

Städtebaulicher Wettbewerb Bayerischer Bahnhof, Leipzig

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung : Architektur

Name des Autors: Gerhard Steiger

Technische Universität Graz Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer/in: O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Jean Marie Corneille Meuwissen

Institut: Städtebau

Monat/Jahr: Oktober 2011



Deutsche Fassung:
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTÄTLICHE ERKLÄRUNG

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.

Graz, am

.....
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

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.

.....
date

.....
(signature)

Inhaltsverzeichnis

Einleitung und Zielsetzung:	6
Statistik:	8
Geographische und administrative Lage (2010)	8
Territorium (2010)	8
Bevölkerung (30.06.2010)	8
Bildung und Kultur	9
Arbeitsmarkt	10
Wirtschaft	11
Fremdenverkehr (2010).....	12
Verkehr (2010).....	12
Präambel	13
Anlass und Zweck des Wettbewerbs.....	15
Rahmenbedingungen des Wettbewerbs.....	16
Beschreibung des Wettbewerbsgebietes	16
Historische Entwicklung des Gebietes.....	19
Bayerischer Bahnhof und Bayrischer Platz	19
Südvorstadt und Südostvorstadt	21
Planerische Rahmenbedingungen	25
Strukturkonzept Albert Speer & Partner 1998.....	25
Flächennutzungsplan.....	27
Rahmenplan „Alte Messe“	29
Landschaftsplan.....	30
Kleingartenanlagen (im/am Wettbewerbsgebiet)	35
Stadtklima	35
Bodenschutz/Altlasten	36
Brunnen und Grundwasser.....	36
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo).....	37
Fachkonzept Freiraum und Umwelt	40
Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung.....	42
Exkurs „Stadhäuser in Leipzig“	43
Monitoringbericht zur Stadtentwicklung	45
Fazit:.....	47

Bebauungspläne.....	47
Wettbewerb Pablo-Neruda-Grundschule und Reclam-Gymnasium	49
Verkehr	51
<i>Verkehrsbelastung</i>	53
DTV, Montag bis Freitag, Kfz/24h:	55
Verkehrslärm.....	55
Machbarkeitsstudie „Radroute Bayerischer Bahnhof“	56
City-Tunnel	58
Planfeststellungsverfahren	58
Eigentumsverhältnisse	59
Vorplatz Bayerischer Bahnhof.....	60
Denkmalschutz.....	61
Umfeld Bayerischer Bahnhof:.....	61
Lokschuppen	61
Wettbewerbsaufgabe.....	64
Lage und Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes	64
Allgemeine städtebauliche Anforderungen	64
Zeithorizonte:.....	65
Freiraum / Stadtteilpark.....	67
Freiflächengestaltung.....	67
Freizeit und Erholung	69
Zwischennutzungen:	69
Ausgleichsflächen.....	70
Fläche im Bereich der Troglage:.....	71
Städtebau / Bauflächen.....	73
Immobilienwirtschaftliche Aspekte	73
Nutzungen	73
Umfeld Bayerischer Bahnhof:	74
Westseite des Bahnareals:	74
Ostseite des Bahnareals:	75
Soziale Infrastruktur:	75
Verkehr und Mobilität.....	77
Flächenermittlung und Ermittlung der Kennzahlen für das Wettbewerbsgebiet:.....	79
Beziehungszahlen:	79

Planungsbegriffe.....	80
Flächenermittlung	82
Städtebauliche Planung:.....	83
Großräumige Betrachtung:	83
Topographie des Wettbewerbsgebietes:	85
Klima:	86
Ver- und Entsorgungssysteme:.....	86
Der Bebauungsentwurf:	87
Einflüsse aus dem Einzugsgebiet:	88
Übergeordnete Planungen und Fachplanungen:.....	88
Geplante Situierung der Bauflächen:	90
Stadtteil Bayerischer Bahnhof	91
Stadtteil Wohnen und Kerngebiet	93
Stadtteil Kerngebiet	95
Verkehr:	97
Ruhender Verkehr:.....	99
Grün- und Freiraum	101
Bebauungsstruktur.....	103
Zeithorizont.....	106
Flächen und Nutzungen:.....	107
Entwurfsdarstellungen	111
Abbildungsverzeichnis.....	114
Literaturverzeichnis	116

Einleitung und Zielsetzung:

Ziel des Wettbewerbes „ Stadtraum Bayerischer Bahnhof – Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes“ ist es, die östlichen und westlich gelegenen Stadtquartiere zwischen dem Bayerischen Bahnhof und der Richard-Lehmann-Straße in ihren räumlichen-städtebaulichen Kanten neu auszubilden, eine nachhaltige städtebauliche Struktur zu entwickeln und einen starken grünen Freiraum zu schaffen, der die Vernetzung unterstützt und zum bindenden Glied wird. Mit der Neuentwicklung dieses Bereiches besteht perspektivisch auch die Chance, eine attraktive Grünverbindung mit entsprechenden Radtouren aus der Kernstadt zur im Entstehen begriffenen Seenlandschaft im Süden der Stadt als Folgenutzung der ehemaligen Braunkohletagebaue zu schaffen.¹

Die Arbeit beginnt mit einer städtebaulichen Analyse des Planungsgebietes unter Einbeziehung der vorhandenen städtebaulichen Systeme und Strukturen der angrenzenden Stadtteile.

Als Ergebnis dieser Analyse werden einerseits die geforderten Vorgaben der Wettbewerbsaufgabe wie auch die eigenen Überlegungen hinsichtlich städtebaulicher Bebauung, Verkehrserschließung wie auch des Grün- und Freiraumes in Einklang gebracht.

Es wird eine großräumige Betrachtung des Planungsgebietes durchgeführt um die additiven und verbindenden Aspekte zu den angrenzenden Stadtteilen herzustellen. Die kleinräumige Betrachtung bezieht sich auf die innerstädtischen Funktionen unter Berücksichtigung der zu entwickelten Systeme und Strukturen des Planungsgebietes.

Als wesentlicher Aspekt, wird die neu zu entwickelnde Bebauung in Übereinstimmung mit einer stimmigen Lösung der vorhandenen wie auch neu zu planenden Verkehrserschließung, als auch mit einer starken Frei- und Grünraumlösung herausgearbeitet.

¹ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 5

Die bestehende Achse der Bahntrasse (Citytunnel) wird in die städtebauliche Lösung einbezogen. Da es hierbei um eine vorhandene Struktur handelt, ist eine planerische Herausforderung für eine perfekte Integration notwendig.



Abbildung 1 Wettbewerbsgebiet

Statistik:

Geographische und administrative Lage (2010)

Leipzig liegt im Südosten des norddeutschen Tieflandes. Sie ist die zweitgrößte Stadt im Freistaat Sachsen und Kernstadt der Metropolregion Sachsendreieck-

Stadtmittelpunkt	51°20' n.B. / 12°22' ö.L.
Höhenlage Markt	113 m über NN
Ortshöhenlage im Durchschnitt	123 m über NN
Höchste Erhebung	178 m

Territorium (2010)

Stadtfläche	297,4 km ²
darunter:	
Gebäude- und Freiflächen	28,4 %
Verkehrsflächen	11,9 %
Wald- und Erholungsflächen	16,7 %
Wasserfläche	2,9 %

Bevölkerung (30.06.2010)

Quelle: StaLa Sachsen, Einwohnerregister

Einwohner mit Hauptwohnsitz	517 046
davon:	
männlich	250 603
weiblich	266 443
davon:	
Deutsche	487 583
Ausländer	29 463

darunter im Alter von Jahren

0 bis unter 6	5,5 %
6 bis unter 15	5,9 %
15 bis unter 65	65,9 %
65 und älter	22,7 %

Natürliche und räumliche Bevölkerungsbewegung (2009)

Lebendgeborene	5 018
Geburtenrate (Geborene je 1 000 Einwohner)	9,7
Gestorbene	5 500
Sterberate (Gestorbene je 1 000 Einwohner)	10,6
Zuzüge	26 382
Wegzüge	22 504
Innerstädtische Umzüge	51 400

Bildung und Kultur

Quelle: StaLa Sachsen

Allgemein bildende und berufsbildende Schulen (2010/2011)

Schulart:	Anzahl	Schüler
Grundschulen	76	14 574
Mittelschulen	28	7 902
Gymnasien	20	11 196
Förderschulen	18	2 612
Waldorfschule	1	371
Schulen des zweiten Bildungsweges	2	821
Öffentliche berufliche Schulzentren	10	14 089

Medizin. Berufsfachschule „St. Georg“ 1	149
Sonstige Berufsbildende Schulen ³⁵	8 061
Hochschulen (Wintersemester 2010/2011)	<i>Quelle: StaLa Sachsen</i>
Studenten insgesamt	36 892
davon an der:	
Universität Leipzig	26 530
Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur (FH)	6 637
AKAD. Die Privat-Hochschulen	1 394
Hochschule für Musik und Theater „F.M. Bartholdy“	827
Hochschule für Grafik und Buchkunst	560
Deutsche Telekom Hochschule für Telekommunikation	581
Handelshochschule	363

Arbeitsmarkt

Quelle: StaLa Sachsen

Erwerbstätige am Wohnort (2009)	237 600
darunter:	
Produzierendes Gewerbe	44 200
Handel, Gastgewerbe, Verkehr	55 700
Übrige Wirtschaftsbereiche	137 700
Berufspendler (30.06.2011)	
Einpendler	85 219
Auspendler	43 847
Arbeitslose (31.12.2010)	<i>Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit</i>
Insgesamt	33 139
davon:	
männlich	18 428
weiblich	14 711

Wirtschaft

Gewerbe (2010)

Anmeldungen	6 512
Abmeldungen	6 965

Bestehende Betriebe (2010)

Quelle: IHK, HK

Betriebe der Industrie- und Handelskammer	40 179
Betriebe der Handwerkskammer	5 099

Verarbeitendes Gewerbe (2010; Betriebe mit mind. 50 Beschäftigten) *Quelle: StaLa Sachsen*

Betriebe	65
Beschäftigte	12 000
Umsatz	6 056,1 Mill. €
darunter: Auslandsumsatz	3 392,0 Mill. €

Bauhauptgewerbe (2010; Betriebe mit mind. 20 Beschäftigten)

Betriebe	45
Beschäftigte	3 399
Umsatz	413,1 Mill. €

Ausbaugewerbe (2010; Betriebe mit mind. 20 Beschäftigten)

Betriebe	63
Beschäftigte	2 387
Umsatz	248,3 Mill. €

Fremdenverkehr (2010)

Ankünfte	1 121 257
darunter: Ausländer	199 777
Übernachtungen	2 023 400
darunter: Ausländer	395 127
durchschnittliche Übernachtungsdauer	1,8 Tage
Hotels	40 mit 7 953 Betten
Pensionen	25 mit 576 Betten
Hotels Garnis	27 mit 2 972 Betten

Verkehr (2010)

Autobahn- und Bundesstraßen-Anbindung

A 9, A 14, A 38, B 2, B 6, B 87, B 181, 184, B 186

Länge des Straßennetzes im Stadtgebiet	1 749 km
darunter: Autobahn, Bundes- und Staatsstraßen	171 km

Nahverkehr	<i>Quelle: LVB GmbH</i>
Linienlänge von Straßenbahn und Bus	1 259 km
Beförderte Personen (Straßenbahn und Bus)	134,3 Mio.
Bestand an Kraftfahrzeugen	223 700

Luftverkehr	<i>Quelle: Flughafen Leipzig/Halle GmbH</i>
Fluggäste	2 352 827
Flugzeugbewegungen	62 247
Luftfracht	663 024 t ²

² Stadt Leipzig, <http://www.leipzig.de>

Präambel

Die Stadt Leipzig hatte zu Beginn der 1930er Jahre mit 713.470 Einwohnern die höchste Einwohnerzahl in ihrer Geschichte. In der Zeit des so genannten Dritten Reiches setzte mit der Vertreibung der jüdischen Bevölkerung ein Bevölkerungsrückgang ein, der nach dem 2. Weltkrieg an Stärke zunahm. Mit der Wiedervereinigung 1989/1990 waren erneut Abwanderungserscheinungen verbunden, die dazu führten, dass Leipzig Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts eine Einwohnerzahl von ca. 460.000 Einwohnern aufwies. Mit einem Bündel planerischer Initiativen konnte diese Entwicklung inzwischen ins Positive gekehrt werden mit der Folge, dass Leipzig inzwischen die Marke von 500.000 Einwohnern wieder überschritten hat und die Prognosen davon ausgehen, dass zumindest für einen überschaubaren Zeitraum bis 2025 eine Bevölkerungszahl von ca. 530.000 Einwohnern erreicht werden kann.

Damit diese Prognose Realität wird, ist es u. a. erforderlich, die mit dem baulichen und wirtschaftlichen Strukturwandel verbundenen Potenziale auch in der Zukunft zu mobilisieren, um Leipzig als einen attraktiven Ort des Wohnens und Arbeitens zu profilieren.

Ein Baustein zur Erreichung des Zieles ist das „Entwicklungsband Südost“, dessen Kern nicht mehr erforderliche Bahnflächen südlich des Bayerischen Bahnhofs bilden. Neben dem Flächenpotenzial der ehemaligen Gleisanlagen wird die Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig Ende des Jahres 2013 einen weiteren Entwicklungsimpuls zur Folge haben.

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. Im Zuge der Realisierung des City-Tunnels entstehen vier unterirdische Haltepunkte, die sich am Hauptbahnhof, am Marktplatz in der Innenstadt, am Wilhelm-Leuschner-Platz und am Bayerischen Bahnhof befinden. Ein weiterer Haltepunkt wurde im Plangebiet oberirdisch im Bereich des im Bau befindlichen Leipziger Tangentenvierecks Süd mit der Semmelweisbrücke errichtet.

Mit dem Bau der Semmelweisbrücke und der Straßenverbindung zwischen der Semmelweisstraße im Osten und der Kurt-Eisner-Straße im Westen wird die letzte Lücke im Tangentenviereck der Stadt geschlossen. Darüber hinaus werden die Leipziger Ortsteile Südvorstadt und Zentrum-Südost miteinander verbunden und die Erreichbarkeit des Gebietes mit Individualverkehrsmitteln verbessert. Demzufolge werden das Plangebiet und seine Umgebung in Zukunft mit allen Verkehrsmitteln hervorragend erreichbar sein.³

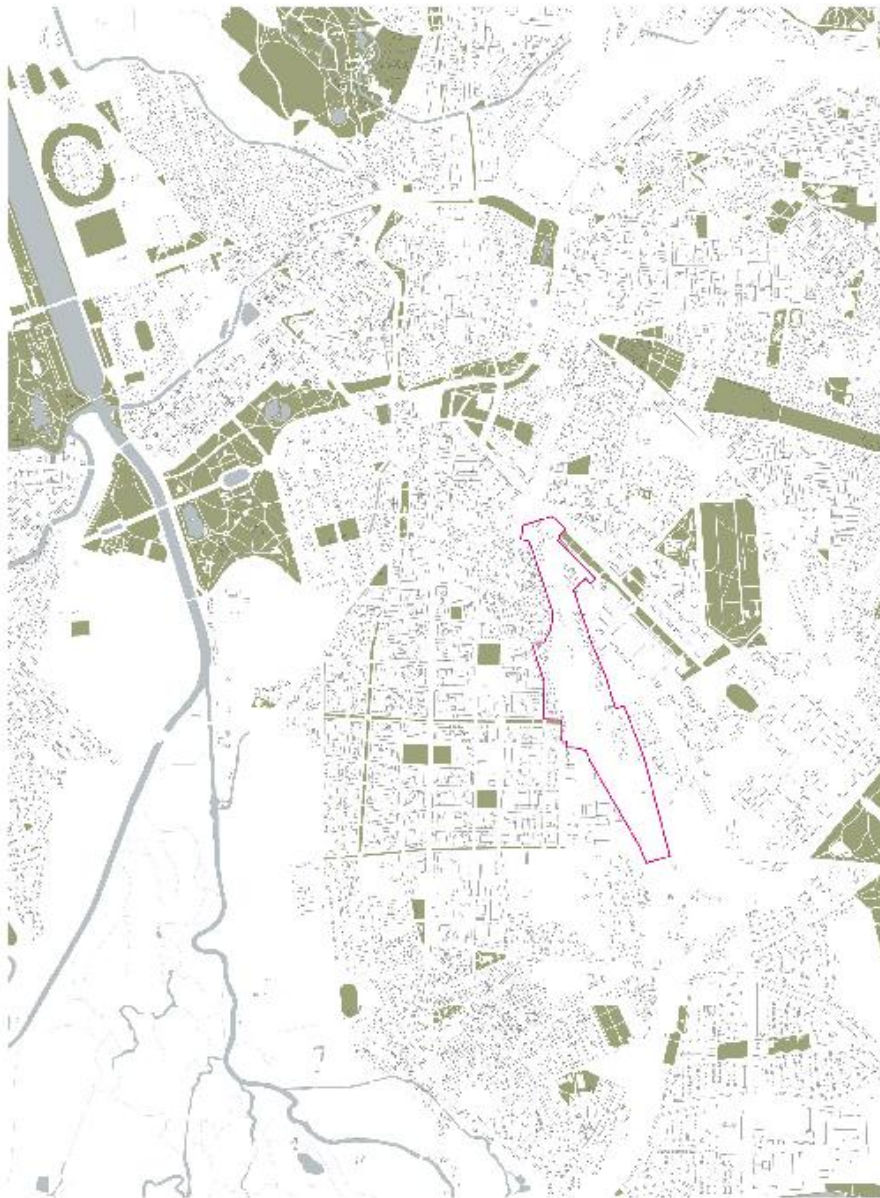


Abbildung 2 Stadtwerk und Lage des Wettbewerbsgebietes

³ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 4

Anlass und Zweck des Wettbewerbs

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.

Das 40,2 ha große Wettbewerbsgebiet erstreckt sich vom Bayerischen Bahnhof im Norden bis zur Richard-Lehmann-Straße im Süden, entlang der Trasse des City-Tunnels Leipzig, welcher im Jahr 2013 in Betrieb gehen soll.

Das Areal gilt als eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete der Stadt, es wird westlich begrenzt von der Südvorstadt und der MDR Media City, östlich von der Bebauung Straße des 18. Oktober und dem Entwicklungsgebiet „Alte Messe“.

Im Jahr 1998 wurde bereits ein Städtebauliches Strukturkonzept durch das Planungsbüro AS & P (Albert Speer und Partner GmbH, Frankfurt a.M.) im Auftrag der Stadt Leipzig und der Deutschen Bahn AG für das Areal erarbeitet. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen ist eine Überarbeitung des Strukturkonzeptes erforderlich geworden.

Mit diesem Wettbewerb soll ein nachhaltiges, städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept für das Wettbewerbsgebiet gefunden werden, welches die tragfähige Grundlage für eine anschließende Bauleitplanung für die Baufelder bilden soll.⁴

⁴ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 6

Rahmenbedingungen des Wettbewerbs

Beschreibung des Wettbewerbsgebietes

Das Wettbewerbsgebiet spannt sich auf zwischen dem Bayerischen Bahnhof im Norden und der Richard-Lehmann-Straße im Süden.

Das imposante spätklassizistische Empfangsgebäude des Kopfbahnhofes Bayerischer Bahnhof ist seit der Einstellung des Bahnverkehrs am 10. Juni 2001 funktional ohne Bedeutung. In einer der beiden Schalterhallen hat sich im Jahr 2000 eine gerne besuchte gastronomische Einrichtung mit großem Biergarten etabliert.

Stadtstrukturell gliedert das Areal des ehemaligen Bayerischen Bahnhofs das südöstliche Stadtgebiet Leipzigs. Östlich des Areals befindet sich die markante Wohnbebauung an der Straße des 18. Oktober. Hierbei handelt es sich um ein Wechselspiel aus elfgeschossigen Wohnscheiben und Punkthochhäusern, die in der Zeit von 1967 – 1974 in elementierter Bauweise errichtet wurden. In unmittelbarer Nähe, nordöstlich vom Bayerischen Bahnhof, liegen die Universität und das Uni-Klinikum mit den medizinischen Fakultäten und verschiedenen Forschungseinrichtungen.

In Verlängerung der Straße des 18. Oktober befindet sich der Deutsche Platz als, räumliche Aufweitung der Straßenachse, im Vorfeld des Geländes der Alten Messe Leipzig. Auf seiner Ostseite steht die Deutsche Nationalbibliothek Leipzig, deren Erweiterungsbau in Kürze eröffnet wird. Auf der Ostseite wurden im letzten Jahrzehnt renommierte Wissenschaftseinrichtungen wie das Max-Planck-Institut für evolutionäre Anthropologie und die BIO-CITY, ein biotechnologisch-biomedizinischen Zentrum, errichtet.



Abbildung 3 180° Panoramablick vom Hochhaus des MDR.

Südlich davon erstreckt sich bis zur Richard- Lehmann-Straße in einer West- Ost-Ausdehnung vom Gelände des Bayerischen Bahnhofs bis zur Prager Straße das Gelände der Alten Messe Leipzig. Dieser Bereich ist in seiner Nutzungsstruktur sehr heterogen geprägt. Direkt angrenzend an die BIO-CITY befinden sich wissenschaftliche Nutzungen wie beispielsweise das Fraunhofer-Institut für Zelltherapie und Immunologie IZI in Leipzig. Westlich der Zwickauer Straße haben sich in den letzten Jahren Gewerbebetriebe angesiedelt.

Diese Entwicklung wird zukünftig sukzessive bis an das Bahngelände und die Richard-Lehmann-Straße fortgeführt. Der zentrale Bereich des ehemaligen Messegeländes ist neben ungenutzten ehemaligen Messehallen, geprägt von Hallen, die für Fußball- und Eishockeyveranstaltungen genutzt werden, für großflächigen Einzelhandel, von einer Großraumdiskotheek sowie die Niederlassung der Deutschen Bundesbank. Entlang der Richard-Lehmann-Straße wurde die so genannte Automeile geschaffen. Hier befinden sich zahlreiche Autohäuser namhafter Automobilhersteller.

Westlich des Areals grenzt das Gründerzeitquartier der Südvorstadt an. Die Südvorstadt ist aufgrund ihrer Mischung (Wohnen, Kneipenmeile, Programmkinos, Werk II, HTWK, MDR) ein beliebter und lebendiger Stadtteil, der sich in Ost-West-Richtung vom ehemaligen Bahnhofsareal bis zum Clara- Zetkin-Park und Auenwald erstreckt. Der östliche Bereich der Südvorstadt ist aufgrund der Nähe zu den Bahnanlagen und der größeren Distanz zum Clara-Zetkin-Park noch nicht so gut entwickelt und nachgefragt, wie die anderen Quartiersbereiche.

Insgesamt ist die Südvorstadt jedoch v.a. aufgrund des studentischen Lebens ein sich positiv entwickelnder, beliebter Stadtteil mit vielfältigem kulturellen Leben und einer hohen Kneipendichte entlang der belebten Karl-Liebknecht- Straße.

Südlich des ehemaligen Güterbahnhofs hat sich auf dem Areal des ehemaligen Schlachthofes die MEDIA-CITY entwickelt. Hierbei handelt es sich um das Sendezentrum des MDR sowie um eine Reihe von Medien-Dienstleistern, die hier seit Ende der neunziger Jahre ihren Standort gefunden haben.⁵

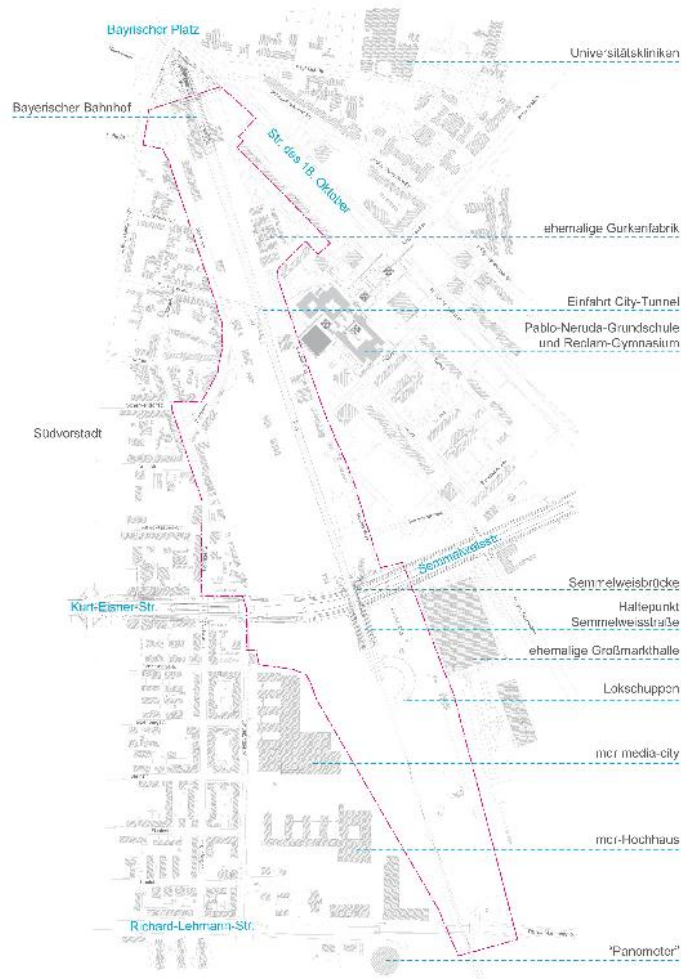


Abbildung 4 Rahmenbedingungen des Wettbewerbs

⁵ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 14 -15

Historische Entwicklung des Gebietes

Bayerischer Bahnhof und Bayrischer Platz

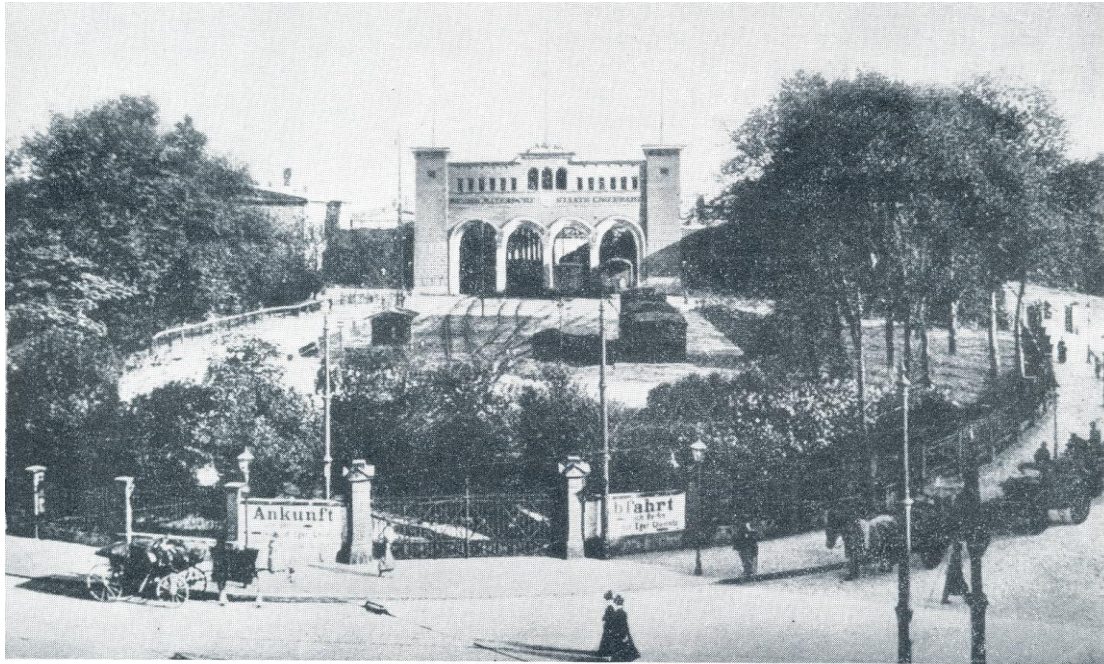


Abbildung 5 Bayerischer Bahnhof 1902

Der 1844 eröffnete Bayerische Bahnhof, Ausgangspunkt der Eisenbahnstrecke über Hof nach München, gab den Impuls zur Entwicklung der Petersvorstadt zu einem großstädtischen innerstädtischen Stadtrandgebiet. Als Entree für die mit der Eisenbahn ankommenden Reisenden entstand vor dem ehemaligen Windmühlentor der Bayrische Platz. Auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs entstanden 1876 der neue Kohlebahnhof und ein Bahnbetriebswerk. Längs des Dösner Weges siedelten sich Einrichtungen für den Güterverkehr, Kohlenschuppen sowie einzelne Fabriken an.

Durch das industrielle Wachstum und den Anstieg der Bevölkerungszahlen Ende des 19. Jahrhunderts wurde 1892 seitens der Staatseisenbahnverwaltungen Preußens und Sachsens mit der Stadt Leipzig und der Reichspostverwaltung vertraglich vereinbart, in Leipzig einen Zentralbahnhof zu errichten, den Bayerischen Bahnhof jedoch unverändert als „Südbahnhof“ zu erhalten.

Mit der Eröffnung des Hauptbahnhofs im Jahre 1915 verlor der Bayerische Bahnhof jedoch an Bedeutung, da seitdem dort keine Fernzüge mehr verkehrten. Im zweiten Weltkrieg wurde die Gegend am Bayrischen Platz stark zerstört; auch Teile des im klassizistischen Stil errichteten Bahnhofsgebäudes lagen 1945 in Trümmern.

