

LEIPZIG 416

EUTRITZSCHER FREILADEBAHNHOF



Masterplan



INHALT

Vorwort	- 6 -
Zusammenfassung / Fazit	- 7 -
Einleitung	- 10 -
A Allgemeine Grundlagen	- 11 -
1. <i>Lage, Größe und Topographie des Plangebietes</i>	- 11 -
2. <i>Chronologie und Verfahrensschritte</i>	- 12 -
3. <i>Bürgerbeteiligung</i>	- 13 -
4. <i>Allgemeine Beschreibung der heutigen Situation</i>	- 16 -
5. <i>Allgemeine übergeordnete Planungsziele – Ziele Planungs- und Entwicklungsvereinbarung</i> ..	- 16 -
6. <i>Städtebauwerkstatt 2017</i>	- 18 -
B Fachbereiche und Konzepte	- 21 -
1. <i>Städtebauliches Konzept</i>	- 21 -
1.1. <i>Ausgangslage Städtebau</i>	- 21 -
1.2. <i>Planungsziele Städtebau</i>	- 21 -
1.3. <i>Sachstand Städtebau</i>	- 22 -
1.4. <i>Weitere Vorgehensweise Städtebau</i>	- 26 -
1.4.1. <i>Flächen für Realisierungswettbewerbe</i>	- 27 -
1.4.2. <i>Ideenbereich aus der Städtebauwerkstatt</i>	- 27 -
2. <i>Nutzungsverteilung im Quartier</i>	- 27 -
2.1. <i>Wohnen</i>	- 28 -
2.1.1. <i>Ausgangslage Wohnen</i>	- 28 -
2.1.2. <i>Planungsziele Wohnen</i>	- 28 -
2.1.3. <i>Sachstand Wohnen</i>	- 29 -
2.1.4. <i>Weitere Vorgehensweise Wohnen</i>	- 30 -
2.2. <i>Dienstleistung und Gewerbe</i>	- 30 -
2.2.1. <i>Ausgangslage Dienstleistung und Gewerbe</i>	- 30 -
2.2.2. <i>Planungsziele Dienstleistung und Gewerbe</i>	- 31 -
2.2.3. <i>Sachstand Gewerbe</i>	- 31 -
2.2.4. <i>Weitere Vorgehensweise Gewerbe</i>	- 33 -
2.3. <i>Einzelhandel und Gastronomie</i>	- 33 -
2.3.1. <i>Ausgangslage Einzelhandel</i>	- 33 -
2.3.2. <i>Planungsziele Einzelhandel</i>	- 33 -
2.3.3. <i>Sachstand Einzelhandel: Einzelhandelsbezogene Empfehlungen zu Festlegungen im Bebauungsplan</i>	- 34 -
2.3.4. <i>Weitere Vorgehensweise Einzelhandel und Dienstleistungen</i>	- 35 -
2.4. <i>Soziale Infrastruktur</i>	- 35 -
2.4.1. <i>Ausgangslage soziale Infrastruktur</i>	- 35 -
2.4.2. <i>Planungsziele soziale Infrastruktur</i>	- 35 -
2.4.3. <i>Sachstand soziale Infrastruktur: Empfehlungen zu Festlegungen im Bebauungsplan</i> -	36 -
2.4.4. <i>Weitere Vorgehensweise Schulen und Kindertagesstätten</i>	- 39 -
3. <i>Verkehrstechnische Erschließung</i>	- 39 -
3.1. <i>Ausgangslage Verkehrstechnische Erschließung</i>	- 39 -

