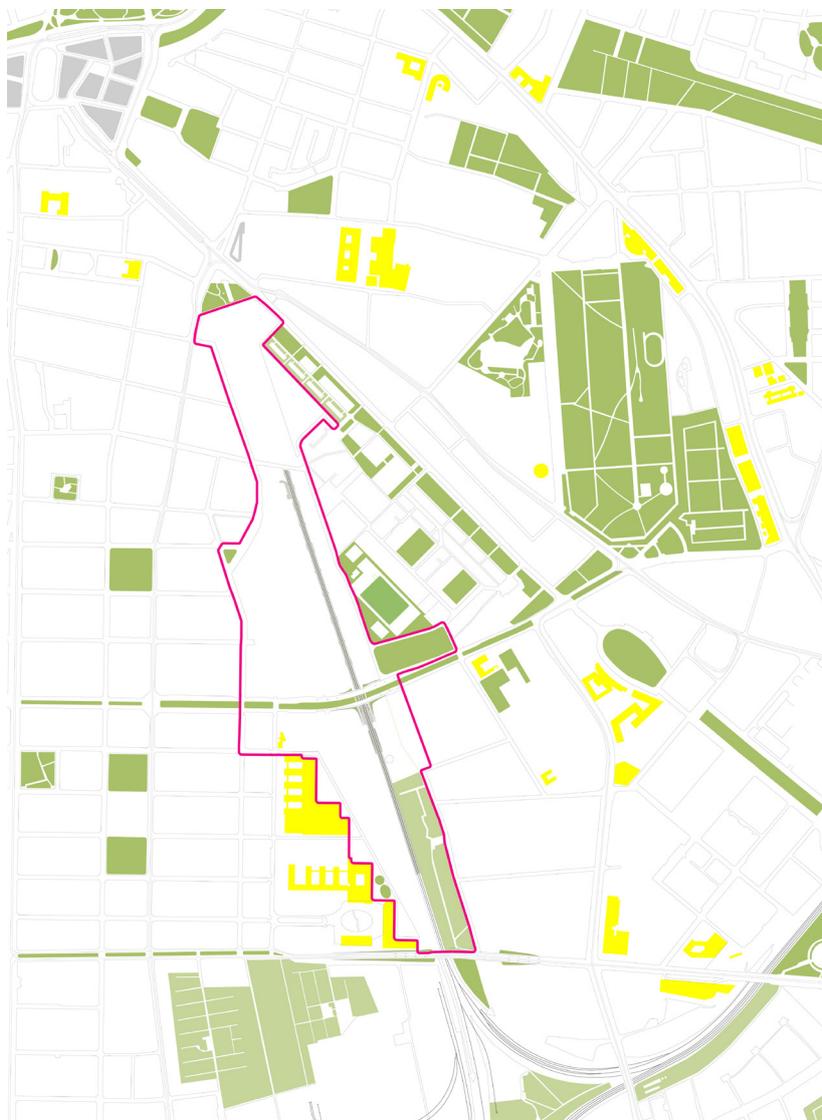
Legende

- Gebäude bis 1860
- Gebäude 1860-1940er
- Gebäude 1940er-1970er
- Gebäude 1970er-1990



## Neu Gebautes

Auf der folgenden Seite befindet sich ein Plan mit den seit der Wende neu gebauten Gebäuden und mit geplanten Gebäuden.



Übersichtsplan

Legende

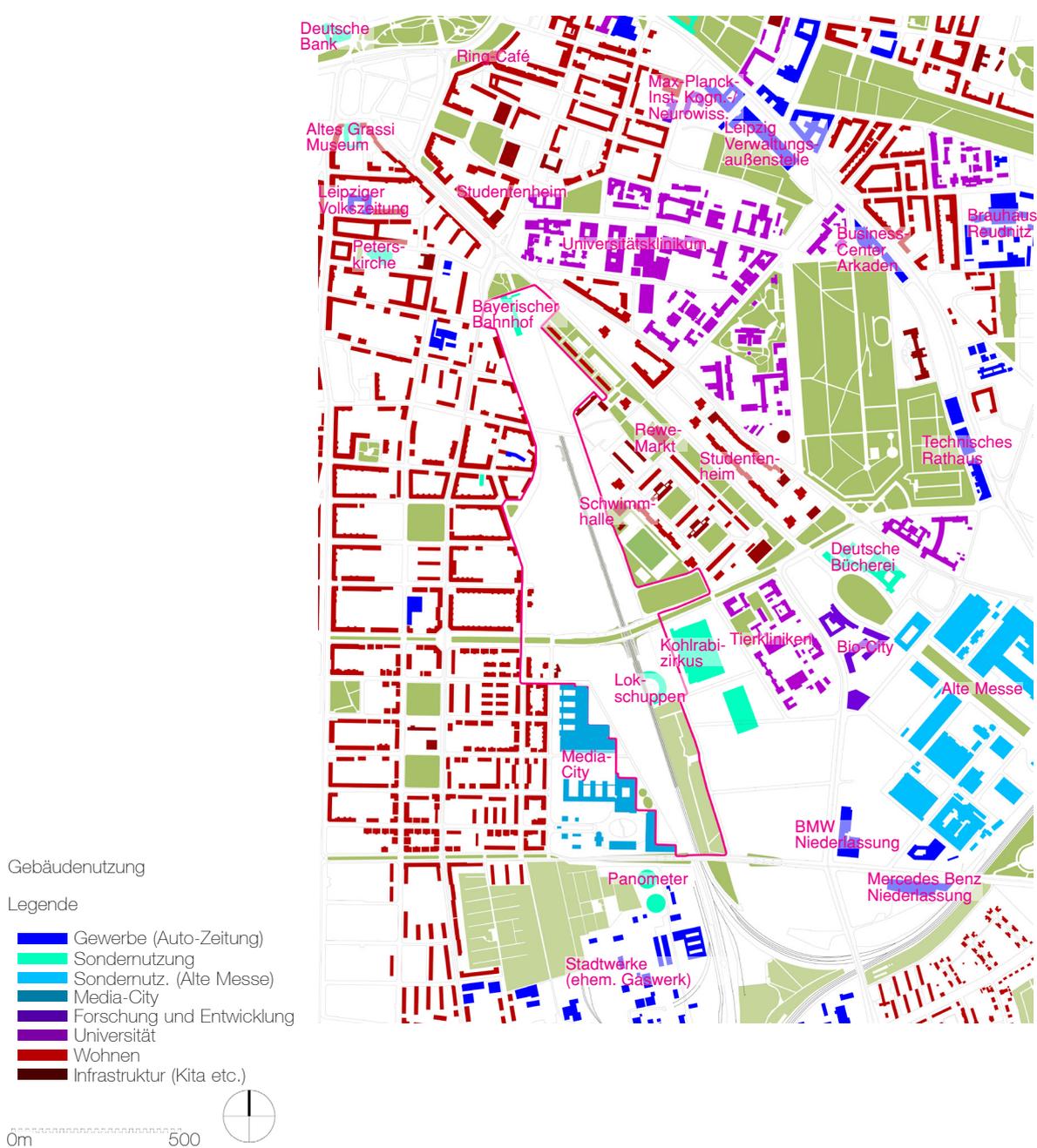
-  seit der Wende Gebautes
-  Bebauung geplant

0m  500



## Gebäudenutzung

Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt, wie die Gebäude im und um das Planungsgebiet genutzt werden.



### Typologien der Wohnbebauung

Auf der folgenden Seite befindet sich ein Plan mit den unterschiedlichen Wohnbautypologien von der Blockrandbebauung bis zur sozialistischen Großsiedlung.

Die Blockrandbebauung ist zwischen drei und sechs Geschößen hoch und stammt aus der Gründerzeit oder der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg. Zudem entstand in den 60ern und 70ern an vielen Standorten die sogenannte offene Blockrandbebauung. Die Gartenstadt Marienbrunn entstand zwischen 1913-1951.



Wohnbautypologie

Legende

- Blockrandbebauung
- Zeilen (Wiederaufbau)
- Gartenstadt
- Sozialist. Moderne (50er)
- Sozialist. Moderne (70/80er)
- Infrastruktur (Kita etc.)

0m  500



## Verkehr

### Motorisierter Individualverkehr

Das Planungsgebiet ist zurzeit eine Barriere in der Stadt – die Semmelweisbrücke wurde 2010 errichtet, um diese Barriere zu brechen und die Querung zu erleichtern.<sup>33</sup> Seit Fertigstellung der Semmelweisbrücke ist das Tangentenviereck geschlossen.

Die MIV-Erschließung ist sehr gut; auf die früher geplante Verbindungsstraße für den MIV zwischen Shakespearstraße und Johannissallee kann, zugunsten eines zusammenhängenden Grünraums, verzichtet werden.

Weite Teile Leipzigs sind als Rasternetz angelegt. Vorteile dieses Systems sind die hohe Flexibilität bei Störungen, die kurzen Wege für alle Verkehrsarten, die gute Erreichbarkeit aller Grundstücke, die gleichmäßige Verteilung der Verkehrsbelastung, die einfache Orientierung und die Möglichkeit des abschnittsweisen Ausbaus. Nachteile sind, dass der Verkehrsfluss schwer beeinflussbar ist, dass gebietsfremder Verkehr möglich ist und dass es zahlreiche Überschneidungen zwischen motorisiertem Verkehr und Fußgänger- und Radfahrerverkehr gibt.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Vgl. Kruger 2011.

<sup>34</sup> Vgl. Zancanella 2003, Verkehr 25.

## Verkehrsnetz

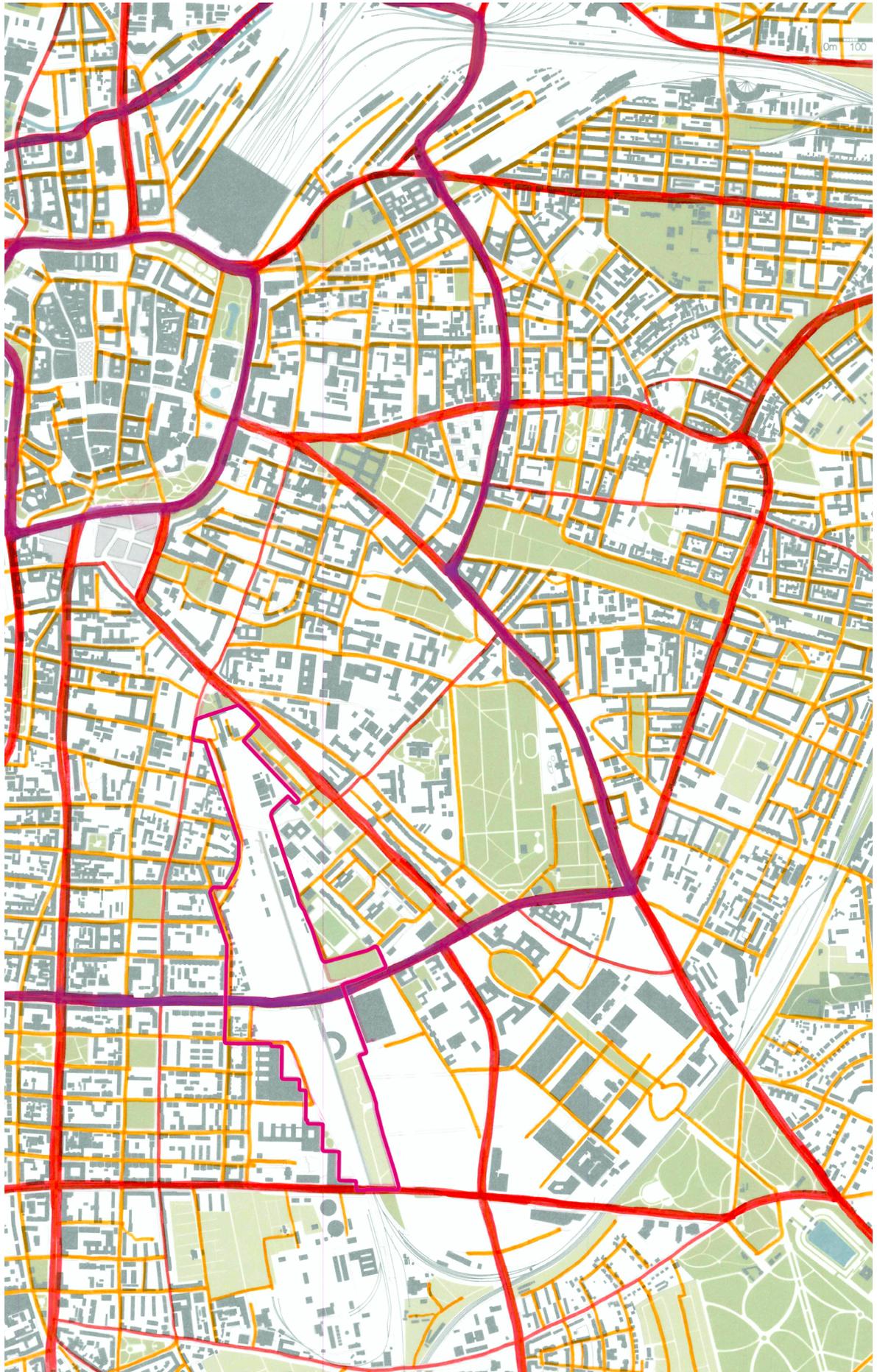
Auf der folgenden Seite befindet sich eine Analyse des motorisierten Individualverkehrs – sie zeigt, die Wichtigkeit der Straßen um das Planungsgebiet.

Verkehrssystem

Legende

-  Ringstraßen/Tangenten
-  Magistralen/Radialen
-  Sonstiges übergeordn. Netz
-  Untergeordnetes Netz





### Öffentlicher Verkehr<sup>35</sup>

Am Bayerischen Platz befinden sich Haltestellen der Straßenbahn (Linien 2, 9,16) und eine Bushaltestelle (Linie 60). Mit Eröffnung des City-Tunnels ist auch eine S-Bahn-Haltestelle (Linien S1, S2, S3, S4) vorhanden.

Bim und Bus fahren jeweils im 10-Minuten-Takt; etwa 12 Züge pro Stunde und Richtung fahren durch den City-Tunnel.

Für die S-Bahn-Haltestelle Bayerischer Bahnhof werden täglich 7 500 Ein-/Aussteiger, 3 700 Umsteiger (Bahn/Bahn) und 400 Umsteiger zum übrigen ÖPNV<sup>36</sup> erwartet.

Die Haltestelle Semmelweisstraße hat voraussichtlich täglich 7 500 Ein-/Aussteiger, 810 Umsteiger (Bahn/Bahn) und 2 190 Umsteiger zum übrigen ÖPNV.

Geplant ist außerdem, dass je eine Buslinie im 10-Minuten-Takt über die Semmelweisbrücke und über die Richard-Lehmann-Straße fährt.

Das ÖPNV-Netz ist – kurz gesagt – hervorragend.

### Bahnsystem

Auf der folgenden Seite befindet sich eine Analyse des Leipziger Bahnnetzes. Die Entfernung der S-Bahn-Haltestellen untereinander soll ein bis drei Kilometer, die Entfernung zwischen Haus und Haltestellenpunkt bis einen Kilometer betragen.

Bahnsystem

Legende

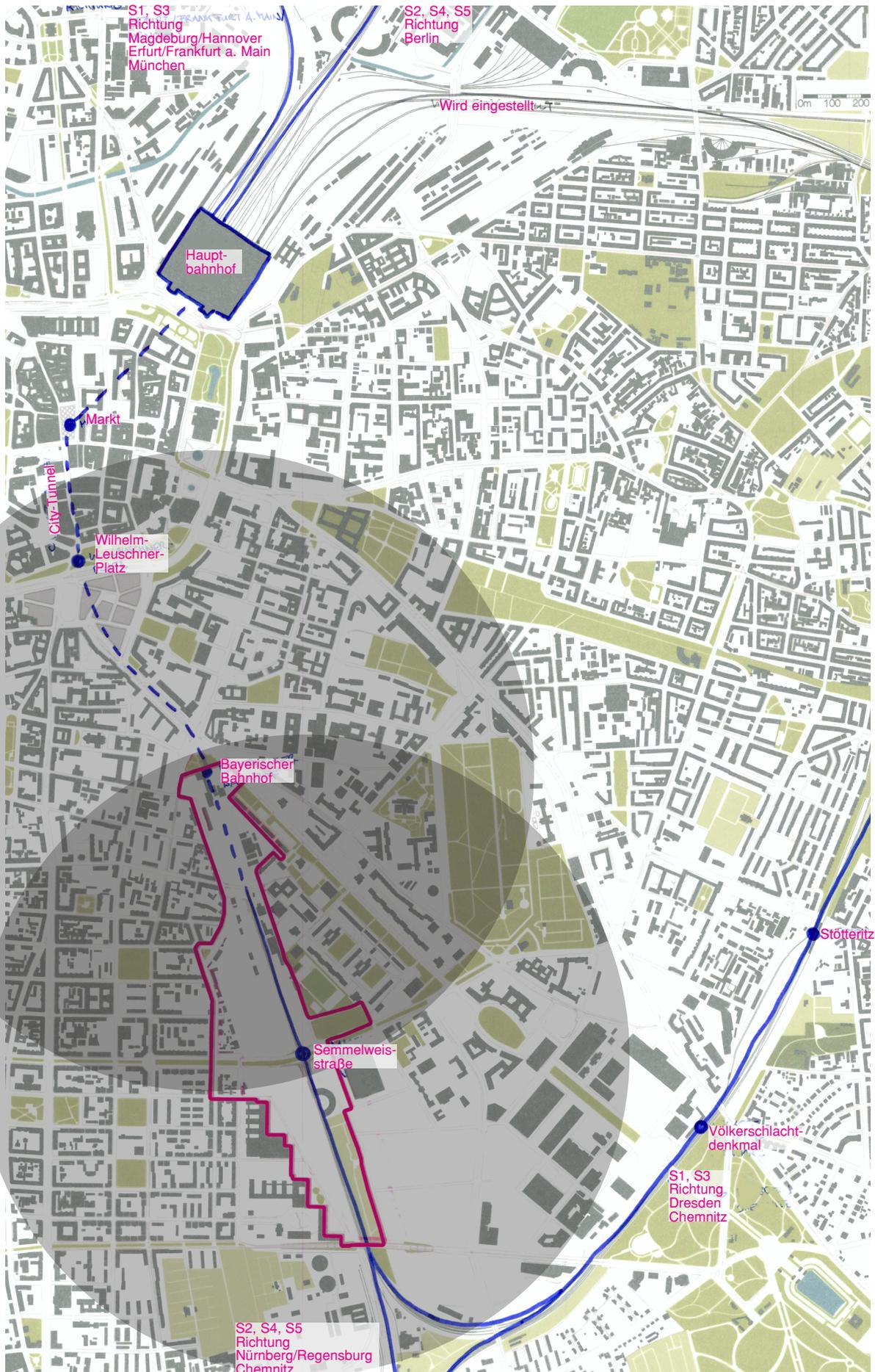
— Bahn  
● Radius 1 km

0m 500



<sup>35</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 35-39.

<sup>36</sup> Das ist der Öffentliche Personennahverkehr.



### Öffentliches Verkehrssystem

Auf der folgenden Seite befindet sich eine Analyse des öffentlichen Verkehrssystems. Die Entfernung der Haltepunkte untereinander soll etwa 250-600 m und die Entfernung zwischen Haus und Haltepunkt soll maximal 400 m betragen. Wenn – wie geplant – auf der Semmelweisbrücke und auf der Richard-Lehmann-Brücke Haltestellen dazukommen, ist die Netzabdeckung völlig ausreichend.

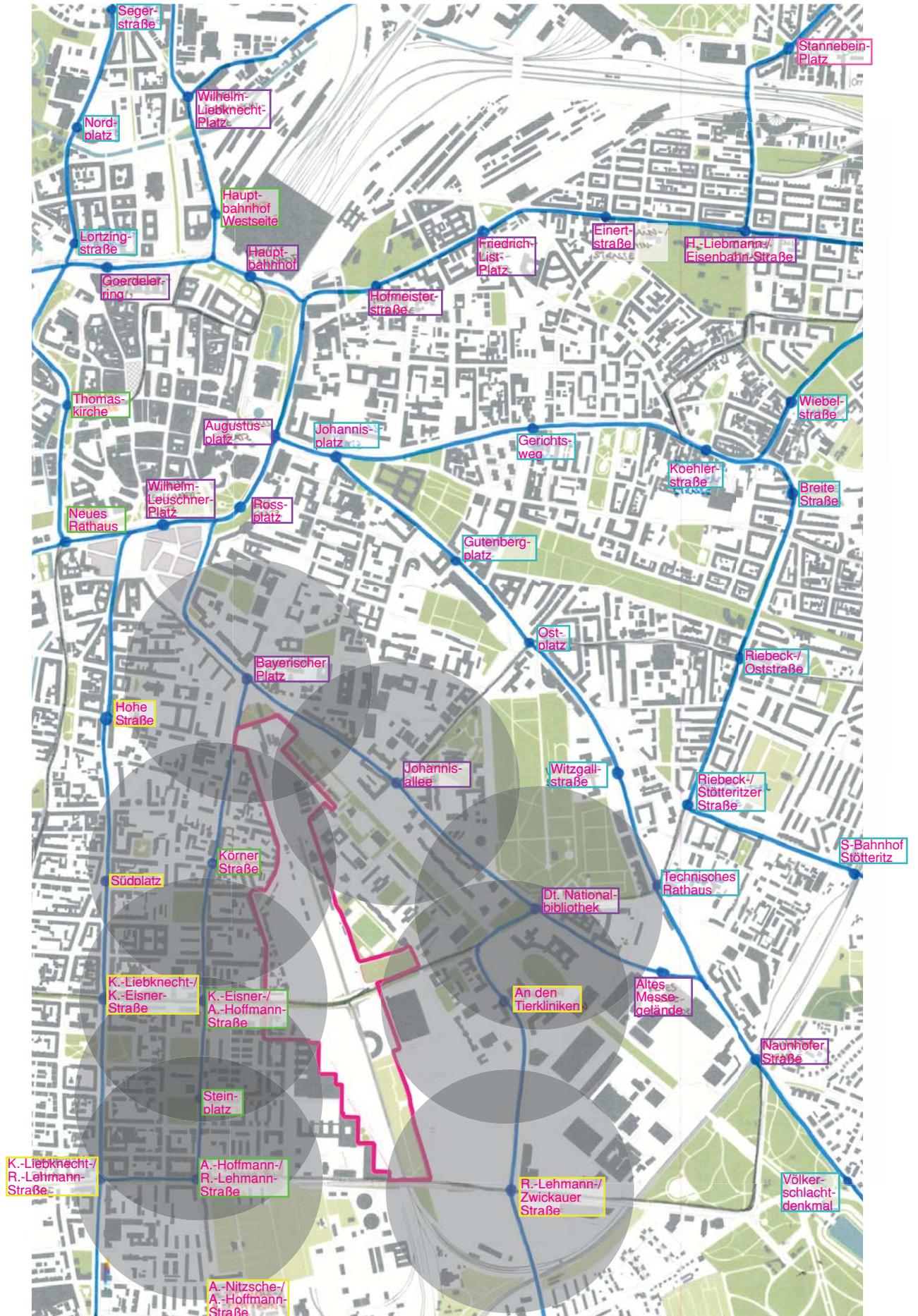
### Öffentliches Verkehrssystem

#### Legende

-  Straßenbahn
-  Bus
-  Radius 400 m

0m  500





### Rad- und Fußwegenetz<sup>37</sup>

Das Rad- und Fußwegenetz soll weiter ausgebaut werden. Eine Verbindung zwischen Zentrum und den südlichen Naherholungsgebieten ist geplant und wurde bereits beim Bau der Haltestelle Semmelweisstraße und bei der Semmelweisbrücke berücksichtigt.

In Verlängerung der Scharnhorststraße und der Steinstraße sind Rad- und Fußwege durch das MDR-Gelände geplant, um die Riegelwirkung der Gebäude zu mildern und die Ost-West-Verbindung zu verbessern.

Bei Neuplanungen ist zu berücksichtigen, dass bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h (Haupt- und Sammelstraßen) ein Radfahrstreifen und bei Geschwindigkeiten über 50 km/h (Hochleistungsstraßen) ein getrennt geführter Radweg vorhanden sein sollte. Bis zu 15 km/h muss bei entsprechend geringer Verkehrsbelastung kein Gehsteig vorhanden sein.<sup>38</sup>

Auf der folgenden Seite sind die Radwege und gekennzeichneten Radfahrstreifen in der Umgebung des Planungsareals zu sehen. Im Süden des Areal sind Radwege in Richtung Pleiße-Radweg und Markkleeberger See geplant.

Radwegenetz

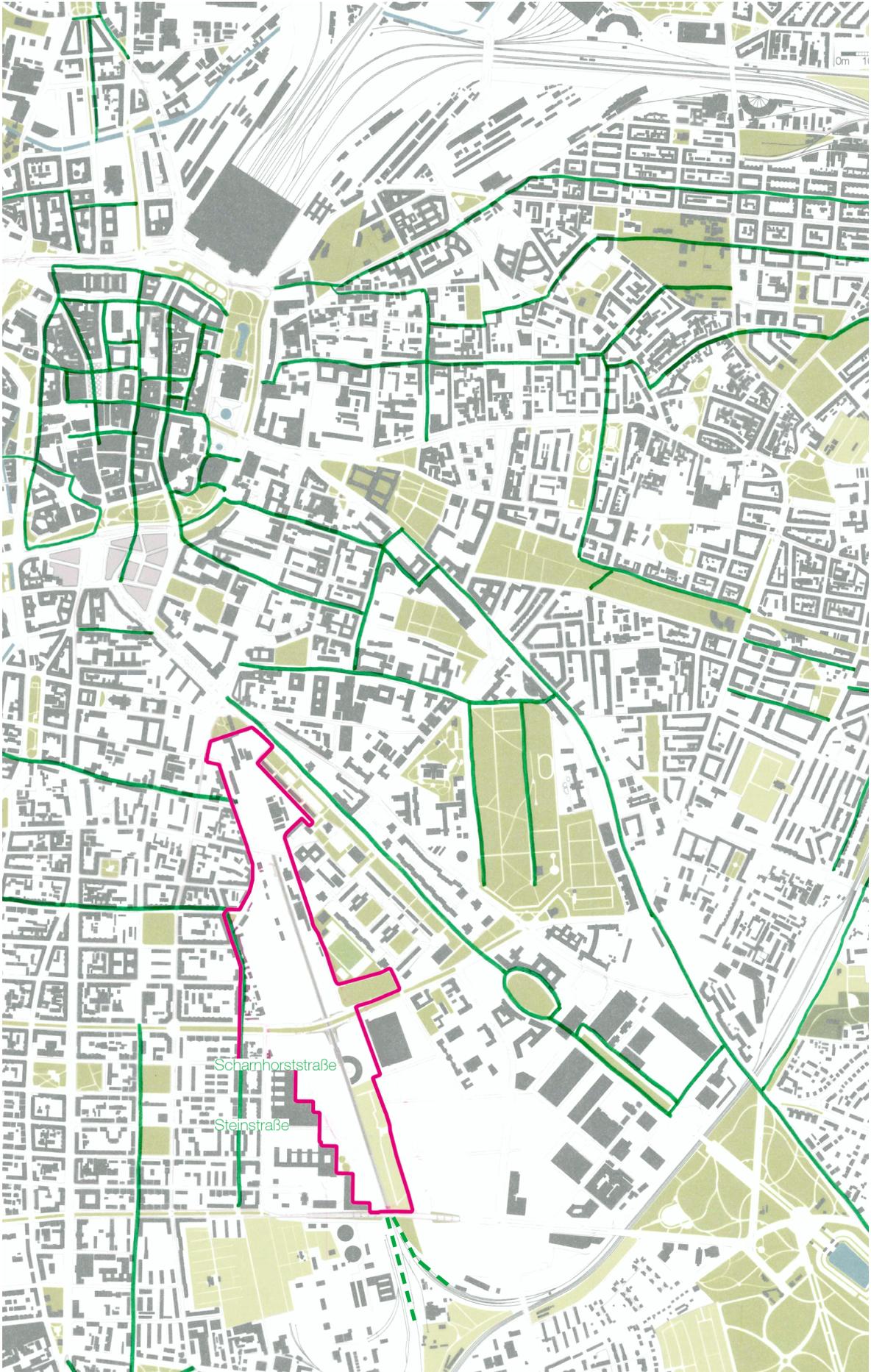
Legende

 Radfahrstreifen/Radwege

0m  500



<sup>37</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 33, 37.  
<sup>38</sup> Zancanella 2003, Verkehr 24.



Schamhorststraße

Steinstraße

### 15 Straße des 18. Oktober<sup>39</sup>

Die Straße des 18. Oktober<sup>40</sup> wurde um die Jahrhundertwende (1898-1915) gebaut. Gemeinsam mit der Windmühlenstraße<sup>41</sup> verbindet sie die Innenstadt mit der Messe bzw. als Achse mit dem Völkerschlachtdenkmal. Aufgrund der Überbauung der Achse am Gelände der Alten Messe von 1980 ist eine Sichtbeziehung jedoch nicht vorhanden.

Der Straße des 18. Oktober fehlt es von der Innenstadt bis zum Deutschen Platz – trotz der großzügigen Grünflächen und der Allee – an Aufenthaltsqualität; sie fällt stadträumlich auseinander und ist zu großvolumig. In Leipzig gibt es Überlegungen das Gebiet nachzverdichten und damit an den menschlichen Maßstab anzugleichen.<sup>42</sup>

Schon 1996 gab es Pläne zur Attraktivierung der Achse im Messegelände: „Im ehemaligen Messegelände soll ein Grünzug die Straßenmagistrale fortführen“<sup>43</sup> Ein Wettbewerb zur Gestaltung fand kürzlich statt; er soll nun voraussichtlich ab Frühjahr 2013 realisiert werden.

### 16 City-Tunnel

„Der City-Tunnel hat das Ziel, den schienengebundenen Nahverkehr im Mitteldeutschen Raum neu zu ordnen, um den regionalen und überregionalen Bahnverkehr aus dem Südraum Leipzig, Südsachsen und Bayern in Richtung Norden schneller abzuwickeln. Dafür wird eine direkte unterirdische Bahnverbindung zwischen dem Bayerischen Bahnhof und dem Hauptbahnhof erstellt.“<sup>44</sup>

Meine Leipziger InterviewpartnerInnen waren sich, als ich Anfang 2011 mit ihnen sprach, nicht über die Sinnhaftigkeit des umstrittenen Projekts einig.