Der Wiederaufbau der nördlichen und westlichen Platzseite des Bayrischen Platzes erfolgte in den 1960er Jahren mit Wohnungsbau-Typenprojekten, wobei man die früheren Platzkanten völlig ignorierte, so dass eine klare räumliche Fassung des Platzes fehlt. Ein 1969 durchgeführter städtebaulich-architektonischer Wettbewerb bereitete die Umgestaltung des Bayrischen Platzes zum „Karl-Liebknecht-Platz“ als Teil der vom Stadtzentrum zum Gelände der Technischen Messe führenden Messemagistrale vor. In der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit des Kollektivs Ze 4 Dresden war der Abriss des Bahnhofsgebäudes und an seiner Stelle eine 30-geschossige Hochhausdominante vorgesehen. Auf der Platzfläche sollte ein Karl-Liebknecht-Monument entstehen.

Bevor diese Pläne realisiert werden konnten, vollzog sich in den 1970er Jahren eine politische Neubewertung des kulturellen Erbes; infolgedessen wurde der Bayerische Bahnhof als ältestes noch existierendes Empfangsgebäude aus der Frühzeit des Eisenbahnwesens 1979 in die zentrale Denkmalliste der DDR aufgenommen. Eine 1981 beim Rat der Stadt erarbeitete denkmalpflegerische Zielstellung sah die Restaurierung der erhaltenen und den Wiederaufbau der zerstörten Gebäudeteile vor. Daraufhin wurden erste Sicherungsmaßnahmen am Portikus durchgeführt, doch war der weitere Verfall der übrigen Baulichkeiten nicht zu verhindern, da die erforderlichen Mittel und ein überzeugendes Nutzungskonzept fehlten. 1990/91 erfolgte dann durch die Deutsche Reichsbahn unter beträchtlichem finanziellem Aufwand die Restaurierung des Portikus.

Die unbefriedigende städtebauliche Situation am Bayrischen Platz veranlasste die Stadt Leipzig nach der Wende, einen Workshop durchzuführen, an dem sich 1991 elf Architekturbüros beteiligten. Bei der Auswertung im Großen Planungsbeirat kristallisierten sich zwei Grundvarianten heraus, die anschließend bei der Ausarbeitung eines Rahmenplans konkretisiert wurden: Die Umgestaltung zu einer kreisförmigen Platzanlage und die Wiederherstellung der alten Platzkanten entlang der bestehenden Straßenzüge. Während der

Arbeit am Rahmenplan änderten sich jedoch die Voraussetzungen, die dem Workshop zugrunde lagen.

Beide Varianten setzten den Abriss der vorhandenen Plattenbauten voraus. Schien dies in der Aufbruchsstimmung der Nachwendezeit noch machbar zu sein, so ging die Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft inzwischen vom Erhalt dieser Gebäude aus und führte dort Sanierungsmaßnahmen durch.

Südvorstadt und Südostvorstadt

Die Südvorstadt liegt zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Connewitz und unterteilt sich in die innere und die äußere Südvorstadt.

Die **innere Südvorstadt** entspricht dem Gebiet der historischen Petersvorstadt, welche 1839 eingemeindet wurde. Das heutige Bild der inneren Südvorstadt ist im Wesentlichen von Gebäuden geprägt, die zwischen 1850 und 1905 aufgrund des großen Wohnungsbedarfes in Blockrandbebauung errichtet wurden und die vorindustrielle Bebauung der Petersvorstadt überformten. Kriegsverluste hielten sich im westlichen Teil der Petersvorstadt in Grenzen; im östlichen Teil an der Windmühlenstraße waren sie dafür sehr groß. Dort erfolgte 1953/54 die Neubebauung der Südseite der Windmühlenstraße als traditionelle Zeilenbebauung. Ab 1961 wurden für den zum Bayrischen Platz zugewandten Abschnitt siebengeschossige Wohnblöcke in Kammstellung mit zweigeschossigen, vorgelagerten Büroblöcken errichtet.

Die **äußere Südvorstadt** ist das klassische Erweiterungsgebiet Leipzigs im 19. Jahrhundert. In den Jahren 1864 bis 1866 stellte das Ratsbauamt einen Bebauungsplan auf, der für Jahrzehnte den Wohnflächenbedarf der Stadt decken sollte. Noch nie zuvor war ein Bebauungsplan in diesen Ausmaßen erstellt worden.



Abbildung 6 Leipzig Süd von 1890 – 1920 (von oben nach unten)

Die Leipziger Stadtplanung erreichte durch diesen Plan erstmals europäischen Standard, indem sie Anschluss an die zeitgenössischen Erweiterungsvorhaben anderer europäischer Großstädte wie z. B. Barcelona fand. Heute stellt das Ende der 1860er Jahre in Angriff genommene und zu Beginn der 1930er Jahre fertiggestellte Baugebiet eines der größten und am geschlossensten erhaltenen Wohnquartiere aus dieser Zeit in Deutschland dar. Seine Bebauung veranschaulicht, teilweise in äußerst qualitätsvoller Weise, die architektonische Entwicklung dieser sechs Jahrzehnte. Stadtbauräte wie Hugo Licht, Otto Wilhelm Scharenberg und James Bühring bauten hier.

Viele der führenden Architekten des Leipziger Jugendstils sind mit herausragenden Werken ihres Schaffens in der äußeren Südvorstadt zu finden. Aus den 1920er Jahren sind nahezu alle stilistischen Spielarten genossenschaftlicher, kommunaler und privater Wohnanlagen vertreten. Kriegszerstörungen haben der äußeren Südvorstadt verhältnismäßig wenig anhaben können. Zu dem guten Erhaltungszustand gehört auch die Ausstattung der Häuser mit einem großen kunsthandwerklichem Reichtum. Diese Hochwertigkeit spiegelt sich darin wieder, dass rund 1000 Objekte der äußeren Südvorstadt unter Denkmalschutz stehen.

Im südöstlichen Bereich der äußeren Südvorstadt wurde – verkehrsgünstig an der Eisenbahnstrecke gelegen – ab 1886 der städtische Schlacht- und Viehhof angelegt, welcher sich funktional in vier Bereiche gliederte: dem Schlacht- und Viehhof mit einem Verwaltungsbereich, dem Schlachthof, dem Viehmarkt und dem Gesundheitshof. Alle Gebäude erhielten damals eine einheitliche Gestaltung (gelbe Klinkerrohbauten mit Satteldächern aus schwarzglasierten Ziegeln).

In den Jahren 1991 bis 1996 wurden große Teile des Schlachthofgeländes abgerissen und mit der Integration der Bestandsgebäude für den MDR (Mitteldeutschen Rundfunk) als Produktions- und Sendestandort umgebaut.

Die **Südostvorstadt** ist in ihrer Entwicklung sowohl planerisch als auch baulich von Brüchen gekennzeichnet, die sich gleichsam als roter Faden durch die Entstehungsgeschichte ziehen. Wichtigste Achse in diesem Gebiet ist die Straße des 18. Oktober, welche die verbindende Achse zwischen der Innenstadt und der Alten Messe bis hin zum Völkerschlachtdenkmal

darstellt. Daraus resultierend gab es seit Anfang des 19. Jahrhunderts immer wieder verschiedenste Bestrebungen, ein Prachtviertel anzulegen, dessen Mittelachse auf das Völkerschlachtdenkmal ausgerichtet war.



Abbildung 7 Bauungsplan Völkerschlachtdenkmal 1911 – 1913

Es waren stets die anspruchsvollsten Planungen, die zur jeweiligen Zeit entworfen wurden. Sie sollten immer ein ganz besonderes Quartier schaffen; einen Stadtteil, der dazu gemacht war, Leipzig die Anerkennung seiner Besucher (Messe- wie Völkerschlachtdenkmalbesucher) zu verschaffen.

Die verschiedenen Bauungsvorschläge, die von 1865 bis 1913 entstanden, waren geprägt von einer dichten Blockrandbebauung mit Schmuckplätzen und Alleen, die auf das Völkerschlachtdenkmal ausgerichtet waren. Die mehrgeschossigen Wohnhäuser sollten von vornehmerem Charakter sein. Eine Ausnahme waren dabei das Gelände hinter der Russischen Gedächtniskirche, wo Einfamilienhäuser geplant waren, der Tierärztlichen Hochschule und das Areal um den Deutschen Platz.

Durch den ersten und zweiten Weltkrieg kamen die ehrgeizigen Bauungsvorstellungen – v. a. was die Wohnhäuser betraf – jeweils ins Stocken. Bis zur Inangriffnahme des Neubaugebietes Messomagistrale 1968 standen die wenigen errichteten Häuser allein inmitten der anstelle der Bauplätze angelegten Kleingärten. Technische Messe, Deutsche

Bücherei (heute: Deutsche Nationalbibliothek), die Großmarkthallen, die Universitäts-Frauenklinik und Gebäude der Tiermedizin wurden realisiert.

Im Jahr 1967 stellte das Büro des Leipziger Chefarchitekten eine Zielplanung für die Errichtung eines geschlossenen Wohngebietes beiderseits der Straße des 18. Oktober zwischen Philipp-Rosenthal- und Semmelweisstraße, den Gleisen des Bayerischen Bahnhofs und dem Bayrischen Platz vor. Neben 2156 Wohneinheiten in 11-geschossigen Wohnscheiben und 16-geschossigen Punkthochhäusern wurden Internatskomplexe, eine Schule, Kindergärten und -krippen, eine Kaufhalle, eine Schwimmhalle, eine Stadtteilbibliothek und ein Schulsportplatz geplant. Mit den Bauarbeiten wurde 1968 begonnen; 1974 war der Wohnkomplex fertiggestellt.

Planerische Rahmenbedingungen

Strukturkonzept Albert Speer & Partner 1998

Die Absicht der Deutschen Bahn AG, nicht mehr benötigte Betriebsflächen des Bayerischen Bahnhofs neuen Nutzungen zuzuführen, veranlasste die Stadt Leipzig in Kooperation mit der DB AG, ein Strukturkonzept für das Bahngelände des Bayerischen Bahnhofs in Auftrag zu geben, das vom Planungsbüro Albert Speer & Partner (Frankfurt a. M.) 1998 vorgelegt wurde.

Auf den ehemaligen Gleisflächen wurde in zwei Varianten ein langer Grünzug angelegt, der das Freiraumdefizit der Südvorstadt ausgleicht und als Ventilationsbahn der Innenstadt Frischluft vom Stadtrand zuführt. Dieses grüne Band wird von Neubauten gesäumt, die im Bereich des neuen S-Bahnhofs wegen der hohen Lagegunst vorwiegend Büronutzungen aufnehmen sollten.

Das Strukturkonzept sah zudem ergänzende Teilrekonstruktionen am Bayerischen Bahnhof vor, um den Gebäudekomplex in seiner ursprünglichen Kubatur wieder lesbar zu machen. An den Bahnhof schließt sich östlich ein viergeschossiger, trapezförmiger Baukörper an, der sich am baulichen Maßstab des historischen Bahnhofsgebäudes orientiert.

Im Rahmen des Wettbewerbes ist dieses Strukturkonzept mit Planungsstand von 1998 als Information zur Kenntnis zu nehmen.⁶

⁶ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 21

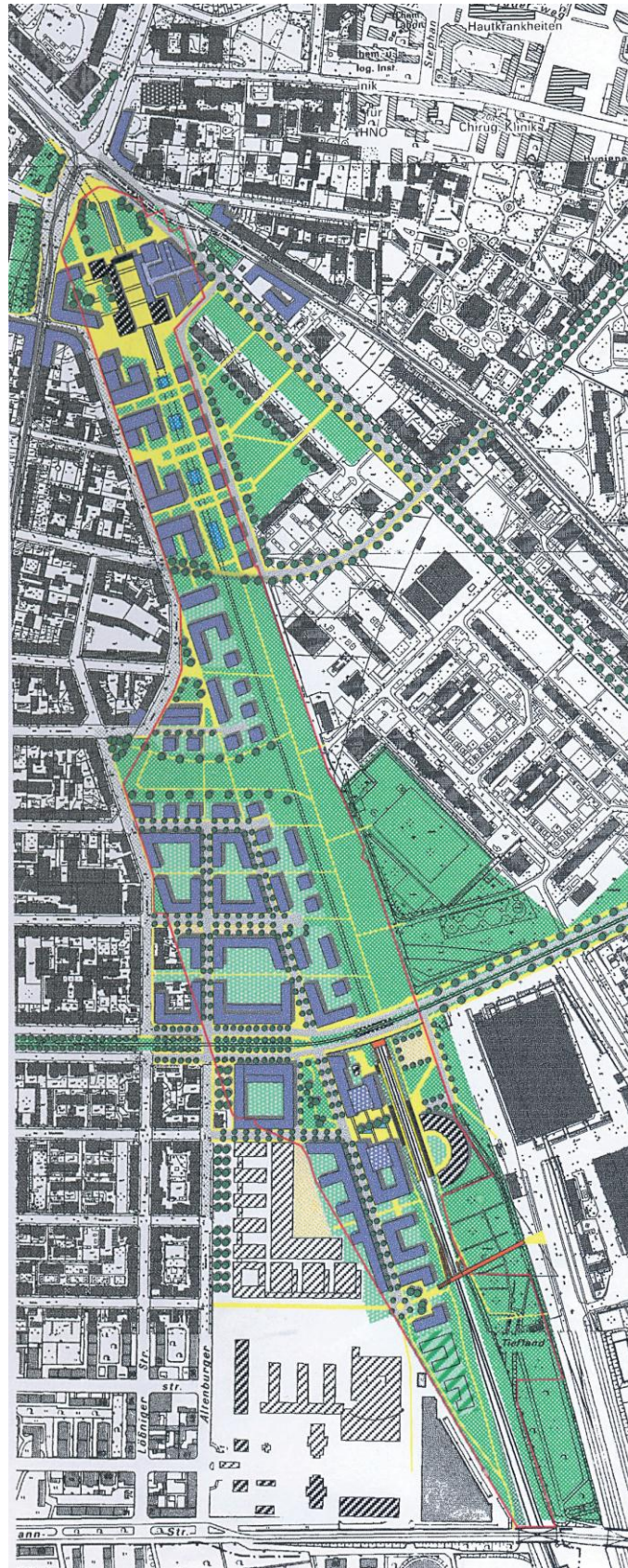


Abbildung 8 Strukturkonzept 06/1998, Albert Speer & Partner

Flächennutzungsplan

Wirksamer FNP (beschlossen 1995)

Im FNP von 1995 ist die gradlinige Verlängerung der Löbniger Straße in Richtung Süden geplant. Westlich der Löbniger Straße ist, entsprechend der Prägung durch den Bestand, die Entwicklung von Wohnbauflächen geplant. Eine großflächige Ausnahme bildet das als Sonderbaufläche dargestellte Gelände des MDR. Die östlich der (geplanten) Löbniger Straße liegenden Bahnflächen werden entsprechend als Bahnfläche dargestellt. Als Verbindung zwischen der Südvorstadt und dem Zentrum-Südost ist neben der Semmelweisbrücke auch eine Brücke in der Verlängerung der Shakespearestraße geplant. Östlich der Bahnflächen erfolgt für die Bereiche nördlich der Semmelweisstraße analog zur Südvorstadt eine aus dem Bestand entwickelte überwiegende Darstellung als Wohnbaufläche. Erhalten werden sollen darüber hinaus die Anlagen für den Gemeinbedarf im Bereich der Tarostraße/Dösner Weg. Südlich der Semmelweisstraße sind das Gelände des Kohlrabizirkus als Sonderbaufläche „Kultur“ und die Tierklinik als Sonderbaufläche „Universität“ dargestellt. Der Bereich um den Deutschen Platz und die überwiegende Fläche der Alten Messe Leipzig sollen zu einem Mischgebiet, in dem auch kerngebietstypische Nutzungen möglich sind, entwickelt werden. Für die westlichen Teilflächen dieses Bereiches, südlich an das Gelände des ehemaligen Großmarktes angrenzend, wird die Entwicklung von Wohnbauflächen angestrebt.

Fortsetzung FNP (2010)

Im Vergleich zum wirksamen FNP wird auf den Ausbau der Löbniger Straße verzichtet. Die Bahnanlagen werden in ihrer gesamten räumlichen Ausdehnung als „Entwicklungspotenziale auf Bahnflächen“ dargestellt. Damit besteht für diesen Bereich insgesamt mehr Planungsflexibilität.

Für die nördlich der Semmelweisstraße gelegenen Bereiche östlich der Bahnanlagen treten keine Veränderungen ein. Südlich der Semmelweisstraße bleiben auch die Zielaussagen zum Gelände der alten Großmarkthallen und der Tierkliniken unverändert. Allerdings wird zukünftig der Bereich um den Deutschen Platz als Sonderbaufläche „Wissenschaft/Forschung“ oder „Deutsche Nationalbibliothek“ dargestellt. Für den überwiegenden Bereich der Alten Messe wird eine Darstellung als „Gewerbliche Baufläche“ erfolgen.⁷

⁷ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 22



Abbildung 9 Bayerischer Bahnhof, wirksamer FNP



Abbildung 10 Bayerischer Bahnhof, Entwurf FNP

Rahmenplan „Alte Messe“

Der Rahmenplan „Alte Messe“ verfolgt mit Stand vom November 2008 für den Bereich westlich der Zwickauer Straße folgende Entwicklungsziele:

Den Erhalt der denkmalgeschützten ehemaligen Großmarkthallen („Kohlrabizirkus“) als städtebaulichen Merkm.

Den Bau dreier Erschließungsstraßen:

- 1. südlich der ehemaligen Großmarkthallen den Bau einer Straße zur Erschließung des Lokschuppens,*
- 2. auf Höhe der Einmündung der Perlickstraße von der Zwickauer Straße bis an die Kleingartenanlage „Tiefeland“,*
- 3. zwischen Kleingartenanlage und Zwickauer Straße auf Höhe der Einmündung Ottostraße.*

Die Bereiche in diesem Raster sollen einer baulichen Entwicklung mit gewerblichen Nutzungen zugeführt werden. Zwischen der verlängerten Perlickstraße und der Richard-Lehmann-Straße soll in einem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Streifen im Übergang zum potenziell als Grünfläche ausgestalteten Bahngelände bzw. zur Kleingartenanlage eine bauliche Entwicklung mit Schwerpunkt auf Wohnnutzung erfolgen.

Auf Höhe der verlängerten Perlickstraße ist perspektivisch die Schaffung einer Fußwegeverbindung zwischen dem Gelände der Alten Messe Leipzig und dem Areal des MDR angedacht.

Die Aussagen des Rahmenplanes werden im Wesentlichen auch für aktuelle Planungen herangezogen. Allerdings ist aufgrund der Situation auf dem Leipziger Wohnungsmarkt aus stadtentwicklungsplanerischer Sicht, die Entwicklung von Wohnraum an diesem Standort zurückzustellen. Alternativ wird eine Nutzung dieser Flächen, unter Verzicht der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Erschließungsstraße, für eine gewerbliche Nutzung empfohlen.⁸

⁸ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 23

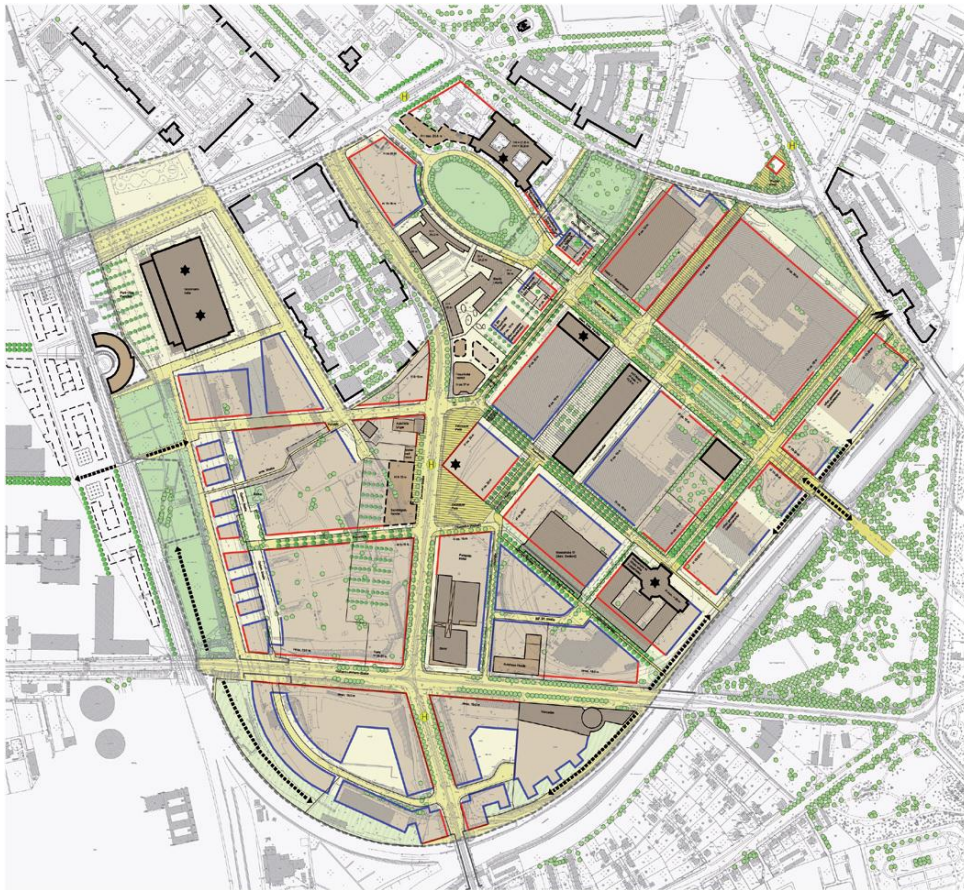


Abbildung 11 Rahmenplan „Alte Messe“, Stand 11/2008

Landschaftsplan

Die Stadt Leipzig verfügt über einen flächendeckenden Landschaftsplan (Ratsbeschluss 12/98), der auch das Wettbewerbsareal einschließt. Derzeit befindet sich ein auf die aktuellen Stadtgrenzen ausgedehnter, inhaltlich fortgeschriebener und umweltgeprüfter Landschaftsplan (Stand 10/2009) im Verfahren, der die wesentlichen umweltbezogenen, freiräumlichen und erholungsrelevanten Entwicklungsziele für das Gesamtareal benennt. Für den Stadtraum Bayerischer Bahnhof weist der Landschaftsplan zwei teilräumliche Leitbilder aus

Leitbild 6:

Innerstädtische Freiräume der offenen und geschlossenen Block- und Blockrandbebauung. Entwicklung, Sicherung und Verbesserung der Aufenthalts und Stadtbildqualität in dicht bebauten innerstädtischen Räumen durch Erhaltung und Schaffung von begrünten

Innenhöfen, Fassaden und Dächern, Straßenbaumpflanzungen; Herstellung und Einbeziehung wohnungsnaher Grünflächen und ihrer Verbindung zu Parkanlagen und grünen Stadtplätzen, Einbindung in das Grün- und Wegesystem der Stadt.

Leitbild 5:

Parkanlagen, Kleingärten, weitgehend unbebaute Sportflächen, ... Entwicklung, Wiederherstellung und Erhalt als große, zusammenhängende städtische Freiräume mit Nutzungsvielfalt, stadtbildprägendem Charakter sowie stadtstruktureller Bedeutung, Vernetzung zu einem Radial- und Ringsystem von Grünräumen und Stärkung ihrer Stellung im Biotopverbund.

Diesen Leitbildern entspricht auch die Darstellung „geplante Parkanlagen/öffentliche Grün- und Erholungsfläche. Der Portikus des Bayerischen Bahnhofes bildet unter landschaftsplanerischem Blickwinkel ein bedeutendes städtebauliches Wahr- und Merkzeichen in der Stadtlandschaft und ist mit dem entsprechenden Symbol als Identifikationspunkt im Plan vermerkt.

Weitere im Landschaftsplan enthaltene Zielstellungen für den Stadtraum sind die Freihaltung der Ventilationsbahn (Zielkonzept Klima/Luft) in der gesamten Nord-Süd-Achse, beginnend am Bayrischen Platz bis möglichst weit in südöstlicher Richtung, als wesentlichste Zielstellung für Stadtklima (Abbau der Überwärmung in den Quartieren, thermische Ausgleichsfunktion) und Luftreinhaltung (Schadstoff- und Feinstaubbelastung, Abtransport). Der Landschaftsplan stellt die Einbindung in das Hauptwegenetz der Erholung im Verlauf des Stadtraumes einschließlich der Vernetzung der östlich und westlich gelegenen Stadtteile in das Rad- und Gehwegenetz dar.

Für das Schutzgut Boden ist die Sicherung von Flächen mit hoher Schutzwürdigkeit/-Bedürftigkeit im Bereich der Kleingartenanlage „Tiefeland“ dargestellt, wobei es sich um zwei Schutzfunktionen handelt. Die Böden repräsentieren wechselfeuchte Standorte und haben eine Klimafunktion in Form der verstärkten nächtlichen Abkühlung bzw. einer permanenten, mäßigen oder zeitweiligen nächtlichen Kaltluftbildung und somit eine thermische Ausgleichsfunktion für angrenzende überwärmte Bereiche. Im Landschaftsplan (Zielkonzept Boden) sind 8 Altlastenstandorte ohne besonderen Handlungsbedarf vermerkt.

Aus Gründen der Verbesserung, des Orts- und Landschaftsbildes benennt der Landschaftsplan (Zielkonzept Landschaftsbild) die Erhöhung des raumwirksamen Grünanteils, den Abbau von städtebaulichen Defiziten und die Sanierung von ungestalteten Freiräumen als wesentlich.

Bedeutung als städtebauliches Wahr- und Merkzeichen hat neben dem Bahnhofsportäl des Bayerischen Bahnhofes die Doppelkuppel der ehemaligen Großmarkthalle östlich des Plangebietes, die weithin sichtbar ist und auch nach Gestaltung des Areals als „Landmarke“ der Stadtlandschaft präsent sein sollte. Im Verlauf der Semmelweisstraße sollten markante Baum- bzw. Alleepflanzungen erfolgen. Unter Erholungsgesichtspunkten bildet dieser Stadtraum einerseits ein bedeutendes Potenzial für die wohnungsnaher Erholung und Freizeitaktivitäten der Bewohner der unmittelbar angrenzenden Stadtquartiere, aber andererseits auch den Kernbereich einer großräumigen Entwicklungsachse der Erholungsvorsorge vom Stadtzentrum in südöstlicher Richtung nach Löbnig bis zum Markleeberger See (Zielkonzept Erholung, Schwerpunkte Freiraum und Erholung) mit unterschiedlichen eingelagerten Funktionen.

Die Untersuchungen zu Arten und ihren Lebensräumen bzw. zum Biotopverbund, die dem Landschaftsplan zugrunde liegen (Zielkonzept Arten und Biotope; Biotopverbund) weisen trockene, warme Gleisbiotope mit der für sie typischen Artenzusammensetzung aus, wobei die Größe der zusammenhängenden Gleisfelder die Bedeutung im Biotopverbund kennzeichnet. Dem Biotoptyp kann bei der künftigen Gestaltung entsprochen werden, indem ausreichend große Bereiche mit extensiver Gestaltung und Bewirtschaftung und Sukzessionsflächen integriert werden. Im Betrachtungsraum befinden sich keine Gewässer und keine Schutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (LSG, NSG etc.) oder der Europäischen Schutzgebietsverordnungen (FFH, SPA etc.). Ein Naturdenkmal in Gestalt einer Trauerweide im nördlichen Abschnitt der Straße des 18. Oktober (Nr. 4) und der unter das Sächsische Denkmalschutzgesetz fallende Stadtplatz an der Schenkendorfstraße/Kohlenstraße sind zu beachten.

