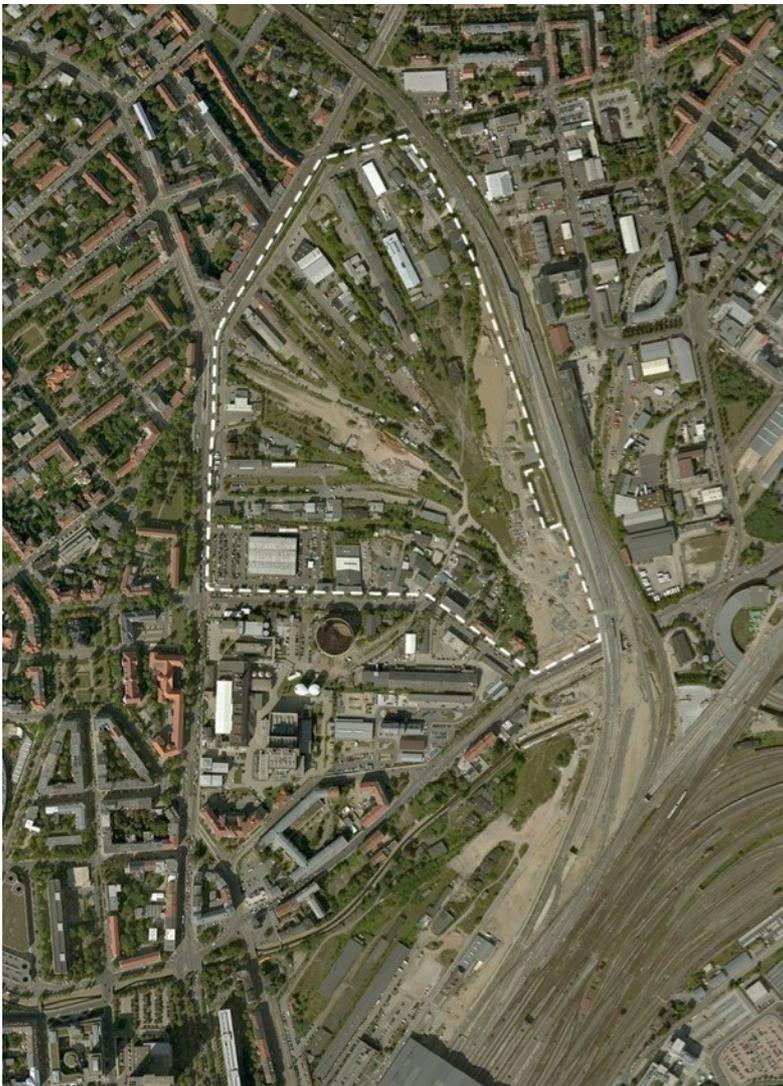


LEIPZIG 416

EUTRITZSCHER FREILADEBAHNHOF

KOOPERATIVES STÄDTEBAULICHES WERKSTATTVERFAHREN IN ZWEI PHASEN

AUSLOBUNG



IMPRESSUM

HERAUSGEBER UND AUSLOBER DES WETTBEWERBS:

CG City Leipzig Nord GmbH & Co. KG
Christoph Gröner (Vorstandsvorsitzender CG-Gruppe AG)



vertreten durch:

Enersyngy GmbH
Andre Jaschke

in Zusammenarbeit mit der

Stadt Leipzig
Dezernat Stadtentwicklung und Bau



VERFAHRENSBETREUUNG UND ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Grunwald & Grunwald
Architektur und Städtebau
Prof. Matthias Grunwald
Shakespearestraße 10 • 04107 Leipzig

in Zusammenarbeit mit

Büro Kaufmann
Andreas Kaufmann, SRL/IfR
Rabet 50 • 04315 Leipzig

und

Stadtlabor
Fritjof Mothes
Hinrichsenstraße 3 • 04105 Leipzig

TEXT

Grunwald & Grunwald, Architektur und Städtebau,
Büro Kaufmann
in Zusammenarbeit mit den Ämtern der Stadt Leipzig

FOTOS UND BILDMATERIAL

Andre Jaschke, Enersyngy GmbH
Charles Habermann, Enersyngy GmbH
Andreas Kaufmann, Büro Kaufmann
Marcel Weißflog, Grunwald & Grunwald
Stadt Leipzig

PLANGRUNDLAGEN

Stadt Leipzig, Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessungsbüro Meyer, Taucha

TERMINE

Ausgabe der Unterlagen 01.06.2017
Eingang schriftlicher Rückfragen bis spätestens 12.06.2017

PHASE 1 vom 19.06. bis 24.06.2017 »WERKSTATT VOR ORT IN LEIPZIG«

Auftaktkolloquium 19.06.2017
Zwischenpräsentation/Nachbarschaftsforum 23.06.2017
Sitzung des Gutachtergremiums 24.06.2017

PHASE 2 vom 26.06. bis 04.08.2017 »AUSARBEITUNG DER KONZEPTE«

Abgabe der Arbeiten 04.08.2017
Abgabe des Modells 11.08.2017
Vorprüfung der Arbeiten ab 07.08.2017
Abschlusspräsentation/Nachbarschaftsforum 24.08.2017
Abschlussitzung des Gutachtergremiums 25.08.2017

Hinweis zum Sprachgebrauch:

Es wird in dieser Auslobung aus stilistischen Gründen und zugunsten einer besseren Lesbarkeit bei Personenangaben überwiegend die männliche Form verwendet. Es sind jedoch sowohl männliche als auch weibliche Personen gemeint.

INHALT

EINFÜHRUNG	6
TEIL A VERFAHREN	7
TEIL B WETTBEWERBSAUFGABE UND RAHMENBEDINGUNGEN	19
1.0 Hinweise zur Auslobung	19
2.0 Das Plangebiet und seine Umgebung	19
2.1 Lage in der Stadt	19
2.2 Städtebauliche Strukturen der Nachbarquartiere	19
3.0 Historische Entwicklung des Freiladebahnhofs	22
4.0 Gebäudebestand und Denkmalschutz	23
5.0 Topographie	25
6.0 Planungsrecht	26
6.1 Flächennutzungsplan	26
6.2 Landschaftsplan	26
6.3 Planungsrechtliche Einschätzung	27
7.0 Gliederung des Plangebiets	27
8.0 Städtebauliche Vorgaben und Ziele	28
9.0 Urbane Quartiersmischung	30
9.1 Wohnen	30
9.2 Gewerbe	31
9.3 Einzelhandel und Gastronomie	33
9.4 Schulen und Kindertagesstätten	34
10.0 Mobilität und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur	36
10.1 Verkehrsinfrastruktur	36
10.2 Öffentlicher Personennahverkehr	39
10.3 Fuss- und Radverkehr	41
10.4 Motorisierter Individualverkehr und nachhaltige Mobilität	44

11.0	Stadtökologie	45
11.1	Grün- und Freiräume	45
11.2	Klimaschutz	47
11.3	Boden	49
11.4	Wasser	49
11.5	Flora, Fauna und Artenschutz	50
12.0	Stadttechnik	51
12.1	Lärmschutz	51
12.2	Ver- und Entsorgung	52
12.3	Energie	53
13.0	Zusammenfassung der Rahmenbedingungen	54
TEIL C DARSTELLUNGSHINWEISE 		55
TEIL D "AVÖ 8-V" 		

EINFÜHRUNG

Die Einwohnerentwicklung der Stadt Leipzig ist seit dem Jahr 2000 positiv. Aufgrund hoher Zuzüge und einem anhaltenden Geburtenhoch ist die Einwohnerzahl in den letzten Jahren besonders stark gestiegen. Gegenwärtig hat Leipzig mehr als 580.000 Einwohner und ist aufgrund der positiven Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung eine der am schnellsten wachsenden Großstädte in Deutschland. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass die Stadt Leipzig im Jahr 2030 ca. 720.000 Einwohner haben könnte. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Leipzig die Strategie, die städtebaulichen Flächenbedarfe durch Nutzung bzw. Wiedernutzbarmachung innerörtlicher, gut erschlossener Flächen zu decken. Mit der Schaffung von neuen Wohnbauflächen und dem bedarfsgerechten Bau von neuen Schulen und Kindergärten sowie weiterer sozialer Infrastruktur besteht nicht nur die Chance, untergenutzte und ungeordnete Stadträume aufzuwerten, sondern Leipzig als attraktive, konkurrenzfähige und lebenswerte Stadt mit attraktiven Arbeitsplätzen weiter auszubauen und neue lebendige Stadtquartiere und Stadtteile zu entwickeln. Dabei haben zentrumsnahe untergenutzte Bahnflächen einen besonderen Stellenwert und strategische Bedeutung für die Stadtentwicklung.

Gegenstand des kooperativen städtebaulichen Werkstattverfahrens ist der „Eutritzscher Freiladebahnhof“, der sich nordwestlich des Leipziger Hauptbahnhofs befindet. Der Kernbereich der ca. 30 ha großen ehemaligen Bahnfläche ist im Eigentum der in Leipzig ansässigen CG-Gruppe. Das Areal wurde bereits in den 1990er Jahren vom Bahnbetrieb abgekoppelt. Es verfügt nicht über eine leistungsfähige interne Erschließung und liegt bis auf kleinteilige gewerbliche Nutzungen in den Randbereichen brach.

Die CG-Gruppe und die Stadt Leipzig haben sich das gemeinsame Ziel gesetzt, das innenstadtnahe Areal zukunftsweisend zu einem attraktiven, durchgrünenden und urbanen Stadtteil mit innerstädtischer Dichte zu entwickeln und sukzessive zu bebauen. Vor dem Hintergrund des positiven und stetigen Stadtwachstums einerseits und der Energie- und Klimaschutzziele der Stadt Leipzig andererseits soll eine kompakte, wirtschaftlich effiziente und zugleich umweltgerechte, durch hochwertige Grün- und Freiräume gekennzeichnete Stadtstruktur entwickelt werden, die neue Mobilitätsformen im Sinne eines autoreduzierten Quartiers ermöglicht und innovative Konzepte zur Energieeinsparung/Energieeffizienz zulässt. In die Planung sollen zwei größere Schulstandorte und über dreihundert Kindertagesstättenplätze integriert werden. Die Entwicklung erfolgt vor dem Hintergrund der „Kooperativen Baulandentwicklung“, einer Vereinbarung, bei der sich der private Entwickler verpflichtet, sich angemessen an den Kosten der Baulandentwicklung zu beteiligen und die Leitlinien der Leipziger Stadtentwicklung und das Wohnungspolitische Konzept der Stadt Leipzig umzusetzen. Vor diesem Hintergrund wird ein Anteil von 30 % gefördertem, mietpreisgebundenem Wohnungsbau mit Belegungsrechten angestrebt, durch den die soziale Mischung im Quartier gefördert wird.

Die Entwicklung des Eutritzscher Freiladebahnhofs zu einem zukunftsweisenden, nachhaltigen und innovativen Stadtquartier gehört zu den großen baukulturellen Herausforderungen der nächsten Dekade und wird einen wichtigen Beitrag zur Leipziger Stadtentwicklung leisten.

TEIL B

WETTBEWERBSAUFGABE UND RAHMENBEDINGUNGEN

1.0 HINWEISE ZUR AUSLOBUNG

Die Rahmenbedingungen für ein transparentes und in der Öffentlichkeit nachvollziehbares Werkstattverfahren und den daran anschließenden Planungs- und Realisierungsprozess werden in dieser Auslobung ausführlich erläutert. Aus diesem Grund sind in der Auslobung nicht nur verbindliche Planungsvorgaben enthalten, sondern auch Planungsziele dokumentiert, die für den Gesamtprozess und die angestrebte Realisierung von hoher Bedeutung sind.

Die über den städtebaulichen Maßstab dieser Auslobung hinausgehenden, auf einer anderen Maßstabsebene relevanten Planungsziele dienen den teilnehmenden Planungsteams als Hintergrundinformation und runden das Verständnis für die Planungsaufgabe ab. Diese weiterführenden Planungsziele sind in der Auslobung „*blau kursiv*“ gekennzeichnet.

2.0 DAS PLANGEBIET UND SEINE UMGEBUNG

2.1 LAGE IN DER STADT/CHARAKTERISTIK

Das Areal des Eutritzscher Freiladebahnhofes befindet sich nördlich des Leipziger Hauptbahnhofes. Es liegt im Stadtbezirk Mitte und dort im Ortsteil Zentrum-Nord. Die Entfernung zur Leipziger Innenstadt beträgt ca. 1,2 km. Das Areal wird definiert im Süden durch die Roscherstraße, im Westen durch die Eutritzscher Straße, im Nordwesten durch die Delitzscher Straße, im Norden durch die Theresienstraße, im Nordosten durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn (DB) AG und im Südosten durch die Berliner Straße. Das in Grenzlage zu den Stadtteilen Gohlis-Süd und Eutritzsch gelegene Areal verfügt über keine durchgehende Erschließung. Es ist teilweise geprägt von gewerblichen Nutzungen, die vorwiegend im Randbereich der öffentlichen Straßen (Eutritzscher-, Delitzscher- und Roscherstraße) angesiedelt sind. Der innen liegende Teil des Geländes liegt weitgehend brach. Der Bereich nördlich der Roscherstraße hat vorwiegend gewerblichen Charakter und ist durch ein heterogenes Erscheinungsbild gekennzeichnet. Der westliche Teil der Roscherstraße ist mit ein- bis zweigeschossigen Werkstatt-, Büro- und Geschäftsgebäuden bebaut. An der Kreuzung Roscherstraße/Eutritzscher Straße befindet sich ein Autohaus mit vorgelagerten Stellflächen für Kfz. Der östliche Teil der Roscherstraße wird durch eine religiöse Einrichtung einer islamischen Gemeinde sowie durch 3 bis 5-geschossige, zum Teil als Baudenkmal gesicherte Wohnbauten geprägt. Im Umfeld des Plangebiets sind kleinere öffentliche Grünflächen vorhanden. Die Entfernung zur südwestlich gelegenen historischen Parkanlage „Rosental“ beträgt ca. 1,5 km.

2.2 STÄDTEBAULICHE STRUKTUREN DER NACHBARQUARTIERE

2.2.1 SÜDLICH DER ROSCHERSTRASSE

Auf dem Areal südlich der Roscherstraße befindet sich seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Gas- und Dampfturbinenwerk I der Stadtwerke Leipzig GmbH. Markant und weithin sichtbar ist ein stillgelegter Gasometer, der zum gegenwärtigen Zeitpunkt ohne Funktion ist. Das Gas- und Dampfturbinenwerk I ist als Störfallbetrieb eingestuft. Eine Auswirkung auf den Kernbereich des Plangebiets kann ausgeschlossen werden.



Abb. 1: Plangebiet

2.2.2 WESTLICH DER EUTRITZSCHER STRASSE

Auf der Westseite der Eutritzscher Straße befindet sich eine dreieckige Grünanlage mit einer Größe von ca. 8.400 m². Bei der angrenzenden offenen Blockrandbebauung handelt es sich überwiegend um 5-6 geschossige Wohnbauten, die in den 1960er Jahren in DDR-Typenbauweise errichtet wurden. Ein kleiner Teil der Wohngebäude ist noch gründerzeitlich geprägt.