Sabine Kruger erzählte mir von den immensen Kosten des Projekts und dass Bauzeit und -kosten sich wesentlich vermehrt hätten. Ursprünglich hätten der Hauptbahnhof vom Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof und der City-Tunnel auch für den ICE-Verkehr geöffnet werden sollen. Diese Variante wäre sinnvoller gewesen. Mittlerweile fahren die Züge nur noch vom Flughafen durch den City-Tunnel bis nach Borna; durch die direkte Anbindung soll die Innenstadt gestärkt werden.<sup>45</sup> Ingo Andreas Wolf hielt den City-Tunnel für nicht sinnvoll, da er zu kostenintensiv und zu wenig effizient sei.<sup>46</sup> Michael Rudolph meinte, dass das Projekt in Verbindung mit anderen Projekten der Bahn gut sei, denn die bessere Anbindung des südlichen Umlands an die Stadt sei notwendig. Die S-Bahn-Verbindung in Ost-West-Richtung hingegen würde verschlechtert.<sup>47</sup> Die Stadt Leipzig stand und steht voll hinter dem Projekt. Die Leipziger Bevölkerung hatte nur mittleres Interesse am Projekt, da es – abgesehen von den hohen Kosten – keine Nachteile mit sich brachte.

01 Straße des 18. Oktober, Blick in Richtung Süden



02 Wettbewerbsgrafiken



39 Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 159-160.

40 Der Name Straße des 18. Oktober kommt vom Entscheidungstag der Völkerschlacht bei Leipzig 1813.

41 Der Name Windmühlenstraße kommt von den dort im 16. Jhd. existierenden Windmühlen.

42 Vgl. Kruger 2011.

43 Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 159.

44 Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 5-6.

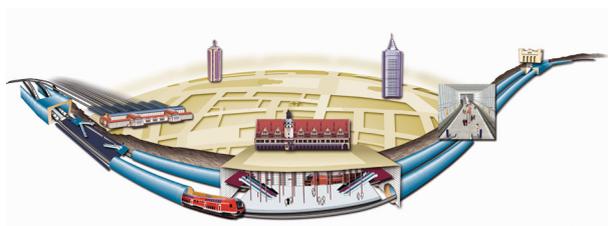
45 Vgl. Kruger 2011.

46 Vgl. Menting/Wolf 2011.

47 Vgl. Rudolph 2011.

03 Verlaufsgrafik City-Tunnel

Der City-Tunnel verläuft nun jedenfalls vom Hauptbahnhof unterirdisch bis zum Bayerischen Bahnhof; dazwischen gibt es Stationen am Leipziger Markt und am Wilhelm-Leuschner-Platz. Auf Höhe der Shakespearstraße befindet sich das südliche Tunnelportal; von hier bis zum Haltepunkt Semmelweisstraße verlaufen die Gleise in einem Trogbauwerk; danach schließt eine Trasse ans schon vorhandene Gleissystem an.



04 Entwurfsgrafik Haltepunkt Bayerischer Bahnhof



Der Entwurf für den Haltepunkt Bayerischer Bahnhof

*„sieht eine offene und grosszügige Untergrundstation vor mit Lichträumen. Die rhythmisch angeordneten, unterschiedlich farbigen Streben filtern das Licht und geben den Lichtschächten Maßstab.“<sup>48</sup>*

Im Eingangsbereich des Haltepunktes am Bayerischen Platz ist eine gepflasterte Fläche geplant, die vielfältige Wegebeziehungen zulässt; die übrige Fläche soll begrünt werden. Die Wände des Eingangsbauwerks sollen mit wildem Wein bekrant werden.<sup>49</sup>

48 Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 35.

49 Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 39.

## Grünraum

### 17 Friedenspark<sup>50</sup>

Der Friedenspark befindet sich westlich des Planungsgebietes. Er entstand aus dem ehemaligen Neuen Johannisfriedhof, welcher 1848 angelegt wurde. Anfang der 1970er Jahre wurde der Friedhof säkularisiert; nach einer umfassenden Umgestaltung wurde 1983 der Friedenspark eröffnet.

### 18 Auenwald<sup>51</sup>

Der Auenwald umfasst etwa 5 000 ha – die Breite beträgt etwa drei bis vier km, die Länge etwa 40 km. Die Flüsse Weiße Elster, Pleiße und Luppe mitsamt ihren Nebenarmen bilden die Auen. Im südlichen Teil wachsen vor allem Harthölzer wie die Stieleiche, die Esche, die Feldulme, die Hainbuche und der Ahorn. Im nördlichen Teil findet man eher Pappeln, Erlen, Linden und ebenfalls Ahorn. Der Auenwald ist das wichtigste Naherholungsgebiet der Leipziger und steht flächendeckend unter Naturschutz.

### 19 Südfriedhof<sup>52</sup>

Der Südfriedhof im Südosten des Planungsgebiets wurde 1886 eröffnet. Entworfen wurde die Anlage vom Architekten Hugo Licht und dem Gartendirektor Otto Wittenberg; bemerkenswert ist die Wegeführung in Form eines Lindenblattes. In der Mitte der Anlage befindet sich ein Komplex – aus Krematorium, zwei Kapellen, einer Haupthalle und einem weithin sichtbaren Glockenturm – der baulich dem Benediktinerkloster Maria Laach nachempfunden worden ist; errichtet wurde das Ensemble 1907-1909.<sup>53</sup>

Heute sind etwa 120 000 Gräber Dokumente der Bestattungskultur in Deutschland; die Fläche des Südfriedhofs beträgt etwa 82 ha. Die Gestaltung hat sich seit etwa 1900 kaum verändert und beruht auf einer Kombination aus Landschaftspark und traditionellem Friedhof. Die Bepflanzung reicht von Kiefern, Birken, Pappeln, Buchen, Ahorn, Linden, Lärchen, Kastanien und Ginkobäumen bis zu einem besonders sehenswerten Gang aus Rhododendren.

### 20 Tradition der Kleingartenanlagen in Leipzig<sup>54</sup>

Die sogenannten „Schreiber“-Gärten bekamen in Leipzig ihren Namen, als Dr. Ernst Innocenz Hauschild 1965 zu Ehren seines Schwiegervaters, dem Leipziger Arzt Dr. Daniel Gottlob Schreiber, welcher Naturverbundenheit und Bewegung an der frischen Luft als Weg zur Gesundheit sah, einen Garten für Kinder mit dem Namen „Schreiberplatz“ anlegte. Die Kinder kümmerten sich nicht ausreichend um den Garten; die Familien übernahmen ihn und bekamen in Folge die Möglichkeit, kleine Parzellen selbst zu bewirtschaften. Gleichzeitig gab es in Leipzig noch drei andere Wurzeln der Kleingartenbewegung, nämlich die Armengärten, die Naturheilkundebewegung und die von Unternehmen für ArbeiterInnen eingerichteten Fabriksgärten. Die Anlagen dienten den LeipzigerInnen als kleine Zusatzversorgung und Frischluft-Therapie.

01 Friedenspark mit Blick auf die Russische Gedächtniskirche



02 Clara-Zetkin-Park (Teil des Auenwaldes)



03 Südfriedhof



04 Luftbild des Kleingartenvereins Tiefland



<sup>50</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 160.

<sup>51</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 192-194.

<sup>52</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 202-204.

<sup>53</sup> Vgl. Stadt Leipzig Südfriedhof 2012.

<sup>54</sup> Vgl. Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996, 14-15, 195-197.

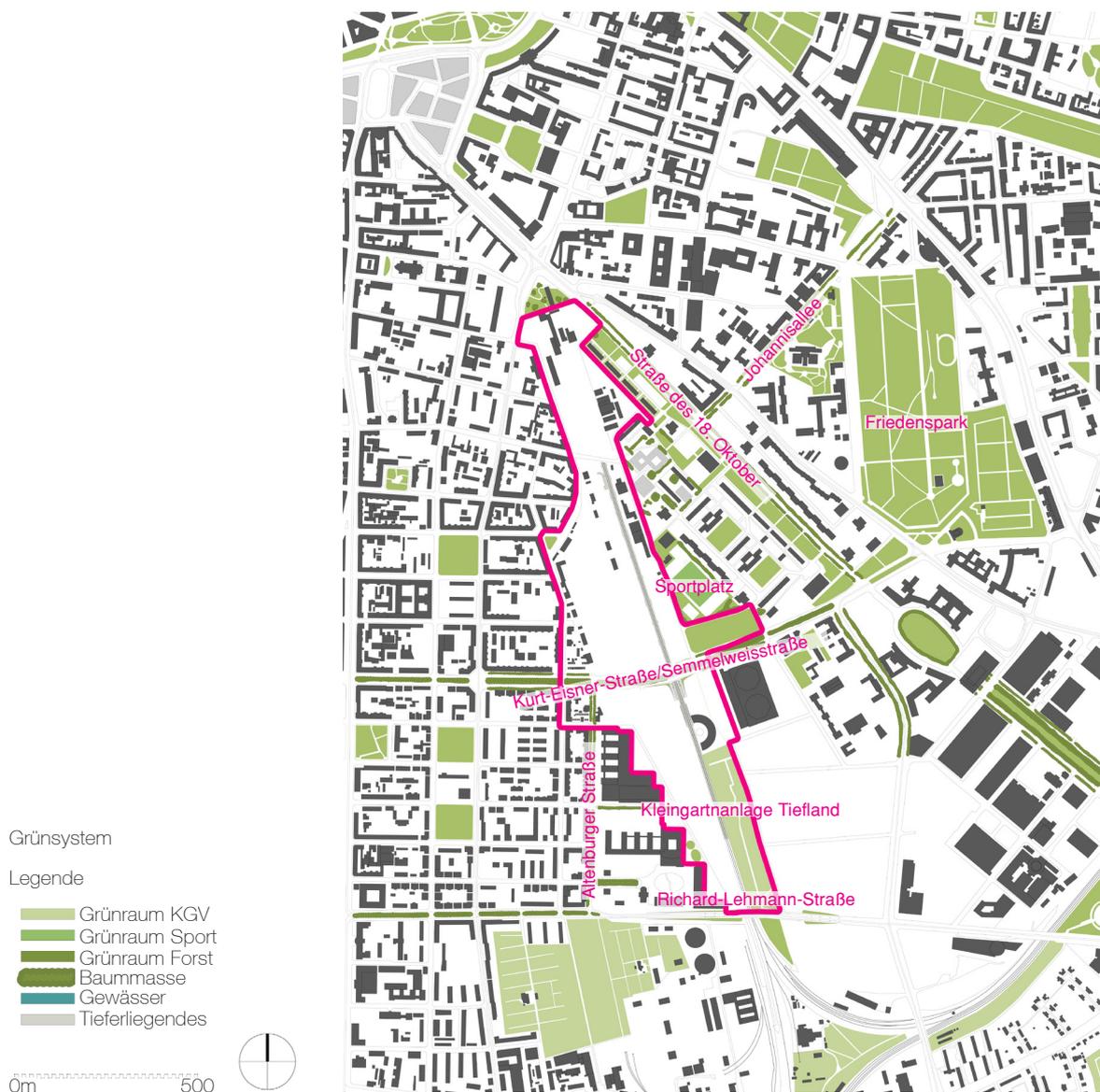
Vor allem zwischen 1830 und 1930 entstanden zahlreiche Kleingartenanlagen. Mit der Eisenbahn und dem rasanten Anwachsen der Stadt vermehrten sich die Kleingärten (oft nahe den Bahnstrecken).

In den frühen 1930er Jahren war die wirtschaftliche Lage so schlecht, dass die Kleingartenanlagen wieder erweitert wurden, um die Grundversorgung der LeipzigerInnen sicherzustellen.

Heute ist der Kleingarten Teil der Leipziger Identität.

### Grünsystem

Der folgende Plan zeigt die verschiedenen Grünflächen um das Planungsgebiet und die wichtigsten Alleen:





## Analysen des Planungsgebiets

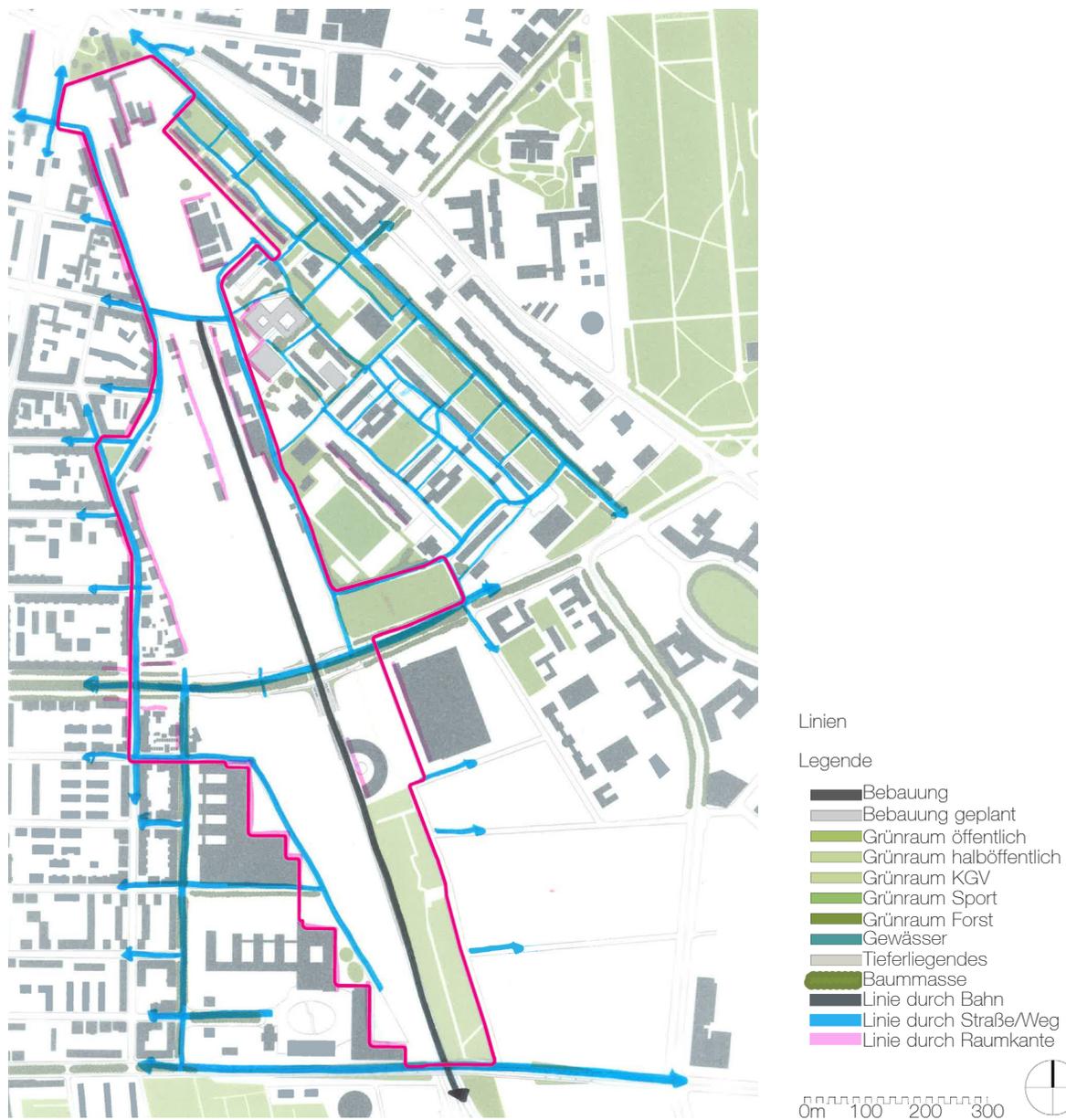
In diesem Kapitel möchte ich die Struktur, die Elemente des Planungsgebietes selbst und die Erwartungen an das Gebiet untersuchen. Schließlich fasse ich die konkreten Entwurfsbedingungen zusammen und starte im nächsten Kapitel mit diesem Anforderungskatalog in den Entwurfsprozess.

### Strukturanalyse

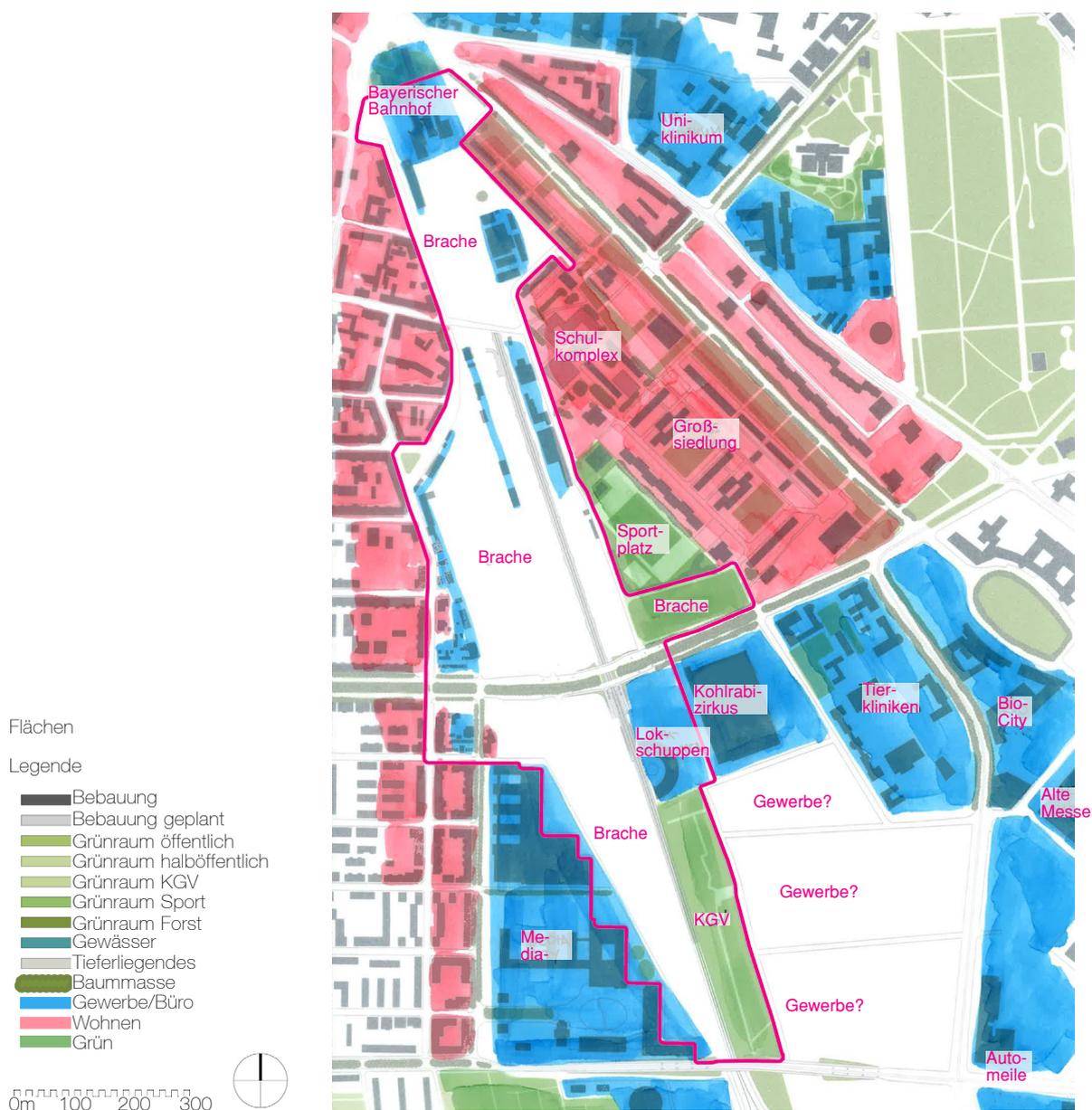
„Punkte“ in der städtebaulichen Strukturanalyse sind Landmarken, die durch ihre Größe oder ihr Aussehen unverkennbar sind und Orientierung und Identität bieten.



Das Strukturelement Linie kann eine Straße oder eine Bahnlinie (auch obsolet gewordene Gleise), aber auch eine Raumkante sein. Die folgende Grafik zeigt die linearen Elemente des Planungsgebiets.



Flächen sind zusammenhängende Gebiete mit einheitlicher Bebauung oder Gestaltung. Hier sehe ich das Gelände der Media-City, die Großsiedlung an der Straße des 18. Oktober, die Tierkliniken, das Gelände der ehemaligen Großmarkthalle, die Alte Messe, den Kleingartenverein Tiefland und den Sportplatz als wirksame flächige Elemente. Diese Flächen, aber auch die umgebende Wohnbebauung u. Ä., sind in der folgenden Grafik dargestellt.



## Elemente des Planungsgebiets

Da das Planungsgebiet von 1844-2001 als Bahnareal genützt und damit nicht für die Bevölkerung öffentlich zugänglich war, liegt das Planungsgebiet nun seit über zehn Jahren brach und ist im Bewusstsein der Menschen kaum vorhanden. Durch den Bau des City-Tunnels wurden obsolet gewordene Gleise bereits abgetragen, die bestehende Vegetation wurde durch die Baustelle ebenfalls zu großen Teilen zerstört.

Der Plan auf der gegenüberliegenden Seite zeigt die Elemente, die das Planungsgebiet heute prägen.

### Übersichtsplan

#### Legende

-  Bebauung
-  Bebauung geplant
-  Grünraum öffentlich
-  Grünraum halböffentlich
-  Grünraum KGV
-  Grünraum Sport
-  Grünraum Forst
-  Gewässer
-  Tieferliegendes
-  Baummasse





Gaststätte

City-Tunnel

Kleineres Lagergebäude

Fußweg

Kleinere Lagergebäude

Trog

Schenkendorfplatz

Kleineres Lagergebäude

Brache

Blockrandbebauung

Kleinere Lagergebäude

Semmelweisbrücke

Kleinere Lagergebäude

Blockrandbebauung

Kindertagesstätte

Erschließungsstraße Media-City mit Parkplätzen

Bahntrasse

Portikus

Bayerischer Bahnhof

Trauerweide

Brache

Ehemalige Gurkenfabrik

Kleinere Lagergebäude

Fußweg

Brache

Haltepunkt Semmelweisstraße

Lokschuppen

Brache

Kleingartenanlage Tiefland

Vor Beginn des Entwurfsprozesses war es notwendig zu entscheiden, welche Elemente innerhalb des Planungsgebiets wertvoll und erhaltenswert sind und welche zu Gunsten einer neuen Gestaltung abgetragen werden könnten.

Welche Gründe für den Erhalt von Objekten gibt es?<sup>01</sup>

#### Dokumentarischer Wert:

Gebäude mit dokumentarischem Wert sind Kulturdokumente ihrer Zeit; sie müssen weder schön noch funktional sein. Meist haben sie baukünstlerische Qualität; manchmal hat dort ein wichtiges historisches Ereignis stattgefunden. Diese Gebäude dienen häufig der Identifikation.

#### Baukünstlerischer Wert:

Gebäude, die baukünstlerisch wertvoll sind, sind ebenfalls schützens- und erhaltenswert.

#### Sozial-funktionaler Wert:

Gebäude können auch aufgrund ihres sozial-funktionalen Wertes schützenswert sein, wenn sie eine soziale Funktion erfüllen, die sonst verloren ginge – die Nutzung ist hier entscheidend.

#### Kapitalwert:

Gebäude können auch allein aufgrund ihres Kapitalwertes schützenswert sein, z.B. große Gebäude mit guter Bausubstanz.

Manchmal kann es auch notwendig sein, Gebäude in der Umgebung eines schützenswerten Gebäudes zu erhalten, damit das Milieu um das wertvolle Gebäude erhalten bleibt. Hier ist allerdings im Rahmen einer städtebaulichen Planung ein freierer Umgang möglich.

Die folgenden Grafiken zeigen, welche Objekte schützenswert sind.<sup>02</sup>

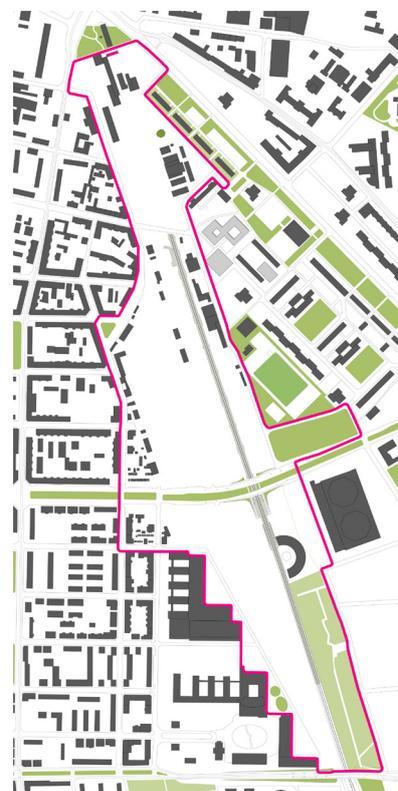
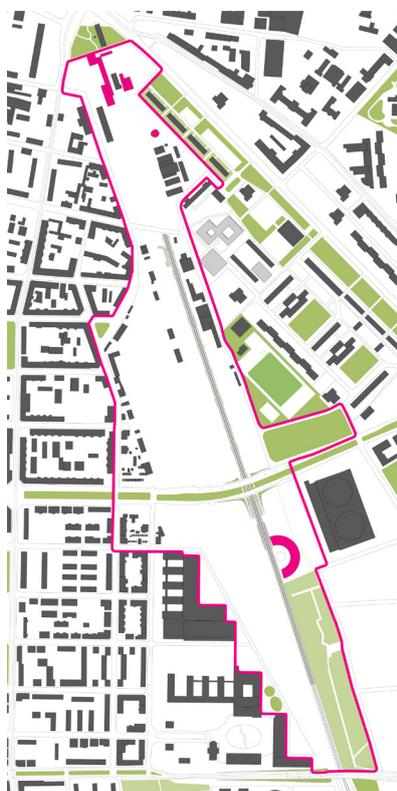
Mit den übrigen Gebäuden ist ein freierer Umgang im Zuge einer städtebaulichen Planung möglich.

---

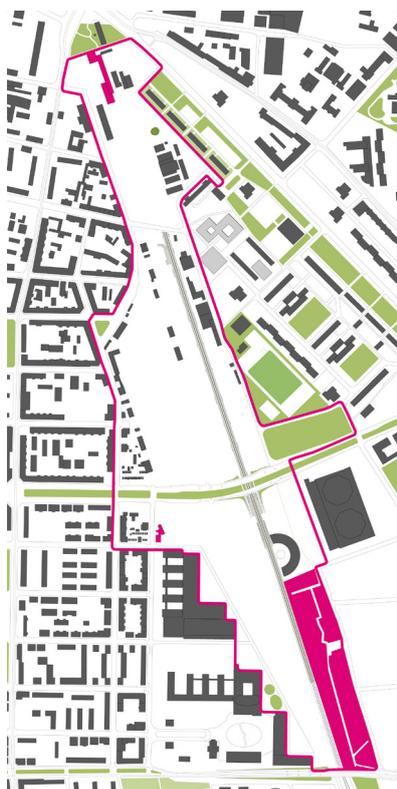
01 Vgl. Doytchinov 2010-2013.

02 Bei neu Errichtetem (City-Tunnel mit Haltepunkten, Semmelweisbrücke) stellt sich die Frage des Abbruchs nicht.

Dokumentarischer Wert  
Baukünstlerischer Wert



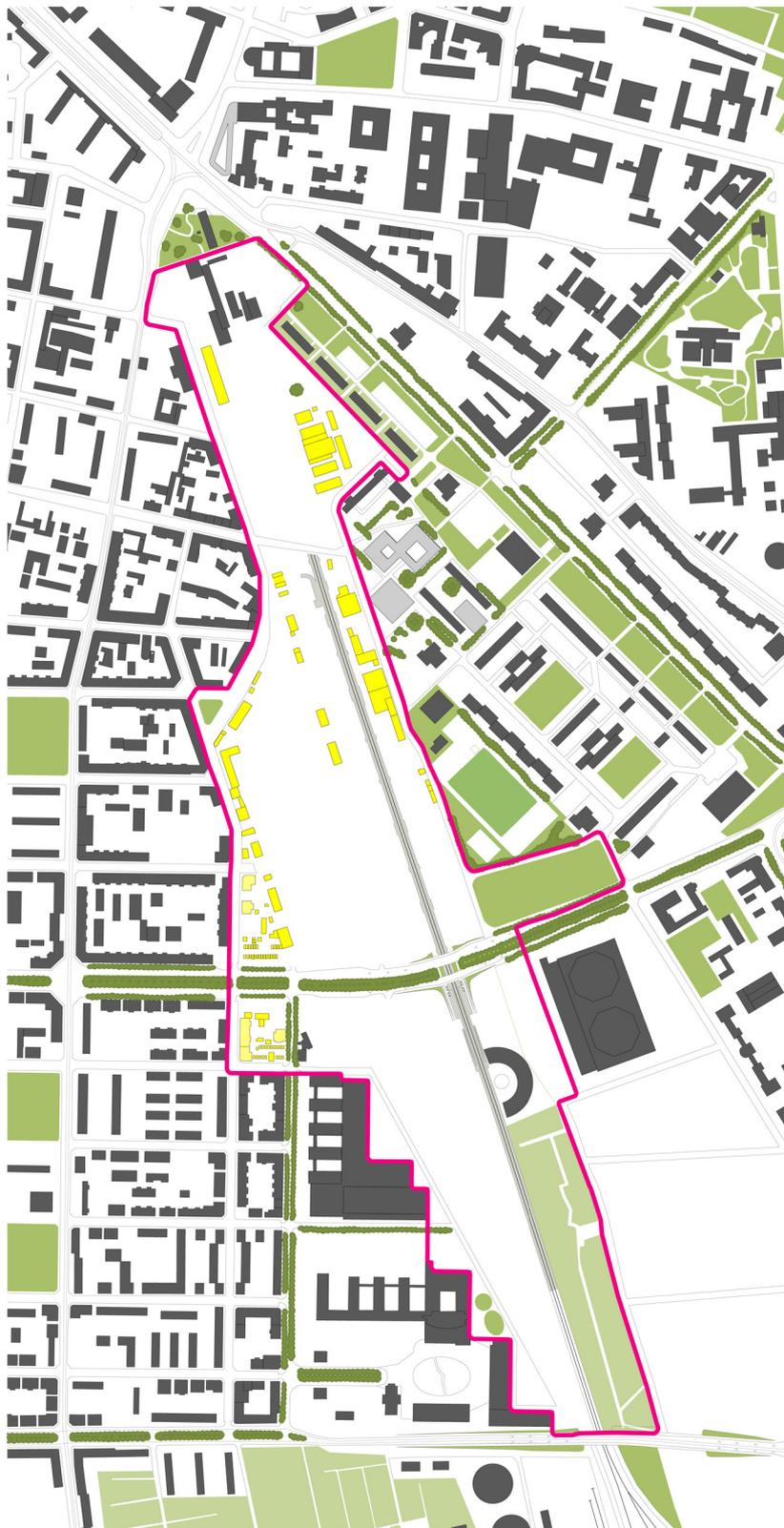
Sozial-funktionaler Wert  
Kapitalwert



Legende

- Bebauung
- Bebauung geplant
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum KGV
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Gewässer
- Tieferliegendes
- wertvoll
- geringer Kapitalwert







## Eindrücke

Richard-Lehmann-Brücke



Kleingartenverein



01 Blick vom MDR-Hochhaus Richtung Südvorstadt



02 Blick vom MDR-Hochhaus Richtung Kohlrabizirkus



Blick von der Semmelweisbrücke Richtung City



Blick von der Semmelweisbrücke Richtung Südvorstadt



Baufällige Gebäude am Rand des Planungsareals



Blick von Westen nach Osten



Verlängerung der Shakespearstraße



Tunnelportal



Blick von der Semmelweisstraße Richtung Sportplatz



03 Haltepunkt Semmelweisstraße



04 Lokschuppen



05 Lokschuppen



## Erwartungen

### Exkurs Stadtumbau<sup>03</sup>

Was ist Stadtumbau eigentlich?