Teile des beschriebenen Stadtraumes waren Gegenstand der Untersuchung in einem Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben zur Anwendung einer neuen Freiflächenkategorie im Stadtumbau, dem E+E Vorhaben „Urbaner Wald“. Ziel ist es dabei, Brachen zu revitalisieren,

indem auf ihnen eine kostengünstig herzustellende und zu bewirtschaftende Wald- oder hainartige Bepflanzung mit Funktionseinlagerungen hergestellt wird, die als dauerhafte oder längerfristige Zwischennutzung Stadträume stabilisiert, attraktiver macht und stadttökologisch ertüchtigt.⁹

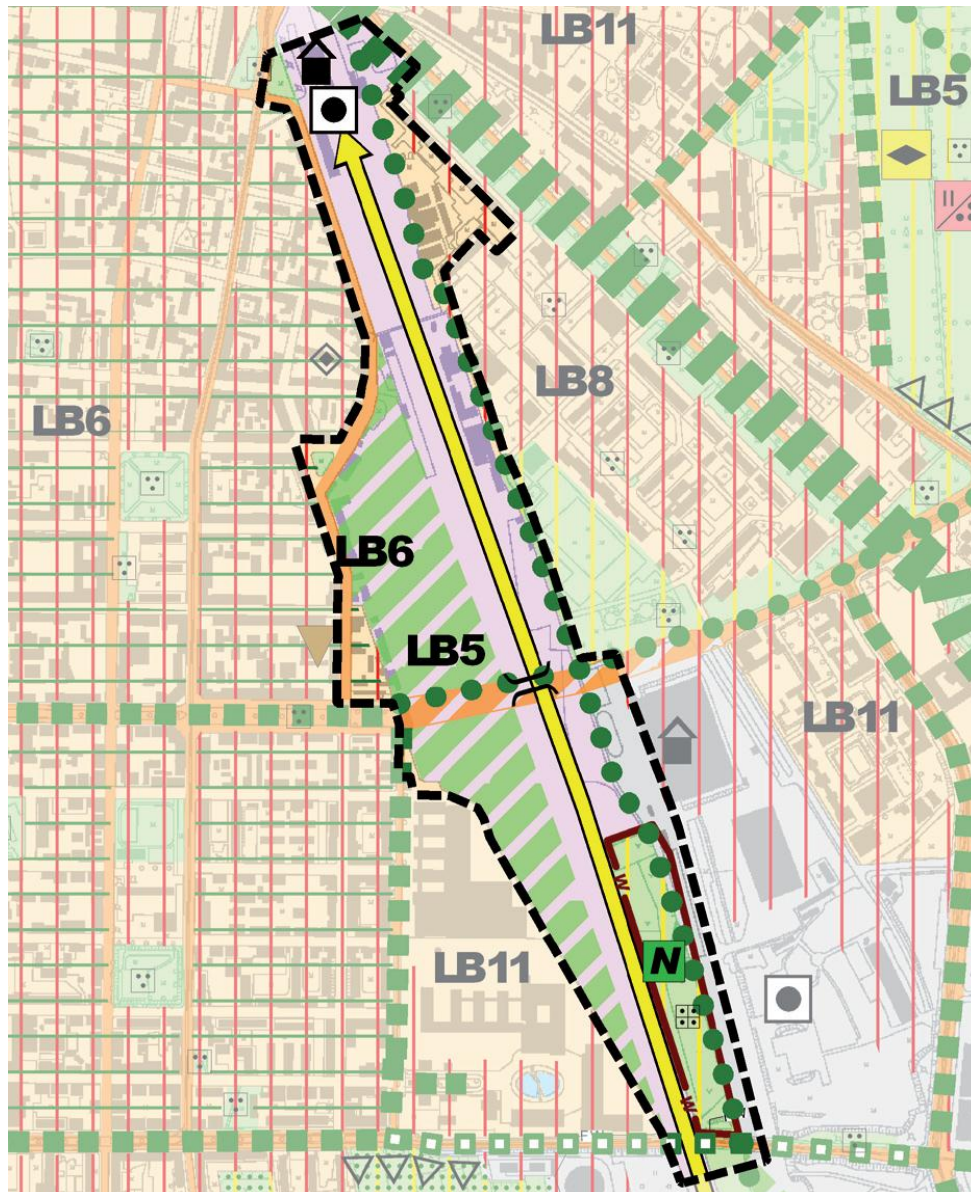


Abbildung 12 Landschaftsplan: Integriertes Entwicklungskonzept

⁹ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 24 - 25

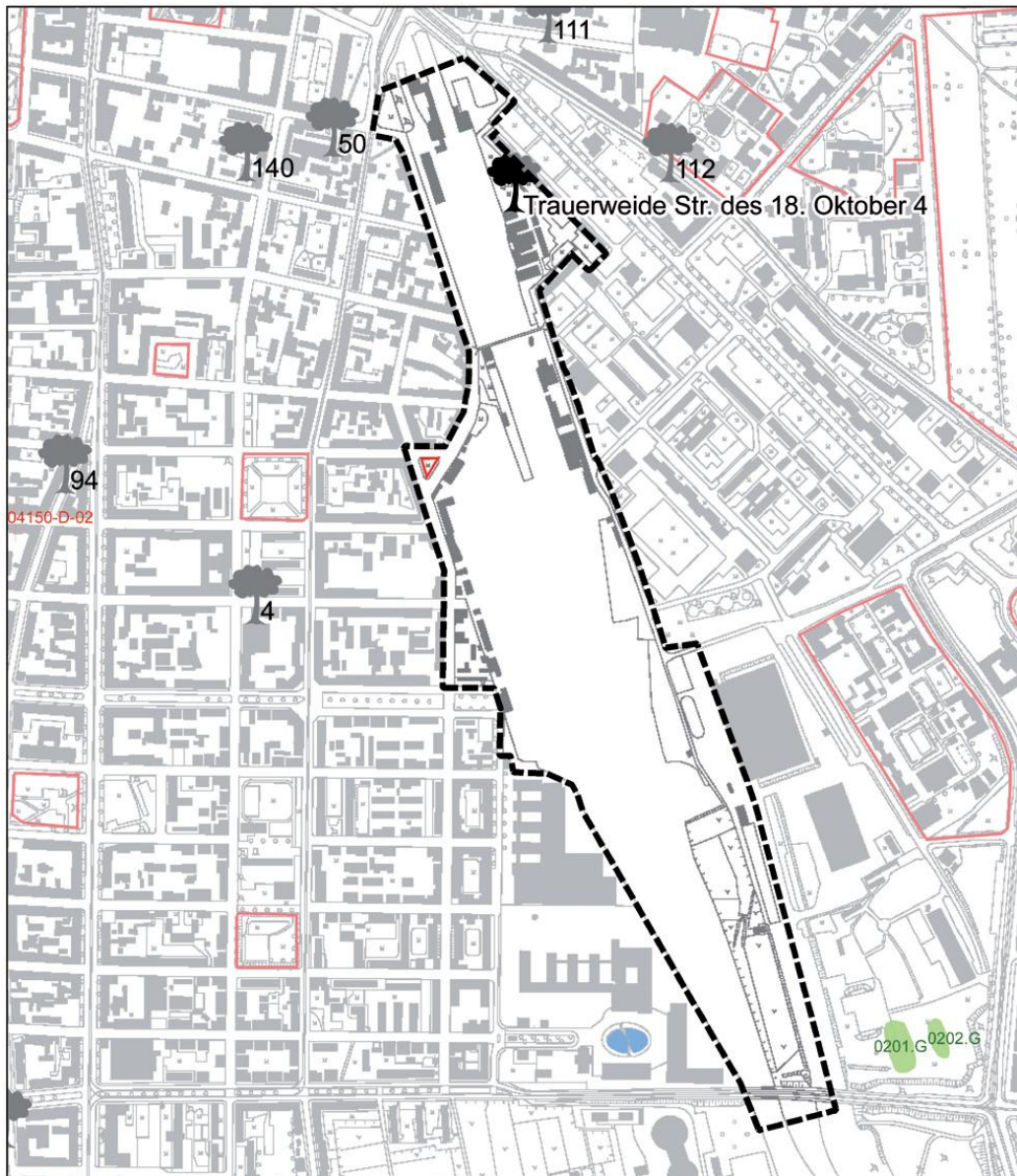


Abbildung 13 Landschaftsplan: Karte der Schutzgebiete; Naturdenkmal im Wettbewerbsgebiet

Kleingartenanlagen (im/am Wettbewerbsgebiet)

Südlich des Lokschuppens auf der Ostseite der Trasse befindet sich die Kleingartenanlage „Tiefeland“. In der Kleingartenentwicklungskonzeption von 2004 wird sie als erhaltenswerte Anlage mit besonderer Erholungsfunktion und Bedeutung für das Stadtklima eingestuft.

Eine öffentliche Durchwegung in Nord- Süd und in Ost-West-Richtung für Fußgänger ist erwünscht. Dazu ist das vorhandene Wegenetz zu nutzen. Die angedachte Trassenführung des Radweges ist hier nur außerhalb der Grenzen des Kleingartenvereins möglich.

Der mittlere Teil der Kleingartenanlage (Flurstück 2486) mit Kinderspielplatz und Vereinshaus (nicht öffentlich) steht im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Die Kleingartenanlagen sollten perspektivisch als ein integrierter Bestandteil des neuen Landschaftsraumes betrachtet werden. Hierzu ist die Öffnung für Spaziergänger (ggf. Radfahrer) notwendig.

Stadtklima

Die Stadtklimauntersuchung 1997 weist das Wettbewerbsgebiet als Bereich intensiver städtischer Überwärmung aus. Daraus ergibt sich die planungsbezogene Bewertung, dass dem Gebiet eine hohe Empfindlichkeit gegen Nutzungsintensivierungen eigen ist. Zusammen mit der Innenstadt und anderen innenstadtnahen Quartieren, die die gleichen stadtklimatischen Charakteristika aufweisen, bildet das Wettbewerbsgebiet einen klimatisch-lufthygienischen Klimasanierungsbereich.

Die vorgenannte Stadtklimauntersuchung ermittelte aber auch, dass das Gleisvorfeld des Bayerischen Bahnhofes eine Luftleitbahn ist, die weit in den klimatisch-lufthygienischen Klimasanierungsbereich hineinreicht und damit eine wichtige Funktion im stadtklimatischen Gefüge hat. Laut Planfeststellung beträgt die Breite der freizuhaltenden und zu begrünenden Schneise 50 Meter.

Bodenschutz/Altlasten

Die aktuellen Brachflächen sind anthropogen bereits stark überformt. Bodenfunktionen gemäß § 2 Abs.2 Nrn. 1 und 2 BBodSchG (Lebensgrundlage für Menschen, Wasser- und Nährstoffkreisläufe, Filter- und Pufferfunktion; Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte) sind im Bereich Bayerischer Bahnhof weitgehend zerstört.

Auf dem ehemaligen Bahngelände befindet sich die Altlastenverdachtsfläche „Bayerischer Bahnhof“ mit der Altlastenkennziffer 65 022 765. Diese Altlast gliedert sich in mehrere Teilflächen.

Aufbauend auf einer Historischen Erkundung wurde eine Orientierende Untersuchung durchgeführt.

Im Plangebiet und angrenzend befinden sich noch weitere altlastenverdächtige Flächen. Der im Sächsischen Altlastenkataster registrierte Handlungsbedarf bezieht sich auf die derzeitige gewerbliche Nutzung des Bahngeländes. Der zukünftige Handlungsbedarf wird für jede altlastenverdächtige Fläche festgelegt, wenn die konkrete Nutzung feststeht.

Zu den einzelnen Altlastenverdachtsflächen liegen Gutachten in verschiedenen Bearbeitungsstufen vor.

Der im Rahmen von Bauarbeiten zu entsorgende Bodenaushub ist entsprechend der aktuellen abfallrechtlichen Vorschriften zu behandeln. Bei Baumaßnahmen ist mit zusätzlichen Kosten für die Entsorgung von Bodenmaterial zu rechnen.

Die Gutachten können beim Amt für Umweltschutz, Abfall-/Bodenschutzbehörde oder bei der DB Services Immobilien GmbH, NL Leipzig bei Bedarf eingesehen werden.

Brunnen und Grundwasser

Grundwasseraufschlüsse, Brunnen und Messstellen innerhalb der Wettbewerbsgrenzen sind zu berücksichtigen. Dabei ist von einem Erhalt der Standorte auszugehen. Sie dürfen nicht überbaut werden und die dauerhafte Zugänglichkeit muss gesichert sind. Die einzelnen Standorte können der Grundlagenkarte entnommen werden.¹⁰

¹⁰ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 25 - 26

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (SEKo) wurde 2007 – 2008 in eine dezernatsübergreifenden Arbeitsprozess zusammen mit den räumlich planenden Fachämtern der Stadt erarbeitet und am 20.05.2009 vom Stadtrat beschlossen. Es formuliert eine fachübergreifende Stadtentwicklungsstrategie für die Stadt Leipzig. Auf Basis der Vernetzung sektoraler Planungen (Stadtentwicklungspläne und Fachplanungen) benennt es inhaltliche und stadträumliche Ziele und Handlungsschwerpunkte sowie zentrale Maßnahme Pakete zu deren Umsetzung. Damit ist das SEKo eine Grundlage für ein zielgerichtetes ressortübergreifendes Verwaltungshandeln sowie die Zusammenarbeit in der Stadtentwicklung und für die Kooperation mit den verschiedenen Akteuren außerhalb der Stadtverwaltung.

Stadtentwicklungsstrategie

Im SEKo sind neun fachübergreifende Schwerpunkträume der Stadtentwicklung herausgearbeitet worden, die aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die Stadt aber auch aufgrund von vielfältigen Problemlagen in der zukünftigen Stadtentwicklung besonders zu berücksichtigen sind. Einer der Schwerpunkträume ist der Südostraum, der sich zwischen dem Bayrischen Bahnhof und dem Areal des Wettbewerbes, der Prager Straße, dem Völkerschlachtdenkmal und dem Panometer erstreckt (s. Karte C 2, Karte der fachübergreifenden Schwerpunkträume).

Damit liegt er in direkter Nachbarschaft zu den bevölkerungsreichsten Ortsteilen und wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten Leipzigs. Der Stadtraum ist durch vielfältige Potenziale gekennzeichnet. Herausragendes Merkmal ist die hohe Konzentration von Wissenschaft und Forschung, insbesondere in naturwissenschaftlichen Bereichen, Gesundheit, Biotechnologie sowie Medien und die enge Verzahnung mit der Wirtschaft (BioCity, Media City). Neben den Uni-Kliniken und mehreren Instituten der Universität Leipzig, wie die Veterinärmedizinische Fakultät, sind hier Institute der Max-Planck- und Fraunhofer- Gesellschaft, die Deutsche Nationalbibliothek oder der MDR zu finden, die als Leiteinrichtungen für die jeweiligen Wirtschaftsbereiche anzusehen sind. Des Weiteren bietet dieser Raum innenstadtnahes Flächenpotenzial für Freiraum- und wirtschaftliche Nutzungen südlich des Bayerischen Bahnhofs, der Prager Straße, auf der Alten Messe, dem Messegrund und dem

Stadtwerksgelände. Es ist zudem zu erwarten, dass sich durch die zukünftige City-Tunnel-Anbindung die gute Lagequalität wesentlich verbessert. Schließlich prägen auch touristische Magneten, wie Völkerschlachtdenkmal und Panometer, das Erscheinungsbild und führen jährlich eine große Zahl von Besucherinnen und Besuchern in diesen Raum. Besonders hervorzuheben ist, dass in der benachbarten Südvorstadt und auch im südlich gelegenen Connewitz in den nächsten Jahren mit einer zunehmenden Zahl von Kindern und Jugendlichen zu rechnen ist und dass bereits heute ein Defizit bei der Versorgung mit Kita-Plätzen insbesondere in der Südvorstadt besteht.

Ziele und Handlungsansätze zur Entwicklung des Südostraums sind insbesondere:

- Die weitere Profilierung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes und Vermarktung als Standort für Gesundheit, Biotechnologie und Medien sowie die Sicherung von Flächen und Flächenpotentialen für gewerbliche Entwicklung zwischen Bayrischem Bahnhof, Richard-Lehmann-Straße und Prager Straße mit dem Schwerpunkt Alte Messe;*
- Die Verbesserung der ÖPNV-Versorgung sowie der überregionalen und innerörtlichen Straßenverkehrsanbindung, die Verbesserung der direkten, kürzesten Anbindung an die City, die Einbindung der neuen S-Bahn-Haltepunkte sowie die Weiterentwicklung der Rad- und Fußwegeverbindungen;*
- Die Freiraumentwicklung vom Bayerischen Bahnhof bis zur Richard-Lehmann- Straße planerisch vorzubereiten sowie die Grün- und Wegeverbindung zu Gewässern des Leipziger Südraumes (Markkleeberger und Cospudener See) entwickeln;*
- Die Verringerung der Trennwirkung der brachliegenden Areale und Verbesserung der öffentlichen Durchwegung, insbesondere zu benachbarten Wohngebieten und zwischen Südvorstadt und Alter Messe, die Gestaltung des öffentlichen Raums, Schwerpunkt ist das Areal um den Bayrischen Bahnhof sowie eine „Adresse“ für den Wirtschaftsraum und Wissenschaftsraum schaffen;*
- Die Sicherung und Stärkung der kulturellen Magneten und Vermarktung als Tourismusstandort (insbesondere Völkerschlachtdenkmal), der Erhalt und die Qualifizierung*

der vorhandenen Infrastruktur (Schulen, Kita, Freizeiteinrichtungen) sowie die Schaffung von neuen arbeitsplatznahen Infrastrukturangeboten (Kita).

Für das Areal südlich des Bayerischen Bahnhofs sind dabei insbesondere folgende Handlungsschwerpunkte herauszustellen:

- die Freiraumentwicklung zwischen Bayerischem Bahnhof und Richard-Lehmann- Straße;
- die Schaffung von wohnort- und arbeitsplatznahen Kita-Plätzen;
- die Erweiterungsmöglichkeiten insbesondere für die media-City.¹¹

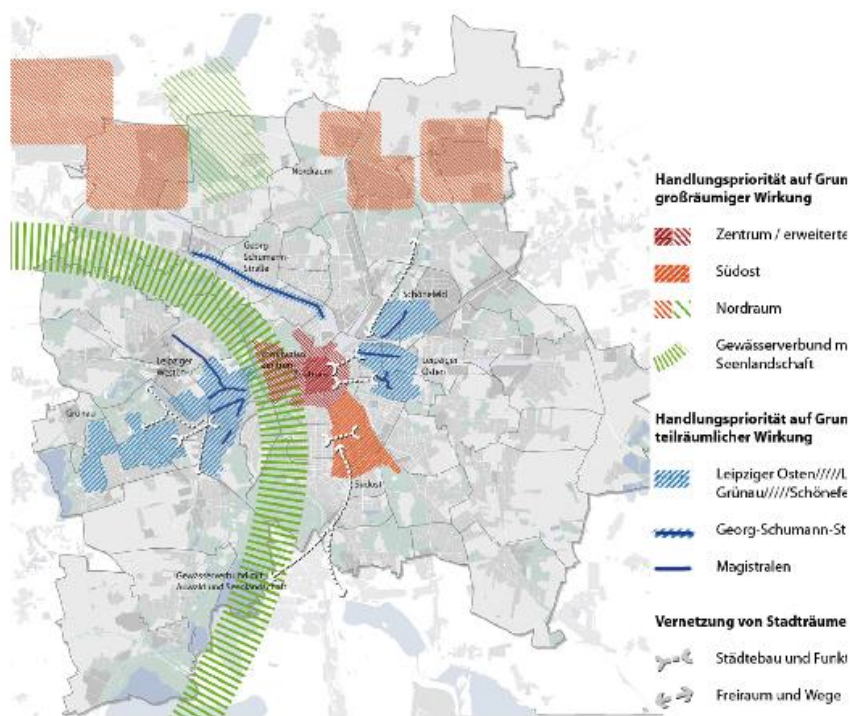


Abbildung 14 Stadtentwicklungskonzept

¹¹ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 27- 28

Fachkonzept Freiraum und Umwelt

Im Fachkonzept Freiraum und Umwelt ist der Bereich zwischen dem Bayerischen Bahnhof und der Richard- Lehmann-Straße ein Handlungsschwerpunkt aufgrund der Indikatoren gesamtstädtische Erholungsflächen, Grünverbindungen und Wegenetz (Stadtumland), Lufthygiene, Lokalklima und Reduzierung vorhandener Versiegelung.

Der Handlungsschwerpunkt „Aktivachse Bayerischer Bahnhof“ (C) tangiert die Ortsteile Zentrum-Südost, Zentrum Süd und Südvorstadt sowie mit Abstrichen Connewitz, Marienbrunn und Löbnig.

Im Unterschied zu den weiteren identifizierten Handlungsfeldern begründet sich die Aktivachse bisher auf einer Konzeptidee, die die Schaffung einer östlichen Freiraumverbindung vom Bayerischen Bahnhof bis zum südlichen Neuseenland (Markkleeberger See) vorsieht.

Die Entwicklung der neuen Aktivachse würde die bestehenden Freiraumdefizite im Umfeld des Bayerischen Bahnhofs abbauen, die Trennwirkung des Areals durchbrechen und eine wichtige neue Anbindung des Südraums an die Innenstadt schaffen.

Die große Chance liegt in der Aktivierung vorhandener Standortpotenziale, die einen wichtigen Impuls für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des gesamten Umfeldes (Bayerischer Bahnhof, MDR Gelände, Entwicklung und Anbindung Alte Messe) auslösen könnten.¹²

¹² Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 28

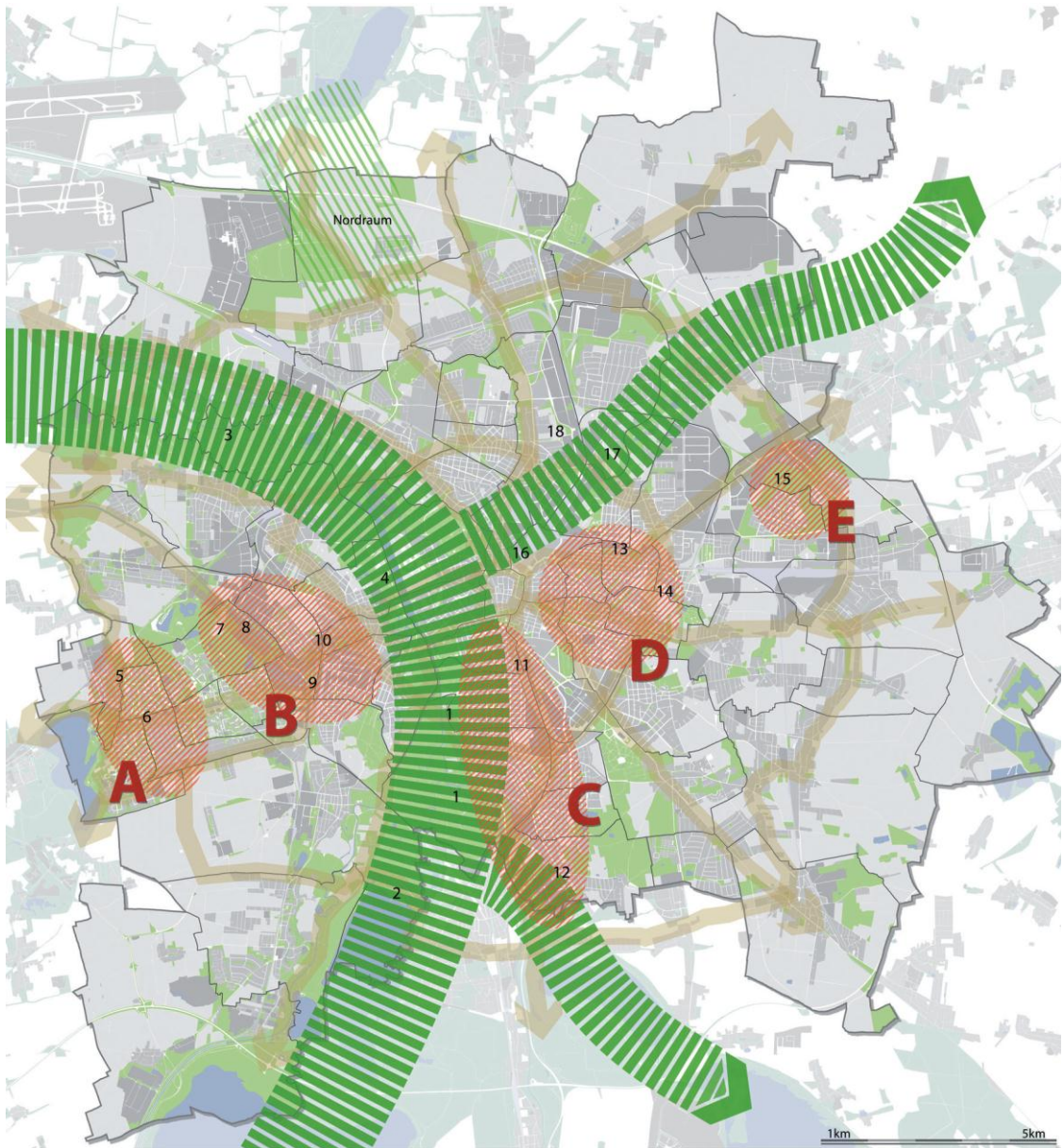


Abbildung 15 Fachkonzept Freiraum & Umwelt

Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung

Fachkonzept Wohnen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (SEKo)

Der STEP W+S (RB III-432/00 vom 18.10.2000, RB III-1328/03 vom 18. Juni 2003) legt angesichts des hohen Wohnungsleerstandes in Leipzig und seiner Folgewirkungen die mit Priorität zu entwickelnden Standorte sowohl des Wohnungsneubaus als auch der Stadterneuerung in jeweils entsprechenden Teilplänen fest und verortet die erhaltungs- bzw. umbauorientierten Ansätze der Bestandsentwicklung.

Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (SEKo), Fachkonzept Wohnen wurde diese Strategie der Wohnungsbestandsentwicklung überprüft. Ziel ist, Handlungsschwerpunkte zur Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes aufzuzeigen sowie insgesamt eine nachfragegerechte Entwicklung des Wohnungsbestandes und der Wohnquartiere zu befördern. Angesichts des rückläufigen, aber nach wie vor hohen Überangebotes an Wohnraum hat die Erhaltung und Revitalisierung möglichst großer Teile der stadtbildprägenden Gründerzeitbebauung Priorität. Geschosswohnungsneubau soll planerisch begrenzt und so ausgerichtet werden, dass der vorhandene Wohnungsbestand durch besondere Angebote ergänzt wird und die direkte Konkurrenz zum mittelpreisigen Marktsegment, das in Leipzig am stärksten vom Leerstand betroffen ist, möglichst gering bleibt. Gleichzeitig sollen die Potenziale auf Stadtumbau- und Umnutzungs Standorten genutzt werden, um innerstädtische Eigenheimstandorte („Stadthäuser“) zu entwickeln.

Für den Stadtraum des Bayerischen Bahnhofs bedeutet dies konkret, dass der Geschosswohnungsbau dauerhaft im höherpreisigen Segment etabliert werden sollte. Die Wohnungsqualitäten sind so zu gestalten, dass sie Alternativen zum Gründerzeitbestand ermöglichen. Zielgruppen sind vor allem Alleinstehende und Paare mit Wunsch nach einem urbanen Wohnstandort. Aber auch der Nachfrage nach barrierefreiem bzw. altenfreundlichem Wohnraum ist Rechnung zu tragen.

Gleichzeitig ist es Ziel der Stadtentwicklung, die Wohneigentumsbildung für junge Familien aus der Südvorstadt zu ermöglichen, um der Abwanderung in den Leipziger Südraum entgegen zu wirken. Der Standort bietet die Möglichkeit, für die häuslich-familiären, einkommensstarken Haushalte ein ergänzendes Wohnangebot mit Eigenheimqualitäten

(„Stadthäuser“) in „ihrem Quartier“ zu etablieren. Deshalb wird ein möglichst hoher Anteil an Stadthäusern im Plangebiet angestrebt, durch den gleichzeitig die direkte Konkurrenz zur Altbausanierung verringert wird.¹³



Abbildung 16 Blick zur Kohlenstraße

Exkurs „Stadthäuser in Leipzig“

Die Stadt Leipzig hat im Jahre 2002 damit begonnen, den Bau von Stadthäusern in den gründerzeitlichen Quartieren zu unterstützen und zu fördern. Aufbauend auf den Erfahrungen, die z .B. beim Pilotprojekt Stallbaumstraße und an weiteren Standorten gemacht wurden, hat die Stadt in den Stadtteilen mit einer besonders hohen Nachfrage nach Grundstücken die Recherchen vertieft und weitere Baulücken gefunden, die in den nächsten Jahren überplant werden können.

Die Standorte im Stadtgebiet zeigen die wesentlichen Lagevorteile eines Stadthauses:

In kurzer Entfernung zu den Wohnstandorten finden sich Stadtteilzentren für die Besorgungen des täglichen Bedarfs und die ärztliche Versorgung. Die Kinder können Kindergärten und Schulen in der Nachbarschaft besuchen. Über das dichte Netz von

¹³ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 29

Straßenbahn, Bus und S-Bahn ist die Anbindung an die City und damit auch die Nutzung von Theater, Kino etc. ohne großen Aufwand gesichert. Und für die Erholung und Freizeit im Freien liegen – neben dem eigenen Garten – der Auenwald oder öffentliche Parks selten weit entfernt.

Hinsichtlich Architektur und Preis beweisen die realisierten Stadthäuser: Es gibt kein Stadthaus „von der Stange“. Trotz dieser Individualität bewegen sich die Quadratmeterpreise der Stadthäuser inklusive Grundstück mit 1.500 – 1.800 € auf einem marktfähigen Niveau.

Das äußere Erscheinungsbild der in den letzten Jahren in Leipzig gebauten Stadthäuser zeigt hinsichtlich der Fassade und der Dachform eine klare Orientierung an der funktional geprägten Architektur der dreißiger Jahre.

Bei der überwiegenden Anzahl der Gebäude wurde aus Kostengründen auf eine Unterkellerung verzichtet.

Das Erdgeschoss dient als Stellplatz und für Abstellräume.

Der eigentliche Wohnbereich beginnt erst in der ersten Etage. Damit werden sensible Bereiche vor Einblicken von Passanten geschützt und eine bessere Belichtung der Wohnräume ermöglicht. Zudem kann sich das Stadthaus so der Höhe nach harmonisch in die gründerzeitliche Bebauung einfügen.

Im Einzelnen werden die Gebäudegrundrisse in einem intensiven Prozess zwischen Nutzern und Architekten optimiert.



