



Stadt Leipzig

Masterplan Parkbogen Ost







Städte verändern sich, ihre Entwicklung ist niemals abgeschlossen. Dabei sind es nicht immer nur die Gedanken der Planer und Verwaltung, sondern oft die Visionen und Ideen aus der Bürgerschaft, die die Entwicklung einer Stadt prägen. Beispiele wie die Stiftung des Johannaparks zeigen, welche langfristigen Qualitäten aus solchen Ideen erwachsen können.

Die Idee des Parkbogens ist aus der Bürgerschaft entstanden. Sie greift die Tatsache auf, dass mit der Stilllegung des inneren S-Bahnringes Flächenpotenziale frei geworden sind, die es erlauben, den Leipziger Osten mit einem grünen Wegebund zu erschließen, erstmalig die vielen, gut angenommenen öffentlichen Grün- und Freiflächen des Stadtteils miteinander zu verknüpfen und parallel eine attraktive fuß- und radläufige Verbindung in die Innenstadt zu entwickeln.

In vielen Runden und Spaziergängen wurden diese Ideen mit den Bürgern diskutiert, fortentwickelt und es entstand eine Strategie, die behutsam mit den vorhandenen Qualitäten umgeht, Synergien knüpft und neue Potentiale hebt. Die Ergebnisse wurden in den nachfolgenden Masterplan überführt.

In den nächsten Jahren kann und soll aus dieser Vision eine reale fuß- und radläufige Verbindung entwickelt und umgesetzt werden, die Freiraum- und bauliche Akzente des Leipziger Ostens verknüpft und inszeniert, neue Verbindungen und Verknüpfungen schafft sowie Entwicklungsimpulse setzt, die sich positiv auf das Umfeld auswirken.

Ziel ist es, den Parkbogen auch gemeinsam mit den Bürgern umzusetzen, zu gestalten und zu unterhalten. Angesichts knapper werdender öffentlicher Ressourcen können nur so langfristig hochwertige Grün- und Freiflächenqualitäten ge-

währleistet werden. Hierfür sind im Zuge der weiteren Projektumsetzung über die gängige Bürgerbeteiligung hinaus Voraussetzungen und Grundlagen zu schaffen, die ein effektives Zusammenspiel von Bürgern und Verwaltung auch im späteren Betrieb des Parkbogens gewährleisten.

Der Parkbogen ist damit ein Paradebeispiel einer großen Stadtentwicklungsmaßnahme „von unten“, aus der Bürgerschaft heraus, die auch langfristig von den Bürgern mitgetragen und unterhalten werden soll. Das Engagement der Leipziger hat dieses Projekt erst ermöglicht und dazu beigetragen mit Hilfe des Bundesprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus“ und des Europäischen Strukturfonds (EFRE) die Finanzierung des ersten Abschnitts (Sellerhäuser Bogen) in greifbare Nähe zu rücken.

Die Idee des Parkbogens hat das Potenzial die Entwicklung des Leipziger Ostens als Katalysator voranzutreiben und auf viele Projekte in seinem Umfeld positiv einzuwirken und den bestimmenden Impuls zu setzen. Er wird damit die Entwicklung der angrenzenden Stadtteile in den nächsten Jahren entscheidend prägen.

Ich wünsche mir, dass die Leipziger Bürger sich auch weiterhin so intensiv in die Umsetzung sowie in die spätere Nutzung und Betreuung dieser Idee einbringen und auch an anderer Stelle die Entwicklung unserer Stadt mitgestalten und mittragen.

Dorothee Dubrau
Bürgermeisterin und Beigeordnete
für Stadtentwicklung und Bau

Leipzig, den 20.01.2017

Masterplan PARKBOGEN OST

1 DAS PROJEKT	6
Das Projekt Parkbogen Ost	7
Aufgabe des Parkbogen Ost und der Masterplanung	9
2 AUSGANGSSITUATION	12
Bahnflächen im Umbruch	13
Strukturelle Herausforderungen	14
Strategischer Handlungsrahmen	16
Akteure im Umfeld	19
3 ERSTELLUNGSPROZESS	20
Ortsbegehungen und Explorationsgespräche	21
Abstimmungsprozess mit den Fachämtern	22
Bürgerwerkstätten	23
4 LEITBILD UND ZIELE	24
Leitbild	25
Ziele	26
5 HANDLUNGSFELDER	30
Vernetzung und Verkehr	31
Freifächensystem und Stadtklima	35
Bildung, Sport und Integration	39
Wohnungsmarkt	41
Wirtschaft und Arbeit	43
Stadtmarketing und Tourismus	46

6 RAHMENKONZEPT	48
Parkbogenverlauf	49
Streckenführungsvarianten	51
Streckentypologie	53
Hinweise aus der Bürgerbeteiligung	55
Besondere Orte und Bauwerke	58
7 MASTERPLAN	68
Parkbogen-Südabschnitt	70
Parkbogen-Ostabschnitt	71
Parkbogen-Nordspange	72
Masterplan	74
8 REALISIERUNGSSTRATEGIE	76
Handlungsschwerpunkte und Prioritäten	77
Maßnahmen und Kosten	78
Finanzierungsstrategie	78
Engagement der Zivilgesellschaft	80
Planungsrechtliche Handlungserfordernisse	81
Strategischer Rahmen	82
9 RESÜMEE	84
Chancen und Risiken	85
Handlungserfordernisse	87
Ausblick	88
Impressum	90
Quellenverzeichnis	91

1

DAS PROJEKT



Ende 2011 kündigte die Deutsche Bahn an, den östlichen S-Bahnbogen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels im Jahr 2013 stillzulegen. Dies war Anlass für den Vorschlag engagierter Bürgerinnen und Bürger, die frei werdende Bahntrasse in einen Fuß- und Radweg mit angegliederten Grünflächen umzuwandeln. Außerdem wurde vorgeschlagen, die Trasse als „Parkbogen Ost“ auf einer Strecke von mehr als 5 Kilometer in ein grünes Aktivband zu verwandeln und dabei mehrere attraktive Grünräume sowie noch weitgehend unentdeckte Orte und Baudenkmäler des Industrie- und Bahnzeitalters miteinander zu verknüpfen.

Parkbogen Ost

Aus dem Engagement einzelner Bürgerinnen und Bürger ging u. a. die „Initiative Parkbogen Ost“ hervor, deren im Leipziger Osten gut vernetzte Mitglieder die Vision des Parkbogens auf unterschiedlichen Plattformen in die Öffentlichkeit trugen.

Seit 2013 finden darüber hinaus jährlich „Parkbogentage“ statt, an denen zahlreiche Informations- und Kulturveranstaltungen durchgeführt werden, zu denen insbesondere die Führungen über die stillgelegte S-Bahntrasse und zu den angrenzenden Grünräumen, das sogenannte Radwanderkino, Konzerte und weitere Veranstaltungen zählen, die Orte entlang des Parkbogens in Szene setzen.

Der Vorschlag für die Entwicklung des „Parkbogen Ost“ wurde vom Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung (ASW) der Stadt Leipzig Anfang 2012 mit der Absicht aufgegriffen, dieses Projekt als Impulsgeber für die weitere Entwicklung des Leipziger Ostens zu nutzen. Dadurch soll

ein leistungsfähiges Bindeglied zwischen den angrenzenden Quartieren mit ihren Arbeitsstätten, Wohnstandorten, sozialen Einrichtungen, Verkehrswegen und Grünräumen geschaffen werden.

Seit Mitte 2013 gab es eine Arbeitsgruppe, die unter Federführung des ASW die für das Projekt relevanten städtischen Fachämter und eine Reihe lokaler Akteure zusammenführte.

Der vorliegende Masterplan formuliert nun einen konzeptionellen Rahmen für die geplanten Maßnahmen und ihre Impulswirkung. Er bietet die Grundlage für die Beantragung und Umsetzung der erforderlichen Förder- und Finanzmittel sowie die Voraussetzungen für die weitere Planung wie auch für die schritt- und abschnittsweise Umsetzung des Parkbogens und der mit ihm verbundenen Projekte.

Das Projekt „Parkbogen Ost“ teilt sich dabei in drei wesentliche Entwicklungsabschnitte:

1. Südabschnitt – vom Johannisplatz bis zur Anger-Crottendorfer Bahnschneise

Dieser Abschnitt wurde in den letzten 15 Jahren bereits im Wesentlichen fertiggestellt.

Am Johannisplatz wäre zukünftig ein markanter Auftakt des „Parkbogen Ost“ wünschenswert. Im weiteren Verlauf bis zum Lene-Voigt-Park, wird die Trasse im Wesentlichen nur auf öffentlichen Straßen verlaufen. Hier ist eine qualifizierte Markierung und sichere Wegeführung erforderlich.

Im Bereich des Lene-Voigt-Parks ist ersten Abnutzungserscheinungen perspektivisch durch eine teilräumliche Neugestaltung zu begegnen. Dabei sollte auch eine Aufweitung der Wege oder eine Trennung der Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger in Erwägung gezogen werden, um Nutzungskonflikten durch die gestiegene Nutzungsfrequenz vorzubeugen.



Parkbogenverlauf

2. Ostabschnitt

Dieser in Höhenlage auf einem Bahndamm bzw. dem eindrucksvollen Sellerhäuser Viadukt über Stadtniveau verlaufenden Abschnitt soll bis 2025 mit Mitteln des Bundes aus dem Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ sowie dem EFRE-Strukturfonds der EU weitgehend umgesetzt werden. Eine attraktive Begrünung und Wegeführung sowie Aufweitungen und eine geschickte Umnutzung der noch vorhandenen ehemaligen Bahnsteige schaffen neue Aufenthaltsqualitäten, Ruheorte und Raum für Informationsangebote. Mehrere barrierefreie Rampen und Treppenanlagen gewährleisten eine enge Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren.

Dieser Abschnitt wird damit einen entscheidenden Beitrag zur besseren fuß- und radläufigen Anbindung des Leipziger Ostens abseits der öffentlichen Straßen an das Stadtzentrum wie auch eine bessere Grünvernetzung und Freiraumangebote in den angrenzenden Quartieren gewährleisten.

3. Nordspange (Variante I und Variante II)

Zukünftig ist die Fortführung des Parkbogens nach Westen zurück zum Hauptbahnhof angedacht. Hier sind zwei grundsätzliche Varianten – nördlich oder südlich der Bahnstrecke Leipzig-Dresden – vorstellbar. Beide Varianten tragen zur Aufwertung und Qualifizierung der umliegenden Quartiere und einer besseren fuß- und radläufigen Vernetzung bei.

Aufgabe des Parkbogen Ost und der Masterplanung

Unter der Dachmarke Parkbogen Ost lassen sich zahlreiche Teilprojekte zusammenfassen, die den Grundsätzen der „Leipzig Charta“ von 2007 verpflichtet sind. Der Parkbogen Ost ist eine Maßnahme des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts für den Leipziger Osten. Ziel des Projektes ist die schrittweise Aufwertung der bislang von sozio-ökonomischen und städtebaulichen Herausforderungen geprägten östlichen Stadtteile unter intensiver Beteiligung der lokalen Akteure und der gesamten Stadtöffentlichkeit.

Das Projekt Parkbogen Ost soll dabei als Impulsgeber für eine behutsame Aufwertung fungieren, die sich vor allem auf das Engagement lokaler Akteure aus den Quartieren stützt. Die geplanten Einzelmaßnahmen und Teilprojekte sind sehr heterogen sowohl hinsichtlich ihrer Projektart als auch in Bezug auf die Betreiber- und Finanzierungsmöglichkeiten. Die Bandbreite reicht von kostengünstigen Instandsetzungs- und Neubaukonzepten für Wohnungsbauten durch Eigennutzer über Gründer- und Gewerbehöfe engagierter Investorengruppen in ehemaligen Lokschuppen und anderen Baudenkmalen bis zu neuen Konzepten der Kleingartennutzung im Rahmen des Bundeskleingartengesetzes, zu Pflegepatenschaften für öffentliche Grünflächen sowie zur Direktvermarktung lokal produzierter Gartenbauprodukte auf einem lokalen Marktplatz.

Mögliche **Effekte** des Parkbogen Ost und der mit ihm assoziierten Projekte sind beispielsweise:

- die Mobilisierung privater und öffentlicher Finanzierungsmittel zur Aufwertung und Stabilisierung strukturschwacher Quartiere mit erheblichen Entwicklungsdefiziten,
- die Verbesserung der Wohnumfeldqualität u. a. durch eine weitere Qualifizierung vorhandener Grünflächen, die Bereitstellung neuer Spiel- und Sportangebote, die Attraktivitätssteigerung und Vernetzung vorhandener und neu zu schaffender Grünflächen sowie die Anlage eines verkehrssicheren übergeordneten Fuß- und Radwegs zu den in anderen Stadtteilen und am Stadtrand gelegenen Grünräumen,
- die intensivere Verknüpfung des Leipziger Ostens mit der Gesamtstadt, vor allem aber mit den regional bedeutsamen Grün- und Erholungsräumen, um hierdurch einen Ausgleich zu der geringeren Grünflächenausstattung im Stadtteil herzustellen,
- die Ergänzung der innerstädtischen Mobilitätsnetze sowie des regionalen und des überregionalen Radwegnetzes,
- die Umsetzung innovativer Konzepte zur Entwicklung von Wohnraum und zur Initiierung neuer Gewerbeprojekte,
- die Instandsetzung von Baudenkmalen und Revitalisierung von Brachflächen, die derzeit verwahrloset und das Umfeld negativ beeinflussen,
- der Beitrag zur Interaktion und Integration unterschiedlicher ethnischer und sozialer Bevölkerungsgruppen sowie zum Ausbau der informellen und formellen sozialen Infrastruktur und privat getragener Einrichtungen,
- die Verbesserung des Mikroklimas in den Quartieren durch die Erweiterung und Vernetzung von kleinteiligen Grünstrukturen in Gärten, an Fassaden und auf Dächern,
- die Erschließung und städtebauliche Akzentuierung bauhistorisch wertvoller Orte im Leipziger Osten, darunter die Inszenierung des Selterhäuser Viadukts als besonderen Ort in der Stadt,
- die Steigerung der öffentlichen Wahrnehmung des Leipziger Ostens,
- der Ausbau der touristischen Infrastruktur und die verstärkte Integration in das überregionale und nationale Tourismus-Netzwerk,
- die Etablierung einer Dachmarke für das Stadtmarketing.

Bedeutsamste Aufgabe des Masterplans für den Parkbogen ist es, für die Umsetzung aller Einzelmaßnahmen einen konzeptionellen Rahmen zu setzen. Dieser wird im Detail noch weiterzuentwickeln sein. Er wird aber von Beginn an das synergetische Zusammenwirken der einzelnen Projektbausteine sichern. Dieser integrierte Konzeptansatz wird die Grundlage für die Akquisition umfangreicher Fördermittel sein, ohne die, trotz des anerkanntswerten und unverzichtbaren Engagements lokaler Akteure, das ambitionierte Gesamtvorhaben nicht umsetzbar wäre.

Die Rahmensetzungen des Masterplans sind nicht als Restriktionen zu verstehen. Sie sollen vielmehr aufzeigen, wie sich das Konzept als Ganzes umsetzen lässt. Die Konkretisierung der einzelnen Projektbausteine bleibt dabei der weiterführenden Planung und der Initiative von Akteuren vorbehalten.



 Örtliche und überörtliche Verknüpfung



2

AUSGANGS- SITUATION



Der Parkbogen Ost ist im Kontext der gegenwärtigen Leipziger Stadtentwicklung eines der wichtigsten und über die Stadt ausstrahlenden Projekte. Es wird vielfältige räumliche, funktionale sowie inhaltliche Wirkungen auf sein Umfeld haben und die Entwicklung der angrenzenden Quartiere durch eine Verbesserung der Grün- und Freiraumangebote positiv beeinflussen. Umso bedeutsamer ist es, sich der stadtentwicklungsstrategischen Rahmenbedingungen zu vergewissern, in die sich dieses Projekt einfügen hat.

Im Folgenden wird holzschnittartig die Ausgangssituation für die Entwicklung des Projekts Parkbogen Ost skizziert.

Bahnflächen im Umbruch

Mit dem Wandel des Bahnverkehrs hat sich dessen Flächenbedarf auch am einst bedeutendsten Eisenbahnknoten Deutschlands in Leipzig drastisch reduziert. Mehrere Bahnhöfe und ihre Gleisanlagen haben ihre ursprüngliche Funktion verloren und liegen seit langem brach. So wurden mehrere Bahnhöfe in innerstädtische Parks umgewandelt. Dies gilt auch für den ehemaligen Eilenburger Bahnhof, auf dessen Areal im Zeitraum von 2001 bis 2004 der Lene-Voigt-Park als Stadtteilpark entstanden ist. Angesichts der Unterversorgung der angrenzenden Stadtquartiere mit Grün- und Erholungsflächen wurde dieser Park von der Bevölkerung rasch angenommen und erfreut sich wachsender Beliebtheit.

In der nach Osten anschließenden Crottendorfer Bahnschneise wurde zur gleichen Zeit ein begrünter Fuß- und Radweg geschaffen, der sich zu einem wichtigen Bestandteil des innerstädtischen Radwegenetzes entwickelt hat. Beide Bereiche werden in den Parkbogen einbezogen.

Im nördlichen Bereich des geplanten Parkbogens liegen die weitläufigen Areale des ehemaligen Thüringer Bahnhofs und des einst weltgrößten Postbahnhofs brach. Als Anfang der 1990er

Jahre im Zuge der Privatisierung der Deutschen Bundespost der gesamte Postverkehr von der Schiene auf die Straße und in die Luft verlegt und der Cargo-Verkehr der Bahn neu geordnet wurde, verloren diese Bahnhöfe ihre Funktion.

Der im Osten des Hauptbahnhofs gelegene Freiladebahnhof wurde bereits vor Jahrzehnten weitgehend stillgelegt. Heute sind nur noch vier Gleise zum Rangieren des dort stationierten Bauzugs in Betrieb, der im Zusammenhang mit dem noch bis 2017 laufenden Umbau des Bahnknotens Leipzig eingesetzt wird. Große Teile des ehemaligen Freilade-Bahnhofareals werden als Zwischenlager und zur Aufbereitung von Bauschutt sowie in den ehemaligen Bahnschuppen durch eine Reihe von Handwerks- und Logistikbetrieben genutzt.

In Verbindung mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels wurde der Ostring der S-Bahntrasse stillgelegt. Auch im Hauptbahnhof und auf seinem Gleisvorfeld werden nicht mehr alle Gleisanlagen für den Bahnverkehr genutzt. In diesem Kontext sind an stadtentwicklungsstrategisch bedeutsamen Standorten neue Gestaltungsmöglichkeiten für die Umwandlung ehemaliger Bahnbetriebsflächen entstanden. Es ergibt sich die Chance, die bisherige stadtstrukturelle Barrierewirkung der Bahntrassen durch neue Verknüpfungen zumindest in Teilbereichen zu überwinden.



Strukturelle Herausforderungen

Im Gegensatz zu den bereits in den 1990er Jahren entwickelten neuen Wirtschaftsstandorten im Norden Leipzigs ebenso wie zu den südlichen und westlichen Stadtteilen, die in den letzten 15 Jahren eine stark ansteigende Nachfrage als Wohn- und Gewerbestandorte gefunden haben, kam die Entwicklung des Leipziger Ostens zunächst nur langsam voran.

Die der geplanten Parkbogen-Trasse benachbarten Ortsteile zeichnen sich durch teilweise signifikante strukturelle Unterschiede aus. Während sich beiderseits der nördlichen Trasse neben einigen Kleingartenanlagen und Grünräumen überwiegend Gewerbegebiete angliedern, verläuft der östliche und südliche Teil des Parkbogens mitten durch meist gründerzeitliche Wohnquartiere sowie den weitläufigen Grünraum des Kleingartenparks Südost und den Landschaftsraum der östlichen Rietzschke. Bevölkerungsstrukturell zeichnen sich vor allem die im Nordosten gelegenen Ortsteile durch vergleichsweise hohe Anteile von SGB-II-Leistungsempfängern und von Einwohnern mit Migrationshintergrund aus. Sie korrespondieren mit Wohnquartieren, die in Teilen durch Instandhaltungsrückstände gekennzeichnet sind.

Neben den großen gründerzeitlichen Wohngebieten prägen vor allem in den östlichen Teilgebieten des Leipziger Ostens Brachflächen sowie leerstehende und verfallende Gebäude das Stadtbild. Dort gibt es auch erhebliche Defizite hinsichtlich der Grünflächenausstattung. Insbesondere im nordwestlichen Bereich des ehemaligen Freilade- und Postbahnhofs beeinträchtigen die vielfach brachliegenden oder nur marginal genutzten Flächen sowie eine fehlende Verknüpfung mit den Nachbarquartieren eine Entwicklung.

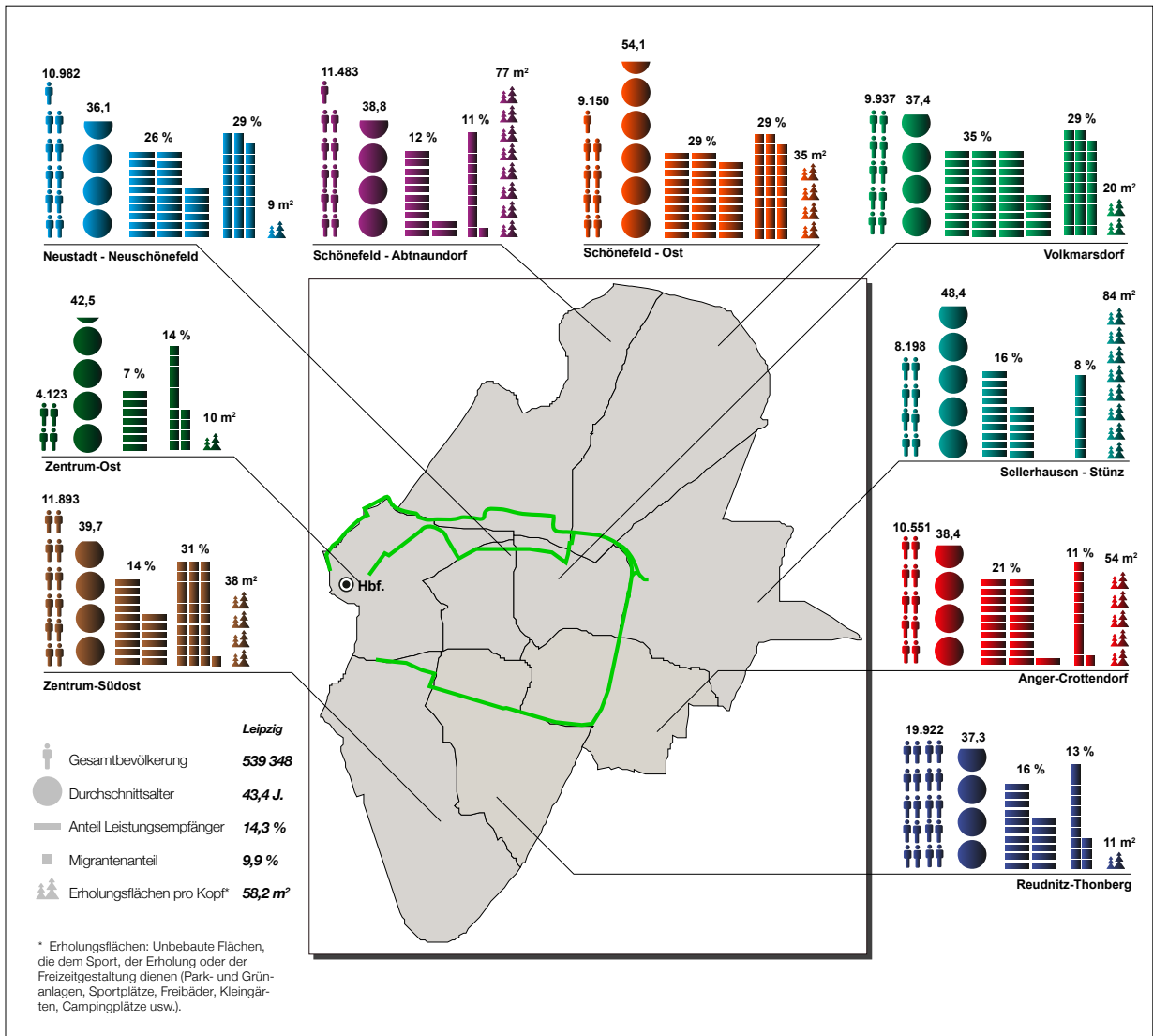
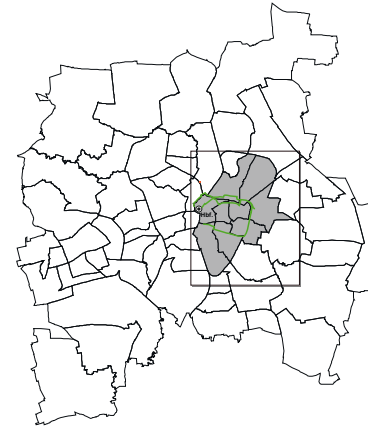
Infolge ihrer Barrierewirkung sind entlang der den Leipziger Osten umschließenden Bahntrasse unattraktive Randlagen entstanden, die aber erhebliche Entwicklungspotenziale aufweisen. Mit der Stilllegung ganzer Abschnitte der Bahntrasse kann deren trennende Wirkung überwunden, neue Entwicklungsimpulse generiert und Stand-

orte in vormaligen Randlagen einem neuen Nutzungszyklus zugeführt werden.

Die vorhandenen spezifischen sozialen Strukturmerkmale erfordern einen integrierten Handlungsansatz auf mehreren Ebenen. Im Leipziger Osten ist in den vergangenen 20 Jahren eine heterogene Bevölkerungsstruktur mit einem vergleichsweise hohen Anteil von Bewohnern mit geringen Einkommen und teilweise mit Migrationshintergrund entstanden. Gleichzeitig gibt es eine hohe Einwohnerfluktuation. Aus diesen Gründen wird im Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept Leipziger Osten (STEK LeO) empfohlen, nachbarschaftliche Netzwerke zu gestalten und diese zur Stärkung des sozialen Zusammenhalts sowie als Instrument der gesellschaftlichen Teilhabe sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen zu fördern.

Komplexe Herausforderungen ergeben sich aus landschaftsplanerischer Sicht. Im westlichen Bereich der Kleingartenanlage „Leipzig-Sellerhausen“, die von hoch anstehendem Grundwasser und wiederkehrenden Überflutungen bei Starkregenereignissen betroffen ist. Dort ist die Anlage von Retentionsflächen als Hochwasserschutzmaßnahme für die angrenzenden Kleingarten- und Siedlungsbereiche anzustreben. Eine landschaftliche Gestaltung dieser Flächen mit einer temporären, extensiven Nutzung während der Trockenphasen ist denkbar. Dies setzt jedoch die Bereitschaft des Kleingartenvereins und der einzelnen Kleingärtner zur Aufgabe der kleingärtnerischen Nutzung in diesen Bereichen voraus. Rechtliche Grundlage ist das Bundeskleingartengesetz.

Auch in den östlich des Bahndamms gelegenen Teilen des Kleingartenparks sowie im Bereich des Sellerhäuser Gleisdreiecks sind kleinräumliche Neuordnungsmaßnahmen notwendig. Dort gilt es, im Dialog mit den Pächtern eine Anpassung der Kleingartenanlagen an die veränderte Nutzernachfrage sowie an die sich aus dem Ausbau des Bahndamms zum Parkbogen Ost ergebenden Anforderungen vorzunehmen.



Strukturdaten nach Ortsteilen im Umfeld des Parkbogens, Stand 2013

Strategischer Handlungsrahmen

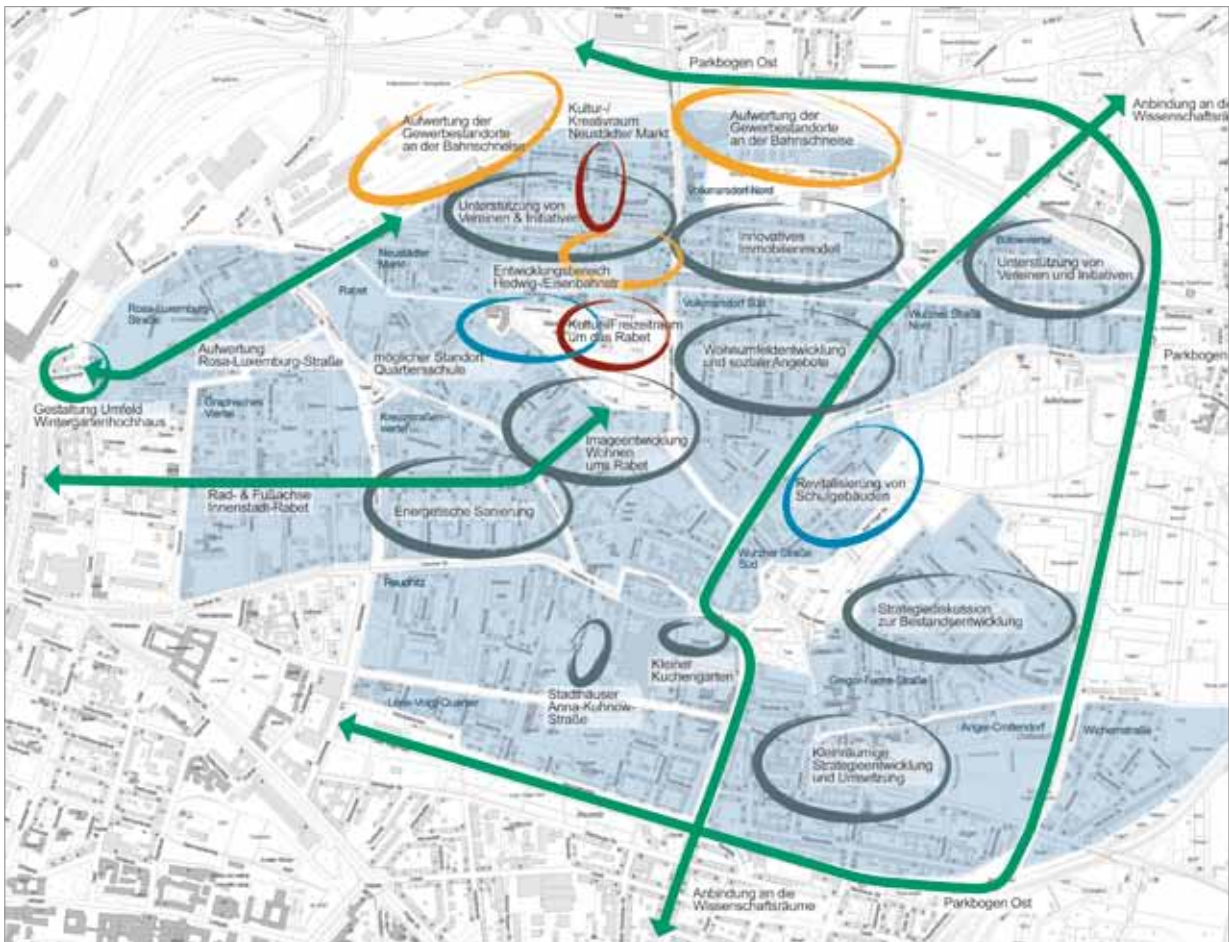
Das Projekt Parkbogen Ost bietet nicht nur vordergründig die Chance, die bisherige Barrierewirkung der Bahntrasse zu überwinden. Es kann überdies ein neues Vernetzungsband für die Wege- und Funktionsbezüge im Leipziger Osten und zu den benachbarten Stadtteilen geschaffen werden. Hiermit lassen sich zahlreiche Maßnahmen und Projekte verbinden, die in ihrer Gesamtwirkung eine beträchtliche Entwicklungsdynamik für ihr unmittelbares Umfeld, aber auch für die gesamte Stadt erwarten lassen.