Stadtumbau ist eine „tief greifende qualitative und quantitative Änderung der Bodennutzungen in bebauten Bereichen“<sup>04</sup>, um „die Erhaltung und Förderung der Funktionsfähigkeit einer Stadt“<sup>05</sup> zu gewährleisten. Da sich die Bedürfnisse der Stadt und seiner BewohnerInnen ändern, muss die Struktur immer wieder angepasst werden, damit sie die momentanen und prognostizierten Bedürfnisse befriedigen kann.

Was muss – ganz generell gesehen – beim Stadtumbau berücksichtigt werden? Um zu verhindern, dass Umbau un gelenkt vom Markt erzwungen wird, ist es wichtig, Bedürfnisse früh zu erkennen und entsprechend zu reagieren. „Stadtumbauten verlangen nach lokalen Opfern zugunsten von gesamtstädtischen Interessen und können nur über Streitigkeiten durchgesetzt werden.“<sup>06</sup> Alle Maßnahmen haben unvermeidbare „Nebenwirkungen“, welcher man sich bewusst sein sollte. Stadtumbau passiert langfristig und ist meist mit hohem finanziellen Aufwand verbunden, daher muss die Umsetzung in Abschnitten passieren können.

### Erwartungen der Stadt an das Planungsgebiet

Die Stadt sieht im Bereich des Bayerischen Bahnhofs hohe Handlungspriorität, nicht aufgrund einer dringlichen Problemlage, sondern zur Verbesserung der Zukunftsfähigkeit Leipzigs. Die Stadt will in naher Zukunft nicht nur das ehemalige Bahnareal umbauen, auch die Straße des 18. Oktober im Bereich der Alten Messe soll neu gestaltet werden.

Trotz der hohen Erwartungen sind wie überall die finanziellen Mittel knapp.

Eine schrittweise Umsetzung des Planes ist sinnvoll.

Konkret sollen die bisher vom Bahnareal getrennten Stadtteile miteinander vernetzt werden und ein großzügiger Stadtteilpark soll das Viertel aufwerten.

Des Weiteren soll eine Grün- und Radverbindung vom Bayerischen Bahnhof mit dem Naherholungsgebiet im Süden entstehen.

Für Firmen aus den Bereichen Forschung und Entwicklung und Medien sollen die Standortbedingungen verbessert werden. Auch die Lebensqualität der BewohnerInnen der Viertel um das Areal soll gesteigert und damit sollen die Standortbedingungen verbessert werden.

### Erwartungen der Umgebung an das Planungsgebiet

Mit einem großzügigen Park und der Vernetzung von Südvorstadt und Südostvorstadt soll die Großsiedlung an der Straße des 18. Oktober attraktiviert und – im Hinblick auf Leerstandsproblematik – stabilisiert werden. Außerdem würde ein vergrößerter privater/halböffentlicher Freiraum die Großsiedlung in Bezug auf Lebensqualität aufwerten.

Das Areal zu nutzen, um einen großen Freiraum zu schaffen, ist nicht nur im Sinn des leerstandsgeplagten Immobilienmarktes, sondern auch für die angrenzenden Stadtteile notwendig, um das Stadtklima (Luftqualität und thermischer Ausgleich) zu verbessern und Defizite an Frei- und Grünraum auszugleichen. Der

<sup>03</sup> Vgl. Doytchinov 2010, 39-44.

<sup>04</sup> Doytchinov 2010, Vo 1, 39.

<sup>05</sup> Doytchinov 2010, Vo 1, 44.

<sup>06</sup> Doytchinov 2010, Vo 1, 44.

Park könnte von Kindern zum Spielen und Toben, von Studenten als Erweiterung ihres Raums, von Arbeitenden als Platz zum Mittagessen, von Sportlern, Hundebesitzern etc. genutzt werden.

Für den Tunnelbau sollen zum Ausgleich Flächen entstehen, auf denen sich die ehemalige Fauna und Flora wieder ausbreiten kann.

Dem SEKo zufolge ist weder im Bereich Kultur noch im Bereich Soziales ein hoher Handlungsbedarf für das Areal des Bayerischen Bahnhofs gegeben.

Aufgrund der prognostizierten Zunahme von Kindern und Jugendlichen in der Südvorstadt und in Connewitz soll die Bildungsinfrastruktur ausgebaut werden. Im besten Fall ist die Zunahme so groß, dass ein fünfzügiges Gymnasium Platz finden soll; Kindertagesstätten fehlen ebenfalls.

Ein Ausdehnungsraum für das beliebte Viertel im Westen des Gebiets wird ebenso gewünscht wie Erweiterungsmöglichkeiten für die Media-City.

### Potentiale des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet bietet etwa 40 ha Fläche, die abgesehen von bestehenden Gleisen, Straßen und wenigen Gebäuden frei zur Verfügung steht. Nahezu das gesamte Gelände befindet sich im Besitz der Deutschen Bahn. Da die Fläche im Entwurf des neuen Flächennutzungsplans als „Entwicklungspotentiale auf Bahnflächen“ ausgewiesen ist, ist hier vieles möglich.

Ein Potential des ehemaligen Bahnhofsgeländes ist die Nähe zur Innenstadt. In der Innenstadt sind zahlreiche Räumlichkeiten der Universität untergebracht, aber auch das Universitätsklinikum, die Tierkliniken, die Hochschule für Technik, Wissenschaft und Kultur liegen in unmittelbarer Nähe zum Planungsareal. Studierende sind nicht direkt abhängig von der wirtschaftlichen Lage; auch wenn es sonst wenig Arbeit gibt, bleiben sie und fördern (auch mit ihren geringen Mitteln) die Wirtschaft. StudentInnen nutzen durch ihre Lebensweise<sup>07</sup> den öffentlichen Raum oft vermehrt und können diesen beleben.

Ebenfalls positiv für das Gebiet ist die Nähe einerseits zu den beliebten Wohnvierteln im Westen, andererseits zu großen, wirtschaftlich starken Firmen. Auch die Landmarken Bayerischer Bahnhof und Kohlrabizirkus und touristische Magneten wie das Völkerschlachtdenkmal und der Panometer stärken das Profil des Areal.

Die Erreichbarkeit ist hervorragend, sowohl mit dem öffentlichen Verkehr (Bus, Bim, Bahn) als auch mit dem Auto. Mit der Realisierung der Radverbindung Innenstadt-Neuseenland wird die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad einwandfrei.

Der größte Problempunkt des Areal ist zweifellos die Bahnlinie, die – nicht wie ursprünglich geplant – ab dem Haltepunkt Semmelweisstraße, sondern schon ab Höhe der Shakespearstraße eine äußerst starke Zäsur darstellt.

---

<sup>07</sup> Not macht erfinderisch?

## Zusammengefasste Entwurfsbedingungen

*„Ziel des Wettbewerbs ist die Entwicklung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes, welche zur Vorbereitung einer Bauleitplanung dienen und eine landschaftsarchitektonische Planung für einen zukünftigen Stadtteilpark liefern soll.“<sup>08</sup>*

### Finanzierung:

Der Entwurf soll möglichst mit geringem finanziellen Aufwand umsetzbar sein.

### Bauabschnitte:

Der Entwurf soll in Bauabschnitte gegliedert sein, die nacheinander entwickelt werden können.

### Zwischennutzung:

Für nicht sofort realisierte Flächen sollen Zwischennutzungen entwickelt werden, die das Areal in das Bewusstsein der BewohnerInnen zurückholen und es attraktivieren. Die Zwischennutzungen sollen preiswert und einfach umsetzbar sein.<sup>09</sup>

### Umwelt:

Der Entwurf soll Ressourcen schonen, Energieeffizienz unterstützen und die Umwelt nicht belasten. Beispielsweise kann Vorhandenes weiter genutzt werden. Regenwasser kann natürlich versickern oder genutzt, der ÖPNV/Radverkehr gefördert werden.

### Ränder:

Die Ränder des Areals sollen räumlich-städtebaulich ausgebildet werden. Die dem Park zugewandte Bebauung soll ein „Gesicht“ bekommen.

### Verbindung:

Aufgrund der Nutzung als Bahngelände und der fehlenden Querungsmöglichkeiten ist das Areal eine Barriere im Stadtgefüge.

Das SEKo sieht vor, Südvorstadt und Südostvorstadt auf städtebaulicher und funktionaler Ebene zu verbinden. Ein totales Ineinanderwachsen ist kaum möglich und auch nicht sinnvoll, da jeder Bereich seinen eigenen Charakter hat, der nicht über etwas anderes gestülpt werden soll und kann. Mit dem Bau der Sesselweisbrücke und des City-Tunnels wird die Einbindung schon verbessert. Besonders für Radfahrer und Fußgänger ist die Verbindung noch nicht ausreichend. Zu bedenken ist, dass die Plattenbauten mit ihren enormen Abmessungen, die ebenfalls groß dimensionierten Gebäude der Media-City und der KohlraBizirkus sowie die nach außen eher abweisende Kleingartenanlage auch Barrieren darstellen.

### Stadtteilpark:

Ein Stadtteilpark soll – aus mehreren Gründen – auf dem Areal entstehen. Der Park schafft einerseits eine Verbindung der angrenzenden Viertel und funktioniert andererseits als Puffer. Ein großzügiger, vielfältiger Park kann dem Umfeld



<sup>08</sup> Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 6.

<sup>09</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 46.



ein starkes Rückgrat sein und viele Bedürfnisse der BewohnerInnen<sup>10</sup> wie Sport und Spiel oder Erholung befriedigen. Unterschiedliche Funktionen sollen so angeordnet sein, dass sie sich nicht gegenseitig stören.

Zudem würde ein Park zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen. Da im Planungsgebiet wie in der Innenstadt Probleme mit städtischer Überwärmung auftreten, soll eine grüne Schneise von 50 m entlang der ehemaligen Gleise für Frischluftzufuhr von außen sorgen. Innerhalb der 50 m breiten Frischluftschneise soll die Oberflächenrauheit nicht nennenswert erhöht werden. Bei entsprechender Gestaltung kann ein Park, neben unterschiedlichsten Pflanzenarten, auch Lebensräume für die Fauna bieten.<sup>11</sup>

Die unter Naturdenkmalschutz gestellte Trauerweide im nördlichen Teil des Gebietes sowie der denkmalgeschützte Platz an der Ecke Schenkendorfstraße/ Kohlenstraße sind in die Gestaltung einzubeziehen.



#### Radweg:

Im Planungsgebiet soll eine Vernetzung bzw. Grünverbindung (für nichtmotorisierten Verkehr, Freizeitsport) vom Bayerischen Bahnhof zum südlichen Neuseenland geschaffen werden.

#### Immobilienmarkt:

Seit 2002 wächst die Einwohnerzahl jedes Jahr um etwa 3 000 Menschen (+ ca. 0,6 %). Ein Zuwanderungsplus kristallisiert sich bei den 18- bis 28-jährigen heraus.

Nach Schätzung des Stadtplanungsamtes im Monitoringbericht 2009 gab es ca. 38 000 leere Wohnungen. Man kann davon ausgehen, dass die Zahl der leerstehenden Wohnungen in sanierten Gründerzeithäusern, Häusern der 20er/30er Jahre und Häusern aus der Zeit nach 1990 sinken wird. Die DDR-Gebäude werden allerdings stärker mit der Leerstandsproblematik konfrontiert werden. Für größere Familien (zwei oder mehr Kinder), Menschen, die von Arbeitslosengeld oder Grundsicherung leben, junge und ältere Paare und Singles gibt es trotz des allgemeinen Wohnungsüberangebotes nicht genug Wohnungen. Laut Ingo Andreas Wolf fehlt es außerdem an großbürgerlichen Wohnungen; daher sind auch die Stadthäuser überaus gefragt. Möglicherweise eignen sich Stadthäuser besser als Auflockerung zwischen der bestehenden Blockrandbebauung und sind weniger ideal für diesen Standort.

Für mein Projekt ist Schrumpfung nicht direkt ein Thema; in der näheren Umgebung siedeln sich zahlreiche Menschen und Firmen an.<sup>12</sup> Trotzdem erscheint es mir nicht sinnvoll viele neue Wohnungen oder Büros zu planen, sondern für die ansässige Bevölkerung den Stadtteil mit Grünraum aufzuwerten. Die neuen Gebäude sollen nicht in Konkurrenz mit den leerstehenden treten. Die vorhandene Bebauung soll partiell ergänzt werden, um geschlossene Flächen zu erhalten.

Wenn bauliche Dichte nicht möglich ist, kann räumlich-visuelle Dichte oder soziale Dichte zum urbanen Charakter beitragen.



<sup>10</sup> Der Park soll für Menschen jeden Alters gestaltet sein.

<sup>11</sup> Vor dem Bau des Tunnels befanden sich auf dem Areal trockene, warme Gleisbiotope. Für den Verlust dieser gilt es, einen Ausgleich zu schaffen.

<sup>12</sup> Am Rande möchte ich darauf hinweisen, dass die „Stärken stärken“-Strategie der Stadt unbedingt mit Maßnahmen für benachteiligte Viertel ergänzt werden muss.

#### Kinder:

Im Leipziger Süden wird es in den nächsten Jahren einen Zuwachs an Kindern und Jugendlichen geben, im besten Fall ist die Zunahme so groß, dass ein fünfzügiges Gymnasium Platz finden soll; Kindertagesstätten fehlen schon jetzt. Eine KiTa umfasst etwa 120 Plätze, wobei pro Kind 8 m<sup>2</sup> innen und 1 m<sup>2</sup> außen eingeplant werden müssen.

Ein fünfzügiges Gymnasium hätte etwa 1 120 Schüler; pro Schüler ist mit 20 m<sup>2</sup> Gebäudegrundfläche und 6 m<sup>2</sup> Freifläche zu rechnen. Zusätzlich sollen eine Dreifeld-Sporthalle und weitere Sporteinrichtungen entstehen: die ÖPNV-Anbindung soll gut sein.

Mögliche Immissionsschutzkonflikte sollen vermieden werden.



#### Bayerischer Bahnhof:

Der Bayerische Bahnhof ist ein Merkzeichen der Stadtlandschaft und soll zum Nahversorgerzentrum für die Region ausgebaut werden. Die Gebäude stehen unter Denkmalschutz und müssen erhalten werden. Langfristig ist anzudenken, die im Krieg zerstörten Gebäudeteile wieder aufzubauen, „um die gestalttypische Symmetrie des Bahnhofes zurück zu gewinnen.“<sup>13</sup>



#### City-Tunnel:

Der City-Tunnel ist im Begriff fertig zu werden und soll nun in den Entwurf eingebunden werden. Leider stellen sowohl der Trog als auch die Gleistrasse eine starke Zäsur dar.

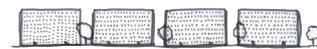
Straßenverkehr auf dem Tunnel ist uneingeschränkt möglich; Lasten in Folge einer weiteren Bebauung sind nicht eingeplant. Entlang des Trogbauwerks befinden sich – beidseitig auf etwa 25 m Breite – Rückverankerungsflächen, die ebenfalls nicht bebaut werden sollen; Straßen sind auch hier möglich.<sup>14</sup>

Die obsolet gewordenen Gleise wurden während der City-Tunnel-Bauarbeiten leider zu großen Teilen abgetragen.



#### Großsiedlung:

Der Bereich ist formal homogen, funktionell eher instabil. Die Wohnungen werden in den nächsten Jahren vermehrt leer stehen; es gibt wenige persönliche Freiräume; die Gestaltung kann in ihrer Monumentalität abschreckend wirken – aber auch Anhänger finden. Wichtig ist auf jeden Fall, dass sich die Siedlung stabilisiert – so weit als möglich ohne Gentrifizierungsprozesse.



#### Südvorstadt:

Das beliebte Viertel sucht nach Möglichkeiten sich auszudehnen; mit ihr vernetzte Teile mit entsprechender Gestaltung (Infrastruktur, Freiraum) werden wahrscheinlich ebenfalls gut funktionieren. Um dem Planungsareal die Möglichkeit zu geben, ein eigenständiger Teil der Stadt zu werden, braucht die Südvorstadt eine klare Abgrenzung.



#### Schenkendorfplatz:

Der Schenkendorfplatz an der Ecke Schenkendorfstraße/Kohlenstraße ist denkmalgeschützt und sollte in das Freiraumsystem eingebunden werden.



<sup>13</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 40.

<sup>14</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 38-39.



#### Media-City:

In der Nähe des MDR haben sich schon einige Zulieferer angesiedelt; es gibt auch weiterhin den Bedarf sich auszuweiten.



#### Lokschuppen:

Der denkmalgeschützte Lokschuppen, welcher sich direkt am Haltepunkt Semmelweisstraße befindet, soll öffentlich genutzt werden. Nebengebäude und Parkplätze für die neue Nutzung sollen mitgeplant werden. In den Auslobungsunterlagen für den Wettbewerb sind folgende Rahmenbedingungen für eine Umnutzung angeführt:

Zu erhalten ist die äußere Gestalt des Gebäudes mit seinem unverputzten Ziegelmauerwerk, den Toröffnungen auf der Innenseite und den Fensteröffnungen auf der Außenseite einschließlich der beiden Schornsteine. Einbauten sind also uneingeschränkt möglich, solange die äußere Gestalt erhalten bleibt; die ursprüngliche Raumgröße soll zumindest teilweise erlebbar bleiben. Äußere Veränderungen sind möglich, aber mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.<sup>15</sup>



#### Kleingartenverein Tiefland:

Die Kleingartenanlage „Tiefland“ ist insofern schützenswert, als sie durch ihren wechselfeuchten Boden zum thermischen Ausgleich beiträgt; eine öffentliche Durchwegung ist wünschenswert.

<sup>15</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 40.

## Anforderungscollage

### Übersichtsplan Anforderungen

#### Legende

-  Bebauung
-  Bebauung geplant
-  Grünraum öffentlich
-  Grünraum halböffentlich
-  Grünraum KGV
-  Grünraum Sport
-  Grünraum Forst
-  Gewässer
-  Tieferliegendes
-  Baummasse





geringe Kosten



Realisierung in Bauabschnitten



Zwischen-  
nutzungen  
finden



Ressourcen-  
schonender,  
umweltfreund-  
licher Entwurf



Immobilien-  
marktsituation  
berücksichtigen



Nutzung des Bayerischen Bahnhofs



Großsiedlung einbeziehen

Ränder ausbilden



Verbindungen schaffen

Schenkendorf-  
platz einbinden



anknüpfen an  
Zentrum-Süd,  
Südvorstadt,  
Connewitz

Grünraum schaffen

Bahnlinie berücksichtigen



Infrastruktur  
für Kinder  
ausbauen



Lokschuppen  
nutzen



Media-City  
Raum geben



Kleingartenverein berücksichtigen



Radverbindung herstellen



## Entwurfsprozess

In meinem Entwurf versuche ich bestehende Strukturen fortzuführen und Vorhandenes zu nutzen; das Gebiet soll durch minimale Ergänzungen wieder an Wert gewinnen.

Die Entwurfsmethode ist ebenso wichtig wie der Entwurf selbst.<sup>01</sup> Daher möchte ich versuchen, meinen Weg zum Entwurf transparent zu machen.

Zu Beginn des Entwurfes stehen sich das Planungsareal mit seinen Potentialen und die Anforderungen, die Umgebung und Stadt an das Areal stellen, gegenüber.

Um die komplexe Entwurfsaufgabe leichter handhaben zu können, habe ich das Gesamtgebiet durch Erstellen von Verbindungen in Subgebiete unterteilt; auf diesen ersten Schritt gehe ich im Unterkapitel Strukturplanung genauer ein.

In einigen Grundzügen ähnelt meine Vorgehensweise – mit künstlerischer Freiheit interpretiert – der Finiten-Elemente-Methode; diese ist ein Berechnungsverfahren, mit dessen Hilfe Differenzialgleichungen unterschiedlicher physikalischer Disziplinen gelöst werden können. Bei der FE-Methode wird ein Objekt in beliebig viele, endlich große Elemente unterteilt, für die Lösungen näherungsweise bekannt sind. Zur Lösung des Gleichungssystems werden sämtliche Anfangs- und Randbedingungen sowie die genäherten Lösungen der einzelnen Elemente berücksichtigt. In meinem Fall ist die zu lösende Gleichung die Entwurfsaufgabe; die „finiten Elemente“ sind jene Subgebiete, die durch – aus der umgebenden Struktur abgeleitete – Wege gebildet wurden. Die Anfangsbedingung in meinem Fall ist: Das gesamte Areal ist Freiraum. Zum einen ist es im Moment eine Brache, also tatsächlich freier Raum, und zum anderen ist es auch in Zukunft notwendig, aus Sicht des Stadtklimas, des Immobilienmarktes, der Lebensqualität etc. an dieser Stelle einen großzügigen Freiraum zu erhalten.<sup>02</sup> Die meiner Meinung nach wichtigste Anforderung – nämlich Schaffung eines großzügigen Parks – kommt hier also ins Spiel. Die Randbedingungen für meinen Entwurf sind – analog zu den Eigenschaften des Objektes und den Kräften, die auf das Objekt wirken – die Potentiale des Areals und die Anforderungen, die von außen an das Areal gestellt werden. Hier fließen alle anderen Anforderungen in die Planung ein. Die Lösung der Elemente passiert in diesem Fall durch die Gegenüberstellung von Subgebieten und Anforderungen. Vielen Subgebieten lässt sich so einfach eine Nutzung zuweisen. Je mehr Subgebiete auf diese Weise bestimmt sind, desto leichter lassen sich für die anderen Zuweisungen machen. Diese Gegenüberstellung von Subgebieten und Anforderungen bzw. letztlich Nutzungen zeige ich im Unterkapitel Flächennutzungsplanung.

Der darauf folgende Schritt ist das Entwerfen der Bebauung bzw. die Gestaltung des öffentlichen Raums. Hier verwende ich nicht mehr die Subgebiete des vorherigen Schrittes, sondern fasse Bereiche mit gleichen Nutzungen zusammen. Der öffentliche Raum ist in meinem Entwurf zum Großteil Grünraum; die größte Herausforderung ist, mit der starken Zäsur der Bahnlinie umzugehen. Auf der Ebene Bebauung wende ich unterschiedliche Typologien auf die Baufelder an und vergleiche dann die entstandenen Varianten.

<sup>01</sup> Vgl. Doytchinov 2010-2013.

<sup>02</sup> Der Luxus, inmitten der Stadt eine derart große Fläche zur freien Verfügung zu haben, ist erstaunlich aus Sicht einer Grazer Architekturstudentin. Man stelle sich vor, ein zusammenhängender naturnaher Freiraum, knapp doppelt so groß wie unser Stadtpark... Und das ist bei weitem nicht die einzige große Grünfläche im Leipziger Zentrum.

Nach einer groben Planung (M 1:2500), konkretisiere ich zwei Ausschnitte in einem kleineren Maßstab (M1:1000). Durch diesen Schritt wird der Entwurf vertieft und der öffentliche Raum detailliert.

Mit der Idee, die ich in den Ausschnitten entwickelt habe, gehe ich wieder in den größeren Maßstab zurück und wende sie (dem Maßstab entsprechend reduziert) auf das Gesamtareal an.

## Strukturplanung

Ausgehend von den bestehenden äußeren Strukturen entwickle ich Wegeverbindungen und unterteile damit das etwa 40 ha große Planungsareal in einzelne Subgebiete; die Subgebiete erleichtern mir die Nutzungszuordnung. Den Anforderungen, eine Vernetzung zwischen den Vierteln östlich und westlich des Areals bzw. eine Verbindung vom Zentrum mit dem Naherholungsgebiet im Süden zu schaffen, wird hier Rechnung getragen.

Alle möglichen Wegeverbindungen sind in der Grafik gegenüber dargestellt.

Für die Verbindung des Zentrums mit dem südlichen Neuseenland gibt es zwei mögliche Wegeführungen: Der Rad- und Fußweg kann entweder entlang der Bahnlinie (blaue Linien) oder an den Rändern des Grünraums (rote Linien) geführt werden.<sup>03</sup>

Welche Eigenschaften haben die beiden Varianten?

Blaue Variante:

- Begleiten und Unterstreichen des starken Elements „Bahnlinie“
- funktionale Kopplung der beiden Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung
- geradlinigere Verbindung
- bereits vorhandene Unterführung der Semmelweisbrücke

Rote Variante:

- weniger breiter „Schnitt“ durch den Freiraum
- mehr unterschiedliche Eindrücke entlang des Weges (Wohnen, Park, Media City, Sportplatz, Kohrabizirkus und Lokschuppen, ...)

Nach diesen Argumenten und zumal dieser Radweg eine schnelle Verbindung zwischen Zentrum und Neuseenland bieten soll, bevorzuge ich die Führung entlang der Bahnlinie.

Die grün gezeichneten Wegeverbindungen müssen nicht alle realisiert werden; von außen kommende Straßen sollen – zumindest für Fußgänger und Radfahrer und damit auch visuell – weitergeführt werden.

Die Nord-Süd-Verbindung der Kohlenstraße mit der Altenburger Straße im Westen des Areals soll als Straße ausgebaut werden. Damit bekommt die Südvorstadt einen entsprechenden Abschluss.<sup>04</sup>

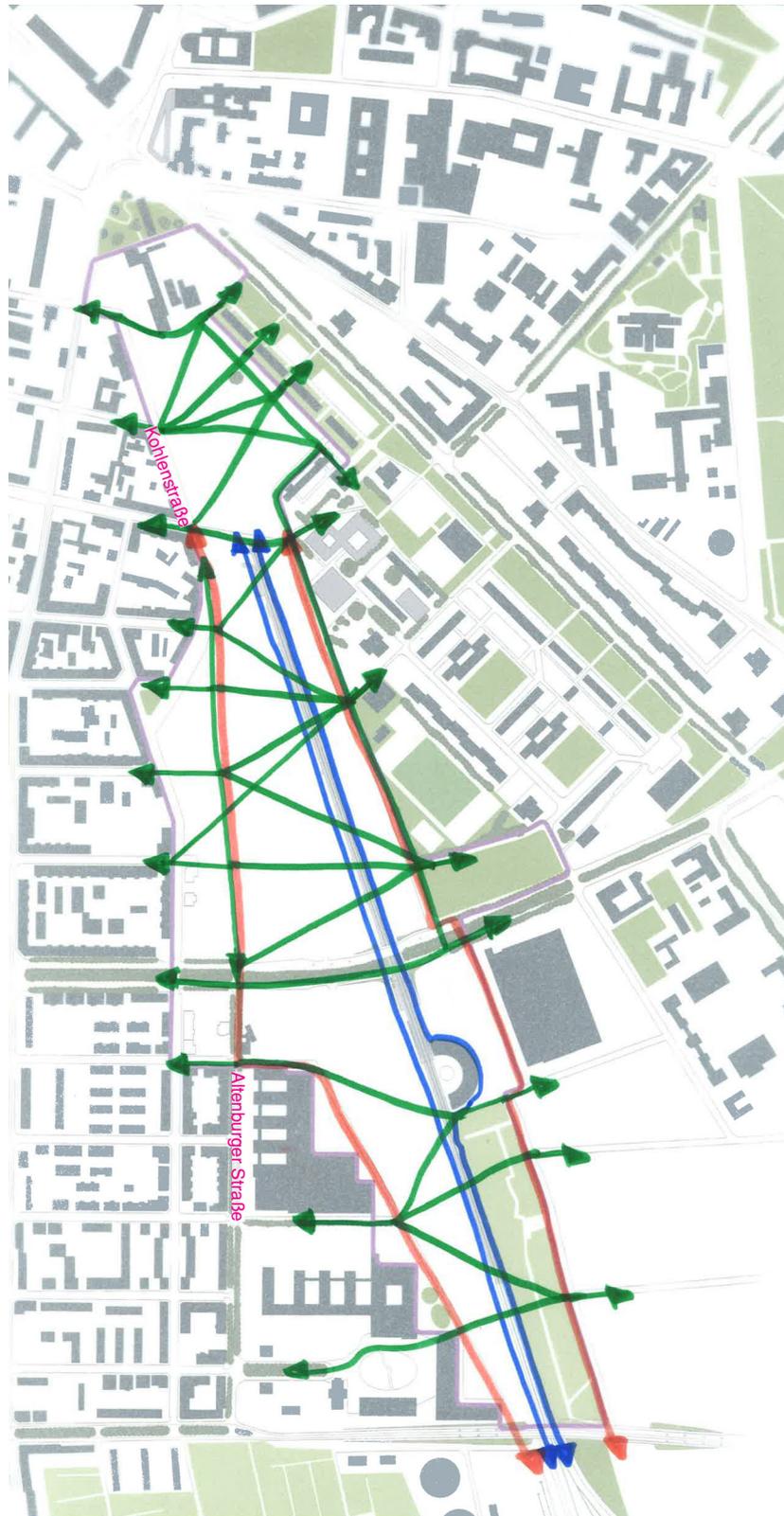
<sup>03</sup> Ein Durchschneiden des nördlichen Grünraums wäre nicht vorteilhaft, daher führe ich den Radweg erst ab dem Tunnelportal durch das Gelände.

<sup>04</sup> Im Verlauf der Planung habe ich einige andere Varianten probiert, die weniger geradlinig verliefen und interessante Formen ergaben. Aus der vorhandenen Struktur heraus und um einen klaren Rahmen zu bieten (in dem die Realität und die Kreativität der Architektinnen, die hier bauen werden, sich austoben können), halte ich diese Führung der Straße für die beste Möglichkeit.