2.2.3 NORDWESTLICH DER DELITZSCHER STRASSE

Das Quartier nordwestlich der Delitzscher Straße ist durch kompakten Geschosswohnungsbau der Gründerzeit (Blumenstraße) sowie Mietshäuser mit einfacher Fassadengliederung (Blochmannstraße) geprägt. Nördlich der Theresienstraße befindet sich an der Ecke zur Delitzscher Straße eine weitere Grünanlage mit einer Größe von ca. 3.500 m².

2.2.4 ÖSTLICH DES PLANGEBIETS

Die Ostseite des Plangebiets wird durch die Gleisanlagen der DB AG definiert, die im Zuge der Entwicklung des City-Tunnels Leipzig neu geordnet wurden. Aufgrund der Aufschüttungen im Plangebiet befinden sich die Gleisanlagen im künstlichen Einschnitt. Die Hochlagen zeichnen eine ehemalige Gleisharfe nach, deren Oberbau bereits abgeräumt wurde. Die bahnparrallele Dammkrone bildet die langgestreckte östliche Begrenzung. Auf dem Damm liegen Grundwassermessstellen. Weiterhin verläuft bahnparrallel etwa auf Höhe der Dammkrone betriebsnotwendige Leit- und Sicherungstechnik der DB AG. Ein im Zuge der Baumaßnahmen City-Tunnel/Knoten

Nord angelegtes Regenrückhaltebecken befindet sich außerhalb des Plangebiets. Es ist ausschließlich für Bahnbetriebszwecke zu verwenden und sowohl in Lage als auch Höhe gebunden. Markant ist ein für den Bahnbetrieb erforderliches Überwerfungsbauwerk, das die Kreuzung von zwei Bahngleisen ermöglicht. Der Bereich östlich der Gleisanlagen ist überwiegend gewerblich geprägt.

2.2.5 STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGEN IM UMFELD DES PLANGEBIETS

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird das südlich der Berliner Straße gelegene Areal „Westseite Hauptbahnhof“ städtebaulich entwickelt. Dabei handelt es sich um die Planung eines weiteren innenstadtnahen, nutzungsgemischten Stadtquartiers, das sich von der Kurt-Schumacher-Straße bis zu den Gleisanlagen der DB AG erstreckt. Auf dem Areal ist ein gemischtes Quartier aus gewerblicher und Wohnnutzung geplant. Auf einer Fläche von ca. 11 ha wird Wohnraum für ca. 1.000 - 2.000 Einwohner sowie ein fünfzügiges Gymnasium geschaffen.

Im Norden des neuen Stadtquartiers ist ein entlang der Parthe verlaufender neuer Park geplant, der im Süden an das Plangebiet des Eutritzscher Freiladbahnhofs anschließt.

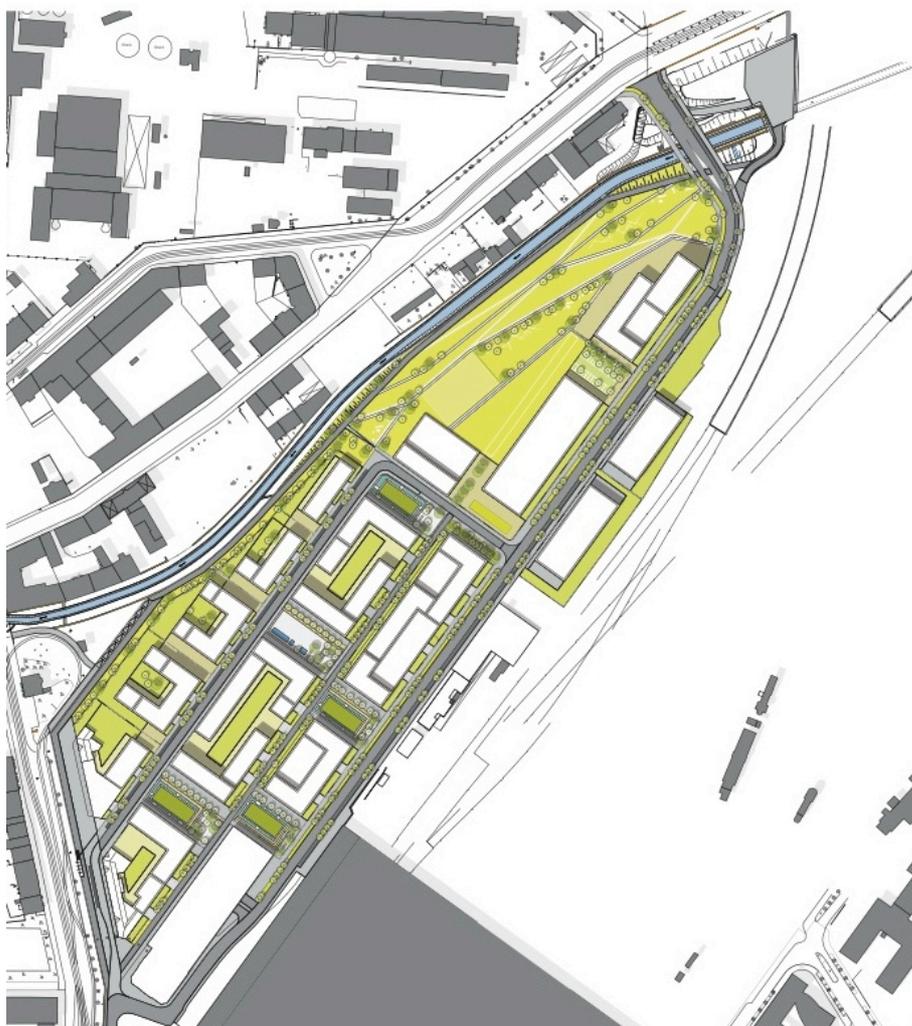


Abb. 2: Städtebauliches Konzept Hauptbahnhof Westseite mit Parthepark im Norden, RKW und BGMR

3.0 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES FREILADEBAHNHOFES

Die Errichtung der Stadtquartiere nördlich des Leipziger Stadtzentrums begann ab dem Jahr 1836 mit dem Bau der Gasbeleuchtungsanstalt/Gaswerk I an der Eutritzscher Straße (heutiges Gas- und Dampfturbinenwerk I der Stadtwerke Leipzig). Mit dem Bau des Thüringer Bahnhofs und der Eisenbahnlinie Leipzig-Großkorbetha in den Jahren 1856/57 gelang es, Leipzig an das thüringische Eisenbahnnetz anzubinden und die Messestadt als Eisenbahnknoten zwischen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn auszubauen. Das Plangebiet war gegen Ende des 19. Jahrhunderts noch unbebaut.

Mit der Neuordnung des Leipziger Eisenbahnknotens und der Errichtung des Leipziger Hauptbahnhofs, der die bis dahin einzelnen Fernbahnlinien bündeln sollte, entstand die Idee zur Anlage eines zentralen Güterbahnhofes im nordwestlichen Stadtbereich, der das erhöhte Frachtaufkommen der Stadt abwickeln sollte.

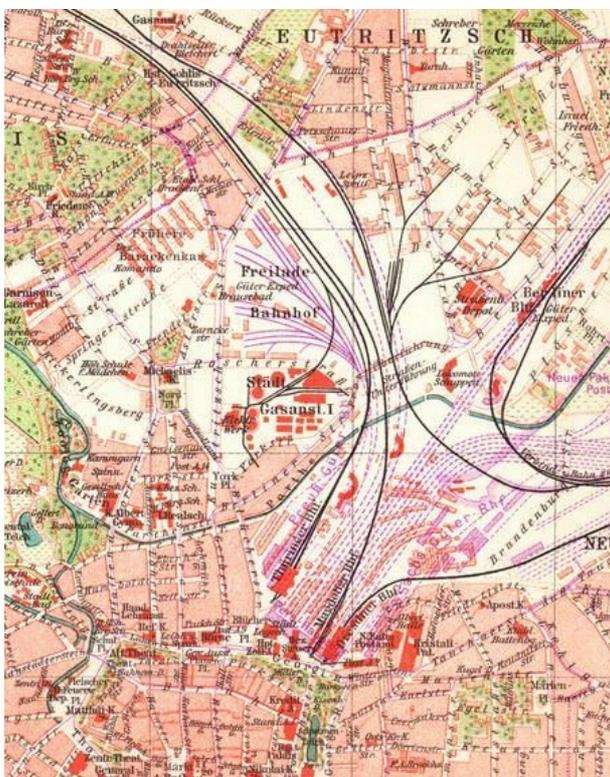


Abb. 3: Stadtplan Leipzig 1905

Im Jahr 1905 wurde auf den ehemaligen Gerberwiesen der Preußische Freiladebahnhof angelegt, der als zentraler Umschlagplatz zwischen der thüringischen Bahnlinie und der Eutritzscher-/Delitzscher Straße diente. Auf insgesamt zwölf fächerförmig angelegten Ladestraßen wurden Güter und Waren abgefertigt. Die dafür angelegten Lagergebäude ordneten sich der Struktur der Gleisanlagen unter. Neben den zahlreichen Lagerhallen, die für den Warenumschlag benötigt wurden, befanden sich auf dem Gelände weitere nutzungsspezifische Bauten wie Stellwerke, Lokschuppen, Reinigungsgebäude sowie Dienst- und Verwaltungsgebäude, die dem reibungslosen Ablauf des Gütertransportes dienten. Aufgrund sich verändernder Transport- und Logistikanforderungen, einer veralteten Infrastruktur und zunehmender Unwirtschaftlichkeit wurde der Freiladebahnhof in den 1990er Jahren nach knapp 100 Jahren Nutzung stillgelegt und vom Schienennetz der Deutschen Bahn



Abb. 4: Ehemaliger Preußischer Freiladebahnhof an der Eutritzscher- und Delitzscher Straße

abgekoppelt. Nach der Stilllegung wurden die alten Gleisanlagen sowie ein Teil der verschlissenen Gebäude zurückgebaut.

Weitere historische Karten und Abbildungen zur Entwicklungsgeschichte des Plangebietes sind im Teil D, Anlage 1.3.2 dargestellt.

4.0 GEBÄUDEBESTAND UND DENKMALSCHUTZ

Das Areal des Eutritzscher Freiladebahnhofs wird geprägt durch die befestigten Flächen der ehemaligen Ladestraßen und die dazugehörigen Gleisanlagen. Bei den auf dem Gelände befindlichen Gebäuden handelt es sich größtenteils um frühere Bahnschuppen, Lagerhallen und Dienstgebäude der Bahn. Entlang der Eutritzscher- und Delitzscher Straße befinden sich neben einer Tankstelle verschiedene, zweckdienlich errichtete Gewerbebauten, die lediglich provisorisch erschlossen sind.

Unter den baulichen Anlagen sind nur wenige Baudenkmale vorhanden, die den Bestimmungen des Sächsischen Denkmalschutzgesetzes unterliegen. Folgende im Kernbereich des Plangebiets liegende Gebäude sollen denkmalgerecht saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Sie sind bei der städtebaulichen Planung zu berücksichtigen:

- Ladeschuppen im nördlichen Teil des Areals, heutiger „TV Club Leipzig“, (1)
- Stellwerkgebäude Nord an der nordöstlichen Grundstücksgrenze, (2)
- nördlicher Kopfbau und südliche Außenwand der ehemaligen Wagenhalle im Nordosten des Plangebiets. Der dazwischenliegende Hallenbereich ist kein Baudenkmal und kann entfallen. Inwieweit ein Abbruch der südlichen Außenwand möglich ist, wird in Abhängigkeit der Planung zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. (3)
- dreiachsiger Lokschuppen im Zentrum des Gebietes, (4)
- zweigeschossiges Wohngebäude an der Eutritzscher Straße, (5)
- zwei Wohngebäude an der Roscherstraße, (6)
- Stellwerkgebäude Süd an der Ecke Roscher-/Berliner Straße, (7)



Abb. 5: Übersicht Denkmalschutz

Eine besondere Rolle kommt dem ehemaligen Ladeschuppen zu, da dieses Baudenkmal aufgrund seiner längs gerichteten Gebäudeform, seiner Typologie und seiner Lage prägend für die städtebauliche Entwicklung des Areals ist. Der gesamte Baukörper gliedert sich in mehrere Teilbereiche, von denen ein nachträglicher Anbau im südlichen Bereich keinen Denkmalwert hat und nicht erhalten bleibt. Der wesentlich größere nördliche Abschnitt des Ladeschuppens soll denkmalgerecht saniert und mit neuen Nutzungen ergänzt werden.

Alle weiteren im Kernbereich des Plangebiets vorhandenen Gewerbebauten sowie die Tankstelle an der Eutritzscher Straße stehen zur Disposition und können überplant werden.



Abb. 6: Ladeschuppen mit Kopfbau



Abb. 7: dreiachsiger Lockschuppen



Abb. 8: Wohngebäude an der Eutritzscher Straße



Abb. 9: Stellwerk an der östl. Plangebietsgrenze

5.0 TOPOGRAPHIE

Das Areal des Eutritzscher Freiladebahnhofs ist im Kernbereich weitgehend eben, weist jedoch an den Randbereichen folgende topographische Besonderheiten auf:

Entlang der Delitzscher Straße ist eine deutlich wahrnehmbare Böschung vorhanden. In diesem Bereich liegt das Plangebiet im Mittel ca. 2,50 m tiefer als die Delitzscher Straße. Im Zuge der Planung ist der Höhensprung mit einer straßenbegleitenden Bebauung zu verarbeiten.

Der südöstliche, direkt an die Gleisanlagen der DB AG angrenzende Bereich des Plangebiets wurde im Zuge der Erstenstehung der Bahnanlagen um ca. 3,00 bis 3,50 m zu einem Plateau aufgeschüttet. Eine parallel zu den Gleisen geführte Böschung stellt den Übergang zu der angrenzenden Bahnfläche her. Der an die S-Bahnlinie angrenzende Böschungsbereich entlang der Bahn ist aufgrund der dort verlaufenden Leit- und Sicherungstechnik nicht veränderbar. Die Höhe der Dammkronen des vorhandenen Regenrückhaltebeckens ist für die Planung bindend.

Eine weitere ca. 4,40 m hohe Böschung befindet sich an der Berliner Straße, zwischen der Einmündung Roscherstraße und der nahe gelegenen Bahnüberführung. Diese Böschung stellt den Übergang zur tiefer liegenden Berliner Straße her.



Abb. 10: Höhenversprung zur Delitzscher Straße



Abb. 11: Böschung im Bereich der Berliner Straße

6.0 PLANUNGSRECHT

6.1 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leipzig, mit Stand vom 25.03.2015, ist das Plangebiet als gewerbliche Baufläche dargestellt. Darüber hinaus ist der zentrale Bereich als „Bahnfläche mit Entwicklungspotenzial“ gekennzeichnet. Aufgrund der Nähe zu den Anlagen der Stadtwerke wird das Gebiet von einigen überregionalen Versorgungsleitungen durchzogen. Im Südwesten quert eine unterirdische Fernwärmeleitung das Areal. Entlang der Eutritzscher- und der Delitzscher Straße verlaufen annähernd parallel zum Straßenverlauf eine Gashochdruckleitung sowie eine 110-KV-Hochspannungsleitung, die im weiteren Planungsverfahren verlagert werden sollen. Es ist vorgesehen, den FNP im Laufe des Verfahrens entsprechend der Planungsziele zu ändern.