Grundlage der Einzelprojekte und Vernetzungen mit den Quartieren ist das Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept für den Leipziger Osten (STEK LeO), das seinerseits aus dem gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzept (SEKo) abgeleitet wurde. In beiden Planwerken wird mit Bezug auf den Parkbogen Ost explizit gefordert:

„Weiterentwicklung der Grünvernetzung in den Schwerpunkträumen Leipziger Westen, Leipziger Osten und Grünau (z. B. Urbaner Wald Grünau, Güterbahnhof Plagwitz, Parkbogen Ost)“ (vgl. Aktualisierungen des SEKo, 2015)

„Der Leipziger Osten ist im Norden und Osten von weiträumigen Gleisanlagen umgeben, die teilweise nicht mehr ... für den Zugverkehr genutzt werden... Diese Gleisanlagen sollen als attraktives Grün- und Wegesystem entwickelt werden und neue Zugänge zum Leipziger Osten schaffen sowie die Stadtteile Schönefeld, Sellerhausen, Anger-Crottendorf und Stötteritz verknüpfen. Für diesen sogenannten Parkbogen Ost ist zunächst ein Konzept zu entwickeln, das dann mittel- und langfristig umgesetzt werden soll.“ (vgl. STEK LeO, 2013)

Handlungsprioritäten



Die Vernetzungswirkung des Parkbogen Ost veranschaulicht u. a. seine Einbindung in das im Ausbau befindliche Radwegenetz im Leipziger Osten (vgl. Radverkehrsentwicklungsplan S. 18). Folgende unter anderem auch für den Parkbogen Ost relevante Handlungserfordernisse und Ziele werden darüber hinaus benannt (vgl. STEK LeO, 2013):

- „Der Leipziger Osten soll besser an die im Norden (UFZ) und Süden (Universität/BioCity) gelegenen wissenschaftlichen Einrichtungen angebunden werden und als Wohnstandort für dort Beschäftigte an Attraktivität gewinnen. Mit der Aufwertung bisher vernachlässigter Verkehrsachsen sollen diese gestärkt und die Erreichbarkeit des Stadtgebiets erhöht werden.“
- „Die Verbindung zur Innenstadt soll durch die Aufwertung der Rosa-Luxemburg-Straße erfolgen. Seit Jahren besteht ein besonderer Handlungsbedarf bei der Aufwertung des Straßenraums der Rosa-Luxemburg-Straße sowie der Entwicklung der Brachflächen und der Wiederherstellung der Raumkanten.“
- „Die Gewerbestandorte im nördlichen und westlichen Randbereich entlang der Bahnflächen sollen qualifiziert werden. Dabei ist zu klären, welche Bereiche sich für Gewerbeentwicklung und welche Bereiche sich für Grünflächenentwicklung eignen. Ziel ist eine qualifizierte gewerbliche Entwicklung des Bereichs unter Berücksichtigung der freiraumplanerischen und stadtklimatischen Aspekte.“
- „Mit ... (einem) Gründerzentrum Kreativwirtschaft sollen Kreative bei der Existenzgründung unterstützt werden. Zielgruppe sind dabei Kreative mit erwerbswirtschaftlichem Interesse, aber auch Studenten/innen und Auszubildende aus dem Kreativbereich.“

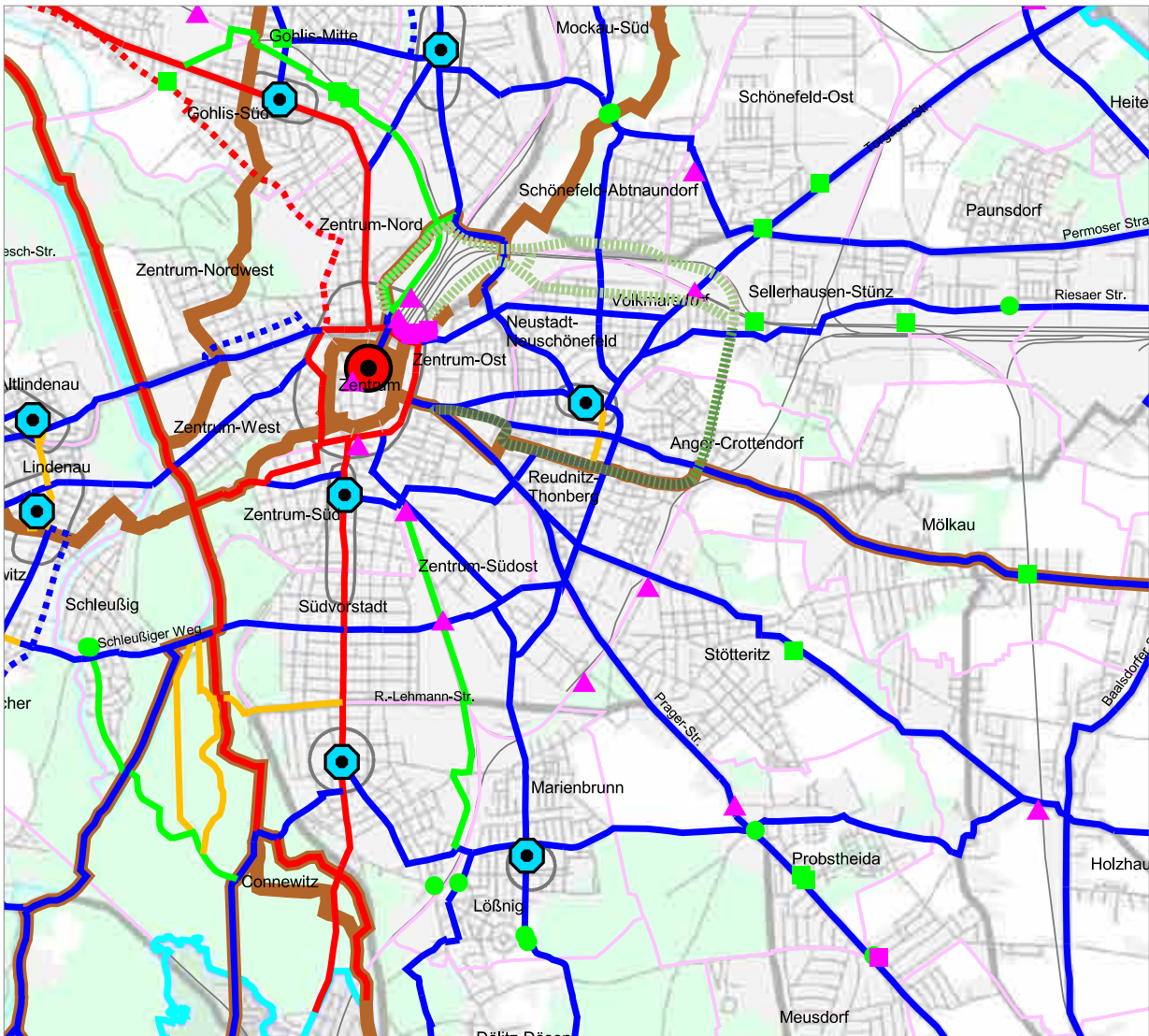
- „Damit das Zusammenleben in Vielfalt auch im Kleinen gelingt, sollen Nachbarschaftsnetzwerke gestärkt und unterstützt werden. Dazu sollen Bewohner/innen, die sich für ehrenamtliches Engagement in der Nachbarschaft bereit erklären, gezielt geschult und miteinander vernetzt werden.“

Im Arbeitsprogramm des Oberbürgermeisters bis 2020 wird die Umsetzung des Projektes Parkbogen Ost neben seinen klimatischen Aspekten vor allem aufgrund seines Potenzials zur Aktivierung von Impulsprojekten als Kernaufgabe gesehen.

In der Potenzialanalyse zu stillgelegten Bahntrassen im Stadtgebiet Leipzig wurden sowohl die Entwicklung des Sellerhäuser Bahn Bogens als auch die Wiederbelebung des „Alten Postbahnhofs“ mit hoher Priorität bewertet. Das Konzept zur Revitalisierung von Bahnflächen empfiehlt damit den Parkbogen Ost als vordringliche Maßnahme zur Umsetzung.

Das Projekt Parkbogen soll dazu beitragen, den noch immer verbreiteten Wohnungsleerstand in seinem Umfeld beschleunigt abzubauen, Impulse für die Entwicklung der angrenzenden Brachflächen zu setzen und die lokale Arbeitsmarktentwicklung zu stimulieren. Damit unterstützt er auch die Ziele des „Wohnungspolitischen Konzepts“.

Der im Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 bekundeten Erwartung, es werde durch die sich verstärkende Entwicklungsdynamik im Leipziger Osten weitere Impulse des Wohn- und Arbeitsmarktes geben, dürfte durch die Wirkungen des Projektes in besonderem Maße entsprochen werden.



Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 Stand: 21.03.2011

Hauptnetz-Rad

Alltagsradverkehr

- IR II* bestätigter Verlauf
- - - - IR II* alternative Führung zur Hauptroute
- IR III* bestätigter Verlauf
- - - - IR III* alternative Führung zur Hauptroute, z.T. temporär, bis Hauptroute nutzbar
- IR III* Untersuchung der Streckenführung erforderlich
- IR III* potenzielle Netzergänzung

IR II*: innergemeindliche Radschnellverbindung
 IR III*: innergemeindliche Hauptrahverbindung

* Die Hauptrouten IR II und IR III wurden unter Anwendung der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) als Hauptrouten des Alltagsradverkehrs ermittelt. Der Methodik der RIN liegt die Verbindung von Zentren zugrunde. Entsprechend der Bedeutung der Zentren werden die Routen, die diese Zentren verbinden, eingestuft. Für die Stadt Leipzig haben die Hauptrouten IR II die höchste Prioritätsstufe.

SachsenNetz Rad

- Bestand
- Ergänzung
- - - - vorläufige Führung

Haupt- und Mittelzentren

- Hauptzentrum aus SEKo (A-Zentrum und B-Zentren)
- Mittelzentrum aus Regionalplan Westsachsen / Umland

Grundzentren

- Stadtteil- oder Ortszentrum aus SEKo (C-Zentren)
- Zentrum ergänzend zum SEKo / Stadt oder Umland
- Grundzentrum aus Regionalplan Westsachsen / Umland

Bike & Ride

- | Anlagen mit Dach | Anlagen ohne Dach |
|--|--|
| ■ Auslastung < 90 % | ● Auslastung < 90 % |
| ■ Auslastung > 90 % | ● Auslastung > 90 % |

geplante Standorte

- ▲

Akteure im Umfeld

Seit Ende des 19. Jahrhunderts entwickelten sich die Quartiere entlang der Eisenbahnstraße in Neustadt und Volkmarisdorf im Zusammenhang mit der Industrialisierung zum Anlauf- und Wohnort für Zuwanderer, die dort preiswerten Wohnraum fanden und auf engem Raum zusammenlebten.

Die Vielfalt noch verfügbarer Flächen ebenso wie niedrige Mieten haben dazu beigetragen, dass sich im Leipziger Osten zahlreiche neue Bewohner niederließen, darunter eine beachtliche Zahl kreativer und experimentierfreudiger Menschen. Zusammen mit anderen Bewohnern und den lokalen Vereinen engagieren sie sich vielfach in Projekten, die neue Lösungswege für die Bewältigung unterschiedlichster Herausforderungen in den Quartieren erproben. Die inzwischen bestehenden Akteursnetzwerke bieten wichtige Ansatzpunkte für eine Kooperation in der Planung und Umsetzung des Parkbogens sowie mit ihm verknüpfbarer Projekte.

Viele der Akteure haben sich zu Initiativen zusammengeschlossen oder Vereine gegründet, um ihre Anliegen zu bündeln und besser realisieren zu können. Sie repräsentieren ein breites Spektrum. Es umfasst eine Vielzahl umwelt- und wohnungspolitischer, quartiersorientierter und nachbarschaftlicher Initiativgruppen, Sport- und Kleingartenvereine, kulturelle und künstlerische Projektgruppen,

bürgerschaftliche Stiftungen sowie Fach- und Interessenverbände verschiedenster Ausrichtung mit Schwerpunkten von der Gartenkunst, der Pflege und Entwicklung von Kleingärten bis hin zum Radverkehr.

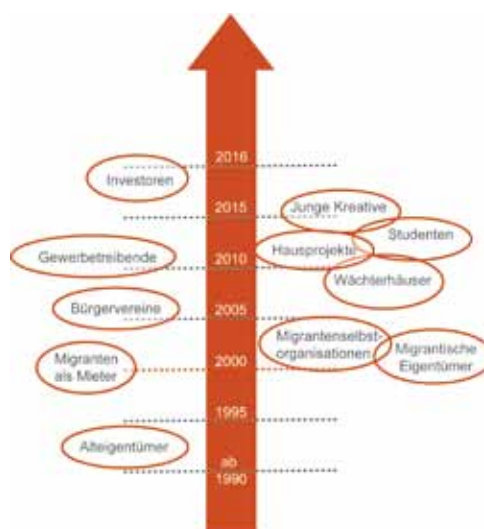
Darüber hinaus sind es vor allem die Immobilieneigentümer und Projektentwickler, die als potenzielle Kooperationspartner in Betracht kommen, da sie durch die Umsetzung des Parkbogen Ost mit einer nachhaltigen Aufwertung ihrer Immobilien rechnen können. Dies gilt vor allem für die größeren Projektentwicklungsvorhaben in unmittelbarer Nähe des Parkbogens. Dazu zählen insbesondere das Areal des ehemaligen Thüringer Bahnhofs im Nordwesten des Hauptbahnhofs sowie das des „Alten Postbahnhofs“, die Liegenschaft des ehemaligen Lokschuppens an der Hermann-Liebmann-Brücke, die begrünte Brachfläche im Norden des Torgauer Platzes und das Polygraph-Areal an der Theodor-Neubauer-Straße.

Hier kann das Parkbogen-Projekt einen bedeutsamen Beitrag dazu leisten, dass sich die unterschiedlichen Akteursgruppen in dessen Planung und Umsetzung einbringen und gleichzeitig durch dieses Projekt gemeinsame Handlungsansätze für die Entwicklung der angrenzenden Quartiere erarbeiten und erproben.

Abb 13 Wohnprojekt Schöner Hausen



Akteure der Stadterneuerung



3

ERSTELLUNG DES MASTERPLANS



In Verbindung mit der Auswertung zahlreicher Planungsdokumente, die darauf zielten, aus ihnen Vorgaben für die Planung des Parkbogen Ost abzuleiten, erfolgten zunächst ausgiebige Ortsbegehungen durch das Planungsteam, zum Teil in Begleitung von lokalen Akteuren und von Vertreter/innen der Fachverwaltungen. Auf dieser Basis wurden dann Explorationsgespräche mit einer großen Zahl von Vertretern unterschiedlicher Initiativ- und Projektgruppen, Vereine und Verbände sowie den zuständigen Fachverwaltungen geführt.

Die Ergebnisse flossen schließlich schrittweise in die Erarbeitung des Rahmenkonzepts und den daraus abgeleiteten Masterplan-Entwurf ein. Als wesentlicher Bestandteil der Rückkoppelung mit der interessierten Öffentlichkeit und den Akteuren wurden zwei Bürgerwerkstätten durchgeführt, denen jeweils Abstimmungsrunden mit den Fachämtern vorausgingen und nachfolgten.

Im Folgenden werden die wesentlichen Bestandteile dieses Abstimmungsprozesses erläutert.

Ortsbegehungen und Explorationsgespräche

Für die ersten konzeptionellen Überlegungen des Planungsteams waren bereits vorliegende Planungsansätze zum Parkbogen Ost relevant. Sie wurden im Rahmen der gemeinsamen Ortsbegehung und von Explorationsgesprächen erörtert. Dabei ging es zunächst darum, Möglichkeiten für die generelle Führung des Parkbogen Ost auszuloten.

Im Süd- und im Ostsektor des Parkbogen Ost stand die Trassenführung aufgrund der dort bereits realisierten Abschnitte und des ehemaligen Bahndamms von Beginn an im Wesentlichen fest. Dagegen waren im Nordsektor unterschiedliche Varianten zu prüfen. Die ursprüngliche Idee einer Führung des Parkbogens unmittelbar entlang der Nordsei-

te des Bahndamms bis zur Berliner Straße und zur Parthe im Bereich des ehemaligen Thüringer Bahnhofs, erwies sich nicht für alle Teilbereiche als überzeugend. So ergab sich die Möglichkeit, die Anregung der Projektinitiatoren weiterzuverfolgen, den Mariannenpark mit dem Verlauf des Parkbogens räumlich zu verknüpfen.

Gleichzeitig wurden Explorationsgespräche mit den Eigentümern, der für die Konzeption des Parkbogenverlaufs strategisch besonders bedeutsamen Grundstücksflächen, geführt – vor allem mit der DB Immobiliengesellschaft, in deren Eigentum sich noch immer der größte Teil der für die Parkbogen-trasse erforderlichen Grundstücke befindet. Bedeutsam für die konzeptionellen Überlegungen zur Trassenführung des Parkbogens waren jedoch auch die Gespräche mit den Eigentümern der Areale des „Alten Postbahnhofs“ und des ehemaligen Thüringer Bahnhofs.

Im Bereich der stark frequentierten Adenauerallee, der Rackwitzer und der Berliner Straße erwies sich die Führung einer akzeptablen Trassenführung als außerordentlich problematisch. Deshalb wurde hier schließlich die Idee entwickelt, im Nordsektor des Parkbogens zusätzlich eine südliche Spange vorzuschlagen.

Weitere Abstimmungsgespräche mit den Fachverwaltungen sowie mit lokalen Akteuren wurden deshalb zur Trassenführung und zur Umsetzung von Impulsprojekten im Bereich des Freiladebahnhofs und der geplanten Trassenabschnitte in Neustadt und Volkmarsdorf geführt. Es folgten Abstimmungsrunden mit Vertretern der Kleingartenverbände und mit Akteuren, die sich für die Umsetzung von Impulsprojekten im Ost- und Südsektor des Parkbogens einsetzen. Schließlich wurde in weiteren Gesprächen ausgelotet, welche Kooperationsoptionen für diese Projekte mit der regionalen Wirtschaft sowie zur Projektfinanzierung auch mit Stiftungen und Banken bestehen.

Die Anregungen und Hinweise aus sämtlichen Gesprächen wurden in die weitere Konzepterarbeitung des Masterplans einbezogen.

Abstimmungsprozess mit den Fachämtern

Mit Blick auf die Genehmigungsfähigkeit der Planung des Parkbogen Ost fanden weitere Einzelgespräche und Abstimmungsrunden statt. Daran und an der Abwägung unterschiedlicher Konzeptvarianten waren die zuständigen Fachämter beteiligt. Die Beteiligung konzentrierte sich auf die Trassenführung des Parkbogens, schloss aber auch Impulsprojekte ein, die in die Zuständigkeit der Fachressorts fallen.

Im Vordergrund standen Fragen der Verfügbarkeit von Grundstücken und des Umgangs mit den noch vorhandenen Brücken im Parkbogenverlauf. Neben den vorhandenen Handlungsspielräumen der Fachverwaltungen wurden mögliche positive Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Impulsprojekten und der strategischen gesamtstädtischen Entwicklungsplanung wie auch den Quartieren im Umfeld des Parkbogens diskutiert.

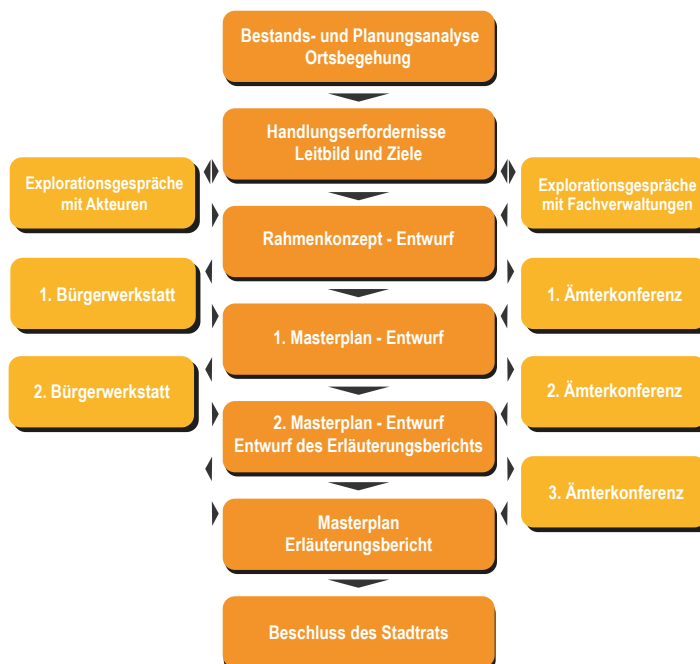
Nach Zusammenführung der konzeptionellen Ansätze in einem Vorschlag zum Rahmenkonzept fand eine erste Ämterkonferenz statt. Hier wurden die Anregungen und Bedenken aus Sicht der beteiligten Fachämter erörtert. Anpassungserfordernisse gab es dabei vor allem im Bereich des Freiladebahnhofareals sowie hinsichtlich der Freiraumplanung für den Kleingartenpark beiderseits der östlichen Parkbogentrasse.

Anschließend wurde der erreichte Planungsstand in einer Bürgerwerkstatt vorgestellt und erörtert. Die weitere Abstimmung der daraus hervorgegangenen Anregungen mit den Fachämtern befasste sich vor allem mit Einzelaspekten des Parkbogenverlaufs sowie mit der Profilierung von Impulsprojekten. In diesem Zusammenhang wurden auch die Anforderungen der Denkmalpflege untersucht. Dies galt ebenso für den Natur- und Umweltschutz u. a. bezogen auf Brachflächen, die sich zu urbanen Waldgebieten entwickelt haben.

Unter Berücksichtigung der Abstimmungsergebnisse wurde ein grobes Rahmenkonzept erstellt und in einer zweiten Ämterkonferenz erörtert. Weiterhin standen Fragen zur Trassenführung im Bereich von Neustadt und Volkmarsdorf im Mittelpunkt der Diskussion. Der Masterplanentwurf wurde nach seiner Erörterung in einer zweiten Bürgerwerkstatt abermals überarbeitet und – zusammen mit dem erläuternden Bericht – einer dritten Ämterkonferenz zur abschließenden verwaltungsinternen Abstimmung vorgelegt.

Auf Basis der von den Fachämtern angeregten reaktionellen Änderungen des Berichtentwurfs zum Masterplan wurde dieser nochmals überarbeitet und in seiner endgültigen Fassung dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Planungs- und Abstimmungsprozess



Bürgerwerkstätten

Die Einbindung lokaler Akteure und der interessierten Öffentlichkeit ist für den Erarbeitungsprozess des Masterplans von besonderer Bedeutung. Ohne deren aktive Mitwirkung und Unterstützung werden die Umsetzung des Projektes und die nachhaltige Pflege nicht gelingen.

Aufgabe der beiden Bürgerwerkstätten war es deshalb, zunächst das Rahmenkonzept und im zweiten Schritt den Masterplanentwurf mit den Akteuren intensiv zu erörtern.

In der ersten, im April 2015 durchgeführten Bürgerwerkstatt wurden mehrere Themenfelder im Rahmen von Arbeitsgruppen vertiefend behandelt:

- **Arbeitsgruppe 1:**
Parkbogenverlauf, Verknüpfung mit Rad-/Fußwegenetz und Quartieren
- **Arbeitsgruppe 2:**
System der Freiflächen
- **Arbeitsgruppe 3:**
Kleingartenpark und Stadtgärten
- **Arbeitsgruppe 4:**
Innovative Wohnungsbau-, Infrastruktur- und Gewerbeprojekte

Neben der Erörterung konzeptioneller Aussagen des Masterplanentwurfs standen in der im Juni 2015 durchgeführten zweiten Bürgerwerkstatt Fragen der Vordringlichkeit und Rangfolge von Maßnahmen im Mittelpunkt der Diskussion.

Die im Rahmen der Bürgerwerkstätten diskutierten konzeptionellen Anregungen und ihre Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess werden im Zusammenhang mit der Erläuterung des Rahmenkonzeptes genauer dargestellt (vgl. Hinweise der Bürgerbeteiligung S. 55).

4

LEITBILD UND ZIELE



Das Vorhaben, den ehemaligen S-Bahnring im Leipziger Osten in ein grünes Aktivband mit Fuß- und Radweg zu verwandeln, erfordert eine integrierte interdisziplinäre Planung sowie die Berücksichtigung und Koordination einer Vielzahl fachlicher Aspekte für die Ausführung der Maßnahmen. Dies geht nicht ohne ein abgestimmtes Leitbild und daraus abgeleitete Ziele, durch die Anspruch und Konditionen der Projektentwicklung festgelegt werden.

Unter Bezugnahme auf die integrierte Stadtentwicklungsplanung für die gesamte Stadt und die daraus abgeleitete Stadtteilentwicklungsplanung für den Leipziger Osten werden in diesem Sinne für die Planung des Parkbogens nachfolgend das Leitbild und die Entwicklungsziele festgelegt.

Leitbild

- Entwicklung des Parkbogen Ost zu einem Band unterschiedlicher urbaner Aktivitäten, das als strukturierendes Bindeglied angrenzende Grünräume und Quartiere ebenso wie das lokale und übergeordnete Wegenetz miteinander verknüpft.
- Durch die Ergänzung und Aufwertung städtischer Grün- und Freiräume sollen notwendige Impulse für die weitere Revitalisierung des Leipziger Ostens ausgelöst werden.
- Bürgerschaftliches Engagement, das den Parkbogen Ost initiiert hat, ist eine der tragenden Säulen des Projekts. Seine Einbindung sowohl in die Planung und Realisierung wie auch in die Weiterentwicklung und Pflege ist unverzichtbar.

Ziele

Der Parkbogen Ost soll als grünes Band Stadtteile, bereits bestehende wie auch neue Grünräume und eine Vielzahl unterschiedlicher, vielfach von bürgerschaftlicher Initiative getragener Vorhaben miteinander verknüpfen. Er ist bedeutsamer Baustein einer zeitlich abgestuften, nachhaltigen und schrittweisen Entwicklungsstrategie für die östlichen Stadtteile.

Die Weiterentwicklung der Kooperationsqualität mit bürgerlichen Akteuren unter Einbeziehung von Arbeitsleistungen und Finanzierungsbeiträgen ist wichtiges Projektziel.

1. Grünes Aktivband

Die Stilllegung des stadtmorphologisch bedeutsamen Bahn Bogens im Leipziger Osten bietet die einzigartige Chance für eine strukturelle Stadtreparatur und zur Überwindung seiner bisherigen Barrierewirkung. Mit der Entwicklung des Parkbogen Ost werden veränderte stadträumliche Bezüge geschaffen und bislang isolierte Einzelprojekte untereinander in Beziehung gesetzt. Einstige Randlagen entlang der ehemaligen Bahntrasse werden durch deren Transformation als quartiersübergreifendes Kommunikations- und Bewegungsband ins Zentrum neuer urbaner Aktivitäten gerückt und aufgewertet.

Die Realisierung des Parkbogen Ost wird einen längeren Zeitraum beanspruchen und in mehreren Schritten erfolgen. Gleichwohl sollen entwicklungsstrategisch bedeutsame Komponenten des Gesamtkonzeptes möglichst frühzeitig realisiert werden. Sofern dies nicht auf Anhieb möglich ist, können geeignete Pionier- und Temporärnutzungen insbesondere dann eingesetzt werden, wenn diese die langfristig angestrebten Nutzungen und Profile qualitativ vorbereiten helfen.

2. Impulsgeber für die Aufwertung

Abgeleitet aus der integrierten Stadtteilentwicklungsplanung wird das Ziel verfolgt, den Parkbogen Ost mit einer Vielzahl eigenständiger Projekte entwicklungsstrategisch zu verknüpfen. Auf Basis einer nachhaltigen Nachnutzung der stillgelegten Bahntrasse soll schrittweise ein neuartiger multifunktionaler Stadtbaustein entwickelt und realisiert werden, der Stadtteile und Grünräume neu definiert und miteinander verbindet.

Die Impulswirkung des Park Bogens soll für die behutsame Weiterentwicklung vorhandener Strukturen und die Initiierung innovativer Wohn- und Gewerbeprojekte genutzt werden, um Synergien mit dem Umfeld herzustellen. Der damit verbundene Strukturwandel ist als Chance zu begreifen, den sozialen Zusammenhalt zu stärken.

3. Aktivierung und Beteiligung

Das Engagement lokaler Akteure und der Leipziger Stadtgesellschaft war nicht nur für die Initiierung des Projektes bedeutsam. Es soll auch in den gesamten Planungs- und Realisierungsprozess eingebunden werden. Dafür sind organisatorische und finanzielle Voraussetzungen zu schaffen, um diese Beteiligung fachlich angemessen begleiten und unterstützen zu können. In diesem Kontext ist darauf zu achten, dass der Parkbogen als gesamtstädtisches Projekt wahrgenommen wird und infolgedessen eine breite Unterstützung – auch von den Partnern der Wirtschaft und Kultur in Leipzig – erfährt.