Mögliche Wegeverbindungen

Legende

-  Bebauung
-  Bebauung geplant
-  Grünraum öffentlich
-  Grünraum halböffentlich
-  Grünraum KGV
-  Grünraum Sport
-  Grünraum Forst
-  Gewässer
-  Tieferliegendes
-  Baummasse
-  mögliche Verbindungen
-  Radwegvariante Blau
-  Radwegvariante Rot

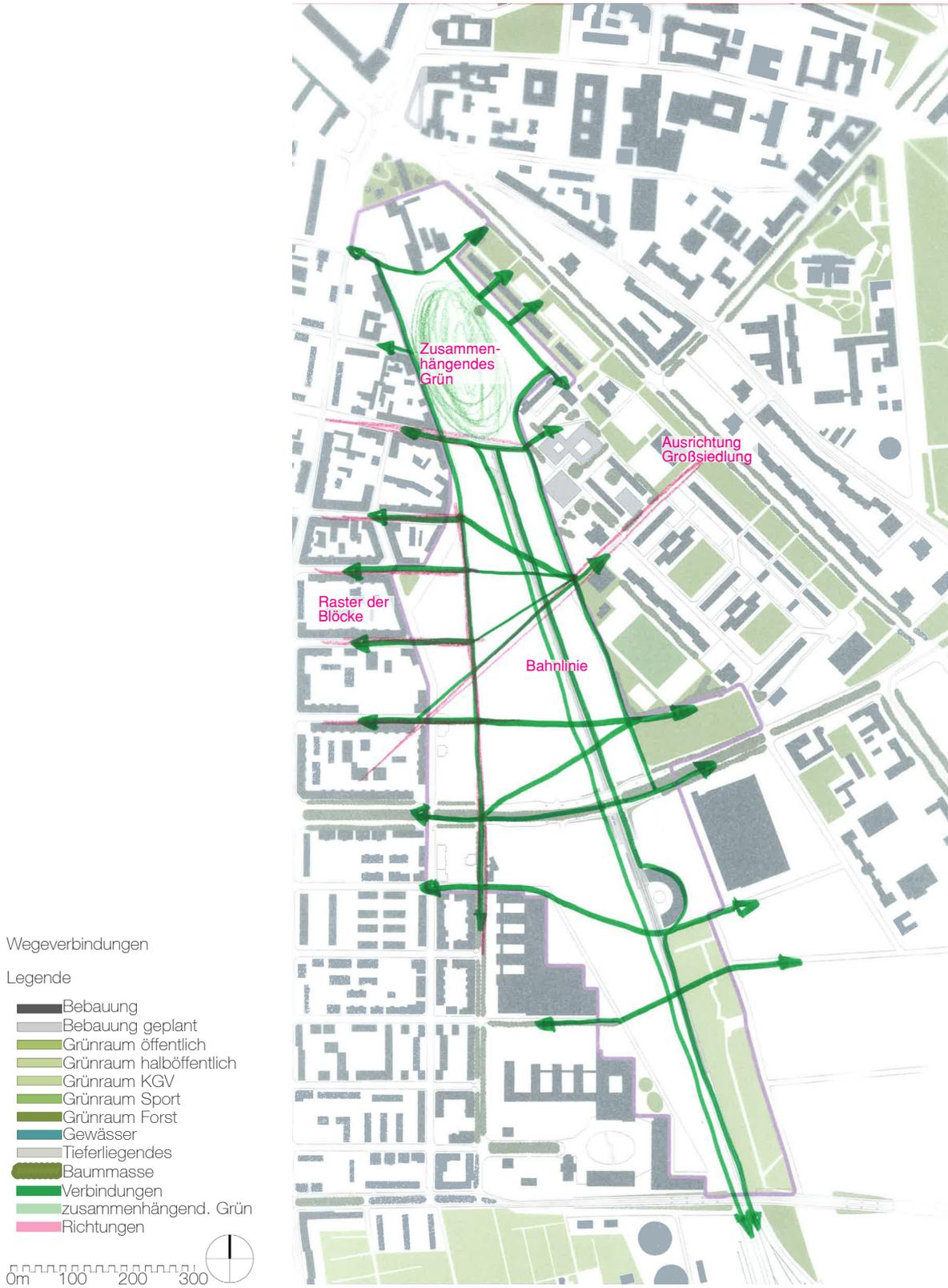


Folgende Skizze zeigt, welche Wege tatsächlich eingezogen werden sollten:

Der grüne Bereich im Norden des Areals soll ein zusammenhängender, großer Grünraum werden, der – zumindest vorerst – nicht zerteilt werden soll. Durch die weitere Gestaltung werden sich hier passende Verbindungen ergeben.

Die zahlreichen Straßen im Westen werden mit der Straße im Osten verknüpft, die am nächsten liegt.

Prinzipiell gibt es drei Richtungen, die im Planungsgebiet aufeinander treffen: das Raster der Blockrandbebauung, die Bahnlinie und die Ausrichtung der Plattenbauten. Die Bahnlinie steht für sich als starkes Element und wird durch den Radweg verstärkt; die Rasterung der westlichen Bebauung ist ebenfalls dominant und soll in den östlich anschließenden Feldern aufgenommen werden. Um auch formal die Richtung der Großsiedlung aufzunehmen, habe ich die Verbindung nördlich des Sportplatzes bis zum Rand meines Entwurfsgebietes verlängert, wo sie mit einem Eckpunkt des Rasters zusammentrifft. Meiner Meinung nach unterstreicht dieses eigentlich funktionale Element auf einer ideellen Ebene die Verflechtung zweier Viertel.



## Flächennutzungsplanung

In diesem Schritt verknüpfe ich die Subgebiete mit Nutzungen. Zuerst soll der Freiraum seinen Platz finden, dann erhalten die anderen Anforderungen Raum.

Ein großer, naturnaher Grünraum sollte das Rückgrat des Gebietes werden; zumindest eine Schneise von 50 m Breite entlang der Bahnlinie muss Grün sein, um die Frischluftzufuhr ins Zentrum zu gewährleisten und weil auf dem Tunnel und auf den Rückverankerungsflächen entlang des Trops ohnehin keine Bebauung entstehen soll. Die Mindestbreite für einen erleb- und nutzbaren Grünraum bewegt sich meiner Ansicht nach ebenfalls in dieser Größenordnung.<sup>05</sup> In einer Maximalvariante kann der Grünraum das gesamte Planungsgebiet in Beschlag nehmen. Nun gilt es herauszufinden, wie groß der Grünraum mindestens sein muss.

In der folgenden Skizze ist die Minimalvariante in Grün dargestellt, die Maximalvariante ergibt sich aus den grünen und den gelben Flächen.

Der zusammenhängende Grünraum im Norden ist ein Bereich im Planungsgebiet, der nicht durch Bahn oder übergeordnete Straßen zerschnitten wird und wo meiner Meinung nach keine anderen Nutzungen Raum einfordern. Diese Fläche bietet die Möglichkeit, einen großzügigen Grünraum zu schaffen, der Freiraum für unterschiedliche Nutzungen und Gestaltungen lässt. Da der Vorplatz mit dem Zugang zur unterirdischen S-Bahn-Haltestelle ebenfalls mit vielen grünen Elementen gestaltet ist, liegt nahe, den Park mit diesem Vorplatz zu verknüpfen. Um das Sportangebot zu vergrößern, schlage ich vor, den vorhandenen Sportplatz zu erweitern und so einen sportlichen Schwerpunkt zu generieren; günstig ist auch, dass der Schulkomplex gleich danebenliegt und auf das Angebot zugreifen kann.

Der Kleingartenverein Tiefland soll so weit als möglich erhalten bleiben. Die Fläche wird genutzt und gepflegt; zudem wirkt sich die Anlage positiv auf das Stadtklima aus.

Zwischen Schulkomplex und Bahn Bebauungen zu zwängen scheint mir nicht sinnvoll; hier soll ebenfalls Grünraum sein.

Folgende Faktoren sprechen gegen die Maximalvariante des öffentlichen Grüns: Der Bayerische Bahnhof soll zum Nahversorgerzentrum ausgebaut werden.

Die Großsiedlung soll einen zusätzlichen (halb-)privaten Freiraum in unmittelbarer Nähe erhalten, der die Lebensqualität der Bewohner steigert.

Die Südvorstadt braucht zum Park hin einen Abschluss und eventuell eine Möglichkeit zur Erweiterung.

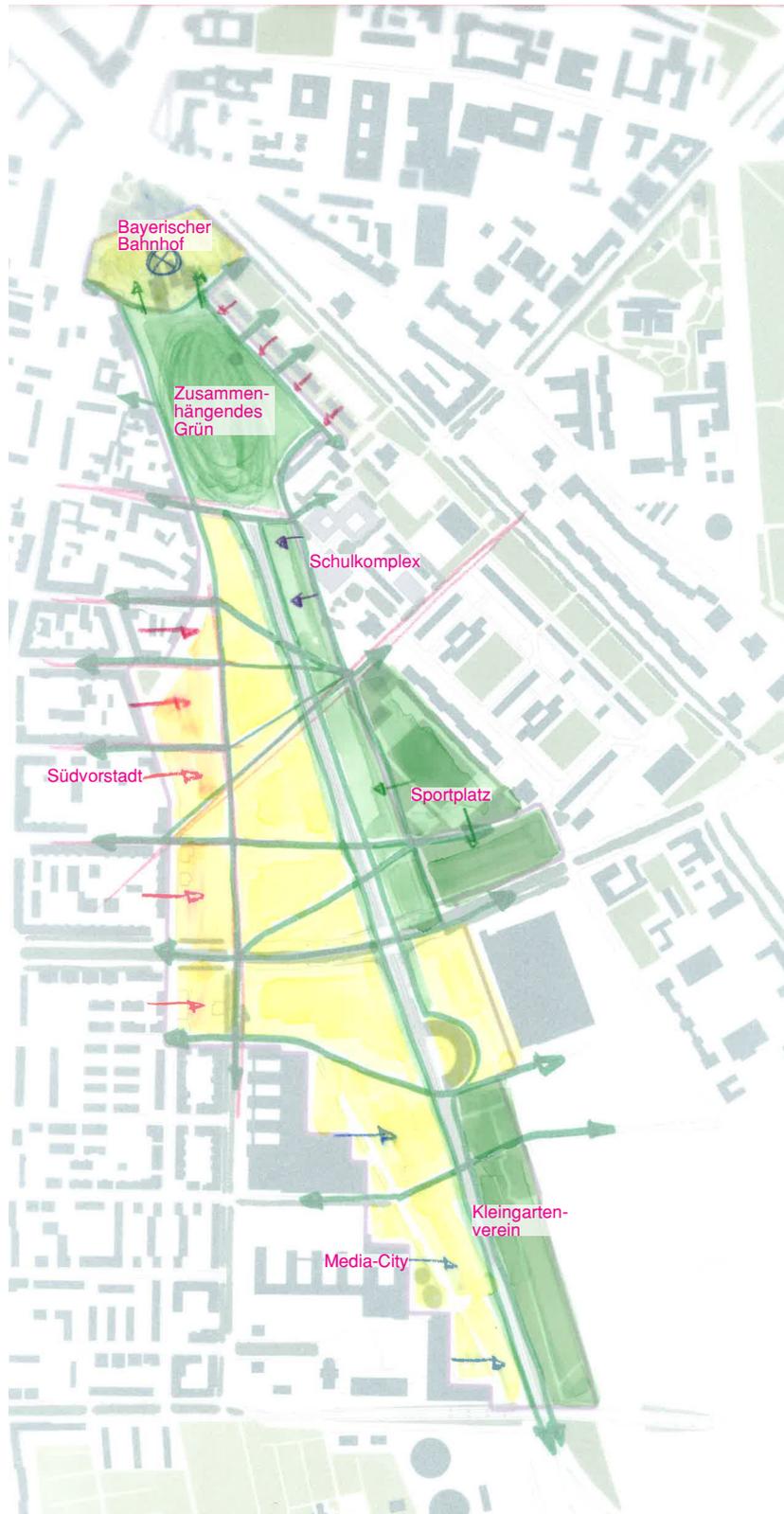
Die Media-City braucht ebenfalls eine Erweiterungsmöglichkeit.

<sup>05</sup> Ich beziehe mich hierbei auf die High Line in New York, die auch nur 20 m breit ist. Die grünen Korridore östlich und westlich der Bahn sind etwa 25 m breit.

Grünraum minimal/maximal

Legende

-  Bebauung
-  Bebauung geplant
-  Grünraum öffentlich
-  Grünraum halböffentlich
-  Grünraum KGV
-  Grünraum Sport
-  Grünraum Forst
-  Gewässer
-  Tieferliegendes
-  Baummasse
-  Grün minimal
-  Grün maximal



Im nächsten Schritt werden die Grenzen des Grünraums festgelegt. Dazu versuche ich die Anforderungen bzw. die aus den Anforderungen resultierenden Nutzungen mit den Feldern zu verknüpfen, die nicht zwingend Grünraum sein müssen. Ein zusammenhängender Grünraum ist aus meiner Sicht wünschenswert; die anderen Nutzungen sollten eher in den außenliegenden Feldern angeordnet werden.

Der Bayerische Bahnhof soll, wie zuvor erwähnt, zum Nahversorgerzentrum ausgebaut werden – möglicherweise werden hier zusätzliche Gebäude für Geschäfte und Büros benötigt. Eine Tiefgarage wäre an diesem Standort ebenfalls wünschenswert.

Die Großsiedlung soll eine Erweiterung des halböffentlichen Raums erhalten, dann soll – getrennt durch einen Fuß- und Radweg – der Park beginnen.

Die Südvorstadt soll bis zur neu gezogenen Nord-Süd-Verbindung erweitert werden; weitere Wohngebäude sollen hier entstehen.

Die Fläche zwischen dieser neuen Straße und der grünen Schneise mit Radweg kann sowohl zum Park als auch zur Wohnfläche zählen. An dieser Stelle habe ich verschiedene Zwischenvarianten entwickelt und erst sehr spät einen zufriedenstellenden Entwurf gefunden.

Am Haltepunkt Semmelweisstraße westlich der Bahn scheint mir der ideale Standort für eine Schule zu sein: Es ist ausreichend Platz vorhanden; die Verkehrsanbindung ist hervorragend und die SchülerInnen können sich austoben und lärmern, ohne AnwohnerInnen zu stören. Eine Kindertagesstätte befindet sich bereits auf der Fläche.

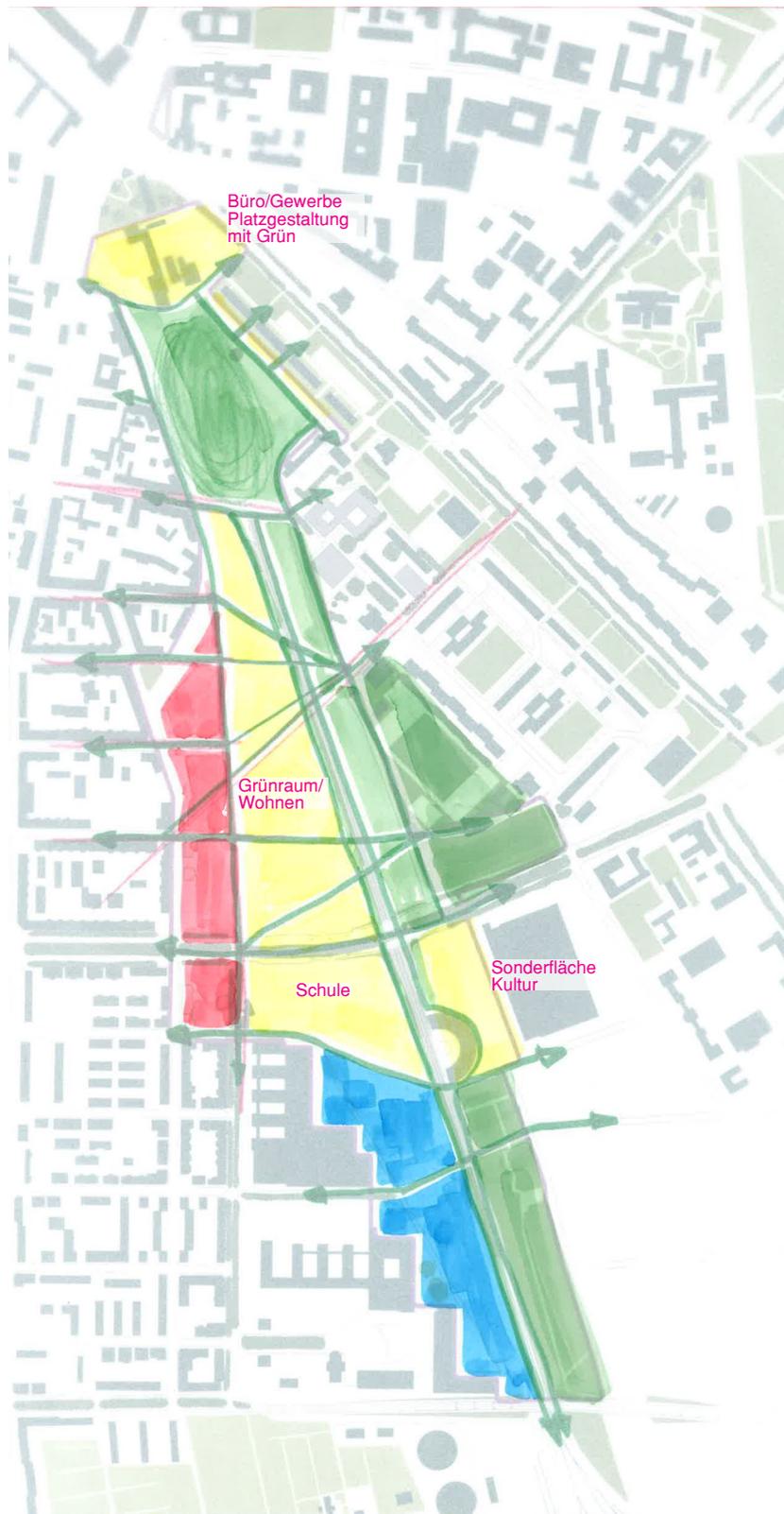
Die Media-City soll bis zur grünen Schneise hin erweitert werden

Die Fläche zwischen Semmelweisstraße, Kohlrabizirkus, Kleingartenanlage, Lokschuppen und S-Bahn-Haltepunkt sehe ich als Sonderfläche: Der Lokschuppen eignet sich besonders als Ausstellungsraum. Ein Nebengebäude mit Büro- und Lagerräumen soll hier ebenfalls entstehen. Dieses Gebäude könnte für die S-Bahn-Fahrgäste zusätzlich Gastronomie, Toiletten, eine Trafik und dergleichen beherbergen. Ein Parkplatz kann hier ebenfalls entstehen; die umgebende Fläche könnte – im Gegensatz zum naturnahen Park – als urbane Freifläche gestaltet werden.

Flächennutzung

Legende

- Bebauung
- Bebauung geplant
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum KGV
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Gewässer
- Tieferliegendes
- Baummasse
- Grün
- Wohnen
- Gewerbe
- Sonderfläche



## Bebauungsvorschlag

Die bisherigen Schritte waren für mich eine logische Ableitung aus den vorhandenen Informationen. In diesem Schritt sollen konkrete Gestaltungsvorschläge für den Grünraum und die Bebauung entstehen – hier sind verschiedene Varianten denkbar.

Beim Entwerfen war es natürlich notwendig, Grünraum und Bebauung in Verbindung miteinander zu entwerfen. Für eine einfachere Nachvollziehbarkeit werde ich die Entwicklung der beiden Teile getrennt voneinander erklären.

### Öffentlicher Raum

Der Grünraum soll das „grüne Rückgrat“ des Quartiers und gleichzeitig Pufferzone sein.

Funktional soll der Park Platz für Sport und Spiel sowie für Erholung bieten.

Durch die unbebaute Schneise in Nord-Süd-Richtung soll Frischluft in das Stadtzentrum gelangen; unversiegelte, begrünte Flächen bauen städtische Überwärmung ab und ermöglichen eine natürliche Regenwasserversickerung.

Zum Ausgleich für Tunnelbau und weitgehende Zerstörung von Fauna und Flora durch die Baustelle sollen entsprechend gestaltete Flächen wieder Heimat für heimische Tier- und Pflanzenarten werden. Da das Gebiet seit Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Bau des City-Tunnels von Gleisbiotopen geprägt war, ist es wünschenswert, auch hierfür einen Ausgleich zu schaffen.

Gestalterisch soll der Park den StadtbewohnerInnen ein Stück Natur schenken, und großzügig, vielfältig und barrierefrei sein.

Wenn man nun das Planungsgebiet betrachtet, sticht einem sofort die trennende Bahnlinie ins Auge. Bis zur Haltestelle Semmelweisstraße fährt die Bahn in einem Trog, der sich gut überbrücken lässt, danach steigt sie bis die Gleisstrasse kurz vor dem Hochhaus des MDR das natürliche Geländeniveau erreicht.

Eines der obersten Ziele der Umgestaltung ist jedoch die Vernetzung der Stadtviertel im Osten und Westen des Areals. Aus meiner Strukturplanung ergeben sich acht notwendige Brücken bzw. Überführungen – trotz dieser unrealistisch hohen Anzahl bleibt das Gebiet zweigeteilt. Obwohl nur wenig finanzielle Mittel vorhanden sind und ich die Eingriffe so gering wie möglich halten möchte, schlage ich vor, an drei Stellen mit einer Breite von 50-90 m die Bahn zu überplatteln. Wenn man hier mehr investiert, schafft man einen wirklich qualitätvollen Grünraum, eine echte Vernetzung und nicht zuletzt eine Möglichkeit zur Identifikation. Wirtschaftlich gesprochen, glaube ich, kann mit dieser Maßnahme die Standortqualität des Gebiets deutlich erhöht werden.<sup>06</sup>

Bis ich zur genauen Breite und Ausformung der Überplattung – die ich ihrer Form wegen Hügel genannt habe – gekommen bin, hat es viele Plastilinmodelle und einige Meter Skizzenpapier gebraucht. Wie viel muss überplattet sein, um eine Verbindung zu erreichen? Wie forme ich die Hügel, um die Verbindung für RadfahrerInnen und RollstuhlfahrerInnen leicht bewältigbar zu machen? Fährt die Radfahlerin/der Radfahrer, die/derparallel zur Bahn radelt, unten durch oder oben drüber? Wenn sie/er unten fährt, wie gestalte ich dann diesen Teil, dass sie/er sich unten nicht unsicher fühlt? Kann ich den Bereich unter den Hügeln nutzen?

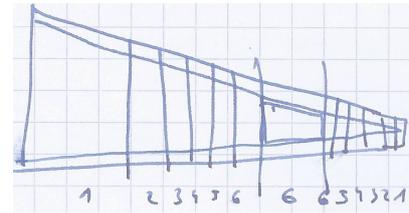
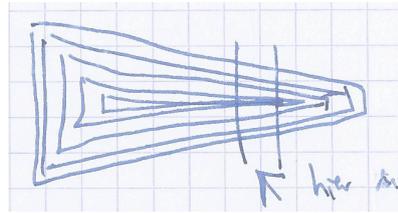
<sup>06</sup> Möglicherweise lässt sich einer der Hügel ohne große Einbußen wegrationalisieren und durch eine Brücke ersetzen.

Die Lage und die Grundform der Hügel leitet sich von den Wegeverbindungen ab.

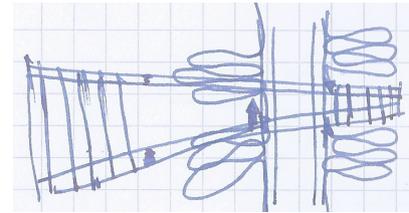
In den folgenden Skizzen finden sich Überlegungen zum Höhenverlauf und zur Wegeführung über die Hügel.

Randbedingungen sind einerseits die Durchfahrtshöhe (5 m) für die Eisenbahn und andererseits die maximale Steigung der Wege (6 %).

Variante 1 zeigt einen allseitig ansteigenden Hügel.  
Variante 2 zeigt einen Hügel, der an den beiden Schmalseiten terrassiert ist.

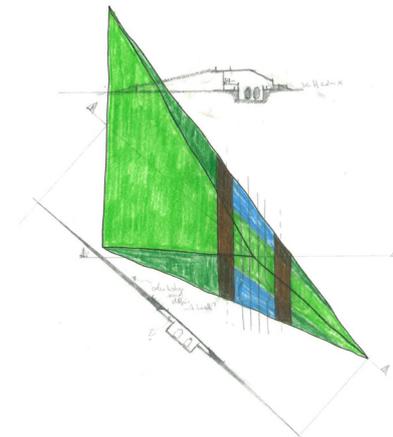


In einer weiteren Skizze zu Variante 2 erkennt man die Schwierigkeit, innerhalb einer kurzen Strecke mit 6 % auf eine Höhe von 6 m zu gelangen.



Die folgende Skizze zeigt einen allseitig ansteigenden Hügel. Wo der Hügel die Bahnlinie überbrückt und noch keine Durchfahrtshöhe von 6 m erreicht ist, wird er ausgenommen (Blaue Fläche). Dadurch wird die verbindende Wirkung abgeschwächt.

Allseitig ansteigender Hügel



Der Schnitt zeigt schematisch, wie sich der Hügel zwischen Großsiedlung und Südvorstadt einfügen würden. Die Gebäude im Westen sind Teil einer Variante mit einseitig terrassierter Wohnbebauung am Übergang zum öffentlichen Park.

Schnitt quer zur Bahn mit Blick Richtung Süden



Die tatsächliche Gestaltung der Hügel findet sich im Kapitel Entwurf.

## Bebauung

Für die Bebauung sind unterschiedliche Varianten denkbar. Die Variante, die ich schlussendlich zeige, scheint mir eine optimale zu sein; sie ist als Bebauungsvorschlag zu sehen.

Neue Gebäude zu errichten halte ich für sinnvoll im Bereich des Bayerischen Bahnhofs, an der geplanten Nord-Süd-Verbindung im Westen des Areals, am Haltepunkt Semmelweisstraße (Schule), zwischen Bahn und Media-City und in Ergänzung des Lokschuppens bzw. der Erweiterung des Sportplatzes.

Den Entwurfsprozess der Wohnbebauung, der Schule und der Gewerbe- bzw. Bürobauten im Westen des Areals möchte ich genauer behandeln, da hier unterschiedliche Typologien in Frage kommen.

## Wohnbauten

Der Bereich der Wohnbebauung an der Westseite des Areals ist durch die Fortsetzung der äußeren Struktur in Blöcke geteilt. Daran anschließend befindet sich der Bereich, den ich im Nutzungsplan nicht eindeutig definiert habe; der Bereich kann für Wohnen wie auch für Grünraum genutzt werden. Vorerst möchte ich mich den Blöcken westlich der neuen Straße in Nord-Süd-Richtung widmen:

Der klassische Typus für Wohnbebauung eines innerstädtischen Blocks ist die Blockrandbebauung oder, mit etwas weniger hoher Dichte, die aufgelöste Blockrandbebauung. Andere mögliche Typologien sind die Zeile bzw. das Reihenhaus mit der Sonderform Stadthaus oder das Terrassenhaus. Auf den folgenden Seiten wende ich diese Typologien auf das Planungsgebiet an und zeige verschiedene Bebauungsvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen. Die gelb gezeichneten Flächen zeigen die Lage der Überplattungen.

### Blockrandbebauung<sup>07</sup>

Die Blockrandbebauung ist eine klassische innerstädtische Wohntypologie. In ihren Ursprungsjahren waren im Erdgeschoß die beliebtesten Wohnungen, weil hier aneignbare Freiräume vorhanden waren. Da das umgebende Straßenraster heute vom motorisierten Verkehr vereinnahmt wird, werden die Erdgeschoße vor allem für Kleingewerbe und Geschäfte bzw. Allgemeinräume genutzt. Maisonettewohnungen mit eigenem Grünraum sind ebenfalls möglich. Die Blockrandbebauung schafft klar ablesbare Grenzen des öffentlichen Raums.

Der Block selbst ist mit seinen Abmessungen schon vorgegeben; Höhe und Tiefe der Gebäude sind ebenfalls zu großen Teilen vorherbestimmt. Die Bebauung orientiert sich einerseits zur Straße und andererseits zum Hof hin – Zwischenräume sind nicht vorhergesehen, lassen sich allerdings durch Dachgarten oder Ausnehmungen ergänzen.

Frei sind die Gestaltung der Straßenfront (Rücksprünge, Öffnungen) und die Erschließung. Diese Typologie lässt außerdem verschiedene Grundrisse und Wohnungsgrößen innerhalb eines Objektes zu.

Negative Aspekte der klassischen Blockrandbebauung sind die Lärmbelastung vom umgebenden Verkehr, die hohe Dichte und die schlechte Orientierung und Belichtung in Teilen des Gebäudes. Die Höfe sind oft monoton und durch ständig mögliche Überwachung und Schallreflexionen nicht für Aneignung und soziale Interaktion geschaffen.

Für diese Probleme muss in der Gestaltung eine Lösung gefunden werden.

Variante Blockrandbebauung



Variante offene Blockrandbebauung



<sup>07</sup> Vgl. Heckmann/Schneider 2011, 51.

Variante Zeilenbebauung



Die sogenannte offene Blockrandbebauung, bei der zahlreiche Öffnungen eine Verbindung des Straßenraums mit dem Hof ermöglichen, versucht das Negative der Blockrandtypologie abzumildern und das Positive beizubehalten.

#### Zeile<sup>08</sup>

Die Zeile als Bebauungstypologie ist typisch für den Städtebau der Moderne und kann als Gegenentwurf zur Blockrandbebauung gesehen werden. Die zeilenförmigen Baukörper können so platziert werden, dass die Wohnungen optimal mit Licht und Luft versorgt werden; also Ost-West-Orientierung mit paralleler Anordnung. Zwischen den Zeilen liegt viel öffentlicher bzw. halböffentlicher Grünraum. Als Erschließungssystem sind Spänner, Laubengänge oder Innengänge möglich – mögliche Wohnungstypen sind die Geschößwohnung, die Maisonette oder die Split-Level-Wohnung.

Der (serielle) Bau von Zeilen, in denen oft gleiche Wohnungen übereinander liegen, ist schnell und günstig. Zeilen sind vor allem die in ihrer Form eng mit den Zeilen verwandten, aber massiveren Riegel haben oft enorme Abmessungen. Häufig fehlt bei Bebauungen mit Zeilen eine Mischung der Funktionen. Die meist einheitlich gestalteten Baukörper haben eine äußerst monotone Wirkung. Ein weiterer Problempunkt ist der undefinierte Außenraum: Baukörpern, die in Ost-West-Richtung angeordnet werden, fehlt es an der Nordseite an Licht und Sonne; daher werden die Zeilen meist parallel angeordnet. Dem Zwischenraum fehlt es an Abgrenzungen, er „fließt aus“. Den Erdgeschosswohnungen kann ein Stück Garten zugeordnet werden, allerdings gibt es zahlreiche ungewünschte Einblicke von den Nachbarn gegenüber und oberhalb. Der übrige Freiraum ist halböffentlich und häufig unwirtlich. An stark befahrenen Straßen ist eine Abschottung notwendig – hier müssen Baukörper trotz schlechter Belichtung quergestellt werden.

#### Reihenhaus<sup>09</sup>

Das Prinzip der zeilenförmigen Anordnung findet man im Kleineren bei Reihenhäusern. Innerhalb dieser Typologie gibt es keine Ecklösungen; eine Orientierung der Gärten nach Süden oder Westen ist gewünscht.

Reihenhäuser sind üblicherweise ein oder zwei-, maximal dreigeschoßig; prinzipiell sind Höhe, Breite und Tiefe frei wählbar. Die Abmessungen der Grundstücke sind meist etwa 5-18 mal 25-40 m; die Grundrisse sind etwa 5-18 mal 10-24 m – je nach Geschößanzahl – und können rechteckig, L-, T-, Z- oder U-förmig sein. Je mehr Geschöße, desto weniger Variation der Grundrisse ist möglich; ungewünschte Einblicke werden ebenfalls wahrscheinlicher. Kleinere Wohnungen für ein bis zwei Personen können im dreigeschoßigen Reihnhaus nicht verwirklicht werden. Eine Teilung von großen Wohnungen in zwei kleinere sollte möglich sein. Grundriss und Außengestaltung können recht unterschiedlich und individuell sein, aber auch fantasielos, gleichförmig und anonym. Bei hoher Wirtschaftlichkeit vereint dieser Typus die Vorzüge von städtischem Leben und Leben im Grünen. Die Abgrenzung von den Nachbarn ist einfacher, als bei Einzelhäusern mit kleinen Grundstücken.