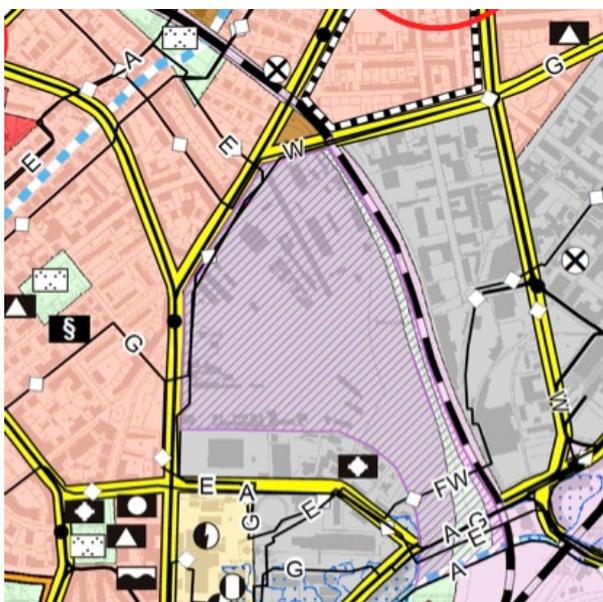


Abb. 12: Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Leipzig¹

6.2 LANDSCHAFTSPLAN

Der Landschaftsplan der Stadt Leipzig mit Stand vom 14.10.2013 bildet die Grundlage für die zielgerichtete und umfassende ökologische Entwicklung des gesamten Leipziger Stadtgebietes. Das Areal des Eutritzscher Freiladbahnhofes ist im Integrierten Entwicklungskonzept (IEKO) des Landschaftsplans in einzelne Teilbereiche gegliedert und unterschiedlich dargestellt. Als landschaftsplanerisches Ziel wird die Entwicklung und Verbesserung der Aufenthalts- und Stadtraumqualität in dicht bebauten innerstädtischen Räumen formuliert. Darüber hinaus ist eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünverbindung dargestellt, die der Erholung bzw. der Gestaltung des Landschaftsbildes dienen soll. Der gewerblich geprägte Bereich nördlich der Roscherstraße ist gekennzeichnet als Fläche für die „Entwicklung von Lebensräumen in bebauten Gebieten“.

Die landschaftsplanerischen Vorgaben sind in Teil B, Kap. 11 dieser Auslobung ausgearbeitet und für das städtebauliche Werkstattverfahren konkretisiert.

¹ der Flächennutzungsplan mit Legende ist im Teil D, Anlage 1.3.3 beigefügt



Abb. 13: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan der Stadt Leipzig²

6.3 PLANUNGSRECHTLICHE EINSCHÄTZUNG

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt existiert für das Areal des Eutritzscher Freiladebahnhofs kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Ein unterschiedlich breiter Streifen entlang der Roscherstraße, der Eutritzscher Straße, der Delitzscher Straße und der Theresienstraße liegt im Innenbereich gemäß § 34 BauGB. Dieser Bereich entspricht dem Charakter eines Gewerbegebietes gemäß § 8 BauNVO. Die übrigen Flächen sind dem Außenbereich nach § 35 BauGB zugeordnet. Im Zuge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung wird die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Vor diesem Hintergrund hat die Ratsversammlung der Stadt Leipzig im Februar 2016 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 416 „Freiladebahnhof Eutritzscher Straße/Delitzscher Straße“ beschlossen. Daher ist die aktuelle planungsrechtliche Situation im Werkstattverfahren nicht zu beachten.

7.0 GLIEDERUNG DES PLANGEBIETS/KERN- UND IDEENBEREICH

Das Plangebiet gliedert sich in einen Kernbereich und einen Ideenbereich. Der Kernbereich des Plangebiets umfasst die zentrale 24,9 ha große Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs, die sich weitgehend im Eigentum des Auslobers befindet. Für diese Fläche gelten die im Rahmen der Auslobung formulierten Planungsvorgaben und Rahmenbedingungen. In Ergänzung zum Kernbereich haben der Auslober und die Stadt Leipzig einen Ideenbereich festgelegt, der aufgrund der direkten Nachbarschaft in einem stadtstrukturellen und funktionalen Zusammenhang zum Kernbereich steht. Bei dieser 4,6 ha umfassenden Fläche handelt es sich um das vorwiegend kleinteilig geprägte Gewerbeband nördlich der Roscherstraße, das sich im Fremdeigentum befindet.

Für den Ideenbereich kann im Rahmen des Werkstattverfahrens eine langfristige Entwicklungsperspektive erarbeitet werden, um den Kernbereich bestmöglich mit seinem Umfeld zu verzahnen und den Übergang zum benachbarten Areal der Stadtwerke Leipzig GmbH zu definieren. Eine Änderung der gewerblichen Nutzung

² der Landschaftsplan mit Legende ist im Teil D, Anlage 1.3.4 beigelegt

ist im westlichen Ideenbereich nicht vorgesehen. Lediglich die Bebauungsstruktur kann sich je nach Entscheidung der Eigentümer mittel- bis langfristig ändern. Im Zuge des Werkstattverfahrens soll die Bebauungsstruktur des westlichen Teilbereichs angemessen nachverdichtet und weiterentwickelt werden. Der östliche Teilbereich bleibt in seiner Charakteristik erhalten.

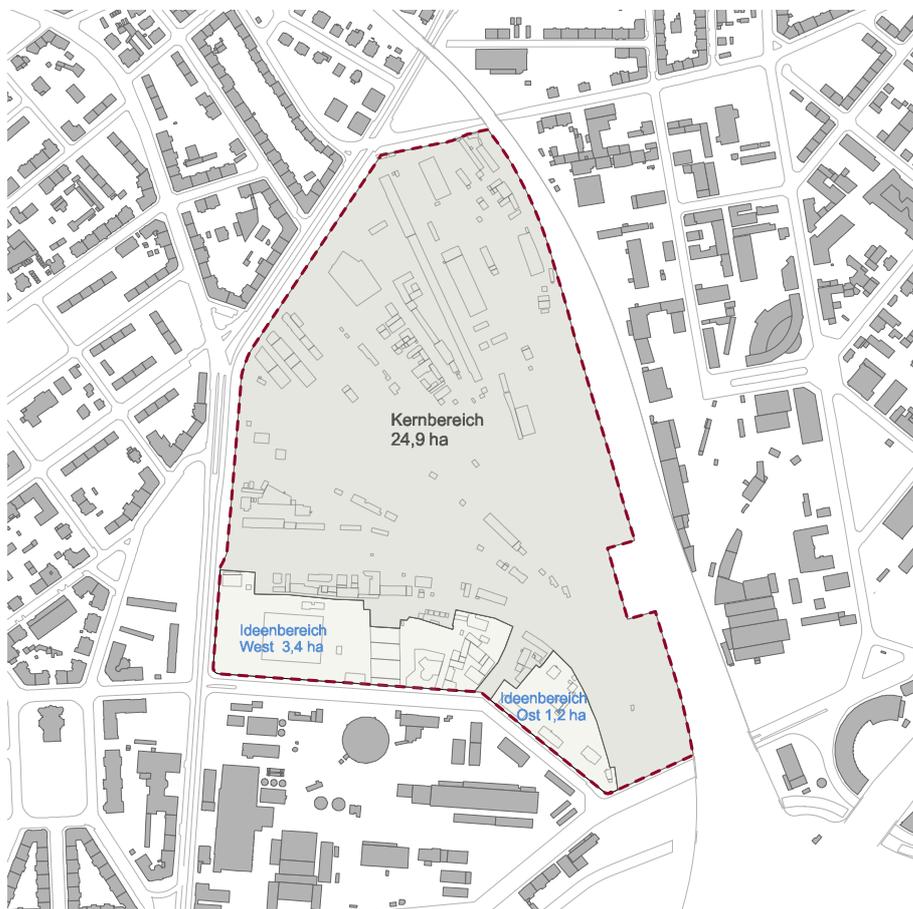


Abb. 14: Gliederung des Plangebiets in Kernbereich sowie westlichen und östlichen Ideenbereich

8.0 STÄDTEBAULICHE VORGABEN UND ZIELE

Der Auslober und die Stadt Leipzig sind sich darüber einig, dass das innenstadtnahe Areal des Eutritzscher Freiladebahnhofs zu einem gestalterisch hochwertigen, gemischt genutzten, lebendigen und urbanen Stadtquartier entwickelt werden soll, das sich durch eine robuste Stadtstruktur, kompakte Bauformen und hochwertige öffentliche Grün- und Freiräume auszeichnet.

Das neue Stadtquartier soll im Kontext der stadtbildprägenden und baukulturell wertvollen Leipziger Stadtquartiere entwickelt werden und den zukünftigen Bewohnern und Beschäftigten ein hohes Maß an Lebensqualität ermöglichen. Nicht gewünscht sind monostrukturierte funktionsentmischte Stadtstrukturen. Aus Sicht des Auslobers und der Stadt Leipzig soll das neue Stadtquartier einen urbanen Charakter haben und durch robuste Baustrukturen geprägt werden. Vorstellbar sind offene oder geschlossene Blockrandbebauungen, Zeilenbauten, Punktbauten sowie städtebauliche Hybridformen. Die Punktbauten können das neue Quartier in seiner Höhenentwicklung angemessen akzentuieren. Typologien des Siedlungsbaus und Stadthaustypologien sind nicht gewünscht, da sie den Flächenverbrauch fördern und

nicht der innenstadtnahen Lage entsprechen. Bei der Entwicklung der Gebäude stehen kompakt gegliederte Nutzungsgemischte Gebäudetypologien im Vordergrund, die ausreichend differenzierte Wohnformen für unterschiedliche Lebenslagen ermöglichen und die soziale und funktionale Durchmischung im Quartier fördern. Darüber hinaus haben private oder gemeinschaftlich genutzte wohnungsnahe Grün- und Freiflächen sowie stadtoökologisch hochwertige, öffentliche Plätze und Parkanlagen hohe Bedeutung für das Image, den Charakter und die Akzeptanz des neuen Stadtquartiers. Zur Förderung der Quartiersidentität können bei der Planung besondere Eingangssituationen herausgearbeitet sowie Blickbeziehungen und Sichtachsen zu prägnanten Bauten der Umgebung aufgegriffen werden.

Die zu erhaltenden, als Baudenkmal festgestellten Gebäude sind – als Referenz an die ehemalige Nutzung des Areals – in die städtebauliche Konzeption zu integrieren und durch geeignete Nutzungen langfristig in ihrem Bestand zu sichern. Aussagen zur Gestaltung der Baukörper sowie zu möglichen Dachformen sind im Rahmen des Werkstattverfahrens zu erarbeiten und darzustellen. Eine Vorgabe der Dachformen erfolgt nicht.

Der Auslober und die Stadt Leipzig haben sich in der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung darauf geeinigt, für die Bereiche Wohnen und Gewerbe eine Gesamtfläche von mindestens 280.000 m² BGF anzustreben. Zuzüglich soll die im Teil B, Kap. 9.4 beschriebene soziale Infrastruktur entstehen.

Bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers sind folgende städtebauliche Kennwerte zu beachten:

GRUNDFLÄCHENZAHL (GRZ):

- Der Auslober und die Stadt Leipzig gehen davon aus, dass die überbaute Grundfläche in den wohngeprägten Bereichen nicht mehr als 50 % und in den gewerblich geprägten Bereichen nicht mehr als 70 % betragen soll. Die Gesamtversiegelung (Tiefgaragen und Nebenanlagen eingeschlossen) ist in den wohngeprägten Bereichen jedoch auf maximal 70 % und in den gewerblich geprägten Bereichen auf maximal 80 % zu begrenzen. Im Einzelfall kann die Gesamtversiegelung, sofern sie städtebaulich vertretbar ist auch höher liegen. Die Überschreitung ist jedoch städtebaulich zu begründen und soll durch Unterschreitung an anderer Stelle ausgeglichen werden.

GESCHOSSFLÄCHENZAHL (GFZ):

- Für das neue Stadtquartier wird gemäß der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung eine durchschnittliche GFZ von 2,0 bis 2,5 angestrebt. Auch dieser Kennwert ist im Rahmen des Werkstattverfahrens zu konkretisieren. Vor diesem Hintergrund ist die Festlegung einer angemessenen baulichen Dichte für das innenstadtnahe Quartier eine der Kernfragen des Werkstattverfahrens. Städtebaulich begründete Überschreitungen der GFZ an einzelnen Stellen sind vorstellbar.

NUTZUNGSVERTEILUNG/MISCHUNG:

- ca. 70 % der Geschossfläche = Wohnen
- ca. 30 % der Geschossfläche = Dienstleistung, nichtstörendes Gewerbe Einzelhandel und Gastronomie
- zzgl. der Geschossfläche für soziale Infrastruktur

9.0 URBANE QUARTIERSMISCHUNG – WOHNEN, GEWERBE UND EINZELHANDEL, SCHULE UND KITA

9.1 WOHNEN

9.1.1 AUSGANGSLAGE WOHNEN

Von 2011 bis Ende 2016 ist die Einwohnerzahl Leipzigs von 510.000 auf nahezu 580.000 Personen gestiegen. Diese positive Entwicklung erfordert es, auch in Zukunft den Wohnungsbestand bedarfsgerecht zu erweitern, um Leipzig als attraktiven und konkurrenzfähigen Wohnstandort zu sichern und weiterzuentwickeln. Vor dem Hintergrund dieser aktuellen Veränderungen liegt der Fokus der Leipziger Wohnungspolitik neben dem Erhalt bezahlbarer Wohnungen im Bestand vor allem auf dem Wohnungsneubau. Mit der Fortschreibung des Wohnungspolitischen Konzeptes 2015³ verfolgt die Stadt Leipzig folgende Zielsetzungen:

- Ausweitung des Wohnungsangebotes und Schaffung eines qualitativ vielfältigen Wohnungsangebotes
- Schaffung und Erhaltung von bezahlbarem Wohnraum
- Unterstützung von kooperativen Wohn- und Eigentumsformen
- Besondere Unterstützung bei der Schaffung des Wohnraumes für Familien, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Behinderungen
- Schaffung von sozial- und Nutzungsdurchmischten Stadtteilen
- nachhaltiges Wachstum
- Steigerung der Energieeffizienz

9.1.2 PLANUNGSZIELE WOHNEN

Die allgemeinen Planungsziele für den vorgenannten Nutzungsanteil von 70 Prozent für Wohnen leiten sich aus dem Wohnungspolitischen Konzept der Stadt Leipzig ab und sind Grundlage für die städtebauliche Planung.

ATTRAKTIVES UND VIELFÄLTIGES WOHNANGEBOT

Zur Förderung der Mischung unterschiedlicher Bewohner- und Nutzergruppen (Singles, junge Leute, Familien, Seniorinnen und Senioren) ist es erforderlich, ausreichend differenzierte Wohnformen für unterschiedliche Lebenslagen, Generationen und Einkommensgruppen bereitzustellen.

WOHNUNGSSCHLÜSSEL

Aus Sicht des Auslobers ist derzeit folgender Wohnungsschlüssel marktfähig:

- 50 % sehr kleine und kleine Wohneinheiten (bis 60 m²)
- 30 % mittelgroße Wohneinheiten (bis 85 m²)
- 20 % große und sehr große Wohneinheiten (größer 85 m²)

Vor dem Hintergrund einer langfristigen, über das Jahr 2020 hinausgehenden Realisierung ist von einem flexiblen Wohnungsschlüssel auszugehen.