4. Inszenierung von Baudenkmalen

Es gibt kaum vergleichbare Orte, an denen sich zahlreiche Baudenkmale des Bahnzeitalters mit ähnlicher Dichte wie an der ehemaligen Bahntrasse des Park Bogens aufreihen. Herausragendes, den Parkbogen Ost repräsentierendes Bauwerk ist das circa 250 m lange steinerne Sellerhäuser Viadukt. Es bietet einen einzigartigen Rundblick auf das Panorama der Stadt und soll zusammen mit dem ihn flankierenden Bahndamm zwischen dem Volksgarten im Norden und der Anger-Crotendorfer Bahnschneise im Süden den Kern des Park Bogens bilden.

Zu dem Ensemble der Baudenkmale gehören weitläufige Gleisanlagen, großmaßstäbliche Bahnhofsgebäude, Ringlokschuppen, Reparaturwerkstätten, technische Anlagen und mehrere Brückenbauten, deren städtebauliche Wirkung weiterhin auf das Umfeld ausstrahlt. Die Instandsetzung und Exposition dieser Baudenkmale soll dazu beitragen, sie als Zeugnisse einer wichtigen Epoche der Stadt- und Industriegeschichte erlebbar zu machen.

5. Identitätsstiftende Orte

Ungeachtet der erforderlichen Pflege bedeutsamer Baudenkmale soll der Parkbogen nicht zu einem musealen Ort, sondern zu einem Aktivitätsband mit zeitgemäßen Nutzungsangeboten entwickelt werden. Neue identitätsstiftende Orte mit besonderer Attraktivität und stadtweiter Ausstrahlung sollen die vorhandenen Freiraumqualitäten erweitern. Dies soll dazu beitragen, die Wahrnehmung des Leipziger Ostens in der Öffentlichkeit zu stärken.

6. Ergänzung des Grünflächensystems und Verbesserung des Stadtklimas

Die Qualifizierung vorhandener Grünflächen sowie die Erweiterung und Vernetzung des Grünflächensystems tragen wesentlich zur kleinräumigen Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität bei. Sie ist zugleich ein wichtiger Faktor der Gesundheitsvorsorge.

Mit dem gleichzeitigen Ausbau und der Vernetzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen im Zusammenhang mit der Realisierung des Parkbogens sollen klimaschädliche Emissionen sowie lufthygienische Belastungen und Lärm vermindert werden.

Der Aufbau von Beratungsangeboten zur energetischen Sanierung von Gebäuden soll dazu dienen, den Leipziger Osten für Maßnahmen der CO₂-Reduzierung und die Anpassung an den Klimawandel zu sensibilisieren sowie zum aktiven Handeln zu mobilisieren.



7. Förderung der lokalen und regionalen Wirtschaftsentwicklung

Der Parkbogen Ost soll zur Generierung von Arbeit im Quartier sowie zur Förderung der gesamstädtischen Wirtschaft beitragen. Unter den unmittelbaren Effekten ist die Idee zur Umnutzung der „Alten Feuerwache“ hervorzuheben. Die hier anzusiedelnden Beratungsdienstleistungen sollen die bauliche Selbsthilfe und die unterschiedlichen Initiativen zum Unterhalt und zur Pflege von Grün- und Freiflächen unterstützen. Unabhängig davon wird der Einsatz öffentlicher Fördermittel in der Ausbauphase des Parkbogens einen erheblichen Multiplikatoreffekt zur Belebung der regionalen Wirtschaft auslösen.

Mittelbar wird mit der Qualifizierung öffentlicher Räume durch den Parkbogenausbau und die mit ihm assoziierten Projekte die Aufwertung von Standortfaktoren im Umfeld dieser Maßnahmen intendiert. Damit soll die Bautätigkeit auch im Gewerbebau angeregt werden und zur Attraktivitätssteigerung des Leipziger Ostens für Unternehmensansiedlungen beitragen, die ihrerseits neue Beschäftigungseffekte auslösen.

8. Förderung der Gesundheit

Mit einer Vielfalt an Sport- und Freizeitangeboten soll der Parkbogen einen wegweisenden Beitrag zur Gesundheitsvorsorge und zur besseren Lebensqualität im Leipziger Osten leisten. Wichtige Grundlage dafür wird die große Zahl neuer Wege und Wegeverbindungen zum Spaziergehen, Joggen, Skaten und Radfahren sein. Hinzu kommen ergänzende und neue Freiflächen sowie Orte für Sport, Spiel, Erholung sowie Freizeitgestaltung. Auch die Idee der „grünen Klassenzimmer“, des Gärtnerhofs, der Gemeinschafts- und Schaugärten und des offenen Kleingartenparks soll einen wichtigen Beitrag zum bewussten Umgang mit Natur, zu gesunder Ernährung und zum Schutz von Pflanzen und Tieren leisten.

9. Nutzung für Jedermann

Der Parkbogen Ost soll ein breites Spektrum von Zielgruppen ansprechen – Erholungssuchende, Spaziergänger, Jogger, Radfahrer, Skater, Junge und Alte, Ortsansässige und Stadtbesucher gleichermaßen. Insbesondere mit Rücksicht auf Kinder, ältere sowie bewegungseingeschränkte Menschen ist ein gleichrangiges Miteinander aller Nutzer als übergeordnetes Ziel anzusehen. Der Parkbogen Ost soll ein Ort des Miteinanders unterschiedlicher Lebensstile, Herkunft und Generationen werden und damit integrativ wirken.

10. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Zusammen mit dem Ausbau der linearen Struktur des Parkbogen Ost sind möglichst zahlreiche Verknüpfungspunkte mit dem Straßen- und Wegenetz der benachbarten Quartiere herzustellen. Gleichzeitig ist die Verkehrsinfrastruktur in seinem Umfeld zu verbessern. Hierzu zählt auch die Ausstattung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten mit Abstell- und Verleihmöglichkeiten für Fahrräder und umwelt-schonenden Elektromobilitätsangeboten.

Die Verknüpfung der lokalen und überörtlichen Verkehrsinfrastruktur soll nicht allein den Bedürfnissen der Stadtbewohner/-innen, sondern auch der Verbesserung der touristischen Infrastruktur dienen.

11. Stadtmarketing mit dem Parkbogen Ost

Aufgrund seiner exponierten Trassenführung, der geplanten Vernetzung mit attraktiven Grünräumen sowie einer Reihe geplanter Impulsprojekte wird der Parkbogen Ost erheblich zur Aufwertung des Leipziger Ostens beitragen. Daher ist es Aufgabe des Stadtmarketings, die mit diesem Projekt verbundenen Qualitäten über die Stadtgrenzen hinaus zu kommunizieren. Dazu gehört auch, in Zusammenarbeit mit den Tourismuspartnern für den durch den Parkbogen bedingten höheren Freizeitwert der Stadt zu werben.

Für die öffentliche Wahrnehmung des Parkbogen Ost als eigenständige Marke ist dessen einprägsame gestalterische Identität von großer Bedeutung und muss daher etabliert werden.

12. Entwicklung neuer Methoden und Handlungsansätze zur Flächenunterhaltung

Unterhaltung und Pflege des Parkbogens werden die Stadt vor neue personelle und finanzielle Aufgaben stellen. Darum soll im Zuge der Projektvorbereitung, Planung und Umsetzung ein Konzept entwickelt werden, das neue und alternative Finanzierungs- und Pflegemethoden für öffentliche Freiräume aufzeigt. Ziel ist es Wege zu finden, die den Kommunalhaushalt durch leistungsfähige private Patenschaften und Sponsoring dauerhaft in Erhalt und Pflege des Parkbogens entlasten.



5

HANDLUNGS- FELDER



Der Parkbogen Ost kann sowohl Impulse für neue Projekte als auch für die Verbesserung der Infrastrukturausstattung in seinem Umfeld auslösen. Dementsprechend werden im Folgenden mögliche Synergieeffekte in wichtigen stadtentwicklungsstrategischen Handlungsfeldern beispielhaft skizziert.

Vernetzung und Verkehr

Ungeachtet der Stilllegung des östlichen S-Bahn-rings wirken dessen stadtstrukturelle Effekte weiterhin fort. Das Straßen- und Wegenetz im Leipziger Osten konnte nur mit großer Maschenweite über die Bahntrasse hinweg oder unter ihr hindurch mit den benachbarten Stadtteilen verknüpft werden. Dies erklärt die begrenzte Zahl der Straßen und Wege, die die Bahntrasse queren. Allerdings besteht nun die Chance, neue Verknüpfungen und Bezüge zumindest für Fußgänger und Radfahrer herzustellen und für diese durch den Parkbogen eine verkehrssichere und überörtlich bedeutsame Verbindung zu schaffen.

In der ersten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum sowie im Radverkehrsentwicklungsplan wird hervorgehoben, dass Leipzig aufgrund seiner kompakten und durchmischten Stadtstruktur, der weitgehend ebenen Topografie mit geringen Steigungen sowie durch die zahlreichen für den Radverkehr freigegebenen Grünräume gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr aufweist. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen im öffentlichen Verkehrsraum hat sich von 74 km im Jahr 1990 auf über 400 km bis heute mehr als vervierfacht. Insbesondere wurden als kurze und schnelle Verbindungen Radwege entlang der vorhandenen und der neu gebauten Hauptverkehrsstraßen angelegt. Etwa zwei Drittel des Straßennetzes verfügen jedoch noch nicht über Radverkehrsanlagen. Dies gilt auch für das Straßennetz im Leipziger Osten, dessen Hauptverkehrsstraßen bislang lückenhaft separate Fahrspuren für den Radverkehr aufweisen.

Dennoch zeigen die Ergebnisse der alle fünf Jahre durchgeführten Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“, dass der Anteil der Leipzigerinnen und Leipziger, die für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder in die Innenstadt das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen, stetig zugenommen hat. So legen rund 30 % der Befragten ihren Arbeitsweg mit dem Rad oder zu Fuß zurück, etwa doppelt so viele wie in den 1990er Jahren. 16 % der Leipziger nutzen ihr Fahrrad täglich, weitere 15 % immerhin mehrmals die Woche. Das neue Stadtentwicklungskonzept Verkehr formuliert anspruchsvolle Ziele für den Modal Split. Bis 2025 soll der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, auf 30 % steigen, mit dem Rad auf 20 % und mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf 25 %.

Parallel zur Zunahme des Radverkehrs nimmt der Autoverkehr seit 2003 ab. Auch der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs verzeichnet seit 2003 Zuwächse. Allerdings haben sich mit der Schließung dreier S-Bahn-Haltestellen im Zusammenhang mit der Stilllegung des östlichen S-Bahn-rings Verschlechterungen in der Versorgung des schiene-ngebundenen öffentlichen Nahverkehrs in den dort gelegenen Teilgebieten des Leipziger Ostens ergeben. Sie konnten nur im Bereich von Anger-Crottendorf durch den Bau einer neuen S-Bahn-Station ausgeglichen werden. Die geplanten Verknüpfungen des ÖPNV mit dem Parkbogen am Hauptbahnhof, am Gleisdreieck Sellerhausen und an der Anger-Crottendorfer Bahnschneise werden in Zukunft auch der Bewohnerschaft aus weiter entfernt gelegenen Leipziger Stadtteilen sowie Touristen zugutekommen.

Die wesentlichen und im Zusammenhang mit der Entwicklung des Parkbogens akuten Handlungserfordernisse wurden bereits im Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept Leipziger Osten (STEK LeO) benannt. Sie betreffen neben einer besseren Erreichbarkeit der Quartiere und der Vernetzung von Grünflächen und Stadtquartieren notwendige Verbesserungen für den Radverkehr sowie ergänzende Mobilitätsangebote für Bewohner, Gewerbetreibende und Besucher. Insbesondere werden benannt (vgl. STEK LeO, 2013):

- Verbesserte ÖPNV-Anbindung, vor allem der wegen des Wegfalls der S-Bahn-Haltestellen benachteiligten Quartiere,
- Überwindung räumlicher und städtebaulicher Barrieren zwischen den Grünflächen im Leipziger Osten und den nördlich gelegenen Landschaftsräumen,
- Verbesserte Erreichbarkeit der innerhalb des Parkbogens gelegenen Quartiere aus Nord- und Südrichtung,
- Sichere und schnelle Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer zur Innenstadt einschließlich Bau oder Verbesserung von Fußwegenetzen und Radverkehrsanlagen,
- Einrichtung von Radabstellanlagen mit ausreichender Kapazität an geeigneten Standorten sowie
- Einrichtung eines oder mehrerer Mobilitätspunkte als Beitrag zur Reduzierung des MIV in den Quartieren.

Mit dem Ausbau des Parkbogen Ost kann die bisher bestehende Lücke im überörtlichen Fuß- und Radwegenetz geschlossen werden. Dies eröffnet die Chance, eine weitgehend vom motorisierten Verkehr getrennte Verbindung vor allem zwischen den im Nordosten und Südosten gelegenen Stadtteilen und den benachbarten Erholungsräumen herzustellen. Sie wird jeder Art des Radverkehrs, sei es mit Miet- und Lastenfahrrädern oder auch mit Kinderanhängern, offen ste-

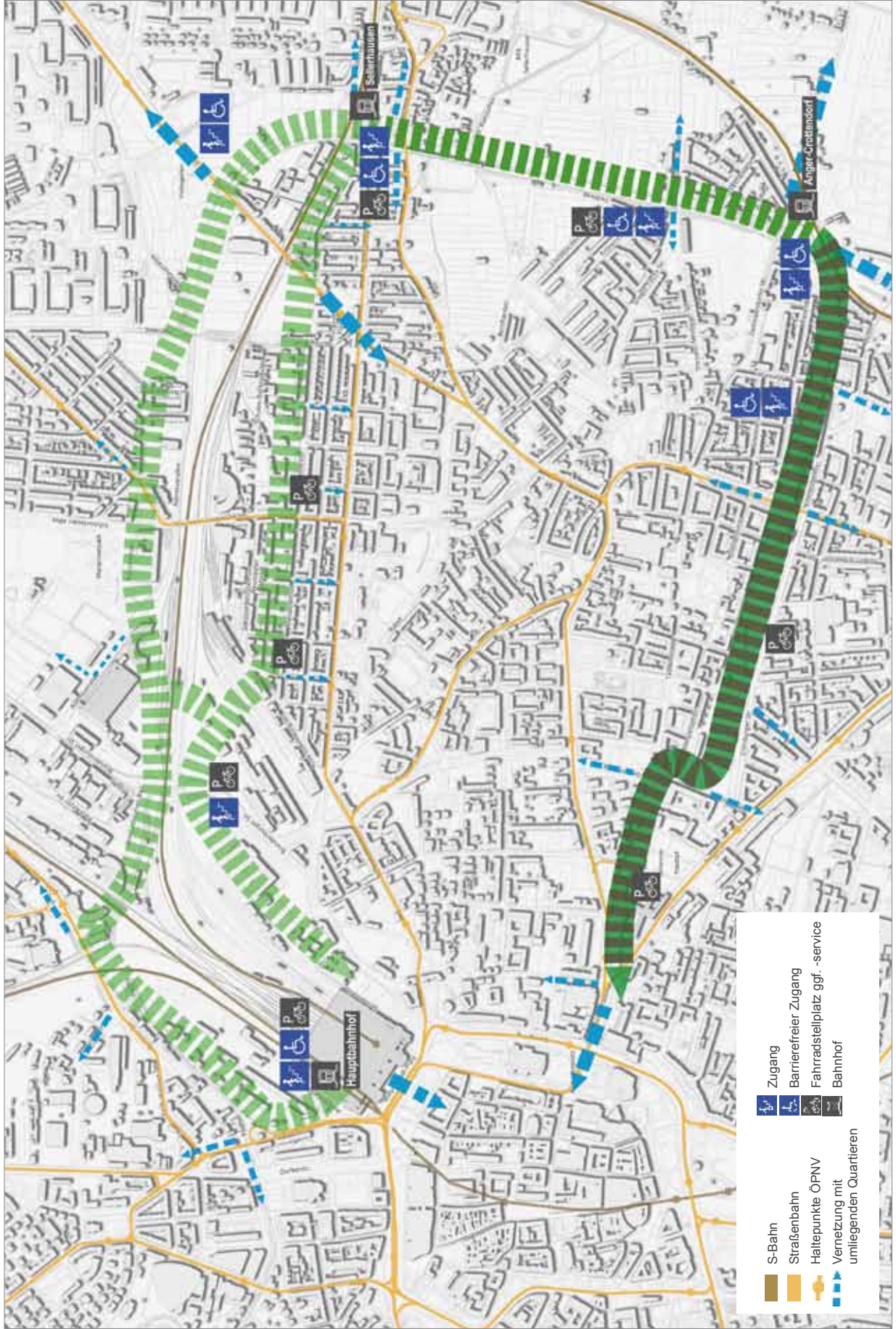


hen. Von Bedeutung ist dies nicht nur mit Blick auf die verbesserte Einbindung der Quartiere im Leipziger Osten. Auch aus gesamtstädtischer Sicht begünstigt es die Entwicklung von Tourismus und Wirtschaft. Im Bereich der Hochlage ist die Trasse an geeigneten Punkten durch behindertengerechte Rampen mit dem lokalen Straßen- und Wegenetz zu verknüpfen.

Im Einzelfall wird es überdies erforderlich sein, die an den Parkbogen angrenzenden Straßenräume für den Radverkehr verbessert auszubauen oder im Zuge zukünftig anstehender Erneuerungen separate Radspuren bzw. Radwege anzulegen. Dies betrifft insbesondere die Abschnitte des Parkbogens, die im Bereich des vorhandenen Straßennetzes geführt werden sollen:

- die Schulze-Delitzsch-Straße im Abschnitt östlich der Hermann-Liebmann-Straße,
- die Rohrteichstraße, Waldbaurstraße und Fridtjof-Nansen-Straße bzw. Pögnerstraße,
- die Rackwitzer Straße,
- die Sachsen- und die Preußenseite sowie deren Verlängerungen,
- die Güterstraße.





Zu prüfen ist außerdem, ob in Abschnitten entlang des östlichen Bahndamms ergänzend zum Parkbogen auch zu ebener Erde Radwegeverbindungen geschaffen oder weiter ausgebaut werden können. Dies betrifft insbesondere:

- den Neubau eines Fuß-/Radweges im Osten des Sellerhäuser Viadukts zwischen Wurzner Straße und Bernhardstraße,
- den Ausbau des westlich des Bahndamms verlaufenden Gartenwegs zwischen Bernhardstraße und Theodor-Neubauer-Straße,
- den Neubau eines Fuß-/Radweges zwischen Theodor-Neubauer-Straße und Zweinaundorfer Straße.

Auch einem weiteren Ausbau der Nord-Süd-Verbindungen, die den Parkbogen queren, kommt besondere Bedeutung zu. Mit Blick auf die beabsichtigte Aufwertung des Leipziger Ostens wird hierbei das Ziel verfolgt, die betreffenden Quartiere für Unternehmen und deren Beschäftigte besser erreichbar und als potentiellen Wohnstandort attraktiver zu machen.

Die Verwirklichung des Parkbogen Ost wird überdies die Möglichkeit bieten, den Fernradweg Berlin-Leipzig vom Landschaftsraum der Parthe und dem Mariannenpark über den neuen Fuß-/Radweg bis ins Neuseenland zu führen. Auf Teilen dieses Fernradwegs verläuft im Mariannenpark und entlang der Parthe zugleich der für Erholungssuchende bedeutsame Parthe-Mulde-Radweg, der bei Taucha der Parthe weiter nach Südosten folgt und nach Grimma führt.

Mit Blick auf künftige Mobilitätsanforderungen muss dem Ausbau und der Qualifizierung der Schnittstellen von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr besonderes Augenmerk gelten, um das Umsteigen von Fußgängern und Radfahrern auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Dies betrifft nicht nur die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen sondern auch die von Mobilitätspunkten mit Angeboten für Fahrradverleih und CarSharing. Im Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept sind für Fahrradabstellanlagen außer am Friedrich-List-

Platz u. a. die Bereiche Torgauer Straße/Volksgarten, Eisenbahnstraße/Stadtteilpark Rabat und Dresdner Straße/Breite Straße vorgesehen. Im Einzelfall sollten dies, entsprechend den Forderungen aus den Bürgerwerkstätten, abschließbare Anlagen sein. Als Standorte für Mobilitätspunkte kommen entsprechend des STEK LeO die Kreuzungsbereiche Torgauer Straße/Eisenbahnstraße und Dresdner Straße/Anna-Kuhnow-Straße in Betracht.

In Übereinstimmung mit den Zielen des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum sowie des STEK LeO sind gleichwertige Mobilitätschancen auch für Bürgerinnen und Bürger mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zu gewährleisten.

Das Rahmenkonzept für den Parkbogen sieht an dessen wichtigsten Schnittstellen mit dem Straßen- und Wegenetz jeweils Treppen und Rampen vor. An einer dieser Schnittstellen, dem südlichen Kopf des Bahndamms, soll die Möglichkeit der Einrichtung eines Aufzugs geprüft werden, um mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zur Dammkrone zu erleichtern. Im Norden läuft die Parkbogentrasse mit einer Neigung von weniger als 2 % in Richtung des „Alten Postbahnhofs“ aus und ist damit – im Gegensatz zu den mit 6 % ansteigenden Rampenzugängen im Bereich des Bahndamms – für Rollstuhlfahrer gut zu bewältigen.

Um perspektivisch auch eine bessere fuß- und radläufige Vernetzung zwischen Innenstadt, Bahnhof und zukünftigen Bahnhofspark auf der einen mit dem nordöstlichen Quartier Schönefeld sowie den hier vorhandenen Park- und Landschaftsräumen auf der anderen Seite zu erreichen, wird im Masterplan als Vision auch der Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke über die breite Gleistrasse vorgeschlagen. Diese Brücke hätte neben ihrer Verbindungsfunktion auch eine beträchtliche visuelle Bedeutung als Image für den Parkbogen Ost. Sie sollte daher eine besondere Gestaltqualität erhalten.

Freiflächensystem und Stadtklima

Seit Mitte der 1990er Jahre wurden im Leipziger Osten viele attraktive Freiräume entwickelt, öffentliche Räume aufgewertet und Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer hergestellt. Großprojekte wie das Grüne Rietzschkeband, der Stadtteilpark Rabet, der Lene-Voigt-Park oder die Aufwertung der Eisenbahnstraße haben, im Zusammenspiel mit kleinräumigen Maßnahmen wie der temporären Begrünung von Brachflächen, zu einer deutlichen Aufwertung des Wohnumfelds und zur Aufwertung des Stadtraums geführt. Zudem wurden wichtige Grünverbindungen und Wegebeziehungen geschaffen.

Ungeachtet dessen werden im Integrierten Entwicklungskonzept der Stadt Leipzig (SEKo) als weiterbestehende Mängel des Leipziger Ostens benannt (vgl. SEKo, 2015):

- eine unzureichende städtebauliche und funktionale Anbindung an die Innenstadt sowie an die im Norden, Osten und Süden angrenzenden Quartiere,
- die verbesserungswürdige Freiraumstruktur,
- fehlende sichere und schnelle Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger in die Innenstadt,
- meist von den nördlich gelegenen Landschaftsräumen abgeschnittene Grünflächen,
- mangelhaft gestaltete oder als solche gar nicht wahrnehmbare Eingangs- und Übergangsbereiche der Quartiere.

Außerdem gibt es noch große, seit Jahren brachliegende Areale, die allmählich durch ungeplant dort entstandene Ruderalvegetation überwuchert und zum Teil extensiv zwischengenutzt werden.

Im SEKo wird die Überwindung dieser Mängel als vorrangiges Ziel genannt. Gleichzeitig soll die Grün- und Freiflächenentwicklung unter Beachtung stadtklimatischer Erfordernisse erfolgen. Ungeachtet der seit 1990 erreichten Verbesserungen der Luft- und der Wasserqualität nahmen die verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Bodenversiegelung stetig zu.

Aufgrund der teilweise erreichten gesundheitsgefährdenden Werte bei der Luft- und Lärmbelastung ergibt sich akuter Handlungsbedarf.

Als Ziele der künftigen Freiraum- und Umweltentwicklung werden im SEKo / STEK LeO genannt:

- Verbesserung der Erreichbarkeit vorhandener Freiräume und deren Vernetzung mit Wohn- und Arbeitsstätten wie auch Sportanlagen,
- Sicherung urbaner Freiräume sowie – mit Blick auf die Aufwertung des städtischen Wohnumfelds – Schaffung neuer Grünzüge für Erholung, Sport und Freizeit mit dem Schwerpunkt in Stadtumbaubereichen,
- Verbindung der Innenstadt über Grünzüge und Wegeverbindungen mit dem Umland,
- Stärkung der Binnenwirkung von Grün im Stadtteil und dessen Verbindung mit angrenzenden Landschaftsräumen mit Blick auf die weitere Attraktivierung des Wohnumfeldes sowie die Verbesserung des Mikroklimas,
- Verbesserung der Grün- und Wegevernetzung zum Lene-Voigt-Park – Anger-Crotten-dorfer-Kreuzung – Stünzer Wald/Dunkler Wald – Lichter Hain – Grüne Gasse – Rabet,
- städtebauliche Aufwertung und Gestaltung des Eingangsbereichs am westlichen Rand des Lene-Voigt-Parks,
- Stärkung der ökologischen und Erholungsfunktion der Parthe-Aue und ihre verbesserte Anbindung an die Innenstadt,
- Beiträge zum Klima-, Umwelt- und Hochwasserschutz, u. a. durch Steigerung der Energieeffizienz von Stadttechnik und Gebäuden,
- Nutzung regenerativer Energien sowie eine Reduzierung von verkehrsinduzierter Luft- und Lärmbelastung,
- Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen,

- Belebung von Brachen durch Zwischennutzungen,
- Akzentuierung der Eingangsbereiche in den Leipziger Osten und der Übergangsbereiche zwischen den Quartieren.

Mit der Konversion der ehemaligen S-Bahntrasse zum Parkbogen wird eine attraktive Verbindung zwischen einer Reihe bislang unzureichend erschlossener Grünräume geschaffen. Es werden sich, unter Einbeziehung der künftig neu zu gestaltenden Areale, zukünftig verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Freiflächen- und Aufenthaltsqualitäten aneinanderreihen, die sich hinsichtlich ihrer Gestaltung und Nutzungsstruktur erheblich voneinander unterscheiden. Dies sind der Parkbogentrasse folgend:

Südabschnitt

(Bestand - nur Anpassung in Teilbereichen erforderlich)

- der als Ruhepol im Großstadtgetriebe durch Mauern eingefasste und als Park gestaltete Alte Johannfriedhof
- der von der Bevölkerung stark frequentierte Lene-Voigt-Park (in Teilen neu zu gestalten)
- die eng in die gründerzeitliche Bebauung eingeschnittene Anger-Crottendorfer Bahnschneise

Ostabschnitt

(in Planung, Finanzierung über EFRE und NPS größtenteils gesichert)

- der auf einem Damm bzw. dem Sellerhäuser Viadukt verlaufende Sellerhäuser Bogen, der eindrucksvolle Ausblicke über das Stadtpanorama erlaubt

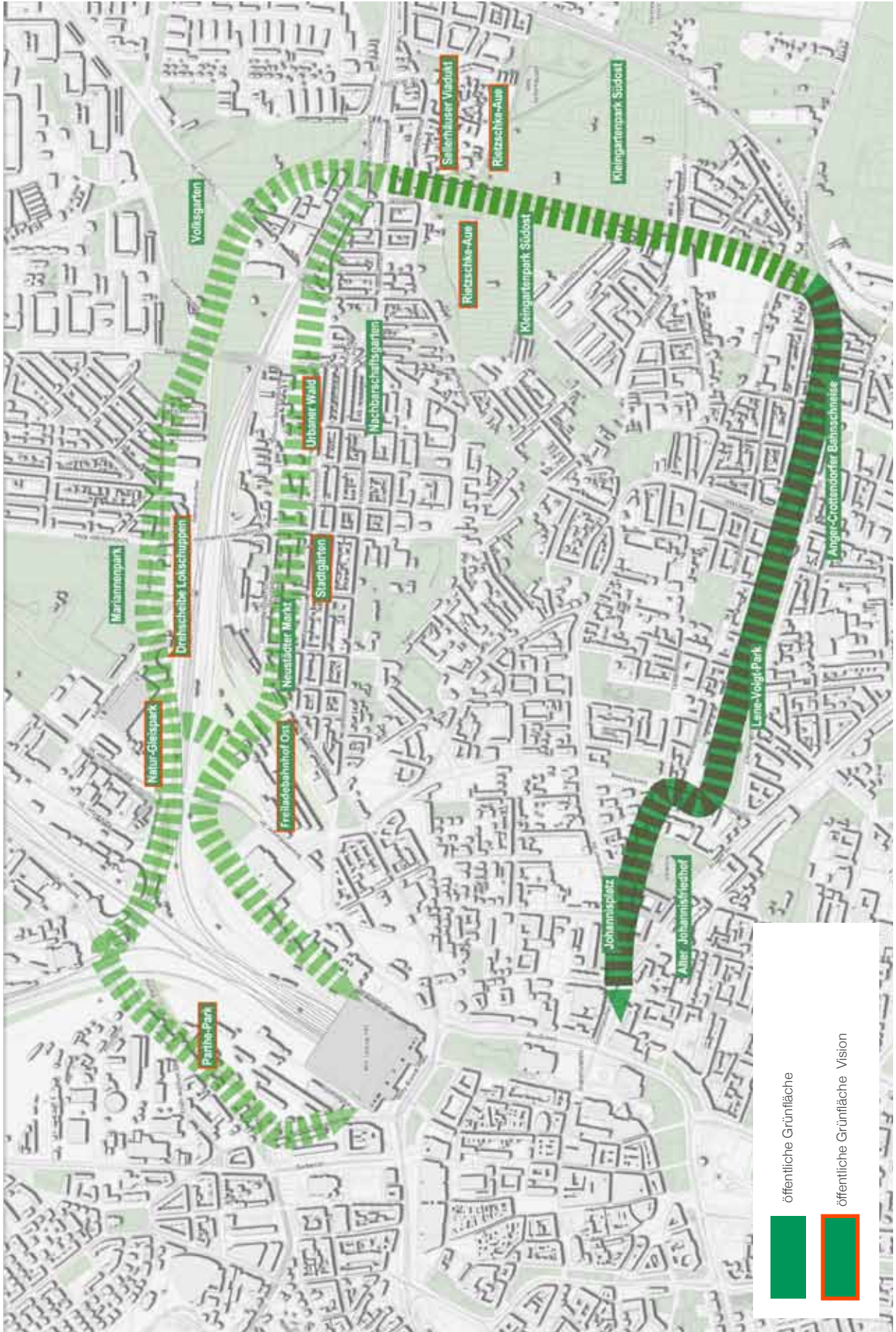
- der sich beiderseits des geplanten Parkbogens erstreckende Kleingartenpark Südost, mit den für die naturnahe Gestaltung eines Überflutungsbereichs vorgesehenen Flächen im westlichen Teil und dem Übergang zum Volkshain Stünzer Park im östlichen Teil

Nordspange

(Vision)

- der von Kleingartenanlagen umgebene, als Landschaftspark gestaltete Volksgarten
- der als Volkspark, teilweise in der Tradition englischer Landschaftsparks mit Sport-, Erholungs- und Schmuckflächen ausgestattete Mariannenpark
- die Drehscheibe des ehemaligen Lokschuppens sowie das Gleisvorfeld des ehemaligen Postbahnhofes
- der Parthe-Park als neuer Erholungs- und Kommunikationsraum im Zentrum des geplanten Quartiers „Am Alten Zoll“ (ehemaliger Thüringer Bahnhof)

Die lückenhaft entlang des Gleiskörpers und auf angegliederten Brachflächen entstandene Ruderalvegetation soll gleichzeitig behutsam neu strukturiert und zu einem durchgehend von Grünflächen gesäumten Band weiterentwickelt werden. Hierdurch sollen die Biotopwertigkeit und die mikroklimatischen Effekte dieses grünen Bandes gestärkt werden. Im Rahmen der weiterführenden Planung wird darauf zu achten sein, dass mit der gewünschten Akzentuierung und punktuellen Inszenierung der Vegetation keine signifikante Erhöhung des Pflegeaufwands einhergeht.