Abbildung 17 Stadthaus in der Eisenacher Straße/ Gothaer Straße



Abbildung 18 Stadthaus am Rabet

Monitoring Bericht zur Stadtentwicklung

Der Monitoring Bericht 2009 zur Stadtentwicklung zeigt für die an das Wettbewerbsgebiet angrenzenden Ortsteile Südvorstadt, Connewitz, Zentrum-Süd und -Südost sowie Marienbrunn folgende Daten und Entwicklungstendenzen auf:

Bevölkerung

- *Insgesamt fast 70.000 Einwohner (Südvorstadt und Connewitz sind mit die bevölkerungsreichsten Ortsteile in Leipzig),*
- *sehr positive Entwicklung, in den letzten 5 Jahren z. B. + 7.400 Einwohner insbesondere in der Südvorstadt und dem Zentrum-Süd (+ 17 %) (2004-2009),*
- *Bevölkerungsanstieg vor allem durch Wanderungsgewinne bei den 20 – 40-Jährigen, z. T. aber auch positive natürliche Bevölkerungsentwicklung,*
- *relativ junge Ortsteile – Durchschnittsalter liegt, bis auf Marienbrunn, unter dem Leipziger Durchschnitt (43,5 Jahre, 2009),*
- *Bevölkerungsvorausschätzung 2009: weiterer Anstieg der Bevölkerung um/über 6 % bis 2013, Marienbrunn 2 – 6 %.*

Wohnungsbau

- Ortsteile mit höchstem Wohnungsbestand (Südvorstadt, Connewitz), zusammen ca. 12 % am Leipziger Gesamtbestand (2008),
- Wohnungsbestand hat sich in Südvorstadt und Connewitz seit 2000 erhöht (2 – 2,5 %) – überwiegend durch Sanierung bestehender MFH, insbesondere aber in Connewitz auch größerer Anteil von EFH (Stadthäuser) (2008).

Sanierungsstand

Hoher Sanierungsstand in Altbauquartieren: STEP W+S Stadtteile Connewitz, Südvorstadt 87 % (05/2009)

Leerstand

Weniger als 12% und damit unter Leipziger Durchschnitt, Ausnahme Marienbrunn 16 % (12/2006)

Unternehmen/Arbeitsplätze

5.800 IHK-Firmen (Anteil Gesamtstadt 17 %),
376 Handwerksbetriebe (Anteil Gesamtstadt 12 %),
474 Einzelhandelsbetriebe
Ortsteile um die Alte Messe sind bedeutender Arbeitsplatzschwerpunkt (Anteil Gesamtstadt SV-Beschäftigte 16 %, 2005)

Tourismus/Besucher

Durch Tourismusmagneten, wie Völkerschlachtdenkmal und Panometer, sowie Freizeit- und Handelsnutzungen auf der Alten Messe kommen jährlich über 2,5 Mio. Besucher in diesen Bereich.¹⁴

¹⁴ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 32

Fazit:

Sehr positive Bevölkerungsentwicklung, die sich voraussichtlich fortsetzen wird, hoher Sanierungsstand, relativ geringer Leerstand, sehr wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt für Leipzig, hoher Besucherverkehr.

Bebauungspläne

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich zwei rechtskräftige Bebauungspläne.

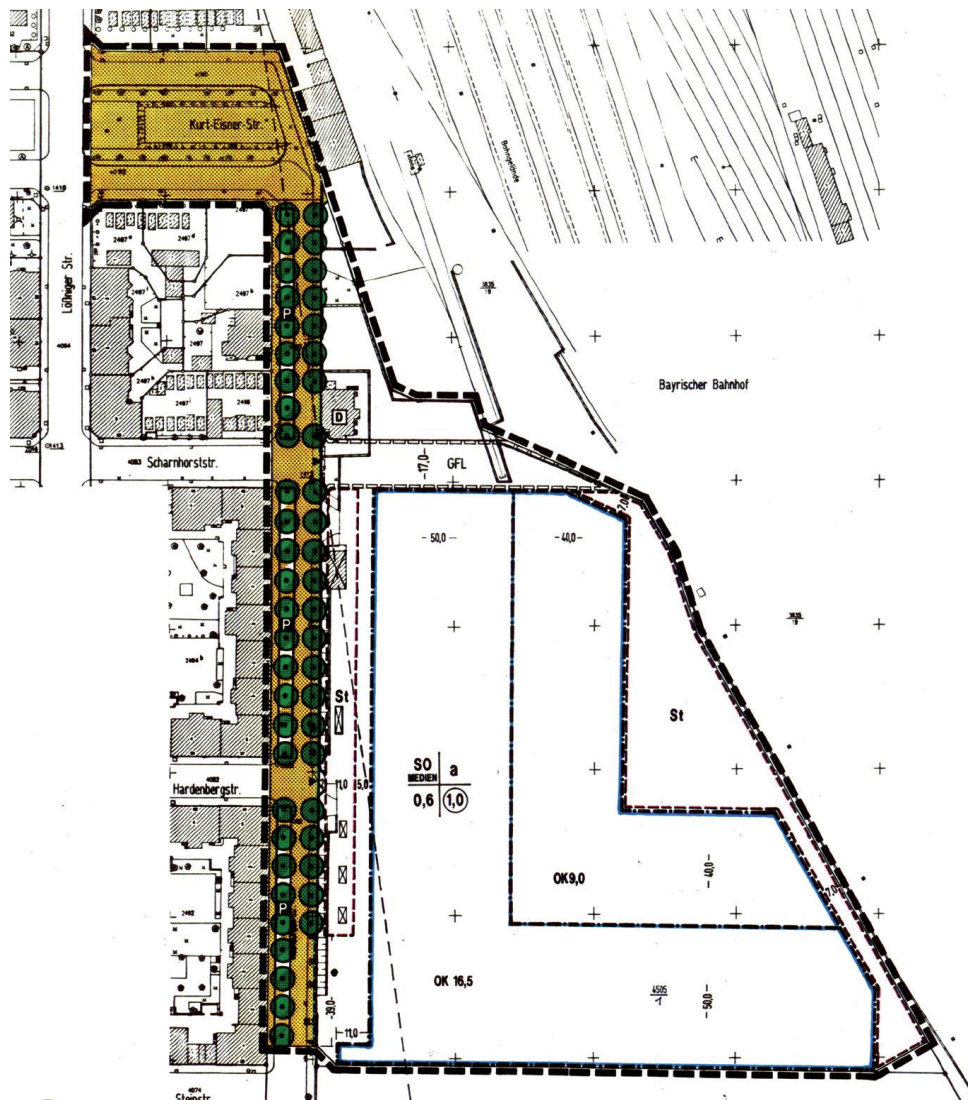


Abbildung 19 B-Plan Nr. 26.2 „Mediencenter Leipzig“:

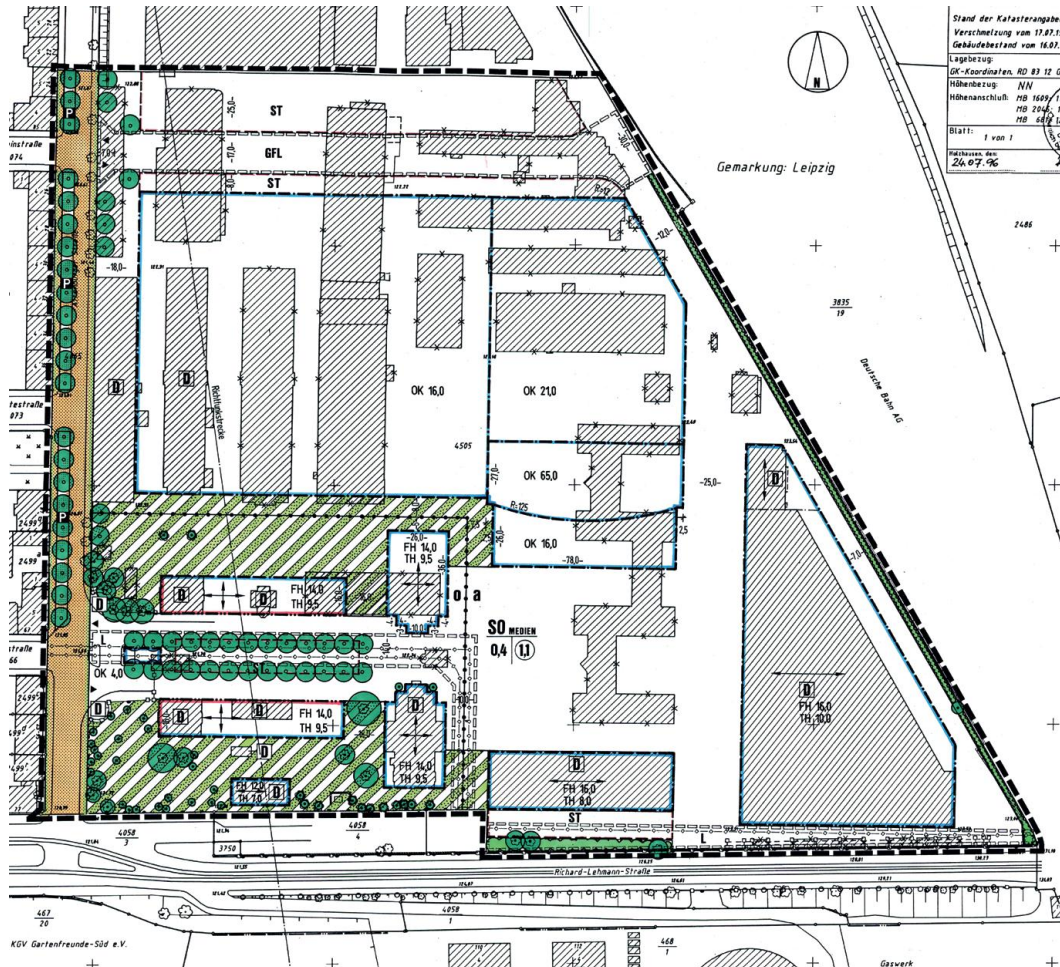


Abbildung 20 B-Plan Nr. 26.1 „MDR-Zentrale Leipzig“:

Wettbewerb Pablo-Neruda-Grundschule und Reclam-Gymnasium

Für die im Südosten des Stadtbezirks Mitte (Zentrum Südost) liegenden Schulen auf dem Grundstück Tarostraße 4 – 6 in 04103 Leipzig wurde im Februar 2009 ein Realisierungswettbewerb ausgelobt. Ziel des Wettbewerbs war es, Vorschläge zur städtebaulichen Konzeption, zur Gebäude- und Freiflächengestaltung für die Neuordnung des Schulkomplexes an der Tarostraße zu erhalten.

Der Einzugsbereich für die Grundschule erstreckt sich auf Gebiete der Leipziger Südvorstadt, das Wohngebiet „Straße des 18. Oktober“ und für das Gymnasium auf den südlichen Teil der Stadt Leipzig. Bedingt durch die günstige Lage des Wohngebietes und die Nähe zur Innenstadt sowie zu den universitären bzw. Hochschuleinrichtungen ist das nähere Umfeld der Schulen für junge Familien ein attraktiver Standort.

Die Sporteinrichtungen werden neben der Grundschule noch von Sportvereinen genutzt. Die Gesamtgrundstücksfläche beträgt 21.376 m². Darauf sind die Schulen bisher in drei viergeschossigen Plattenbauten, 2 x Typ AG 17 Ratio (Gymnasium) und 1 x Typ Ratio 74 (Grundschule) sowie einer Sporthalle GT 120 L, alles Baujahr 1973, untergebracht. Hinzu kommen Sportplatz, Schulgarten und Pausenflächen. Durch einen Neubau für Grundschule mit Hort und Einfeldsporthalle im nordöstlichen Teil, Neubau einer Dreifeldsporthalle im westlichen Teil und einem Erweiterungsbau für das Gymnasium im südlichen Teil des Grundstückes sowie durch Neugestaltung der Freiflächen einschließlich Schulgarten soll das Gelände neu geordnet werden. Die Altbauten nördlich der Wettbewerbsgrenze werden nach Fertigstellung abgebrochen.

Die Sieger des Wettbewerbs, das Architekturbüro Kühnl & Schmidt, wurden für die weitere Planung beauftragt.

Aufgrund der Notwendigkeit, das Schulgelände einzuzäunen, ist der nördlich des Schulkomplexes vorgesehene Geh- und Radweg, der auf den Dösner Weg mündet, für diesen Wettbewerb bindend.¹⁵

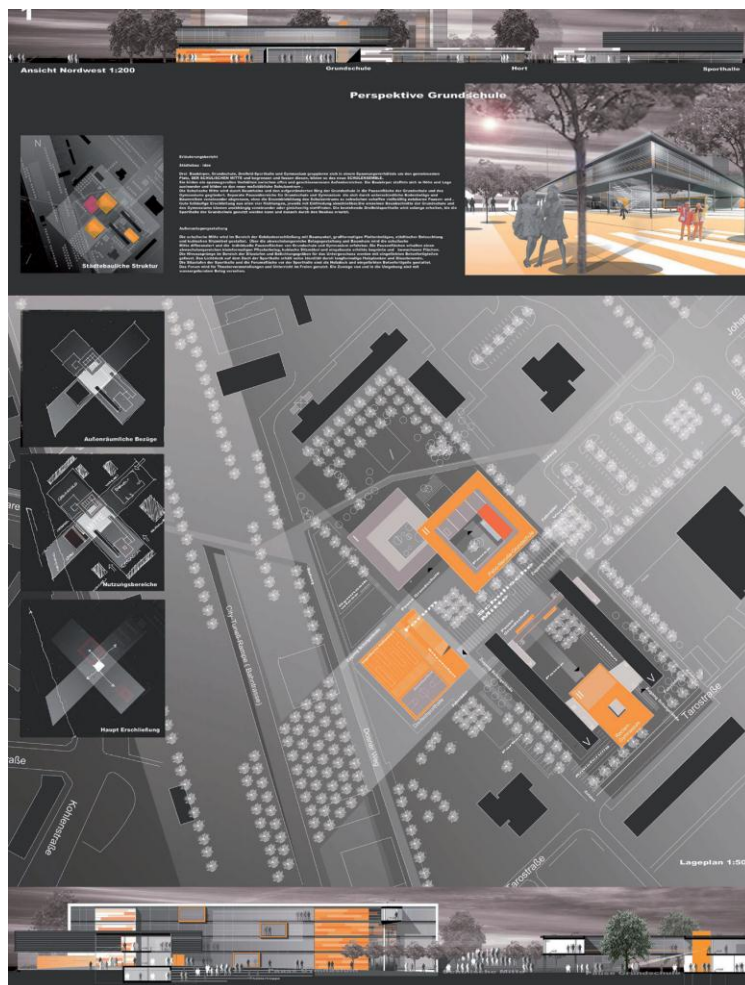


Abbildung 21 Wettbewerb Pablo-Neruda- Grundschule und Reclam-Gymnasium

¹⁵ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 34

Verkehr

ÖV-Erschließung

Der Bayrische Platz stellt einen Verkehrsknotenpunkt dar. Hier verkehren die:

- Straßenbahnlinie 2 (Lausen – Naunhofer Straße)*
- Straßenbahnlinie 9 (Thekla – Markkleeberg)*
- Straßenbahnlinie 16 (Messegelände – Löbnig)*
- Buslinie 60 (Lindenau – Lipsiusstraße)*

jeweils im 10-Min-Takt.

Mit der Fertigstellung des City-Tunnels und dem Haltepunkt Bayerischer Bahnhof wird sich die Bedeutung dieses Verkehrsknotens weiter erhöhen.

Für den S-Bahn-Haltepunkt Bayerischer Bahnhof werden täglich

7.500 Direktein/-aussteiger

3.700 Umsteiger Bahn/Bahn

400 Umsteiger zum übrigen ÖPNV

erwartet.

Für den S-Bahn-Haltepunkt Semmelweisstraße werden täglich erwartet:

9.500 Direktein/-aussteiger

810 Umsteiger Bahn/Bahn

2.190 Umsteiger zum übrigen ÖPNV

Der City-Tunnel wird für den S-Bahn- Verkehr

S1 Miltitzer Allee – Leipzig-Stötteritz im 15-Min.-Takt

S2 Delitzsch – Gaschwitz/ Neuwiederitzsch-Stötteritz im 30-Min-Takt

S3 Halle – Markkleeberg im 20-Min- Takt

S4 Eilenburg – Gaschwitz im 30- Min-Takt

und für überregionale Verbindungen genutzt. Dabei wird derzeit von 12 Zügen je Stunde und Richtung ausgegangen.

Die Planungen zum Busnetz mit Eröffnung des City-Tunnels sind noch nicht abgeschlossen. Über die Semmelweisbrücke wird aber mindestens eine Buslinie im 10-Min-Takt verkehren; auch die Buslinie 70 auf der Richard-Lehmann- Straße im 10-Min-Takt wird sehr wahrscheinlich erhalten bleiben. Insgesamt betrachtet, verfügt der Planungsraum über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Wichtig ist es, ein Wegenetz zu bilden, das kurze Wege zu den Zugangsstellen des ÖPNV sicherstellt.¹⁶

Haltepunkt Bayerischer Bahnhof

Die Gestaltung des Haltepunktes Bayerischer Bahnhof (Eingang und unterirdisches Bauwerk) geht auf einen Wettbewerb aus dem Jahr 1997 zurück, den das Büro Peter Kulka Architekten GmbH, Dresden gewonnen hatte. Der Entwurf sieht eine offene und großzügige Untergrundstation vor mit Lichträumen. Die rhythmisch angeordneten, unterschiedlich farbigen Streben filtern das Licht und geben den Lichtschächten Maßstab. Der Rohbau der Station ist bereits realisiert.¹⁷



Abbildung 22 Haltepunkt Bayerischer Bahnhof

¹⁶ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 35

¹⁷ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 35

MIV

Bezugnehmend auf den FNP-Entwurf ist zwischen Shakespearestraße und Johannisallee keine durchgehende Straßenverbindung mehr vorgesehen, sondern nur eine Rad- und Gehwegverbindung. Diese ist im Zusammenhang mit dem Bau des City-Tunnels im Abschnitt zwischen Shakespearestraße und Dösner Weg bereits als Provisorium gebaut worden, da hier ein immenser Querungsbedarf besteht. Die Freigabe des Verkehrs auf der neuen Verbindung Kurt-Eisner-Straße / Semmelweisbrücke einschließlich der Semmelweisbrücke als Bestandteil des Tangentenvierecks erfolgte im Juli 2010.

Verkehrsbelastung

Die Prognose der Kfz-Verkehrsbelastungen im Umfeld des Wettbewerbsgebietes wurden überwiegend der Prognose- Untersuchung zum Tangentenviereck Süd für die Prognose 2015 zum Stand 2001 entnommen. Sie entsprechen damit dem damaligen Untersuchungsstand. Details für das Gelände des Bayerischen Bahnhofs, insbesondere zu Nebennetzstraßen, wurden nicht betrachtet. Der Mittlere Ring Süd im Abschnitt Connewitz wurde als noch nicht realisiert angenommen.

Der vorliegende Untersuchungsstand wurde noch nicht für die Prognose 2020 fortgeschrieben.¹⁸

¹⁸ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 35 -36

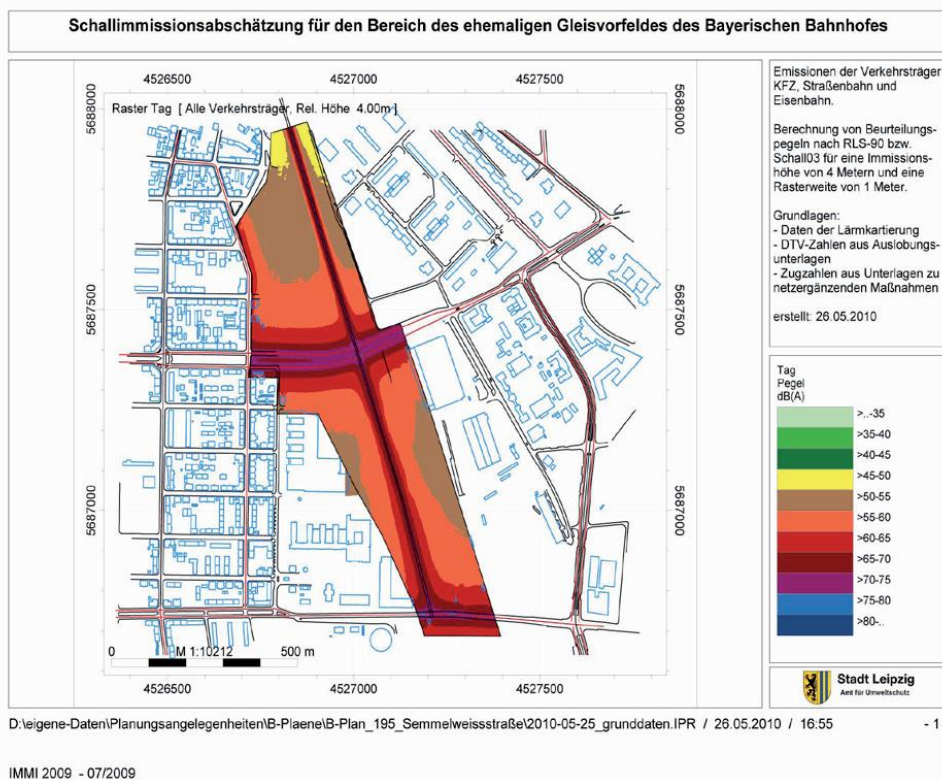


Abbildung 23 Schallimmissionsabschätzung

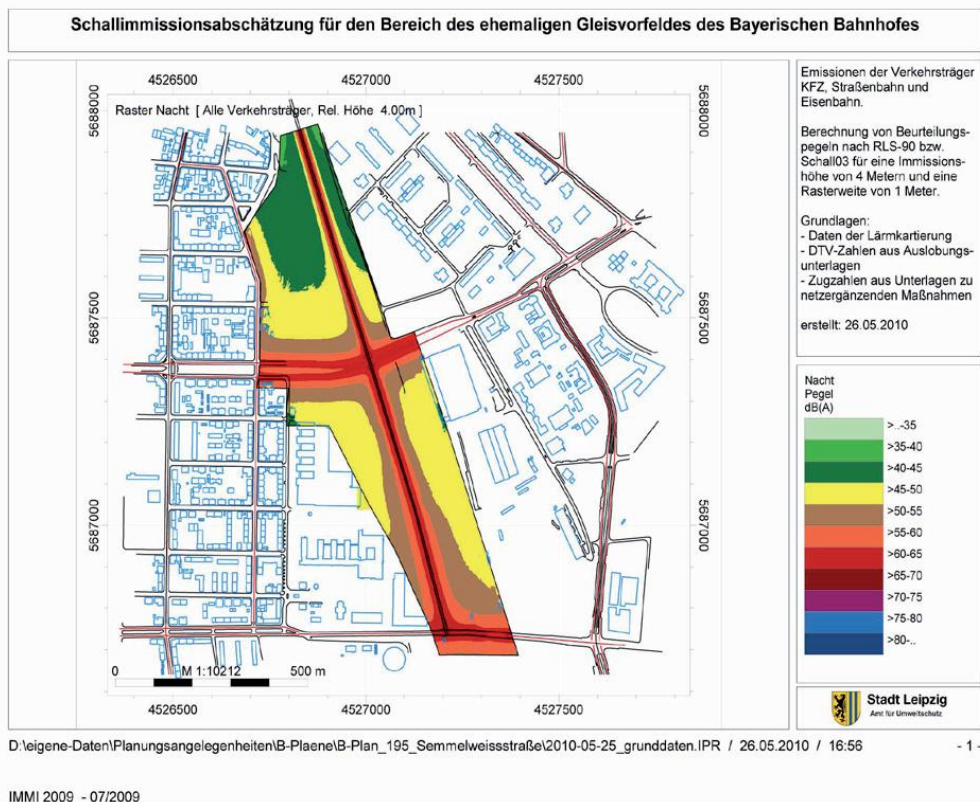


Abbildung 24 Schallimmissionsabschätzung

DTV, Montag bis Freitag, Kfz/24h:

<i>Arthur-Hoffmann-Straße: von Schenkendorfstraße bis Kurt-Eisner-Straße</i>	14.600
<i>Arthur-Hoffmann-Straße: von Kurt-Eisner-Straße bis Steinstraße</i>	16.200
<i>Arthur-Hoffmann-Straße: von Steinstraße bis Richard-Lehmann-Straße</i>	15.600
<i>Kurt-Eisner-Straße: von Arthur-Hoffmann-Straße bis Altenburger Straße</i>	23.600
<i>Kurt-Eisner-Straße: von Altenburger Straße bis Erschließungsstraße Nord</i>	24.200
<i>Kurt-Eisner-Straße: von Erschließungsstraße Nord bis Brücke</i>	24.400
<i>Semmelweisstraße: von Brücke bis Tarostraße</i>	24.400
<i>Altenburger Straße: von Alfred-Kästner-Straße bis Kurt-Eisner-Straße</i>	3.000
<i>Altenburger Straße: von Kurt-Eisner-Straße bis Steinstraße</i>	6.800
<i>Lößniger Straße: von Schenkendorfstraße bis Alfred-Kästner-Straße</i>	4.100
<i>Lößniger Straße: von Alfred-Kästner-Straße bis Kurt-Eisner-Straße</i>	2.000
<i>Lößniger Straße: von Kurt-Eisner-Straße bis Steinstraße</i>	1.700
<i>Kohlenstraße: von Shakespearestraße bis Schenkendorfstraße</i>	3.500
<i>Richard-Lehmann-Straße: von Arthur-Hoffm.-Straße bis Altenburger Straße</i>	16.200
<i>Richard-Lehmann-Straße: von Altenburger Straße bis Brücke</i>	16.300
<i>Dösner Weg: wurde bislang nicht betrachtet.</i>	

Verkehrslärm

Für den Bereich des ehemaligen Gleisvorfeldes des Bayerischen Bahnhofes wurde eine Abschätzung der Verkehrslärmbelastung vorgenommen. Die Abschätzung (Emissionen Verkehrsträger Kfz, Straßenbahn, Eisenbahn) erfolgte auf Grundlage von Daten aus der

Lärmkartierung, den genannten DTV Zahlen (siehe oben) und den Zahlen (Züge) aus den Unterlagen zu netzergänzenden Maßnahmen. Die Berechnung von Beurteilungspegeln nach RLS-90 bzw. Schall03 erfolgte für eine Immissionshöhe von vier Metern und eine Rasterweite von einem Meter.

Die Ergebnisse sind im Detail den beiden Plänen „Tageszeitraum“ und „Nachtzeitraum“ zu entnehmen.

Es zeigt sich, dass die städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, sowohl für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags/45 dB(A) nachts), als auch für Mischgebiete (60 dB(A) tags/50 dB(A) nachts) zum Teil erheblich überschritten werden. Diese Vorbelastung ist im Rahmen des Wettbewerbes frühzeitig zu berücksichtigen.

Die geplante Anordnung schutzbedürftiger Nutzungen muss so erfolgen und strukturiert sein, dass Immissionschutz Konflikte ausgeschlossen werden können.

Machbarkeitsstudie „Radroute Bayerischer Bahnhof“

Im „Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs“ in der Stadt Leipzig (RB III-1122/02) sind verschiedene Routen von der Innenstadt in den Leipziger Südraum (Naherholung) über die Südvorstadt, Connewitz oder Lößnig zum Auenwald und Markkleeberger See enthalten.

Eine dieser Routen verläuft auf dem Areal des Bayerischen Bahnhofs und wurde bereits beim Bau des Haltepunktes Semmelweisstraße sowie der Straßenüberführung im Zuge der Neubaumaßnahme Tangentenviereck Süd, Abschnitt Kurt-Eisner-Straße/Semmelweisstraße berücksichtigt.