ANPASSUNGSFÄHIGKEIT DER STÄDTEBAULICHEN STRUKTUR

Da von einer längeren Realisierungsphase auszugehen ist, soll die städtebauliche Struktur flexibel für Änderungen der Planungsziele Wohnen ausgelegt werden.

³ siehe Teil D, Anlage 1.3.5 der Auslobung

MIETPREIS- UND BELEGUNGSGEBUNDENER WOHNRAUM

Der Auslober und die Stadt Leipzig haben vereinbart, dass auf mindestens 30 % der Geschossfläche für Wohnen geförderter mietpreis- und belegungsgebundener Wohnraum realisiert wird. Der geförderte Wohnraum soll dabei möglichst kleinteilig mit dem freifinanzierten Wohnungsbau gemischt werden. Aus Sicht des Auslobers ist beim Geschosswohnungsbau eine Mischung auf Ebene der Hauseingänge realisierbar. Darüber hinaus sind gemeinschaftliche Tiefgaragen für unterschiedliche Nutzer- und Bewohnergruppen vorstellbar. Der Wohnungsschlüssel entspricht den derzeit gültigen Richtlinien für mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum.

WOHN- UND EIGENTUMSFORMEN

Aus Sicht des Auslobers wird ein Mietwohnungsanteil von mindestens 70 % der Geschossfläche für Wohnen angestrebt. Maximal 30 % der Geschossfläche soll für andere frei finanzierte Eigentumsformen zur Verfügung stehen. Darin enthalten ist ein Anteil für Baugruppen und Baugemeinschaften.

KOMPAKTE WOHNUNGSGRUNDRISSSE

Zur Förderung des kostengünstigen und flächensparenden Bauens sollen die Wohnbauten möglichst kompakte und wirtschaftliche Grundrisse aufweisen. Kompakte Wohnungsgrundrisse fördern ein langfristiges „sich leisten können“ von Wohnungen für Familien- und Seniorenhaushalte.

ANZAHL VON WOHNEINHEITEN UND EINWOHNERN

In Abhängigkeit der städtebaulichen Dichte, der Nutzungsverteilung und des zukünftigen Wohnungsschlüssels variieren die Anzahl der Wohneinheiten und die Anzahl der Einwohner. Im Zuge überschlägiger Berechnungen von Wohneinheiten und Einwohnern auf der Basis von Normwohnungsgrößen (durchschnittliche Wohnungsgröße = 75 m²) und Normbelegungen (1,7 Einwohner/WE) gehen der Auslober und die Stadt Leipzig davon aus, dass in dem neuen Stadtquartier ca. 2.000 neue Wohneinheiten geschaffen werden und neuer Wohnraum für ca. 3.300 Einwohner entsteht.

9.2 GEWERBE

9.2.1 AUSGANGSLAGE DIENSTLEISTUNG UND GEWERBE

Aufgrund des anhaltenden Wachstums der Stadt Leipzig ist davon auszugehen, dass sich der Wirtschaftsstandort Leipzig weiter positiv entwickelt und perspektivisch eine Nachfrage an innenstadtnahen Dienstleistungs-, Handels- und nicht störenden Gewerbeflächen besteht, die unmittelbar von einem urbanen Umfeld profitieren.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt existieren im Kernbereich des ehemaligen Freiladebahnhofs eine Tankstelle sowie verschiedene Gewerbemieten. Da die vorhandenen Gewerbenutzungen nicht mit der geplanten Stadtquartiersentwicklung korrespondieren, plant der Auslober die Gewerbetreibenden im Kernbereich des Plangebiets sukzessive auf andere Standorte zu verlagern, sodass sich für die städtebauliche Planung keine Restriktionen ergeben.

Der Gewerbebestand im Ideenbereich des Plangebiets bleibt erhalten.

9.2.2 PLANUNGSZIELE DIENSTLEISTUNG UND GEWERBE

Die allgemeinen Planungsziele für die Dienstleistung und das Gewerbe beziehen sich auf die vorgenannte Nutzungsverteilung von 30 Prozent. Die innenstadtnahe Lage und das Umfeld des Plangebiets bieten gute Voraussetzungen für die Entwicklung

eines Nutzungsgemischten Stadtquartiers. Zur Sicherstellung einer vielfältigen lebendigen und zugleich wirtschaftlich tragfähigen Quartiersentwicklung wird es erforderlich, eine Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten zu etablieren und ein „Miteinander von Wohnen und Arbeiten“ zu fördern. Dabei sind Nutzungskonflikte durch eine vorausschauende Planung zu vermeiden. Wohnungen können mit Läden, mit Büros und Dienstleistern sowie mit nicht störenden Handwerks- und Gewerbebetrieben gemischt werden.

Im Plangebiet wird in Abhängigkeit der Lage, der Nähe zum ÖPNV und dem Einfluss von äußeren Umweltfaktoren (insbesondere Verkehrslärm) sowohl eine horizontale als auch vertikale Nutzungsmischung angestrebt. Aus Sicht des Auslobers sind Mischungsprojekte sinnvoll, weil sie das Risiko gegenüber Nachfrageschwankungen auf den verschiedenen Immobiliemärkten reduzieren und somit nachhaltig zu einer Wertsteigerung der Immobilie führen können.

Folgende Aspekte sind zu beachten:

- Dienstleistungs-, Gewerbe- und andere Nichtwohnnutzungen sollen vorzugsweise in den lärmbelasteten Bereichen des Areals entlang der Eutritzscher- und Delitzscher Straße vorgesehen werden.
- Die Quartiersentwicklung sollte u. a. durch hybride, weitgehend nutzungsneutrale Gebäudetypologien geprägt werden, die aufgrund ihrer robusten Gebäudestruktur vielfältige Nutzungskombinationen ermöglichen und sich wandelnden Nutzeranforderungen auch langfristig gerecht werden.
- Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen sollen entweder in mehrgeschossigen nutzungsvariablen Büro- und Geschäftsgebäuden oder als Geschäftsunterlagerung von Wohngebäuden organisiert werden. Dabei sollen ca. 80 % der Geschossfläche Gewerbe in vorwiegend gewerblich geprägten Objekten und ca. 20 % der Geschossfläche Gewerbe im Bereich der wohngeprägten Gebäude liegen.

Bei Gebäuden mit überwiegend gewerblicher Nutzung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Entwicklung drittverwendungsfähiger Gebäudetypologien.
- Geschosshöhen, die eine multifunktionale Nutzung einschließlich Handwerk, Produktion/produktionsnahe Dienstleistung zulassen (Erdgeschoss mind. 3,50 - 4,00 m, Obergeschosse mind. 3,00 - 3,50 m).
- Gebäudetiefen, die eine variable Nutzung zulassen (mind. 16,00 m).

Bei Gebäuden mit überwiegend Wohnnutzung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Bereitstellung der Erdgeschosszonen und des 1. Obergeschosses für gewerbliche Nutzungen. Ca. 50 % der Erdgeschosszonen sollte gewerblich genutzt werden.
- Beachtung von Flächenzuschnitten und Konstruktionen (Stützwerten, Traglasten, Raumgrößen), die eine multifunktionale Nutzung zulassen.
- Beachtung von Geschosshöhen (Erdgeschoss mind. 3,50 - 4,00 m, Obergeschosse mind. 3,00 - 3,50 m).

Aus Sicht des Auslobers wird innerhalb des Gewerbes folgende Flächenverteilung angestrebt:

- *ca. 60 % Dienstleistungen und Büros (u. a. Kreativwirtschaft, Medizin- und Gesundheitsdienstleistungen, Bildungs- und Forschungsdienstleistungen, Beherbergung)*
- *ca. 25 % nicht störendes Gewerbe, Handwerk, Produktion*
- *ca. 10 % Gastronomie, Freizeit und Kultur*
- *ca. 5 % Handel und Einzelhandel*

9.3 EINZELHANDEL UND GASTRONOMIE

9.3.1 AUSGANGSLAGE EINZELHANDEL

Der Leipziger Stadtentwicklungsplan Zentren (STEP Zentren) weist auf Basis eines abgestuften Zentrumsystems die zu erhaltenden bzw. zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereiche in entsprechender räumlicher Verteilung im Stadtgebiet Leipzig aus und regelt die Konzentration von Einzelhandels- und Versorgungsstandorten. Das Areal des Freiladebahnhofs liegt außerhalb dieser zentralen Versorgungsstandorte und weist zur Zeit keine Versorgungseinrichtungen auf.

Die nächstgelegenen Zentren sind:

- Nahversorgungszentrum Gohlis-Arkaden (D-Zentrum) am Kreuzungsbereich Georg-Schumann-Straße/Lützowstraße (Entfernung ca. 700 m)
- Stadtteilzentrum Gohlis (C-Zentrum) am Kreuzungsbereich Georg-Schumann-Straße/Natonekstraße (Entfernung ca. 1,25 km)
- Stadtteilzentrum Eutritzsch (C-Zentrum) am Kreuzungsbereich Delitzscher Straße/Wittenberger Straße (Entfernung ca. 750 m)
- City mit Hauptbahnhof-Promenaden (A-Zentrum) (Entfernung ca. 1,25 km)

Weitere Nahversorger existieren lediglich auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnanlagen, nördlich der Theresienstraße sowie an der Kreuzung Theresienstraße/Wittenberger Straße.

9.3.2 PLANUNGSZIELE EINZELHANDEL

Die Schaffung eines urban gemischten Stadtquartieres zieht einen Bedarf für die Versorgung der Bevölkerung nach sich. Zur Sicherstellung der Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs wird es erforderlich, einen Lebensmittelmarkt mit ergänzenden Versorgungsangeboten zu errichten. Folgende Aspekte sind bei der Planung des Nahversorgungsstandortes zu beachten:

- Für die städtebauliche Planung des Lebensmittelmarktes wird zunächst von einer Verkaufsfläche von ca. 1.200 m² zuzüglich ca. 30 % Lagerfläche ausgegangen. Bei der Planung ist eine Geschossfläche von ca. 1.800 m² zu berücksichtigen. Die tatsächliche Größe des Nahversorgungsstandortes soll im Laufe des weiteren Planungsprozesses durch ein Einzelhandelsgutachten ermittelt werden.
- Der Nahversorgungsstandort sollte sich in räumlicher Nähe zu den Haltestellen des ÖPNV befinden.
- Es wird eine flächensparende Gebäudekonzeption favorisiert. Aus diesem Grund soll der Lebensmittelmarkt mit weiteren Nutzungen überbaut werden. Die Anlieferungsmöglichkeit mit einem Sattelzug ist vorzusehen. Sie erfolgt auf dem privaten Grundstück.
- Einzelhandel im EG wird entlang der Theresienstraße aufgrund der eingeschränkten Anlieferungsmöglichkeit ausgeschlossen.

In Ergänzung zum Nahversorgungsstandort ist die Ansiedlung von sogenannten Leipziger Läden möglich. Bei diesem Einzelhandelstyp handelt es sich um kleinere Ladengeschäfte mit einer Verkaufsfläche bis maximal 150 m².

9.3.3 GASTRONOMIE

Für das Gebiet ist ein angemessenes Angebot an gastronomischen Einrichtungen vorzusehen. Zu beachten sind dabei nicht nur die Versorgungsfunktionen für Wohn-, Gewerbe- und Gemeinbedarfsflächen, sondern auch die positiven strukturellen Effekte auf die Belebung öffentlicher Platzräume.

9.4 SCHULEN UND KINDERTAGESSTÄTTEN

9.4.1 AUSGANGSLAGE SCHULEN UND KINDERTAGESSTÄTTEN

Die in den benachbarten Stadtteilen vorhandenen Schulen und Kindertagesstätten sind ausgelastet und können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine zusätzlichen Kapazitäten aufnehmen. Darüber hinaus gehend ist in den Stadtteilen ein weiterer Bedarf an Ober- und Grundschulplätzen erkennbar, der in den Bestandsquartieren nicht abgedeckt werden kann. Im benachbarten Stadtquartier Hauptbahnhof Westseite ist ein Gymnasium geplant. Das am Nordplatz gelegene Leibniz-Gymnasium verfügt über ein strukturelles Defizit, da an dem Schulstandort keine Sporthalle und keine Sportfreiflächen vorhanden sind.

9.4.2 PLANUNGSZIELE SCHULEN

Im Zuge der Gebietsentwicklung ist der Bau folgender Schulen vorzusehen:

- eine Oberschule mit 3-Feld-Sporthalle und Sportfreiflächen,
- eine Grundschule mit 2-Feld-Sporthalle und Sportfreiflächen,
- eine 3-Feld-Sporthalle zur Nutzung für das Leibniz-Gymnasium sowie Sportfreiflächen

Die jeweiligen 3-Feld-Sporthallen der Oberschule und des Leibniz-Gymnasiums sind flächensparend in Stapelbauweise zu planen, diese Hallen sollen auch für den Vereinssport nutzbar sein. Darüber hinaus sollen die Sportfreiflächen dieser beiden Schulen durch Zusammenlegung optimiert werden. Hierzu erfolgen weitere Informationen in der ersten Werkstattwoche.

Aus Sicht der Stadt Leipzig ist es zudem vorstellbar, im Sinne einer Mehrfachnutzung die Pausenhofflächen und Teile der Sportfreiflächen der Oberschule und des Leibniz-Gymnasiums mit dem öffentlichen Grün- und Freiraum zu kombinieren. Mehrfach nutzbare, außerhalb des Schulgrundstücks liegende Hybridflächen sind 1 m² Pausenhoffläche/Schüler, Kleinspielfelder (27 x 45 m) sowie Kugelstoßanlagen. Zielsetzung ist eine angemessene Minimierung der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche ohne die funktionalen Anforderungen an die Schulnutzung einzuschränken. Folgende Vorgaben sind zu beachten:

FLÄCHENBEDARF FÜR DIE OBERSCHULE (für 896 Schüler)
UND FÜR DAS LEIBNIZ-GYMNASIUM:

- Bruttogrundfläche: 9.000 m²
(4 Geschosse x 2.250 m²)
- Pausenhoffläche: 5 m²/Schüler
(Hybridfläche = 1 m² pro Schüler; die Fläche kann außerhalb des Schulgrund-

	stücks im öffentlichen Grün- und Freiraum liegen)
• zwei 3-Feld-Sporthallen gestapelt:	2.100 m ²
• Sportfreifläche:	ca. 7.000 m ²
davon:	
2 x Spielfeld 27 x 45 m	2.430 m ² (Hybridfläche; Lage im öffentlichen Grün- und Freiraum möglich)
2 x 100 m Laufbahn	1.500 m ²
Weitsprung (6 Bahnen)	960 m ²
Kugelstoßen	300 m ² (Hybridfläche; Lage im öffentlichen Grün- und Freiraum möglich)
• 2 x Gymnastikwiese	800 m ²
Erschließung/Wege	1.010 m ²
• Kfz-Stellplätze Schule:	wird in der ersten Werkstattwoche bekannt gegeben
• Fahrrad-Abstellplätze	wird in der ersten Werkstattwoche bekannt gegeben

FLÄCHENBEDARF FÜR DIE GRUNDSCHULE (für 504 Schüler)

• Bruttogrundfläche:	6.000 m ² (4 Geschosse x 1.500 m ²)
• Pausenhoffläche:	10 m ² /Schüler
• 2-Feld-Sporthalle:	1.700 m ² (alternativ zwei gestapelte Einfeld-Sporthallen)
• Sportfreifläche gesamt:	ca. 3.000 m ²
davon:	
Spielfeld 45 x 27 m	1.215 m ²
100 m Laufbahn	600 m ²
Weitsprung (3 Bahnen)	480 m ²
Gymnastikwiese	400 m ²
Erschließung/Wege	485 m ²
• Kfz-Stellplätze Schule:	wird in der ersten Werkstattwoche bekannt gegeben
• Fahrrad-Abstellplätze	wird in der ersten Werkstattwoche bekannt gegeben

Bei der städtebaulichen Planung der Schulstandorte wird erwartet, dass Verschnitt- und Restflächen sowie sonstige Flächen ohne Funktionszuweisung möglichst gering gehalten werden. Bei der städtebaulichen Planung ist von folgenden Traufhöhen auszugehen:

• Schulgebäude:	ca. 18,00 m (bei 4 Geschossen)
• 3-Feld-Sporthallen gestapelt:	ca. 21,00 m
• 2-Feld-Sporthalle:	ca. 9,00 m

9.4.3 PLANUNGSZIELE KINDERTAGESSTÄTTEN

Im Zuge der städtebaulichen Planung sind 330 Kindertagesstättenplätze nachzuweisen. Die Mindestgröße einer neu zu errichtenden Kita in Leipzig beträgt 90 Plätze. Vorzugsweise werden Kitas mit ca. 90 bzw. und mit ca. 165 Plätzen geplant. Aus Sicht des Auslobers können die Kitas – als flächensparende Alternative zu einer freistehenden Kita – auch als Funktionsunterlagerung im Erdgeschoss eines wohnge-

prägen Gebäudes ausgeführt werden. In diesem Fall sind neben den erforderlichen Freispielflächen für Kinder auch 6 m² wohnungsnaher Grünfläche/Einwohner nachzuweisen⁴. Darüber hinaus bietet sich auch die Nutzung eines Baudenkmals als Kita an. Bei der Standortwahl ist das Bringen und Holen der Kinder zu beachten.