Innovative Projekte erzeugen mit raffinierten Drehungen oder Versetzungen der Geschößebenen, mit dem Wechsel der Orientierung und Innenhöfen spannende Grundrisse und ansprechende Außengestaltungen.



<sup>08</sup> Vgl. Heckmann/Schneider 2011, 149.

<sup>09</sup> Vgl. Meyer 2003, 132-135.

Gebäude mit weniger als drei Geschossen kommen innerhalb des Planungsgebiets aufgrund der großteils fünfgeschosßigen Nachbarschaft nicht in Frage. In Leipzig besonders beliebt ist das Stadthaus, eine Sonderform des dreigeschosßigen Reihenhauses:

#### Stadthaus<sup>10</sup>

In Leipzig wurden bereits zahlreiche Stadthäuser realisiert; sie wurden eingesetzt, um die „großbürgerlichen“<sup>11</sup> Familien in der Stadt zu halten.

Stadthäuser sind von ihren Höhen eher in dichter bebaute Viertel integrierbar, bieten eine hohe Baudichte und vereinen die Vorteile von urbanem (ÖPNV, Kultur, u.a. Infrastruktur) und ländlichem Leben (persönlicher Grün- und Freiraum, etwas Eigenes); sie sind die wirtschaftlichste Form von Wohnungen mit eigenem Garten.

In Leipzig sind die Gebäude üblicherweise nicht unterkellert; die Erdgeschoße werden als Garagen und Lagerräume genutzt. Darüber befindet sich der Wohnraum, im zweiten Obergeschoß der Schlafrum und im dritten Obergeschoß können sich entweder weitere Schlafräume oder eine separat erschlossene Kleinwohnung befinden. Große Stadthäuser mit bis zu vier Geschossen bieten Platz für zwei Wohnungen; wobei sich die erste Wohnung im Erdgeschoß und ersten Obergeschoß befindet (vgl. Reihenhaus) und die zweite Wohnung als Maisonette im zweiten und dritten Geschoß. Hier ist darauf zu achten, dass die Nachbareingänge und –gärten optisch und akustisch voneinander getrennt werden und dass die obere Wohnung keine Einblicke in den unteren Garten bekommt.

Die Gebäudebreiten betragen zwischen fünf Metern bei kleinen und acht Metern bei großen Stadthäusern; die Tiefen sind im Bereich von zehn bis zwölf Metern. Das Stadthaus bietet – wie das Reihenhaus – zahlreiche Vorteile gegenüber dreigeschosßigen Spännern und Zeilen mit Gangerschließung, allerdings sind Stadthäuser weniger flexibel in Breite und Höhe bzw. für die Ecken müssen Sonderlösungen gefunden werden.

Die von den LeipzigerInnen geliebten Stadthäuser sind meiner Ansicht nach an dieser Stelle nicht adäquat, da sie zu kleinteilig und niedrig für diesen besonderen Standort an einem großzügigen Grünraum mit durchschnittlich fünfgeschosßiger Blockrandbebauung sind. Hier sollte dichtere Bebauung der Vorzug gegeben werden, um einerseits einen entsprechenden „Rand“ zum Park hin zu formen und andererseits, um mögliche NutzerInnen des Freiraums anzusiedeln. Stadthäuser sind ideal an Standorten, wo durch Leerstand „Löcher“ in dicht bebauten Vierteln entstanden sind. Dort können sie zur Aufwertung beitragen und gleichförmige Blöcke auflockern.

#### Terrassenhaus<sup>12</sup>

Terrassenhäuser sind eine Verwebung von Architektur und Landschaft; Innen und Außen fließen ineinander. Die BewohnerInnen der dichten Mehrfamilienhäuser erhalten großzügige Freiräume.<sup>13</sup>

Terrassenhäuser liegen im Idealfall an einem natürlichen (Südost- bis Südwest-) Hang; eine terrassierte Anordnung von Wohnungen in der Ebene ist ebenfalls möglich.

<sup>10</sup> Vgl. Meyer 2003, 146-148.

<sup>11</sup> Vgl. Menting/Wolf 2011.

<sup>12</sup> Vgl. Meyer 2003, 144-146.

<sup>13</sup> Vgl. Heckmann/Schneider 2011, 217.

Variante Terrassierte Bebauung



0m 100 200



Die Terrassenhäuser in der Ebene sind von ihrer Geschößzahl allerdings beschränkt auf vier Geschöße bei einseitigen Terrassenhäusern und auf sechs Geschöße bei zwei- oder allseitig terrassierten Gebäuden.

Im Erdgeschoß sind große Wohnungen mit Garten möglich; in den oberen Geschossen können sich kleinere Wohnungen mit privaten Terrassen befinden. Bei der Gestaltung ist darauf zu achten, dass sich keine ungewünschten Einblicke von den Nachbarwohnungen aus ergeben. Die unbelichteten Gebäudekerne können meist nur als Garagen oder Abstellräume genutzt werden

Wirtschaftlich und technisch gesehen ist die Errichtung und Erhaltung der Terrassenhäuser sehr aufwendig. Terrassierte Häuser bringen alle Nachteile der Mehrfamilienwohnhäuser mit sich; zweiseitig terrassierte Gebäude sind nur in Nord-Süd-Richtung möglich. Eine städtebauliche Raumbildung mit diesen solitären Gebäuden ist schwierig.

Im Planungsgebiet eignen sich die Baublöcke gemessen an ihrer Breite für eine terrassierte Bebauung. Außerhalb des rechten Winkels sind diese großen Strukturen schwierig zu handhaben. Da den Wohnungen im Erdgeschoß Gärten vorgelagert sind, schafft eine zweiseitig terrassierte Bebauung keinen räumlichen Abschluss des Blocks im Osten und Westen. Eine zum Park hin terrassierte Bebauung schafft zumindest auf der Westseite eine bauliche Begrenzung. Eine trichterförmige Terrassierung würde einen entsprechenden Abschluss bilden.

Mit Strukturen, die in Nord-Süd-Richtung orientiert sind, lässt sich allein kein entsprechender Abschluss zur Kurt-Eisner-Straße hin bilden. Hier muss durch eine Lärmschutzwand oder ein quergestelltes Gebäude ergänzt werden.

Im bisher undefinierten Bereich im Osten der Wohnbebauung – am Übergang zum Park – soll eine Bebauung entstehen, die Identität und Orientierung bietet. Der Rand des Parks sollte ein „Gesicht“ bekommen – Wohnen und (öffentlicher) Grünraum sollten miteinander verbunden werden. Von der Nutzung her ist an dieser Stelle ebenfalls Wohnen mit wohntypischen Ergänzungen zu bevorzugen. Hier ist mir wichtig, zum Freiraum hin die Sichtachsen zu erweitern, also die Bebauungsstruktur durchlässiger zu machen.

Diese Anforderungen erfüllen meiner Meinung nach am ehesten hohe Gebäude mit kleiner Grundfläche – (Punkt-)Hochhäuser oder spezieller gesagt Wohntürme. Hochhäuser sind Zeichen in der Stadtlandschaft; sie sind repräsentativ und identitätsstiftend. Die Verdichtung ist maximiert. Zu den Nachbargebäuden müssen Abstände aus Gründen der Belichtung, der Belüftung, des Brandschutzes und des Schutzes der Privatsphäre eingehalten werden (in Wohn- und Mischgebieten Deutschlands ergibt sich der Abstand aus der Gebäudehöhe, multipliziert mit dem Faktor 0,4<sup>14</sup>). Die meisten Bestimmungen für Hochhäuser wurden aus Brandschutzgründen festgelegt. Prinzipiell gelten Gebäude, deren Fußböden im obersten Geschöß mehr als 22 m über der Geländeoberkante liegen, als Hochhäuser. Der Abstand von jedem Aufenthaltsraum zu einem Treppenhaus darf nicht mehr als 25 m betragen. Ein Lift ist schon für Gebäude ab vier Geschößen erforderlich. Ab sieben Geschößen ist ein zweites Treppenhaus nötig. Für Gebäude ab 30 m muss mindestens ein Feuerwehraufzug eingeplant werden.<sup>15</sup>

Beim Entwurf ist darauf zu achten, dass die Wohnungen möglichst in mehr als eine Himmelsrichtung orientiert sind, dass die Erschließungszonen nicht rein

Variante Wohntürme 1



0m 100 200



<sup>14</sup> Vgl. Sächsische Bauordnung 2012, §6.

<sup>15</sup> Vgl. Neufert 2005, 245-247.

wirtschaftlich gedacht werden und dass die Wohnungen mit privaten und halb-privaten Freiräumen ergänzt werden.

Die Erdgeschoße sind häufig öffentliche Zonen mit Geschäften und Gastronomie oder Lobbies wie in Hotels.

Zudem bieten höhere Gebäude an diesem Ort der Großsiedlung ein Gegenüber und können bei entsprechender Gestaltung zeigen, dass diese Typologie auch ihren besonderen Reiz hat.

Terrassenhäuser am Übergang zum Park wären ebenfalls spannend, weil Architektur und Landschaft so miteinander verflochten werden könnten, allerdings wären sie in ihrer Höhe begrenzt und eine punktförmige Ausführung, die den Zugang zum Park maximierte, wäre wahrscheinlich unwirtschaftlich.

In Variante 1 entstehen mehr neue Wohnungen als geplant. Außerdem sind die Abstände für Gebäude zwischen sieben und dreizehn Geschossen zu gering. Bei beiden Varianten scheinen die Baukörper zufällig angeordnet.

Eine Lösung, in der die Gebäude die Sicht in den Park nicht versperrern, die Abstände ausreichend groß sind und die Bebauung nicht zufällig verstreut ist, sondern mit dem Grünraum gemeinsam funktioniert, entstand erst, als der Grünraum weitgehend geplant war. Sie ist in dem Kapitel Entwurf erläutert.

Variante Wohntürme 2



## Schule

Variante Schule 1



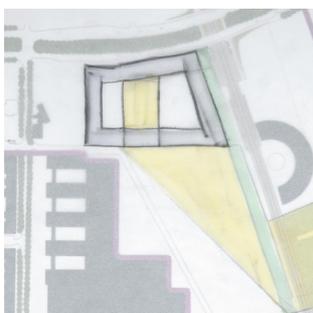
Variante Schule 2



Variante Schule 3



Variante Schule 4



In den Vierteln westlich des Planungsgebiets wird mit einem großen Zuwachs an Kindern und Jugendlichen gerechnet. Daher wird von Seiten der Stadt gefordert ein fünfzügiges Gymnasium am Planungsareal unterzubringen. Ob tatsächlich so viele SchülerInnen hier untergebracht werden, ist allerdings nicht sicher; möglicherweise wird eine kleinere Version realisiert.

Den Standort habe ich so gewählt, dass die S-Bahn-Haltestelle Semmelweisstraße in unmittelbarer Nähe liegt und möglichst keine Immissionsschutzkonflikte entstehen können; außerdem ist der Sportplatz mit Schwimmhalle nicht weit entfernt.

Die geplante Maximalvariante umfasst 1 120 SchülerInnen, wobei pro SchülerIn 20 m<sup>2</sup> Gebäudegrundfläche und 6 m<sup>2</sup> Freifläche benötigt werden. Eine Nord-Süd-Orientierung der Baukörper ist empfehlenswert. Die Gebäude sollen nicht höher als vier Geschosse sein; eine Dreifeldsporthalle wird an diesem Standort ebenfalls benötigt. Der Haupteingang soll mindestens acht Meter von der Straße entfernt sein.<sup>16</sup>

Die maximale Tiefe von einseitig belichteten Klassenräumen ist 7,20 m.<sup>17</sup> In einem fünfzügigen Gymnasium werden 40 reguläre Klassenräume benötigt. Hinzu kommen Fachräume für Werkunterricht, Chemieversuchsräume etc., ein Konferenzzimmer bzw. Arbeitsräume für das Lehrpersonal, eine Bibliothek, eine Kantine, eine Aula usw.

Bei maximal vier Geschossen und 1 120 SchülerInnen nimmt das Schulgebäude beträchtliche Ausmaße an. Zudem soll eine Dreifeldsporthalle mit 44 x 66 x 8 m Platz finden. Bei allen Varianten ist die Sporthalle halb unter der Erde; die Dachfläche wird begrünt und genützt.<sup>18</sup>

Variante 1 zeigt ein zweigeteiltes Schulgebäude; eine Verbindung mit Gängen in den oberen Geschossen soll die Wege verkürzen. Im östlichen Gebäude können die Klassenräume mit den unmittelbar verknüpften Funktionen untergebracht werden; im westlichen Gebäude werden andere Funktionen (möglicherweise Bibliothek, Kantine, Arbeitsräume) ausgelagert.

Bei Variante 2 kann der mittige Freiraum zwischen U-förmigem Gebäudeteil und Sporthalle als schräge Ebene ausgebildet werden; dadurch wird der Freiraum auf dem Dach der Halle erschlossen.

Variante 3 schottet den südlichen Bereich gut von der stark befahrenen Straße ab. Ein Nachteil ergibt sich aus den schlechter belichteten Gebäudeteilen in Ost-West-Richtung.

Variante 4 umfasst einen großen Innenhof, in dem die Sporthalle liegt, deren Dach auch hier genutzt werden soll. Es entsteht ein Innen und ein Außen; die Nutzung der Sporthalle durch schulfremde Personen wird erschwert.

0m 100 200



<sup>16</sup> Vgl. Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010, 49.

<sup>17</sup> Vgl. Neufert 2005, 192.

<sup>18</sup> Die gelb markierten Bereiche der Schule sind eingeschobige Gebäudeteile, deren Dächer genutzt werden. Die dreieckige gelbe Fläche zeigt einen nahegelegenen Hügel am Entwurfsstand der Variantenentwicklung.

### Gewerbe- und Bürobauten

Angrenzend an die bestehenden Gebäude der Media-City sollen Erweiterungen entstehen. Welche Funktionen diese beherbergen könnten, ist nicht bekannt. Möglicherweise handelt es sich um weitere Studios, eine Wäscherei, eine Schneiderei, eine Tischlerei, aber auch um weitere Bürogebäude.

Bürobauten haben eine maximale Tiefe von etwa 15 m bei beidseitiger Belichtung. Die Erschließung kann durch Laubengänge erfolgen, was die innere Flexibilität erhöht, oder mittig in Kombination mit Gemeinschaftszonen mit Teeküchen und Toiletten. Der Platzbedarf pro Person beträgt inklusive Zusatzflächen zwischen 23 und 45 m<sup>2</sup>, wobei im Schnitt etwa 15,5 m<sup>2</sup> pro Arbeitsplatz, 9 m<sup>2</sup> für Nebenflächen (wie Toilette, Konferenzraum, Archiv, Teeküche, Garage u. v. m.) und 10,5 m<sup>2</sup> für Konstruktions- und Verkehrsflächen bzw. Haustechnik gerechnet werden. Mögliche Bürotypen sind das Großraumbüro, das Gruppenbüro und das Zellenbüro.<sup>19</sup>

Gewerbebauten bestehen je zu einem Drittel aus Büro, Produktion und Lager. Die Hallen für Produktion und Lager können entweder eingeschobig und mit Oberlichtern ausgestattet sein oder als Geschossbauten ausgeführt werden. Eingeschoßige Hallen sind zwischen drei und sechs Metern hoch und haben eine maximale Tiefe von 50 m. Mehrgeschoßige Bauten sind je nach Anzahl der Stützen verschieden tief: maximal 22,5 m bei zwei Stützen und 17,5 m bei einer Stütze<sup>20</sup>

Bei der Erstellung der Varianten war die im Hintergrund gelb gekennzeichnete Fläche die Grundfläche der Überplattung. So ähnlich schaut auch der Hügel im letzten Entwurf aus. Die gelben Gebäudeteile liegen unter der Erde.

Prinzipiell sind alle drei Varianten denkbar. Die Gebäude der ersten Variante grenzen sich stärker von außen ab. Die Gebäude der zweiten Variante sind recht groß dimensioniert und eher für gewerbliche Nutzung als für Büros geeignet. Die dritte Variante nimmt die Kammstruktur der vorhandenen Bauten der Media-City auf, öffnet sich der Umgebung zu beiden Längsseiten und kann (mit kleinen Anpassungen der Tiefen) für Büro und Gewerbe genutzt werden.

Variante Media-City 1



Variante Media-City 2



Variante Media-City 3



<sup>19</sup> Vgl. Neufert 2005, 235-239.

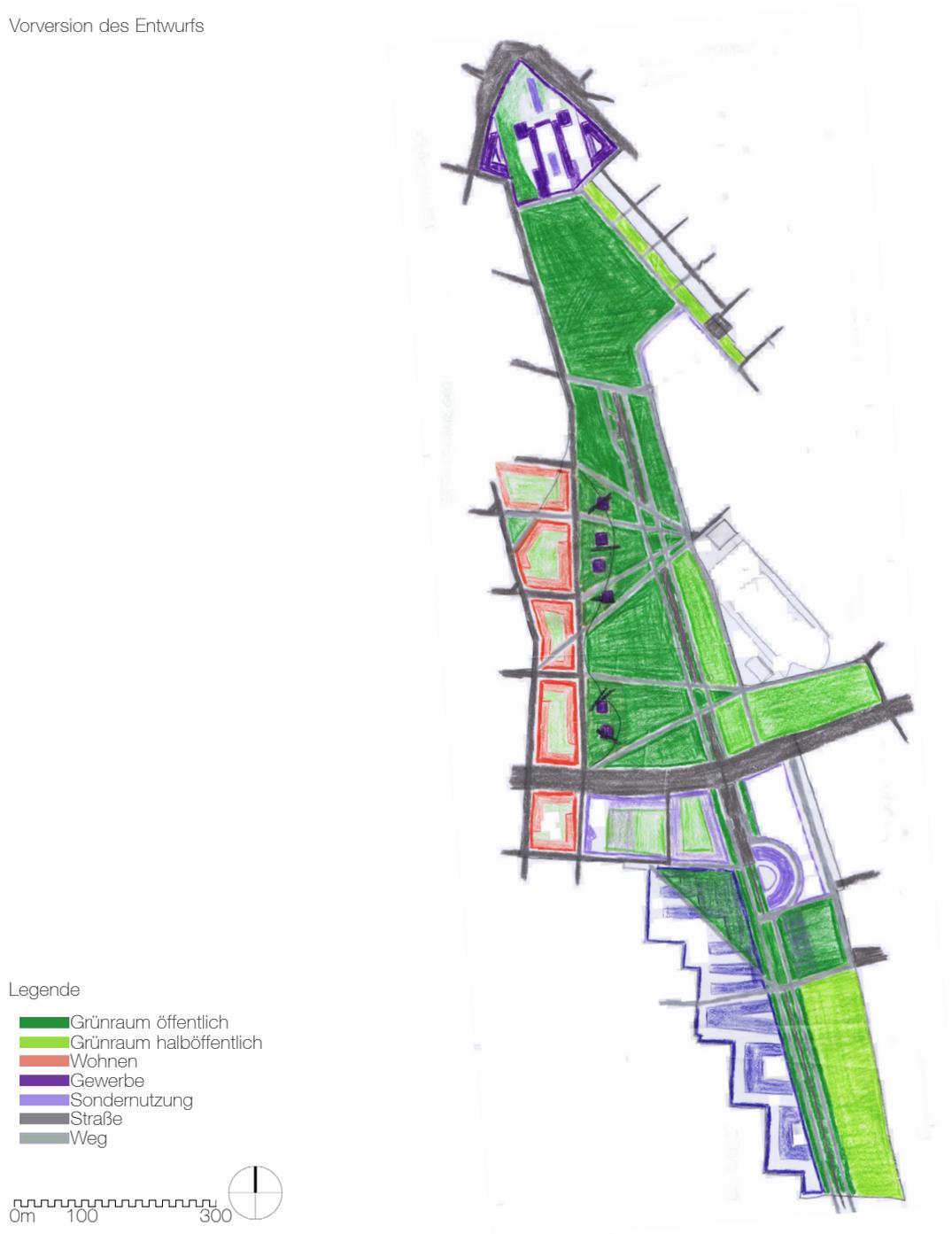
<sup>20</sup> Vgl. Neufert 2005, 264-285.



## Zusammenfassen

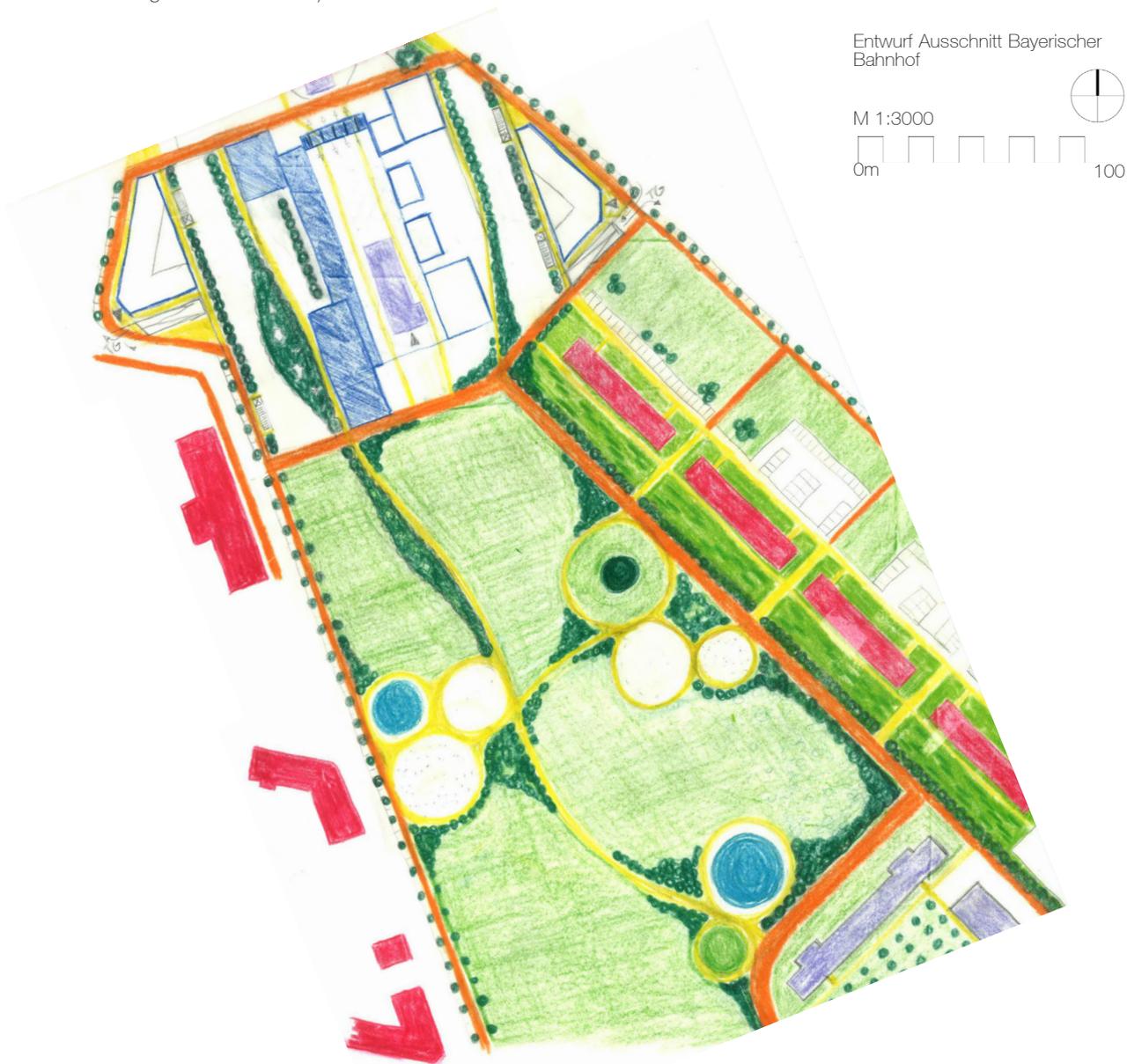
Aus den Varianten, wähle ich die am besten scheinende. Alle vorhandenen Teile werden zusammengefasst. Folgende Skizze zeigt diese Zusammenfassung. Für die auf den Seiten zuvor nicht behandelten Bereiche habe ich keine Zwischenvarianten entwickelt; sie entstanden aus den Anforderungen und Gegebenheiten im Lauf des Entwurfs.

Vorversion des Entwurfs



## Konkretisieren

Wie im Kapitel Entwurfsmethode beschrieben, habe ich zwei Ausschnitte des Planungsgebietes – nach dem Festlegen der groben Abmessungen – konkretisiert. Einer dieser Ausschnitte, der Bereich um den Bayerischen Bahnhof und der großzügige Grünbereich im Norden, ist in der folgenden Skizze (auf dem damaligen Entwurfsstand) zu sehen.



Im Sinn dieser Detaillierungen und mit dem Gefühl, das ich durch die Vertiefung für den öffentlichen Raum gewinnen kann, gehe ich wieder zurück in einen größeren Maßstab, überarbeite und konkretisiere den Vorentwurf. Das Ergebnis ist im folgenden Kapitel dargestellt.





# Entwurf

Das Bild auf der gegenüberliegenden Seite zeigt das Modell zu meinem Entwurf. Auf den folgenden beiden Seiten ist der Entwurf planlich dargestellt, ergänzt mit einem Schaubild, welches den öffentlichen Grünraum mit einem der Hügel näher zeigt.

## Allgemeines

### Bauabschnitte

Die Planungen sollen im Zeitrahmen von etwa zehn Jahren realisiert werden. Folgende Skizze zeigt, welche Bauabschnitte am wichtigsten sind und daher zuerst entstehen sollen.

### Zwischennutzungen

Um das Gebiet rasch ins Bewusstsein der Bevölkerung zurückzuholen und aufzuwerten, sollen schon vor der Umsetzung der Gesamtplanung einige Bereiche den Menschen zugänglich gemacht werden. Zurzeit sind die brachliegenden Flächen großteils mit Bauzäunen abgegrenzt; ungenutzte Gebäude werden dem Verfall überlassen. Zuerst sollten die auffälligen Gebäude abgetragen und die Zäune entfernt werden. Eine einfache Möglichkeit der Nutzung ist es, Wiesen entstehen zu lassen; mit einer Initiativsaat von Mohnblumen, Margeriten, Kornblumen und zwei Mahden pro Jahr ist der Aufwand gering und die Fläche – zumindest für Neugierige – erfahrbar. Eine andere Möglichkeit ist, an die Kleingartentradition Leipzigs anzuknüpfen: Die Freiflächen werden genutzt, um Salat, Radieschen, Kürbisse, Petersilie oder Gladiolen in Reihen zu pflanzen. Daraufhin werden diese Reihen quer unterteilt und als „*Gartenglück*“<sup>01</sup> vermietet; Erntezeit ist von April bis November; Gartengeräte, Wasser und Tipps rund ums Garteln werden zur Verfügung gestellt. Der Aufwand ist etwas höher, es werden aber mehr Menschen damit angesprochen.

Mögliche Bauabschnitte



Legende

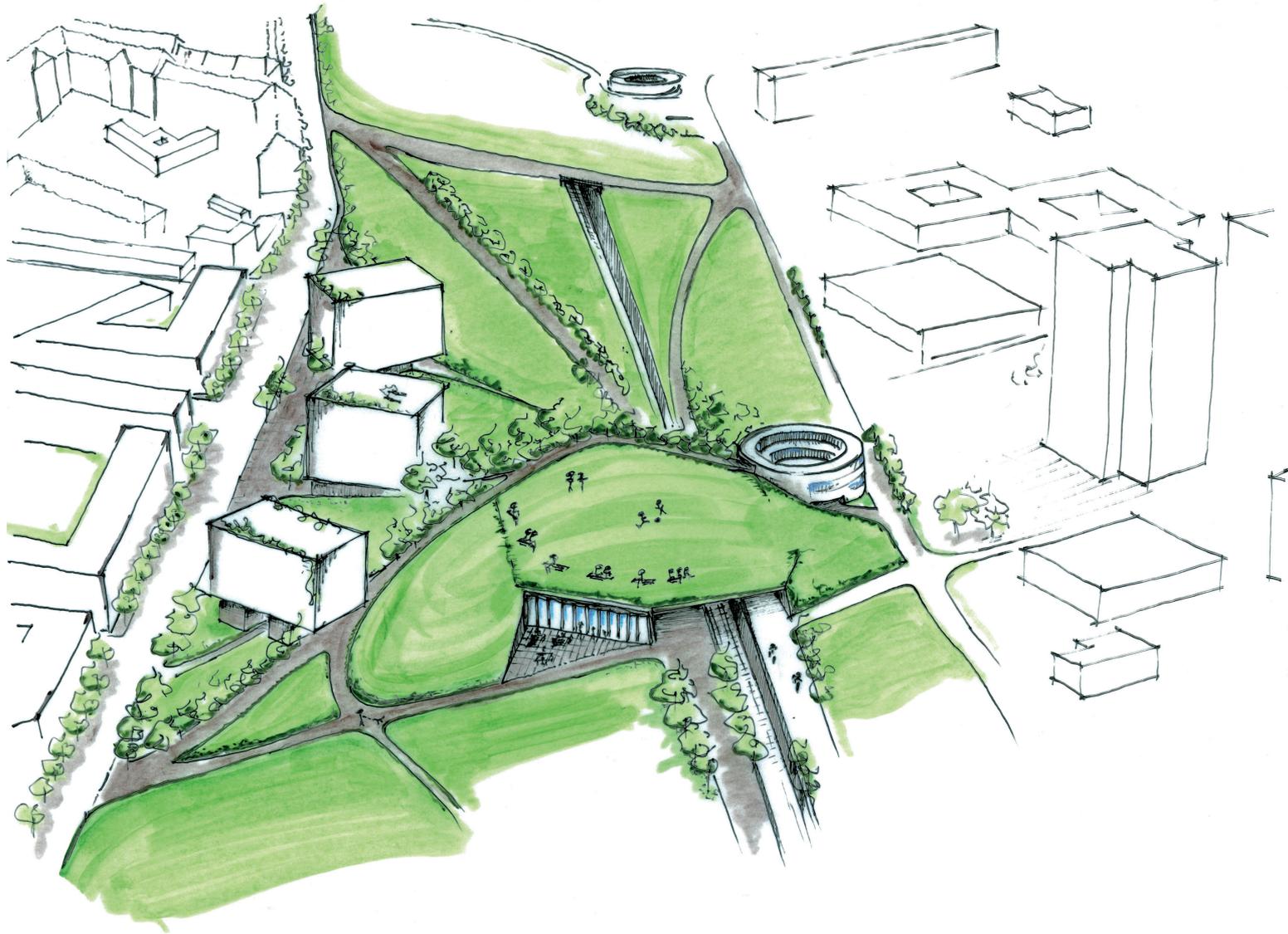
- erster Abschnitt
- zweiter Abschnitt
- dritter Abschnitt
- vierter Abschnitt
- fünfter Abschnitt



01 Modellfoto des gesamten Planungsareals.

01 Vgl. Ivanov-Below/Ivanov 2012.

02 Schaubild mit öffentlichem  
Grünraum, Wohntürmen, dem  
nördlichen Hügel und Erschlie-  
bungs- bzw. Infrastrukturrampen



Übersichtsplan Entwurf

Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes

0m 100





Auf den folgenden Seiten erkläre ich meinen Entwurf – gesplittet in die Ebenen Bebauung, Verkehr und Grünraum – näher.