Im Mai 2008 wurde durch das Verkehrs und Tiefbauamt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche eine Vorzugslösung für die Radwegführung auf dem Areal des Bayerischen Bahnhofs formuliert. Diese sieht einen Geh- und Radweg vor, der ab dem Bayerischen Bahnhof zentral auf dem Tunnelbauwerk geführt wird. Ab dem Beginn der Troglage wird der Geh- und Radweg parallel entlang des Troges geführt bis zum S-Bahn Haltepunkt

„Sammelweisstraße“. Auf der östlichen Seite wird der Lokschuppen umfahren; auf der westlichen Seite wird er entlang der Bahntrasse geführt.¹⁹

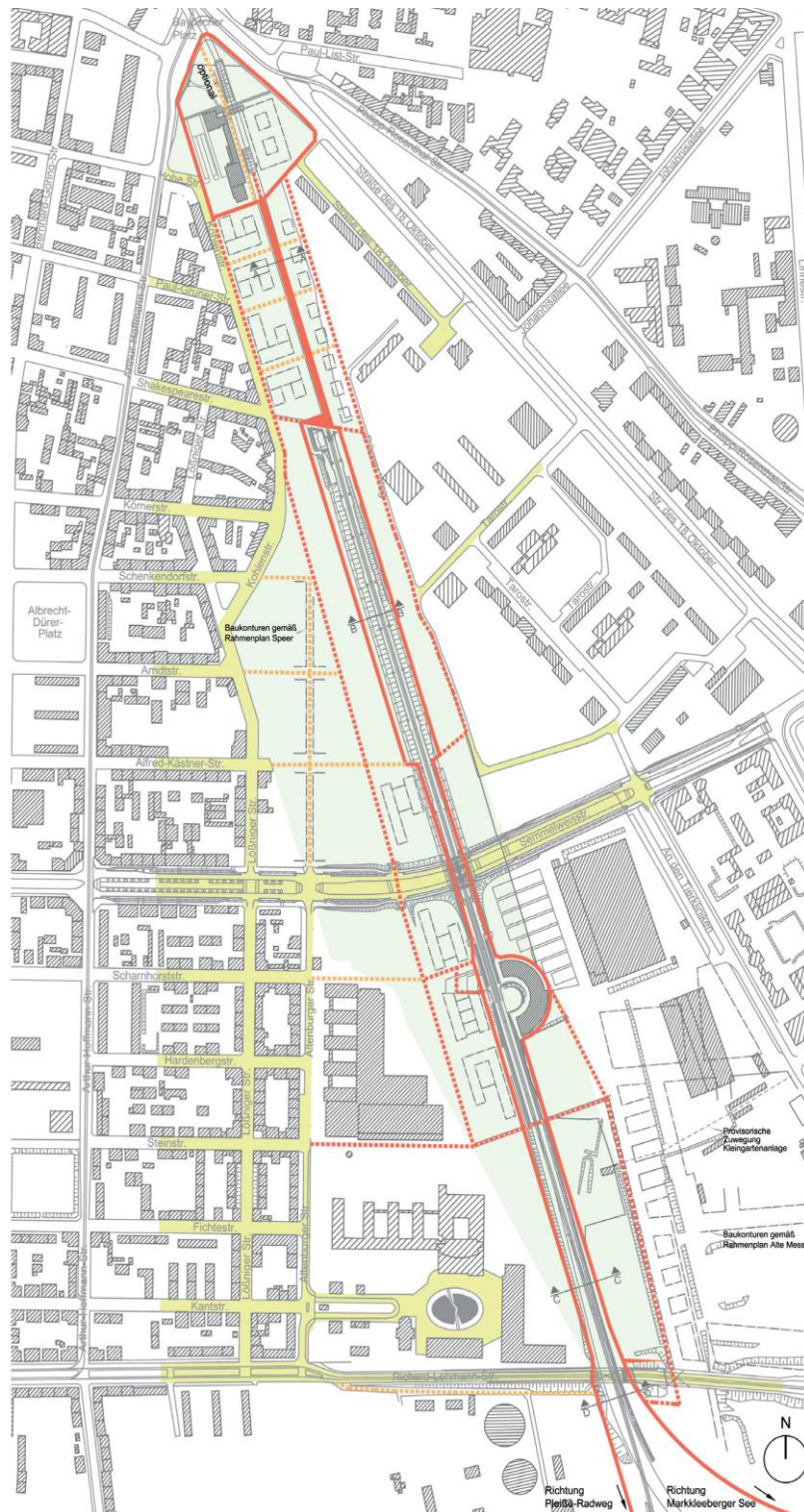


Abbildung 25 Machbarkeitsstudie „Radroute Bayerischer Bahnhof“

¹⁹ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 36-37

City-Tunnel

Planfeststellungsverfahren

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes befindet sich eine Teilfläche, die mit Planfeststellungsbeschluss vom 19.05.2000 bzw. 1. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.01.2004 zum Vorhaben „City-Tunnel Leipzig“ als Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgestellt wurde (Maßnahme Bi/E4).

Weiterhin befinden sich zwei Teilflächen entlang der Bahntrasse, die derzeit in einem Planänderungsverfahren zum Vorhaben „City-Tunnel Leipzig“ ebenfalls als Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgestellt werden sollen (Maßnahme Bi/E7neu).

Diese vier Ausgleichsflächen sind zwingend einzuhalten und in vollem Umfang zu beplanen. Die Flächen sind dem Grundlagenplan der Anlage zu entnehmen.

Gemäß Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.01.2004 für die 1. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss vom 19.05.2000 wird festgestellt, dass die verfahrensgegenständliche Verschiebung des südlichen Tunnelportals in Richtung Norden mit der Folge der längeren oberirdischen Führung der Strecke zwischen den Haltepunkten Semmelweisstraße und Bayerischer Bahnhof nicht mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an Gebäuden mit schutzwürdigen Nutzungen – Bereiche Tarostraße und Kohlenstraße – verbunden ist.

Gegenstand der 1. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zum City-Tunnel Leipzig war auch die Verlagerung des Tunnelportals, die Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft hat. Diese Auswirkungen wurden in der Anlage 6.1 der Umweltverträglichkeitsstudie (Ergänzung zur Anlage 6.1 UVS,) und 6.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan behandelt. Die Anlage 6.2 ist planfestgestellt. Inhalt sind der Rückbau von Bahnanlagen und die Begrünung der 50 Meter breiten Luftleitbahn zwischen Tunnelportal und Haltepunkt Bayerischer Bahnhof.²⁰

²⁰ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 38



Abbildung 26 Einfahrt City Tunnel

Lastannahmen City-Tunnel

Für eine zukünftige Oberflächengestaltung sind folgende Daten relevant, die in der Ausführungsstatik des Rechtecktunnels südlich des Haltepunktes Bayerischer Bahnhof als Lastannahmen berücksichtigt sind:

Ständige Lasten:

- **Auffüllung** bis GOK 120,20 HN (= ca. 120,05 NN) d. h.: Höhe der max. Überschüttung in Block 32 (Block vor HP Bay. Bf.) = 9 m
- **Straßenaufbau** 50 cm (20 cm Schotter, 18 cm bit. Tragschicht, 12 cm Asphalt) zzgl. Zusatzlast für möglichen nachträglichen Hocheinbau
- **keine** Berücksichtigung von Lasten aus Bebauung
- **Straßenverkehr uneingeschränkt**
gem. DIN-Fb. 101, Kap. 4.2.3 ff., Lastmodell 1 (Bemessungslasten),

Rückverankerungsflächen

Entlang der Troglage der Bahntrasse verlaufen beidseitig Rückverankerungsflächen, welche nicht mit Hochbauten überbaut werden dürfen. Diese Flächen stehen für eine Begrünung oder Rad- und Fußwegführung zur Verfügung.

Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse für das Wettbewerbsgebiet können der Karte im Teil E/Anlagen entnommen werden. Eigentümer von Flächen mit einer Größe von ca. 25,8 ha ist die DB Netz AG.²¹

²¹ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 38-39

Vorplatz Bayerischer Bahnhof

Die Vorplatzgestaltung des Bayerischen Bahnhofes wird durch das Büro Peter Kulka Architekten Dresden GmbH geplant.

Die Planung sieht vor, dass das Ausgangsbauwerk Nord des Haltepunktes in einer klar strukturierten Grünfläche liegt, welche mit der Topografie spielt. Im Bereich des unmittelbaren Eingangsbereiches zur Station entsteht eine ruhige Fläche aus Granitkleinpflaster, die vielfältige Wegebeziehungen zulässt. Die Außenwände der Station werden mit wildem Wein berankt. Der Vorplatz erhält zudem eine dekorative Beleuchtung durch Leuchtstelen.

Die Planung zum Vorplatz ist von den Teilnehmern nachrichtlich zu übernehmen und als Bestand zu betrachten.

Für die gestalterische Einbindung des Südausganges liegen bisher keine Planungen vor.²²



Abbildung 27 Vorplatzgestaltung Peter Kulka Architekten

²² Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 39

Denkmalschutz

Umfeld Bayerischer Bahnhof:

Der 1844 eingeweihte Bayerische Bahnhof ist der älteste erhaltene Kopfbahnhof der Welt. Nur wenige Jahre nach der Einrichtung der ersten Eisenbahn- Fernverbindungen schuf der Architekt Eduard Pötzsch mit diesem Bau einen funktionell vollendeten Typ, dem später zahlreiche Bahnhofsbauten in der Welt folgten. Als Sachzeuge aus den Anfangsjahren der Eisenbahn besitzt der Bayerische Bahnhof einen besonders hohen Denkmalwert. Der Denkmalschutz erstreckt sich auf die gesamte Fläche des ehemaligen Bahnhofsgebäudes; er schließt das bislang unsanierte frühere Empfangsgebäude und die Flächen der kriegszerstörten Gebäudeteile – den Kopfbau neben dem Portikus, den Arkadengang auf der Ostseite und den Bereich der Bahnhofshalle über den Gleisen – ein. Das denkmalpflegerische Ziel besteht in der Sicherung des Bestandes und langfristig im Wiederaufbau aller kriegszerstörten Bahnhofsgebäude, einschließlich der ehemaligen Halle, um die gestalttypische Symmetrie des Bahnhofes zurück zu gewinnen.

Mit der Eröffnung des City-Tunnels wird der Bayerische Bahnhof wieder ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Es ist zu erwarten, dass sich aus dieser neuen Bestimmung Funktionen für die wieder zu errichtenden Gebäude ergeben. Der Wettbewerbsbeitrag muss zum einen dem Umstand Rechnung tragen, dass augenblicklich keine Planungen für einen Wiederaufbau vorliegen und für die genannten Flächen eine zeitlich befristete Gestaltung erforderlich ist, zum anderen aber der Wiederaufbau nicht durch eine solche Interimslösung erschwert oder verhindert werden darf.

Lokschuppen

Neben den Gebäuden des Bayerischen Bahnhofes steht der südlich der Semmelweisbrücke gelegene Lokschuppen unter Denkmalschutz.

Mit der Inbetriebnahme des Tunnels wird er stärker als bislang öffentlich wahrnehmbar. Es ist damit zu rechnen, dass sich durch seine gute Verkehrsanbindung zukünftig eine neue, möglicherweise auch öffentliche Nutzung ergibt. Aus diesem Grund sollte die engere

Umgebung des Gebäudes, insbesondere der sich nördlich anschließende Bereich zwischen den Bahnanlagen, der Semmelweisstraße und der Großmarkthalle für Nebenanlagen (Stellplätze, Nebengebäude etc.) frei gehalten werden. Hinsichtlich der künftigen Nutzung des Lokschuppens bestehen im Rahmen des planungsrechtlich Zulässigen keine Einschränkungen aus Gründen des Denkmalschutzes. Das denkmalpflegerische Ziel besteht darin, das Bauwerk in seiner markanten äußeren Gestalt (unverputztes Ziegelmauerwerk, Toröffnungen auf der Innenseite, Fensteröffnungen auf der Außenseite, Oberlichtfenster) einschließlich der beiden Schornsteine zu erhalten.

Zum denkmalgeschützten Ensemble gehört auch die Drehscheibe. Einbauten im Inneren sind entsprechend den Anforderungen seiner künftigen Bestimmung uneingeschränkt möglich, wenn sie keine Auswirkungen auf das äußere Erscheinungsbild haben. Veränderungen des Äußeren sind nicht ausgeschlossen, bedürfen aber vor Planungsbeginn detaillierter Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde. Wünschenswert ist der Erhalt der ursprünglichen Raumgröße des Lokschuppens in wenigstens einem Gebäudeabschnitt.²³



Abbildung 28 Denkmalschutz Lokschuppen



²³ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 40

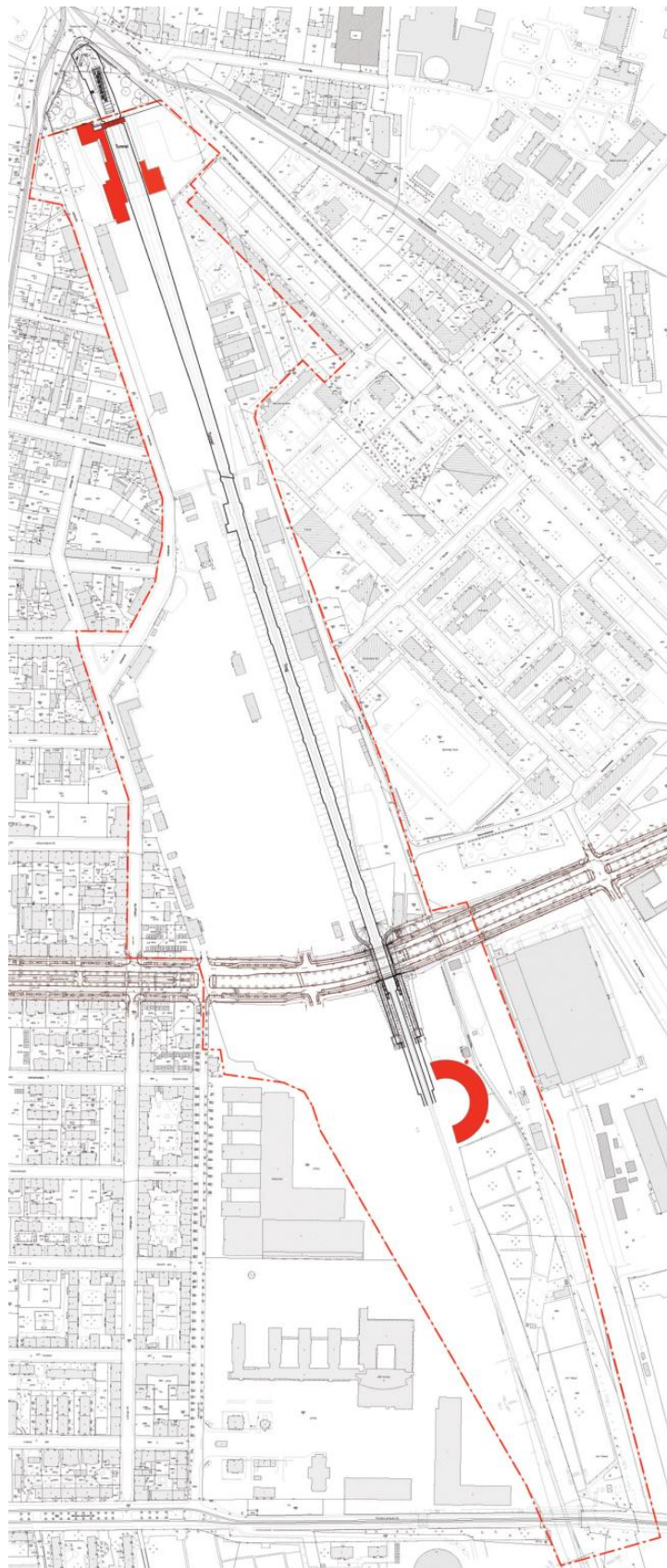


Abbildung 29 Denkmalgeschützte Bauwerke

Wettbewerbsaufgabe

Lage und Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes

Das 40,2 ha große Wettbewerbsgebiet liegt zwischen dem Bayerischen Bahnhof im Norden und der Richard-Lehmann- Straße im Südosten von Leipzig. Es wird im Westen begrenzt von der Kohlen- und Löbniger Straße sowie dem MDR-Gelände (Media-City) und im Osten von der Bebauung der Straße des 18. Oktober, dem Dösner Weg, dem Kleingartengelände „Tiefeland“ mit den dahinter angrenzenden ehemaligen Großmarkthallen, den veterinärmedizinischen Instituten und dem Alten Messegelände.

Allgemeine städtebauliche Anforderungen

Trotz der zentralen und verkehrsgünstigen Lage ist das Wettbewerbsgebiet aufgrund der jahrzehntelangen Nutzung als Bahngelände und der fehlenden Querungsmöglichkeiten heute im Stadtgefüge nicht wahrnehmbar und stellt eine Barriere für die zwei angrenzenden Stadtteile dar.

Mit dem Bau des City-Tunnels und der Semmelweisbrücke (eröffnet im Juli 2010) wird der vergessene Stadtraum wieder in das Bewusstsein der Leipziger rücken.

Mit dem Blick auf die Gesamtstadt und die spezifische demographische Entwicklung ist das Wettbewerbsgebiet im städtischen Gesamtkontext zu betrachten und eine angemessene städtebauliche Struktur zu entwickeln, deren starkes und Impuls gebendes Rückgrat ein neu zu entwickelnder Stadtteilpark ist. Dieser Stadtteilpark soll ein positives Image ausstrahlen, um das Bauland attraktiver zu gestalten und eine „neue Adresse“ zu bilden. Wichtigste Aufgabe dabei ist, die angrenzenden Stadtteile mit der neuen städtebaulichen Struktur auf dem ehemaligen Bahngelände zu verzahnen und Barrieren abzubauen.

Die zu entwickelnde städtebauliche Struktur soll Bezüge aus den angrenzenden Stadtteilen aufnehmen und diese neu interpretieren. Markante Sichtbeziehungen sind dabei zu erhalten und zu entwickeln. Es sind städtebauliche Räume (Plätze, Straßen, Wege, Grünflächen) mit

besonderer Aufenthaltsqualität für die Anwohner und die Öffentlichkeit zu entwickeln. Für die Gebäude sollen ökologisch nachhaltige und energiesparende Bauweisen angewendet werden.

Innerhalb des ca. 40,2 ha großen Wettbewerbsgebietes soll ein neuer Stadtteilpark mit eine Fläche von ca. 12,1 ha entstehen, für Baugebiete ist eine Grundfläche von ca. 16,3 ha vorgesehen (Details siehe Anhang Raum- und Flächenprogramm).

Zeithorizonte:

Die städtebauliche Entwicklung des Areals ist in sinnvollen, gut vermarkt baren Entwicklungsabschnitten darzustellen. Es sollen Zeithorizonte und Abschnitte entwickelt werden, wie das Gelände Stück für Stück auf- bzw. umgebaut werden kann. Den ersten wichtigen Baustein stellt dabei die Entwicklung des neuen Stadtteilparks dar, da sich dieser teilweise auf den Ausgleichsflächen aus dem City-Tunnel befindet, welche bis zur Inbetriebnahme des Tunnels (ca. Ende 2013) realisiert werden müssen. Für alle anderen Bereiche sind Vorschläge für eine schrittweise Realisierbarkeit innerhalb der nächsten 15 Jahre zu entwickeln.²⁴

²⁴ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 40



Abbildung 30 Luftbild des Wettbewerbsgebietes

Freiraum / Stadtteilpark

Freiflächengestaltung

Zwischen dem Bayerischen Bahnhof und der Richard-Lehmann-Straße soll ein neuer ca. 12,1 ha großer Stadtteilpark entworfen werden, der dem neuen Stadtteil ein starkes, grünes Rückgrat geben soll, um ein qualitativ hochwertiges Wohn- und Arbeitsumfeld zu schaffen. Er stellt den wichtigsten Beitrag zur neuen Adressbildung dar und nimmt wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen auf, um die Quartiere westlich und östlich des Tunnels bzw. des Troges miteinander zu vernetzen. Der neue Stadtteilpark soll den Auftakt bilden für ein „Grünes Band Südost“, um die Südostvorstadt, insbesondere was die Radwegeverbindungen angeht, zukünftig an Markkleeberg und den Markkleeberger See anzubinden.

Die Ausgestaltung und Ausprägung der öffentlichen Grünflächen soll auf einem ablesbaren System beruhen und eine klare Typologie erkennen lassen. Das Gestaltungskonzept für die Grünflächen soll auf einem naturnahen, landschaftlichen Motiv basieren. Die Durchgangsfunktion der übergeordneten, „schnellen“ Radwegeverbindung und deren Einbettung in den Grünraum und der eigentliche Stadtteilpark mit seiner primären Verweilfunktion sollten in der Gestaltung ablesbar sein.

Für den Stadtteilpark ist ein Konzept zu entwickeln, welches den neuen grünen Raum prägt und ihm eine eigenständige Identität verleiht. Im Stadtteilpark sollen Bereiche zum Verweilen, zum Erholen und zur sportlichen Betätigung sinnvoll aufeinander abgestimmt werden.

Eine konfliktfreie Anordnung von Ruhezeiten und Bereichen für den Breitensport ist dabei zu beachten. Die Möglichkeiten für integratives Spielen aller Altersgruppen, sowie generelle Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Vorhabens „City-Tunnel Leipzig“ wurden mehrere Ausgleichsmaßnahmen planfestgestellt, davon befinden sich vier Teilflächen innerhalb des Wettbewerbsgebietes. Diese sind in ihrer Lage nachrichtlich zu übernehmen und gestalterisch zu qualifizieren, so dass sie sich stimmig in das neue Gestaltungskonzept einfügen.

Der Stadtteilpark soll mit zukünftigen Grünflächen des zu entwickelnden Bebauungskonzeptes verzahnt sein. Hierfür wird eine besondere Entwicklungsoption im Areal zwischen Schenkendorfstraße / Schenkendorfplatz und Arndtstraße gesehen, das eine Anbindung und Verzahnung des künftigen Stadtteilparkbandes mit den westlich angrenzenden Wohnquartieren und die Verknüpfung mit den dort vorhandenen und neu zu schaffenden Freiflächenstrukturen ermöglicht.

Die Flächenaufteilung der Grünstrukturen ist so zu wählen, dass eine effiziente Pflege ermöglicht werden kann. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass innerhalb der planfestgestellten 50 Meter breiten Ventilationsbahn die Oberflächenrauheit nicht nennenswert erhöht werden kann, um die Durchlüftungsfunktion zu gewährleisten. Die Gestaltung durch raumbildende Gehölzstrukturen ist auf die Flächen außerhalb dieser Schneise zu konzentrieren.

Der neue Stadtteilpark soll mit einem Budget in Höhe von durchschnittlich € 30,-/qm brutto, inklusive Planungskosten, realisiert werden.

Die Planung soll jedoch so ausgelegt sein, dass erste (temporäre) Maßnahmen auch in Teilbereichen bzw. zeitlich gestaffelt realisiert werden können. Zwischen der Semmelweisbrücke und dem Schulareal entlang des Dösner Weges ist eine angemessene Freiraumgestaltung zwischen der Troglage und dem Dösner Weg zu entwickeln, um eine sinnvolle Verzahnung mit dem angrenzenden Schulareal und dem Sportplatz herzustellen.

Die südlich des ehemaligen Lokschuppens befindliche Kleingartenanlage soll erhalten werden, kann aber in die Wegeführung im Rahmen des Gesamtkonzeptes eingebunden werden (siehe auch unter Punkt 5. Verkehr und Mobilität).

Die Vorplatzgestaltung nördlich des Portikus des Haltepunktes Bayerischer Bahnhof basiert auf einer Planung des Architekturbüros Kulka aus Dresden, welche im Rahmen des City-Tunnel Baus zur Ausführung kommt. Diese Planung ist nachrichtlich von den Teilnehmern zu übernehmen und als Bestand zu betrachten.

Regenwasser von befestigten Flächen im Park soll bevorzugt im Gelände versickert werden. Für die Versickerung des Regenwassers von den Gebäuden können ebenfalls Möglichkeiten geschaffen werden. Entsprechende Einrichtungen sollen sich in die Gestaltung des Stadtteilparks einfügen.

Freizeit und Erholung

Aufgrund der positiven Bevölkerungsentwicklung in diesem Gebiet soll der neue Stadtteilpark ein Potenzialraum für Erholung im Allgemeinen und für Breitensport in unterschiedlicher Intensität sein. Dieses Thema kann auch für kurz- bis mittelfristige Zwischennutzungen von potenziellen Bauflächen berücksichtigt werden.

Hierbei sollen alle Altersgruppen bedacht werden und integrative Freizeitmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung eingeschlossen sein. Bei der Konzeption von Spiel- und Sportflächen sind die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen schutzbedürftiger Nutzungen in der Umgebung zu berücksichtigen.

Zwischennutzungen:

Aufbauend auf den Realisierungsabschnitten in unterschiedlichen Zeithorizonten ist ein Konzept für sinnvolle Zwischennutzungen auf den zukünftigen Baufeldern zu entwickeln unter Berücksichtigung des final zu entwickelnden neuen Stadtteilparks.

Die Zwischennutzungen sollen das Gesamterscheinungsbild des Bahnareals positiv aufwerten, das Gelände in das Bewusstsein der Bevölkerung bringen und damit das Bauland attraktiver gestalten. Es werden Ideen für Zwischennutzungen gesucht, die temporären Charakter haben, zur Aneignung des Geländes beitragen und eine positive Ausstrahlung auf die angrenzenden Wohnbereiche erzeugen. Die Ideen sollten preiswert umzusetzen und einfach in der Unterhaltung sein.

Ausgleichsflächen

Die nach Art und Umfang vorgegebenen Entwicklungsmaßnahmen für Natur und Landschaft (2 Teilflächen im Wettbewerbsgebiet) sind innerhalb der abgegrenzten Korridore zusätzlich zu den geplanten Rad- und Fußwegeverbindungen vollständig zu beplanen und umzusetzen. Auf der nördlichen Fläche zwischen Bayerischem Bahnhof und dem Tunnelportal (an der geplanten Verbindungsstraße Shakespearestraße/ Johannissallee) können Rad- und Fußwege gebündelt geführt werden. Zwischen Tunnelportal und Haltepunkt Semmelweisstraße wird die Bahnstrecke in einem Trog geführt. In diesem Bereich und weiter bis Höhe Lokschuppen südlich des Haltepunktes Semmelweisstraße werden Rad- und Fußwege beidseitig der Trogstrecke angeordnet. Dabei kann der Rad- und Fußweg auf der Westseite über die Ausgleichsflächen geführt werden.

*Folgende Maßnahmenbestandteile sind zwingend zu berücksichtigen:
Fläche auf dem Tunnelbereich südlich des Portikus:*

Maßnahme Bi/E4

Rückbau von Bahnanlagen und Begrünung der 50 m breiten Luftleitbahn zwischen Tunnelportal und Haltepunkt Bayerischer Bahnhof:

- Ansaat von 8.740 m² Landschaftsrasen,*
- Pflanzung von 860 m² Sträuchern und Heistern.*
- Anlage von Rad- und Fußwegverbindungen, Schaffung einer gestalteten Grün- und Freifläche zwischen Tunnelportal und Haltepunkt Bayerischer Bahnhof; Schaffung einer öffentlichen Grünfläche mit Aufenthaltscharakter; Gestaltung einer Verbundstruktur mit vorhandenen und geplanten Grünzügen des Umfeldes; Verbesserung/Aufwertung der Erholungs- und Freiraumnutzung*

Maßnahme Bi/E3

Anpflanzung von strauchartigen Gehölzen zur Entwicklung einer aufgelockerten Heckenstruktur mit Saumzonen; (ca.860 m²) Gruppenweise Gebüschpflanzung mit standortgerechten Gehölzen zur Entwicklung einer Grünanlage mit Biotopverbundfunktion.

Maßnahme Bo/E1

Schaffung einer unversiegelten Grünfläche und Vorbereitung für Rasenansaat (ca. 8.740 m²) sowie Gebüschinitialpflanzung (ca. 860 m²) bis 2 m Höhe.

Fläche im Bereich der Troglage:**Bi/E7 neu (2 Teilflächen)**

Schaffung einer gestalteten Grün- und Freifläche zwischen Tunnelportal (südlich der geplanten Verbindungsstraße Shakespearestraße/Johannisallee) und HP Semmelweisstraße auf einer Fläche von insgesamt 23.190 m²;

Anpflanzung von Gehölzgruppen einheimischer, standortgerechter Arten auf einer Fläche von 9.725 m²

- Ansaat von 9.725 m² Landschaftsrasen mit standortgerechter Artenzusammensetzung zur Entwicklung und Pflege einer extensiven Wiesenfläche.

Ausgleich für den Verlust von Vegetationsstrukturen, Schaffung von Lebensräumen für Fauna und Flora sowie Verbesserung der klimatischen Ausgleichsfunktion durch Anlage von Vegetationsflächen, Schaffung einer öffentlichen Grünfläche mit Aufenthaltscharakter; Gestaltung einer Verbundstruktur mit vorhandenen und geplanten Grünzügen des Umfeldes; Verbesserung/Aufwertung der Erholungs- und Freiraumnutzung; Verbesserung/Aufwertung der Erholungs- und Freiraumnutzung.