- Freispielfläche/Kind: 10 m²
- Geschossfläche/Kind: 11 m²
- Kfz-Stellplätze: wird in der ersten Werkstattwoche bekannt gegeben
- Fahrrad-Abstellplätze: wird in der ersten Werkstattwoche bekannt gegeben

10.0 MOBILITÄT UND NACHHALTIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

10.1 VERKEHRSINFRASTRUKTUR

10.1.1 AUSGANGSLAGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Das Areal des Freiladebahnhofs wird im Norden von der Theresienstraße, im Westen von der Delitzscher Straße bzw. von der Eutritzscher Straße und im Süden von der Roscherstraße und der Berliner Straße tangiert. Im Osten des Plangebiets schließt die S-Bahntrasse der Deutschen Bahn an.

Bei der Eutritzscher- und Delitzscher Straße handelt es sich um hochfrequentierte 4-streifige Verkehrsstraßen, deren Fahrstreifen durch Straßenbahntrassen voneinander getrennt sind. Die Eutritzscher Straße ist mit ca. 25.500 Kfz/24h die meist befahrene Straße um den Freiladebahnhof und besitzt aufgrund weniger Übergänge eine hohe Barrierewirkung.

Die Theresienstraße ist 2-streifig und verbindet das Plangebiet mit den Stadtgebieten östlich der Bahn. Die Roscherstraße im Süden des Plangebiets ist als zwei-streifige Straße ausgebildet und weist einen vergleichsweise breiten Straßenquerschnitt auf. Sie verbindet die Eutritzscher- und die Berliner Straße. Die mit ca. 24.500 Kfz/24 h ebenfalls stark befahrene Berliner Straße besitzt vier Fahrstreifen, die analog zur Eutritzscher- und Delitzscher Straße durch eine Straßenbahntrasse getrennt werden. Durch eine Unterführung der Bahn erreicht man über die Berliner Straße eine Anbindung an die östlichen Stadtquartiere. Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Areals westlich des Hauptbahnhofs soll der bereits heute vorhandene Knoten Berliner Straße/Roscherstraße umgebaut werden.

Die derzeitige Anbindung des Plangebiets erfolgt:

- über die Eutritzscher Straße gegenüber der Grünfläche an der Balzacstraße als „rechts rein/rechts raus“-Ein- und Ausfahrt
- über die Theresienstraße südlich der Grünfläche als „rechts rein/rechts raus“-Ein- und Ausfahrt
- über die Roscherstraße östlich des Gasometers

Das Regenrückhaltebecken der DB AG wird derzeit über einen provisorischen Weg erschlossen, der zwischen den Flurstücken 2733/31 und 2733/14 verläuft. Die innere Erschließung des Plangebiets besteht aus einem befestigten Wegesystem, das

⁴ siehe Teil B, Kap. 11.1.2 Planungsziele Grün- und Freiflächen

sich an der Struktur der alten Ladestraßen orientiert und sich in einem schlechten Zustand befindet.

Eine im Vorfeld der städtebaulichen Werkstatt durchgeführte Verkehrsuntersuchung⁵ hat ergeben, dass bei einer Entwicklung von 2.400 Wohnungen, diversen Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen sowie der benötigten Gemeinbedarfs-einrichtungen, mit einer Verkehrserzeugung von ca. 8.400 Kfz-Fahrten/24 h gerechnet werden muss.

10.1.2 PLANUNGSZIELE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Mit der Entwicklung des Freiladebahnhofes soll ein autoreduziertes, mit den benachbarten Stadtteilen gut vernetztes Quartier entstehen, in dem Maßnahmen und alternative Mobilitätsangebote dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen von Kfz zu reduzieren und auf umweltverträgliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern. Dies sind:

- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs durch Erhöhung der „Durchlässigkeit“ im Quartier
- Anpassung des Stellplatzschlüssels im Sinne einer Erhöhung der Fahrrad-Abstellplätze bei gleichzeitiger Reduktion der Kfz-Stellplätze
- Erhöhung der Anzahl von Fahrrad-Abstellplätzen im öffentlichen Raum
- Förderung der E-Mobilität
- Errichtung einer angemessenen Zahl an Car-Sharing-Stationen
- Verbesserung der ÖPNV-Qualität durch die Erhöhung der Taktzahlen und Verbesserung der Netzstruktur

Darüber hinaus ist im Zuge der städtebaulichen Planung die Verkehrsfläche zu minimieren und insbesondere in der zweiten Phase des Werkstattverfahrens zu optimieren. Der Erschließungsflächenanteil soll 20 % der Plangebietsfläche nicht überschreiten.

NEUE KNOTENPUNKTE

Aufgrund der vorhandenen hohen Auslastung der umliegenden Straßen wird die zukünftige verkehrliche Erschließung des Plangebiets nur über die drei folgenden Knotenpunkte erfolgen können:

- Der erste Knotenpunkt ist ein neuer Kreisverkehr an der Roscherstraße. Über diesen Knoten soll zukünftig die HAUPTERSCHLIEßUNG des Plangebiets erfolgen.
- Der zweite Knotenpunkt befindet sich an der Theresienstraße.
- Ein dritter Knotenpunkt ist im Bereich der Eutritzscher Straße vorgesehen. Hier ist darauf zu achten, dass das Linksabbiegen aufgrund der Straßenbahntrasse nicht möglich ist. Die genaue Lage des Knotens an der Eutritz-scher Straße ist variabel und kann konzeptabhängig festgelegt werden.

In Vorbereitung des Werkstattverfahrens wurden die Knotenpunkte verkehrsplane-risch dimensioniert und als Straßenvorentwurf ausgearbeitet, um Stauraumlängen zu berücksichtigen und erforderliche Abbiegespuren bedarfsgerecht zu planen.

Die Straßenvorentwürfe der Knotenpunkte sind von den Werkstattteilnehmern zwingend zu beachten und in die Planung zu übernehmen⁶.

⁵ siehe Teil D, Anlage 1.3.6, Verkehrsuntersuchung Brenner Bernhard Gruppe vom 06.02.2017

⁶ siehe Teil D, Anlage 1.2.4, Straßenvorentwurf der geplanten Knotenpunkte

VERKEHRSNETZ/INNERE ERSCHLIESSUNG

Die innere Erschließung des Plangebiets ist so zu entwickeln, dass eine durchgängige in Nord-Süd-Richtung verlaufende Verkehrsverbindung (von der Roscherstraße zur Theresienstraße) vermieden wird, da die Verkehrsknoten im Umfeld der Theresienstraße in ihrer Erweiterungsfähigkeit begrenzt sind. Aus diesem Grund muss der überwiegende Teil des zukünftigen Verkehrsaufkommens über den Kreisverkehr an der Roscherstraße abgewickelt werden.

Die Erschließungsstruktur des neuen Stadtquartiers muss so entwickelt werden, dass Durchgangsverkehr vermieden und in etwa folgende Verkehrsverteilung gewährleistet wird:

- Kreisverkehr Roscherstraße/ca. 50 % Verkehrsabwicklung
- Knoten Theresienstraße /ca. 30 % Verkehrsabwicklung
- Knoten Eutritzscher Straße/ca. 20 % Verkehrsabwicklung

Hinweis:

Ein vereinfachter Ansatz zur Berechnung der Verkehrsabwicklung geht davon aus, dass Geschossfläche Verkehr erzeugt. Wenn also 50 % Verkehrsabwicklung über einen Knoten erfolgen sollen, muss der von 50 % der Geschossfläche erzeugte Verkehr über diesen Knoten abgewickelt werden. Bei der Entwicklung des Verkehrs- und Erschließungskonzeptes steht den teilnehmenden Planungsteams während der Werkstattphase ein Verkehrsplaner beratend zur Verfügung.

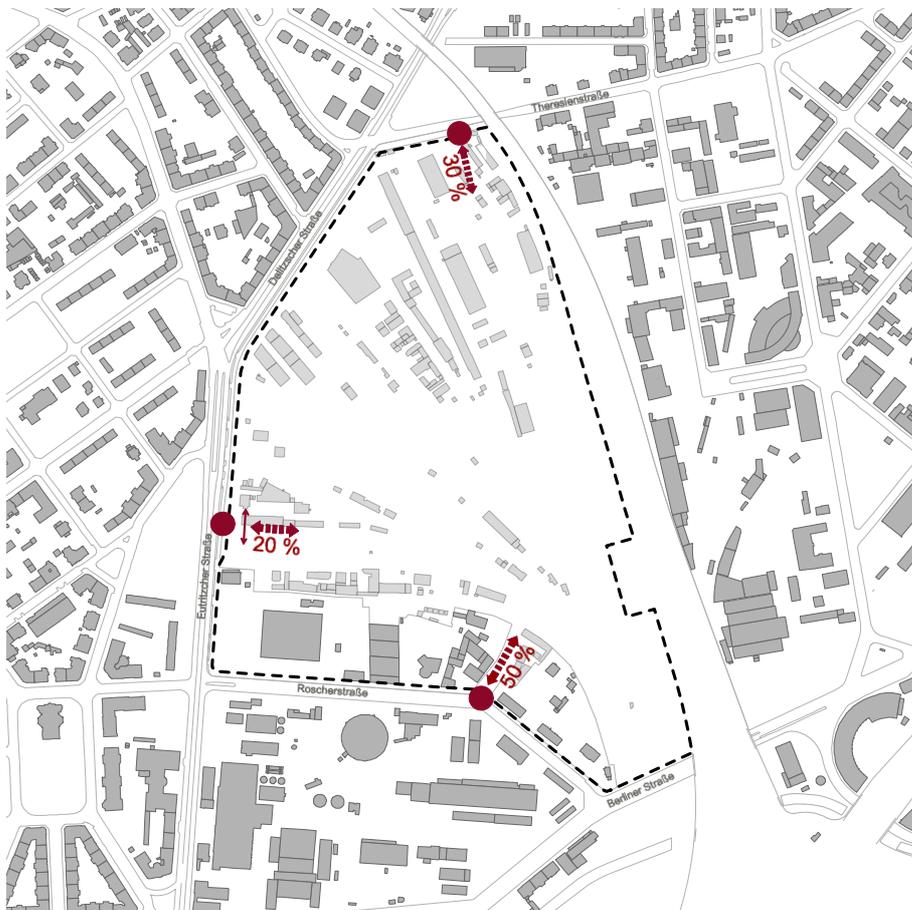


Abb. 15: Übersicht der Anbindungspunkte

Die Eutritzscher- und die Delitzscher Straße sind außerhalb der definierten Knotenpunkte grundsätzlich anbaufrei auszuführen. Ob eine Möglichkeit besteht, den umgebauten rechten (stadtauswärtigen) Fahrstreifen⁷ der Delitzscher Straße für eine grundstücksbezogene Zufahrt zu nutzen, müsste bei Bedarf im Verfahren diskutiert werden. Zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion von Emissionen (Lärm, Abgase) soll das Stadtquartier grundsätzlich als Tempo-30-Zone entwickelt werden. Je nach Gestaltung des Straßenraumes können punktuell auch andere Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung vorgeschlagen werden.

STRASSENQUERSCHNITTE

Die Hierarchie, die Gliederung und die Gestaltung der zukünftigen Erschließungsstraßen sind im Rahmen des Werkstattverfahrens festzulegen. Dazu können sowohl klassisch dreigliedrige, als auch alternative Straßenquerschnitte verwendet werden. Sollten klassische Querschnitte verwendet werden, hat das Verkehrs- und Tiefbauamt als Hilfestellung einen möglichen Regelquerschnitt von ca. 15,50 m vorgeschlagen:

- Gehweg: beidseitig, Breite jeweils 3,00 m
- Stellplätze, Bäume, Fahrradbügel: beidseitig, Breite jeweils 2,00 m
- Fahrbahn: zwei Fahrstreifen, Breite 5,50 m

In Abhängigkeit der Erschließungsidee und der städtebaulichen Konzeption für das neue Stadtquartier sind Alternativen zu dem Regelquerschnitt ausdrücklich erwünscht. Die mit dem Regelquerschnitt vorgegebene funktionale Verkehrsabwicklung ist bei auch alternativen Querschnitten zu gewährleisten. Die vorgeschlagene Fahrbahnbreite von 5,50 m soll an den Anbindungspunkten Eutritzscher Straße, Roscherstraße und Theresienstraße ausgeweitet werden, um ein problemloses Ein- und Ausfahren zu ermöglichen. Die Begegnungsfälle Lkw/Lkw, Bus/Bus, LKW/Bus brauchen aufgrund der Tempo-30-Zone nicht berücksichtigt werden.

ERSCHLIESSUNGSANFORDERUNGEN DER DEUTSCHEN BAHN AG

Aus Sicht der DB AG muss eine punktuelle Erreichbarkeit der Bahnlinie gewährleistet werden sowie die Erschließung des unter Denkmalschutz stehenden Stellwerkgebäudes der Bahn gesichert sein. Ein entlang der Bahntrasse separater befahrbarer Service- und Wartungsweg ist nicht zwingend erforderlich. Für die Erschließung des vorhandenen Regenrückhaltebeckens ist ein 3,00 m breiter Weg sowie ein Wendehammer (\varnothing 12 m) erforderlich. Der bereits heute vorhandene Service- und Wartungsweg ist in seiner Lage variabel, sollte jedoch über das Flurstück 2733/51 an die Roscherstraße angebunden werden.