Im Bereich der Kleingärten und der gründerzeitlichen Wohngebiete besteht die Absicht, Bewohner- und Kleingärtnergruppen dabei zu unterstützen, eine Reihe von Gemeinschaftsgärten zu schaffen und diese der Öffentlichkeit als Schaugärten zugänglich zu machen. Auch eine Mitnutzung als Lehr- und Lerngärten, als „grüne Klassenzimmer“, für die benachbarten Schulen ist vorstellbar. So wollen Kleingartenvereine des Kleingartenparks Südost in Gemeinschaftsgärten u. a. alte Weinsorten anbauen und Bienen züchten und diese Gärten der Öffentlichkeit als Schaugärten zugänglich machen.



Bei der ergänzenden oder neuen Bepflanzung von Grünflächen sollen die stadtklimatisch wirksamen Luftleitbahnen beachtet werden. Die vom Hauptbahnhof nach Osten verlaufende Bahntrasse markiert eine der übergeordneten Leitbahnen. Gleichzeitig soll das Mikroklima in den Quartieren durch die stärkere Vernetzung von Grünstrukturen, etwa durch vermehrte Fassaden- und Dachbegrünungen sowie durch die Begrünung bislang noch vegetationsfreier Brachflächen, verbessert werden.

Mit dem Aktivband ist als wichtiger stadtklimatischer Effekt auch ein Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen zu erwarten. Dies soll vor allem durch die stärkere räumliche Vernetzung innerhalb der einzelnen Quartiere sowie die Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei gleichzeitiger Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen.

Die in unmittelbarer Nähe des Parkbogen Ost geplanten kommunalen Aktivitäten sind zwar nicht Bestandteile dieses Projektes, jedoch bedeutende Bausteine einer übergreifenden integrierten Entwicklungsstrategie. So birgt die Vernetzung der Planungsansätze für einen Quartiersschulcampus sowie für dessen Aufenthalts- und Sportbereiche mit der naturnahen Gestaltung der Rietzschke-Aue große Chancen. Sie ist eng mit der Umgestaltung des Kleingartenparks Südost verbunden. Die Zusammenführung der unterschiedlichen Planungsansätze und deren Abstimmung wird zu einem qualitativ weitgehend veränderten Stadtraum führen, der die geänderten Anforderungen der wachsenden Stadt spiegelt. Über die Akteursbeteiligung hinaus ist für die Vernetzung dieser Einzelprojekte ein planerischer Überbau erforderlich.

Bildung, Sport und Integration

Bildung und Integration sind angesichts der sozialen und beschäftigungspolitischen Herausforderungen im Leipziger Osten wichtige Bausteine der zukunftsfähigen Stadt- und Stadtteilentwicklung. Armut und verhinderte soziale Teilhabe sind ein allgemeines Gesundheitsrisiko.

Gegenwärtig übersteigt der Anteil von Bewohnern im Leipziger Osten, die Transferleistungen beziehen, den gesamtstädtischen Durchschnitt um etwa 4 %. Dies spiegelt sich auch im Pro-Kopf-Einkommen, das knapp 300 € unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt. Der Anteil von Bewohner/-innen mit Migrationshintergrund im Leipziger Osten ist drei Mal höher als in der Gesamtstadt. Das STEK LeO benennt darüber hinaus stark unterdurchschnittliche Erfolgsquoten in den Bildungsbiografien sowie einen überdurchschnittlichen Anteil von Kindern mit Erwerbsrückständen bei der Sprachentwicklung, Motorik und Sozialkompetenz als Herausforderungen im Stadtteil. Die Schulabbrecherquote bewegt sich bei über 14 %. Dies sind Indizien dafür, dass eine gleichwertige Teilhabe an Bildung und gesellschaftlichem Leben derzeit – ungeachtet individueller, gesellschaftlicher oder kultureller Gründe – für einen Teil der Bevölkerung nicht gewährleistet, gleichwohl aber dringend anzustreben ist.

Aufgrund eines weiterhin zu erwartenden Bevölkerungszuwachses werden u. a. auch vorhandene Kita- und Schulkapazitäten zu erweitern sein. Angesichts sich ständig wandelnder Anforderungen auf dem Arbeitsmarkt wird es eine wichtige Aufgabe sein, lebenslanges Lernen zu fördern und auch Erwachsenen die Chance zur Weiterbildung zu erschließen. Vor diesem Hintergrund soll im Umfeld des östlichen Parkbogensektors ein neuer Schulcampus mit Oberschule, Gymnasium und einer Stadtteilkomponente entstehen. Dort sollen nicht nur für Schüler und Eltern, sondern auch für alle Bewohner der umliegenden Quartiere gemeinsam mit den Akteursnetzwerken außerschulische Freizeit- und Bildungsaktivitäten angeboten werden, die die individuelle Teilhabe an der Gesellschaft ebenso fördern, wie den sozialen Zusammenhalt im Quartier. Die Aktivitätspole in den Quartieren werden wesentlich durch den Parkbogen Ost miteinander verknüpft.



Zu den Zielen für den Leipziger Osten zählen im STEK LeO unter Berücksichtigung der vom Leipziger Stadtrat 2012 beschlossenen „Bildungspolitischen Leitlinien“ u. a.:

- die Förderung non formalen Lernens mittels unterschiedlicher Angebote der Kinder- und Jugendförderung, des kulturellen und sozialen Interagierens, der Gesundheitsbildung sowie des Sports,
- die Stärkung der Eltern in ihrer Vorbild- und Erzieherrolle, z. B. durch Unterstützungs- und Elternbildungsangebote,
- die Stärkung des lebensbegleitenden Lernens durch Angebote zur Bildungsberatung und zur Weiterbildung,
- die Förderung der Kooperation zwischen den Akteuren der Bildungslandschaft, darunter die Öffnung von Schulen zum Stadtteil mit einer Verknüpfung von formalem, non formalem und informellem Lernen unter Einbeziehung der lokalen und überörtlichen Akteursnetzwerke.
- die Stärkung der gesundheitsfördernden und präventiven Wirkung nachbarschaftlicher Netzwerke sowie die Schaffung vielfältiger Möglichkeiten für Bewegungsaktivitäten und bedarfsgerechte Angebote für sportliche Betätigung.

Die Schulentwicklungsplanung ergänzt in diesem Kontext u. a. folgende für die integrierte Stadtteilentwicklungsplanung bedeutsame Ziele (vgl. Fortschreibung Schulentwicklungsplan der Stadt Leipzig, 2012):

- die Förderung der Integrationsfunktion von Bildungsstandorten zwischen den Generationen und unterschiedlichen Kulturen sowie ihrer Vernetzung mit dem Stadtteil,
- die Erweiterung der Kita- und Schulkapazitäten unter Berücksichtigung der Schulwegebeziehungen.

Der Parkbogen Ost bietet nicht zuletzt angesichts des breiten Spektrums lokaler Akteure vielfältige

Ansatzpunkte für das Zusammenwirken und die räumliche Verknüpfung bildungs- und integrationspolitischer Initiativen und Projekte. Folgende Kooperationsfelder bieten sich u. a. an:

- Schulen und Kitas können durch Lehr- und Lerngärten sowie ihre Beteiligung an Gemeinschaftsprojekten mit den Kleingärtnern nicht nur die Schüler, sondern auch deren Eltern für ein Lernen in und mit der Natur sowie zu Fragen der gesunden Ernährung gewinnen. Im Rahmen der Freiraumgestaltung könnten darüber hinaus informelle Angebote für Sport und Bewegung geschaffen werden, die einen wichtigen Beitrag zur sozialen Integration und Gesundheitsprävention leisten.
- In der „Alten Feuerwache“ könnten Ausbildungsprojekte mit unterschiedlichen Schwerpunkten angeboten werden. Jugendliche aus den angrenzenden Quartieren könnten in den Vorhaben des Garten- und Landschaftsbaus sowie in der energetischen Sanierung ausgebildet werden.
- Gemeinschaftsgärten bieten die Möglichkeit, Erfahrungen für das Erlernen sozialen Verhaltens zu vermitteln. Sie eignen sich zudem hervorragend als Orte der Beteiligung unterschiedlicher ethnischer Bevölkerungsgruppen und können einen wichtigen Beitrag zum interkulturellen Dialog und zur Integration von Immigranten leisten. In der Regel ist insbesondere während der Anschubphase von Gemeinschaftsgärten eine intensive fachliche Betreuung erforderlich.
- Unterschiedliche Sport- und Spielangebote entlang des Parkbogens können vielfältige Gelegenheiten bieten, um sowohl im Mannschaftssport als auch beim Kinderspiel Bewegung zu fördern, soziale Kompetenzen zu erlernen, lokale Identitäten zu festigen und zur Begegnung und Integration verschiedener Kulturen beizutragen.

Wohnungsmarkt

Als ehemals dicht bebautes und gemischtes Arbeiterwohnquartier ist der Leipziger Osten überwiegend durch gründerzeitliche Blockstrukturen geprägt, umfasst aber auch in Volkmarsdorf Süd sowie im Kreuzstraßenviertel Standorte des DDR-Wohnungsbaus aus den 1980er Jahren.

Im STEK LeO wird die in den vergangenen Jahren erreichte Aufwertung hervorgehoben. Nachdem noch Ende der 1980er Jahre der Großteil der gründerzeitlichen Bebauung nach jahrzehntelanger Vernachlässigung beinahe vor einem flächenhaften Abriss stand, wurde zu Beginn der 1990er Jahre mit der Ausweisung von Sanierungsgebieten der Grundstein für eine städtebauliche Erneuerung gelegt. Umfangreiche Sanierungs- und Modernisierungstätigkeiten durch private Investoren und die öffentliche Hand haben zwischenzeitlich zu einem enormen Sanierungsfortschritt und behutsamen Stadtumbau mit der schrittweisen Sanierung erhaltenswerter Gebäudesubstanz, dem Rückbau zerschlissener Gewerbe- und Wohngebäude, der Erneuerung bzw. Neuanlage öffentlicher Parks und Plätze sowie der Modernisierung zahlreicher Straßenzüge beigetragen.

Der Wohnungsleerstand wird für das Jahr 2015 auf etwa 10 % geschätzt und liegt damit höher als in der gesamten Stadt. Grundsätzlich konzentrieren sich die Leerstände in den Gründerzeitbauten, während in den Gebieten des DDR-Geschosswohnungsbaus keine strukturellen Leerstände bestehen. Als räumliche Schwerpunkte lassen sich Bereiche im Osten an der Eisenbahnstraße und der Wurzner Straße sowie an deren Nebenstraßen identifizieren.



Während in weiten Bereichen der Gründerzeitbebauung ein Zusammenhang zwischen Bauzustand und Wohnungsleerstand zu verzeichnen ist, gilt dies für die unsanierten Plattenbaubestände in Volkmarsdorf Süd nicht.

Im Leipziger Osten wurde in den letzten Jahren viel erreicht: Eisenbahnstraße, Stadtteilpark Rabet, Reudnitz-Center, Neustädter Markt sowie Lene-Voigt-Park stehen für den strukturellen und qualitativen Wandel im Leipziger Osten. Viele soziale und beschäftigungsfördernde Projekte wurden durchgeführt, eine Vielzahl zivilgesellschaftlicher Akteure, Eigentümerstandortgemeinschaften und Stadtteilinitiativen engagieren sich für die Entwicklung des Stadtteils.

Diese Aktivitäten haben mit dazu beigetragen, dass es möglich wurde, an den allgemeinen Aufwärtstrend der Stadt anzuschließen. Der massive Bevölkerungsrückgang der 1990er Jahre ist gestoppt und in den letzten zehn Jahren ein Bevölkerungszuwachs um knapp 10.000 EW auf über 37.000 EW zu verzeichnen.

Getragen wird der Zuwachs in wesentlichem Maße von der ausländischen Bevölkerung, so dass sich deren Anzahl im Stadtteil fast verdoppelte. In den Quartieren entlang der Eisenbahnstraße liegt ihr Anteil inzwischen bei über 25 % der Wohnbevölkerung. Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund liegt deutlich darüber.

In Übereinstimmung des Stadtentwicklungskonzepts (SEKo), des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts Leipzig Ost (STEK LeO) und in Anlehnung an die gesamtstädtischen Ziele des Wohnungspolitischen Konzepts wurden folgende Ziele formuliert:

- Erhalt des vorhandenen breiten Wohnungsangebots sowie die Schaffung neuer Qualitäten durch neue Wohnformen,
- weitere Qualifizierung der Quartiere entsprechend ihrer Stärken, damit sie sich im gesamtstädtischen Wohnungsmarkt profilieren und konkurrenzfähig entwickeln,

- Stärkung vorhandener Qualitäten durch sozialverträgliche Sanierung und Modernisierung des aktuellen Bestandes unter besonderer Berücksichtigung der energetischen Effizienz,
- Erhalt von ausreichend bezahlbarem Wohnraum,
- aktive Flächenpolitik, mit der die Neubaunachfrage innerhalb des inneren Stadtgebietes befriedigt werden kann,
- Verbesserung der Wegebeziehungen innerhalb des Leipziger Ostens und zum Landschaftsraum im östlichen Umland.

Anknüpfend an den im STEK LeO entwickelten Handlungsansatz soll die Realisierung des Parkbogen Ost die Umsetzung dieser Ziele unterstützen und hierbei insbesondere folgende Maßnahmen im direkten Zusammenhang mit dem Parkbogen oder im Umfeld ermöglichen und unterstützen:

Entwicklung der Alten Feuerwache

Für das Schlüsselprojekt „Alte Feuerwache“ sollen im Zuge eines Gutachtens Nutzungsmöglichkeiten aufgezeigt und untersucht werden. Ziel ist eine Belebung und nachhaltige Nutzung und Bespielung des Ortes sowie eine stärkere Verknüpfung und Einbindung in die benachbarten Quartiere.



Öffentlichkeitsarbeit für Maßnahmen zum Klimaschutz

Eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit, auch im Rahmen des Marketings für den Parkbogen Ost, und entsprechende Beratungsangebote in der „Alten Feuerwache“ sollen dazu beitragen, für Maßnahmen der CO₂-Reduzierung und Anpassung an den Klimawandel zu sensibilisieren und zum aktiven Handeln zu mobilisieren. Durch den Parkbogen soll der öffentliche Dialog über die Förderung des Radverkehrs und der Elektromobilität sowie über den Ausbau von Mobilitätsstationen nachhaltig unterstützt werden.

Unterstützung der kleinräumlichen Verflechtung von Wohnen und Arbeiten

Insbesondere in der Nachbarschaft zum Parkbogen gelegene Brach- und extensiv genutzte Gewerbeflächen im Quartier Volkmarsdorf Nord und auf dem Gelände des Freiladebahnhofs eignen sich für die Erprobung innovativer kleinräumlicher Verflechtungen von Wohnen und Arbeiten in einzelnen Nutzungseinheiten (z. B. Lofts, Gewerbeerienhäuser mit eingelagerten Betriebswohnungen, baulich getrennte Nutzungsnachbarschaft von Wohnen und nicht störendem Gewerbe). Es sollte geprüft werden, welche Konzeptansätze für die genannten Standorte immobilienwirtschaftlich tragfähig und realisierbar sind.

Strategiediskussion zur Bestandsentwicklung mit Großeigentümern

Im Umfeld des Parkbogens gibt es eine Reihe größerer Immobilien, die in naher Zukunft von leistungsfähigen Investorengruppen entwickelt werden sollen. Hierzu zählen u. a. die Areale „Am Alten Zoll“, des ehemaligen Ringlokschuppens an der Hermann-Liebmann-Brücke, des ehemaligen Unternehmens Polygraph sowie mehrere große Grundstücke im Graphischen Viertel. Es ist zu prüfen, wieweit mit diesen Investoren im Rahmen der Projektentwicklung für diese Areale sowohl kleinräumige Konzepte sozial gemischter Wohnungsprojekte, mit noch festzulegendem Anteil bezahlbarer Mietflächen als auch kleinräumige Nutzungsverflechtungen vereinbart werden können.

Wirtschaft und Arbeit

Die Wirtschaftsstruktur des Leipziger Ostens und des Parkbogenumfelds ist – mit Ausnahme einer räumlichen Konzentration von Bürodienstleistungen im citynahen Randbereich – in weiten Teilen geprägt von inhabergeführten Klein- und Kleinunternehmen. Verarbeitendes Gewerbe und Handwerk sind nur gering vertreten. Schwerpunktträume der wirtschaftlichen Entwicklung stellen die Hauptverkehrsachsen Brandenburger Straße, Eisenbahnstraße, Dresdner Straße und Zweinaundorfer Straße dar. Agglomerationen gewerblicher Unternehmen finden sich darüber hinaus vor allem im Umfeld der nördlichen Parkbogenabschnitte am Freiladebahnhof sowie am Torgauer Platz. Dort erstrecken sich zugleich auch größere zusammenhängende Brachflächen.

Die gewerblichen Nutzungen werden überwiegend geprägt durch Nahversorgungsangebote. Sie sind fast ausschließlich auf die Stadtteilbevölkerung ausgerichtet.

Der Anteil der Langzeitarbeitslosen an der Gesamtbevölkerung liegt über dem Leipziger Durchschnitt. Die verfügbare Kaufkraft ist vergleichsweise gering. Aufgrund der City-Nähe und deren sehr guter Erreichbarkeit ist zudem ein deutlicher Kaufkraftabfluss zu verzeichnen.

Die Qualität der Gewerbeflächen entspricht nicht immer modernen Anforderungen. Moderate Mietpreise können diese Mängel nicht kompensieren.

Als Handlungsschwerpunkte für die kommenden Jahre werden im STEK LeO beschrieben:

- die Unterstützung von Bestandsunternehmen,
- die gezielte Ansiedlung und Verankerung von Unternehmen im Stadtteil sowie
- die stadtteilorientierte Beschäftigungsförderung.

Ein Schwerpunkt dieses Handlungsfelds ist die Stärkung kleinerer Unternehmen der lokalen Ökonomie mit dem Ziel, die am Standort befindlichen Bestandsunternehmen zu stabilisieren und zum Verbleib zu motivieren.

Ziel ist es, die vorhandenen Funktionen zu erhalten, zu erneuern und zu ergänzen.

Als wesentliche Maßnahmen sieht das STEK LeO das Beratungs- und Begleitungsangebot für kleine und mittlere Unternehmen mit Blick auf deren unternehmerisch-strategische Qualifizierung vor. Empfohlen werden auch direkte Investitionsbeihilfen für kleinere Unternehmen der lokalen Ökonomie.

Ergänzend dazu soll die Attraktivität des Leipziger Ostens als Wohn- und Arbeitsstandort durch die verbesserte städtebauliche und funktionale Anbindung an die Innenstadt und an die bedeutenden Wissenschaftsräume im Norden und Süden gesteigert werden. Weitere Ziele sind die Aufwertung und der Ausbau von Wegebeziehungen innerhalb der Quartiere und mit den angrenzenden Grünräumen.

Priorität in diesem Handlungsfeld hat auch die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben auf den Brachflächen bei gleichzeitiger Stärkung der vorhandenen Betriebe. Insbesondere die Gewerbebestände im nördlichen und westlichen Randbereich entlang der Bahnflächen sollen qualifiziert werden.



Ziel ist eine qualifizierte gewerbliche Entwicklung dieser Standorte unter Berücksichtigung der freiraumplanerischen und stadtklimatischen Aspekte.

Die mit der Realisierung des Parkbogens verbundenen Bau- und Pflegemaßnahmen werden sich über einen Zeitraum von ca. zehn Jahren vor allem regional als eigenständiges Beschäftigungsförderungsprogramm für eine große Gruppe beteiligter Firmen und deren Beschäftigte erweisen. Vom Ausbau des Parkbogens sind Impulse auf die Entwicklung bislang brachliegender Areale in dessen Nachbarschaft zu erwarten. Dabei wird sich die gewerbliche Entwicklungsdynamik vor allem auf den Nordsektor des Parkbogens konzentrieren. Hierzu zählen u. a.:

- Behutsame städtebauliche Neuordnung und Verdichtung der bislang extensiv genutzten Gewerbeflächen am Freiladebahnhof.
- Mittel- bis langfristige privatwirtschaftliche Entwicklung des „Alten Postbahnhofs“ sowie des Ringlokschuppens als Gewerbe-, Dienstleistungs- und Kreativstandort.
- Schrittweise Neuordnung des gesamten Gebietes zwischen Schulze-Delitzsch-Straße und Bahntrasse sowie Hermann-Liebmann- und Kohlwegbrücke. Durch den Abriss des denkmalgeschützten Ringlokschuppens wird dieser exponierte Standort an der Hermann-Liebmann-Brücke auf längere Sicht unter Beachtung der Kaltluftschneisen u. a. für die Ansiedlung von höherwertigen Gewerbenutzungen verfügbar. Der östlich anschließende Geländestreifen kann dadurch aufgewertet werden und längerfristig eine schrittweise Neuordnung erfahren. Im Rahmen von Neubaumaßnahmen könnten in der Nachbarschaft zum Parkbogen auch kostengünstige Gewerbehäuser und/oder Gewerbelofts für wertschöpfungsintensive Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe entstehen.

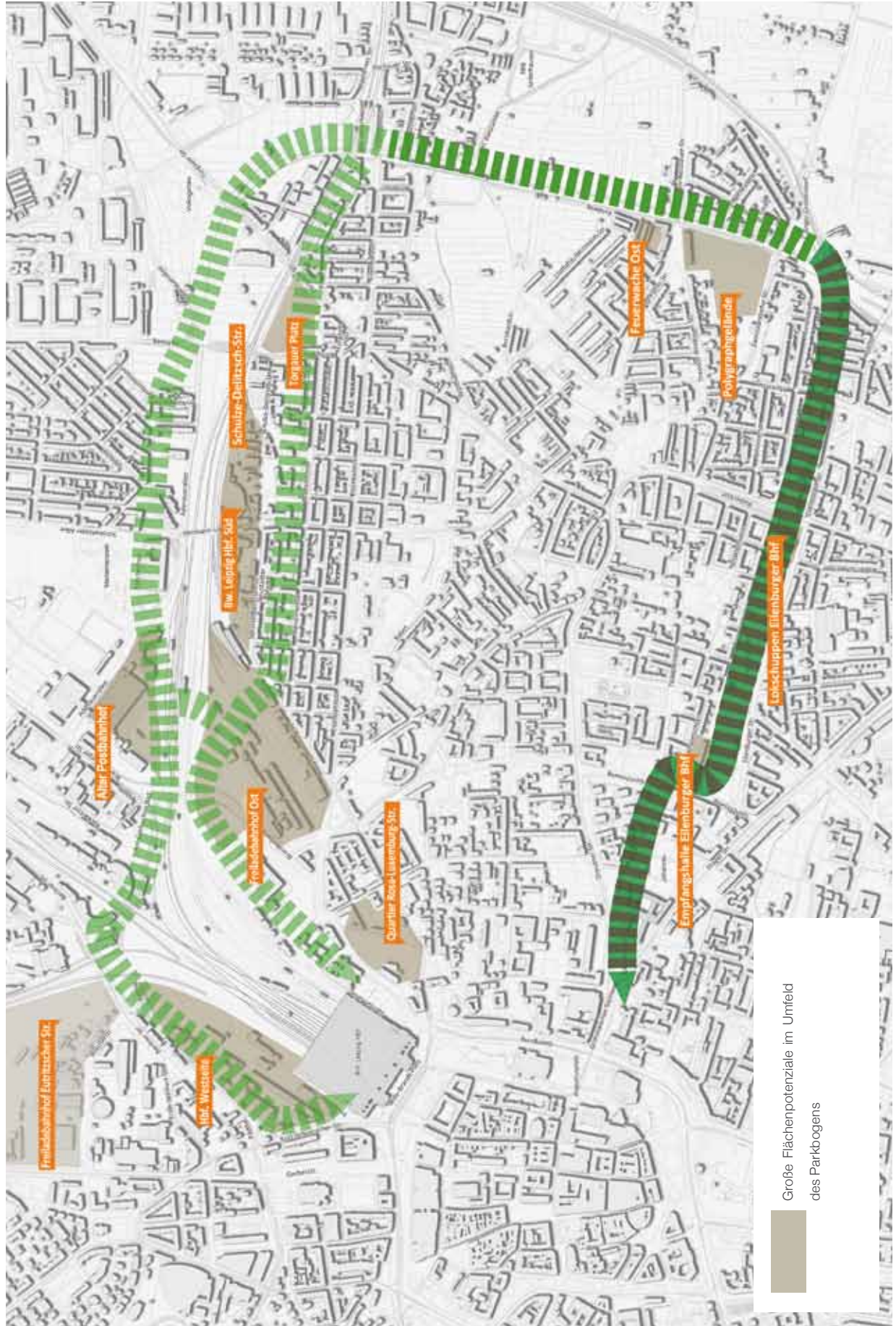
Mit Blick auf die im STEK LeO hervorgehobene Stärkung der lokalen Ökonomie wird es gleichzeitig eine vorrangige Aufgabe sein, ihre Wettbe-

werbsfähigkeit zu stärken.

Zu diesem Zweck sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Ergänzung des an anderer Stelle bereits in kleinerem Rahmen bestehenden stadtentwicklungsbezogenen, unabhängigen Beratungsangebotes für ansässige und ansiedlungswillige Unternehmen. Es sollte die Aufgabenbereiche Ansiedlungsbegleitung, Unterstützung betrieblicher Projektentwicklungen, Aufbau und Organisation stadtteilbezogener Kooperation sowie die Erarbeitung von strategischen Perspektiven für die lokale Ökonomie umfassen.
- Aufbau lokalökonomischer Vernetzungsstrukturen und von Beratungsangeboten zur Förderung lokaler Bauleistungen sowie gemeinschaftlicher Flächennutzungen und -bewirtschaftungen.
- Modellhafte Entwicklung umweltverträglicher Gewerbestandorte in Parkbogennähe, die als Vorbild für die generelle Weiterentwicklung von Gewerbestandorten hohe Standards des Ressourcenschutzes insbesondere hinsichtlich des Energie- und Wasserrecyclings, der Reduzierung des MIV sowie des Klimaschutzes erfüllen.





Große Flächenpotenziale im Umfeld
des Parkbogens

Stadtmarketing und Tourismus

Leipzig hat an Attraktivität als Reiseziel weiter zugenommen. Die Zahl der Übernachtungen für das Jahr 2014 lag bei rund 2,8 Millionen. Innerhalb der letzten zehn Jahre konnten die Übernachtungszahlen um 65 % gesteigert werden. Leipzig liegt im Ranking der Übernachtungszahlen nun vor Städten wie Köln, Nürnberg oder Stuttgart.

Ein großer Anteil des Zuwachses ist auf den zunehmenden Individualtourismus zurückzuführen. Das Wachstum der Gäste- und Übernachtungszahlen geht dabei vor allem auf inländische Touristen zurück. Deren Anteil an den Übernachtungen lag 2014 bei rund 84 %. Leipzig entwickelt sich zunehmend auch zum Reiseziel für Besucher aus dem Ausland. Mit einem Anteil von 16 % an der Gesamtzahl der Übernachtungen ist diese Besuchergruppe allerdings noch vergleichsweise gering.



Zwischen 60 bis 70 % aller Übernachtungen gehen auf geschäftlichorientierte Reisen zurück. Dies ist auf die wachsende Attraktivität der Stadt für Kongresse, Tagungen und Events zurückzuführen. Mit dem neuen Werbeslogan der kommunalen Tourismusstrategen „Leipzig Region – Burgen, Seen, Heide, City“ richtet sich die Marketingstrategie der Stadt künftig vermehrt auf deren Einbindung in die gesamte Region. Der Parkbogen Ost bietet sich vor diesem Hintergrund als bedeutsame, auch für das Stadtmarketing und den Tourismus, einsetzbare Marke an.

Die räumliche Verknüpfung mit der Leipziger City und dem Hauptbahnhof sowie die nahezu kreisförmige Anlage des Parkbogens vermitteln auf Anhieb ein für den Besucher erfassbares Bild und ein überschaubares Erlebnisprogramm mit wechselnden Perspektiven auf die Stadt sowie mit einer großen Bandbreite von Attraktionen. Dazu zählen insbesondere:

- das Grassmuseum mit seinen international bekannten Sammlungen sowie der angrenzende historische und parkähnliche ehemalige „Johannisfriedhof“,
- der Lene-Voigt-Park und seine vielfältigen Freizeitangebote,
- das circa 250 m lange Sellerhäuser Viadukt mit seinem beeindruckenden Blick auf das Stadtpanorama,



- die gründerzeitlichen Wohngebiete von Neustadt und Volkmarisdorf mit einer großen Bandbreite von Stadtgärten, die auch Besuchern zugänglich sind, der Landschaftspark Volksgarten sowie der in Anlehnung an englische Landschaftsparks gestaltete Mariannenpark mit dem benachbarten Schloss Schönfeld und der anschließenden Parthenaue,
- sowie die perspektivisch angedachten neuen Parkelemente Bahnhofspark östlich sowie Parthepark westlich des Hauptbahnhofs.