3.1.1.	Ausgangslage Verkehrsinfrastruktur	- 39 -
3.1.2.	Ausgangslage ÖPNV	- 40 -
3.1.3.	Ausgangslage Fuß- und Radverkehr	- 40 -
3.1.4.	Ausgangslage MIV und Nachhaltige Mobilität	- 40 -
3.2.	Planungsziele Verkehrstechnische Erschließung	- 40 -
3.2.1.	Planungsziele Verkehrsinfrastruktur	- 40 -
3.2.2.	Planungsziele ÖPNV	- 41 -
3.2.3.	Planungsziele Fuß- und Radverkehr	- 41 -
3.2.4.	Planungsziele MIV und Nachhaltige Mobilität	- 43 -
3.3.	Sachstand Verkehrstechnische Erschließung	- 43 -
3.3.1.	Sachstand Verkehrsinfrastruktur	- 43 -
3.3.2.	Sachstand ÖPNV	- 51 -
Äußere Erschließung	- 51 -	
3.3.3.	Sachstand Fuß- und Radverkehr	- 52 -
3.3.4.	Sachstand MIV und Nachhaltige Mobilität	- 53 -
3.4.	Weiteres Vorgehen verkehrstechnische Erschließung	- 53 -
3.4.1.	Weiteres Vorgehen Verkehrsinfrastruktur	- 53 -
3.4.2.	Weiteres Vorgehen ÖPNV	- 53 -
3.4.3.	Weiteres Vorgehen Fuß- und Radverkehr	- 53 -
3.4.4.	Weiteres Vorgehen MIV und Nachhaltige Mobilität	- 53 -
4.	<i>Medientechnische Erschließung</i>	- 54 -
4.1.	Ver- und Entsorgung	- 54 -
4.1.1.	Ausgangslage Ver- und Entsorgung	- 54 -
4.1.2.	Planungsziele Ver- und Entsorgung	- 54 -
4.1.3.	Sachstand Ver- und Entsorgung	- 54 -
4.1.4.	Weitere Vorgehensweise Ver- und Entsorgung	- 55 -
4.2.	Regenwassermanagement	- 55 -
4.2.1.	Ausgangslage Regenwassermanagement	- 55 -
4.2.2.	Planungsziele Regenwassermanagement	- 55 -
4.2.3.	Sachstand Regenwassermanagement	- 56 -
4.2.4.	Weitere Vorgehensweise Regenwassermanagement	- 58 -
4.3.	Energieversorgung	- 58 -
4.3.1.	Ausgangslage Energieversorgung	- 58 -
4.3.2.	Planungsziele Energieversorgung	- 58 -
4.3.3.	Sachstand Energieversorgung	- 59 -
4.3.4.	Weitere Vorgehensweise Energieversorgung	- 59 -
5.	<i>Grün- und Freiflächenkonzept</i>	- 60 -
5.1.	Ausgangslage Grün- und Freiflächenkonzept	- 60 -
5.2.	Planungsziele Grün- und Freiflächenkonzept	- 60 -
5.3.	Sachstand Grün- und Freiflächenkonzept	- 62 -
5.4.	Weitere Vorgehensweise Grün- und Freiflächenkonzept	- 67 -
6.	<i>Stadtökologisches/Umweltkonzept</i>	- 68 -
6.1.	Flora / Fauna / Artenschutz	- 68 -
6.1.1.	Ausgangslage Flora / Fauna / Artenschutz	- 68 -
6.1.2.	Planungsziele Flora / Fauna / Artenschutz	- 68 -
6.1.3.	Sachstand Flora / Fauna / Artenschutz	- 69 -
6.1.4.	Weitere Vorgehensweise Flora / Fauna / Artenschutz	- 69 -
6.2.	Klima	- 70 -
6.2.1.	Ausgangslage Klima	- 70 -
6.2.2.	Planungsziele Klima	- 71 -
6.2.3.	Sachstand Klima	- 71 -

6.2.4.	Weitere Vorgehensweise Klima	- 72 -
6.3.	Boden / Altlasten	- 72 -
6.3.1.	Ausgangslage Boden / Altlasten	- 72 -
6.3.2.	Planungsziele Boden / Altlasten	- 72 -
6.3.3.	Sachstand Boden / Altlasten	- 72 -
6.3.4.	Weitere Vorgehensweise Boden / Altlasten	- 74 -
6.4.	Schall-/Lärmgutachten	- 74 -
6.4.1.	Ausgangslage Lärm	- 74 -
6.4.2.	Planungsziele Lärm	- 74 -
6.4.3.	Sachstand Lärm	- 74 -
6.4.4.	Weitere Vorgehensweise Lärm	- 76 -
6.5.	Weitere Umweltbelange	- 77 -
7.	Ökologisches Gesamtkonzept	- 77 -
C	Anhang	- 78 -
1.	Städtebauliche Kalkulation / Mengengerüst	- 78 -
2.	Planwerk	- 78 -
2.1.	Lageplan Städtebau M 1:1.000	- 78 -
2.2.	Nutzung	- 78 -
2.2.1.	Axometrie / Nutzungsverteilung der Funktionen (ohne Maßstab)	- 78 -
2.2.2.	Nutzungsverteilung / Darstellung Erdgeschosse M 1:1.000	- 78 -
2.2.3.	Nutzungsverteilung / Darstellung aller Geschosse (ohne Maßstab)	- 78 -
2.3.	Geländeschnitte M 1:1.000	- 78 -
2.4.	Grün- und Freiflächen	- 78 -
2.4.1.	Lageplan Gestaltungsplan M 1:1.000	- 78 -
2.4.2.	Übersichtsplan Freiraumkonzept M 1:1.000	- 78 -
2.5.	Verkehrsanlagen	- 78 -
2.5.1.	Verkehrsdigramm – alle Verkehrsteilnehmer M 1:1.000	- 78 -
2.5.2.	Übersichtsplan Straßentypologien M 1:1.000	- 78 -
2.6.	Höhenplan mit Höhenschichten M 1:1.000	- 78 -
2.7.	Baufelderplan / Darstellung der Kennwerte M 1:2.000	- 78 -
3.	Erläuterungen und Konzepte	- 78 -
3.1.	Planungs- und Entwicklungsvereinbarung	- 78 -
3.2.	Aufstellungsbeschluss	- 78 -
3.3.	Auslobung Städtebauwerkstatt	- 78 -
3.4.	Sitzungsprotokoll der Jury wg. Städtebauwerkstatt	- 78 -
3.5.	Siegerentwurf Städtebauwerkstatt	- 78 -
3.6.	Korrekturplan	- 78 -
3.7.	Protokoll Workshop vom 01.06.2018	- 78 -
3.8.	Erläuterung Nutzung	- 78 -
3.9.	Erläuterung Musterblöcke	- 79 -
3.10.	Konzept Schulcampus	- 79 -
3.11.	Verkehrsuntersuchung	- 79 -
3.12.	Erläuterung Verkehrstechnische Erschließung / Straßentypologien	- 79 -
3.13.	Entwässerungskonzept Regenwasser	- 79 -
3.13.1.	Regenwassermanagement-Karte	- 79 -
3.14.	Energiekonzept Teil I	- 79 -
3.15.	Erläuterung Freiraumplanung	- 79 -
3.16.	Erläuterung Topographie	- 79 -
3.17.	Erläuterung Platzcharaktere	- 79 -
3.18.	Stadtklima – Ersteinschätzung und Optimierungspotentiale	- 79 -