10.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

10.2.1 AUSGANGSLAGE ÖPNV

Das Plangebiet ist durch die Straßenbahnlinien 9, 10, 11 und 16 direkt an das ÖPNV-Netz der Stadt Leipzig angeschlossen. Die Taktzeiten der Linien betragen 10 bis 15 Minuten. In kürzester Zeit erreicht man den Leipziger Hauptbahnhof, einen der Hauptumsteigepunkte Leipzigs. Auf den östlich des Areals gelegenen Bahnanlagen verlaufen die S-Bahnlinien S1 und S3 des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes.

Die nächsten Haltepunkte des S-Bahnnetzes sind der Hauptbahnhof (Entfernung 1,0 km) sowie der S-Bahnhof Gohlis (Entfernung 0,7 km). Entlang des Plangebiets existiert kein Haltepunkt.

⁷ siehe Kap. 10.3.2 der Auslobung

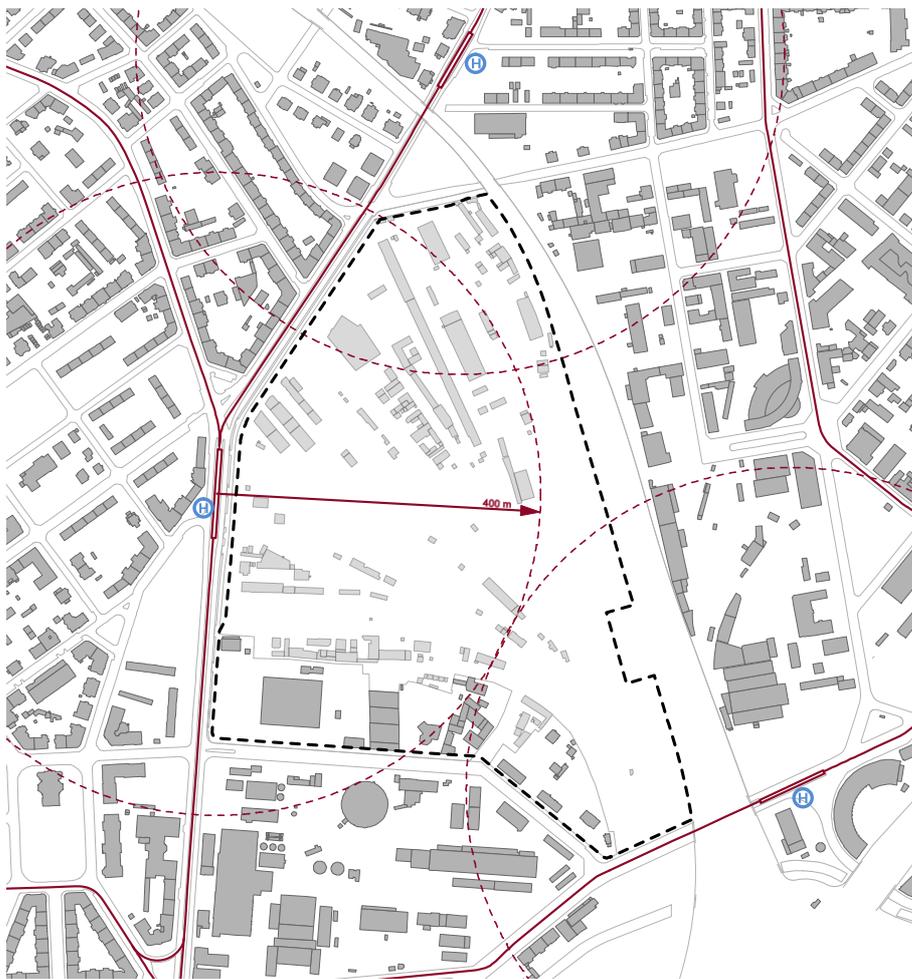


Abb. 16: ÖPNV-Haltestellen mit dem dazugehörigen Einzugsbereich

10.2.2 PLANUNGSZIELE ÖPNV

Im Zuge der Entwicklung des Freiladebahnhofes soll eine möglichst direkte Anbindung des neuen Stadtquartiers an die bereits vorhandenen Straßenbahnhaltestellen erfolgen. Neue Haltestellen oder Linien für die Straßenbahn sind innerhalb des Plangebiets nicht vorgesehen.

Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) gibt es konzeptionelle Überlegungen zur Errichtung einer Haltestelle an der Roscherstraße (Straßenbahnlinie 9) östlich des Knotens Roscherstraße/Berliner Straße. Die LVB haben darüber hinaus erste, zeitlich nicht definierte Ideen zur Verlagerung der bestehenden Straßenbahnhaltestelle Chausseehaus in Richtung Süden sowie zur Errichtung einer neuen Haltestelle in der Delitzscher Straße. Dadurch würde die Anbindung des neuen Stadtquartiers an das ÖPNV-Netz der Stadt verbessert. Aus diesem Grund ist an der Delitzscher Straße für Fußgänger und Radfahrer eine Verbindungsmöglichkeit ins Quartier zu gewährleisten. Unter Berücksichtigung der Schallschutzanforderungen sind im Rahmen des Werkstattverfahrens geeignete städtebauliche Lösungen zu erarbeiten, die die Durchlässigkeit des Quartiers zur Delitzscher Straße fördern.

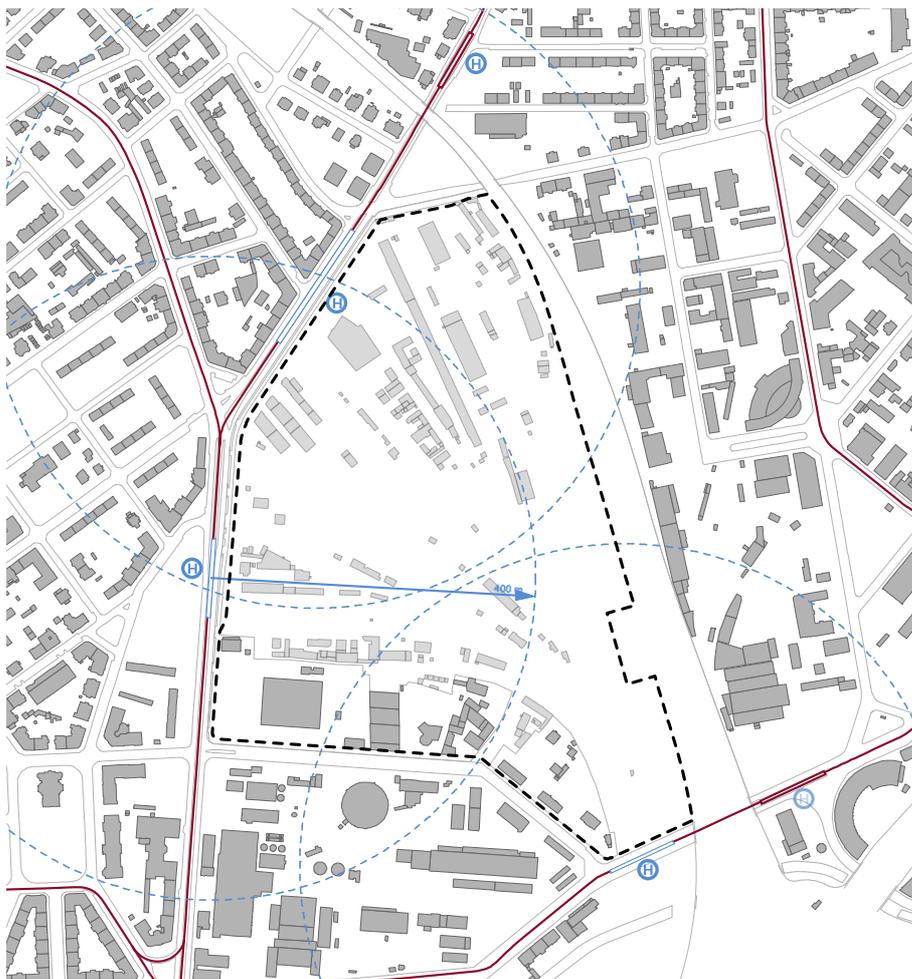


Abb. 17: geplante ÖPNV Haltestellen

10.3 FUSS- UND RADVERKEHR

10.3.1 AUSGANGSLAGE FUSS- UND RADVERKEHR

Entlang der Eutritzscher- und Delitzscher Straße ist der Radverkehr vom Kfz-Verkehr durch beidseitig verlaufende separate Wege abgegrenzt. Aufgrund einer fehlenden straßenbegleitenden Bebauung ist der an das Plangebiet angrenzende Gehweg derzeit sehr schmal und weist eine mittlere Breite von ca. 1,70 m auf. Dies entspricht nicht den Anforderungen an Gehwegbreiten für innenstadtnahe Quartiere. Aufgrund der vorhandenen Straßenbahntrassen und der hohen Frequentierung der Eutritzscher- und Delitzscher Straße befinden sich ausgewiesene Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger an den Kreuzungsbereichen.

Im östlichen Bereich Theresienstraße verläuft jeweils ein Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn, der durch Fahrbahnmarkierungen vom motorisierten Individualverkehr abgegrenzt ist. Fußwege sind beidseitig vorhanden.

Entlang der Roscherstraße existiert kein ausgewiesener Radweg. Radfahrer nutzen hier die Fahrbahn. Entlang der Berliner Straße sind Radwege nicht durchgehend vorhanden.



Abb. 18: vorhandener Radweg entlang der Delitzscher Straße

10.3.2 PLANUNGSZIELE FUSS- UND RADVERKEHR

BEACHTUNG VON FUSSWEGELÄNGEN ZUM ÖPNV

Bei der verkehrlichen und nutzungsstrukturellen Gliederung des neuen Stadtquartiers sind die Wohnbereiche so anzulegen, dass die reale Wegelänge von der Wohnung sowohl zu den vorhandenen, als auch zu den geplanten Haltestellen des ÖPNV eine Distanz von 500 m nicht überschreitet.

RADWEGVERBINDUNG „BAHNBOKEN GOHLIS“

Zur Verbesserung des Geh- und Radwegenetzes soll mit dem „Bahnbogen Gohlis“ eine entlang des S-Bahnbogens verlaufende Radwegeverbindung entstehen, die die Westseite des Leipziger Hauptbahnhofes mit dem Stadtteil Gohlis verbindet und die Anbindung der nordwestlichen Stadtquartiere an Leipziger Innenstadt abseits der Hauptverkehrsstraßen ermöglicht.

Der Geh-/Radweg kann sowohl im Mischverkehr, als auch eigenständig geführt werden. Bei eigenständiger Führung außerhalb des Mischverkehrs muss dieser als begrünter kombinierter Geh-/Radweg ausgeführt werden und eine Mindestbreite von 4,00 m besitzen. Der nördliche Anschlusspunkt des Geh-/Radwegs ist durch die Ausbildung des Verkehrsknotens an der Theresienstraße vorgegeben. Der südliche Anschlusspunkt des Geh-/Radwegs im Plangebiet ist das bereits vorhandene Brückenwiderlager an der Berliner Straße. Über eine neu zu errichtende Brücke wird der Geh-/Radweg in Richtung Hauptbahnhof weitergeführt.



Abb. 19: Vorhandenes Brückenaufleger an der Berliner Straße

Der Geh-/Radweg soll zusätzlich eine Anbindung über die Roscherstraße zur Berliner Straße erhalten und kann von dort an die geplante Radroute „Parkbogen Ost“ anknüpfen.

Im Zusammenhang mit den zu planenden Grün- und Freiräumen im Plangebiet sollte der Geh-/Radweg als wesentliches Gestaltungsmerkmal in die Freiraumplanung integriert werden und durch das neue Stadtquartier führen.

BESONDERHEITEN ZUR EUTRITZSCHER- UND DELITZSCHER STRASSE

Im Zuge der Entwicklung des Freiladebahnhofes ist es langfristig geplant, die Straßenbahnhaltestelle Chausseehaus nach Süden zu verschieben und eine weitere Straßenbahnhaltestelle an der Delitzscher Straße einzurichten. Darüber hinaus besteht an der Delitzscher Straße das verkehrsplanerische Ziel, den rechten der stadtauswärts führenden Fahrstreifen zu einer Vor- und Haltezone umzubauen, die der Anlieferung der zukünftigen Bebauung dient.

Aus diesen Gründen ist es erforderlich, den bestehenden Straßenquerschnitt zu verbreitern. Die geplante Gliederung des Straßenraums und die Plangebietsgrenze sind in Teil D, Anlage 1.2.4 dargestellt und bei der Planung zu beachten.



Abb. 20: Auszug Straßenplanung Delitzscher Straße, Seecon Ingenieure

Die Bebauung an der Delitzscher Straße ist in Verbindung mit der Gliederung und Gestaltung des öffentlichen Raums so zu strukturieren, dass für Fußgänger und Radfahrer eine „Durchlässigkeit“ vom Plangebiet zur Delitzscher Straße ermöglicht wird.

GEH- UND RADWEG ÖSTLICH DES AUTOHAUSES

Im Gewerbeband nördlich der Roscherstraße besteht die Option, den Kernbereich des Plangebiets über einen Geh- und Radweg mit der Roscherstraße zu verbinden. Die mögliche Wegeführung quert den westlichen Ideenbereich und verläuft über die nord-süd-orientierten Flurstücke 2733/24 und 2733/25.

RADVERKEHR IM NEUEN STADTQUARTIER

Aufgrund der Tempobegrenzung der Quartiersstraßen auf 30 km/h soll der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Separate Radspuren sind lediglich an den

Knotenpunkten der äußeren Erschließung vorgesehen⁸. Zur Erhöhung der Quartiersdurchlässigkeit und Verbesserung der Vernetzung sind ausreichend breite Geh-/Radwege vorzusehen.

OPTION WEGEVERBINDUNG IN RICHTUNG DESSAUER STRASSE

Im Zuge der städtebaulichen Planung soll die langfristige Option beachtet werden, das Plangebiet mit den Stadtquartieren östlich der Bahn zu vernetzen. Aus diesem Grund soll ein Anbindepunkt für eine optionale Geh- und Radwegeverbindung freigehalten werden, die das Plangebiet langfristig mit der Dessauer Straße verknüpfen kann. Konkrete Planungen hierzu gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht.

ABSTELLPLÄTZE FÜR FAHRRÄDER/RICHTZAHLEN

Um die Entwicklung des Freiladebahnhofes hin zu einem autoreduzierten Quartier zu unterstützen, ist eine gegenüber der Richtzahlentabelle gemäß § 49 der VwV-SächsBO eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels für Fahrräder um 100 % vorgesehen. Der erhöhte Flächenbedarf für die Fahrradabstellplätze ist zu beachten. Darüber hinaus sind im öffentlichen Raum Fahrradabstellanlagen im engen Zusammenhang mit den geplanten Nutzungsabsichten (z. B. im Bereich gastronomischer Einrichtungen) vorzusehen und in die Gestaltung zu integrieren.

10.4 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

10.4.1 AUSGANGSLAGE MIV UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es aufgrund der geringen Nutzungsdichte im Kernbereich des Plangebiets ein geringes Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr (MIV). Dieses ist vorwiegend gewerblich geprägt. Lediglich im Bereich der Tankstelle und an der Roscherstraße ist aufgrund der ansässigen Gewerbenutzer mit einem erhöhten Maß an Kunden- und Lieferverkehr zu rechnen. Außerhalb des Plangebiets ist im Bereich des Chausseehauses eine Mobilitätsstation vorhanden.