Für Touristen dürfte die Option verlockend sein, über den östlichen Cityring wieder an den Ausgangspunkt ihrer Erkundung zurückzukehren bzw. eine beliebige Erweiterung in der mit Kneipen, Einkaufsgelegenheiten und Kulturinstitutionen in hoher Dichte ausgestatteten City zu suchen.

Aufgrund der absehbaren Bedeutung für den Tourismus dienen nahezu alle Baumaßnahmen zur Verwirklichung des Parkbogen Ost zugleich der Förderung des Tourismus. Dazu trägt auch die über den Parkbogen perspektivisch mögliche Radwege-Verknüpfung des Hauptbahnhofs und der City mit dem Völkerschlachtdenkmal und dem Umland – insbesondere dem Neuseenland – bei. Durch den Parkbogen wird ein wichtiges Bindeglied für die Vernetzung der regionalen und überregionalen touristischen Infrastruktur hergestellt. Hierzu zählt u. a. die Verlängerung des Fernradwegs Berlin-Leipzig und die Anbindung des Parthe-Mulde-Radwegs zwischen Leipzig und Grimma.

Die überörtliche Wahrnehmung des Parkbogens wird nicht zuletzt davon abhängen, welche Attraktionen sich mit ihm verbinden lassen. Hierfür spielen bedeutsame Baudenkmale, wie der Alte Postbahnhof, das Sellerhäuser Viadukt, das Polygraph-Gebäude und das Grassimuseum eine besondere Rolle. Gleiches trifft auch auf die Freiräume, wie den Senkgarten im Mariannenpark und den beeindruckenden Baumbestand im „Alten Johannisfriedhof“ zu. Für die wachsende Zielgruppe der jungen Städtetouristen mit geringem Reisebudget dürfte allerdings auch ein facettenreiches und kostenlos verfügbares Erlebnisange-

bot im gesamten Parkbogenverlauf an Bedeutung gewinnen.

Letzteres wird die Akzeptanz des Parkbogens und der mit ihm verbundenen Komponenten bei der Leipziger Bevölkerung entscheidend beeinflussen. Die positive Resonanz des Parkbogens in der Stadt und seine Einbindung in das bürgerschaftliche Engagement sind für die Außenwahrnehmung ein bedeutsames Element.

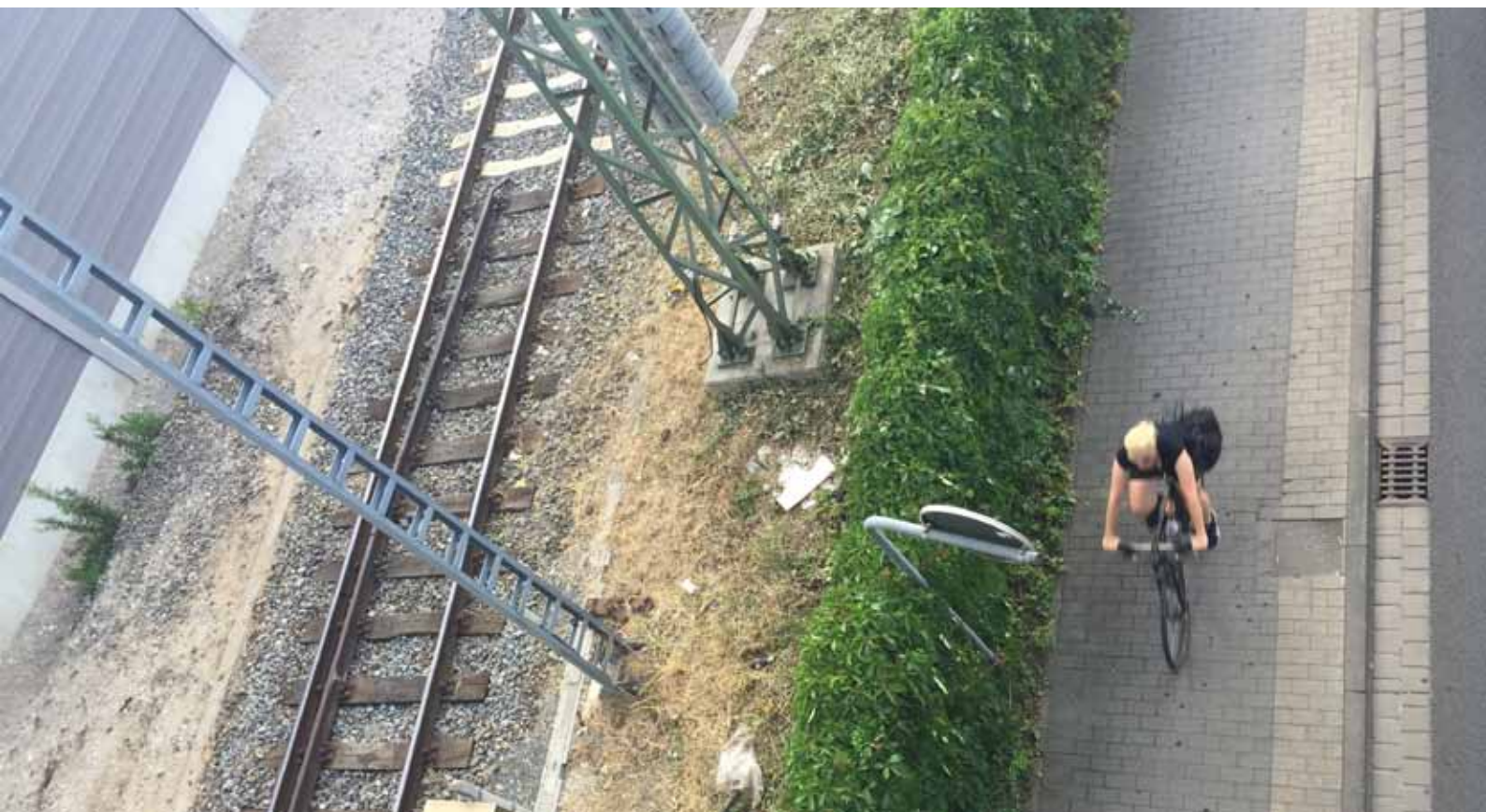
Je stärker die Attraktionskraft des Parkbogens nach innen und nach außen wirkt, um so größer werden die Chancen, ihm für die Pflege und Weiterentwicklung ein tragfähiges Gerüst zu geben, das für die Bewältigung der laufenden Kosten einen möglichst hohen Eigenfinanzierungsanteil aufbringt.

Im Rahmen des Ausbaus der touristischen Infrastruktur werden folgende Maßnahmen für den Parkbogen Ost von besonderer Bedeutung sein:

- Herstellung eines direkten Zugangs von der östlichen Gleishalle des Hauptbahnhofs,
- Ausstattung mit einem sein Markenimage unterstützenden Leitsystem, das zugleich auf die angegliederten Sehenswürdigkeiten und die mit ihm verknüpften regionalen Ziele hinweist,
- Ausbau der Umsteigemöglichkeiten zum schieneengebunden ÖPNV an den Mobilitätspunkten Hauptbahnhof, Sellerhäuser Dreieck, Anger-Crottendorfer Bahnschneise und Johannisplatz,
- Einrichtung von Fahrradstationen mit Serviceeinrichtungen am Hauptbahnhof und in der „Alten Feuerwache“ sowie von gesicherten Fahrradabstellplätzen an möglichst vielen Verknüpfungspunkten mit dem lokalen Straßennetz und Wegenetz,
- Bereitstellung von elektrobetriebenen Transportmöglichkeiten insbesondere für bewegungseingeschränkte Besucher.

6

RAHMENKONZEPT



Das Rahmenkonzept ist Orientierungsrahmen und liefert die strukturellen Vorgaben für die weiterführende und vertiefende Planung. Es handelt sich noch nicht um eine abschließende Planung, sondern soll einen Leitfaden und Ideen für die weitere, schrittweise Umsetzung liefern.

Wichtige Rahmenbedingungen, etwa die Verfügbarkeit der gegenwärtig noch als Bahnflächen gewidmeten, aber nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Grundstücke, und ggf. weiterer erforderlicher Flächen Dritter, werden erst im Zuge der nächsten Schritte geklärt werden können. Vorsorglich werden daher insbesondere für die Trassenführung teilweise Varianten dargestellt. Ebenso liegen für viele der aufgezeigten Flächen- und Raumpotenziale in der Nachbarschaft des Parkbogens noch keine umsetzungsfähigen Konzepte vor. Sie sind mit ihren räumlichen und/oder freiräumlichen Qualitäten jedoch zukünftig wesentlich für die Wirkung und Wahrnehmung des Gesamtprojekts. Im Zuge der Vertiefung einzelner Konzeptbausteine kann sich das Erfordernis ergeben, diese zu modifizieren – soweit die Leitlinien und Ziele des gesamten Projektes sowie der bereits frühzeitig zu entwickelnde Gestaltungsrahmen hierbei gewahrt werden.

Parkbogenverlauf

Anknüpfend an den bereits bestehenden Lene-Voigt-Park und die Anger-Crottendorfer Bahnschneise soll der Bogen nach Norden über den im Zuge der Inbetriebnahme des Citytunnels stillgelegten Bahndamm sowie das Sellerhäuser Viadukt fortgesetzt werden.

Im weiteren Verlauf sind aufgrund verschiedener Engstellen und Unwägbarkeiten momentan zwei Varianten zur Fortführung bis zum Hauptbahnhof vorgesehen:

■ Nordspange – Variante 1

Diese soll südlich der Bahntrasse durch Volkmarshausdorf und Neustadt zur Ostseite des Hauptbahn-

hofs führen und erleichtert den Bewohnern des Leipziger Ostens den Zugang zum Parkbogen. Engstellen und Unklarheiten bestehen hier vor allem in der Flächenverfügbarkeit im Bereich zwischen der Rosa-Luxemburg-Straße und der Ostseite des Hauptbahnhofs.

■ Nordspange – Variante 2

Auf der Nordseite der nach Dresden führenden Bahntrasse in Richtung Westen vorbei am Alten Postbahnhof, unter der Berliner Brücke hindurch, entlang der Parthe führen diese zur Westseite des Hauptbahnhofs. Hier bestehen momentan vor allem im Bereich der Adenauerallee, entlang der Rackwitzer Straße und an den Brücken in der Berliner Straße erhebliche Engstellen.

Der Parkbogen lässt sich in seinem Verlauf in folgende Abschnitte untergliedern:

0 Südabschnitt

(Johannisplatz, Grassimuseum, Lene-Voigt-Park, Anger-Crottendorfer Bahnschneise, bereits hergestellt)



Beginnend am Johannispark mit seiner großen Geschichte führt der Parkbogen vorbei am Grassimuseum und dem „Alten Johanniskirchhof“ über den Täubchenweg und den Gerichtsweg mit den neuen Wohnbauten im historischen Gewand zum Lene-Voigt-Park mit seinen vielfältigen Freizeit- und Freiraumqualitäten. Entlang der durch Grünflächen gesäumten Anger-Crottendorfer Bahnschneise, die sich in den letzten Jahren bereits zum stark frequentierten Radweg zwischen den östlichen Stadtteilen und der City entwickelt hat, gelangt man zum südlichen Ende des Sellerhäuser Bogens und damit zum Beginn des Ostabschnitts.

1 Ostabschnitt

(Sellerhäuser Bogen, in Planung)



Über den stillgelegten Bahndamm führt die Strecke zum markanten Sellerhäuser Viadukt bis zur Bahnstrecke in Richtung Dresden. Hier teilt sie sich in die 2 Varianten des nächsten Abschnitts.

2 Nordspange

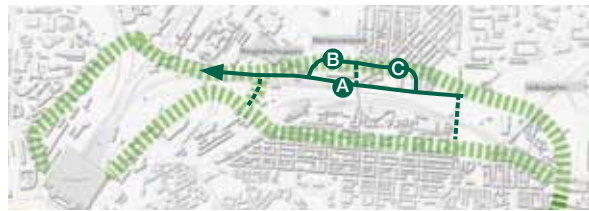
(Vision)



Variante 1

Über das Bülowviertel oder die Eisenbahnstraße und der gründerzeitlichen Mariannenstraße nach Osten folgend gelangt man zum Freiladebahnhof Ost. Langfristig besteht hier auch die Möglichkeit mit Aufgabe des derzeitigen Bahn-Reparaturwerks an der Hermann-Liebmann-Brücke den Weg entlang der Bahngleise nach Osten zum Freiladebahnhof Ost zu führen.

Von hier führt der Weg durch die Brandenburger Brücke hindurch am Ostrand des Gleisvorfelds entlang bis zur Ostseite des Hauptbahnhofs. Je nach Verfügbarkeit der Grundstücke soll er als ein separater Fuß- und Radweg oder in Mischnutzung mit dem Bahnanliegerverkehr in einer östlich davon verlaufenden Erschließungsstraße geführt werden.



Variante 2

Über das Sellerhäuser Gleisdreieck und die stillgelegte S-Bahntrasse führt der Weg zurück nach Westen um auf Höhe der Pögnerstraße oder Fridtjof-Nansen-Straße die Adenauerallee zu queren. Von hier geht es über die wenig befahrene Waldbauerstraße und den Mariannenpark zum „Alten Postbahnhof“. Für alle, die ein schnelleres Fortkommen bevorzugen, bestünde auch die Möglichkeit entlang der stark befahrenen Adenauerallee in Richtung Westen direkt bis zum „Alten Postbahnhof“ weiterzufahren.

Entlang der Bahngleise geht es nun unter der Brandenburger Brücke hindurch und über eine neu zu erstellende Brücke erstmals über die Parthe. Entlang der Rackwitzer und Berliner Straße folgt nun eine weitere, neue Parthenquerung und der Weg entlang der Parthe zum Hauptbahnhof Westseite.

Für beide Trassenvarianten wird als zukünftige Option im nördlichen Bereich des Freiladebahnhofs eine Querung der Bahntrasse durch eine neu zu errichtende Fuß- und Radwegbrücke vorgeschlagen. Sie würde vom Nordosten der Stadt eine kurze Verbindung zum Hauptbahnhof und dem Stadtzentrum herstellen und sowohl den Mariannenpark sowie den nördlichen Landschaftsraum der Parthe als auch den Stadtteil Schönefeld fuß- und radläufig leichter aus der Stadt erreichbar machen.

Streckenführungsvarianten

Nordspange - Variante 1

Im Süden der Bahntrasse kommen drei Varianten für die Führung des Parkbogen Ost in Betracht. Kurzfristig und mit wenig Aufwand umsetzbar ist Variante A über die Mariannenstraße. Langfristig in Verbindung mit der Aufwertung und Neugestaltung des Umfelds lässt sich auch die Variante B über den Kohlweg oder sofern das Bahnbetriebswerk an der Hermann-Liebmann-Brücke aufgegeben werden sollte Variante C entlang der Bahntrasse umsetzen. Die Bürger haben die Variante B bevorzugt.

■ Option A

Die Führung der Parkbogen-Trasse durch die Mariannenstraße bietet den Vorzug, dass sie für Ortsfremde die Orientierung erleichtert und in einem Straßenraum verläuft, der beiderseits einen mindestens 2,00 m breiten Bürgersteig aufweist. Er wird nicht, wie in der Schulze-Delitzsch-Straße, durch Baumscheiben teilweise auf 0,70 m eingeeengt. Als nachteilig wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung angemerkt, dass diese Trassenführung hier häufiger durch Verkehr gequert wird als Variante B.

Um eine Verkehrsberuhigung und sichere Führung dieser Trasse zu erreichen, wird ein abschnittsweise gegenläufig gerichteter Einbahnverkehr vorgeschlagen. Durch Poller wird an mehreren Kreuzungsbereichen die geradlinige Durchfahrt für den Autoverkehr verhindert. Nur für den Radverkehr soll der Straßenzug in gesamter Länge in beiden Richtungen befahrbar sein. Wie in Variante B könnte allein für den gegen die

Einbahnrichtung verlaufenden Radverkehr eine Fahrradspur auf der Fahrbahn abmarkiert werden. Auf diese Weise kann mit überschaubarem Aufwand kurzfristig eine durchgehende Lösung geschaffen werden.

■ Option B

Seitens der Bürger wurde, solange die Stilllegung des Triebwagen-Betriebswerks aktuell nicht absehbar ist, entgegen der einfach umsetzbaren Variante A eine Führung durch den geplanten urbanen Wald und die Schulze-Delitzsch-Straße sowie den Kohlweg favorisiert.

Da sich der urbane Wald jedoch noch im Vorbereitungsstadium befindet und sich die Verkehrsführung aufgrund der geringen Straßenbreite von nur 5 m und sehr schmalen Gehwegen im Bereich der Schulze-Delitzsch-Straße sehr kompliziert und aufwändig gestaltet, wird seitens der Verwaltung zu mindestens als kurzfristig umsetzbarer Lückenschluss die Variante A bevorzugt.

■ Option C

Falls das im Westen der Hermann-Liebmann-Brücke gelegene Triebwagen-Betriebswerk langfristig stillgelegt werden sollte, ergäbe sich die Möglichkeit, den Parkbogen unmittelbar am Südrand der Bahntrasse in Richtung Osten vom Kohlweg zu führen und dort in Teilen öffentliche Grünflächen anzugliedern. Diese würden zu dem im Bereich des Freiladebahnhofs geplanten Bahnhofspark eine unmittelbare Verbindung herstellen.



Ostseite des Hauptbahnhofs

Je nach Verfügbarkeit der Grundstücke kann der Parkbogen am östlichen Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs als separater Fuß- und Radweg oder in Mischnutzung mit dem Bahn-Anliegerverkehr in einer östlich davon verlaufenden Erschließungsstraße geführt werden.

Nordspange - Variante 2

Angesichts der starken Frequentierung der Adenauerallee und der dort teilweise nur 1,50 m breiten Radfahrspur werden für diesen Bereich mehrere Streckenführungsvarianten für den Parkbogen Ost vorgeschlagen:

■ Option A

Die übersichtlichste Streckenführung ergäbe sich bei Führung der Parkbogen-Trasse entlang der Nordseite der Adenauerallee und dem hier bereits vorhandenen Fuß- und Radweg in Richtung Osten. Über eine behindertengerechte Rampe sowie Fußgängertreppe bestände die Möglichkeit, über die Hermann-Liebmann-Straße in den Mariannenpark zu gelangen. Im weiteren Verlauf westlich der Hermann-Liebmann-Straße gelangt man über das Gelände des ehemaligen S-Bahnsteiges Leipzig Ost und die Querung des Bahn-Ausziehgleises zur nördlichen Berliner Brücke.

Alternativ ist langfristig auch eine Weiterführung des Parkbogens südlich der Adenauerallee durch Inanspruchnahme von Bahngelände denkbar. Damit müsste die Adenauerallee nicht gequert werden. In diesem Fall wären allerdings Umbaumaßnahmen an den vorhandenen Gleisanlagen erforderlich. Nach der Einmündung der Rohrteichstraße in die Adenauerallee könnte eine Verbindung nach Norden zum Mariannenpark und zu den dortigen Fernradwegen geführt werden.

■ Option B

Das neu verlegte Bahn-Ausziehgleis im Süden der Adenauerallee endet auf Höhe der Fridtjof-Nansen-Straße. Dort besteht die Möglichkeit, die Adenauerallee zu queren und hinter der in diesem Bereich beginnenden Lärmschutzwand zur

Fridtjof-Nansen-Straße zu gelangen. Wenn die Parkbogen-Trasse durch die Fridtjof-Nansen-Straße geführt werden soll, so wäre diese als verkehrsberuhigter Bereich (gemäß § 10 StVO) auszuweisen und zu gestalten. In der nach Westen führenden Waldbaurstraße und über den Stannebeinplatz oder über die Bergerstraße könnte eine Weiterführung der Parkbogentrasse erfolgen. Dabei bieten die genannten Straßen genügend Raum, um Radfahrspuren auf den Fahrbahnen abzumarkieren. Das teilweise vorhandene Kopfsteinpflaster wäre in diesen Straßenzügen durch eine Asphaltdecke zu ersetzen.

■ Option C

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, das Bahn-Ausziehgleis und die Adenauerallee in Höhe der Pögnerstraße zu queren. Das Straßenraumprofil ist dort breiter als in der Fridtjof-Nansen-Straße, so dass sich Radfahrspuren im Fahrbahnbereich abmarkieren lassen. Die Weiterführung des Parkbogens nach Westen kann wie in Variante B erfolgen. Eine Asphalt-Fahrbahndecke wäre auch in der Pögnerstraße erforderlich.

Westseite des Hauptbahnhofs

Im Bereich des ehemaligen Thüringer Bahnhofs soll der Parkbogen Ost durch einen öffentlichen Park geführt werden, in dem aufgrund der topografischen Gegebenheiten wenig Raum für einen Weg zur Verfügung steht. Aus diesem Grund kann ergänzend eine Trasse für schnell fahrende Radfahrer am östlichen Rand dieses Neuordnungsareals angelegt werden.



Streckentypologie

Um dem Parkbogen eine Wiedererkennbarkeit und eigenständige Identität zu geben, soll er in seinem gesamten Verlauf übereinstimmende Gestaltungselemente erhalten.

Dies betrifft zum einen den Bodenbelag, der im Bereich des Radwegs auch für Skater und Rollstuhlfahrer geeignet sein sollte. Der Radweg sollte durch einen Fußweg flankiert werden, der sich mit einem andersfarbigen Belag optisch deutlich absetzt. Das Regelprofil sieht für den Fußweg eine Breite von 2,50 m, für den Radweg von 4,00 m vor. Als „Markenzeichen“ soll zum anderen die Verwendung farblich einheitlicher und gestalterisch aufeinander abgestimmter Ausstattungselemente dienen, wie Beleuchtungskörper und ein Leitsystem u.a. mit markanten Fahrbahnmarkierungen.

Für den ersten Bereich des Parkbogens (südöstlicher Abschnitt, Profil 15) vom Johannisplatz und Grassimuseum über Gerichts- und Täubchenweg zum Lene-Voigt-Park ist jedoch eine Sonderlösung erforderlich, die sich mit richtungsgebunden getrennten Radwegen in die vorhandenen Straßenräume einfügt.

Die einzelnen weiteren Abschnitte des Parkbogens zeichnen sich durch typische Streckenprofile aus.

Nach Nutzung der bereits bestehenden Abschnitte im Lene-Voigt-Park (eine regelquerschnittskonforme räumliche Trennung in Geh- und Radweg soll hier zukünftig erfolgen, Profil 14) und der Anger-Crottendorfer Bahnschneise (Profil 13) verläuft der Parkbogen über die ehemalige S-Bahntrasse auf der Krone des Bahndamms und über das Sellerhäuser Viadukt bis in Hochlage durchgängig im Regelprofil (Profile 9-12).

Über eine neue Brücke über die Bahntrasse führt der Weg dann in Dammlage und Regelprofil fort bis zur Kohlwegbrücke mit gemeinsamen Fuß- und Radweg zur Nordspange des Parkbogens.

Im gesamten weiteren Verlauf des Nordsektors (Profile 1-8) verläuft der Parkbogen ebenerdig.

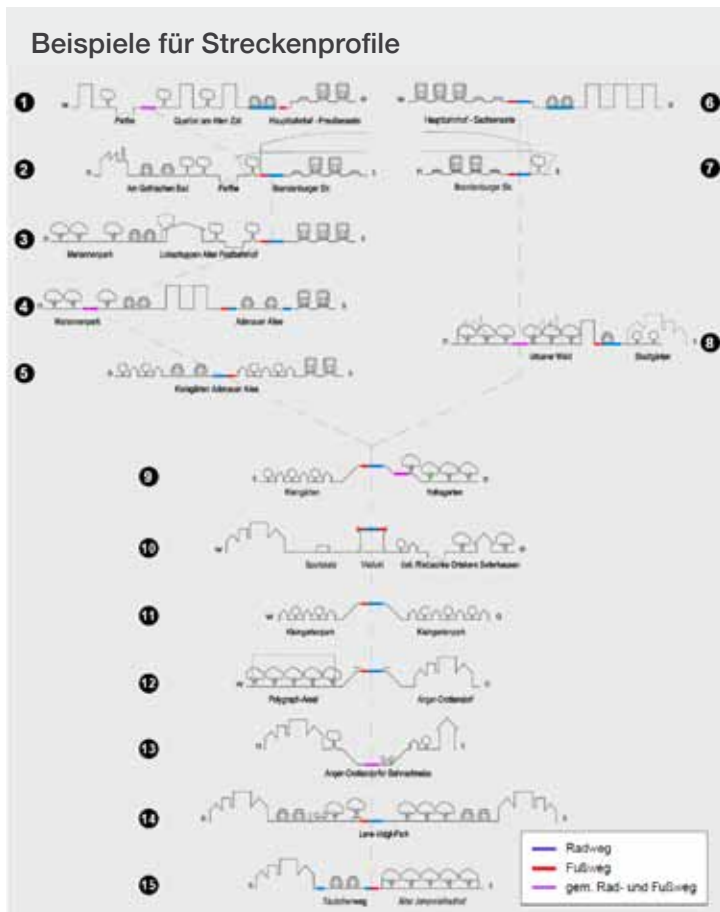
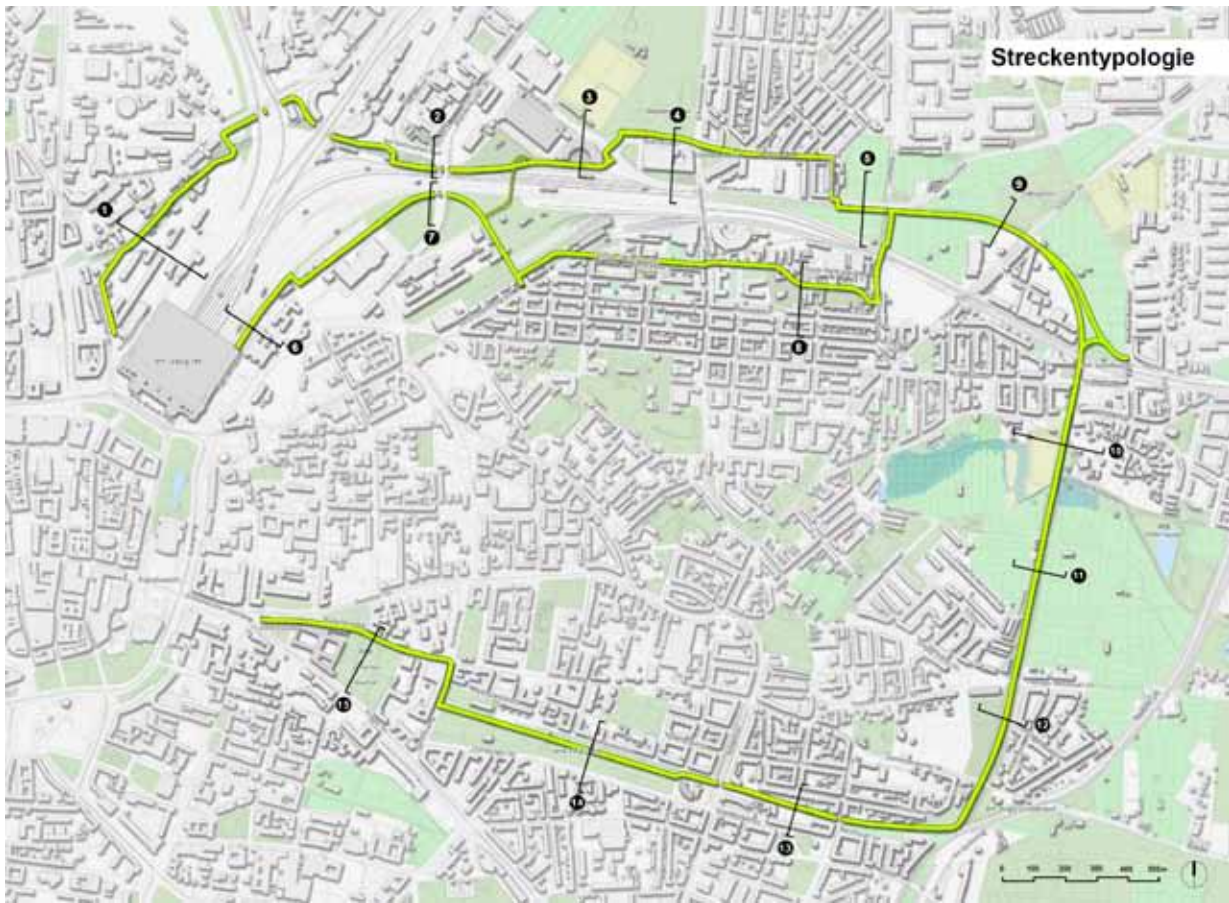
In der Südvariante der Nordspange (Profile 6-8) wird es in dem durch die Mariannenstraße oder Schulze-Delitzsch-Straße verlaufenden Abschnitt abermals eine Sonderlösung geben. Hier wird der betreffende Straßenzug für den motorisierten Verkehr zur Einbahnstraße erklärt, während in der Gegenrichtung nur das Radfahren auf einer separaten Spur möglich ist. In der Fortführung zum Hauptbahnhof bzw. zukünftig entlang der Bahntrassen wird der Parkbogen das Regelprofil erhalten.

Entlang der Adenauerallee, in der Fridtjof-Nansen-Straße oder Pögnerstraße, Waldbaurstraße und Rohrteichstraße sowie in der Rackwitzer Straße und Berliner Straße wird es das Regelprofil des Parkbogens nicht geben (Nordvariante der Nordspange, Profile 1-5). Stattdessen verlaufen diese kurzen Verbindungsabschnitte innerhalb des vorhandenen Straßenprofils. Infolgedessen sind dort die Fuß- und Radwege beiderseits der stark befahrenen Straßen angeordnet.

Der durch den Mariannenpark verlaufende Trassenabschnitt wird als asphaltierte Wegstrecke größerer Breite keine Trennung von Fuß- und Radweg erhalten.

Im Bereich des Parthe-Parks soll die an der Parthe entlangführende Trasse zur Westseite des Hauptbahnhofs eine asphaltierte Wegdecke mit einer Breite von insgesamt 4,00 m erhalten, die ebenso keine Trennung von Fuß- und Radweg aufweist.

Die Streckentypologie muss im Rahmen der Umsetzung konkretisiert und angepasst werden. Die Skizzen sind nur beispielhaft.



Hinweise der Bürger

Im gesamten Bearbeitungszeitraum der Masterplanung führte das Planungsteam Gespräche mit unterschiedlichen Akteursgruppen. Zusätzlich wurden im April und Juni 2015 zwei Bürgerwerkstätten durchgeführt.