Bei Anpflanzungen von Gehölzen in unmittelbarer Nähe von Eisenbahnanlagen sind die folgenden Grundlagen zu berücksichtigen:

- das „Allgemeine Eisenbahn Gesetz“

§ 4 Sicherheitsvorschriften

- die DS 800/01 „Bahnanlagen entwerfen“ – Allgemeine Entwurfsgrundlagen

- die DS 882.0205 „Landschaftspflegerische Maßnahmen planen und überwachen; Bepflanzung an Bahnstrecken“

Die zu erbringenden Ausgleichsflächen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens müssen zwingend in ihrer Lage beachtet werden, dürfen aber unter Berücksichtigung der Eingriff-/Ausgleichsbilanz nach gestalterischen Aspekten qualifiziert werden.²⁵

²⁵ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 43-47

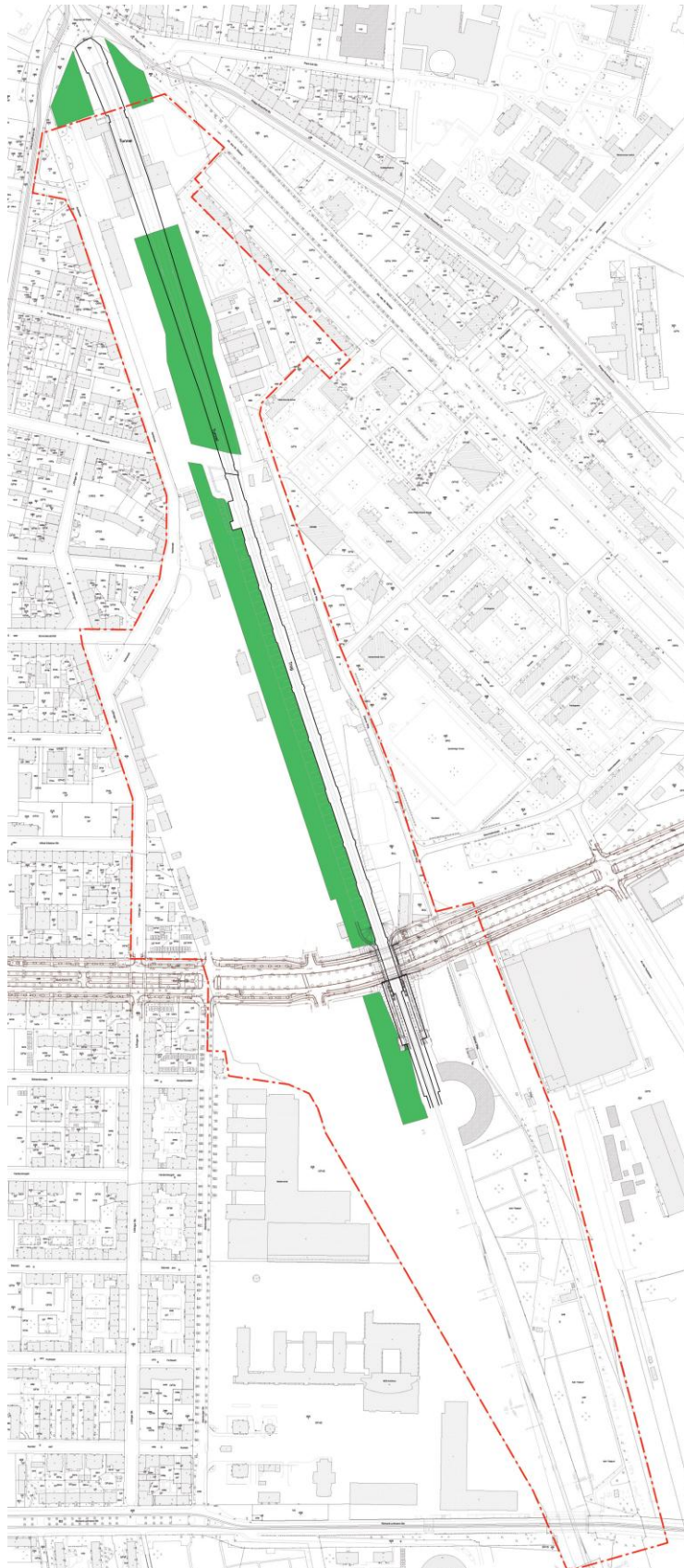


Abbildung 31 Lage der Ausgleichsflächen

Städtebau / Bauflächen

Immobilienwirtschaftliche Aspekte

Entsprechend seiner innenstadtnahen Lage soll das Gesamtquartier eine angemessene Dichte aufweisen. Die grundlegende Gebäudestruktur ist so zu entwerfen, dass flexible Reaktionsmöglichkeiten in Bezug auf Nutzungswandel und Nachfrageveränderungen sichergestellt sind. Die Bebauungsstruktur soll unterschiedliche Preislagen zulassen, so dass eine größtmögliche Nutzungsmischung ermöglicht wird

Die Entwicklung der ca. 40 ha großen Konversionsfläche zu einem lebendigen urbanen Stadtquartier mit einer qualifizierten Dichte und Nutzungsmischung wird sich voraussichtlich über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren erstrecken. Daher sollen für das Gebiet mehrere räumliche und zeitliche Entwicklungsabschnitte planerisch definiert werden. Diese sollen auch die Grundlage für sinnvolle Vermarktungsabschnitte bilden. Von besonderer Bedeutung ist die zeitnahe Umsetzung eines ersten Entwicklungsschrittes mit strategischer Tragweite für die gesamte Quartiersentwicklung.

Die Gesamtfläche der Baugebiete beträgt ca. 16,3 ha, es soll eine GFZ von 1,30 (bezogen auf die Bauflächen) erreicht werden.

Nutzungen

Für das Wettbewerbsgebiet bestehen folgende zwischen der Stadt Leipzig und DB SImm abgestimmte Nutzungsvorstellungen, die im Rahmen des Wettbewerbs beachtet und umgesetzt werden sollen:

Umfeld Bayerischer Bahnhof:

Die Bereiche westlich und östlich des Gebäudekomplexes Bayerischer Bahnhof stellen sowohl für die Stadt Leipzig als auch für DB SImm eine Sondersituation dar, für die im Rahmen des Wettbewerbs die Idee für eine städtebauliche Ergänzung zu erarbeiten ist. Die Wiederherstellung der historischen Kubaturen ist hierbei eine Möglichkeit. Im Rahmen des Wettbewerbs sollen für diesen Bereich sinnvolle Nutzungsvorschläge unterbereitet werden.

Westseite des Bahnareals:

Für den Bereich zwischen dem Bayerischen Bahnhof bis zur Shakespearestraße ist begleitend zur Kohlenstraße eine Mischnutzung denkbar, die von der räumlichen Struktur offen ist und Blickbeziehungen ins Grün zulässt. Dabei sind die planfestgestellten Ausgleichsflächen als nicht veränderbare Rahmenbedingung zu beachten.

Für den Bereich zwischen Shakespearestraße und Kurt-Eisner-Straße soll die Südvorstadt eine sinnvolle Arrondierung in Form von höherpreisigem Geschosswohnungsbau mit einem angemessenen Anteil an Stadthäusern erfahren. Die Grenze zum neuen Stadtteilpark kann die gedanklich „verlängerte Kohlenstraße“ sein. Von den Teilnehmern des Wettbewerbs werden Lösungsvorschläge erwartet, wo genau diese Grenze liegen kann und in welcher Form die Verzahnung mit dem Grün stattfindet, dabei sollte jedoch die Gesamtfläche des Stadtteilparks von 12 ha nicht unterschritten werden.

Die Bestandsgebäude entlang der Kohlenstraße und Löbniger Straße stehen zur Disposition und können überplant werden.

Die Media-City, die sich südlich der Kurt-Eisner-Straße entlang der Altenburger Straße erstreckt, soll auf dem ehemaligen Bahngelände in einem sinnvollen Abstand zur Gleislage des City-Tunnels gewerbliche Erweiterungsmöglichkeiten erhalten.

Ostseite des Bahnareals:

Auf dem Gelände der ehemaligen Gurkenfabrik ist eine Ergänzung mit Wohnen in kleinteiliger Form (z.B. Stadthäuser) denkbar. Vorstellbar wäre auch eine Nutzung der Grundstücke in der Art, dass sich funktionale Ergänzungen für die Wohnbebauung der LWB ergeben. Für diesen Bereich sind im Rahmen des Wettbewerbes sinnvolle Nutzungsvorschläge zu unterbreiten.

Die Gebäude östlich des Troges, zwischen Gurkenfabrik und Kurt-Eisner- Straße, stehen zur Disposition, die Flächen können für die Anlage des Stadtteilparks genutzt werden.

Der Lokschuppen südlich der Kurt- Eisner-Straße, direkt am Haltepunkt Semmelweisstraße gelegen, steht unter Denkmalschutz (das Gebäude einschließlich der beiden Schornsteine sowie der Drehscheibe) und soll erhalten werden. Hier werden von den Wettbewerbsteilnehmern Nutzungsvorschläge, sowie die gestalterische Einbindung des Ensembles in den Stadtteilpark und die Wegeführung, erwartet.

Soziale Infrastruktur:

Kindertagesstätten

Für das Wettbewerbsgebiet sind zwei Kindertagesstätten einzuplanen, die räumlich getrennt voneinander auf den zur Bebauung zur Verfügung stehenden Flächen städtebaulich eingeordnet werden sollen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich in dem Bereich der Wohnbebauung, der sich nach Auffassung der Teilnehmer am schnellsten entwickeln wird, eine der zwei Kindertagesstätten mit eingeplant wird, um dem Kita-Platzdefizit im Leipziger Süden entgegenwirken zu können.

Beide Kindertagesstätten sollten jeweils für 120 Kinder konzipiert werden mit einem Raumbedarf von 8qm pro Kind im Innenraum und 15qm pro Kind im Außenraum. Die Kindertagesstätten sind aufgrund der notwendigen Betriebserlaubnis so einzuordnen, dass 50 bis max. 53 dB(A) am Tage nicht überschritten werden.

Schule

Für das Wettbewerbsgebiet ist ein Schulstandort zu planen und städtebaulich einzuordnen, der sich in räumlicher Nähe zum S-Bahnhaltepunkt Semmelweisstraße befindet, um eine bestmögliche ÖPNV-Anbindung für die zukünftigen Schüler und Lehrer gewährleisten zu können.

Der Schulstandort ist für die derzeit prognostizierten höchsten Schülerzahlen (entspricht 1.120 Schülern) zu planen, um im Entwurf eine Maximalvariante darzustellen, mit welcher auf konkrete Schülerzahlen im Fall der Realisierung reagiert werden kann.

Folgende Eckdaten sind beim Entwurf des Schulstandortes zu beachten:

Angenommen wird ein 5-zügiges Gymnasium mit insgesamt 1.120 Schülern. Es werden pro Schüler 20 qm Gebäudegrundfläche benötigt (BGF), es sind Schulgebäude mit bis zu 4 Geschossen möglich. Eine Dreifeld-Sporthalle soll ebenfalls integriert werden. Für den Baukörper des Schulgebäudes sind folgende Vorgaben zu beachten:

- maximal 4 Vollgeschosse*
- möglichst Nord-Süd-Orientierung des Baukörpers*

Standort wenn möglich nicht an Hauptverkehrsstraßen

Haupteingang mit mindestens 8 m Abstand zur Straße

Für Freiflächen ohne Sportflächen werden 6 qm pro Schüler benötigt.

Zusätzlich werden folgende Sportflächen benötigt:

- Sportspielfeld mit 2 Übungseinheiten
(Kleinspielfeld 27 x 45 m)*
- 100m Laufbahn*
- Weitsprunganlage*
- Kugelstoßanlage*

- *Gymnastikwiese*

Immissionsschutz:

Die geplante Anordnung schutzbedürftiger Nutzungen muss so erfolgen und strukturiert sein, dass Immissionsschutzkonflikte ausgeschlossen werden können.

Verkehr und Mobilität

Für die Bereiche des Wettbewerbsgebietes, die eine städtebauliche Arrondierung erfahren, soll eine angemessene, flächensparende verkehrliche Erschließung entwickelt werden, welche die gute ÖV-Anbindung unterstützt. Besonderer Wert wird auf Lösungen gelegt, wie der ruhende Verkehr im neuen Stadtquartier untergebracht werden kann.

Für das gesamte Wettbewerbsgebiet werden Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Strukturen erwartet, die eine optimale Anbindung an die S - Bahnhaltepunkte bieten mit Querverbindungen zwischen den Wohngebieten im Osten und Westen. Basierend auf der Machbarkeitsstudie „Radroute Bayerischer Bahnhof“ ist eine durchgängige Radwegeverbindung vom Bayerischen Bahnhof bis zur Richard- Lehmann-Straße zu planen. Diese kann südlich des Gebäudes des Bayerischen Bahnhof mittig auf dem Tunnel, und mit Beginn der Troglage rechts und links entlang des Troges gelegt werden. Eine wichtige gestalterische und funktionale Aufgabe stellt dabei die Verteiler und Orientierungssituation am Beginn des Troges in Höhe der Shakespearestraße dar.

Südlich des S-Bahnhaltepunktes Semmelweisstraße soll eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen werden. In der Machbarkeitsstudie „Radroute Bayerischer Bahnhof“ ist in Verlängerung der Steinstraße eine Wegeverbindung mit Brücke in Richtung Altes Messegelände vorgesehen. Diese gilt es im Rahmen des Wettbewerbs zu entwickeln und in die Stadtstruktur einzubinden.²⁶

²⁶ Wolfgang Kunz, Wilfried Lenke, Heike Besier: Auslobung zum Wettbewerb, Stadtplanungsamt Leipzig 2010, S. 48-50

Wettbewerb "Stadtraum Bayerischer Bahnhof"
Raumprogramm

1.	Bauflächen gesamt	163.500 qm mindestens
	GFZ (für alle Bauflächen)	1,30 maximal
	darin enthalten	125.500 qm mindestens
	Bauflächen Neuplanung	22.400 qm maximal
	darin enthalten	qm maximal
	Schule / Gebäudefläche	6.720 qm maximal
	Schule / Dreifeldsporthalle	960 qm maximal
	Schule / Freifläche ohne Sportfläche	1.800 qm maximal
	Kita 1 / Gebäudefläche	960 qm maximal
	Kita 1 / Freifläche	1.800 qm maximal
	Kita 2 / Gebäudefläche	1.800 qm maximal
	Kita 2 / Freifläche	3.078 qm maximal
	Bestandsgebäude	
2.	Freiflächen gesamt	142.000 qm
	darin enthalten	121.000 qm mindestens
	Stadtteilpark	
	darin enthalten	
	2 x Kleinfeld Fußball Rasenplatz, je 20 x 40m	1.600 qm
	2 x Basketball kombiniert mit Bolzplatz (Hartplatz), je 14 x 26m	728 qm
	2 x Volleyball / Beachvolleyball, je 9 x 18m	324 qm
	2 x offene Spielbereiche für Kinder, je 500 qm	1.000 qm
	2 x offene Spiel-/ Aufenthaltsbereiche für Jugendliche, je ca. 500 qm	1.000 qm
	Spielflächen, mind. 2000 qm, mind. 30 m Breite	2.000 qm
	Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	62.700 qm maximal
	E1	
	unversiegelte Grünfläche/Rasenfläche	8.740 qm
	Gebüschinitialpflanzung	860 qm
	E3	
	Gehölzflächen, Heckenstruktur	860 qm
	E4	
	Rasenflächen, Landschaftsrasen	8.740 qm
	Flächen für Sträucher / Heister	860 qm
	E7	
	gestaltete Grün- und Freiflächen	23.190 qm
	Gehölzgruppen	9.725 qm
	Landschaftsrasen	9.725 qm
	Sonstige öffentliche Freiflächen	21.000 qm mindestens
	darin enthalten:	
	Sportflächen Schule	1.780 qm maximal
3.	Kleingärten	30.832 qm maximal
	(Bestand)	
4.	Sonstige Flächen	65.492 qm
	darin enthalten	
	Straßen Bestand	
	Gleisanlagen Bestand	
	Summe	401.824 qm

Flächenermittlung und Ermittlung der Kennzahlen für das Wettbewerbsgebiet:

Beziehungszahlen:

1. *DICHTEN: Anzahl von Menschen / Dingen bezogen auf Flächeneinheiten*
2. *ANTEILWERTE (Standards): Flächen bezogen auf Einheit von Menschen oder Dingen*
4. *INDEX (Maßzahlen): Flächen bezogen auf Flächeneinheiten*

BEVÖLKERUNGSDICHTE, BESIEDELUNGSDICHTE (EW/km², EW/ha):

Das Verhältnis von Einwohner zu Bezugsfläche.

Für größere Flächeneinheiten (z.B. Bezirke)

Zum Beispiel Einwohner bezogen auf Fläche von Staaten:

Bundesrepublik (2003) 250 EW/km²

Niederlande (2003) 334 EW/km²

Österreich (2003) 93 EW/km²

(bezogen auf den Dauersiedlungsraum: 240 EW/km²)

BRUTTOBAUGEBIET: Besiedeltes Gebiet mit Freilandeinschlüssen

BRUTTOBAULAND: Bebautes oder zur Bebauung vorgesehenes Bauland inklusive Erschließungs- und Parkierungsflächen

NETTOBAULAND: Bebautes oder zur Bebauung vorgesehene Flächen verringert um alle Abtretungsflächen (Grundlage für die Berechnung von Bebauungsdichte, Bebauungsgrad))

BRUTTOWOHNBAULAND: Nettowohnbauland und alle diejenigen Flächen, die den gemeinsamen Bedürfnissen der Bewohner des Bezugsgebietes dienen (Flächen für Grundschulen, Kindergarten, Nahversorgung, Wohn- bzw. Anlieger- und Sammelstraßen, Kinderspielflächen etc.); exklusive Flächen für übergeordnete Nutzungen.

NETTOWOHNBAULAND: Grundstücke, die mit Wohnbauten bebaut sind oder bebaut werden sollen; samt interner Erschließung, privaten Parkplätzen, Wirtschafts- und Kinderspielflächen (für Berechnungen wie „Nettobauland“)

Planungsbegriffe

BRUTTOGESCHOSSFLÄCHE: Summe aller Grundrissflächen (von Gebäuden auf einem Bauplatz; Grundlage für Berechnung d. Bebauungsdichte)

GESCHOSSFLÄCHENANTEIL: durchschnittliche Geschoßfläche pro Einwohner (m² / EW)

WOHNFLÄCHENANTEIL: Wohnnutzfläche pro Einwohner (m²/EW); Wohnnutzfläche + 25% entspricht ca. der Geschoßfläche

FREIFLÄCHENANTEIL: Freifläche im Nettowohnbauland pro Einwohner (m²/EW)

BEBAUUNGSGRAD: Verhältnis von überbauter Fläche zu Nettobauland (BRD: Grundflächenzahl)

BEBAUUNGSDICHTE: Verhältnis der Summe der Geschoßflächen zu Nettobauland (BRD: GFZ= Geschoßflächen-Zahl)

BAUMMASSENZAHL : m³ Baumasse bezogen auf eine Flächeneinheit; m³/ha (in Österreich nicht gebräuchlich)

BRUTTOWOHNDICHTHE: Einwohner bezogen auf das Bruttowohnbauland (EW/ha)

NETTOWOHNDICHTHE: Einwohner bezogen auf das Nettowohnbauland (EW/ha)

WOHNUNGSDICHTE: Wohneinheiten bezogen auf das Bezugsgebiet (WE/ha)

BELEGUNGSZIFFER Einwohner pro Wohneinheit (EW/WE):

FREIFLÄCHENINDEX : (nutzbare) Freifläche bezogen auf die Geschoßfläche²⁷

²⁷ Johann Zancanella, Skriptum Vorlesung Städtebau, Planungsbegriffe, 2008, S. 7 - 8

Unter Berücksichtigung, der in der Literatur bezeichneten Kennzahlen, wird die Ermittlung der erforderlichen Flächen erstellt.

Sämtliche Freiflächen, sowie Flächen für Schulen, Kindertagesstätten, Spiel- und Sportflächen werden in der obigen Berechnung nicht berücksichtigt, da diese im Raumprogramm bereits enthalten sind.

Einzelhandelsgeschäfte:

Der Grundstücksflächenbedarf hängt nicht allein von der EW – Zahl des Bezugsgebiets ab, sondern wird darüber hinaus maßgeblich beeinflusst vom durchschnittlichen Pro – Kopf – Einkommen des Bezugsgebietes und davon, welchen Anteil ihres Einkaufsbedarfes die Bewohner innerhalb des Bezugsgebietes decken.

Planerische Qualitäten des Ladengebietes (Verkehrslage im Bereich, Gestaltung, Art der Zusammensetzung der Branchen, Vollständigkeit des Angebotes, Parkplatzangebot)

Heute kann in den Wohnbezirken der Stadt grob mit 1 Laden auf 150 – 350 EW gerechnet werden. Diese Läden verteilen sich auf:

<i>Läden für den Tagesbedarf</i>	<i>Richtwert 1,2 m²/EW</i>
<i>Läden für den Wochenbedarf</i>	<i>Richtwert 1,2 m²/EW</i>
<i>Läden für den langfristigen Bedarf</i>	<i>Richtwert 1,2 m²/EW</i>

Dienstleistungsbetriebe und Gewerbebetriebe des Nahbereiches:

Zur der Bewohner kann hierfür überschlägig für die Grundschuleinheit ein Grundstücksbedarf von 0,3 m²/EW und für die Verwaltungseinheit nochmals von 0,2 m²/EW angesetzt werden.

Weiters wird pro 1000 EW eine Arztpraxis sowie pro 2000 EW eine Zahnarztpraxis festgelegt.²⁸

Ein Flächenbedarf für Arbeitsstätten, in diesem Falle für Büronutzungen, wird anhand einer prozentuellen Aufteilung vorgenommen. Es ist vorgesehen im Bezugsgebiet keine Industriellen Fertigungen wie auch keine Handwerksbetriebe unterzubringen.

²⁸ Müller Wolfgang, Städtebau: techn. Grundlagen, 3. Aufl., Verlag: Teubner, Stuttgart 1979, S. 149 - 150

Aufgrund einer flexiblen Flächennutzung, werden deshalb auf die Möglichkeiten von Büronutzungen und/oder Wohnnutzungen Bedacht genommen.

Flächenermittlung

Bruttobaugebiet	401.824 qm		
Bruttobauland	163.500 qm		
Nettbauland	163.500 qm		
Nettowohnbauland	124.000 qm	12,4 ha	
	Angenommene Besiedelungsdichte		180 EW/ha
	Somit ergibt sich eine Einwohnerzahl von		3000 EW

Aus den Einwohnerzahlen werden die Flächen für Läden, Einzelhandel und Dienstleistungsbetriebe ermittelt.

Quelle: Städtebau, Autor: W. Müller, Verlag: B.G. Teubner Stuttgart, Seite 138 ff, Bedarfszahlen

Flächen für Verkehr:	14% des Nettowohnbaulandes	17.360 qm
Flächen für Einzelhandelsgeschäfte (Tagesbedarf)	1,2 qm/EW	3.600 qm
Flächen für Einzelhandelsgeschäfte (Langfristigen Bedarf)	1,2 qm/EW	3.600 qm
Dienstleistungsbetriebe und Gewerbebetriebe des Nahbereiches	0,3 qm/EW	900 qm
Eine Arztpraxis kann auf 1500 bis 2000 EW angenommen werden		400 qm
Eine Zahnarztpraxis kann auf 3000 bis 4000 EW angenommen werden		200 qm
		<u>26.060 qm</u>

Städtebauliche Planung:

Großräumige Betrachtung:

Das Wettbewerbsgebiet stellt, aufgrund seiner Lage, ein gestalterisch trennendes Element zwischen den Stadtteilen Ost und West dar. Verstärkt wird diese „Barriere“ durch die wahrnehmbare Achsenbildung, die sich aufgrund der Lage und des Verlaufes der Bahnstrecke S-Bahn zum Bayerischen Bahnhof, darstellt. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass im nördlichen Bereich des Wettbewerbsgebietes, die Bahntrasse unterirdisch, als „Citytunnel“ bezeichnet geführt wird.

Die angrenzenden Stadtteile, vorwiegend im Westen stellen sich als Mischsysteme dar, das heißt, dass Wohnnutzungen, Gewerbliche Nutzungen als auch Büronutzungen vorhanden sind. Im Westen ist eine Differenzierung des Gebiets vorhanden, wobei der südliche Teil im Bereich der alten Messe, vorwiegend als Ausstellungsbereich genutzt wird.

Die alten, nicht mehr genutzten, Betriebsanlagen, wie z. B. die Gurkenfabrik, werden im Zuge der Neugestaltung im Zuge des Wettbewerbs abgebrochen. Somit stellt sich eine störungsfreie Verbindung zu den Wohnsystemen in der Straße des 18. Oktober dar.

Der Schulstandort, der Pablo-Neruda - Grundschule und des Reclam-Gymnasium, bindet sich, obwohl er an den Grenzen zum Wettbewerbsgebiet liegt, als funktionale Zuordnung zum Wettbewerbsgebiet ein.

Die angrenzende Bebauung wird stellt sich als Konglomerat verschiedener Strukturen dar. Gründerzeithäuser als Blockrandbebauung, wechseln sich mit offenen Bebauungsstrukturen ab. Aufgrund der der Anordnung und der städtebaulichen Wirkung stellt sich jedoch ein gewisses Maß an Homogenität dar.

Gestalterisch konträr, zeigen sich die Wohnquartiere im Osten angrenzend an das Wettbewerbsgebiet, die ein Manifest an die kommunistische Vergangenheit der Stadt darstellen. Die in ihrer Gestaltung markanten Geschossbauten, als Scheiben und Platten Konstruktionen prägen hier das Stadtbild. Eine besondere gestalterische Maßnahme in diesem Bereich sollte nicht gesetzt werden, da eine Konkurrenz zu diesen bauten, eine markante Höhenentwicklung nach sich zieht, und somit die Wirkung der Differenzierung der Stadtteile stärker in Erscheinung treten würde.

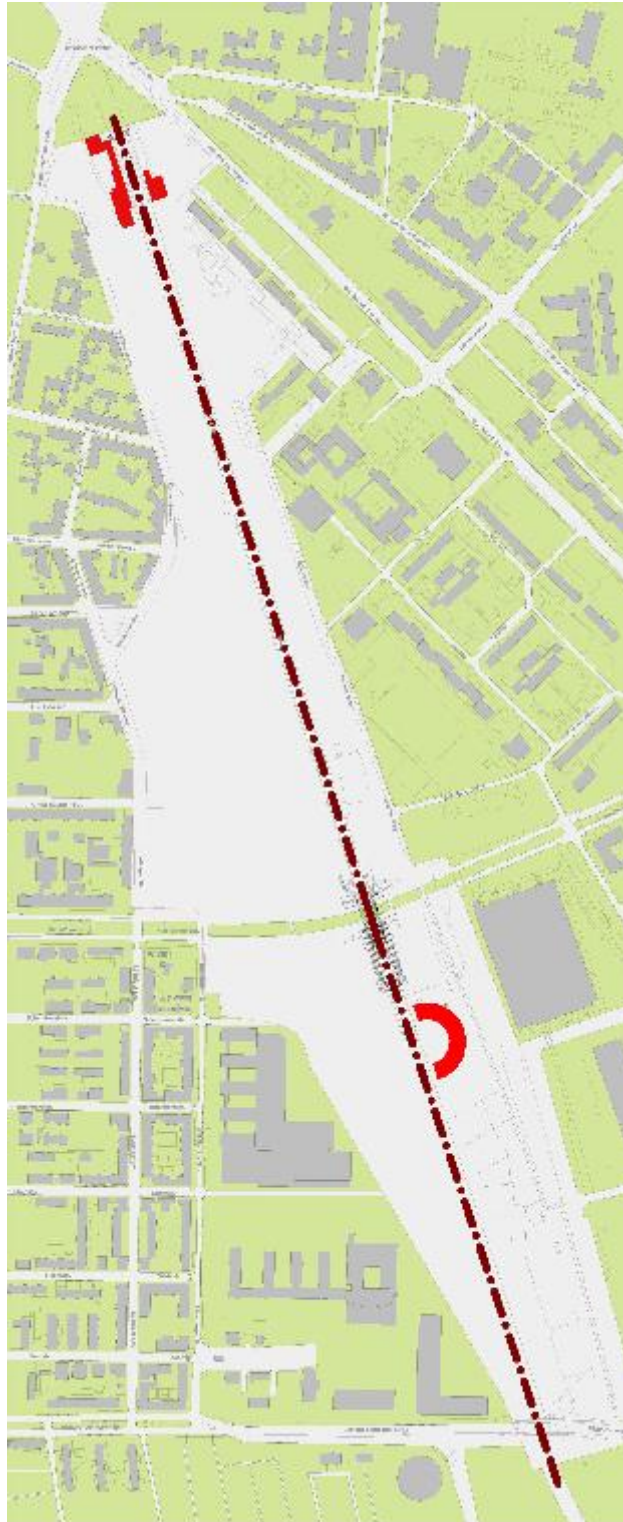


Abbildung 32 Lage der Achse im Wettbewerbsgebiet

Die Abbildung 32 zeigt die Lage der Achse, die durch die Trasse der S-Bahn bestimmt wird. Der Verlauf ist in Nord Süd Richtung gerichtet. Als nördlicher Abschluss steht der Portalbau des bayerischen Bahnhofes als Abschluss, bzw. in gestalterischer Form als „Tor“ zum Wettbewerbsgebiet. Nach Süden hin wird der markante Bau, der MDR Media City, der westlich des Wettbewerbsgebietes liegt, als optischer Abschluss wahrgenommen.

Die Hallenbauten der alten Messe, stellen zwar als Baumassen, dargestellt in der Stadtgrundkarte ein gewisses Übergewicht dar, weisen jedoch im vorhandenen Stadtgefüge, bis auf die zwei Kuppelbauten, keine wesentlichen gestalterischen Merkmale auf.

Topographie des Wettbewerbsgebietes:

Der gesamte Bereich ist durch keine besonderen topographischen Eigenheiten geprägt. Bedingt durch die Nutzung als ehemaliges Bahnareal, ist die gesamte Fläche nahezu horizontal eben ausgebildet.

Als eine der wesentlichen Städtebaulichen Grundlagen, ist die Einbeziehung der vorhandenen Geländesituationen, in den städtebaulichen Entwurf zu bedenken. Dies impliziert insbesondere die Reaktionen auf bestehende Geländekanten, topographischer Erhebungen und Vertiefungen, Verläufe von Bächen und Flüssen, aber auch den gesamten Grünraum mit den vorhandenen Bepflanzungen und Bewüchsen.

Weiters sind auch die Höhenentwicklungen der bestehenden Raumkanten der vorhanden Bebauung durch die Gegebenheiten der umliegenden Topographie zu berücksichtigen.

Das Wettbewerbsgebiet, als auch die angrenzenden Stadtteile, weisen keine besondere Prägung durch die Topographie auf. Die Anschlussbereiche in allen Himmelsrichtungen sind als eben zu klassifizieren. Es entfällt somit auch die Forderung, insbesondere bei der Ausgestaltung der Bebauung auch wesentliche Grundlagen, wie z.B. die Orientierung der Firstrichtung mit dem Hang mit verlaufend, als auch eine behutsame Platzierung der Baukörper im Hangbereich, zu erreichen. Eine besondere Rücksichtnahme auf topographische Verhältnisse ist somit nicht notwendig.

Klima:

Aufgrund der zentralen Lage des Wettbewerbsgebiets im Stadtgefüge von Leipzig, stellt sich eine Änderung der klimatischen Situation durch Überwärmung dar. Ein wesentlicher Faktor ist jedoch eine Reduzierung bzw. Minimierung der versiegelten Flächen im Zuge der Bebauung.