10.4.2 PLANUNGSZIELE MIV UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

STELLPLÄTZE FÜR KFZ/RICHTZAHLEN

Im Zuge der Entwicklung des Freiladebahnhofes zu einem autoreduzierten Stadtquartier ist es vorgesehen, den Stellplatzschlüssel für Kfz gemäß § 49 der VwVSächsBO wie folgt zu reduzieren:

- Wohnen:
0,50 Kfz-Stellplätze pro Wohneinheit bis 60 m² Wohnfläche
0,70 Kfz-Stellplätze pro Wohneinheit über 60 m² Wohnfläche
- Gewerbe:
1,0 Kfz-Stellplätze pro 80 m² Nutzfläche

TIEFGARAGEN

Die Anordnung der privaten Stellplätze erfolgt in Tiefgaragen. Tiefgaragen sind mit einer Mindestüberdeckung von 60 cm Erdreich auszuführen. Oberirdisches Parken auf privaten Grundstücken darf nicht erfolgen. Quartiersgaragen sind aus Sicht des Auslobers nur dann sinnvoll, wenn die Entfernung von der Wohnung zur Quartiersgarage eine Wegelänge von 200 m nicht übersteigt.

⁸ siehe Teil D, Anlage 1.2.4, Straßenvorentwurf der geplanten Knotenpunkte

ANLIEFERUNG BEI GEWERBENUTZUNGEN

Flächen für die Anlieferung von gewerblichen Nutzungen (z. B. Verbrauchermarkt) sind auf den entsprechenden privaten Grundstücken oder im jeweiligen Gebäude anzuordnen.

E-MOBILITÄT UND CAR-SHARING

In den Quartiersstraßen des neuen Stadtquartiers sollen Stellplätze für Elektroroller sowie Ladestationen für Elektrofahrzeuge bereitgestellt werden.

Zur Förderung multimodaler Mobilität soll an einem geeigneten Ort des neuen Stadtquartiers eine weitere Mobilitätsstation vorgesehen werden, die das Umsteigen auf den Umweltverbund erleichtert. Eine Mobilitätsstation bietet ÖPNV-Fahrplan-Auskünfte und Informationen zum Ticketkauf. Sie informiert über nahe gelegene Fahrradverleih- und Car-Sharing-Angebote und dient als Ladestation für Elektrofahrzeuge. Die Mobilitätsstation sollte gut erkennbar in Sichtweite einer ÖPNV-Haltestelle liegen.

Innerhalb des neuen Stadtquartiers sind drei bis vier dezentral angeordnete Car-Sharing-Ausleihstationen vorzusehen. Die Standorte sollten im öffentlichen Straßenraum liegen, leicht aufzufinden, wohnungsnah, gut erreichbar und barrierefrei sein.

11.0 STADTÖKOLOGIE, GRÜN- UND FREIFLÄCHEN, KLIMASCHUTZ, BODEN, WASSER, ARTENSCHUTZ UND FLORA

11.1 GRÜN- UND FREIRÄUME

11.1.1 AUSGANGSLAGE GRÜN- UND FREIRÄUME

Der überwiegend gewerblich genutzte Teil des Plangebiets ist geprägt durch die stark versiegelten Freiflächen der ehemaligen Laderampen und Gleisanlagen. Im Laufe der Zeit wurden die Gleise weitgehend zurückgebaut. Die vorhandenen Freiflächen sind heute durch Ruderalvegetation gekennzeichnet. Bei dem im Gebiet vorhandenen Baumbestand handelt es sich überwiegend um Pionierholzarten. Öffentliche Grün- und Freiflächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Am südöstlichen Rand des Plangebiets ist ein Regenrückhaltebecken der DB AG vorhanden, das im Zuge der Realisierung des Leipziger City-Tunnels errichtet wurde. Das Regenrückhaltebecken liegt außerhalb des Plangebiets. Eine betriebsnotwendige Zufahrt für Wartungszwecke führt jedoch über das Plangebiet. Diese kann im Zuge der städtebaulich landschaftsarchitektonischen Planung verlegt werden. Nördlich und südlich des Regenrückhaltebeckens wurden auf einer streifenförmigen Fläche von insgesamt 11.800 m² Ausgleichsflächen festgesetzt. Gemäß Planfeststellungsbeschluss ist auf diesen Flächen eine pflegeextensive Gehölzstruktur mit Offenlandbereichen anzulegen und eine Anpflanzung von 45 Einzelbäumen durchzuführen. Die Ausgleichsmaßnahme in ihrer Lage variabel und soll in die Gestaltung von weiteren Grün- und Freiflächen integriert werden.

11.1.2 PLANUNGSZIELE GRÜN- UND FREIRÄUME

Ziel der Stadtquartiersentwicklung ist es, ein baulich kompaktes, hochwertig durchgrüntes und lebenswertes neues Stadtquartier zu schaffen. Dabei haben die Qualitäten des öffentlichen Raumes sowie der öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen besondere Bedeutung, weil sie den Charakter und das Image des Quartiers prägen und den Erfolg der Quartiersentwicklung maßgeblich mitbestimmen werden.

Im Zuge des Werkstattverfahrens ist ein differenziertes landschaftsarchitektonisches Konzept zu erarbeiten. Folgende Aspekte sind zu beachten:

DIFFERENZIERTE FREIRAUMTYPOLOGIE

Die neu entstehenden Grün- und Freiflächen sollen eine hohe Aufenthalts- und Gebrauchs- und Gestaltungsqualität aufweisen. Dabei sind die Anforderungen unterschiedlicher Nutzer- und Altersgruppen zu beachten.

VERNETZUNG DER GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Die neuen Grün- und Freiflächen sind so anzulegen, dass sie stadtökologische Funktionen übernehmen können und die Vernetzung der Flächen gefördert wird. Die Verknüpfung der neuen Grün- und Freiflächen mit den angrenzenden Grünanlagen hat eine besondere Bedeutung. In diesem Zusammenhang sind die Übergänge und Anbindepunkte zu den Grünanlagen an der Theresienstraße und der Eutritzscher Straße sowie zum geplanten Parthepark südlich der Berliner Straße zu gestalten.

SIEDLUNGSNAHE ÖFFENTLICHE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Zur Sicherstellung der Grün- und Freiraumversorgung im Quartier sind in Summe 40.000 m² siedlungsnaher Grün- und Freiflächen nachzuweisen. Siedlungsnaher Grün- und Freiflächen sind öffentlich nutzbare Parkflächen, öffentliche Plätze mit einem hohem Grünanteil, eventuelle Abstandsgrünflächen und die Ausgleichsflächen der Deutschen Bahn. Bei der Gestaltung sind öffentliche Spielplätze zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens sind die Aussagen des Landschaftsplans in Hinblick auf den Verlauf der dargestellten Grünverbindung zu überprüfen und zu konkretisieren. Aus Sicht des Auslobers und der Stadt Leipzig ist unter Berücksichtigung des Aspektes der Vernetzung von Grün- und Freiräumen untereinander auch eine andere Lage des Grünzugs vorstellbar, solange dieser eine starke und zusammenhängende Ausprägung erfährt.

Die im Bereich des Regenrückhaltebeckens festgesetzten, jedoch noch nicht realisierten Ausgleichsmaßnahmen können im Zuge der Freiraumplanung räumlich verlegt und in eine andere Freiraumgestaltung integriert werden, wobei die festgesetzten Quantitäten und Qualitäten erhalten bleiben und nachgewiesen werden müssen.

ÖFFENTLICHE PLÄTZE

Öffentliche Plätze sollen einen „grünen Charakter“ haben. Neben einem hohen Anteil an zu begrünender Fläche sollen sie mit Baumpflanzungen ausgestattet werden, die der Verschattung dienen und der Erwärmung des Stadtquartiers entgegenwirken.

WOHNUNGSNAHE PRIVATE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Zur Sicherstellung der Grün- und Freiraumversorgung im unmittelbaren Umfeld der Wohnung sind mindestens 6 m² wohnungsnaher Grün- und Freifläche je Einwohner nachzuweisen. Wohnungsnaher Grün- und Freiflächen sind uneingeschränkt nutzbare, private oder gemeinschaftliche Freiräume auf den Baugrundstücken. Dazu gehören u. a. auch mit Grün überdeckte Tiefgaragen, befestigte Hof- und Spielflächen sowie befestigte Gehwegflächen. Loggien, Balkone oder private Dachgärten sind der jeweiligen Wohnung zuzuordnen und stellen im Sinne dieser Regelung keine wohnungsnahen Grün- und Freiflächen dar.

Wohnungsnahen Grün- und Freiflächen sollen in ihrer Gestaltung und Nutzung als private oder gemeinschaftliche Räume klar ablesbar sein, den Ansprüchen der Hausbewohner gerecht werden und einen hohen Baumanteil aufweisen. Darüber hinaus sollen sie stadtoökologische und klimaverbessernde Funktionen übernehmen und einer dezentralen Versickerung von Regenwasser dienen. Bauordnungsrechtlich notwendige Spielplätze für (Klein-) Kinder gemäß § 8 SächsBO und Leipziger Spielplatzsatzung sind in die Planung zu integrieren.

BÄUME IM STADTRAUM

Der im Plangebiet vorhandene Baumbestand stellt keine Restriktion für die städtebauliche und landschaftsarchitektonische Planung dar. Nach Abschluss des Werkstattverfahrens wird im Zuge der weiteren Planungen geprüft, welches im Bestand vorhandene Grün sich in die Planung integrieren lässt und dauerhaft erhalten bleibt.

Bei der Gestaltung aller öffentlichen und privaten Straßen sollen Bäume gepflanzt werden, um die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erhöhen und die Wertigkeit des neuen Stadtquartiers zu fördern.

Der außerhalb des Plangebiets liegende Straßenbaumbestand entlang der Eutritzscher-/Delitzscher Straße und der Roscherstraße soll weitgehend erhalten bleiben. Das gilt nicht für die Bäume, die sich im Bereich der zukünftigen Knotenpunkte befinden und im Zuge der Quartierserschließung gefällt werden müssen.

ABGRENZUNG DER GLEISANLAGEN DER DB AG UND DES REGENRÜCKHALTEBECKENS

Die Gleisanlagen der DB AG einschließlich zugehöriger Erdbauwerke sowie das bahneigene Regenrückhaltebecken liegen außerhalb des Plangebiets. Aus Sicherheitsgründen sind die genannten Bauwerke vor Begehung durch Unbefugte durch Zäune zu sichern. Die Zäune sind in die landschaftsarchitektonische Gestaltung zu integrieren.

11.2 KLIMASCHUTZ

11.2.1 AUSGANGSLAGE KLIMASCHUTZ UND LUFTREINHALTUNG

Während durchschnittlicher, austauschreicher Witterungsverhältnisse ist die Stadt Leipzig ca. 3 Kelvin wärmer als das Umland. Im Sommer beträgt die Überwärmung ca. 7,4 Kelvin. Bei den Austauschverhältnissen herrschen in der Stadt südwestliche Winde mit Geschwindigkeiten von 1,5 m/s bis 3 m/s vor. In sommerlichen Strahlungsnächten wird eine Überwärmung von durchschnittlich 5,8 Kelvin am Tage und bis zu 10,7 Kelvin am Abend beobachtet. Die Anströmung erfolgt dabei überwiegend aus südöstlicher Richtung.

Die Belüftung der angrenzenden Wohnquartiere ist durch den übergeordneten, bis zum Bodenniveau durchgreifenden Wind gewährleistet, allerdings ist die Luft mit Spurenstoffen vorbelastet.

In austauscharmen Strahlungsnächten tritt auf den Freiflächen, insbesondere in der Peripherie der Stadt sowie in den unversiegelten Bereichen der Partheaue, Kaltluftproduktion auf. Die Kaltluft wird während der zweiten Nachthälfte durch die Topografie, die großen nordöstlichen und östlichen Gleisanlagen sowie durch die vorhandene Bebauung umgelenkt und schließlich im Planungsgebiet als Zustrom aus östlicher bis südöstlicher Richtung wirksam. Dieser Kaltluftzufluss ermöglicht zum Ende

der Nacht eine schwache Belüftung der westlich und nordwestlich angrenzenden Bebauung.

Das Plangebiet ist von sommerlicher Hitzebelastung stark betroffen. Das Areal selbst ist jedoch ein nur schwacher Kaltluftproduzent. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades von 78 % findet Kaltluftbildung und die damit verbundene Abkühlung nur in geringem Maß statt. Ein Abfluss kühlerer Luft in die Bebauung ist im alleinigen Plangebiet aufgrund fehlenden Reliefs unwahrscheinlich.

Fasst man die thermische Situation und die Austauschbedingungen zusammen, so lässt sich festhalten, dass die klimatische Wohlfahrtswirkung des Plangebietes Freiladebahnhof als mäßig bis gering einzustufen ist. Sie dient jedoch als Ventilationsfläche für advehierte Kaltluft. Daher wird seiner Relevanz bezüglich der Verbesserung des Klimas der angrenzenden Bebauung auch nur eine mäßige bis geringe Bedeutung beigemessen⁹.

11.2.2 PLANUNGSZIELE KLIMASCHUTZ UND LUFTREINHALTUNG

Die Verbesserung des Klimas im Plangebiet kann aufgrund nur eingeschränkter äußerer positiver Einflüsse hauptsächlich von innen heraus, d. h. durch eine klimaoptimierte Quartiergestaltung erfolgen. Vor diesem Hintergrund werden folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas und zur Förderung der Luftreinhaltung empfohlen.

Die nachfolgend aufgeführten Empfehlungen beschreiben den bisherigen Arbeits- und Kenntnisstand. Das Thema Klimaschutz und Luftreinhaltung wird in der ersten Werkstattwoche im Rahmen eines Fachvortrags ausführlich behandelt.

BAUWERKSANORDNUNG

Während windschwacher Strahlungswetterlagen erfolgt die bodennahe Anströmung im Plangebiet aus östlicher bis südöstlicher Richtung. Daher wäre es für die Gebäudestellung günstig, dass eine Einströmung aus Südosten in das Plangebiet ermöglicht wird. Zudem wird empfohlen, die Grünflächen so zu platzieren, dass diese nach Möglichkeit zentral im Plangebiet oder im südöstlichen Bereich liegen und durch Straßen, Wege oder andere Verbindungen miteinander verbunden werden können.

GRÜNDÄCHER

Es wird eine vollständige Dachbegrünung auf Flachdächern (außerhalb der Technikaufbauten) vorgegeben. Hiervon werden mindestens 50 % intensiv begrünt, um die Regenrückhaltung zu fördern und das Lokalklima durch Verdunstungseffekte positiv zu beeinflussen. Die Kombination von Gründächern und Solaranlagen ist möglich und sollte bewusst zum Ansatz kommen.

UNVERSIEGELTE FLÄCHEN

Unversiegelte Flächen heizen sich weniger stark auf als versiegelte Flächen und können Niederschlagswasser speichern, das während warmer Witterung wieder verdunstet. Durch die Verdunstungskälte kann die Lufttemperatur spürbar gesenkt werden. Die flächige Anlegung bzw. Nutzung unversiegelter Flächen ist daher zu favorisieren, beispielsweise mit einer kompakten Park- bzw. Grünfläche.