In der ersten Bürgerwerkstatt wurde das Rahmenkonzept vorgestellt und in Arbeitsgruppen mit verschiedenen Themenschwerpunkten vertieft. Im Anschluss wurden die Anregungen und Hinweise der Arbeitsgruppen erörtert und es gab die Möglichkeit, auf einem großformatigen Plan auf Papierföhnchen jeweils Hinweise zu einzelnen Teilbereichen des Parkbogenkonzeptes zu geben.

In der zweiten Bürgerwerkstatt wurde der aus dem Rahmenkonzept entwickelte Masterplanentwurf vorgestellt und ebenfalls erörtert. Auch hier wurden von den Bürgern weitere Hinweise gegeben sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen in einem Übersichtsplan bewertet. Grüne Farbpunkte markierten dabei Maßnahmen mit hoher Priorität und Zustimmung, rote Farbpunkte konnten entweder bei Ablehnung der Projektidee oder bei Zuordnung geringer Priorität gesetzt werden.

Während der Masterplanentwurf insgesamt breite Zustimmung fand, wurde im Nordsektor des Parkbogens insbesondere die Trassenführung der Südspange kontrovers diskutiert. Zwar wurde die bahnbegleitende, vom motorisierten Fahrverkehr getrennte, Trassenführung einvernehmlich als die attraktivste Lösung betrachtet, da sie wegen der Beibehaltung der Bahn-Betriebswerkstatt an der Hermann-Liebmann-Brücke jedoch auf absehbare Zeit nicht realisierbar ist, konzentrierten sich die divergierenden Einschätzungen auf die beiden zur Diskussion gestellten Alternativrouten. Das Planungsteam plädierte vor allem im Interesse ortsunkundiger Besucher des Parkbogens für eine gut erkennbare und städtebaulich attraktive Trassenführung durch die Mariannenstraße, die auf kurzem Weg über die geplanten Grünflächen auf dem Freiladbahnhof zum Hauptbahnhof führt. Mehrere Bürger vertraten dagegen die Auffassung, die Streckenführung über die Mariannenstraße sei aufgrund der querenden Verkehre für Radfahrer nicht attraktiv.

Stattdessen sei die Schulze-Delitzsch-Straße als Trasse für die Südspange des Parkbogens vorzuziehen, weil sie weniger durch den motorisierten Verkehr genutzt und gequert werde. Die endgültige Entscheidung über die Trassenwahl wird zu einem späteren Zeitpunkt, nach eingehender Prüfung im Rahmen der weiterführenden Planung, zu treffen sein.

Die bedeutsamsten Hinweise der Bürger und die mit den kommunalen Fachämtern hierzu abgestimmten Entscheidungen sind in der Übersicht und dem zugehörigen Plan dargestellt.

Prioritäten der Bürger

Hinsichtlich der Prioritätensetzung ergab sich anhand der von den Bürgern vorgenommenen Markierungen im Masterplan eine Konzentration von Präferenzen vor allem im Ostsektor des Parkbogens. Hohe Priorität wurde für die Umsetzung der Nutzungsvorschläge im Bereich des Gleisdreiecks und an der Anger-Crottendorfer Bahnschneise gewünscht. Darüber hinaus auch für die Schaffung einer Aussichtsplattform auf dem Bahndamm („Stadtbalkon“), die Anlage von Rampen und Treppen an den vorgeschlagenen Standorten, für die Umnutzung der „Alten Feuerwache“ sowie für den Erhalt des urbanen Waldes auf dem Polygraph-Gelände in einem breiten Geländestreifen entlang des Bahndamms.

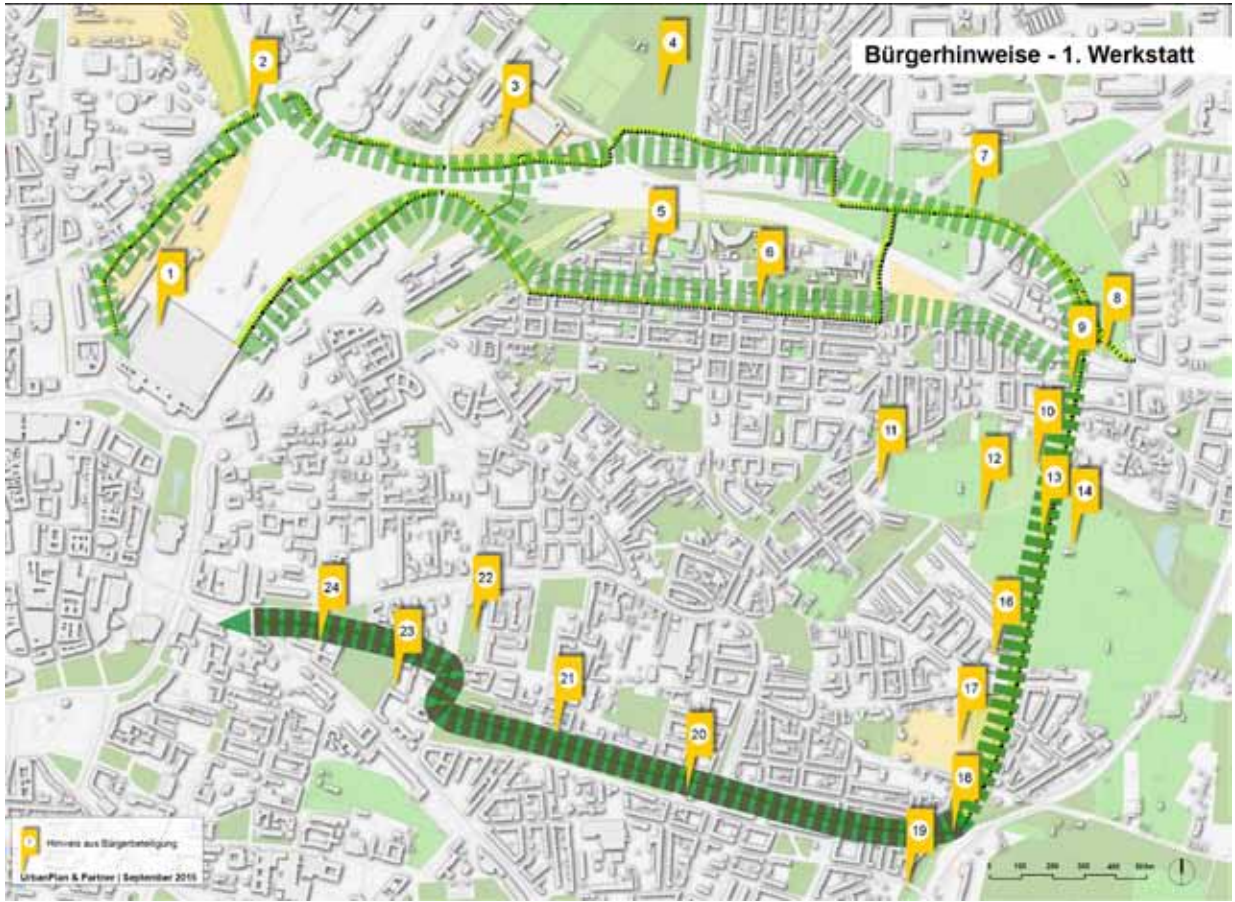
Weitere Prioritätsschwerpunkte ergaben sich aus den Markierungen für die Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten auf der Ostseite des Hauptbahnhofs, die kulturelle Nutzung des Ringlokschuppens am Lene-Voigt-Park und die Realisierung eines Gärtnerhofes am ehemaligen Ringlokschuppen an der Hermann-Liebmann-Brücke. Einzelne Prioritätsmarkierungen gab es auch für die Einbeziehung des Mariannenparks, des Gleisvorfelds am „Alten Postbahnhof“ und des benachbarten Ringlokschuppens in den Parkbogenkontext.

In der Priorisierung zurückgestellt bzw. negativ bewertet wurden insbesondere der für den Parkbogen vorgeschlagene Trassenverlauf in der Mariannenstraße sowie der vorgeschlagene Verknüpfungspunkt der Parkbogenstrasse mit dem Kohlweg.

Bürgerhinweise und Abwägungsergebnisse

1. **Busbahnhof einplanen** > Busbahnhof entsteht auf der Ostseite des Hauptbahnhofs
2. **Verknüpfung mit dem Gohliser Bahnbogen herstellen** > ist langfristig vorgesehen
3. **Grünfläche sichern** > Stadt will dies mit Eigentümer verhandeln
4. **Mariannenpark in BUGA einbeziehen** > Mariannenpark wird Optionsfläche für BUGA
5. **Neustädter Markt als Highlight** > Einbeziehung in Parkbogen geplant
6. **Fahrradstraße in der Schulze-Delitzsch-Straße** (statt Mariannenstraße oder entlang der Bahngleise) > endgültige Trassenentscheidung wird nach eingehender Prüfung erfolgen
7. **Weg in Kleingartenanlage an Parkbogen anschließen** > ist vorgesehen
8. **Umnutzung Stellwerk in Café ist tolle Idee** > wird geprüft
9. **Interaktion mit dem Hausprojekt Schöner Hausen?** > wird geprüft
10. **Wohin soll der Sportplatz verlegt werden?** > Verlegung ist nicht geplant
11. **Quartiersschule: Vernetzung Grün/Sport/Schulgärten/Kleingärten** > ist vorgesehen
12. **Rad-Abstellplätze an der Kleingartenanlagen bzw. an den Straßen** > Radabstellkonzept wird im Rahmen der Planung erarbeitet
13. **Sanierung Bernhardstraße/Südverbindung zur Theodor-Neubauer-Straße und zum Stünzer Park** > Neugestaltung der Bernhardstraße wird geprüft, Südverbindung soll parallel zum Parkbogen durch Ausbau eines vorhandenen Weges hergestellt werden
14. **Sportheim Immergrün wird Restaurant** > liegt in Verantwortung des Kleingartenvereins
15. **Vom Stünzer Park Anbindung an Paunsdorfer Grünen Bogen schaffen** > wird geprüft (in Karte nicht aufgezeigt, weil außerhalb des Gebietes)
16. **Bauhütte Ost in alter Feuerwache** > Nutzungskonzept mit der weiteren Planung konkretisiert
17. **Hinter der ehemaligen Karl-Krause-Fabrik gibt es einen „urbanen Wald“. Im Gebäude könnten innovative Nutzungskonzepte realisiert werden, im Wald Stadtgärten, ein Waldspielplatz und Biotope entstehen** > die Stadt wird mit Grundstückseigentümer das städtebauliches Konzept überarbeiten, Ziel: eine Teilfläche dauerhaft als „urbanen Wald“ sichern
18. **„neuralgischer Punkt“ in Bezug auf Verbindungen nach Süd und Ost**
19. **Verbindung zum Neuseenland herstellen** > ist langfristig vorgesehen
20. **Attraktive Gastronomie/urbaner Biergarten im Lokschuppen** > Nutzungskonzept ist von Eigentümer abhängig; Gespräche über Nutzung werden bereits geführt
21. **Radschnellweg auf Brachflächen im Norden des Parks** > nördlicher Teil des Parks soll Erholungsfläche werden; Radschnellweg wegen Nutzungskonflikten im Park nicht möglich
22. **Wie wird dieser temporäre Park eingebunden? Liegt an Bundesstraße und ist Eingang zu Reudnitz** > diese Fläche ist langfristig als Bauland ausgewiesen
23. **Neuen Zugang für Fußgänger schaffen** > wird noch geprüft
24. **Einbezug Grassimuseum** > wird noch geprüft

Ziffern beziehen sich auf Markierungen auf nebenstehender Karte



Besondere Orte und Bauwerke

Entlang des Parkbogens soll eine Kette besonderer Orte und Bauwerke entstehen. Im Hinblick auf die durch sie angestrebte Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren und Freiräumen sollen sie

- für ihre Nachbarschaft eine starke Impulswirkung entfalten,
- eine überörtliche Ausstrahlung entwickeln,
- für die Besucher als Attraktionen wirken und/oder
- einen bedeutsamen Beitrag zur Profilierung des gesamten Parkbogen Ost leisten.

Im Rahmen der Masterplanung werden Entwicklungsoptionen für diese Orte und Bauwerke aufgezeigt. Ihre Machbarkeit und inhaltliche Ausgestaltung wird schrittweise in den weiterführenden Planungs- und Realisierungsstufen erarbeitet. In diesem Sinne besteht die Aufgabe des Masterplans darin, den Rahmen der künftigen Nutzung und Funktion festzulegen, Entwicklungspotenziale für Impulsprojekte zu identifizieren und sie in einen synergetischen Kontext einzubinden.

Die Rahmenplanung und die damit verbundenen konzeptionellen Ideen für die bereits vorhandenen besonderen Orte und die geplanten oder angedachten Projekte werden dem Parkbogen vom Johannisplatz über das Grassimuseum, Lene-Voigt-Park, Anger-Crottendorfer Bahnschneise, Sellerhäuser Bogen sowie im weiteren Verlauf zurück Richtung Westen zum Hauptbahnhof dargestellt.



Südabschnitt

Johannisplatz, Grassimuseum und Alter Johannisfriedhof, Lene-Voigt-Park und Anger-Crottendorfer Bahnschneise

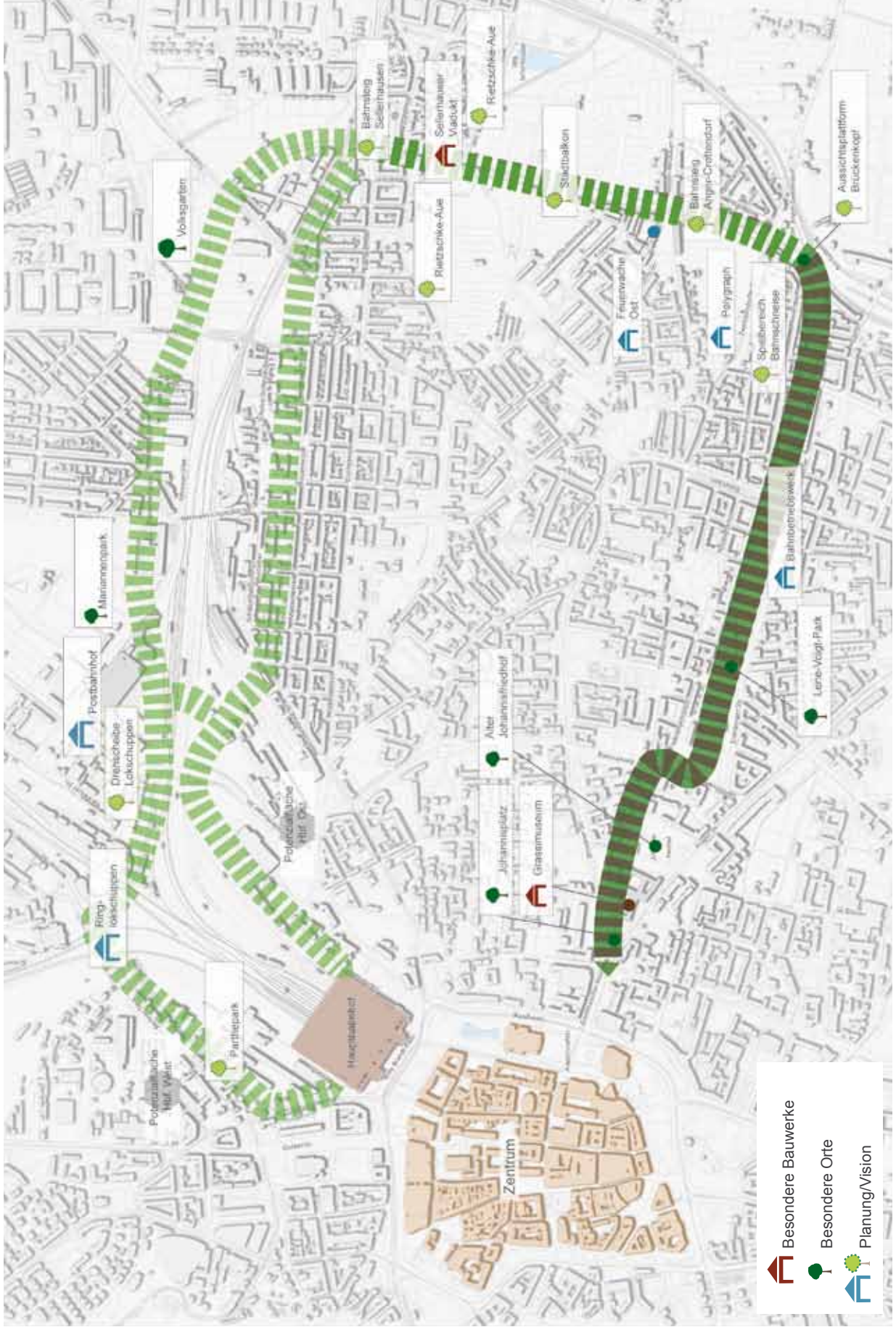
■ Ausgangssituation

Der grüne Johannisplatz liegt in Sichtweite der Innenstadt und bildet den südlichen, zentrumsnahen Auftakt des Parkbogen Ost. Über den offenen Gebäudekomplex und die Innenhöfe des Grassimuseums gelangt man bis zum alten, von hohen Mauern umgebenen und durch einen historischen Baumbestand gekennzeichneten, ehemaligen Johannisfriedhof.

Folgend gelangt man über den Täubchen- und Gerichtsweg in den rund 11 ha großen Lene-Voigt-Park. Er ist aus der Konversion des 1874 erbauten und 1973 stillgelegten Eilenburger Bahnhofs hervorgegangen. Ende der 1990er Jahre erfolgte die Umgestaltung dieses zwischen Fabrik- und Wohngebäude gelegenen, brachliegenden Gleisareals zum Stadtpark. Infolge der starken Frequentierung weist der Park inzwischen Abnutzungserscheinungen auf. Die gesamte nördliche Randzone ist durch die dort verlaufenden Fernheizungsrohre gestalterisch beeinträchtigt und weist zwischenzeitlich einen deutlichen Erneuerungs- und Anpassungsbedarf auf. Der bestehende Fuß-/Radweg ist insbesondere bei gutem Wetter aufgrund starker Nutzung durch Fußgänger nur in geringer Geschwindigkeit von Radfahrern befahrbar.

Am östlichen Rand des Lene-Voigt-Parks befindet sich das aus mehreren Gebäudeteilen bestehende ehemalige Bahnbetriebswerk Eilenburger Bahnhof, mit Ringlokschuppen und einem Betriebsgebäude mit baulich integriertem Wasserturm.

Der gut genutzten Anger-Crottendorfer Bahnschneise folgend, findet sich im westlichen Anschluss an den Bahndamm zwischen der Mierendorffstraße und der Anger-Crottendorfer Bahnschneise ein brach liegendes Areal mit einer Fläche von rund 4.000 m². Unter Einbeziehung der am Bahndamm gelegenen nicht bebauten Grundstücksteile könnte eine direkte Verbindung zur Zweinaundorfer Straße hergestellt werden.



■ Einbindung in den Parkbogen Ost

Gemeinsam mit dem Grassmuseum, einer der herausragenden kulturellen Attraktionen der Stadt, bildet der Johannisplatz das südöstliche Scharnier des Parkbogens mit der City. Die Wegführung sollte über den Täubchenweg an beiden Einrichtungen und dem Johannisfriedhof vorbeiführen.

Der zentrale Fuß-/Radweg im Lene-Voigt-Park ist in Verbindung mit seiner Fortführung in der Anger-Crottendorfer Bahnschneise als Bestandteil des Parkbogens geplant. Im weiteren Planungsverfahren sollte geprüft werden, wie eine konfliktarme Nutzung der zentralen Wegtrasse durch Fußgänger und Radfahrer gewährleistet werden kann und welche weiteren Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich sind.

Für das am Schnittpunkt zwischen Lene-Voigt-Park und Anger-Crottendorfer Bahnschneise gelegene ehemalige Bahnbetriebswerk, wird im Masterplan vorgeschlagen, Nutzungen zu suchen, die sich mit dem Parkbogen und speziell dem Lene-Voigt-Park synergetisch verknüpfen lassen und diesen ergänzen. Diese sind im bestehenden B-Plan festgelegt (Gastronomie/Begegnungsstätte).

Die Brachfläche zwischen Anger-Crottendorfer Bahnschneise und Mierendorffstraße würde sich hervorragend für die Anlage eines größeren Spielbereiches eignen und damit eine Versorgungslücke in den angrenzenden Quartieren schließen. Aufgrund der prädestinierten Lage am



Kreuzungspunkt mehrerer überörtlicher Radwegeverbindungen sind aber auch überörtliche Attraktionen möglich.

■ Konzeptidee

Es ist zu prüfen, ob am Johannisplatz eine Info-tafel zum einen über das Projekt und den Verlauf des Parkbogen Ost, als auch über die Historie und den Ort an sich unterrichten könnte. Des Weiteren sollte der Johannisfriedhof durch eine stärkere Öffnung als museale Parkanlage und Ruheoase im Großstadtgetriebe stärker in den Parkbogenverlauf eingebunden werden.

Im Rahmen der erforderlichen Neugestaltung der nördlichen Randzone des Lene-Voigt-Parks können in Abstimmung mit lokalen Akteuren auch Gemeinschaftsgärten mit unterschiedlichen Nutzungsprofilen sowie zusätzliche Sport- und Spielflächen entstehen. Zur Verminderung von Nutzungskonflikten und einer Entflechtung von Fußgängern und Radfahrern auf der Hauptwegtrasse sollte auch der Ausbau des parallel verlaufenden Weges im südlichen Bereich des Parks erfolgen.

Für den Bereich zwischen Anger-Crottendorfer Bahnschneise und Mierendorffstraße ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen, ob auf der verfügbaren Fläche die Anlage eines Spielbereiches möglich wäre. Gleiches gilt auch für die Frage, ob sich parallel zum Bahndamm, an dessen Fuß, eine geradlinige Fortsetzung des zwischen Theodor-Neubauer- und Zweinaundorfer Straße geplanten öffentlichen Wegs bis zur Bahnschneise realisieren lässt und eine bessere Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren möglich ist.

Ostabschnitt – Sellerhäuser Bogen

■ Ausgangssituation

Das südliche Ende des Sellerhäuser Bogens endet abrupt auf einem etwa 7,50 m hohen Brückenwiderlager aus Naturstein an der Anger-Crottendorfer Bahnschneise. Die ehemalige Brücke wurde abgebaut. Aufgrund der geänderten

Gleisführung gegenüber ist der Bau einer Ersatzbrücke kurzfristig unwahrscheinlich.

Im weiteren Verlauf des Bahndamms schließt westlich das seit langem brach liegende und in privatem Eigentum befindliche Gelände zwischen Theodor-Neubauer-Straße und Zweinaundorfer Straße an. In den letzten Jahren erfolgte die Sanierung von drei ehemaligen Fabrikantenvillen. Für die weiteren, zwischenzeitlich mit einer dichten waldartigen Vegetation bestandenen, Flächenteile ist eine Nutzung derzeit noch nicht absehbar. Seitens des Eigentümers ist mittelfristig die Sanierung des imposanten, denkmalgeschützten Polygraph-Gebäudes und eine Reihe von Neubauten unter Bezugnahme auf einen älteren Bebauungsplan beabsichtigt.

Oberhalb befinden sich die ehemaligen Bahnsteige der früheren S-Bahnstation Anger-Crottendorf.

An der Theodor-Neubauer-Straße, direkt an den Bahndamm angrenzend, befindet sich der Gebäudekomplex der „Alten Feuerwache“, mit einem an drei Seiten geschlossenen Innenhof. Die drei Gebäudeteile bieten auf einer Bruttogeschossfläche von rund 11.000 m² verschiedenartige Räumlichkeiten von Büro und Aufenthaltsräumen über Garagen und Werkstätten bis zu Lager und Nebengebäuden. Bis 2018 soll der Gebäudekomplex vollständig leer gezogen sein. Bereits jetzt beginnt die Suche nach neuen Nutzungen.

Im weiteren Verlauf erstreckt sich zu beiden Seiten des Viadukts und des Bahndamms der Landschaftsraum der östlichen Rietzschke. Mit der Anlage eines Überflutungsbereichs als Hochwasserschutz soll er im westlichen Teil zukünftig naturnah gestaltet und erlebbar gemacht werden. Hierfür sind die dortigen bodennassen und wiederkehrend überfluteten Kleingärten in Abstimmung mit den verbliebenen Pächtern zu verlagern bzw. aufzugeben. Bedeutendes und imposantes Bauwerk auf der Strecke zwischen Anger-Crottendorfer Bahnschneise und dem Sellerhäuser Gleisdreieck ist das aus 20 Steinbögen bestehende und 250 m lange Sellerhäuser Viadukt.

Das 1878-79 entstandene denkmalgeschützte Bauwerk überquert die Rietzschke-Aue.

Mit der ehemaligen S-Bahnstation „Sellerhäuser“, die mit weitgehend intakten Betonbahnsteigen auf der Brücke über die Eisenbahnstraße liegt, endet der Abschnitt Sellerhäuser Bogen.

■ Einbindung in den Parkbogen Ost

Die Verknüpfung des Sellerhäuser Bogens mit dem bereits auf der Anger-Crottendorfer Bahnschneise vorhandenen Fuß-/Radweg wird sich nur über eine seitlich am Bahndamm entlang zu führende Rampe herstellen lassen. Daher entsteht nördlich der Bahnschneise auf dem Bahndamm ein sackgassenartiges Teilstück, an dessen südlichem Endpunkt eine Aussichtsplattform errichtet werden kann.

Hinsichtlich der Flächen des ehemaligen Polygraph-Geländes ist anhand der mittlerweile vorhandenen Vegetationsstrukturen zu prüfen, in wie weit die Ziele des bestehenden Bebauungsplans noch umsetzbar sind. In diesem Zusammenhang ist auch eine, zumindest teilweise, Einbeziehung dieser Flächen in den Parkbogen als parallele, ebenerdige, baumbestandene Wegeverbindung (in Verlängerung der Anger-Crottendorfer Bahnschneise) in Erwägung zu ziehen. Die angrenzenden ehemaligen S-Bahnsteige der Station Anger-Crottendorf können als Informations- und Aufenthaltsflächen umgenutzt werden.



Aufgrund der Lage an zwei geplanten Auffahrtsrampen zum Bahndamm eignet sich die „Alte Feuerwache“ während der Bauphase des Parkbogens als Baulogistikzentrum. Zukünftig ist in Teilen auch die Unterbringung der für die Pflege des Parkbogens erforderlichen Geräte und Fahrzeuge vorstellbar. Gleichzeitig bietet der Gebäudekomplex die Möglichkeit, als Inkubator zu wirken und weitere Nutzungskomponenten unterzubringen, die der Entwicklung der Quartiere im Leipziger Osten neue Impulse geben.

Kleingartenpark und Rietzschke-Aue zählen zu den Grün- und Landschaftsräumen, die durch den Parkbogen mit anderen attraktiven Parkanlagen und Landschaftsräumen verknüpft werden sollen. Dies betrifft auch die Anbindung der benachbarten Quartiere, wie dem Bülowviertel, Sellerhausen und Anger-Crottendorf. Im Interesse eines bequemen Zugangs vom Parkbogen zum Kleingartenpark und zur Rietzschke-Aue sind möglichst viele Verknüpfungspunkte durch Rampen und Treppen herzustellen. Ferner sollen zukünftig besser gekennzeichnete und zumindest tagsüber öffentlich nutzbare Wege durch diese Grünräume geführt werden, um die Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren zu verbessern. Die erforderliche Neuordnung der Kleingartenanlage im Zuge des Hochwasserschutzes soll zudem zum Anlass genommen werden, zusammen mit den Kleingartenvereinen deren Idee eines Kleingartenparks weiter zu verwirklichen.

Das Viadukt ist das markanteste Teilstück des geplanten Parkbogens. Durch die herausgehobene Lage innerhalb seines gesamten östlichen Abschnitts bietet sich von dort ein eindrucksvoller



Blick auf das Stadtpanorama. Mit einem „Stadtbalkon“ sowie weiteren besonders inszenierten Aufenthaltsorten soll dieser Teil des Parkbogens als attraktive Promenade gestaltet werden.

Die Bahnsteige der ehemaligen S-Bahnstation Sellerhausen bieten Raum für Aufenthalts- und Erholungsflächen, aufgrund der exponierten Lage, über der Eisenbahnstraße aber auch für mögliche kulturelle Nutzungen.

■ Konzeptidee

Der Brückenkopf über der Anger-Crottendorfer Bahnschneise könnte durch eine darüber auskragende Stahlplatte eine ähnliche Inszenierung wie der nördlich gelegene „Stadtbalkon“ erhalten. Vom Brückenkopf bietet sich ein Ausblick u. a. auf die belebte Bahnschneise, die benachbarte S-Bahntrasse sowie den westlich davon geplanten Spielbereich.

Die Nutzung der Bahnsteige der ehemaligen S-Bahnstation Anger-Crottendorf sollte in Anlehnung an die zukünftig angrenzende Nutzung des ehemaligen Polygraph-Geländes erfolgen. Vorstellbar sind dabei sowohl Informationseinrichtungen zum Thema Sukzession und Vegetationsentwicklung als auch Ruhe- und Aufenthaltsbereiche.

Für die „Alte Feuerwache“ sind über geeignete Beteiligungsverfahren Nutzungsansätze zu entwickeln, die mit den angrenzenden Entwicklungen korrespondieren, diese unterstützen und zu einer Vernetzung der umliegenden Quartiere beitragen.

Die Kleingartenanlage soll durch eine Aufwertung und Verbesserung der Durchwegung, öffentlich zugängliche Schaugärten sowie Renaturierung der Rietzschke-Aue zum Kleingartenpark umgestaltet werden. Mehrere Treppenanlagen und Rampen werden zukünftig die Verknüpfung mit dem Parkbogen gewährleisten. Der vorhandene Gastronomiebetrieb kann sich zu einem attraktiven Freizeitangebot auch für die angrenzenden Quartiere entwickeln.

Im weiteren Verlauf sind auf der ca. 10,00 m breiten Dammkrone und dem Viadukt neben dem Weg in Regelbreite von insgesamt 6,50 m auch Aufweitungen für attraktive Aufenthaltsbereiche und/oder ein „Stadtbalkon“ als Aussichtsplattform denkbar. Diese besonderen Akzente sind ebenso wie die Einbindung vorhandener Materialien (Gleisschwellen) im Zuge der Detailplanung und anstehenden Wettbewerbsverfahren weiter zu detaillieren.