Der Grünbereich stellt einerseits eine natürliche „grüne Lunge“ dar, und führt zu einer Verbesserung der Luftqualität in diesem Bereich. Durch die natürlichen Luftströmungen von Nord nach Süd, ist eine Durchlüftung des Gebiets gegeben, wobei im Zuge der Bebauungsstruktur auf einen durchgängigen Freiraum geachtet werden sollte um keine Bauwerke als Barrieren zu planen. Durch diese Maßnahme wird eine Überwärmung des Gebiets verhindert.

Ver. -, und Entsorgungssysteme:

Aufgrund der Lage des Gebietes im Stadtgefüge der Stadt Leipzig, sind sämtliche infrastrukturelle Ver.-, und Entsorgungssysteme bereits im Umfeld vorhanden, und wird der neue Stadtteil daran angeschlossen. Dies bezieht sich insbesondere auch Versorgung mittels Trinkwasser, Entsorgung von Schmutz- und Fäkalwässern und Ableitung von Niederschlagswässern.

Weiters sind auch die Versorgungssysteme mit Erdgas für Beheizung, sowie ein ausgebautes elektrisches Netz vorhanden.

Somit wird auf eine tiefere Erläuterung im Rahmen dieser Diplomarbeit verzichtet.

Der Bebauungsentwurf:

Die Anforderungen in Bezug auf die Flächennutzung sind durch die Wettbewerbsangabe im Wesentlichen gegeben.

Die Abgrenzung des Planungsgebietes ist definiert, als auch die geforderten räumlichen und städtischen Beziehungen zu den angrenzenden Stadtteilen.



Abbildung 33 Grenzen des Wettbewerbsgebietes

Einflüsse aus dem Einzugsgebiet:

Übergeordnete Planungen und Fachplanungen:

Bei der Analyse des Wettbewerbsgebietes wurden die vorhandenen Rahmenbedingungen recherchiert. Es sind dies im Wesentlichen, die vorhandenen Stadtentwicklungskonzepte, die vorhandenen Strukturplanungen, wie auch die Flächennutzungspläne. Die Inhalte dieser Bebauungsinstrumente sind im Analyseteil der Diplomarbeit angegeben.

Für den Wettbewerbsentwurf sind somit die Anforderungen definiert.

Als erste Planungsschritte werden die Möglichkeiten der Flächennutzung analysiert. Die geplanten Bauflächen ergeben sich praktisch durch die Vorgabe der Freihaltung der Ausgleichsflächen als Grün- und Freiraum. In weiterer Folge ist eine Überbauung des Bereiches Citytunnel nicht durchführbar, da Fundierungsarbeiten bis in geringe Tiefe nicht möglich sind.

Weiters sind im Zuge des Immissionsschutzes, die Bauflächen entlang stark befahrener Straßen nicht für Wohnbauten zu bevorzugen. Im konkreten bedeutet das, dass beidseitig der Kurt Eisner Straße, welche sich im Süden des Wettbewerbsgebietes befindet, keine reine Wohnnutzung vorzusehen ist. Diese Hauptverkehrsstraße eignet sich jedoch dafür, die Verkehrstechnische Anbindung der Bauflächen klar zu definieren.

Als nicht bebaubare Flächen kommen die definierten Ausgleichsflächen und die geforderten Grünflächen, (Stadtteilpark), sowie die Bewuchs und Gehölzstreifen entlang der S - Bahntrasse zum Tragen. Als Überlegung und interner Verbindung der, sowie des Zusammenschlusses der beiden Seiten des Wettbewerbsgebietes, wird es als logische Konsequenz gesehen, des Stadtteilpark, südlich des Bayerischen Bahnhofes zu situieren. Durch diese Maßnahme ist auch die geforderte Weiterführung des Grüngürtels in den südlichen Bereich der Stadt zu dem dort befindlichen Naherholungsgebiet gegeben. Als Klimatische Notwendigkeit, wird dieser Freibereich auch als Hindernisfreie Schneise für eine natürliche Durchlüftung, je nach Windsituation gesehen.

Die aufgrund ihrer Lage als hochwertige Bauflächen anzusehenden Bereiche, speziell im Verlauf der Kohlenstrasse im nördlichen Bereich, als auch der Bereich östlich der noch tiefer liegenden Bahntrasse im Bereich des Dösner Weges, werden für die Situierung von Stadthäusern als optimal angesehen. In diesem Bereich ist auch die funktionale Anbindung, insbesondere an die bestehenden als auch neuen Infrastrukturbereiche als auch für die Zugänge zu den öffentlichen Grünflächen leicht und zentral erreichbar. Begünstigt wird dies auch, da diese Bereiche in keiner räumlichen Enge zu den geplanten Stadtzentren stehen und somit den Charakter einer frei stehenden Villenbebauung als offene und Einzelbebauung darstellen.

Geplante Situierung der Bauflächen:

Auf den folgenden Seiten werden die Überlegungen, als auch die geplante Situierung der Bauflächen näher erörtert.

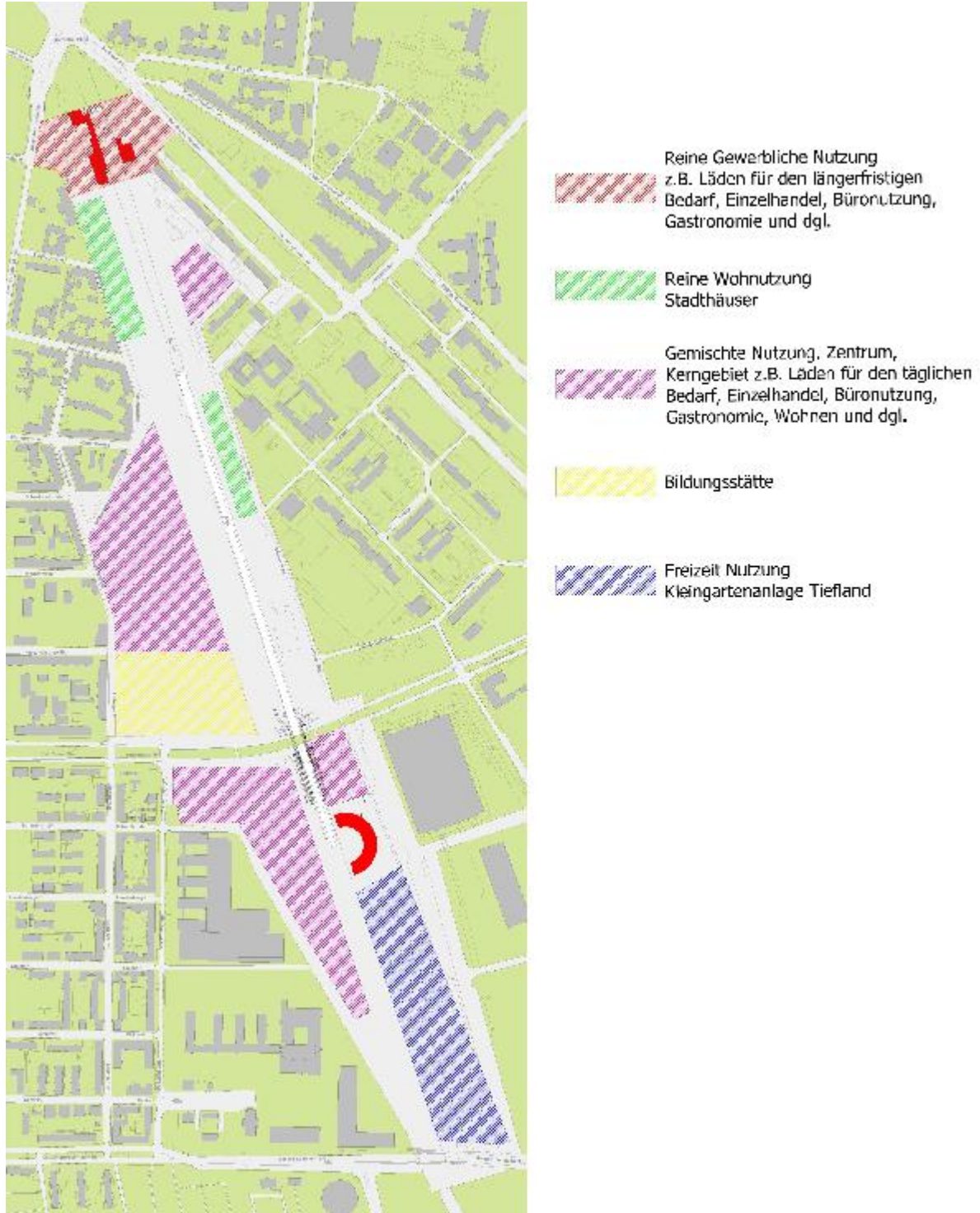


Abbildung 34 Verteilung und Zonierung der Bauflächen

Stadtteil Bayerischer Bahnhof



Abbildung 35 Bereich Nord Bayerischer Bahnhof

Der nördliche Bereich um den Bayerischen Bahnhof soll ausschließlich für gewerbliche Zwecke genutzt werden. Dies begründet sich mit der verkehrstechnisch leicht zu erreichenden Lage, einerseits durch die öffentlichen Verkehrsmittel (Haltepunkt Bayerischer Bahnhof) als auch durch die Anbindung an das Straßennetz des Bayerischen Platzes für den Zuliefer- als auch für den Individualverkehr. Auch die Verkehrswege des Fußgänger und Radverkehrs gehen von diesem Bereich aus bzw. münden in diesen.

Die Baukörper des ehemaligen Bahnhofes werden wieder rekonstruiert, um so einen städtebaulichen Kontext als „Torsituation“ zum Wettbewerbsgebiet zu erhalten.

Als markanter und folgend als zeitgenössischer Baukörper mit Integration der alten Bogensituation definiert der Bahnhof sozusagen den Erneuerungswillen des folgenden Bereiches nach Süden hin.

Die angeschlossenen und rekonstruierten Bereiche sollen jedoch eine möglichst ausgeprägte Transparenz aufweisen um den historischen Gebäudekern wirken zu lassen.

Die seitlichen Bereiche sollen mit Baukörpern die als Solitäre, frei stehen, versehen werden, die jedoch in Ihrer Erscheinung nicht in Konkurrenz mit dem historischen Teil treten jedoch markante Erscheinungs- und Merkpunkte für den neuen Stadtteil darstellen.

Als Nutzung der neu erhaltenen Flächen ist vorgesehen, einen Teil der, für den Stadtteil notwendigen Einkaufs- und Gastronomiebereiche, wie auch Büronutzungen zu integrieren.

Die Einkaufsläden sollen für den längerfristigen Bedarf der Bewohner des neuen Stadtteiles dienen. Es sind dies z.B. Supermärkte für Lebensmittel, Mode- und Schuhgeschäfte, wie auch Geschäfte für Elektronik und dgl.

Auch die Büronutzungen sind vor allem durch die leichte Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere für die Arbeitnehmer als logische Konsequenz zu betrachten. Die leichte Erreichbarkeit ist auch ein Vorteil für Firmen mit Kundenfrequenz. Auch sind Firmen mit hohem Reiseanteil Ihrer Mitarbeiter, sicher Interessenten für diese Bereiche.

Stadtteil Wohnen und Kerngebiet

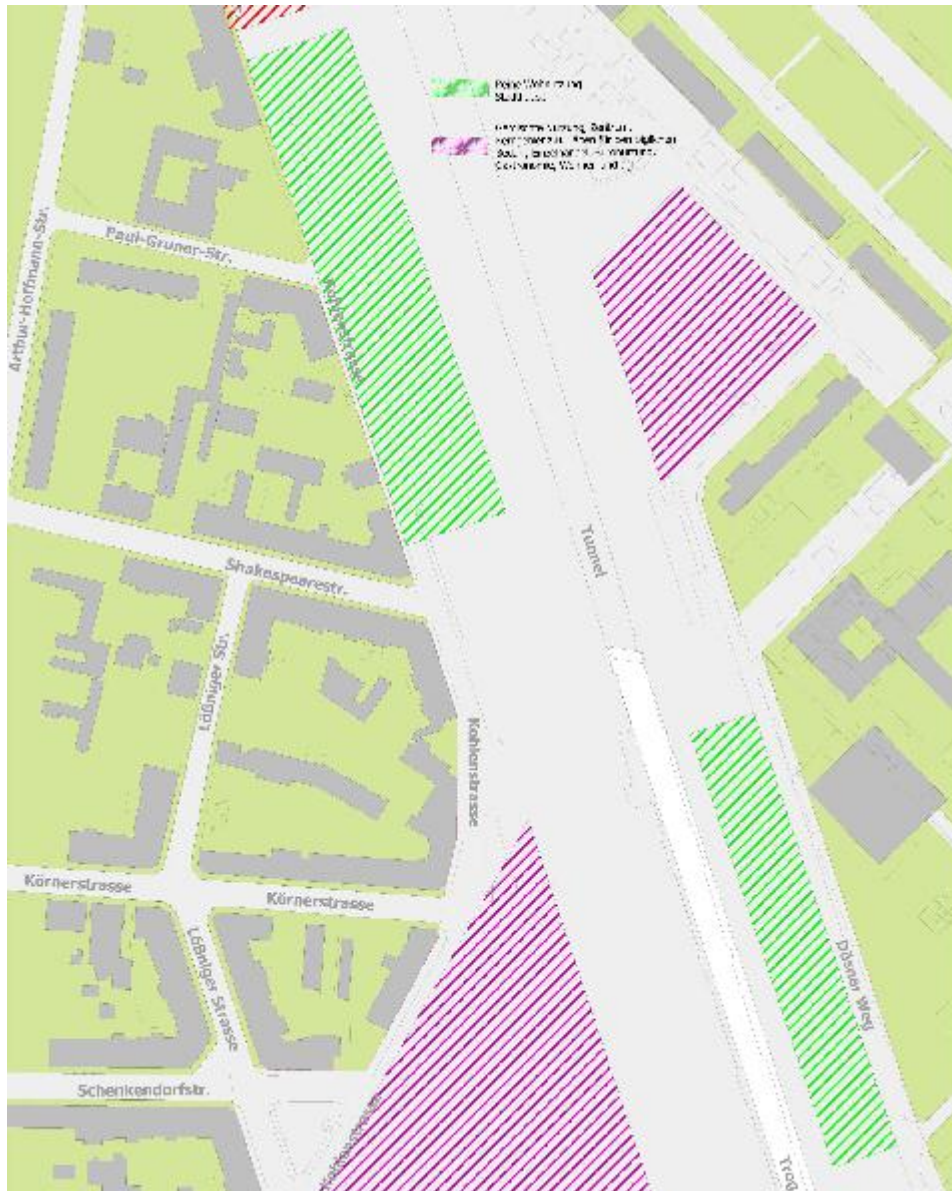


Abbildung 36 Stadtteil Wohnen

Planung von Wohnbereichen bedeutet, die Verpflichtung zur Gestaltung einer menschenwürdigen und bedürfnisgerechten Umwelt ganz konkret auf die individuellen Bedingungen einer Gemeinschaft von Bewohnern zu beziehen.

Diese Bewohner stellen eine Vielzahl von Individuen dar, die in Ihren Vorbedingungen, ihrer Bedürfnisse und Möglichkeiten immer sehr unterschiedlich, ja gegensätzlich sein werden. Die Verschiedenheit der Voraussetzungen drückt sich nach sozialen Kriterien aus in:

Lebenszyklus

Bildung

Berufstätigkeit

Wohlstand

Nationalitätszugehörigkeit²⁹

Die Situierung der Wohngebiete ergibt sich aus den oben genannten Bedingungen dahingehend, dass die Möglichkeit von Einzelhäusern (Stadthäusern) in den Randbereichen des Wettbewerbsgebietes forciert wird. Zum einen ist die direkte Zuordnung der privaten Grünbereiche zu den öffentlichen Freiräumen ausschlaggebend. Zum anderen ist die Platzierung an wenig befahren Straßen maßgeblich. Durch diese planerischen Maßnahmen wird eine hohe Wohnqualität erzielt.

Weiters ist auch an die Anbindung an die Versorgungsbereiche Nord (Bayerischer Bahnhof) als auch nach Süden hin zum neuen Stadtzentrum, auf kurzen Wegen, fußläufig, mit Fahrrädern, mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch mit eigenen Kraftfahrzeugen vorhanden.

Die Stadthäuser sind als offene Einzelbebauung konzipiert, wobei die Wohnungen über ein bzw. zwei Geschosse situiert werden.

²⁹ Dieter Prinz, Städtebau: Band 1 Städtebauliches Entwerfen, 6. Aufl., Verlag: Kohlhammer, Stuttgart 1995, S. 179

Stadtteil Kerngebiet

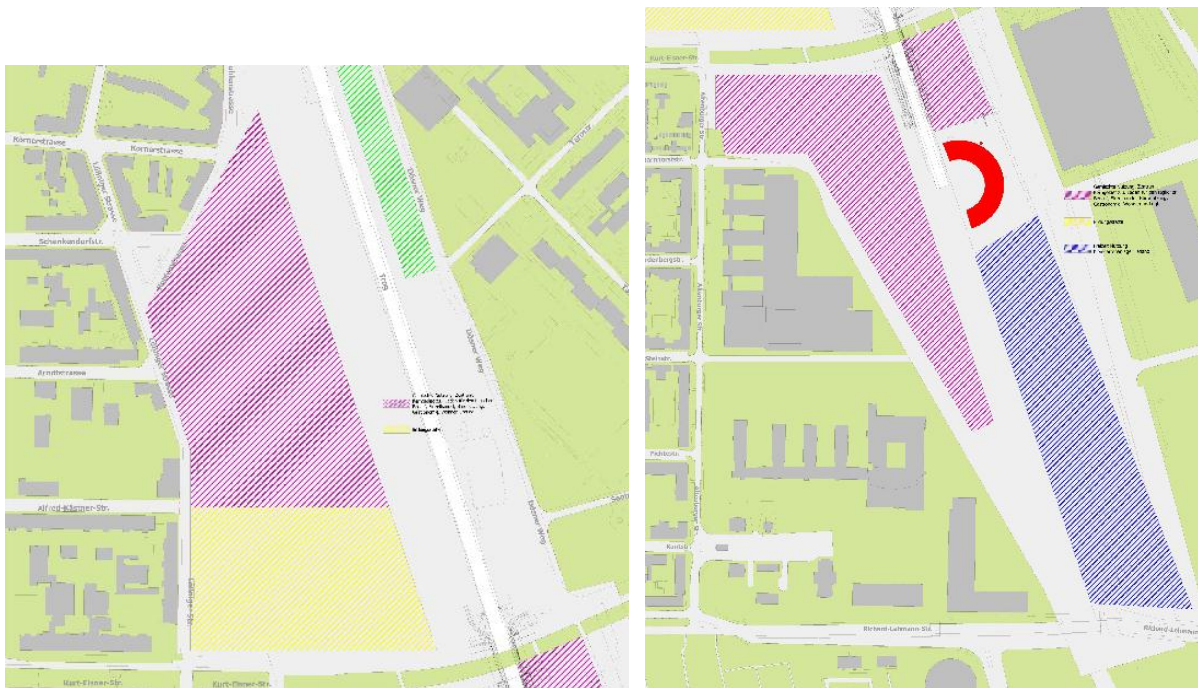


Abbildung 37 Stadtteile Kerngebiet

Die weiterführende Städtebauliche Planung sieht in den Anschlussbereichen zu den bestehenden Stadtquartieren eine Konzentrierung von Systemen und Funktionen im Sinne von neuen Stadtzentren vor.

In diesen Bereich werden alle Nutzungen, die für die Bewohner dieses Gebiets maßgeblich sind untergebracht.

Die als Wettbewerbsvorgabe erforderlichen Kindertagesstätten mit den angeschlossenen Freibereichen, die Grundschule, die Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf der Bewohner, sowie Wohn-, Büro und Geschäftsflächen.

Die Wohnagglomeration ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Bereiche, um den Stadtteilen eine durchgehende Funktion zu gewährleisten.

Auch sind die Funktionsbeziehungen untereinander als auch die Anschlusspunkte zu den öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden.

Ein weiterer maßgebender Aspekt ist auch die direkte Anbindung an die durchlaufende Grünsprange, die den Bewohnern die Nutzung der öffentlichen Grünbereiche möglich macht.

Die südlichen Bereiche sind auch für eine mögliche Erweiterung der MDR Media City vorgesehen. Die Bebauungen in diesen Bereichen können auf die gewünschten Vorgaben hin adaptiert werden.

Ein wesentlicher Ansatz der Planung, ist der Versuch, den neuen Stadtteil hinsichtlich seiner Bebauung zu verdichten, um den Charakter der Homogenität in diesem Bereich beizubehalten. Es soll kein Bruch zum Modell der homogenen Stadtstruktur erzielt werden, und somit ergeben sich in diesen Bereichen verdichtete Zentren, die als Kerngebiet fungieren, und sich im Zuge der Nutzungen als Stadtteilzentren etablieren.

In diesem Bereich sind auch die städtebaulichen Entwurfsgrundsätze, bezüglich der Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eingearbeitet. Die Straßenführungen wurden aus dem quadratischen Netz genommen, um so eine Dynamik der Raumkanten zu erhalten. Aus dieser Überlegung ergeben sich somit auch städtebaulich gewollte Blickbeziehungen und städtische Plätze.

Die Kleingartenanlage im Südosten bleibt in ihrer städtebaulichen Wirkung vollinhaltlich vorhanden.

Verkehr:



Abbildung 38 Verkehrserschließung

Stadtentwicklung und Stadtplanung beinhalten das Zusammenspiel von vielen Einzelkomponenten, die sich in dem räumlichen Bereich der Stadt und des Dorfes abspielen (naturräumliche Bedingungen, Bevölkerung, Wirtschaft und Gewerbe, sowie Verkehrsnetze

und die Einbindung der Gemeinde in die Siedlungshierarchie). Diese einzelnen Komponenten stellen ein kausales Wechselgefüge dar, in dem jede Komponente sowohl Ursache als auch Wirkung sein kann. Verkehrsentwicklung und -planung sind als ein Teil der Stadt deshalb untrennbar mit dem Städtebau und der Stadtentwicklung verbunden. Die mittelalterlichen Handelsstraßen als Mittel und Folge der wirtschaftlichen Tätigkeit des Menschen prägten die grundlegenden Straßennetze, die Straßenräume und Platzfolgen und begründeten die Bedeutung des Marktplatzes als wirtschaftlichen und/oder religiösen Mittelpunkt einer Stadt und bildeten somit eine Grundlage für Städtebau und Stadtentwicklung.³⁰

Diese Entwicklungen werden auch in dem Gesamtkonzept der Verkehrsplanung für das Wettbewerbsgebiet berücksichtigt.

Der wirtschaftliche Aspekt liegt darin, für die Handels- und Gewerbegebiete kurze Verkehrswege und möglichst rasche Einbindung in das Hauptverkehrsnetz der Stadt, vorzusehen. Als Konsequenz daraus werden diese Bereiche an die Ränder des Wettbewerbsgebietes verlegt, um so eine Freihaltung von Zuliefer- und Transportverkehr in den neuen Stadtzentren zu erreichen.

Wie in der Abbildung 38 ersichtlich, erfolgt eine Führung des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der bestehenden Straßenzüge die um das Wettbewerbsgebiet situiert sind. Durch diese Maßnahme ist eine Verkehrsberuhigung innerstädtisch als auch geringe Immissionsbelastungen zu erwarten. Die Bedienung der Betriebe als auch der Bildungsstätten ist trotzdem, aufgrund ihrer Lage, leicht zu bewerkstelligen.

Die Inneren Bereiche werden somit nur mehr für den Individualverkehr genutzt. Im Bereich der Wohnnutzungen werden die Straßenführungen für gemischte Verkehrsnutzung vorgesehen. Aufgrund der geringen Fahrzeugfrequenz steht dies in keinem Widerspruch für eine völlige Trennung von Verkehrssystemen.

Im Bereich der Grünspange sind längsseits der Achse verlaufende Geh- und Radwege vorgesehen. Somit ist die Bedingung einen verlaufenden Radweg von Nord nach Süd durch das Wettbewerbsgebiet vorzusehen, erfüllt. Gleichzeitig werden diese Wege als Verbindung der einzelnen Systeme untereinander, vorgesehen, um eine Erreichbarkeit der Versorgungsbetriebe auch ohne Kraftfahrzeuge möglich zu machen. Um alle Bereiche

³⁰ Martin Korda, Städtebau: techn. Grundlagen, 4. Aufl., Verlag: Teubner, Stuttgart 1999, S. 213

gleichermaßen bedienen zu können sind die notwendigen Querverbindungen über die Bahntrasse als auch über den Citytunnel ausgeführt.

Als Städtebauliche Maßnahme andererseits werden die neuen Straßenzüge auch in die sich ergebenden Plätze miteingebunden. Es ergeben sich dadurch städtebauliche Platzgestaltungen die den Charakter eines neuen Stadtzentrums noch verstärken.

Besonderes Augenmerk wurde auch auf die gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gelegt. In der Abbildung 38 ist ersichtlich, dass von den bestehenden Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs, kurze Wege bzw. logische Beziehungen zum neuen Stadtteil entstehen. Diese leichte Erreichbarkeit ist vor allem für den neuen Schulstandort maßgeblich.

Ruhender Verkehr:



Abbildung 39 Ruhender Verkehr, Tiefgaragen

Als Konsequenz für eine Verkehrsberuhigung und der Forderung wenig versiegelte Flächen zu schaffen, werden die Bereich für den ruhenden Verkehr als punktuell platzierte Tiefgaragen ausgeführt. Natürlich werden auch für die Wohnbereiche Abstellplätze vor den Gebäuden vorgesehen, die jedoch nur das Abstellen von Kraftfahrzeugen für schnell zu erledigende Wege bieten sollen. Die Kurz-, bzw. Langzeitparkenden sollen die Möglichkeiten der Tiefgaragen nutzen.

Im Bereich der Flächen für die Grundschule, sind jedoch oberirdische Parkflächen im Freien konzipiert. Die Flächen dafür ergeben sich aus den entsprechenden Kennzahlen, wie viele Parkplätze pro Schüler gefordert sind. Die Errichtung von Tiefgaragen im Bereich der Schule ist nicht kosteneffizient, da diese Parkflächen ausschließlich vom Lehrkörper, als auch für die Zu-, und Abfahrten der Eltern genutzt wird. Eine Integration ist deshalb auch notwendig, um die Wege der Schüler nicht im Gesamten auf die öffentlichen Verkehrsflächen zu leiten.

Grün- und Freiraum



Abbildung 40 Grün- und Freiraum

Die Gestaltung und Ausrichtung der Grün- und Freiräume ergibt sich zum großen Teil aus der Lage der Achse der Bahntrasse und des Citytunnels. Aufgrund der Baubeschränkungszone oberhalb des Tunnelverlaufes und der Rückverankerungsflächen seitlich der Trasse, ergibt sich als einzige Möglichkeit, die Grünräume entlang und verlaufend der Bahntrasse zu planen.

Der geforderte Stadtteilpark, welcher im Norden platziert wurden, schafft eine erlebbare Verbindung zwischen der Ost- und Westseite des Wettbewerbsgebietes. Dieser Bereich wird als Naherholungsgebiet für die Bewohner konzipiert und ist für alle benötigten Funktionen ausgelegt. Gepflegte Rasenflächen mit Baumgruppen, werden unterbrochen durch Wiesenflächen, die eine natürliche Fauna und Flora mit sich bringen. Gehölzstreifen werden seitlich entlang der Bahntrasse als auch als gestalterische Elemente innerhalb des Parks genutzt.

Leider musste, aufgrund der Lage der Tunnelanlage auf großflächig angelegte Wasserflächen verzichtet werden, da die Errichtung einen verhältnismäßig hohen Aufwand in der technischen Umsetzung mit sich bringt. Aber auch diese Flächen, wirkt der Stadtteilpark als „grüne Lunge“ dieses Gebiets.

Der Freiraum zieht sich entlang der Bahntrasse nach Süden hin durch, um so die geforderte Grünerweiterung aus dem Stadtentwicklungskonzept zu erhalten. Durchzogen und unterbrochen wird der ganze Grünbereich durch Geh- und Radwege, die eine weitere Aufwertung als Naherholungsgebiet nach sich ziehen. Ebenso werden kleine Plätze geschaffen um diese Bereiche auch im Stadtplanerischen Sinn erlebbar zu machen.

Als wesentlicher Aspekt steht auch die Tatsache, dass die bebauten Bereiche, insbesondere die Wohnbauten über einen direkten Anschluss an die Parksituation verfügen. Dadurch wird die Wichtigkeit des Grüngürtels unterstrichen, die sich auch in der Wohnqualität widerspiegelt.

Weiters dient der Grün- und Freiraum als Verbindungsglied zwischen den Stadtteilen, und führen auch die direkten funktionalen Beziehungen und Anbindungen über diese Fläche. Dadurch ist die Möglichkeit eines „leeren“ Parks nicht gegeben, da eine erhebliche Anzahl der Bewohner auf diese Verbindungswege angewiesen sind.

Bebauungsstruktur



Abbildung 41 Bebauungsstruktur

DAS MODELL DER HOMOGENEN STADT

Dieses Modell strebt eine möglichst homogene Verteilung aller städtischer Funktionen über die ganze Fläche an. Das ist natürlich nur ein theoretischer Ansatz, da die einzelnen Funktionen

spezifische Ansprüche an ihre Standorte haben. Zum Beispiel werden Geschäfte nicht isolierte Standorte, sondern nach Möglichkeit die Nachbarschaft anderer Geschäfte oder möglichst stark frequentierter Einrichtungen oder Orte wählen (Standortgunst; Fühlungsvorteil).