## Bebauung

### Bayerischer Bahnhof

Der Bayerische Bahnhof mit dem neuen S-Bahn-Haltepunkt soll in Zukunft auch Nahversorgerzentrum werden. Östlich und westlich werden neun- bzw. achtgeschoßige Hochhäuser ergänzt; sie passen sich maßstäblich an die umgebende Bebauung an, rahmen das ehemalige Bahnhofsgebäude und weisen als städtebauliche Zeichen den Eingang zum Park. In den unteren drei Geschossen werden Handel und in den oberen Büros untergebracht.

Die drei Gebäude, die auf der Ostseite die ehemalige Symmetrie der Bahnhofsgebäude wiederherstellen, können ebenfalls vom Handel genutzt werden. Eine zentrale Halle mit hölzerner Überdachung war bis zum Zweiten Weltkrieg vorhanden – der durch die ergänzten Gebäude entstehende Hof könnte wieder eine Überdachung erhalten und als Markt genutzt werden.

Insgesamt wären am Bayerischen Bahnhof etwa 10 450 m<sup>2</sup> für den Handel und etwa 7 730 m<sup>2</sup> für Büros – das entspricht ca. 220 Arbeitsplätzen<sup>02</sup> – an Bruttogeschosßfläche vorhanden.

Neben den Hochhäusern befinden sich die Einfahrten zu den Tiefgaragen, die unter den Grünstreifen liegen; die Aufgänge befinden sich am Platz mit den Grünstreifen.



Schnitt durch den Park mit Blick Richtung Bayerischer Bahnhof

### Umnutzung ehemaliger Schulgebäude

Das Gebäude der Pablo-Neruda-Grundschule und die nebenliegende Turnhalle nordöstlich des Planungsgebietes in der Großsiedlung „Straße des 18. Oktober“ sollen nach Fertigstellung der Neubauten abgerissen werden. Empfehlenswert wäre eine Umnutzung als Treffpunkt bzw. für soziale Einrichtungen, die möglicherweise Probleme der Großsiedlung abmildern könnten.

Entwurf Bayerischer Bahnhof

Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes

M 1:2500

0m  100

<sup>02</sup> Die Anzahl der Arbeitsplätze ergibt sich aus der Annahme, dass pro Arbeitsplatz etwa 35 m<sup>2</sup> Bruttogeschosßfläche benötigt werden.

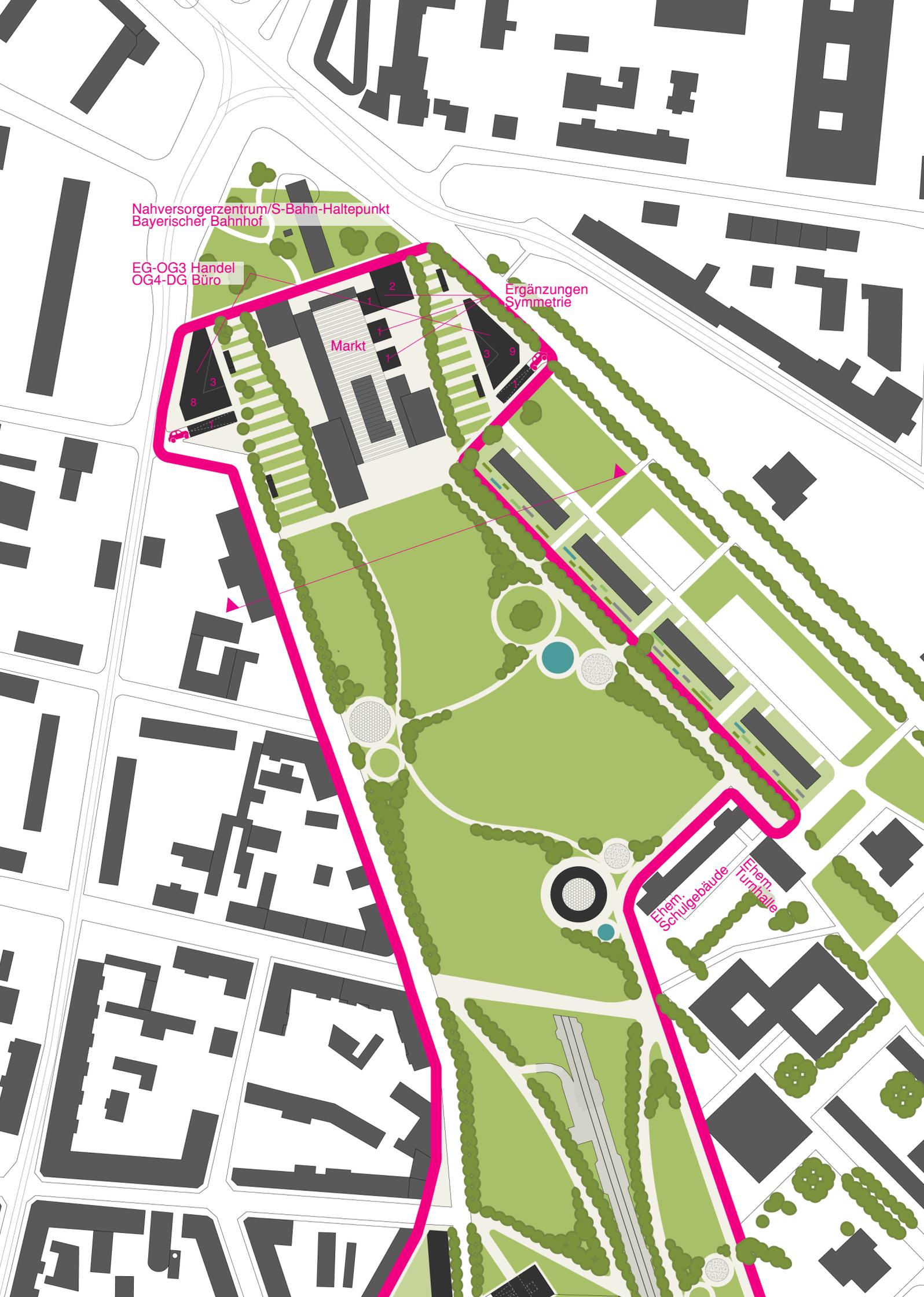
Nahversorgerzentrum/S-Bahn-Haltepunkt  
Bayerischer Bahnhof

EG-OG3 Handel  
OG4-DG Büro

Ergänzungen  
Symmetrie

Markt

Ehem.  
Luchgebäude  
Ehem.  
Turmhalle



## Wohngebäude

### Typologie offene Blockrandbebauung

Im Westen des Areals bildet fünf- bis sechsgeschoßige, offene Blockrandbebauung den Abschluss der Südvorstadt.

Im Erdgeschoß sollen sich keine Wohnungen, sondern Kleingewerbe, Geschäfte, Büros oder Nebenräume befinden; die Obergeschoße werden hauptsächlich zum Wohnen genutzt. Um einerseits die Außenräume abwechslungsreich zu gestalten und andererseits den BewohnerInnen statt hoher Dichte Freiräume zu geben, können sowohl die Erdgeschoßzonen als auch die oberen Geschoße mit Durchgängen, Rücksprüngen, Ausschnitten und – unbedingt – privaten Freiflächen gestaltet werden. Die Innenhöfe sind halböffentliche Bereiche mit Durchwegungen für Fußgänger; ein gemeinschaftlicher Bereich mit einem Kinderspielplatz und Sitzgelegenheiten befindet sich mittig im Hof; die Grünbereiche unmittelbar vor der Bebauung können den NutzerInnen zugeordnet werden.

In Leipzig leben in einer durchschnittlichen Wohnung 1,7 Personen; die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 78 m<sup>2</sup>.<sup>03</sup> Abgesehen von den anderwärtig genutzten Erdgeschoßen entstehen ca. 55 750 m<sup>2</sup> Wohnfläche; das sind etwa 715 Wohnungen mit 1 215 Personen. Pro Wohneinheit sind 1,5 Stellplätze für Autos in den Tiefgaragen unter den Baublöcken vorhanden. Hinzu kommen 153 Stellplätze für den Handel und 50 für die Büros.<sup>04</sup>



### Typologie Wohnturm

Die fünf Wohntürme am Übergang zum Park sind sieben- bis elfgeschoßig, wobei die Erdgeschoße – abgesehen von den beiden Erschließungskernen – frei sind. Die Hügel und die Wegeverbindungen werden nicht von den Gebäuden abgelenkt, sondern fließen darunter durch. Als Filter zum öffentlichen Park und zum Straßenraum hin wirken Baumalleen. Im ersten Obergeschoß befindet sich eine „öffentliche“ Zone mit Geschäften, Büros, Arztpraxen und einer Lobby. Die Geschoße darüber werden für temporäres Wohnen genutzt. Im obersten Stockwerk, gemeinsam mit der Dachterrasse, könnten statt Wohnungen auch gastronomische Einrichtungen oder eine Kindertagesstätte Platz finden. Die Nutzung des Daches als halbprivate Zone durch die BewohnerInnen wäre ebenfalls gut denkbar. Private Freiflächen sind als Balkone oder Loggien vorhanden.

Insgesamt entstehen hier rund 261 Wohnungen für 444 Personen, 1 500 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche für den Handel und 43 Arbeitsplätze. Parkmöglichkeiten gibt es in den Tiefgaragen unter den Türmen.

Außerdem soll die Wohnbebauung mit entsprechender Infrastruktur, z. B. Arzt, Apotheke, Geschäft etc., ergänzt werden.

Entwurf Wohngebäude

Legende

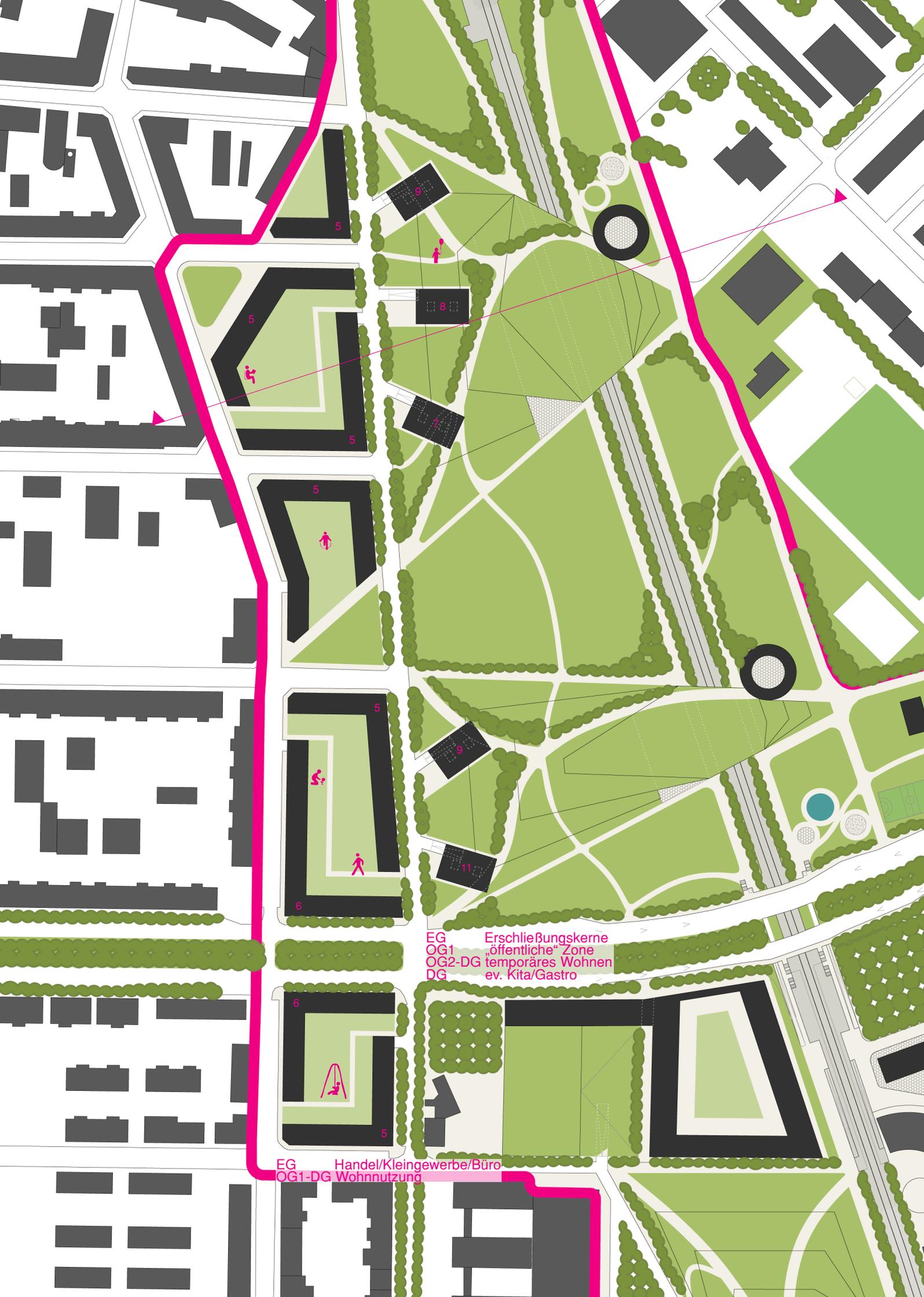
- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes

M 1:2500



<sup>03</sup> Vgl. Amt für Statistik und Wahlen 2010, 99.

<sup>04</sup> Zum Abschätzen reche ich mit je einem Drittel Handel, Büro und Nebenräume. Ein Parkplatz pro 20m<sup>2</sup> Verkaufsfläche; 0,4 Parkplätze pro Arbeitsplatz.



EG Erschließungskerne  
OG1 „öffentliche“ Zone  
OG2-DG temporäres Wohnen  
DG ev. Kita/Gastro

EG Handel/Kleingewerbe/Büro  
OG1-DG Wohnnutzung

## Schule

Das viergeschoßige Schulgebäude für 1 120 SchülerInnen befindet sich direkt an der S-Bahn-Haltestelle Semmelweisstraße. Nördlich verläuft die eher stark befahrene Semmelweisstraße; westlich davon gibt es einen Kindergarten; im Süden befinden sich die Media-City und der öffentliche Park.

Das U-förmige Gebäude bildet einen geschützten Innenhof als Dach des Erdgeschoßes. Nach Norden, zur Straße hin, wird der Hof akustisch durch einen Verbindungsgang zwischen Ost- und Westflügel abgeschirmt.

Westlich befindet sich ein Seitenarm in Ost-West-Richtung – hier sollen keine Klassenräume, sondern andere Funktionen wie Bibliothek, Kantine, Nebenräume untergebracht werden. Zwischen den beiden Gebäudeteilen soll ein Durchgang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen entstehen. Die Haupteingänge in das Schulgebäude können einerseits auf der Ostseite der S-Bahn-Haltestelle und andererseits am Weg auf der Westseite sein.

Ganz im Westen des Baufeldes befindet sich eine bestehende Kindertagesstätte. Diese erhält zur Straße hin eine Pufferzone; zwischen Kindertagesstätte und Schularreal befindet sich ein geschützter Freibereich. An den Außenbereich der Kindertagesstätte schließt eine halb versenkte Dreifeldsporthalle an, deren Dach – gemeinsam mit der schrägen Ebene, welche östlich anschließt – einen zweiten Freibereich für die Schule bildet. Die beiden Freiflächen zusammen sind etwa 9 690 m<sup>2</sup> groß – damit hat jede Schülerin/jeder Schüler knapp 9 m<sup>2</sup> zur Verfügung.<sup>05</sup> Weitere Sportangebote wie Fußball, Tennis, Volleyball oder Schwimmen sind am ausgedehnten Sportplatz nordöstlich der Schule zu finden. Die Entfernung vom östlichen Haupteingang zum ersten Sportfeld beträgt etwa 200 m – zur Schwimmhalle sind es zusätzlich 300 m.

Parkmöglichkeiten gibt es ausschließlich in der Tiefgarage, die, von Westen oder von der Media-City her kommend, unter der begrünten Rampe verschwindet. Von dort aus gibt es ebenfalls einen Zugang zur Sporthalle; diese soll auch öffentlich genutzt werden können.

Insgesamt hat das Schulgebäude mitsamt der Sporthalle eine Bruttogeschoßfläche von 23 886 m<sup>2</sup>. Das Gebäude ist als Maximalvariante geplant – und kann bei Bedarf durch Reduktion der Geschoße und Anpassungen im Seitenarm zur Sporthalle hin verkleinert werden.

## Lokschuppen

Der ehemalige Lokschuppen mit einer Fläche von ca. 2 700 m<sup>2</sup> und einer Höhe von ca. sieben Metern würde sich hervorragend für Ausstellungen eignen. Außen soll das Gebäude mit der Drehscheibe und den beiden Schornsteinen erhalten bleiben; innen sind kleine Ergänzungen möglich. Zusätzlich soll ein Nebengebäude entstehen, das u.a. Büroflächen beherbergt. Dieses Gebäude sollte auch den Fahrgästen der S-Bahn mit Infrastruktur wie Toiletten, Gastronomie oder Trafik dienen.

Im nördlichen Bereich dieses Feldes kann als Pufferzone zur Semmelweisstraße ein Park-(&Ride-) Platz entstehen. Weitere 2 000 Stellplätze sind am Gelände der ehemaligen Großmarkthalle vorhanden.

### Entwurf Schule und Lokschuppen

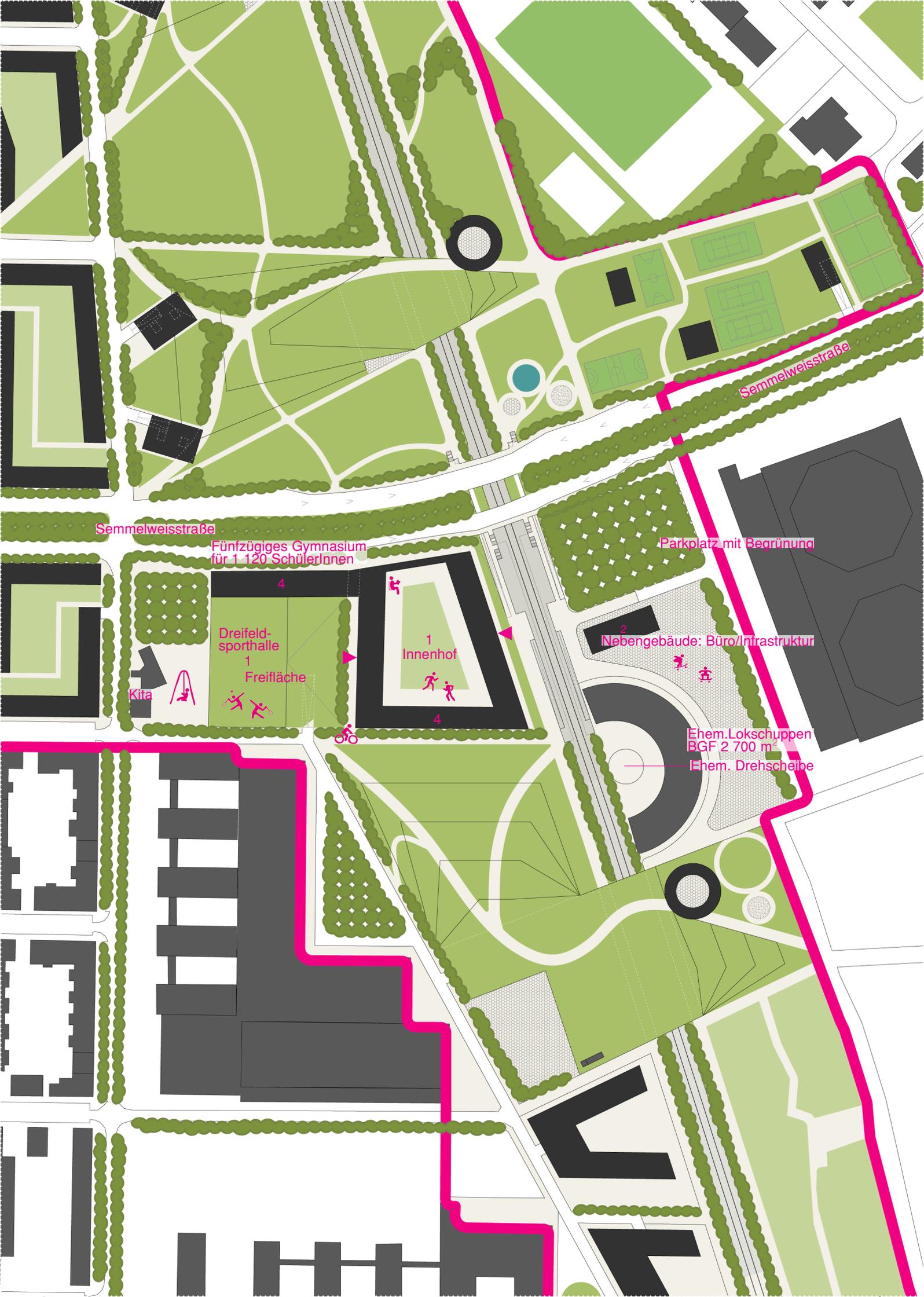
#### Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes

M 1:2500

0m  100

<sup>05</sup> Gefordert waren 6 m<sup>2</sup> Freifläche pro SchülerIn.



Semmelweisstraße

Semmelweisstraße

Fünfüzigiges Gymnasium  
für 1 120 SchülerInnen

Parkplatz mit Begrünung

4  
Dreifeld-  
sporthalle  
1  
Freifläche

2  
Nebengebäude: Büro/Infrastruktur

1  
Innenhof

Ehem. Lokschuppen  
BGF 2 700 m<sup>2</sup>  
Ehem. Drehscheibe

Kita

🚲

## Media-City

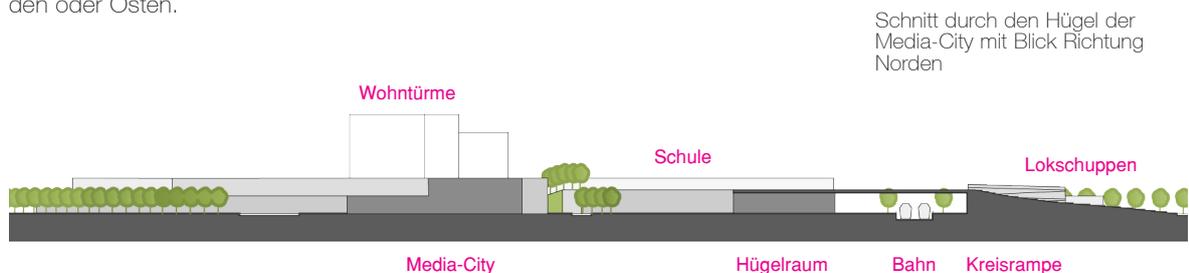
Zwischen der bestehenden Erschließungsstraße und dem grünen Korridor neben der Bahn entstehen insgesamt vier zusätzliche Gebäude als Erweiterung der Media-City. Mögliche NutzerInnen sind nicht bekannt – die Gebäude sind daher so dimensioniert, dass zum einen Teil Büros, zum anderen Teil Gewerbe untergebracht werden können.

Das nördlichste der Gebäude nutzt den Raum unter dem Verbindungshügel; die Höhe beträgt acht Meter; Belichtung ist vor allem vom Osten und Süden her möglich; zusätzlich kann von oben belichtet werden. Der durch die L-Form entstehende Platz kann gemeinsam mit einem Teil des Gebäudes von einer gastronomischen Einrichtung genutzt werden; durch einen Ausgang bzw. Lift ist er auch von oben und der östlichen Seite gut erreichbar. Insgesamt hat das Gebäude – denkt man es zweigeschoßig – eine Bruttogeschoßfläche von ca. 9 665 m<sup>2</sup>.

Die anderen drei Gebäude bilden durch ihre Form ebenfalls Höfe aus, welche als halbprivate Bereiche für die NutzerInnen oder zur Präsentation nach außen dienen können. Das nördliche Gebäude mit drei Geschoßen hat eine Bruttogeschoßfläche von etwa 6 950 m<sup>2</sup>, das mittlere, viergeschoßige, etwa 9 770 m<sup>2</sup> und das L-förmige Gebäude mit zwei Geschoßen im Süden eine Bruttogeschoßfläche von etwa 3 685 m<sup>2</sup>.

Insgesamt entstehen mit allen vier Gebäuden 30 069 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche; geht man davon aus, dass etwa die Hälfte von Gewerbe und die Hälfte als Büro genutzt wird, kommen ca. 285<sup>06</sup> gewerbliche Arbeitsplätze und ca. 430 Büroarbeitsplätze hinzu.

Jedes der Gebäude erhält eine Tiefgarage; die Einfahrten befinden sich im Norden oder Osten.



Schnitt durch den Hügel der Media-City mit Blick Richtung Norden

Entwurf Media-City

Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes

M 1:2500

0m 
100

<sup>06</sup> Annahmen: Ein Drittel der Fläche wird als Lager und ein weiteres Drittel als Produktionsfläche genutzt. Hier kann, je nach Gewerbe, der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz sehr unterschiedlich sein – ich gehe von 35 m<sup>2</sup> aus. Ein Drittel der Fläche wird als Büro genutzt.



Gewerbe/Gastronomie  
BGF 9 665 m<sup>2</sup>

Aufgang

Büro/Gewerbe  
BGF 6 950 m<sup>2</sup>

Büro/Gewerbe  
BGF 9 770 m<sup>2</sup>

Büro/Gewerbe  
BGF 3 685 m<sup>2</sup>

bio

## Verkehr

### Motorisierter Individualverkehr

#### Fahrender Verkehr

Folgende Grafik zeigt, wo neue Straßen für den motorisierten Verkehr entstehen und wie viele zusätzliche Wege durch die neuen Gebäude entstehen.

Durch das Hinzufügen der Nord-Süd-Straße im Westen des Planungsgebietes fällt im nördlichen Teil bis zum Schenkendorfplatz ein Stück der bestehenden Straße weg. Der denkmalgeschützte Platz soll besser wahrnehmbar sein und vor allem für FußgängerInnen zugänglich gemacht werden, daher ist er nicht mehr allseitig umfahren.

Um den Verkehrsfluss von Hauptverkehrsstraßen nicht zu sehr zu behindern, sollen möglichst wenige ampelgeregelte Kreuzungen mit anderen Straßen entstehen. Aus diesem Grund sollte – wenn überhaupt – nur entweder die Kreuzung Löbniger Straße/Kurt-Eisner-Straße oder die Kreuzung Kohlenstraße/Kurt-Eisner-Straße ampelgeregelt werden; zurzeit sind keine Ampeln vorhanden.

Im Schnitt legt jede LeipzigerIn pro Tag 3,1 Wege zurück; jeder Haushalt macht täglich etwa 5,3 Wege. Pro Arbeitsplatz kann mit etwa 2,5 Wegen pro Tag gerechnet werden. Davon werden durchschnittlich 39,6 % mit privaten motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt.<sup>07</sup> Mit diesen Daten lassen sich die zusätzlichen Wege abschätzen. Am Bayerischen Bahnhof, in der Löbniger Straße, der Kohlenstraße und dem neu ergänzten Teil, der möglicherweise ebenfalls Kohlenstraße heißen wird, sowie in der Erschließungsstraße der Media-City wird sich das Verkehrsaufkommen etwas erhöhen.

#### Bayerischer Bahnhof

Von insgesamt 550 zusätzlichen Wegen pro Tag durch die 220 neuen Büroarbeitsplätze werden voraussichtlich etwa 218 mit motorisierten Privatfahrzeugen unternommen.

#### Wohngebiet

Von etwa 5 143 zusätzlichen Wegen pro Tag durch die neuen Wohnungen werden etwa 2 037 mit motorisierten Privatfahrzeugen zurückgelegt. Dazu kommen 420 Wege durch die neuen Büroarbeitsplätze, wobei der Anteil am MIV etwa 166 sind.

#### Media-City

Durch die Erweiterungsbauten der Media-City kommen insgesamt 1 788 Wege pro Tag hinzu. 708 Wege davon werden mit motorisierten Privatfahrzeugen unternommen.

Entwurf MIV

Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes
- Straße neu
- Straße obsolet

0m  100



<sup>07</sup> Vgl. Verkehrs- und Tiefbauamt 2008, 2.



Ergänzungen  
Rasternetz

Verlängerung Kohlenstraße

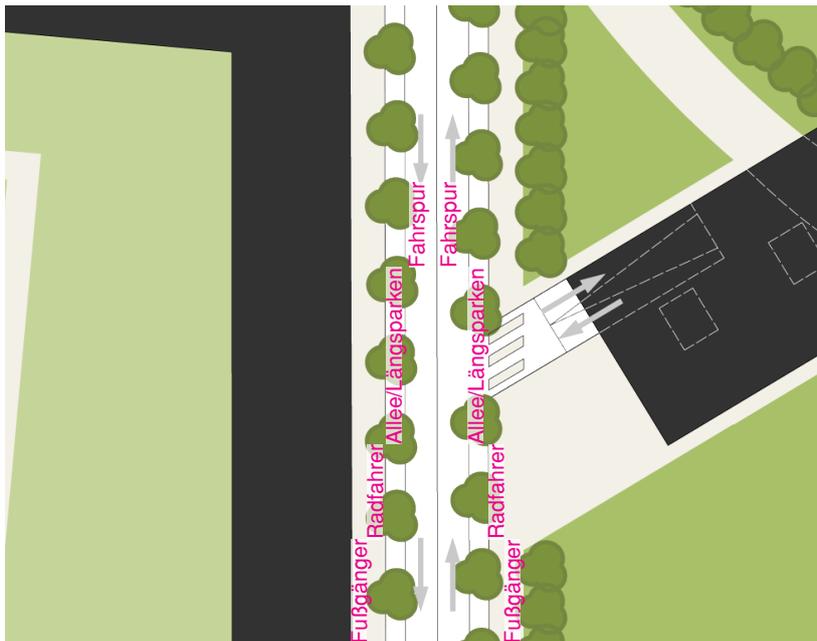
### Ruhender Verkehr

Um ausreichend Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen, ist eine Abschätzung des Bedarfs notwendig.