Um den umgenutzten Bahnsteigen des ehemaligen Sellerhäuser S-Bahnhofs ein besonderes Profil zu geben, könnten sie zum Beispiel mit einem öffentlichen Bücherschrank ausgestattet werden, in dem kostenlos, anonym und ohne jegliche Formalitäten Bücher zum Tausch oder zur Mitnahme deponiert werden können. Der Gefahr von Vandalismusschäden kann nach dem Vorbild anderer Städte durch sogenannte „Bücherschrankpaten“ begegnet werden, die sich um den Bücherschrank kümmern und den Buchbestand pflegen.

Mit den Programmen „Nationale Projekte des Städtebaus“ sowie des EFRE-Strukturfonds stehen bis 2019 Mittel zur Verfügung um einen wesentlichen Teil der hier angedachten Maßnahmen zu verwirklichen und den Parkbogen ein entscheidendes Stück weiterzuführen.

Nordspange - Variante 1

Der Weg südlich der Bahnstrecke

Auch im Zuge des südlichen Weges durch oder entlang der gründerzeitlichen Stadtquartiere finden sich zahlreiche Freiräume, die eine attraktive Wegeführung und abwechslungsreiche „grüne Trittsteine“ im weiteren Verlauf des Projekts Parkbogen ermöglichen.

■ Ausgangssituation

In unmittelbarer Nachbarschaft zu dem 2015 abgerissenen ehemaligen Bahnbetriebswerk Leipzig Süd befindet sich südlich der Schulze-Dehlitzsch-Straße eine Brachfläche, die bereits heute von dichter Ruderalvegetation überwuchert ist.

Von den einstigen Gewerbebauten sind größtenteils lediglich Ruinen übrig geblieben. Auf zwei Teilflächen hat sich eine Gruppe von Wagen-Bewohnern niedergelassen. Im Zuge des Baus des Citytunnels wurde die gesamte Fläche als ökologische Ausgleichsfläche ausgewiesen. Zukünftig soll hier ein „Urbaner Wald“ entstehen. Die erforderlichen Finanzmittel für diese Ausgleichsmaßnahme stehen zur Verfügung.

Im gründerzeitlichen Wohngebiet im Umfeld der Eisenbahnstraße bestehen bereits heute in mehreren Baulücken eine Reihe urbaner Gärten.

Das im Nordosten des Hauptbahnhofs gelegene Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs wird seitens der Deutschen Bahn nur noch in einem schmalen Geländestreifen mit vier Gleisen genutzt. Zukünftig, mit der Fertigstellung des Bahnknotens Leipzig, ist davon auszugehen, dass sich diese weiter reduzieren oder gänzlich verlagert werden. Die Flächen beiderseits der noch genutzten Bahngleise werden gewerblich genutzt. Dabei lassen sich strukturell drei Teilgebiete untergliedern:

- Großflächige Bauschuttlager im Nordosten der Gleistrasse,
- Extensive Gewerbenutzung in dem von der Brandenburger Straße an zwei Seiten umschlossenen Teilgebiet mit einer heterogenen Gewerbestruktur von cityorientierten Dienstleistungs- und Handwerksbetrieben sowie von Logistik- und Einzelhandelsbetrieben in ehemaligen Lagergebäuden des Bahnhofs oder einfachen Aus- und Neubauten,



■ Der Geländestreifen entlang der Rosa-Luxemburg-Straße wurde durch die DB Immobiliengesellschaft an Gewerbetreibende veräußert und ist mit einfachen Funktionsbauten bebaut. Der südöstliche Randbereich des Geländestreifens wird vom derzeitigen Eigentümer städtebaulich neu geordnet.

■ Einbindung in den Parkbogen Ost/ Konzeptidee

Der Trassenverlauf des Parkbogens sollte den geplanten „Urbanen Wald“ berühren oder ggf. auch durch ihn hindurchführen und dieses für die Stadt immer noch besondere Gestaltungselement zum kleinräumigen Naturerlebnis machen.

In Abhängigkeit der zukünftigen baulichen Entwicklung und Lage sollten die vorhandenen Baulücken zumindest temporär zur Anlage von Nachbarschaftsparks und urbanen Gärten genutzt und so, denn möglich, zu mindestens tagsüber öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Gestaltung kann durch Nachbarschaftsgruppen gemeinschaftlich erfolgen und als beispielgebende Initiativ-Projekte den Parkbogenverlauf beleben. Die gemeinschaftliche Bewirtschaftung kann da-

bei interkulturelle Kooperationsansätze fördern und unterstützen. Die Erweiterung des Gartengedankens um einen Informationspunkt zum urban Gardening und ein Gartencafé sind vorstellbar.

Um die südliche, durch Volkmarsdorf und Neustadt verlaufende, Variante der Nordspange des Parkbogens mit dem Hauptbahnhof zu verbinden, ist im weiteren Verlauf eine Querung des Freiladebahnhofareals erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass sich die weitere Nutzung der Bahngleise auf etwa die Hälfte ihrer bisherigen Länge verkürzen lässt. Damit würde der südliche Bereich dieser Gleise für eine Umnutzung verfügbar. Analog zu Entwicklungen im Leipziger Westen könnten dabei die bestehenden Gewerbeansätze gestärkt und intensiviert werden. Desweiteren könnten nach dem System der „grünen Finger“ attraktive Wegeverbindungen abseits der Straßen geschaffen werden, die auch Raum für neue und alternative Freiflächnutzungen in den Bereichen Sport, Freizeit und Kultur beinhalten und an den Parkbogen angegliedert werden. Damit ließe sich das Grün- und Erholungsflächendefizit des Leipziger Ostens deutlich verringern und zugleich die stark frequentierten Parks, wie Rabet und Lene-Voigt-Park, entlasten.



Auch die Einbeziehung vorhandener Hallen in eine öffentlich sozio-kulturelle Nutzung ist, sofern kein gewerblicher Bedarf besteht und die Nutzung nachhaltig leistbar ist, vorstellbar.

Nordspange - Variante 2

Der Weg nördlich der Bahnstrecke

Der Weg nördlich der Bahnstrecke zurück zum Hauptbahnhof bindet die größeren Freiraum- und Landschaftsraumpotenziale ein. Des Weiteren ermöglicht er die Anbindung von Schönefeld an den Parkbogen. Er erfordert jedoch auch größere Anstrengungen in Bezug auf die Errichtung erforderlicher Brückenbauwerke (Bahn und Parthe), Straßenquerungen sowie die Klärung von Grundstücksverfügbarkeiten (ehem. Postbahnhof, Hauptbahnhof Westseite, etc.) und die Berücksichtigung emissions- und katastrophenschutzrechtlicher Belange (Vopelius im Bereich des Gleisdreiecks).

■ Ausgangssituation

In nördlicher Nachbarschaft zur ehemaligen Bahnstation Sellerhausen befindet sich das einstige Gleisdreieck. Dort führte vom ehemaligen S-Bahnring, der nun schrittweise zum Parkbogen ausgebaut werden soll, eine Gleisverbindung zu der noch heute in Betrieb befindlichen Bahntrasse. Zwischen diesen Gleisen liegt eine dreieckige Grünfläche, die überwiegend durch Gärten genutzt wird. Diese Gärten sind planungsrechtlich nicht gesichert. Am Rand dieses Flächendreiecks befindet sich ein turmartiges, größtenteils leerstehendes und nur noch teilweise für technische Anlagen genutztes Stellwerksgebäude.

Der im weiteren Verlauf anliegende Volksgarten orientiert sich in seinem einheitlichen Gestaltungskonzept an den Vorbildern englischer Landschaftsparks. Durch seine bisherige von Kleingärten und Bahn umschlossene Lage führt der Park bislang ein wenig beachtetes Nischendasein.

Der Mariannenpark gilt mit seiner facettenreichen Anlage, die u. a. mehrere Sportstätten, einen Rodenberg, einen Senkgarten sowie Schmuckbeete

mit einem weitläufigen Landschaftspark zusammenführt, als bedeutendes Zeugnis der Gartenkunst des frühen 20. Jahrhunderts. Trotz etlicher, im Laufe der Zeit vorgenommener Änderungen der ursprünglichen Anlage hat der Park seinen Charakter weitgehend bewahren können. Der Übergang zum Stadtraum im Bereich Adenauerallee/Ecke Brandenburger Straße bedarf einer städtebaulichen Neuordnung/Akzentuierung.

Der gleichzeitig mit dem „Alten Postbahnhof“ bereits 1912 und damit noch vor dem Hauptbahnhof entstandene Ringlokschuppen des Bahnbetriebswerk Leipzig Nord liegt ebenso wie das zugehörige Gleisvorfeld und die Drehscheibe brach. Auch der benachbarte Wasserturm ist ungenutzt. Zwischen Drehscheibe und Lokschuppen ist ein waldartiger Wildwuchs entstanden. Südlich der Drehscheibe befinden sich ein brachliegendes Gleis, ein improvisierter Bahnbetriebsweg sowie eine in den 1990er Jahren entstandene Zug-Waschanlage mit dazugehörigen Betriebsflächen.

Der „Alte Postbahnhof“ mit seinen acht eindrucksvollen Hallenbögen zählt zu den bedeutendsten Baudenkmalen des Eisenbahnzeitalters in Leipzig. Er wurde 1994 aufgrund der Verlagerung des gesamten Postverkehrs auf die Straße und den Luftweg stillgelegt und liegt seither brach. Ein Investor beabsichtigt das Hauptgebäude für gewerbliche Nutzungen umzubauen. Die weitläufigen ehemaligen Gleisanlagen im Vorfeld des ehemaligen Bahnhofs werden zunehmend von Wildwuchs überwuchert.

Nach Überquerung der Brandenburger Straße gelangt man im weiteren Verlauf an die Parthe. Dieses im Nordwesten des Hauptbahnhofs gelegene Areal, an dem sich bis 1907 der ehemalige Thüringer Bahnhof mit Lager-, Speicher- und Zollgebäuden befand, liegt seit langem brach. Als innenstadtnahe Entwicklungsfläche für die wachsende Stadt Leipzig ist hier neben Gemeinbedarfseinrichtungen, wie Schule und Sportanlagen, auch eine Wohnentwicklung beabsichtigt. Die im Flächennutzungsplan dargestellte öffentliche Grünfläche als auch die Fläche für Gemein-

bedarf bilden eine bedeutsame Grundlage der für dieses Gebiet erforderlichen verbindlichen Bauleitplanung.

■ Einbindung in den Parkbogen Ost/ Konzeptidee

Über eine neue Brücke über die Bahnlinie Leipzig-Dresden kann der vom Sellerhäuser Bogen kommende Parkbogen nach Norden auf der ehemaligen S-Bahntrasse fortgesetzt werden, um hier zurück Richtung Westen zu schwenken. Über die Gleisrampe bestände die Möglichkeit eines behindertengerechten Zugangs aus Sellerhausen. Im Zuge einer behutsamen Neuordnung freierwerdender Gärten im Gleisdreieck können, ebenso wie im brachliegenden ehemaligen Stellwerk, perspektivisch Flächen für andere Nutzungen gewonnen werden. Die Entwicklung steht jedoch in Abhängigkeit der emissionsschutzrechtlichen Ansprüche des angrenzenden Vopelius-Betriebsgeländes.

Durch die direkte fußläufige und wenn möglich auch sichtbare Anbindung des Volksgartens an den Parkbogen kann diesem zu neuer Beach-

tung verholfen werden. Mittelfristig ist eine gartendenkmalpflegerisch angemessene Restaurierung erforderlich.

In der weiteren Fortführung sollte der südliche Parkweg des Marinnenparks in den Parkbogen integriert werden, um auch hier eine stärkere öffentliche Wahrnehmung des Parks zu unterstützen und die vorhandenen landschaftlichen Gestaltungselemente des Parks als Akzent im Parkbogen zu nutzen. Zudem lassen sich über den Mariannenpark attraktive Wegeverbindungen zum Schönefelder Schloss und dem nördlich angrenzenden Landschaftsraum der Parthe und damit auch zum Fernradweg Berlin-Leipzig erschließen. Der bislang unattraktive Platz an der Ecke Schönefelder Allee und Rohrteichstraße sollte gestalterisch aufgewertet und – soweit möglich – durch ein Gebäude akzentuiert und belebt werden. Mit dem Gebäude könnte der Achse der „Rosenallee“ an ihrem südöstlichen Ende auch ein städtebaulich plausibler Abschluss verliehen werden.

Der Ringlokschuppen erhält durch die Lage am zukünftigen Parkbogen eine Aufwertung, die ggf. auch eine zukünftige gewerbliche bzw. freizeit-



orientierte Neunutzung beflügelt. Die vorhandene Raumstruktur lässt dabei auch eine Unterteilung in flexible, kleinteilige Raumeinheiten, die insbesondere Gründer und Kreative ansprechen könnte, zu. Die im Vorfeld am Rande des geplanten Parkbogenverlaufs gelegene ehemalige Drehscheibe ist zwischenzeitlich durch einen dichten Baumbestand vom Gebäude abgeschirmt und sollte einer unabhängigen Grün- und Freiflächenutzung zugeführt und erlebbar werden.

Im Zuge der weiteren Entwicklung des Areals des ehemaligen Postbahnhofes ist auf dem Gleisvorfeld eine Trasse für den Parkbogen zu sichern. Eine Einbindung der verbliebenen Bahnsteige unter Nutzung der natürlichen Sukzession in den Parkbogenverlauf wäre wünschenswert.

Im weiteren Verlauf auf dem Weg zurück zum Hauptbahnhof soll die Parthe wieder erlebbar werden. Durch eine qualifizierte Freiraumgestaltung, Aufweitungen und attraktiv eingebettete Fuß- und Radwege soll der Parkbogen hier einen attraktiven Endpunkt vor dem Hauptbahnhof erhalten. Die vorhandene gleichförmige Gestaltung der Kanalrinne könnte dabei durch eingeschobene Plattformen in der Seitenmauer in Verbindung mit Sitz- und ggf. auch Liegemöglichkeiten aufgebrochen und akzentuiert werden.

7 MASTERPLAN



Im Masterplan werden die Rahmenvorgaben für den weiteren Planungsprozess des Parkbogens dargestellt. Sie sollen die grundsätzliche Plausibilität des Konzeptansatzes sowie die daraus ableitbaren Maßnahmen und groben Kosten darlegen und nachvollziehbar machen. Hierfür ist es erforderlich, nicht nur eine an die Örtlichkeiten angepasste und dem Entwicklungsauftrag angemessene Typologie für die verschiedenen Streckenabschnitte zu entwerfen, sondern auch die Anschlusspunkte hinsichtlich ihrer Lage und Konfiguration grob zu konzipieren.

Der detaillierte Entwurf für den Parkbogen und für die Materialität der einzelnen Elemente wird erst im Rahmen der weiterführenden Wettbewerbe und Planung erarbeitet. Hierbei können sich im Detail Abweichungen von den konzeptionellen Vorgaben des Masterplans ergeben. Auch für die Trassenführung des Parkbogens und die im Zuge des Masterplans vorgeschlagenen Varianten, sind im Zuge der weiteren Vertiefung und der vorhandenen Umsetzungsmöglichkeiten Entscheidungen zu treffen.

Im folgenden Abschnitt werden die drei Teilbereiche des Parkbogens

- Südabschnitt – Johannisplatz/Grassimuseum, Lene-Voigt-Park bis Anger-Crottendorfer Bahnschneise
- Ostabschnitt – Sellerhäuser Bogen
- Nordspange (Variante I und Variante II) – Gleisdreieck, Adenauerallee, Mariannenpark, ehemaliger Postbahnhof, Parthe-Park bis Hauptbahnhof

sowie deren wesentliche Konzeptbestandteile dargestellt und erläutert.

Die Daten der groben Kostenschätzung fassen übersichtlich die im momentanen Planungsstadium absehbaren investiven Kostengrößen und die daraus ableitbaren Planungs- und Projektmanagementkosten zusammen. Diese Kostenübersicht stützt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt zwangsläufig auf grobe und teilweise lückenhafte Kostenannahmen. Durch die Position „Unvorhergesehenes“ sollen die kalkulatorischen Unsicherheiten in der Kostenschätzung aufgefangen werden.

Zusätzlich zu den Maßnahmen des Parkbogens an sich sind unter der Position „besondere Orte“ die überschläglichen Kosten für die angrenzenden besonderen Orte zusammengefasst, so deren Entwicklung und Instandsetzung von öffentlichem Interesse und für die Entwicklung des Parkbogens an sich von Bedeutung sind. Dies betrifft insbesondere Aufenthalts- und Aussichtsorte, Spielbereiche und öffentliche Parkanlagen. Eine erste Gesamtkostenübersicht der bislang erfassbaren Positionen ist im nachfolgenden Abschnitt „Realisierungsstrategie“ zusammengestellt.

Parkbogen-Südabschnitt

Der eben verlaufende Südabschnitt wurde zwischen Gerichtsweg und dem Brückenkopf an der Anger-Crottendorfer Bahnschneise bereits vor mehr als 10 Jahren als Fuß- und Radweg ausgebaut. Nur die Verbindung zwischen Gerichtsweg und Johannisplatz ist teilweise noch ausbaubedürftig bzw. bedarf einer besseren Kennzeichnung.

Abschnitt Johannisplatz bis „Friedhofspark“

Der Zugang zum Parkbogen vom Zentrum an der Westspitze des Johannisplatzes wird in besonderer Weise zu kennzeichnen und zu inszenieren sein.

Die Führung des Parkbogens zwischen Johannisplatz und Lene-Voigt-Park wird nur über die vorhandenen Straßenräume möglich sein. Dabei ist vor allem im Bereich der größeren Straßenkreuzungen zu prüfen, wie die Verkehrssicherheit für Radfahrer bei einer künftig steigenden Frequentierung der Parkbogentrasse verbessert und eine qualifizierte Kennzeichnung der Wegeführung gewährleistet werden kann.

Abschnitt „Lene-Voigt-Park“

Im Bereich des Lene-Voigt-Parks ist die vorhandene Haupttrasse des in Ost-West-Richtung verlaufenden Fuß-/Radwegs an Wochenenden im Sommerhalbjahr häufig überlastet. Hier wird zu prüfen sein, ob durch die Anlage einer parallel dazu im Süden des Parks verlaufenden Wegetrasse eine ausreichende Entlastung zu erreichen ist oder ob die Haupttrasse verbreitert werden kann.

Angesichts erheblicher Nutzungsherausforderungen und erster Instandsetzungserfordernisse in der Nordzone des Parks wird dieser Bereich teileräumlich neu zu gestalten sein. In diesem Kontext muss auch die angemessene Verknüpfung mit dem angrenzenden Straßen- und Wegenetz überprüft und ggf. ergänzt werden.

Abschnitt „Bahnschneise“

Im Verlauf der Anger-Crottendorfer Bahnschneise wird zu prüfen sein, wie weit sich die vorhandene Fuß-/Radweg-Trasse abschnittsweise verbreitern lässt, um den bei starker Frequentierung dieses Abschnitts bestehenden Gefährdungssituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern entgegenzuwirken. Ebenso ist eine bessere Verknüpfung mit den benachbarten Quartieren anzustreben.

Am südlichen Brückenkopf des ehemaligen Bahndamms soll langfristig in Ergänzung zu dem bereits nach Osten weiterführenden Fuß-/Radweg vor allem nach Süden eine Fuß-/Radweg-Verbindung zum Sommerbad Südost, zum Völkerschlachtdenkmal und zum Neuseenland hergestellt werden. Diese Verbindung wird durch die geplante Verlagerung der Bahngleise nach Osten möglich.



Parkbogen-Ostabschnitt

Im Unterschied zu den anderen Sektoren verläuft der Parkbogen im Ostabschnitt auf der Krone des ehemaligen Bahndamms sowie dem Sellerhäuser Viadukt. Vor allem im Bereich der Brücken und des Sellerhäuser Viadukts gibt es beeindruckende Ausblicke auf das Stadtpanorama, die durch Aussichtsplattformen unterstrichen werden können. Ein besonderes Erlebnis bietet dabei die Querung des 250 m langen Sellerhäuser Viadukts. Mehrere Aufweitungen des Parkbogens auf der Dammkrone sollen ebenso wie die beiden ehemaligen S-Bahnstationen mit ihren verbliebenen Betonbahnsteigen als Ruhebereiche gestaltet werden. Der Verlauf des Parkbogens auf der Dammkrone erfordert die Anlage von mehreren behindertengerechten Rampen (Steigung max. 6 %) und Treppen, um eine enge Verzahnung mit dem lokalen Wegenetz zu gewährleisten.



Im Zuge der weiteren Planung ist zu prüfen, ob ein Erhalt und eine Einbeziehung der historischen und imposanten Stahlbrücken in die weitere Nutzung möglich oder ein Ersatz durch Neubauten erforderlich ist.

Parallel zum Bahndamm auf Stadtniveau verlaufende Wegeverbindungen sollen qualifiziert und ausgebaut werden, um die lokalen Verknüpfungen zu stärken und insbesondere für den Radverkehr schnelle Verbindungen ohne Rampen und Höhendifferenzen zu ermöglichen.

Die zukünftig renaturierte Rietzschkekaue bildet einen landschaftlichen Höhepunkt in diesem Bereich.

Parkbogen-Nordspange

Im Nordsektor verläuft zwischen dem Hauptbahnhof im Westen und dem Kohlweg im Osten beiderseits der Bahntrasse jeweils eine Variante des Parkbogens. Beide Varianten können zukünftig optional im Bereich des Freiladbahnhofs durch eine neue, über die Gleisanlagen führende, Fuß-Radweg-Brücke zusätzlich miteinander verknüpft werden.

Variante 1 - südlich der Gleise

Abschnitt „der gründerzeitliche Osten“

Hier bestehen mehrere Optionen der Wegeführung. Ggf. sind entsprechend der Flächenverfügbarkeit und Entwicklungen auch abschnittsweise Fertigstellungen und spätere Streckenverlegungen vorstellbar.

Im Wesentlichen führt die Trasse durch oder entlang der gründerzeitlichen Stadtviertel und Straßenzüge im Leipziger Osten. Innerhalb der Baulücken und alter Industriebrachen zeigen sich innovative und vielfältige kurz- und langfristige Freiflächennutzungskonzepte und grüne Gestaltungsideen, die urbanes Leben und landschaftliche Gestaltung gekonnt verbinden. Markante städtische Strukturen und Gebäude, wie der Neustädter Markt mit seinem eindrucksvollen Kirchengebäude, setzen den Parkbogen in einen urbanen Kontext.

Abschnitt „östliches Bahnhofsvorfeld“

Auf den hier verfügbaren und durch weitere Bahnstilllegungen absehbaren Flächenpotenzialen kann ein innovativer Mix aus gewerblichen und freizeitorientierten Ansiedlungen sowie grünen Wegeverbindungen und Taschenparks mit verschiedenen Sport- und Freizeitfunktionen entstehen. Entsprechend der Flächenverfügbarkeit kann der Parkbogen über diese grünen Wege zwischen den Gewerbebausteinen hindurch bis zum Hauptbahnhof geführt werden.

Variante 2 - nördlich der Gleise

Abschnitt „Mariannenpark“

Während als schnelle Radverkehrsverbindung die Adenauerallee genutzt werden kann, sollte die Haupttrasse des Parkbogens über die Fridtjof-Nansen-Straße, die Waldbaurstraße und den Stannebeinplatz durch den südlichen Teil des Mariannenparks führen.

Der Mariannenpark bietet eine vom Straßenverkehr räumlich getrennte Trassenführung mit vielfältigen Angeboten zum Verweilen. Aus Verkehrssicherheitsgründen wird in den belebten Straßenträumen die Anlage separater Fahrradspuren und ampelgesteuerter Querungen erforderlich.

Abschnitt „Gleis-Passage“

Das ehemalige Gleisvorfeld des „Alten Postbahnhofs“ und die in Grünflächen eingebettete Drehscheibe des benachbarten Ringlokschuppens gliedern sich an den Parkbogen an. Die Drehscheibe könnte zu einem öffentlichen Aufenthaltsraum umgestaltet werden.

Ab dem Übergang Mariannenpark / Adenauerallee verläuft der Fuß- und Radweg des Parkbogens an der Bahntrasse entlang bis zum Gothischen Bad. Dort quert er über einen schmalen Steg die Parthe. Der Steg soll mittelfristig durch eine neue, breitere Brücke ersetzt werden, die in der Achse der nach Norden verlaufenden Rackwitzer Straße geplant ist, um das Queren der Rackwitzer Straße an der ampelgesteuerten Kreuzung zu ermöglichen. Von der Rackwitzer Straße führt der Parkbogen an der Berliner Straße unter den dortigen Bahnbrücken nach Südwesten.

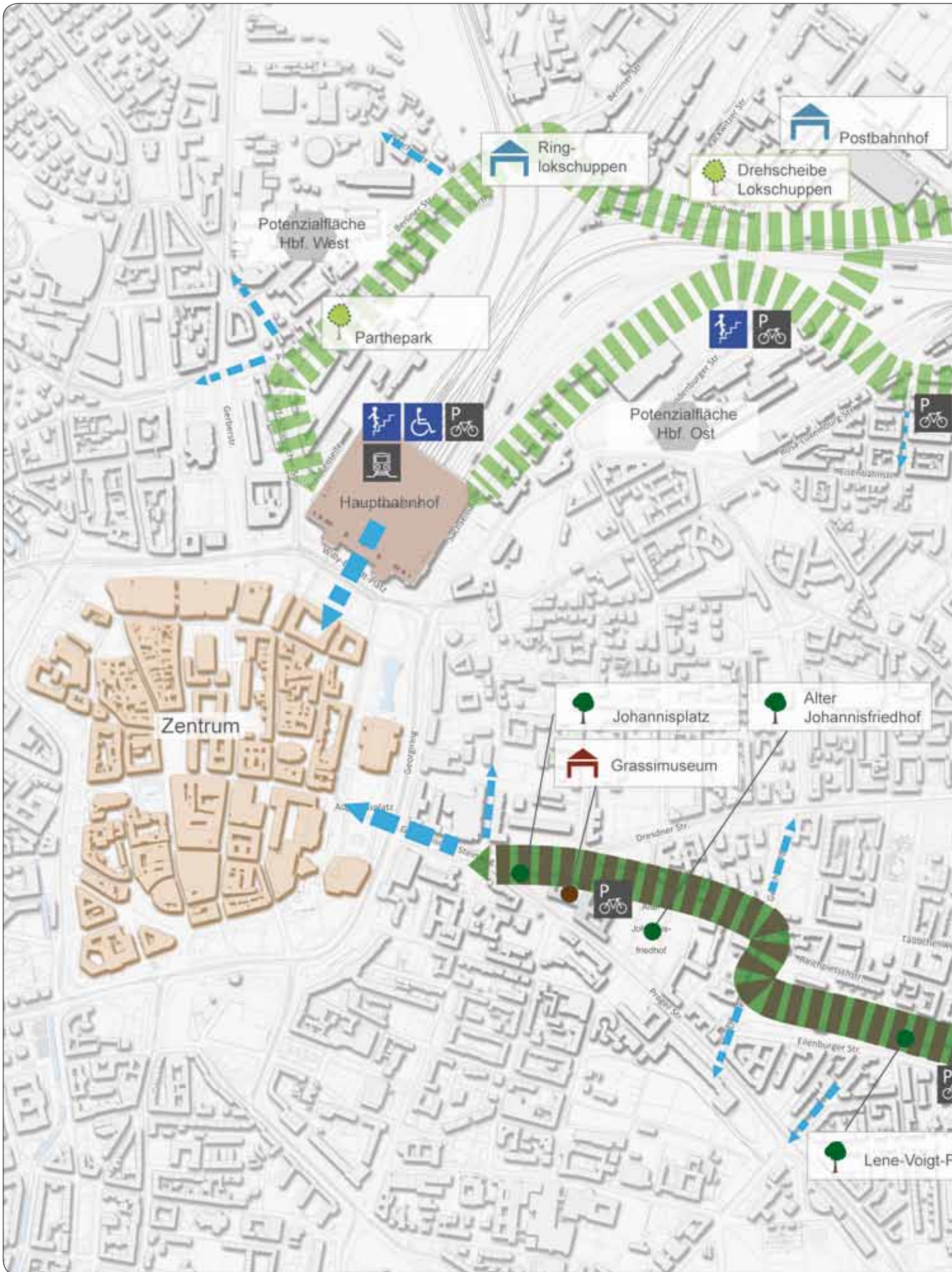
Langfristig kann eine Radwegeverbindung zum Gohliser Bogen an den Parkbogen angebunden werden. Sie setzt voraus, dass eine neue Fuß-/Radweg-Brücke über die Berliner Straße gebaut wird.

Abschnitt „Parthe-Park“

Im weiteren Verlauf quert der Parkbogen die Parthe auf Höhe der Roscherstraße. Dort soll zur Erschließung einer geplanten Schule und des gesamten Entwicklungsareals auf dem Gelände des ehemaligen Thüringer Bahnhofs eine neue Brücke mit Bürgersteigen, zwei Fahrbahnen und getrennten Fahrradspuren errichtet werden.

Die Parthe begleitend, an deren Rand ein attraktiver Aussichts- und Ruheplatz entstehen soll, erreicht die Wegführung des Parkbogens entlang des Alten Zollgebäudes die Westseite des Hauptbahnhofs.







Masterplan Parkbogen Ost

8

REALISIERUNGS- STRATEGIE



Auch wenn einzelne Rahmenbedingungen und Komponenten der Masterplanung noch klärungsbedürftig sind, können die Grundzüge dieser Planung nach den durchlaufenen Beteiligungs- und Abstimmungsschritten mit Bürgern, Akteuren, Stakeholdern und Fachverwaltungen als Basis für das weitere Vorgehen genutzt werden.

Es gilt nun, das strategische Vorgehen für die Umsetzung der Planung festzulegen und daraus die Handlungserfordernisse abzuleiten.

Handlungsschwerpunkte und Prioritäten

Auf Basis der erarbeiteten Masterplanung wird die Fülle der anstehenden weiteren Abstimmungserfordernisse zu einer hohen Belastung der beteiligten Fachämter führen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, nach der politischen Grundsatzentscheidung über die Ziele und den konzeptionellen Ansatz der Masterplanung, zügig die organisatorischen Voraussetzungen für eine zielgerichtete, ressortübergreifende Verfahrenssteuerung zu schaffen.

Zu den ersten Aufgaben dieser Projektsteuerung wird die Erstellung einer differenzierten Ablaufplanung mit der Festlegung von Verantwortlichkeiten für alle Verfahrensbeteiligten gehören. In diesem Kontext wird auch die weitere Beteiligung der Akteure an der Planung des Parkbogens sowie an der Initiierung und Verzahnung mit assoziierten Projekten zu regeln sein.