⁹ siehe Stadtklimatologisches Gutachten zum Freiladebahnhof in Leipzig, Teil D, Anlage 1.3.9

BAUMPFLANZUNGEN

Im Plangebiet soll ein überdurchschnittlich hoher Baumanteil realisiert werden. Die Baumpflanzungen dürfen einer aktiven und passiven Solarnutzung nicht entgegen stehen. Auch sollte die bodennahe Belüftung in den Freiflächen nicht flächendeckend behindert werden, um den Abtransport von Spurenstoffen zu gewährleisten. Geeignet sind neben Baumgruppen in den Grünflächen auch eine Gruppierung der Bäume in den Freiflächen. Im Straßenraum sind zur Aufrechterhaltung des vertikalen Luftaustauschs (Abtransport von Spurenstoffen) durchgängig geschlossene Kronendächer durch eine differenzierte Auswahl der Baumarten zu vermeiden.

FASSADEN

Großflächige Fassaden ohne Fensteranteil, die sonnenexponiert sind (Südost- Süd- und Südwestfassaden) sind zu begrünen. Für Nordfassaden ist dies aufgrund fehlender Sonneneinstrahlung nicht zwingend erforderlich. Bei der Fassadengestaltung sind helle Farbtöne zu verwenden, um Überwärmungseffekte zu vermeiden.

11.3 BODEN

11.3.1 AUSGANGSLAGE BODEN

Das Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs ist aufgrund seiner Nutzung als Güterbahnhof im Sächsischen Altlastenverzeichnis registriert und weist Altlastenverdachtsflächen auf. Im Zuge der Bodenuntersuchungen wurde festgestellt, dass größere Altlastenfälle bereits in der Vergangenheit saniert bzw. beseitigt wurden. Grundsätzlich sind jedoch im Auffüllbereich des gesamten Geländes Bodenverunreinigungen vorhanden. Für das Untersuchungsgebiet lässt sich insgesamt keine flächenhafte und keine tiefgründige Belastung des Baugrundes feststellen. In dem natürlich gewachsenen Untergrund, bestehend aus glazifluviatilen Sanden und Kiesen sowie lokalem Geschiebelehm konnten keine Belastungen festgestellt werden. Im Plangebiet bestehen einfache Baugrundverhältnisse und lassen eine einfache Gründung zu.

11.3.2 PLANUNGSZIELE BODEN

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen (Fundamente, Keller, Tiefgaragen, Erschließung und Straßenbau) wird die obere 1-2 m mächtige Bodenschicht abgetragen und beseitigt. Altlasten werden beseitigt. Bei möglichen Geländemodellierungen im Plangebiet sind die Bestandshöhen der zu erhaltenden Baudenkmale und der verkehrlichen Anbindepunkte zwingend zu beachten. Bei den an die Plangebietsgrenze anschließenden Straßenverkehrsanlagen sind die Bestandshöhen „Hinterkante Gehweg“ aufzunehmen.

11.4 WASSER

11.4.1 AUSGANGSLAGE WASSER

Auf dem Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs existieren weder oberirdische noch verrohrt geführte Gewässer. Südlich der Berliner Straße verläuft die Parthe, der als kleinster der drei natürlichen Leipziger Flüsse das nördliche Stadtgebiet durchfließt und als Vorfluter dient. Südlich der Berliner Straße/Roscherstraße grenzt, durch die Berliner Straße getrennt, das Hochwassergebiet der Parthe (HQ 100) an das Plangebiet. Aufgrund eines Topographiesprungs zur tiefer liegenden Parthe besteht für das Plangebiet keine Beeinträchtigung durch Hochwasser. Die Grundwasserflurabstände im Plangebiet liegen ca. 4,50 m bis 5,50 m unter dem Geländeniveau. Der vorhandene Boden weist eine gute Versickerungsfähigkeit auf.

11.4.2 PLANUNGSZIELE WASSER

Die zukünftige Entwässerung des neuen Stadtquartiers erfolgt über ein Trennsystem. Das anfallende Schmutzwasser kann in die Schmutzwasserkanäle der umliegenden Straßen eingeleitet werden. Aufgrund der guten Versickerungsfähigkeit des Bodens wird im Plangebiet eine vollständige Versickerung des anfallenden Regenwassers angestrebt. Dadurch soll das anfallende Regenwasser möglichst vollständig dem Grundwasserhaushalt zugeführt werden. Die Parthe dient als Notüberlauf und soll nicht grundsätzlicher Regenablauf sein. Das anfallende Regenwasser soll wie folgt bewirtschaftet werden:

REGENWASSERMANAGEMENT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Im Bereich der öffentlichen Grün- und Freiflächen sollen auf einer Gesamtfläche von ca. 7.500 m² oberirdische Versickerungsmulden vorgesehen werden, die in die Freiflächengestaltung zu integrieren sind. Diese Fläche kann als Gesamtfläche oder in Teilflächen realisiert werden. Die Versickerungsmulden sollten entsprechend der gültigen Unfallschutzvorschriften eine Tiefe von max. 0,30 m aufweisen und durch eine geeignete Bepflanzung begrünt werden. Die Sohle der Grünflächen selbst sollte topographisch tiefer als das Gelände liegen. Das Gesamtareal ist in seiner Topographie so auszurichten, dass ein leichtes Gefälle zu den öffentlichen Grünflächen entsteht. Die offenen Versickerungsmulden dienen der zeitverzögerten Versickerung und tragen aufgrund ihrer Verdunstungseffekte zur Klimaverbesserung bei. Eine dezentrale straßenbegleitende Versickerung ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich, so dass Mulden und Rinnen im Straßenbereich nicht realisiert werden sollen. Stattdessen ist im Bereich der Straßenflächen mit einer Verrohrung zu arbeiten.

REGENWASSERMANAGEMENT FÜR DIE PRIVATEN BAUFLÄCHEN

Das auf den privaten Baugrundstücken anfallende Regenwasser soll auf den Freiflächen der Grundstücke versickern. Dazu sind innerhalb der Freibereiche ca. 30 cm tiefe Versickerungsmulden anzulegen und in die Gestaltung zu integrieren. Der Flächenbedarf für die Versickerungsmulden ist u. a. abhängig von der Ausführung der Dachflächen und der Versickerungsfähigkeit des Bodens.

Für das Plangebiet gelten (bei $K_f = 1,0^{-05}$ m/s) folgende Orientierungswerte:

Ausführung des Daches	erforderliche Muldenfläche in m ²
konventionelles Schrägdach:	20 % der Dachfläche
Gründach:	15 % der Dachfläche
Blaugrünes Dach:	12 % der Dachfläche

WEITERE ALLGEMEINE HINWEISE

Aufgrund des Grundwasserstandes sollten Tiefgaragen in der Regel mit lediglich einem unterirdischen Geschoss ausgeführt werden. Für Starkregenereignisse ist eine generelle Neigung des Areals hin zu den Grünflächen anzustreben.

11.5 FLORA, FAUNA UND ARTENSCHUTZ

11.5.1 AUSGANGSLAGE FLORA UND ARTENSCHUTZ

Die im Plangebiet vorhandene Vegetation ist stark ruderal und anthropogen geprägt und vorbelastet. Bei den vorhandenen Gehölzen handelt es sich überwiegend um Wildwuchs. Dieser setzt sich größtenteils aus Pioniergehölzen und anspruchslosen

Arten zusammen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind auf dem Areal ca. 100 Bäume vorhanden, die der Baumschutzsatzung der Stadt Leipzig unterliegen und bei Fällung ausgeglichen werden müssen. Da es sich vielfach um Pioniergehölze handelt, ist deren Lebenserwartung als eher gering einzuschätzen.

Das Plangebiet unterliegt keinem naturschutzrechtlichen Schutzstatus.

Zur Erfassung des Artenspektrums sind Erhebungen zu Brutvögeln, Reptilien, Fledermäusen und Heuschrecken durchgeführt worden. Dabei wurden auf dem Gelände Gebäudebrüter und Baumhöhlenbrüter erfasst. Bei Fledermäusen wurde der Befund einer älteren temporären Quartiersnutzung erfasst. Fledermaus-Winterquartiere wurden untersucht, jedoch keine Befunde festgestellt. Weiterhin wurden Zauneidechsen vorgefunden sowie ein Vorkommen von Heuschrecken erfasst.

11.5.2 PLANUNGSZIELE FLORA, FAUNA UND ARTENSCHUTZ

Im Zuge der Stadtquartiersplanung sind neue Grün- und Freiflächen anzulegen und zu gestalten. Dabei sind Umweltausgleichsmaßnahmen und Ersatzpflanzungen in die Freiraumgestaltung zu integrieren und die in Kap. 11.1 dargestellten Planungsanforderungen an die Grün- und Freiräume zu beachten. Nach Realisierung des neuen Stadtquartiers wird es perspektivisch zu einer Verschiebung des Artenspektrums kommen. Für die vor Ort vorhandenen Eidechsen und Heuschrecken werden externe Ersatzflächen bereitgestellt. Mobile Artengruppen wie Vögel können von einer starken Durchgrünung im Plangebiet langfristig profitieren. Daher sollen im Zuge der Realisierung der Planung folgende Maßnahmen für die Tierwelt umgesetzt werden:

VÖGEL

- *Berücksichtigung von gebäudeintegrierten Nistbausteinen und Nischen bei der Fassaden-/Dachgestaltung,*
- *Beachtung einer an den Vogelschutz angepassten Fassadengestaltung (Vogelschutzglas, Verzicht auf verspiegelte Glasflächen)*
- *Anlage von zahlreichen Bäumen im Bereich der öffentlichen und privaten Grün- und Freiräume,*
- *Gewährleistung des Nahrungsangebotes durch Gründächer*

FLEDERMÄUSE

- *Berücksichtigung von dauerhaften Quartiersteinen bei der Fassadengestaltung,*
- *Umsetzung einer artenschutzgerechten Gestaltung von potenziellen Quartieren für Fledermäuse (z. B. Dachstühle),*
- *Anlage von zahlreichen Bäumen im Bereich der öffentlichen und privaten Grün- und Freiräume,*
- *Gewährleistung der Nahrungsangebote durch Gründächer.*

12.0 STADTTECHNIK - LÄRMSCHUTZ, VER- UND ENTSORGUNG, ENERGIE

12.1 LÄRMSCHUTZ

12.1.1 AUSGANGSLAGE LÄRMSCHUTZ

Der Kernbereich des ehemaligen Freiladebahnhof ist im wesentlichen durch der Straßenverkehrslärm entlang der Eutritzscher- und Delitzscher Straße, den Lärm des

Schienenverkehrs, insbesondere durch die im Westen und Nordwesten anliegenden Straßenbahnlinien und den Verlauf der S-Bahnlinie im Osten gekennzeichnet. Darüber hinaus ist im weiteren Umfeld Gewerbelärm vorhanden, der sich aufgrund der großen Entfernung nur bedingt auf das Plangebiet auswirkt.

Die nachfolgend aufgeführten Planungsziele beschreiben den bisherigen Arbeits- und Kenntnisstand. Das Thema Lärmschutz wird in der ersten Werkstattwoche im Rahmen eines Fachvortrags ausführlich behandelt.

12.1.2 PLANUNGSZIELE LÄRMSCHUTZ

Bei der städtebaulichen Planung sind die Orientierungswerte für Verkehrslärm gemäß DIN 18005 Teil 1 sowie die Immissionsrichtwerte der TA Lärm zwingend einzuhalten.

BAUKÖRPERANORDNUNG

Die Anordnung der Baukörper ist so zu entwickeln, dass die Gebäude zu den Hauptverkehrsstraßen im Nordwesten (Eutritzscher Straße/Delitzscher Straße) eine schallabschirmende Wirkung übernehmen.

NUTZUNGSVERTEILUNG

Die Nutzungsverteilung ist so zu entwerfen, dass lärmverträgliche Nutzungen wie Dienstleistung und Gewerbe an den lärmbelasteten Bereichen entlang der großen Verkehrswege im Nordwesten angeordnet werden und lärmempfindliche Nutzungen in den ruhigeren Bereichen des Plangebiets vorgeschlagen werden.

PASSIVER SCHALLSCHUTZ

In den vorbelasteten Bereichen, insbesondere in Nähe von Verkehrsadern wie der Eutritzscher- und Delitzscher Straße lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. In diesen Fällen sind zudem weitere geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um angemessenen Schallschutz sicherzustellen. (Grundrissgestaltung, fensterunabhängige Lüftung, Ausschluss von Wohnnutzung etc.)

12.2 VER- UND ENTSORGUNG

12.2.1 AUSGANGSLAGE VER- UND ENTSORGUNG

Im westlichen Rand des Plangebiets befinden sich eine überörtliche 110-kV-Starkstromleitung und eine Gashochdruckleitung DN 500, die annähernd parallel zur Eutritzscher- und Delitzscher Straße geführt werden. Im südlichen Bereich durchquert eine Fernwärmeversorgungsleitung das Plangebiet.

Das Plangebiet selbst ist in den Randbereichen mit Strom, Gas, Wasser und Fernwärme erschlossen. Im Gebiet selbst gibt es aufgrund des vorhandenen Gewerbes sporadische Teilerschließungen, die jedoch nicht weiter nutzbar sind. Die inneren Bereiche des Plangebiets sind unerschlossen.

12.2.2 PLANUNGSZIELE VER- UND ENTSORUNG

Aufgrund der ungünstigen Lage der Bestandsleitungen ist es erforderlich, die Starkstromleitung und die Gashochdruckleitung zu verlegen. Im Zuge der städtebaulichen Planung ist daher ein Erschließungskorridor zwischen der Theresienstraße und Roscherstraße vorzusehen, in dem eine Neuerschließung möglich wird.

Die Fernwärmeleitung bleibt in ihrer Lage erhalten.

Bei der Planung sind folgende Schutzabstände zu beachten:

110-kV-Starkstromleitung:	beidseitig 3,0 m
Gashochdruckleitung (DN 500):	beidseitig 4,0 m
Fernwärmeleitung:	beidseitig 4,0 m

Die Schutzstreifen dürfen sich nicht überlappen. Innerhalb der Schutzstreifen ist keine Bebauung und Bepflanzung gestattet.

12.3 ENERGIE

12.3.1 AUSGANGSLAGE ENERGIE

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befindet sich auf dem Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs kein durchgängiges Infrastrukturnetz, das eine effiziente Wärme- und Stromversorgung sicherstellt.

12.3.2 PLANUNGSZIELE ENERGIE

WÄRMEVERSORGUNG

Die Wärmeversorgung des neuen Stadtquartiers soll nachhaltig, wirtschaftlich und effizient aufgebaut werden. Aufgrund des niedrigen Primärenergiefaktors der Fernwärme und des hohen Wirkungsgrades des benachbarten Kraftwerks wird Fernwärme als Hauptversorger eingesetzt. Die Bereiche Thermosolar und Erdwärme sind als anteilige Bestandteile der Grundlastversorgung Bestandteil des Energiekonzeptes.

Die Flächen für Solarnutzung (thermisch wie Photovoltaik) sind so festzulegen, dass bei Flachdächern eine Dachbegrünung und solare Nutzung gemeinsam möglich sind. Erdwärmebohrungen sind so anzuordnen und zu begrenzen, dass sie nicht in Konflikt zu den übergeordneten Grünzielen stehen.

STROMVERSORGUNG

Die Erzeugung von regenerativer Elektroenergie über Photovoltaik-Anlagen ist Bestandteil des Energiekonzeptes. Die Flächen für Photovoltaik-Nutzung sind so festzulegen, dass bei Flachdächern eine Dachbegrünung und PV-Nutzung gemeinsam möglich ist.