Bei Handelsflächen kann man davon ausgehen, dass pro 20 m<sup>2</sup> Nutzfläche<sup>08</sup> ein Abstellplatz benötigt wird. Bei den Büros rechne ich mit einem Stellplatz für jeden zweiten Arbeitsplatz. Jede Wohnung bekommt 1,2 Parkplätze.

Einerseits kann man BewohnerInnen zum Benützen öffentlicher Verkehrsmittel anhalten, wenn die Entfernung zur Haltestelle geringer ist als jene zum Auto, andererseits ist es üblich, Neubauten mit Tiefgaragen auszustatten. Ich habe mich in meiner Planung für Tiefgaragen entschieden, denn wenn der ÖPNV gut und leistbar ist und flächendeckend Radwege vorhanden sind, werden in der Stadt Autos ohnehin meist nur für weitere Fahrten oder zum Transportieren sperriger Gegenständen genutzt.

Die gegenüberliegende Grafik zeigt die Lage der Tiefgaragen und anderer größerer Parkflächen mit ihren Zufahrten. Parken am Straßenrand ist fast überall ebenso möglich, wie die folgende Grafik zeigt.



Ausschnitt Straßenraum und zugehöriger Schnitt:  
Neuer Teil der Kohlenstraße,  
mittlerer Hügel



Entwurf MIV Parken

#### Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes
- Tiefgarage
- Zufahrt Tiefgarage
- Zugang Tiefgarage
- Parkplatz

<sup>08</sup> Bekannt ist die Bruttogeschoßfläche – ich multipliziere sie mit dem Faktor 0,7, um einen ungefähren Schätzwert für die Nutzfläche zu erhalten.





< 476 PP

< 91 PP

< 233 PP

< 264 PP

< 177 PP

< 311 PP

< 155 PP

< 234 PP

< 93 PP

< 84 PP

< 117 PP

< 44 PP

## Öffentlicher Verkehr

In Leipzig fahren 18,8 %<sup>09</sup> mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, d.h. durch die neuen Wohnungen kommen etwa 1.042 Wege pro Tag und durch die Media-City etwa 336 Wege pro Tag mit Bus, Bim oder S-Bahn dazu. Die SchülerInnen werden zu einem Großteil ebenfalls mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen.

Die Versorgung des Planungsareals durch die S-Bahn ist sehr gut.<sup>10</sup>

Bei Bus und Bim fehlen Haltestellen, um das Gebiet optimal zu erschließen. Die Stadt Leipzig plant eine Bushaltestelle an der Semmelweisbrücke und eine an der Richard-Lehmann-Brücke. Aus meiner Sicht sollte sich die Haltestelle Semmelweisbrücke in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle befinden, um ein Umsteigen zu ermöglichen. Außerdem würden damit der Sportplatz, der südwestliche Teil der Großsiedlung und der Bereich um den Lokschuppen abgedeckt werden. Die zweite Haltestelle könnte sich beim Panometer befinden. Es wäre allerdings auch möglich, eine Haltestelle für die Media-City zu machen – hier sind schließlich zahlreiche Arbeitsplätze. Aus dieser Sicht wäre natürlich auch eine Haltestelle im Bereich der Wohnbebauung am Park gut, um die geplanten Wohnungen entsprechend zu versorgen.

Entwurf ÖV

Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes
- S-Bahn-HP
- ÖPNV-HP (r=400 m)
- ÖPNV-HP neu (r=400 m)

0m 100



<sup>09</sup> Vgl. Verkehrs- und Tiefbauamt 2008, 2.

<sup>10</sup> Vergleiche Kapitel Analysen des Umfelds/Verkehr/Öffentlicher Verkehr.



H Bayerischer Platz

S Bayerischer Platz

H Johannisallee

H Körner Straße

H Dt. Nationalbibliothek

H K. Eisner/A. Hoffmann Straße

H An den Tierkliniken

H NEU

S Semmerweisstraße

H Steinplatz

H A. Hoffmann-/H. Lehmann-Straße

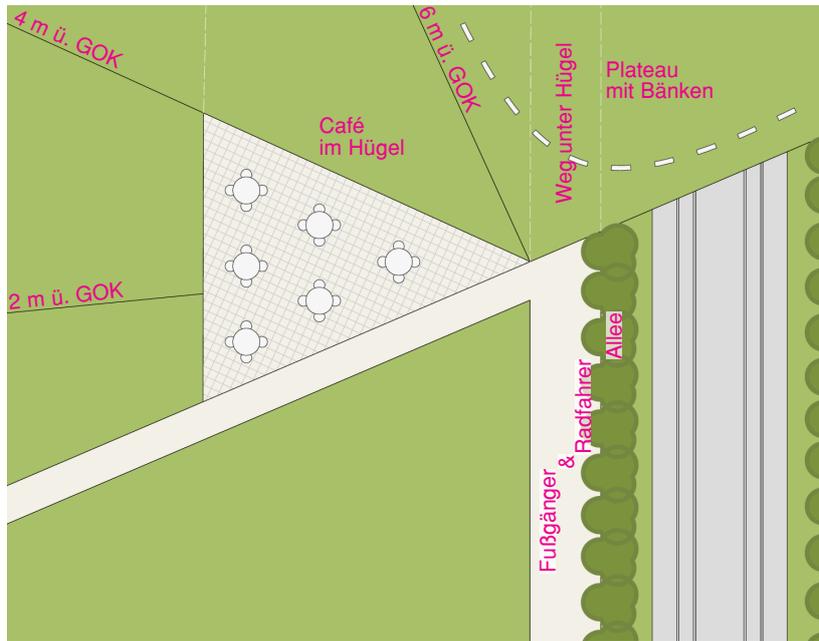
H NEU

R. Lehmann-/Zwickauer Straße H

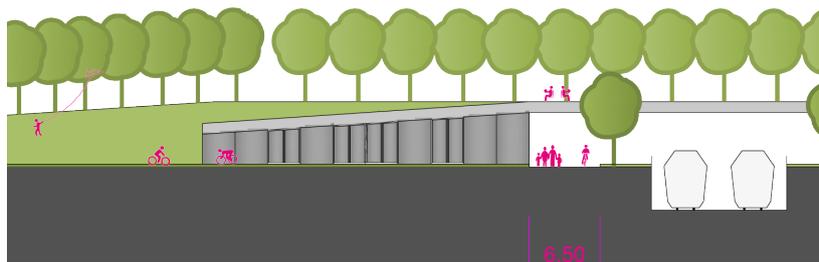
## Rad/Fuß

Die gegenüberliegende Grafik zeigt die Wege und Plätze im Planungsgebiet, die nicht vom motorisierten Verkehr genutzt werden.

Ein Schnitt durch den Radweg an der Bahn zeigt die Abmessungen.



Ausschnitt Straßenraum und zugehöriger Schnitt: Radweg entlang der Bahn



Entwurf Wege

### Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes
- autofreier Bereich

0m 100





Kreisrampe

Kreisrampe  
untenliegender  
Radweg

Kreisrampe

untenliegender  
Radweg

Kreisrampe

untenliegender  
Radweg

## Grünraum

### Öffentliches Grün

Der überwiegende Teil des Planungsareals ist öffentlicher Grünraum mit großzügigen Rasenflächen, die noch nicht vorbestimmt sind und auf unterschiedlichste Art genutzt werden können. Vorgegeben sind nur die wichtigsten Verbindungen. Weitere Wege können von NutzerInnen festgelegt und im Nachhinein, wenn notwendig, befestigt werden.

#### Elemente des öffentlichen Grüns:

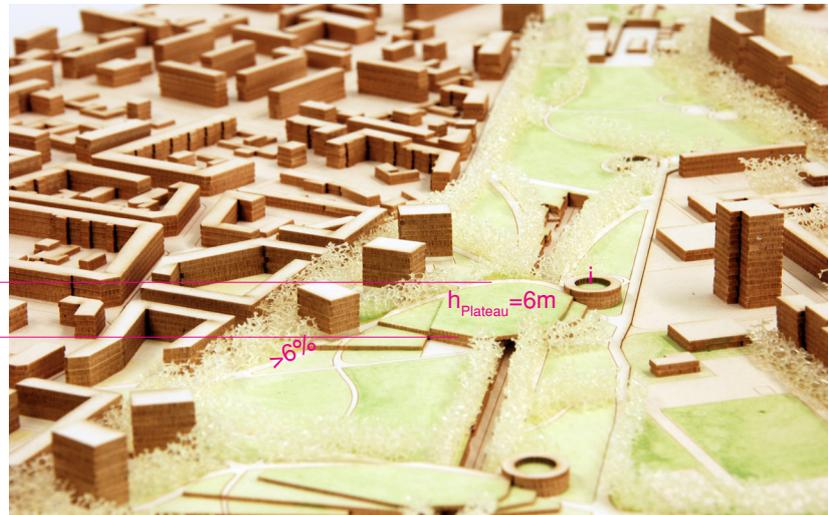
##### Hügel

Die Grundfläche der Hügel leitet sich von den (geradlinigen) notwendigen Verbindungen in Ost-West-Richtung ab. Die Bahn wird zwar in einem Trog geführt, benötigt aufgrund der Oberleitungen jedoch eine Durchfahrtshöhe von etwa fünf Metern. Im Bereich der Media-City ist der Trog nicht mehr so tief und die Durchfahrtshöhe beträgt etwa sieben Meter. Daraus ergibt sich die Höhe der Hügel im Bereich der Überbrückungen. Von diesem Plateau ausgehend fallen die Hügelhänge zu ihren Rändern hin ab. Westseitig (bzw. im Bereich der Media-City nordseitig) sind die Steigungen unter sechs Prozent und bequem bewältigbar. Auf der anderen Seite ist für sanfte Hänge zu wenig Platz vorhanden; hier ermöglichen großzügig dimensionierte, spiralförmige Rampen eine barrierefreie und radfreundliche Auffahrt. In einer zusätzlichen Wendelung ist Infrastruktur **i** wie Toiletten, Wasserspender, Kioske o. Ä. untergebracht. Im nördlichen Teil des Parks, wo sich keine Hügel befinden, beherbergt ein gleich dimensioniertes, eingeschobiges Gebäude auf kreisförmigem Grundriss diese Funktionen.

Am Plateau angekommen laden Sitzmöbel zum Verweilen und Genießen der Aussicht ein. Das Mobiliar ordnet sich am Rand des Plateaus an und umfasst den Platz. Zudem strukturieren rhythmisch angeordnete Lichtquader, die Tageslicht zum untenliegenden Radweg und in die darunterliegenden Bereiche bringen, die Fläche.

Die von oben beleuchteten Räume wären vom Radweg her zugänglich und könnten mit ihren fünf Metern Raumhöhe verschiedene Funktionen beherbergen: Lagerräume für Geräte, die zur Parkpflege verwendet werden, könnten auf jeden Fall relativ einfach eingebaut werden. Im nördlichen Hügel würde ich Veranstaltungs- und Musikproberäume und an der Ecke nach Süden ein Café unterbringen. Im mittleren Hügel böte sich aufgrund der Nähe zum S-Bahn-Haltepunkt ein Fahrradverleih mit Reparaturservice an. Weiters fände hier ein Verleih für verschiedene Parkzusatzausstattungen (Griller, Badmintonschläger, Slacklines, ...) Platz. Diese beiden Hügelräume vermittelten eine Atmosphäre der Unbewachtheit und Freiheit, die wahrscheinlich junge Menschen und die kreative Szene stark anziehen würden. Hier könnte es auch schon mal lauter werden, ohne dass sich jemand gestört fühlte. Andere mögliche Nutzungen für die Hügel wären: Tischtennis, Billard, Kegelbahn, Kino, ... Im Bereich der Media-City würde ich vorschlagen, einen Teil des Hügel gewerblich zu nutzen; Gastronomie würde hier wahrscheinlich auch gut angenommen werden, vor allem wegen der zu nützenden Mittagspause.

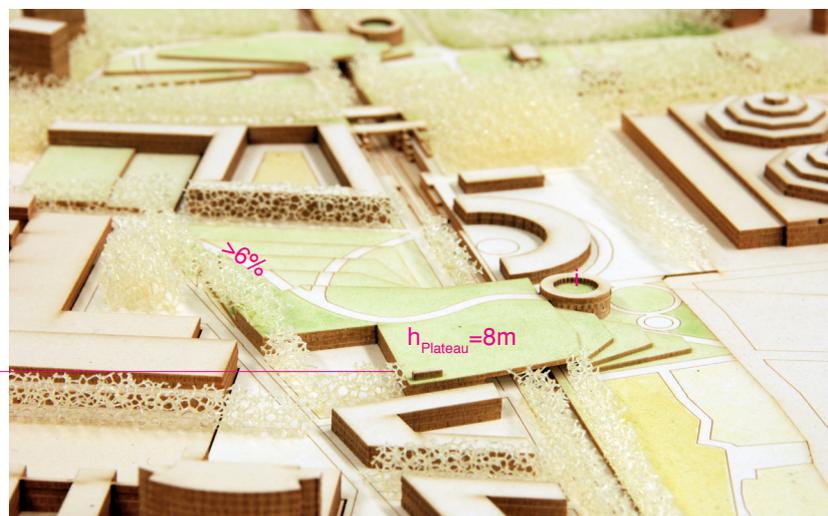
03 Modellfoto des nördlichsten Hügels mit Blick Richtung Norden



04 Modellfoto des mittleren Hügels mit Blick Richtung Norden



05 Modellfoto des südlichsten Hügels mit Blick Richtung Norden



### Gestaltung der Flächen

Das klassische Parkelement Mittel- und Nordeuropas ist der Rasen. In unseren Breiten funktioniert die natürliche Bewässerung hervorragend und abgesehen vom Mähen ist er wenig pflegeintensiv. Außerdem lässt er Raum für verschiedene Nutzungen – seien es Sport und Spiel oder Erholung.

Mit noch weniger Pflegeaufwand, nämlich mit nur je einer Mahd Ende Mai und Anfang Oktober, kommt die Wiese aus. Wiesen können durch Initiativsaaten farblich akzentuiert oder sich selbst überlassen werden. Je nach Untergrund, welcher im Planungsgebiet von trocken bis lehmig ist, kann eine Löwenzahn- oder Margeritenwiese entstehen. Die Wiese kann – wie vorher erwähnt – als Zwischennutzung fungieren, aber auch als Gestaltungselement eingesetzt werden. Teile des Parks als Wiese zu nutzen hätte den Vorteil, ein Stück Natur in die Stadt zu bringen und damit zahlreichen Pflanzen und Tieren einen Lebensraum zu bieten. Nachteil ist, dass die Wiese nicht so offen für Nutzungen wie der Rasen ist; stehen Gräser und Blumen hoch, kann die Fläche gar nicht betreten, nur betrachtet werden.

Die in einem der vorigen Kapitel erwähnten Gleisbiotope am Areal des ehemaligen Bahnhofs existieren nach der Baustelle City-Tunnel nicht mehr. Will man die wertvolle und seltene Flora und Fauna der Gleisbiotope zurückholen und eine Ausgleichsfläche schaffen, muss man für einen Boden aus Sand, Kies und wenig Ton sorgen, denn Gleisbiotope sind Trockenstandorte. In die Bereiche kann eine Initiativsaat eingebracht werden, dann bleiben sie sich für fünf bis zehn Jahren selbst überlassen und sollten nicht betreten werden. Nach dieser Zeit wird gemäht bzw. geschlagen, damit der Bereich nicht verwaldet. Typische Pflanzen für Gleisbiotope sind verschiedene Kleearten, Wegwarte, Spitzwegerich, Beifußgewächse, Schafgarbe etc. An Gehölzen siedeln sich beispielsweise Brombeere, Ahorn, Hainbuche, Hasel oder Silberweide an.

Die obsolet gewordenen Gleise wurden bereits abgetragen, auch sonst sind keine landschaftlichen Spuren des ehemaligen Bahnareals mehr vorhanden. Um Pflanzen und Tieren ihre Lebensräume wieder zugeben, und nicht zuletzt um an die vorherige Nutzung zu erinnern, sollen einige Bereiche wieder zu Gleisbiotopen gemacht werden.

Grundsätzlich gilt: Je mehr Angebot an unterschiedlichen Zonen, desto größer die Artenvielfalt.

Wie vorhin erwähnt, soll die Gestaltung des Parks vorerst nicht völlig bestimmt sein, sondern Raum für die Wünsche der NutzerInnen lassen. Befestigte Flächen, Infrastruktur oder Wasserflächen sind – gestalterisch in Kreisflächen eingebunden – eher an den Rändern von großen Grünflächen zu finden: Gepflasterte und asphaltierte Flächen sowie Sandflächen dienen als Treffpunkte und Spielplätze. Wasserflächen üben auf den Menschen einen besonderen Reiz aus und bereichern zusätzlich die Artenvielfalt.<sup>11</sup>

Da wenig Fläche versiegelt wird, kann das Regenwasser gut versickern. Wasser von nicht versickerungsfähigen Flächen soll in Zisternen gesammelt und für die Gartenbewässerung genutzt werden. Ansonsten kann das gesammelte Wasser mittels Rohrsystem in eine versickerungsfähige Bodenschicht geleitet werden.

<sup>11</sup> Sind die Wasserflächen zu einem Drittel mit Schilf bewachsen, reinigen sie sich selbst.

### Entwurf Freiraum

#### Legende

- Planungsareal
- Bebauung Bestand
- Bebauung Entwurf
- Grünraum öffentlich
- Grünraum halböffentlich
- Grünraum Sport
- Grünraum Forst
- Baummasse
- Gewässer
- Tieferliegendes
- Wiese
- „Gleisbiotop“

0m  100





Geschützte  
Trauerweide

Infrastruktur

Erschließung  
+Infrastruktur

Erschließung  
+Infrastruktur

Erschließung  
+Infrastruktur

### Baummassen

Als weiteres Element des Grünraums sind die Baummassen zu nennen, die zahlreiche Wege begleiten und Struktur bieten. Alleen lockern Straßenräume auf und bereichern sie. Im Park dienen sie unter anderem als Schattenspenden, Vogelnistplätze und schaffen weiche Abgrenzungen. Außerdem filtern Bäume Schadstoffe aus Luft und Grundwasser. Heimische Baumarten, die sich für Allen eignen und durch ihren ansprechenden Wuchs auffallen, sind Linde<sup>12</sup>, Ahorn, Birke, Pappel oder Buche.

### Sportflächen

Im Süden, angrenzend an den vorhandenen Sportplatz, werden zusätzliche Sportfelder hinzugefügt. Außerdem wird die Anlage ergänzt durch Gastronomie mit Gastgarten und Nebengebäuden, wo Tennisschläger ausgeborgt werden können und verschiedene Gerätschaften gelagert werden. Die weiteren Sportfelder sind ein Basketballfeld, ein Handballfeld, drei Tennisplätze sowie drei Beachvolleyballfelder. Ausreichend Fahrradständer, eine Tiefgarage und einige unverplante Flächen, zum Beispiel zum Dehnen nach dem Sport, sind ebenfalls vorhanden.

### Halböffentliches Grün

Zusätzlich zu den öffentlichen Grünbereichen wird der Wohnbebauung halböffentliches Grün zugeordnet, wie im Plan Grünraum zu sehen ist.

Alle Wohnungen sollten zusätzlich einen eigenen Freiraum erhalten. Im Bereich der Großsiedlung ist der Bedarf an privatem Freiraum mit Balkonen abgedeckt. Eine Zone zwischen den Plattenbauten und dem öffentlichen Grünraum soll den BewohnerInnen zusätzlichen Freiraum geben. Dort können Spielplätze für jüngere Kinder, Hochbeete, Kneippanlagen und Sitzgelegenheiten entstehen.

### Modell

Um den Entwurf dreidimensional zu zeigen, sind auf den folgenden Seiten einige Fotos des Modells zu sehen.

06 Modellfoto – Bayerischer Bahnhof mit großzügigem freien Grünraum

07 Modellfoto – Wohnbebauung mit Hügeln und Großsiedlung

08 Modellfoto – Hügel mit Sportplatz

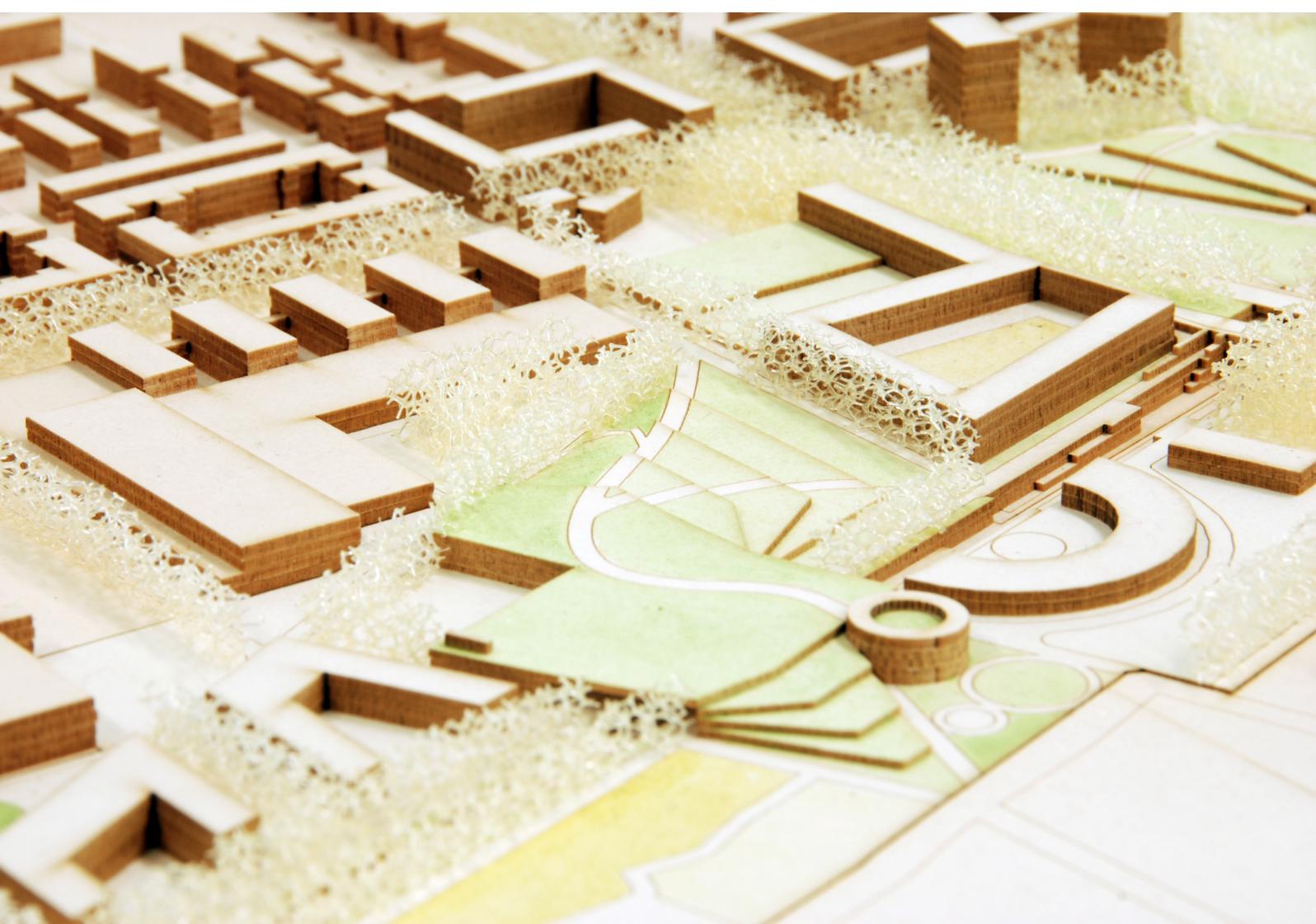
09 Modellfoto – Hügel der Media-City mit Lokschruppen und Schule

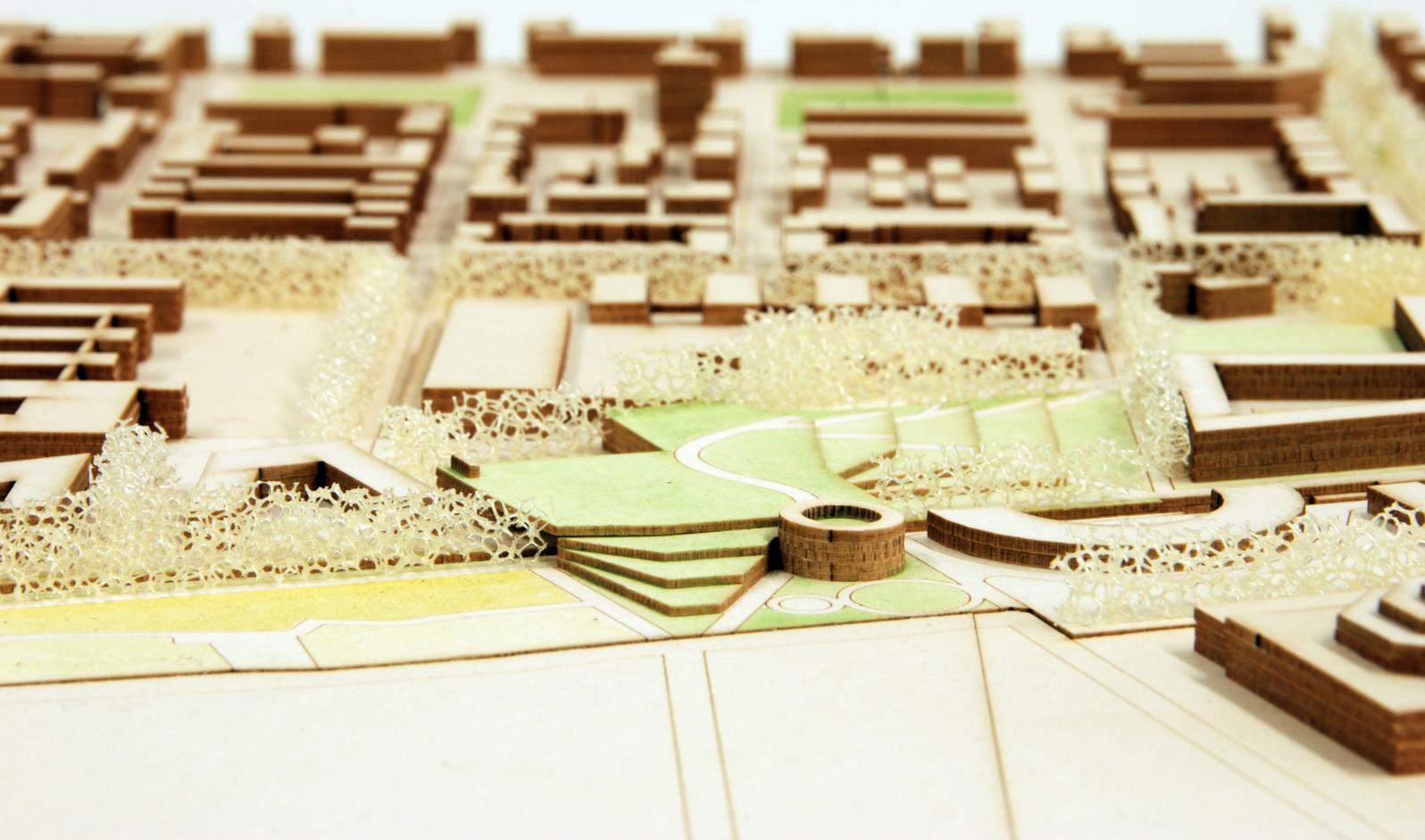
10 Modellfoto – Hügel der Media-City und Blockrandbebauung der Südvorstadt im Hintergrund

11 Modellfoto – Blick Richtung Süden mit Tunnelportal, Wohnbebauung und Kohlrabizirkus

<sup>12</sup> Da der Name Leipzig von Linde hergeleitet werden kann, könnte man hier verstärkt mit Linden arbeiten.