Parallel dazu ist es Aufgabe des Liegenschaftsamtes, die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über den Ankauf der für das Parkbogen-Projekt erforderlichen Grundstücksflächen voranzutreiben. Erst auf dieser Basis ist zu erwarten, dass die Freistellung der nicht mehr betriebsnotwendigen Grundstücke beim Eisenbahn-Bundesamt erfolgt und der Erwerb dieser Grundstücke durch die Stadt Leipzig erfolgen kann. Damit wären zugleich die formalen Voraussetzungen für den Einsatz der im Rahmen von EFRE (EU) und

des Förderprogramms des Bundes „Nationale Projekte des Städtebaus“ für den Ostabschnitt (Sellerhäuser Bogen) bereitstehenden Projektfördermittel geschaffen.

Sofern sich ergeben sollte, dass konzeptionell erforderliche Grundstücke nicht zeitgerecht von der Stadt erworben werden können, müssen die Planungen entsprechend modifiziert werden.

Sobald die Projektsteuerung arbeitsfähig ist, kann sie die weiteren Steuerungsaufgaben und die Öffentlichkeitsarbeit übernehmen.

Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit wird es sein, das stadtweite Interesse an dem Projekt wach zu halten und durch gezielte Aktivitäten zu verstärken. Hierzu ist die Einbindung der Akteursnetzwerke in die Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll. Beispielhaft für die anzustrebenden Kooperationen sind die jährlich stattfindenden Parkbogentage, die durch lokale Akteursgruppen zusammen mit dem ASW veranstaltet werden und der jährliche, bundesweite Tag der Städtebauförderung. Darüber hinaus kann die aktive Einbeziehung der Schulen, ggf. auch in Teile des Planungsprozesses, ein wichtiger Baustein zur Verankerung des Projektes in der lokalen und stadtweiten Bewohnerschaft sein.

Räumlicher Handlungsschwerpunkt für die weitere Planung und Umsetzung des Parkbogen Ost ist der in Hochlage verlaufende Ostabschnitt (Sellerhäuser Bogen) zwischen Anger-Crottendorfer Bahnschneise und Eisenbahnstraße.

Im bereits bestehenden Südabschnitt zwischen Grassimuseum und Anger-Crottendorfer Bahnschneise sind zukünftig nur teilräumliche Anpassungen erforderlich.

Für die Nordspange muss entsprechend der Flächenverfügbarkeit und der akquirierbaren Fördermittel zukünftig eine Entscheidung zu den Varianten und der weiteren Umsetzungszeitschiene getroffen werden.

Maßnahmen und Kosten

Der Parkbogen Ost stellt in seiner Gesamtheit ein Projekt mit einem Umsetzungszeitraum von bis zu 20 Jahren dar. Auf der Basis der vorliegenden Masterplanung liegt für den Parkbogen noch keine Gesamtkostenschätzung vor. Unter Bezugnahme auf vergleichbare Referenzprojekte durch das Büro Urbanplan + Partner, Berlin, könnte – bei Umsetzung aller Maßnahmen, finanziert durch verschiedenste Finanzierungsstrategien – der Finanzbedarf für das Gesamtprojekt bis zu 40 Mio. Euro betragen. Ob und wann welche Maßnahmen umgesetzt werden, ist abhängig von der Eigenmittelsituation, der Akquise von Fördermitteln und privaten Mitteln. Die Entscheidungen dazu müssen in den nächsten Jahren Schritt für Schritt getroffen werden.

Finanzierungsstrategie

Der Parkbogen Ost fungiert als Impulsgeber für viele weitere Projekte. Im Hinblick auf deren enge Verflechtung mit den benachbarten Quartieren wirkt er als wichtige Klammer. Unter der Dachmarke „Parkbogen Ost“ gilt es, anspruchsvolle Ziele umzusetzen, eine große Zahl verschiedenartiger Projekte zu bündeln und viele engagierte und aktive Beteiligte in den Planungs- und Umsetzungsprozess einzubinden.

Zur Finanzierung des Gesamtprozesses sind unterschiedliche Förderprogramme verfügbar – sowohl für die vielfältigen Aufgabenfelder als auch für verschiedene Einsatzbereiche der Maßnahmen. Sie erfordern die Beachtung jeweils unterschiedlicher Antragsvoraussetzungen, Genehmigungsfristen und Verwendungsanforderungen. Die Herausforderung für die Gesamtsteuerung des Parkbogen-Projektes besteht in der Auswahl und Harmonisierung geeigneter Förderprogramme, die sich nicht wechselseitig beeinträchtigen oder sogar ausschließen dürfen und die mit vertretbarem Steuerungsaufwand implementierbar sind.

- Für die Finanzierung des Parkbogen-Ausbaus besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine Förderung des Projekts im Rahmen des Bundesprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus“ zu beantragen. Seit 2014 stehen erstmals erhebliche Bundesmittel zur Verfügung, um herausragende Projekte des Städtebaus mit nationaler Wahrnehmbarkeit, hoher Qualität und überdurchschnittlichem Investitionsvolumen oder hohem Innovationspotenzial fördern zu lassen. Herausragende Entwicklungsvorhaben im Freiraumbereich werden explizit als Fördergegenstand des Programms genannt.
- Darüber hinaus bietet die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) die Möglichkeit, den Ausbau der touristischen Infrastruktur zu fördern. Da das Parkbogen-Projekt ohnedies darauf zielt, für die Besucher der Stadt eine neue, überörtlich ausstrahlende Attraktion zu schaffen, kann deren grundsätzliche Förderfähigkeit im Rahmen der GRW unterstellt werden. Die Absicht, den Fernradweg Berlin-Leip-

zig über den Parkbogen in das Neuseenland zu verlängern, stützt dieses Profil. Allerdings bleibt zu prüfen, in welchem Umfang diese Mittel bereits disponiert und noch verfügbar sind.

- Eine weitere Finanzierungskomponente für die Umsetzung bildet die Inanspruchnahme von Fördermitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

Im Ergebnis der bisherigen Bemühungen um die Akquisition von Fördermitteln des Bundes und der EU überlagern sich inzwischen mehrere Kullissen der Städtebauförderung und der Strukturförderung durch Fördermittel des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

Einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung der Erstellung und der Pflege von Grünflächen im Bereich des Parkbogens kann im Zusammenhang mit der Realisierung von Bauvorhaben die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen für besondere Eingriffe in die Natur leisten. Es wird Aufgabe der planenden Verwaltung sein, geeignete Freiflächenentwicklungsmaßnahmen festzulegen, die für die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen geeignet und entwicklungsstrategisch besonders bedeutsam sind.

Mit den im Zuge der EFRE-Periode 2014-2020 (EU) sowie des Förderprogramms des Bundes „Nationale Projekte des Städtebaus“ bereits für den Ostabschnitt (Sellerhäuser Bogen) akquirierten Fördermitteln (einschließlich der städtischen Eigenanteile) konnte für diesen Teilabschnitt die Finanzierung in weiten Teilen gesichert werden. Da die Mittel nur bis zum Jahr 2019/2020 zur Verfügung stehen ist für diesen Abschnitt eine konzentrierte und zielgerichtete Umsetzung erforderlich.

Die im Südabschnitt (zwischen Johannisplatz und Anger-Crottendorfer Bahnschneise) erforderlichen teilräumlichen Anpassungen des Bestandes können Zug um Zug im Rahmen der erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen erfolgen und finanziert werden.

Für die Nordspange sind perspektivisch Fördermittel- und Grundstücksverfügbarkeiten zu prüfen und darauf aufbauend eine Variantenentscheidung zu treffen. Diese bildet dann die Grundlage für die abschließende Mittelakquisition und spätere Umsetzung.

Engagement der Zivilgesellschaft

Das Engagement lokaler Akteure wie auch das der Leipziger Stadtgesellschaft insgesamt war Impuls für die Entstehung des Parkbogen-Projekts. Es hat bereits in den vergangenen Jahren eine Vielzahl hoffnungsvoller Ideen und Projektinitiativen hervorgebracht.

Die Einbeziehung dieser Energien in den Planungs- und Umsetzungsprozess sowie deren Verknüpfung wird ausschlaggebend sein für die Akzeptanz des Parkbogen-Projekts. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für die Verankerung jedes einzelnen Vorhabens und damit des Parkbogens insgesamt, in den angrenzenden Quartieren wie auch in der Gesamtstadt. Neben der Umsetzung der Projekte ist deren Pflege und Bestands-sicherung entscheidend für ihren dauerhaften Werterhalt. Beides erfordert neben dem Einsatz öffentlicher Personal- und Finanzressourcen vor allem das kontinuierliche Engagement von Schulen und Kindertagesstätten, Initiativgruppen, Vereinen, Einzelpersonlichkeiten und Unternehmen aus den benachbarten Stadtteilen und der gesamten Stadt.

Aus der großen Zahl bereits vorliegender Ideen wie auch anhand von Modellen aus anderen Städten lassen sich beispielhaft kurz- und mittelfristig umsetzbare Projektansätze vor allem für die Pflege und Gestaltung urbaner Garten- und Freiflächen aber auch für gemeinschaftliche Projekte und bauliche Selbsthilfemaßnahmen benennen:

- Umgestaltung von Kleingarten-Parzellen als gemeinschaftlich nutzbares Gartenland, die als Erlebnis-, Lern- oder Schaugärten mit Bienenstöcken, Vogel-Volieren, Blumen-, Heilkräuter- oder Beerengärten der Öffentlichkeit zugänglich sein können,
- gemeinschaftliche Initiativen zur Pflege und Kultivierung der Bahndammflächen u. a. auch als Terrassen-Gärten zum Weinanbau,
- Anlage urbaner Gärten in der Nachbarschaft von Schulen und Kitas, die als Lehr- und Lerngärten bzw. als „grüne Klassenzimmer“ in Verbindung mit dem Unterricht zur gesunden Ernährung bewirtschaftet werden können,

- Pflanz-Patenschaften für Bäume, Stauden und Blumen, Pflege-Patenschaften für Teilbereiche des Parkbogens,
- Sponsoring/Stiftung von Möblierungselementen für komplette Teilbereiche,
- Spendenaktionen und Tombolas zugunsten konkreter Investitionen für den Parkbogen,
- Kunst-Aktionen, Feste und „Parkbogen-Veranstaltungen“.

In allen diesen Fällen genügt es sicherlich nicht, auf die bloße Eigeninitiative und die Kraft der Selbstorganisation zu vertrauen. Ergänzend dazu braucht es Beratung, organisatorische Unterstützung, eine wirksame und motivierende Öffentlichkeitsarbeit und klare Verantwortlichkeiten. All dies sind notwendige Voraussetzungen, um persönliches Engagement und Identifikation mit dem Ort zu stärken, Kräfte zu bündeln und in überschaubarer Zeit dieses für die Gesamtstadt wegweisende Vorhaben verwirklichen zu können.

In einem größeren Rahmen bieten sich in der Kooperation mit Stiftungen, Verbänden und Wirtschaftsunternehmen zahlreiche Ansätze für ein projektbezogenes Sponsoring.

Planungsrechtliche Handlungserfordernisse

Für die Realisierung des Parkbogen-Projektes ist die Verfügbarkeit der erforderlichen Grundstücksflächen von zentraler Bedeutung. Voraussetzung dafür ist der kommunale Erwerb dieser Flächen von der Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft.

Für die weitere Entwicklung der betreffenden Grundstücke ist der Antrag zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG für die entsprechenden Bahnflächen beim Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Die freigestellten Grundstücke unterliegen dann ohne fachplanungsrechtliche Einschränkung dem Bauplanungsrecht. Damit kann die Kommune die uneingeschränkte Planungshoheit für diese Grundstücke zurück erhalten.

Im Anschluss daran ist eine Änderung der Darstellung der freigestellten Bahnflächen im Flächennutzungsplan zu prüfen.

Für Abschnitte des Parkbogens, die Bestandteil größerer Entwicklungsvorhaben von privaten Investoren werden oder diese tangieren, ist die Sicherung der Vorkaufsrechte und die Aufstellung oder die Änderung von Bebauungsplänen bzw. die Vereinbarung vorhabenbezogener Bebauungspläne geboten.

Vor diesem Hintergrund sind Bebauungsplanaufstellungs- und -änderungsverfahren für folgende Areale zu prüfen:

- Lene-Voigt-Park: Ermöglichung einer geradlinigen Weiterführung der Achse des Park-Hauptwegs nach Westen,
- Sellerhäuser Bogen – Sicherung der öffentlichen Wegeverbindungen und Zuwegungen (Treppen und Rampen) zur höher liegenden Trasse des Ostabschnitts (Sellerhäuser Bogen),
- Freiladebahnhof: Prüfung der Ausweisung eines MI-Gebietsstreifens an der Rosa-Luxemburg-Straße, einer öffentlichen Grünfläche im Zentrum und einer GE-Fläche im Nordosten des Areals,

- Entwicklungsareal „Am Alten Zoll“: Festsetzung der öffentlichen Erschließung.

Für das Areal des Alten Postbahnhofs ist zu prüfen, ob ein Teil des Gleisvorfelds als öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Grünfläche gesichert werden kann.

Strategischer Rahmen

Die Vorbereitung, Steuerung der Planung, der Ausschreibung von Bauleistungen, ihrer Beauftragung und Kontrolle sowie der Weiterentwicklung und dauerhaften Pflege des Parkbogens Ost stellen die Stadt Leipzig vor erhebliche personelle und organisatorische Herausforderungen. Parallel besteht durch die bereits bewilligten und verfügbaren Fördermittel für den Ostabschnitt (Sellerhäuser Bogen) Handlungsdruck. Darum ist es sinnvoll, frühzeitig leistungsfähige Strukturen zu schaffen, die diese Aufgaben ressortübergreifend übernehmen.

Dabei sind drei Aufgabenebenen zu unterscheiden:

- das strategische Management der konzeptionellen Planung und Weiterentwicklung des Parkbogens sowie die Festlegung und Fortschreibung von Ausstattungs- und Gestaltungsstandards, ferner die Steuerung der erforderlichen Beteiligungsprozesse und der Öffentlichkeit und das Controlling und die Finanzierung der Gesamtmaßnahme,
- das operative Management der Baumaßnahmen,
- sowie die dauerhafte und kostensparende Pflege.

Der Parkbogen Ost hat eine herausragende Bedeutung für die integrierte Entwicklung des Leipziger Ostens. Mit ihm direkt verbunden ist eine Vielzahl assoziierter Projekte. Hinsichtlich der beabsichtigten Nutzung des Projektes als eine der Plattformen des Stadtmarketings und der projektspezifischen Anforderungen ist es sinnvoll für Planung, Anlage und Betrieb des Parkbogens Ost eine klare ressortübergreifende, eigenständige Projektstruktur zu schaffen, die ggf. durch externe Steuerungsleistungen unterstützt werden kann.

Die Qualität des Parkbogens Ost ist entscheidend davon abhängig, dass die Aufgabenfelder „Planen“, „Bauen“ und „Pflegen“ in einer organisatorischen Einheit wahrgenommen werden, um vom Planungs- bis zum Pflegeprozess eine ganzheitliche Bewertung aller relevanten Aspekte gewährleisten zu können. Für ein erfolgreiches Manage-

ment ist es wichtig, dass unmittelbar im Prozess ein „Voneinander-Lernen“ zwischen allen drei Aufgabenfeldern auf kurzem Wege möglich ist und unter einer zentralen Leitung gesteuert wird. Dieser integrative Steuerungsansatz lässt sich in einer möglichst kleinen organisatorischen Managementeinheit am besten umsetzen.

Zu den in diesem Kontext zu steuernden Aufgabenfeldern wird neben der komplexen Steuerung der Planungs- und Bauvorhaben auch die Vorbereitung und Durchführung von Beteiligungsprozessen sowie das Marketing des Parkbogens gehören – wie die Profilierung der Dachmarke „Parkbogen Ost“. Ziel muss es dabei sein, das Label des Parkbogens überall in der Stadt präsent zu machen und seine Nutzung für die Kofinanzierung von Pflege und Betrieb ebenso wie für die Mobilisierung von Akteuren einzusetzen. Erst wenn es gelingt, den Parkbogen Ost positiv und dauerhaft im Bewusstsein seiner Nachbarn und der gesamten Stadt zu verankern, wird dieses Projekt sich auch über die Grenzen der Stadt glaubhaft als herausragende Attraktion kommunizieren lassen.

Es wäre zu prüfen, ob der Projektstruktur ein Fachbeirat aus verwaltungsexternen Fachleuten zur Seite gestellt werden sollte, der hinsichtlich der verschiedenen Aufgabenfelder umfassend beraten kann und eine reibungslose verfahrens- und bautechnische Abwicklung unterstützt.



9

RESÜMEE



Mit dem Erläuterungsbericht des Masterplans Parkbogen Ost liegt nun eine entwicklungsstrategische Grundlage vor, in der neben Leitbild und Zielen, wichtigen Impulsprojekten, den Handlungsfeldern für die Fachressorts sowie den Realisierungsstrategien resümierend die Chancen und Risiken ebenso wie die vordringlichen Handlungserfordernisse des Projekts dargestellt werden.

Chancen und Risiken

Der Parkbogen Ost verfügt über das Potenzial, als Leitprojekt innerhalb der nächsten zehn Jahre und darüber hinaus Leipzig als weltoffene Stadt der kulturellen, ökologischen und zivilgesellschaftlichen Vielfalt repräsentieren zu können. Teile des Gesamtprojekts (Südabschnitt vom Johannisplatz bis Anger-Crottendorfer Bahnschneise) sind bereits existent und nutzbar, für weitere Teile (Ostabschnitt, Sellerhäuser Bogen) ist die Finanzierung der wesentlichen Maßnahmen bereits weitestgehend gesichert.

Das Projekt veranschaulicht, wie durch die Umwandlung nicht mehr genutzter Bahnflächen, angestoßen durch die gemeinsame Initiative vieler engagierter Beteiligter, neue Entwicklungsperspektiven eröffnet werden können. Die Implementierung einer Vielzahl unterschiedlicher Projekte in einem bislang durch Entwicklungsdefizite gekennzeichneten Stadtteil setzt Hoffnungszeichen und löst Entwicklungsimpulse aus, die auf die gesamte Stadt ausstrahlen können. Dazu zählt die Qualifizierung, Vernetzung und Erweiterung von Parks, Gärten und Landschaftsgrün ebenso wie die Umwandlung einstiger Gleistrassen zu ergänzenden Wegen und zu einer „grünen Infrastruktur“.

Nicht minder bedeutsam wird die perspektivische Aktivierung bislang ungenutzter Wohnbaupotenziale und neuer Gewerbestandorte an den nördlichen Parkbogen-Trassen sowie die Initiierung vielfältiger Projekte in den benachbarten Quartieren sein. All dies, in Verbindung mit einer kleinräumlichen Verflechtung von Wohnen und Arbeiten, kennzeichnet einen von diesem wichtigen Projekt maßgeblich stimulierten Stadterneuerungsprozess.

Die Beteiligung der vielen, von Anfang an in das Projekt involvierten, Einzelpersonen und Initiativgruppen ist eine wichtige Basis für dessen künftigen Planungs- und Umsetzungsprozess. Von Bedeutung wird hierbei sein, dass der Parkbogen Ost nicht allein als lokal verankertes, sondern stets auch als gesamtstädtisches Projekt begriffen und so auch kommuniziert wird.

Angesichts des enormen Steuerungsaufwands, den der weitere Planungs- und Entwicklungsprozess des Parkbogen Ost erfordern wird, empfiehlt sich zeitnah die Etablierung einer klaren, leistungsfähigen und ressortübergreifenden Projektstruktur. Sie soll zügige Prozessabläufe und eine wirkungsvolle Koordination der dafür notwendigen vielfältigen und komplexen Planungsvorgänge, Finanzierungs- und Fördervoraussetzungen sowie der entsprechenden Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse gewährleisten.

Folgende erschwerende Faktoren müssen für den weiteren Prozess in Betracht gezogen werden:

- eine u. U. zeitaufwendige Klärung der Verfügbarkeit von Grundstücken im Rahmen von Grunderwerbsverhandlungen mit der Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft,

- die bisher nicht geklärte Frage, wie mit den vorhandenen Stahlbrücken im Bereich des östlichen Teils des Parkbogen Ost verfahren werden soll angesichts der Ungewissheit, wann erforderliche Ersatzneubauten für die zum Abriss vorgesehenen Brücken eine lückenlose Nutzung des Parkbogen Ost zulassen,
- die Klärung von möglichen emissionsbedingten Entwicklungshemmnissen im Bereich des sogenannten Sellerhäuser Dreiecks sowie ggf. dem nördlichen Abschnitt des Sellerhäuser Bogens (Störfallrisiko Firma Vopelius),
- die Berücksichtigung von arten- und naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen sowie der möglichen Inanspruchnahme und Umgestaltung von Ausgleichsflächen,
- die abschließend zu sichernde Verfügbarkeit der für eine zügige Projektrealisierung erforderlichen Fördermittel sowie des ergänzenden kommunalen Eigenanteils, vor allem für die Nordspange (hier ist in diesem Zusammenhang auch eine Variantenentscheidung zu treffen),
- noch nicht präzisierte Planungsabsichten der Projektentwickler und Eigentümer solcher Impulsprojekte, die mit der geplanten Trassenführung des Parkbogen Ost räumlich verzahnt sind. Dies betrifft vor allem die Frage, ob sich die betreffenden Abschnitte, z. B. im Bereich des „Alten Postbahnhofs“, des Freiladebahnhofs und des ehemaligen Lokschuppens an der Hermann-Liebmann-Brücke, zeitgerecht und im Interesse des Parkbogens realisieren lassen.

Handlungserfordernisse

Unter Bezugnahme auf die vorliegende Planung und die realisierungsstrategischen Überlegungen werden vorrangig folgende Schritte erforderlich:

- Politische Beschlussfassung zur Umsetzung der Masterplanung,
- Verwaltungsinterne Klärung der Ressortzuständigkeit für die weitere Planung und Realisierung des Parkbogen Ost sowie Erarbeitung und Aufstellung einer leistungsfähigen und ressortübergreifenden Projektstruktur ggf. i.V.m. der Beauftragung einer verwaltungsexternen Unterstützung der Projektsteuerung,
- Erstellung der Ablaufplanung für das weitere Vorgehen,
- Sicherung des Vorkaufsrechts für die Bahnflächen und Prüfung ggf. erforderlicher planungsrechtlicher Schritte zur Sicherung der erforderlichen Zugänge zum Parkbogen,
- Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Sellerhäuser Bogen,
- Entwicklung und Sicherung der Marken- und Namensrechte für die Dachmarke „Parkbogen Ost“,
- Vereinbarung mit der Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft über den zeitlich gestaffelten Erwerb der für das Parkbogen-Projekt erforderlichen Grundstücke sowie für die Beantragung ihrer Freistellung gemäß § 23 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt,
- Beauftragung einer gutachterlichen Untersuchung (Bauwerksgutachten) für die Brückenbauwerke vor allem im Ostabschnitt (Sellerhäuser Bogen) in Gegenüberstellung von Erhalt und Neubau sowie folgende Entscheidung über den Erhalt oder Ersatz der vorhandenen Brücken,
- Beauftragung der erforderlichen natur- und artenschutzrechtlichen Fachplanung einschließlich der Flora- und Fauna-Bestandsaufnahme sowie der Klärung von Modifikationsmöglichkeiten festgesetzter CEF-Maßnahmen,
- Ausschreibung der landschaftspflegerischen Beurteilung und artenschutzrechtlichen Gesamtprüfung für den Parkbogen sowie einer Strategie für die Einsatzmöglichkeiten von Ausgleichsmaßnahmen,
- Beauftragung eines Gutachtens zu Reduzierungsmöglichkeiten des von der Vopelius AG ausgehenden Störfallrisikos,
- Festlegung von Qualitätsstandards und von Gestaltungsprinzipien für den Parkbogen sowie Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Ostabschnitt (Sellerhäuser Bogen) und Entwicklung wiederkehrender Gestaltungselemente (Identifikationspunkte), die im gesamten Parkbogenverlauf schrittweise (entsprechend Umsetzung) installierbar sind,
- Beginn des weiteren Bürgerbeteiligungsverfahrens sowie der Öffentlichkeitsarbeit für den Parkbogen,
- Prüfung des Erfordernisses der Einleitung eines FNP-Änderungsverfahrens für die ehemaligen Bahnbetriebsanlagen,
- Bei der Entscheidung langfristig eine Bundesgartenschau in Verknüpfung mit dem Parkbogen durchzuführen ist eine Chancen- und Risikobewertung sowie ggf. eine Machbarkeitsanalyse zu erstellen,
- Variantenentscheidung für die weitere Umsetzung im Bereich der Nordspange und Beantragung weiterer Fördermittel zur Finanzierung dieses Abschnitts.

Ausblick

Der Parkbogen Ost verbindet bestehende Grün- und Freiräume (Südabschnitt – Johannisplatz bis Anger-Crottendorfer Bahnschneise) mit klaren und finanzierten Projektansätzen (Ostabschnitt – Sellerhäuser Bogen) sowie einer weiteren Vielzahl unterschiedlicher privater und öffentlicher Impulsprojekte und Projekt-Ideen (vor allem in der Nordspange). In ihrem breiten Spektrum – von ökologischen Pilotprojekten über kulturelle und interkulturelle Projektansätze, künftig geplante Spiel-, Sport- und Freizeitaktivitäten, Stadtumbau-, Erneuerungs- und Neubauprojekte in unterschiedlicher Trägerschaft bis hin zu einzigartigen Komponenten einer grünen Stadtlandschaft – spiegeln sie zugleich die bunte Vielfalt der Stadtgesellschaft wider.

Damit wird der Parkbogen Ost auch im übertragenen Sinn ein grünes, die ganze Stadtgesellschaft verbindendes Band. Diese Verbindung schafft Stadt-Identität und festigt Bürgersinn, gemeinsames Engagement sowie die Bereitschaft, dieses Band weiter zu knüpfen – sprich, es zu pflegen, weiter zu entwickeln und zu beleben.

Eine Besonderheit dieses für Leipzig einzigartigen Projekts besteht zudem darin, dass es die Gelegenheit eröffnet, das Stadtpanorama gleichsam „von innen nach außen“ zu sehen. Was man gewöhnlich erlebt, wenn man sich einer Stadt von außen nähert, indem man ihre Besonderheiten von der Peripherie her wahrnehmen kann, ermöglicht der Parkbogen Ost aus einer vollkommen neuen Perspektive. Spektakulär ist in dieser Hinsicht vor allem der Ausblick vom Sellerhäuser Viadukt. Er bietet ein Erlebnis, das sich in abgewandelter Form auch am geplanten „Stadtbalkon“ im Zuge des benachbarten Bahndamms wiederholt.

Diese neue Sicht auf Leipzig kann auch im übertragenen Sinn die Herausbildung eines neuen Verhältnisses der Bewohner zu ihrer Stadt beflügeln und die Besucher von außerhalb in ähnlicher Weise inspirieren.

Bereits heute sind Abschnitte des zukünftigen Parkbogens erlebbar (Johannisplatz bis Anger-Crottendorfer Bahnschneise). Mit den bereitstehenden Mitteln des EFRE-Strukturfonds (EU) und des Bundes (Nationale Projekte des Städtebaus) kann zeitnah ein weiterer wesentlicher Abschnitt (Sellerhäuser Bogen) umgesetzt werden. Mit der perspektivischen Zurückführung zum Hauptbahnhof über die Nordspange werden weitere bauliche und landschaftsräumliche Attraktionen verknüpft und besser erschlossen und der Parkbogen vollendet.



Impressum

Herausgeber

Stadt Leipzig
Der Oberbürgermeister
Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Amt für Stadterneuerung und
Wohnungsbauförderung



Verantwortlich für den Inhalt

Stadt Leipzig, Amt für Stadterneuerung
und Wohnungsbauförderung,
amtierende Amtsleiterin Heike Will

Redaktion

Stadt Leipzig, Amt für Stadterneuerung
und Wohnungsbauförderung,
Petra Hochtritt

Bearbeitung

Stadt Leipzig, Amt für Stadterneuerung
und Wohnungsbauförderung,
Petra Hochtritt

Fachlich Beteiligt

Amt für Bauordnung und Denkmalpflege (ABD):
Dr. Ralf Eschenbrücher; Amt für Geoinformation
und Bodenordnung (AGB): Bettina Hatzfeld; Amt
für Jugend, Familie und Bildung (AfJFB): Tho-
mas Ehlert, Birgit Schröder, Silke Starke; Amt für
Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung
(ASW): Marlen Försterling, Karsten Gerken, Petra
Hochtritt, Jürgen Sauereisen, Mary Uhlig; Amt für
Stadtgrün und Gewässer (ASG): Frank Haas, Karin
Haber kern, Inge Kunath, Franka Lippert; Amt für
Sport (AfS): Frank Starke; Amt für Umweltschutz
(AfU): Sanja Fistic, Lars Jolig, Kathrin Knöfel; Amt
für Wirtschaftsförderung (AfWiFö): Achim Lohse;
Kulturamt: Julia Weigold, Rita Werner; Liegen-
schaftsamt (LA): Ralph Rinner; Stadtplanungsamt
(SPA): Regina Dietrich, Marcus Herget, Susanne
Keil, Jochem Lunebach, Korwin Schwarzlose;
Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA): Klaus Barthel,
Andreas Forkert, Stephan Rausch, Jan Rickmeyer,
Beatrix Weise sowie extern: Annette Ehlers (Nona
GmbH), Reinhard Jannicke (Infraconsult GmbH)

Quellennachweis

Soweit nachfolgend nicht anders erläutert, wur-
den die Fotos, Pläne, Skizzen und Grafiken von Ur-
banPlan erstellt.

Generelle Plangrundlage: Digitale Stadtkarte
Stadt Leipzig, Amt für Geoinformation und Boden-
ordnung

Grafische Bearbeitung: UrbanPlan GmbH, epUrban,
LESG mbH, Bürogemeinschaft Gaulty & Heck

Skizzen und Fotomontagen wurden bearbeitet von
Gast Landschaftsarchitekten.

Redaktionsschluss

Februar 2017

Besonderer Dank gilt den zahlreichen lokalen Ak-
teuren sowie den Vertretern der Deutschen Bahn
Immobilien gesellschaft, der Handwerkskammer
und der Industrie- und Handelskammer, die im
Rahmen von Einzelgesprächen, Gesprächsrun-
den und bei Bürgerwerkstätten mit ihren Informa-
tionen die Rahmenbedingungen und konzeptio-
nellen Vorschläge der Masterplanung engagiert
erörtert haben.