Das Modell ist also so zu verstehen, dass die einzelnen Funktionseinheiten nicht möglichst geballt, sondern zumindest in „dezentralisierter Konzentration“ (Aufteilung auf mehrere konzentrierte Standorte) disponiert werden und die Funktionsmischung einer strengen Zonung vorgezogen wird. Daraus folgt ein möglichst neutrales Verkehrsnetz, das aber nicht unbedingt ein rechteckiges Raster sein muss.³¹

Die neue Bebauungsstruktur des Wettbewerbsgebiets wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Blockrandbebauung teilweise weitergeführt. Speziell im Bereich der Stadtzentren werden diese Strukturen beibehalten um keinen Bruch des bestehenden Stadtgefüges herbeizuführen. Nur an den diagonalen Kreuzungspunkten wird versucht, um eine stadtplanerisch ausgewogene Situation zu erhalten, einzelne Baukörper bewusst als Solitäre einzusetzen. Dies hat auch zur Folge, dass sich wiederum Platzgestaltungen ergeben, die aus städtebaulicher Sicht gewollt, und somit eine Auflockerung des Straßenraumes nach sich ziehen.

Auch ein wesentlicher Aspekt der geplanten Bebauung ist, dass die Höhenentwicklung der Raumkanten, insbesondere an den Verbindungszonen, annähernd in gleicher Höhe weitergeführt werden. Es soll ein homogener Übergang von den alten zu den neuen Stadtquartieren erzielt werden.

Die gewollte Erzeugung von begrünten Innenhöfen, stellt auch erhebliche Verbesserung der Wohnqualität dar.

³¹ Johann Zancanella, Skriptum Vorlesung Städtebau, Stadtstruktur, 2008, S. 12

Als Städtebauliche Merkpunkte werden einzelnen Objekte, im speziellen im Süden im Bereich der MDR Media City, als Konkurrenz zum Media Tower, höhenmäßig herausstechend ausgebildet. Sie sollen auch das Aufstreben des neuen Stadtteiles symbolisieren.

Weiters ist die Anordnung der Gebäude darauf ausgerichtet, dass durch die Grünflächen zwischen den Baukörpern, das Erfahren der städtebaulichen Wirkung durch Vor-Rücksprünge, Aufweitungen und Verengung des Straßenraumes erlebbar wird.

Dominaten und Merkpunkte:

Als wesentlicher Faktor des städtebaulichen Entwurfes ist eine Orientierung im Wettbewerbsgebiet zu beachten. Durch die bestehende Homogenität dieses Gebietes, werden an Kreuzungspunkten sogenannte Merkpunkte gesetzt, die einerseits eine Differenzierung der Gebiete erkennen lassen. Auch die Erlebbarkeit, insbesondere als Blickbeziehung in Relation zur Wegstrecke dorthin, stellt eine, sich dem menschlichen Organismus als gegebene injizierte Größe dar.

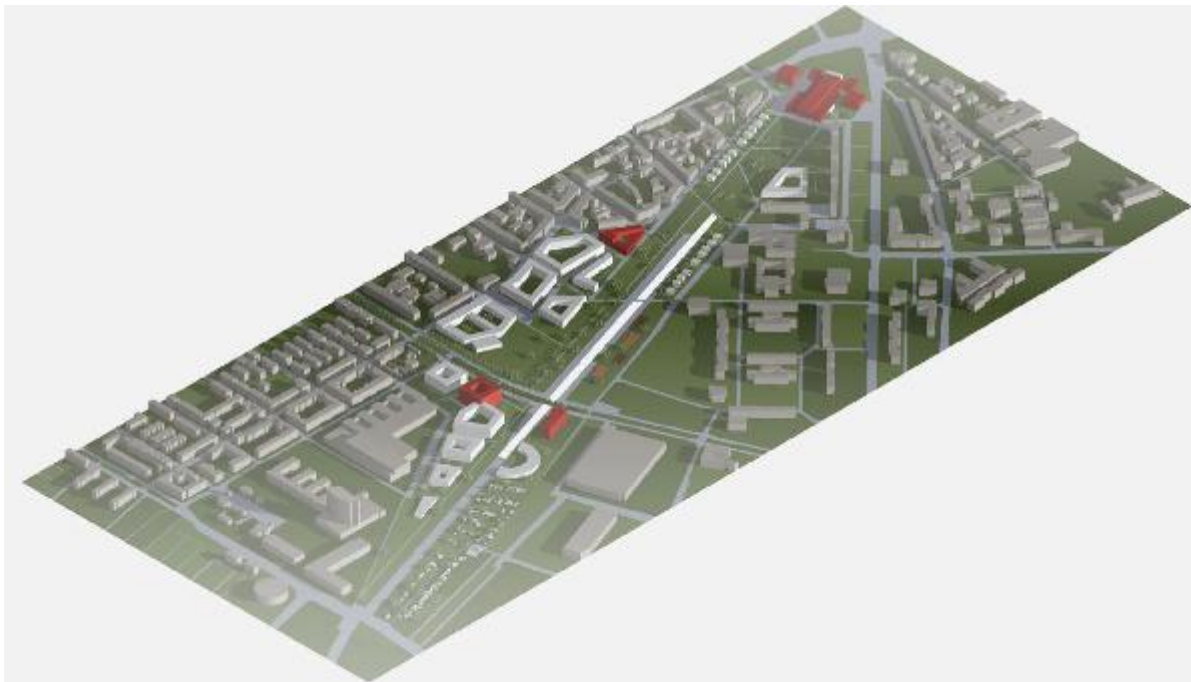


Abbildung 42 Merkpunkte

Zeithorizont








Abbildung 43 Zeitabschnitte

Die Abbildung 42 zeigt eine mögliche Staffelung der Bauabschnitte im Zeitraum von 15 Jahren. Die Staffelung ist so gewählt, dass für jeden Bauabschnitt die erforderlichen Infrastrukturellen Einheiten bereits vorhanden oder im Zuge der Bautätigkeit errichtet werden. Dadurch ist keine Abhängig von einer möglichen Errichtung oder Nichterrichtung eines jeweilig anderen Bauabschnittes gegeben und ist jeder Bereich für sich eine geschlossene und funktionierende Einheit.

Flächen und Nutzungen:

Bereich Bahnhof

	Bahnhof EG	Handel und Nahversorger	7.064 m ²
	Bahnhof 1.OG	Büronutzungen	4.222 m ²
	Bahnhof 2.OG	Büronutzungen	4.222 m ²
	Bürotrakt Ost	Büronutzungen	3.600 m ²
	Bürotrakt West	Büronutzungen	5.400 m ²

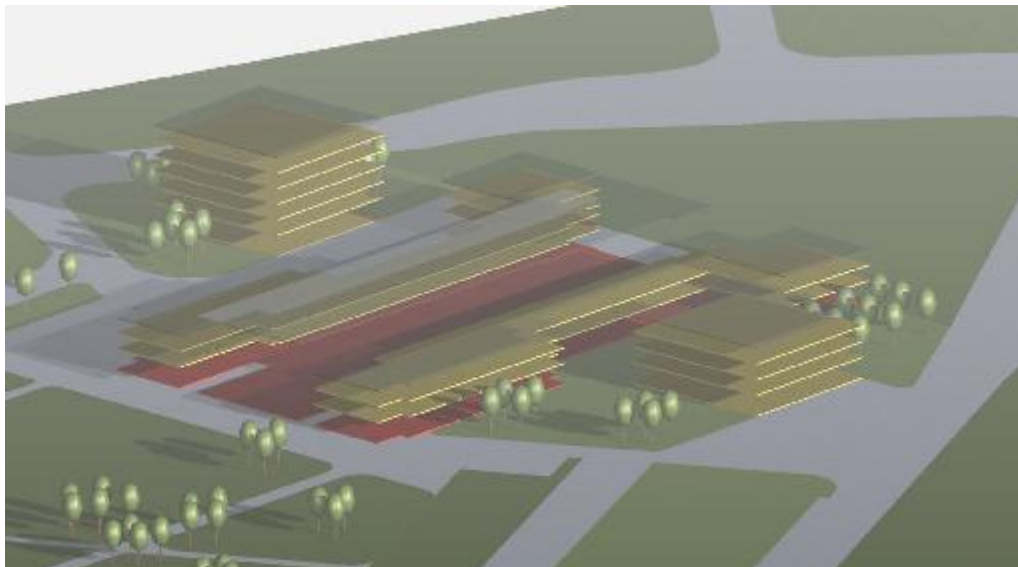


Abbildung 44 Flächen Bahnhof

Bereich Stadthäuser und Wohnen Ost

	Stadthäuser 2G Wohnen	3.168 m ²
	Stadthäuser 3G Wohnen	2.304 m ²
	Wohntrakt Ost Wohnen	10.260 m ²



Abbildung 45 Flächen Stadthäuser, Wohntrakt Ost

Bereich Stadtzentrum 1

	Stadtzentrum 1 Handel und Gewerbe	2.470 m ²
	Stadtzentrum 1 Kindertagesstätte	952 m ²
	Stadtzentrum 1 Büronutzungen	15.954 m ²
	Wohntrakt Ost Wohnen	41.421 m ²

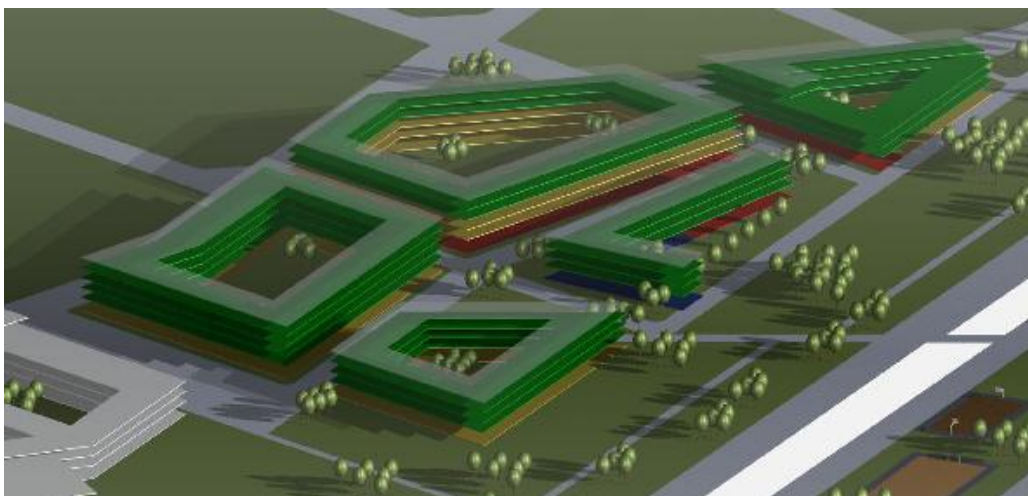


Abbildung 46 Flächen Stadtzentrum 1

Bereich Grundschule

	Stadtzentrum 1	Grundschule	22.746 m ²
	Stadtzentrum 1	Dreisporthalle	1.215 m ²

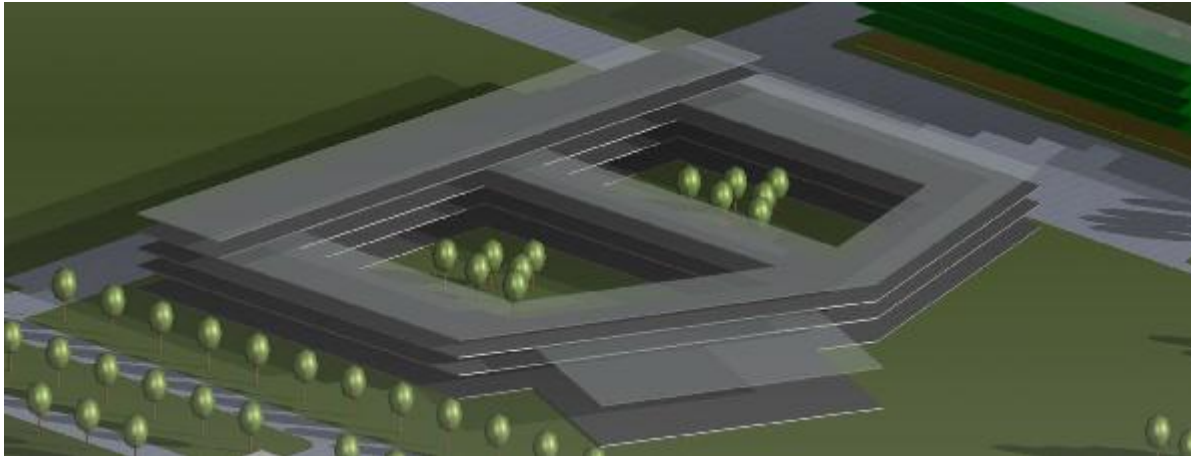


Abbildung 47 Flächen Grundschule

Bereich Stadtzentrum 2

	Stadtzentrum 2	Handel und Gewerbe	1.499 m ²
	Stadtzentrum 2	Kindertagesstätte	956 m ²
	Stadtzentrum 2	Büronutzungen	33.814 m ²
	Stadtzentrum 2	Wohnen	29.251 m ²

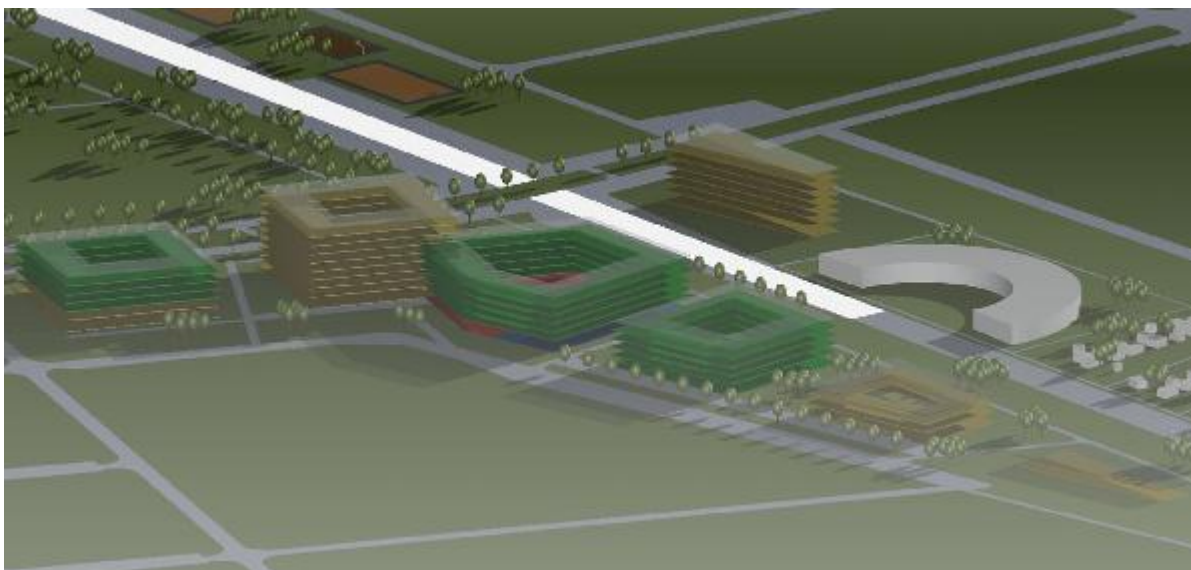


Abbildung 48 Flächen Stadtzentrum 2

Wettbewerb "Stadtraum Bayerischer Bahnhof"
Raumprogramm Ergebnis

1.	Bauflächen gesamt		163.500 qm
		GFZ (für alle Bauflächen)	1,23
	darin enthalten	Bauflächen Geschossflächen	200.814 qm
		darin enthalten	
		Schule / Gebäudefläche	22.742 qm
		Schule / Dreifeldsporthalle	1.215 qm
		Schule / Freifläche ohne Sportfläche	6.700 qm
		Kita 1 / Gebäudefläche	952 qm
		Kita 1 / Freifläche	1.800 qm
		Kita 2 / Gebäudefläche	956 qm
		Kita 2 / Freifläche	1.800 qm
		Handelsbetriebe	11.033 qm
		Büronutzungen	67.212 qm
		Wohnnutzungen	86.404 qm
2.	Freiflächen gesamt		184.700 qm
	darin enthalten	Stadtteilpark	122.000 qm
		darin enthalten	
		2 x Kleinfeld Fußball Rasenplatz, je 20 x 40m	
		2 x Basketball kombiniert mit Bolzplatz (Hartplatz), je 14 x 26m	
		2 x Volleyball / Beachvolleyball, je 9 x 18m	
		2 x offene Spielbereiche für Kinder, je 500 qm	
		2 x offene Spiel-/ Aufenthaltsbereiche für Jugendliche, je ca. 500 qm	
		Spielrasen, mind. 2000 qm, mind. 30 m Breite	
		Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	
		E1	
		unversiegelte Grünfläche/Rasenfläche	8.740 qm
		Gebüschinitialpflanzung	860 qm
		E3	
		Gehölzflächen, Heckenstruktur	860 qm
		E4	
		Rasenflächen, Landschaftsrasen	8.740 qm
		Flächen für Sträucher / Heister	860 qm
		E7	
		gestaltete Grün- und Freiflächen	23.190 qm
		Gehölzgruppen	9.725 qm
		Landschaftsrasen	9.725 qm
		Sonstige öffentliche Freiflächen	18.000 qm
		darin enthalten:	
		Sportflächen Schule	
3.	Kleingärten	(Bestand)	30.832 qm maximal
4.	Sonstige Flächen		65.492 qm
	darin enthalten	Straßen Bestand	
		Gleisanlagen Bestand	

Entwurfsdarstellungen

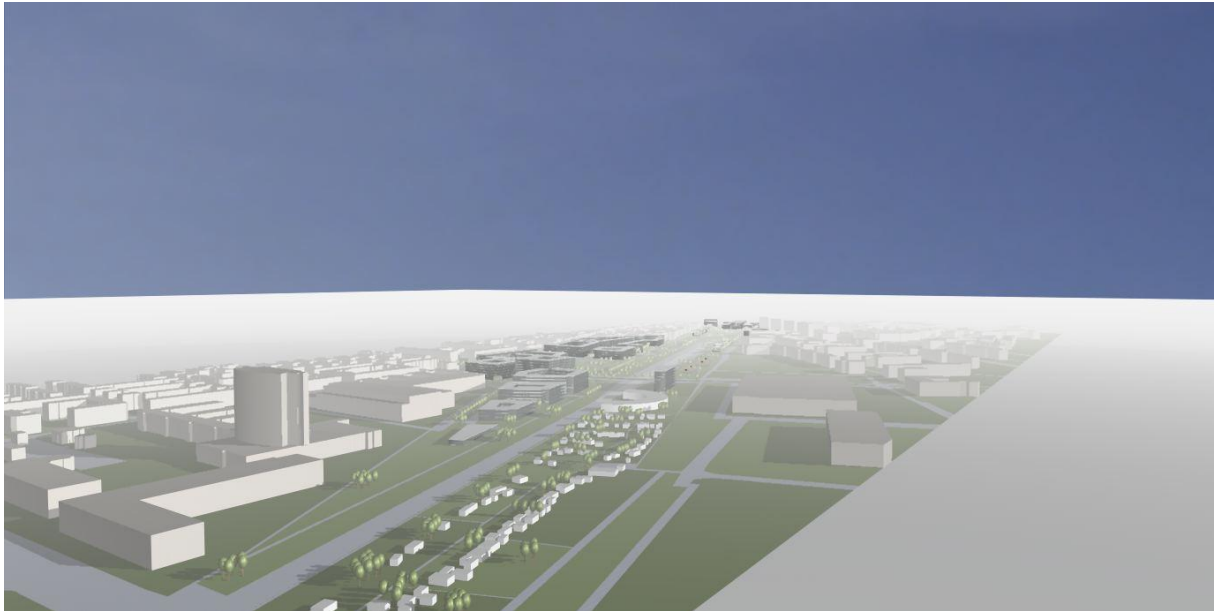


Abbildung 49 Perspektive Süden



Abbildung 50 Perspektive Ost, Richtung Süden

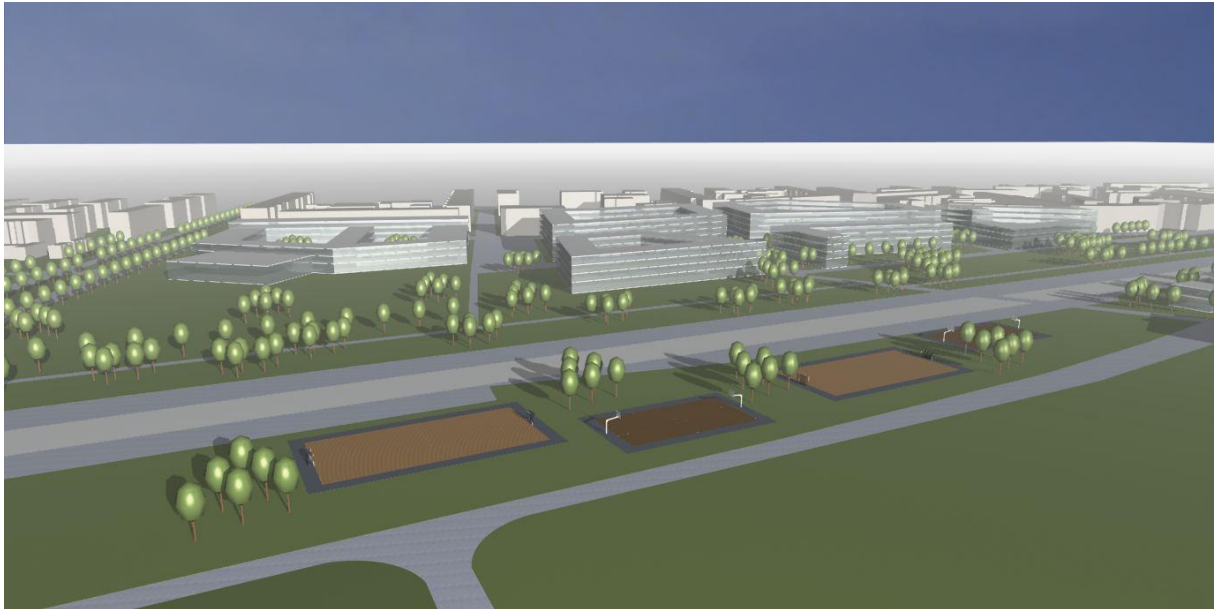


Abbildung 51 Perspektive Ost



Abbildung 52 Perspektive Nord



Abbildung 53 Perspektive Nord, Stadtzentrum Nord

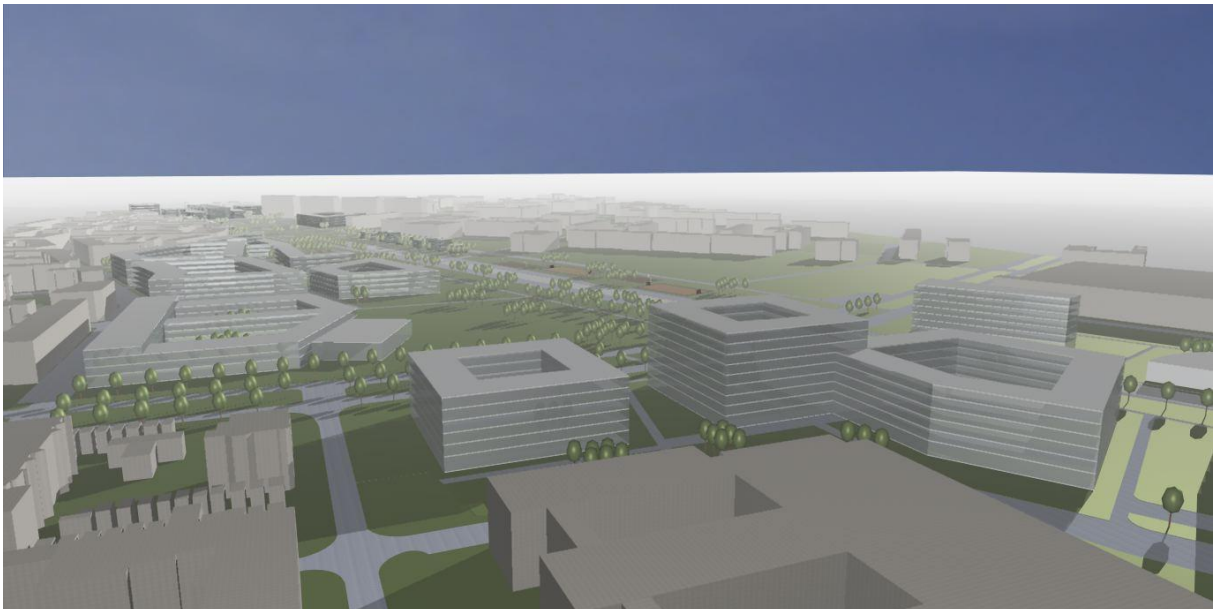


Abbildung 54 Perspektive Südwesten

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Wettbewerbsgebiet.....	7
Abbildung 2 Stadtwerk und Lage des Wettbewerbsgebietes	14
Abbildung 3 180° Panoramablick vom Hochhaus des mdr.	17
Abbildung 4 Rahmenbedingungen des Wettbewerbs	18
Abbildung 5 Bayerischer Bahnhof 1902	19
Abbildung 6 Leipzig Süd von 1890 – 1992 (von oben nach unten).....	22
Abbildung 7 Bebauungsplan Völkerschlachtdenkmal 1911 – 1913.....	24
Abbildung 8 Strukturkonzept 06/1998, Albert Speer & Partner	26
Abbildung 9 Bayerischer Bahnhof, wirksamer FNP	28
Abbildung 10 Bayerischer Bahnhof, Entwurf FNP	28
Abbildung 11 Rahmenplan „Alte Messe“, Stand 11/2008	30
Abbildung 12 Landschaftsplan: Integriertes Entwicklungskonzept	33
Abbildung 13 Landschaftsplan: Karte der Schutzgebiete; Naturdenkmal im Wettbewerbsgebiet.....	34
Abbildung 14 Stadtentwicklungskonzept.....	39
Abbildung 15 Fachkonzept Freiraum & Umwelt	41
Abbildung 16 Blick zur Kohlenstraße	43
Abbildung 17 Stadthaus in der Eisenacher Straße/ Gothaer Straße.....	44
Abbildung 18 Stadthaus am Rabet	45
Abbildung 19 B-Plan Nr. 26.2 „Mediencenter Leipzig“:.....	47
Abbildung 20 B-Plan Nr. 26.1 „MDR-Zentrale Leipzig“:.....	48
Abbildung 21 Wettbewerb Pablo-Neruda- Grundschule und Reclam-Gymnasium	50
Abbildung 22 Haltepunkt Bayerischer Bahnhof	52
Abbildung 23 Schallimmissionsabschätzung	54
Abbildung 24 Schallimmissionsabschätzung	54
Abbildung 25 Machbarkeitsstudie „Radroute Bayerischer Bahnhof“	57

Abbildung 26 Einfahrt City Tunnel	59
Abbildung 27 Vorplatzgestaltung Peter Kulka Architekten.....	60
Abbildung 28 Denkmalschutz Lokschuppen.....	62
Abbildung 29 Denkmalgeschützte Bauwerke.....	63
Abbildung 30 Luftbild des Wettbewerbsgebietes	66
Abbildung 31 Lage der Ausgleichsflächen.....	72
Abbildung 32 Lage der Achse im Wettbewerbsgebiet.....	84
Abbildung 33 Grenzen des Wettbewerbsgebietes	87
Abbildung 34 Verteilung und Zonierung der Bauflächen.....	90
Abbildung 35 Bereich Nord Bayerischer Bahnhof	91
Abbildung 36 Stadtteil Wohnen	93
Abbildung 37 Stadtteile Kerngebiet.....	95
Abbildung 38 Verkehrserschließung.....	97
Abbildung 39 Ruhender Verkehr, Tiefgaragen.....	99
Abbildung 40 Grün- und Freiraum.....	101
Abbildung 41 Bebauungsstruktur	103
Abbildung 42 Merkmale	105
Abbildung 43 Zeitabschnitte	106
Abbildung 44 Flächen Bahnhof.....	107
Abbildung 45 Flächen Stadthäuser, Wohntrakt Ost	108
Abbildung 46 Flächen Stadtzentrum 1.....	108
Abbildung 47 Flächen Grundschule	109
Abbildung 48 Flächen Stadtzentrum 2.....	109
Abbildung 49 Perspektive Süden.....	111
Abbildung 50 Perspektive Ost, Richtung Süden	111
Abbildung 51 Perspektive Ost	112

Abbildung 52 Perspektive Nord.....	112
Abbildung 53 Perspektive Nord, Stadtzentrum Nord	113
Abbildung 54 Perspektive Südwesten.....	113

Literaturverzeichnis

Korda, M. (1999). *Städtebau*. Stuttgart, Leipzig: B.G. Teubner.

Müller, W. (1979). *Städtebau, techn. Grundlagen*. Stuttgart: B.G. Teubner.

Neufert, P. (1992). *Bauentwurfslehre*. Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn.

Prinz, D. (1993). *Städtebau, Band 2: Städtebauliches Gestalten*. Stuttgart: W. Kohlhammer.

Prinz, D. (1995). *Städtebau, Band 1: Städtebauliches Entwerfen*. Stuttgart: W. Kohlhammer.

Schönfeld, J. W. (1992). *Gebäudelehre*. Stuttgart: W. Kohlhammer.

Wolfgang Kunz, W. L. (2010). *Auslobung zum Wettbewerb*. Leipzig: Stadtplanungsamt Leipzig.

Zancanella, J. (2008). *Skriptum Städtebau*. Graz.