# Anhang

## Literaturverzeichnis

ARGE L21: *Kern-Plasma-Modell Leipzig [L21]. Kooperatives Gutachterverfahren – Visionen für den Leipziger Osten*,  
<<http://arch-fs.de/projekte/2001/initiative/89-kern-plasma-modell-l21.html>>, in:  
<arch-fs.de>, 8.3.2011

(ARGE L21)

Benevolo, Leonardo: *Die Stadt in der europäischen Geschichte*, München 1993  
(Benevolo 1993)

Doehler-Behzadi, Marta / Schiffers, Bertram: *Verschiebung des Forschungsansatzes: Leipzig plus – minus*, in:  
Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau (Hg.): *Leipzig 2030. Forschungsbericht*, Leipzig 2004

(Doehler-Behzadi/Schiffers 2004)

Doytchinov, Grigor: *Vorlesung Stadtentwicklung*, Graz 2010

(Doytchinov 2010)

Doytchinov, Grigor: *Persönliche Gespräche mit Maria Priestner-Reisenhofer*, Graz 2010-2013

(Doytchinov 2010-2013)

Giddens, Anthony / Fleck, Christian / Egger de Campo, Marianne: *Soziologie*, Graz 2009

(Giddens/Fleck/Egger de Campo 2009)

Görne, Bernd / Michler-Janhunnen, Anke: *Leipzig/Halle. Baedeker Allianz Reiseführer*, Ostfildern 2009

(Görne/Michler-Janhunnen 2009)

Grundmann, Luise / Tzschaschel, Sabine / Wollkopf, Meike (Hg.): *Leipzig. Ein geographischer Führer durch Stadt und Umland*, Leipzig 1996

(Grundmann/Tzschaschel/Wollkopf 1996)

Hain, Simone: *Persönliches Gespräch mit Maria Priestner-Reisenhofer*, Graz, 16.2.2011

(Hain 2011)

Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter: *Neue Entwicklungstypen von Großstädten*, in:

Beilage zu *Bauwelt* 77 (1986), Nr. 36, 1355-1361

(Häußermann/Siebel 1986)

Heckmann, Oliver / Schneider, Friederike (Hg.): *Grundrissatlas Wohnungsbau*, Basel<sup>4</sup> 2011

(Heckmann/Schneider 2011)

HTWK Leipzig. Städtebau und Entwerfen (Hg.): *Leipziger Architekturheft 7. Differenz der Europäischen Stadt*, Leipzig 2001  
(HTWK 2001)

Ivanov-Below, Kathrin / Ivanov, Evgeny: *Gartenglück*,  
<<http://www.gartenglueck.info/Was-ist-gartenglueck.97.0.html>>, in: <[www.gartenglueck.info](http://www.gartenglueck.info)>, 30.12.2012  
(Ivanov-Below/Ivanov 2012)

Kiel, Wolfgang: *Luxus der Leere. Vom schwierigen Rückzug aus der Wachstumswelt. Eine Streitschrift*, Wuppertal 2004  
(Kiel 2004)

Kiel, Wolfgang: *Luxus der Leere*,  
<<http://www.luxus-der-leere.de/index.html>>, in: <[www.luxus-der-leere.de](http://www.luxus-der-leere.de)>,  
22.11.2012  
(Kiel 2012)

Kruger, Sabine: Persönliches Gespräch mit Maria Priestner-Reisenhofer, Leipzig, 10.1.2011  
(Kruger 2011)

Menting, Annette / Wolf, Ingo Andreas: Persönliches Gespräch mit Maria Priestner-Reisenhofer, Leipzig, 10.1.2011  
(Menting/Wolf 2011)

Meyer, Johannes: *Städtebau. Ein Grundkurs*, Stuttgart 2003  
(Meyer 2003)

Neufert, Ernst: *Neufert Bauentwurfslehre*, Wiesbaden<sup>38</sup> 2005  
(Neufert 2005)

o.V.: *DDR-Geschichte. 1980er Jahre*,  
<[http://www.ddd-geschichte.de/CHRONIK/1980er\\_Jahre/1989/1989.php](http://www.ddd-geschichte.de/CHRONIK/1980er_Jahre/1989/1989.php)>, in:  
<[www.ddd-geschichte.de](http://www.ddd-geschichte.de)>, 20.11.2012  
(ddd-geschichte.de 2012)

o.V., 8.10.1990: *Notarzt oder Exitus*, in:  
Der Spiegel (1990), Nr. 41,  
online unter: <<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13501213.html>>,  
20.11.2012  
(Der Spiegel 1990)

Rada, Uwe, 11.11.2003: *Die aufgelockerte Stadt*,  
<<http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-artikel/?ressort=bl&dig=2003%2F11%2F11%2Fa0201&cHash=59c0abd5d4>>, in: <[www.taz.de](http://www.taz.de)>,  
22.11.2012  
(Rada 2003)

Renner & Heinrich GbR. (Hg.): *Kohlrabizirkus Leipzig*,  
 <[http://www.kohlrabizirkus-leipzig.de/frameset\\_d.htm](http://www.kohlrabizirkus-leipzig.de/frameset_d.htm)>, in: <[www.kohlrabizirkus-leipzig.de](http://www.kohlrabizirkus-leipzig.de)>, 30.11.2012  
 (Renner & Heinrich 2012)

Rudolph, Michael: Persönliches Gespräch mit Maria Priestner-Reisenhofer, Leipzig, 11.1.2011  
 (Rudolph 2011)

*Sächsische Bauordnung*,  
 <<http://www.bauordnungen.de/Sachsen.pdf>>, in: <[www.bauordnungen.de](http://www.bauordnungen.de)>,  
 27.12.2012  
 (Sächsische Bauordnung 2012)

Scheipl, Josef u.a.: *Zeitbilder 6*, Wien 2000  
 (Scheipl u.a. 2000)

Siebel, Walter: *Die Zukunft der europäischen Stadt*, in:  
 Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich (Hg.): *Stadtblick 8. Stadtentwicklung im Diskurs*, Zürich 2003, 4-9  
 (Siebel 2003)

Stadt Graz (Hg.): *Statistik - ausländische EinwohnerInnen. Ausländische Bevölkerung in Graz*,  
 <<http://www.graz.at/cms/beitrag/10022937/415557/>>, in: <[www.graz.at](http://www.graz.at)>,  
 26.09.2012  
 (Stadt Graz 2012)

Stadt Leipzig (Hg.): *Erwerbstätigkeit und Arbeitsmarkt*,  
 <<http://statistik.leipzig.de/%28S%28mwvvyj55bzkowm45hqujqzu%29%29/statcity/table.aspx?cat=7&rub=3&per=q>>, in: <[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)>, 23.10.2012  
 (Stadt Leipzig Arbeit 2012)

Stadt Leipzig (Hg.): *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig*,  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/konzept/>>, in: <[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)>,  
 27.11.2012  
 (Stadt Leipzig SEKo 2012)

Stadt Leipzig (Hg.): *Planwerk Stadtraum Leipzig*,  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/planwerk/>>, in: <[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)>,  
 22.11.2012  
 (Stadt Leipzig Planwerk 2012)

Stadt Leipzig (Hg.): *Stadtdaten. Luftverkehr*,  
 <<http://statistik.leipzig.de/%28S%28e2bt3g45jsh0555t4fjbqfx%29%29/statcity/table.aspx?cat=10&rub=5&obj=0>>, in: <[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)>, 27.11.2012  
 (Stadt Leipzig Stadtdaten 2012)

Stadt Leipzig (Hg.): *Südfriedhof*,  
<<http://www.leipzig.de/de/buerger/freizeit/leipzig/friedhoefe/sued/allg/>>, in:  
<[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)>, 4.12.2012  
(Stadt Leipzig Südfriedhof 2012)

Stadt Leipzig (Hg.): *Wahl des Leipziger Stadtrats 2009*,  
<<http://www.leipzig.de/de/buerger/politik/wahlen/stadtrat/2009/gesamt/index.aspx>>, in: <[www.leipzig.de](http://www.leipzig.de)>, 23.10.2012  
(Stadt Leipzig Stadtratswahl 2009)

Stadt Leipzig. Amt für Statistik und Wahlen. (Hg.): *Statistisches Jahrbuch 2010*,  
Leipzig 2010  
(Amt für Statistik und Wahlen 2010)

Stadt Leipzig. Amt für Statistik und Wahlen. Referat für Migration und Integration  
(Hg.): *Migranten in Leipzig 2010. Faltblatt*, Leipzig 2011  
(Referat für Migration und Integration 2011)

Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau (Hg.): *Leipzig 2030. Forschungsbericht*, Leipzig 2004  
(Dezernat für Stadtentwicklung und Bau 2004)

Stadt Leipzig. Dezernat Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt. (Hg.):  
*Schlussbericht zum Forschungsprojekt „Kleinräumiges Monitoring“ des Stadtumbaus in Leipzig*, Leipzig 2007  
(Stadtplanungsamt 2007)

Stadt Leipzig. Dezernat Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt. (Hg.):  
*Kleinräumiges Monitoring der Stadtentwicklung in Leipzig. Wohnungsmarktbarometer 2010*, Leipzig 2010  
(Stadtplanungsamt 2010)

Stadt Leipzig. Dezernat Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt. (Hg.):  
*Kleinräumiges Monitoring der Stadtentwicklung in Leipzig. Monitoringbericht 2009*, Leipzig 2010  
(Stadtplanungsamt Monitoringbericht 2010)

Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: *Stadt-  
raum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschafts-  
raumes. Auslobung zum Wettbewerb*, Leipzig 2010  
(Stadtplanungsamt Auslobungsunterlagen 2010)

Stadt Leipzig. Verkehrs- und Tiefbauamt. (Hg.): *SrV 2008 (System repräsentativer  
Verkehrsbefragungen). Überblicksinformationen zu Kennziffern der Mobilität  
für die Stadt Leipzig*, Leipzig 2008  
(Verkehrs- und Tiefbauamt 2008)

Statistisches Bundesamt: *Ausländerzentralregister*,  
<[https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/MigrationIntegration/AuslaendischeBevolkerung/AuslaendischeBevoelkerung\\_Info.html](https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/MigrationIntegration/AuslaendischeBevolkerung/AuslaendischeBevoelkerung_Info.html)>, in: <[www.destatis.de](http://www.destatis.de)>, 26.09.2012  
(Statistisches Bundesamt 2012)

Wald, Anton u.a.: *Zeitbilder 8*, Wien<sup>9</sup> 2002  
(Wald u.a. 2002)

Wikipedia: *Glasnost*,  
<<http://de.wikipedia.org/wiki/Glasnost>>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 20.11.2012  
(Wikipedia Glasnost 2012)

Wikipedia: *Kohlrabizirkus*,  
<<http://de.wikipedia.org/wiki/Kohlrabizirkus>>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 30.11.2012  
(Wikipedia Kohlrabizirkus 2012)

Wikipedia: *Montagsdemonstrationen 1989/1990 in der DDR*,  
<[http://de.wikipedia.org/wiki/Montagsdemonstrationen\\_1989/1990\\_in\\_der\\_DDR](http://de.wikipedia.org/wiki/Montagsdemonstrationen_1989/1990_in_der_DDR)>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 4.3.2011  
(Wikipedia Montagsdemonstration 2012)

Wikipedia: *Panometer Leipzig*,  
<[http://de.wikipedia.org/wiki/Panometer\\_Leipzig#cite\\_note-1](http://de.wikipedia.org/wiki/Panometer_Leipzig#cite_note-1)>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 30.11.2012  
(Wikipedia Panometer Leipzig 2012)

Wikipedia: *Perestroika*,  
<<http://de.wikipedia.org/wiki/Perestroika>>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 20.11.2012  
(Wikipedia Perestroika 2012)

Wikipedia: *Sozialistische Stadt*,  
<[http://de.wikipedia.org/wiki/Sozialistische\\_Stadt#Umgang\\_mit\\_historischer\\_Bausubstanz](http://de.wikipedia.org/wiki/Sozialistische_Stadt#Umgang_mit_historischer_Bausubstanz)>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 21.11.2012  
(Wikipedia Sozialistische Stadt 2012)

Wikipedia: *Universitätsklinikum Leipzig*,  
<[http://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4tsklinikum\\_Leipzig](http://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4tsklinikum_Leipzig)>, in: <[wikipedia.org](http://wikipedia.org)>, 30.11.2012  
(Wikipedia Universitätsklinikum Leipzig 2012)

Wirtschaftspolitisches Berichts- und Informationssystem Steiermark:  
*Arbeitslosenquote*,  
<[http://www.wibis-steiermark.at/show\\_page.php?pid=109](http://www.wibis-steiermark.at/show_page.php?pid=109)>, in: <[www.wibis-steiermark.at](http://www.wibis-steiermark.at)>, 23.10.12  
(WIBIS Steiermark 2012)

Zancanella, Johann: *Vorlesung Städtebau. Materialien zur Vorlesung Städtebau WS 2003/04*, Graz 2003  
(Zancanella 2003)

## Abbildungsverzeichnis

Die abschnittsweise nummerierten Abbildungen wurden nicht (gänzlich) selbst erstellt; auf den folgenden Seiten finden sich die zugehörigen Quellenverweise.

- S. 1, **01+02**: *Kartenausschnitt* – bing maps:  
 <<http://www.bing.com/maps/>>, 15.11.12
- 
- S. 3, **01**: *Logo Buchmesse* – Leipziger Messe:  
 <<http://www.leipziger-buchmesse.de/>>, 29.11.12
- S. 3, **02**: *Braunkohleabbau bei Leipzig* – leipziglerche:  
 <<http://www.fotos.sc/PHPSESSID=8a6a893662981c5b56ea867b427f24b3/popi+1220206/mediafile.html>>, 25.09.12
- S. 3, **03**: *Frühjahrsmesse 1965* – Galle, Horst:  
 <<http://www.heimat-leipzig.de/main/index.php?id=45>>, 25.09.12
- S. 3, **04**: *Neues Bach-Denkmal in Leipzig* – Manecke:  
 <[http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Neues\\_Bach](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Neues_Bach)>, 15.11.12
- S. 3, **05**: *Völkerschlachtdenkmal* – Stegie:  
 <<http://stegie.deviantart.com/art/Voelkerschlachtdenkmal-63126414>>, 29.11.12
- S. 3, **06**: *Universität Leipzig – Neues Augusteum (Juli 2012)* – Fiege, Thomas:  
 <[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Universit%C3%A4t\\_Leipzig\\_\\_Neues\\_Augusteum\\_%28Juli\\_2012%29\\_02.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Universit%C3%A4t_Leipzig__Neues_Augusteum_%28Juli_2012%29_02.JPG)>, 25.09.12
- S. 3, **07**: *Demonstration im Herbst 89 auf dem Leipziger Ring* – Gäbler, Gerhard:  
 <[http://www.leipzig.de/de/buerger/politik/herbst89/9\\_akt/](http://www.leipzig.de/de/buerger/politik/herbst89/9_akt/)>, 25.09.12
- S. 4, **08**: *Kartenausschnitt* – bing maps:  
 <<http://www.bing.com/maps/>>, 15.11.12
- 
- S. 6, **01**: *Einwohnerstruktur 2008* – Stadt Leipzig. Amt für Statistik und Wahlen: Bevölkerungsvorausschätzung 2009 für die Stadt Leipzig, Leipzig 2009, S. 21
- S. 6, **02**: *Einwohnerstruktur 2029* – Stadt Leipzig. Amt für Statistik und Wahlen: Bevölkerungsvorausschätzung 2009 für die Stadt Leipzig, Leipzig 2009, S. 21
- S. 7, **03**: *Lebensformen in Leipzig 1996 bis 2009 nach Typ und Kindern* – Stadt Leipzig. Amt für Statistik und Wahlen: Statistisches Jahrbuch 2010, Leipzig 2010, S. 26
- S. 9, **04**: *Zu- und Abgänge von Wohnungen. 2000 bis 2009* – Stadt Leipzig. Amt für Statistik und Wahlen: Statistisches Jahrbuch 2010, Leipzig 2010, S. 98
- 
- S. 13, **01**: *Leipzig – Altes Rathaus* – N SH:  
 <<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/7420683>>, 23.11.12
- S. 13, **02**: *Leipzig Thomaskirche (2009)* – Goldhahn, Dirk:  
 <[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Leipzig\\_Thomaskirche\\_2009.jpg&filetimestamp=20090401153300](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Leipzig_Thomaskirche_2009.jpg&filetimestamp=20090401153300)>, 23.11.12
- S. 13, **03**: *Nikolaikirche* – Thielemann, Andreas:  
 <<http://www.geschichtscampus.de/Konzept.htm>>, 29.11.12
- S. 13, **04**: *Auerbachs Keller Leipzig (2009)* – Appaloosa:  
 <[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Auerbachs\\_Keller\\_Leipzig\\_2009.jpg&filetimestamp=20090714183002](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Auerbachs_Keller_Leipzig_2009.jpg&filetimestamp=20090714183002)>, 23.11.12
- 
- S. 14, **01**: *Leipzig 1788* – Grundmann, Luise/Tzschaschel, Sabine/Wollkopf, Meike (Hg.): Leipzig. Ein geographischer Führer durch Stadt und Umland, Leipzig 1996, S. 10

- S. 16, **02**: *Bayrischer Bahnhof Leipzig um 1890* – Walter, Hermann:  
<[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bayrischer\\_Bahnhof\\_Leipzig\\_um\\_1890.jpg?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bayrischer_Bahnhof_Leipzig_um_1890.jpg?uselang=de)>, 23.11.12
- S. 17, **03**: *Städtisches Kaufhaus in Leipzig am Neumarkt Nr. 9-19, nach 1901* – Walter, Hermann:  
<[http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Messehaus\\_Staedtisches\\_Kaufhaus\\_Leipzig\\_nach\\_1901.jpg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Messehaus_Staedtisches_Kaufhaus_Leipzig_nach_1901.jpg)>, 16.11.12
- S. 18, **04**: *Leipzig 1879* – Wolf, Ingo Andreas
- S. 19, **05**: *Leipzig 1893* – Wolf, Ingo Andreas
- S. 20, **06**: Postkarte Leipzig 1925 – Verlagsbuchhandlung Bachmann
- S. 21, **07**: *Ringbebauung* (1956) – Weiß, Günther, in:  
Bundesarchiv, Bild 183-39033-0001 / CC-BY-SA:  
<[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-39033-0001,\\_Leipzig,\\_Leipziger\\_Ring,\\_Ringbebauung.jpg&filetimestamp=20081204111029](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_Bild_183-39033-0001,_Leipzig,_Leipziger_Ring,_Ringbebauung.jpg&filetimestamp=20081204111029)>, 23.11.12
- S. 22, **08**: *Opernhaus* (1960) – Koch, Heinz, in:  
Bundesarchiv, Bild 183-76022-0003 / CC-BY-SA:  
<[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-76022-0003,\\_Leipzig,\\_Karl-Marx-Platz,\\_Opernhaus.jpg&filetimestamp=20111011182554](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_Bild_183-76022-0003,_Leipzig,_Karl-Marx-Platz,_Opernhaus.jpg&filetimestamp=20111011182554)>, 23.11.12
- S. 22, **09**: *Hauptpost* (1964) – Koch, Heinz/Kluge, Wolfgang, in:  
Bundesarchiv, Bild 183-C0831-0091-004 / CC-BY-SA:  
<[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-C0831-0091-004,\\_Leipzig,\\_Hauptpost.jpg&filetimestamp=20081204163041](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_Bild_183-C0831-0091-004,_Leipzig,_Hauptpost.jpg&filetimestamp=20081204163041)>, 23.11.12
- S. 22, **10**: *Universitätshochhaus* (1975) – Raphael (verehel. Grubitzsch), Waltraud, in:  
Bundesarchiv, Bild 183-P0307-0001 / Raphael (verehel. Grubitzsch), Waltraud / CC-BY-SA:  
<[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-P0307-0001,\\_Leipzig,\\_Universit%C3%A4tshochhaus.jpg&filetimestamp=20111010220805](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_Bild_183-P0307-0001,_Leipzig,_Universit%C3%A4tshochhaus.jpg&filetimestamp=20111010220805)>, 23.11.12
- S. 22, **11**: *Straße des 13. [!] Oktober, Wohnblocks* (1975) – Bundesarchiv, Bild 183-P0522-0011 / CC-BY-SA:  
<[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-P0522-0011,\\_Leipzig,\\_Stra%C3%9Fe\\_des\\_13.\\_Oktober,\\_Wohnblocks.jpg?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_183-P0522-0011,_Leipzig,_Stra%C3%9Fe_des_13._Oktober,_Wohnblocks.jpg?uselang=de)>, 23.11.12
- S. 24, **12**: *Frühjahrsmesse, Eingang, Parkplatz* (1974) – Sindermann, Jürgen, in:  
Bundesarchiv, Bild 183-N0310-0003 / CC-BY-SA:  
<[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-N0310-0003,\\_Leipzig,\\_Fr%C3%BChjahrsmesse,\\_Eingang,\\_Parkplatz.jpg&filetimestamp=20081204174530](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_Bild_183-N0310-0003,_Leipzig,_Fr%C3%BChjahrsmesse,_Eingang,_Parkplatz.jpg&filetimestamp=20081204174530)>, 26.11.12
- S. 24, **13**: *Alte Messehalle 11* – Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig:  
<<http://www.alte-messe-leipzig.de/historie>>, 26.11.12
- S. 25, **14**: *Tagebau* – Brosch, Raoul:  
<<http://home.fotocommunity.de/brosch/index.php?id=685895&d=29153838>>, 26.11.12
- S. 25, **15**: *Cospudener See* (2005) – Hannusch, Andreas:  
<[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Cospudener\\_see.jpg&filetimestamp=20110204184342](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Cospudener_see.jpg&filetimestamp=20110204184342)>, 23.11.12

- S. 31, **16**: *Skizze Kern und Plasma* – ARGE L21:  
 <<http://arch-fs.de/projekte/2001/initiative/89-kern-plasma-modell-l21.html>>, 23.11.12
- S. 32, **17**: *Analysen Gebäudebestand* – TU Dresden:  
 Semesterprojekt „Leipzig Grünes Band Südost, Vertiefungsbereich Bayerischer Bahnhof“
- S. 32, **18**: *Analysen Gebäudebestand* – TU Dresden:  
 Semesterprojekt „Leipzig Grünes Band Südost, Vertiefungsbereich Bayerischer Bahnhof“
- S. 33, **19**: *Axonometrie/Stadträumliche Struktur* – Stadt Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/planwerk/axonometrie/07262.shtml>>, 23.11.12
- 
- S. 36, **01**: *Schwarzplan* – Stadt Leipzig, Planwerk Stadtraum Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/planwerk/>>, 30.04.10
- S. 37, **02**: *B 2.2 Schwerpunkte der Clusterentwicklung aus B 2 Fachkonzept Wirtschaft und Beschäftigung* – Stadt Leipzig:  
 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/konzept/>>, 27.11.2012
- S. 39, **03**: *C 2 Fachübergreifende Schwerpunkträume der Stadtentwicklung* – Stadt Leipzig:  
 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/konzept/>>, 27.11.2012
- S. 40, **04**: *A 2 Strukturtypen der Wohnbebauung* – Stadt Leipzig:  
 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/konzept/>>, 27.11.2012
- S. 42, **05**: *Konzept schienengebundener ÖPNV* – Stadt Leipzig, Planwerk Stadtraum Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/planwerk/karten/verkehr/07592.shtml>>, 15.02.12
- S. 43, **06**: *Konzept Verkehr* – Stadt Leipzig, Planwerk Stadtraum Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/planwerk/karten/verkehr/07289.shtml>>, 15.02.12
- S. 44, **07**: *Gesamträumliches Leitbild des Radial-Ring-Systems* – Stadt Leipzig:  
 <[http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/lsp/Landschaftsplan\\_Schwerpunkte\\_Freiraum\\_und\\_Erholung-22229.shtml](http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/lsp/Landschaftsplan_Schwerpunkte_Freiraum_und_Erholung-22229.shtml)>, 30.11.10
- S. 45, **08**: *B 3.1 Räumliche Handlungsschwerpunkte aus B 3 Fachkonzept Freiraum und Umwelt* – Stadt Leipzig:  
 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/konzept/>>, 27.11.2012
- 
- S. 47, **01**: *Leipziger Süden 1890* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt:  
 Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 19
- S. 47, **02**: *Leipziger Süden 1930-1950* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt:  
 Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 19

S. 47, **03**: *Leipziger Süden 1992* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt:

Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 19

S. 47, **04**: *Leipziger Süden 2012* – google maps:

<<http://maps.google.at/>>, 03.12.12

S. 48, **05**: *Bebauungsplan Völkerschlachtdenkmal 1911-1913* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt:

Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 20

S. 48, **06**: *Straße des 18. Oktober* – Rom, Jörg:

<<http://panoramastreetline.de/strasse-des-18-oktober-leipzig-germany-P361>>, 4.12.12

S. 50, **07**: *Ausschnitt Entwurf Flächennutzungsplan* – Stadt Leipzig:

<[http://www.leipzig.de/imperia/md/content/61\\_stadtplanungsamt/flaechennutzungsplan/fnp\\_s\\_dost-quadrant\\_entwurf\\_fnp.pdf](http://www.leipzig.de/imperia/md/content/61_stadtplanungsamt/flaechennutzungsplan/fnp_s_dost-quadrant_entwurf_fnp.pdf)>, 4.12.12

S. 54, **01**: *Bayerischer Bahnhof 1902* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt:

Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 18

S. 55, **02**: *Entwurfsgrafik Bayerischer Bahnhof*:

<<http://www.citytunnelleipzig.de/de/tunnelinfo/stationen/bayerischer-bahnhof.html>>, 3.12.12

S. 55, **03**: *Bebauung Windmühlenstraße (1954)* – Illner, Wjt-Oe, in:

Bundesarchiv, Bild 183-25704-0001 / CC-BY-SA:

<[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv\\_Bild\\_183-25704-0001,\\_Leipzig,\\_Windm%C3%BChlenstra%C3%9Fe,\\_Neubauten,\\_Wohnblock.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_183-25704-0001,_Leipzig,_Windm%C3%BChlenstra%C3%9Fe,_Neubauten,_Wohnblock.jpg)>, 3.12.12

S. 55, **04**: *Bebauung Bayerischer Platz* – Vogt, Holger:

<[http://www.panoramio.com/photo\\_explorer#view=photo&position=76&with\\_photo\\_id=22273607&order=date\\_desc&user=624380](http://www.panoramio.com/photo_explorer#view=photo&position=76&with_photo_id=22273607&order=date_desc&user=624380)>, 3.12.12

S. 56, **05**: *Leipzig Straße des 18. Oktober Plattenbau* – Kazah, Johannes:

<[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Leipzig\\_Strasse\\_des\\_18.\\_Oktober\\_Plattenbau.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Leipzig_Strasse_des_18._Oktober_Plattenbau.jpg)>, 3.12.12

S. 56, **06**: *Pablo-Neruda-Grundschule*:

<<http://www.dnn-online.de/dresden/web/regional/kultur/detail/-/specific/Grundschulen-in-Leipzig-1903896790>>, 3.12.12

S. 56, **07**: *Modellfoto Wettbewerb Schulumbau*:

<[http://www.ks-architekten.de/de/wettbewerbe/leipzig\\_neruda/?image\\_id=7](http://www.ks-architekten.de/de/wettbewerbe/leipzig_neruda/?image_id=7)>, 3.12.12

S. 56, **08**: *Lokschuppen (2010)* – Rudolph, Michael, in:

Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 71

S. 56, **09**: *Kohlrazirkus* – Sünder:

<<http://redneus.blogspot.co.at/2012/05/21-wave-gotik-treffen-in-leipzig.html>>, 3.12.12

S. 57, **10**: *Russische Gedächtniskirche* – Hass, Udo:

<<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/8364132>>, 3.12.12

S. 57, **11**: *Deutsche Nationalbibliothek am Deutschen Platz in Leipzig mit Bücherturm und Erweiterungsbau* – kunstmänn:  
 <<http://www.dnb.de/DE/Aktuell/Presse/eroeffnungZeichenBuecherNetzeDbsm.html>>, 4.12.12

S. 58, **12**: *Max-Planck-Institut für evolutionäre Anthropologie*:  
 <<http://www.wirtschaftsregion-leipzig-halle.de/index.php/levg-wirtschaftsinformationen.html>>, 4.12.12

S. 58, **13**: *Bio-City*:  
 <<http://www.wirtschaftsregion-leipzig-halle.de/index.php/levg-wirtschaftsinformationen.html>>, 4.12.12

S. 58, **14**: *Luftbild des Geländes der Alten Messe*:  
 <<http://expo.wirtschaftsregion-leipzig-halle.de/index.php/levg.html>>, 4.12.12

S. 58, **15**: *Sowjetischer Pavillion* – Frau\_Aura-Blog:  
 <<http://frauaura.blogspot.co.at/2011/07/leipzig.html>>, 4.12.12

S. 58, **16**: *Messehalle 16* – Cowboy:  
 <[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/Messehalle\\_16.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/Messehalle_16.jpg)>, 4.12.12

S. 58, **17**: *Messehalle 11* – Dr. Faust:  
 <<http://www.deutsches-architektur-forum.de/forum/showthread.php?t=7127>>, 4.12.12

S. 59, **18**: *Deutsche Bundesbank* – Paul leipzig:  
 <[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/Bundesbank\\_Leipzig\\_Alte\\_Messe.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/29/Bundesbank_Leipzig_Alte_Messe.jpg)>, 4.12.12

S. 59, **19**: *Rahmenplan Alte Messe* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt:  
 Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 67

S. 59, **20**: *Völkerschlachtdenkmal Leipzig 1913 zur Einweihung*:  
 <<http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:V%C3%B6lkerschlachtdenkmal1913.jpg>>, 4.12.12

S. 59, **21**: *Panometer* – Frau\_Aura-Blog:  
 <<http://frauaura.blogspot.co.at/2011/07/leipzig.html>>, 4.12.12

S. 59, **22**: *Amazonien im Panometer* – Wenzel, Sabine:  
 <[http://www.asisi.de/index.php?id=7#asisi\\_index\\_id\\_50](http://www.asisi.de/index.php?id=7#asisi_index_id_50)>, 4.12.12

S. 60, **23**: *Die Gesamtansicht des Schlachthofs in Leipzig um 1890* – Straßberger, Bruno Heinrich, in:  
 Stadtgeschichtliches Museum Leipzig, Inv.Nr. 8931:  
 <[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Schlachthof\\_Leipzig\\_Gesamtansicht.jpg&filetimestamp=20111230155228](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Schlachthof_Leipzig_Gesamtansicht.jpg&filetimestamp=20111230155228)>, 4.12.12

S. 60, **24**: *Schlachthofbau von Hugo Licht und MDR-Hochhaus auf dem Gelände des MDR in Leipzig* – Geisler, Martin:  
 <[http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:MDR\\_-\\_Alt\\_und\\_Neu.jpg&filetimestamp=20120103101111](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:MDR_-_Alt_und_Neu.jpg&filetimestamp=20120103101111)>, 4.12.12

S. 61, **25**: *Analyse Altersstruktur* – TU Dresden:  
 Semesterprojekt „Leipzig Grünes Band Südost, Vertiefungsbereich Bayerischer Bahnhof“

S. 74, **01**: *Straße des 18. Oktober, Blickrichtung Süden* – google maps:  
 <<http://maps.google.at/>>, 4.12.12

- S. 74, **02**: *Entwurfsgrafiken Neugestaltung Alte Messe* – Stadt Leipzig:  
 <<http://www.lvz-online.de/leipzig/citynews/alte-messe-in-leipzig-bekommt-promenade-und-panorama-balkon-neuer-baumarkt-in-planung/r-city-news-a-124246-2.html>>, 4.12.12
- S. 75, **03**: *Verlaufsgrafik City-Tunnel* – Stadt Leipzig:  
 <<http://www.leipzig.de/de/buerger/service/dienste/verkehr/City-Tunnel-Leipzig-19667.shtml>>, 6.12.12
- S. 75, **04**: *Entwurfsgrafik Haltepunkt Bayerischer Bahnhof*:  
 <<http://www.hyderconsulting.com/de/services/propertyservices/Seiten/displayarticle.aspx?pageid=664>>, 6.12.12
- S. 76, **01**: *Friedenspark* – Modmate:  
 <[http://en.wikipedia.org/wiki/File:Leipzig\\_Friedenspark.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Leipzig_Friedenspark.jpg)>, 6.12.12
- S. 76, **02**: *Clara-Zetkin-Park* – Geisler, Martin:  
 <[http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gro%C3%9Fe\\_Warze\\_im\\_Clara-Zetkin-Park\\_Leipzig.jpg](http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Gro%C3%9Fe_Warze_im_Clara-Zetkin-Park_Leipzig.jpg)>, 6.12.12
- S. 76, **03**: *Südfriedhof*:  
 <[http://www.dokst.de/main//sites/default/files/friedhof\\_bilder/L.13\\_Leipzig\\_Sudfriedhof\\_SG.o.N..jpg](http://www.dokst.de/main//sites/default/files/friedhof_bilder/L.13_Leipzig_Sudfriedhof_SG.o.N..jpg)>, 6.12.12
- S. 76, **04**: *Luftbild Kleingartenanlage Tiefeland* – bing maps:  
 <<http://www.bing.com/maps/>>, 6.12.12
- S. 86, **01**: *Blick vom MDR-Hochhaus Richtung Südvorstadt* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 14
- S. 86, **02**: *Blick vom MDR-Hochhaus Richtung Kohlrabizirkus* – Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 15
- S. 87, **03**: *Haltepunkt Semmelweisstraße (2010)* – Rudolph, Michael, in: Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 71
- S. 87, **04**: *Lokschuppen (2010)* – Rudolph, Michael, in: Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 71
- S. 87, **05**: *Lokschuppen (2010)* – Rudolph, Michael, in: Stadt Leipzig. Dezernat für Stadtentwicklung und Bau. Stadtplanungsamt: Stadtraum Bayerischer Bahnhof. Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes. Auslobung zum Wettbewerb, Leipzig 2010, S. 72
- S. 120, **01**: Modellfoto – Lernpeiss, Verena
- S. 122, **02**: Schaubild – Schörkhuber, Philipp Markus
- S. 141, **03-05**: Modellfoto – Lernpeiss, Verena
- S. 145-147, **06-11**: Modellfoto – Lernpeiss, Verena