3.19. Ergebnisbericht Altlastenvoruntersuchung	- 79 -
3.19.1. Bodenkarte.....	- 79 -
3.20. Schalltechnische Untersuchung	- 79 -
3.20.1. Schalltechnische Untersuchung Verkehrslärm.....	- 79 -
3.20.2. Schalltechnische Untersuchung Veranstaltungslärm	- 79 -
3.20.3. Schalltechnische Untersuchung Freizeitlärm.....	- 79 -
3.20.4. Schalltechnische Untersuchung Gewerbelärm.....	- 79 -
3.20.5. Lärmkarten	- 79 -

VORWORT

Die vorliegende Masterplanung stellt den Sachstand des Projektes Leipzig 416 - „Bebauungsplanes Nr. 416 Freiladebahnhof Eutritzscher Straße / Delitzscher Straße“.

zum Stand 08.11.2018 dar. Damit soll die Phase der städtebaulichen Projektentwicklung abgeschlossen werden. Die Masterplanung setzt sich zusammen aus dem hier vorliegenden zusammenfassenden Textteil und dem Anhang, bestehend aus dem Planwerk, detaillierten planerischen Ausarbeitungen, Fachplanungen und Gutachten. Kernziel ist die Darstellung des Sachstandes als Grundlage für den Ratsbeschluss zur Masterplanung und sowie den Ausblick auf die weiteren Arbeiten, Planungen und Gutachten für das daran anschließende B-Planverfahren zu geben.

Der folgende Text zur Masterplanung besteht jeweils aus einer fachthemenbezogenen Zusammenfassung der Sachthemen mit Anlehnung an die Planungs- und Entwicklungsvereinbarung vom 26.04.2017 (Ratsbeschluss VI-DS-03664-DS-01) (s. Anhang 3.1) und an das städtebauliche Werkstattverfahren sowie den dazugehörigen Planzeichnungen.

ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT

ZIEL DER STADTQUARTIERSPLANUNG

Auf dem Areal des ehemaligen Eutritzscher Freiladebahnhofs in Leipzig soll ein neues Stadtquartier entstehen. Ziel ist es, ein attraktives, lebendiges und zukunftsweisendes Stadtquartier zu schaffen, welches im Sinne der europäischen Stadtbaukultur entwickelt wird und sich durch einen hohen Grünanteil auszeichnet. Das neue nutzungsgemischte Stadtquartier soll sich selbstverständlich in den Kontext der hochwertigen Leipziger Gründerzeitquartiere einfügen, kurze Wege ermöglichen und als autoreduziertes Quartier konzipiert werden.

KONZEPT

Grundidee des neuen Stadtquartiers ist ein zentraler Park, durch dessen Setzung vier unterschiedlich geprägte Quartiere gebildet werden. Die Baustrukturen sind robust und haben städtischen Charakter. Sie basieren im Wesentlichen auf kompakten, polygonal geformten Blöcken, die in Abgrenzung zu den öffentlichen Räumen private oder gemeinschaftlich nutzbare Höfe ausbilden.

Das westliche Quartier entlang der Eutritzscher Straße ist durch eine starke Durchmischung von Wohnen und Gewerbe geprägt. Die Entwicklung erfolgt unter dem Stichwort „Urbane Blöcke“. Im Nordosten befindet sich ein Schul- und Sportcampus für eine Grund- und eine Oberschule sowie kulturelle Einrichtungen in einem als Baudenkmal gesicherten Verladeschuppen. Die auf der Ostseite des Parks gelegenen „Höfe am Gleis“ sind vorwiegend wohngeprägt. Im Südosten wird die Bebauung durch Baufelder für „Experimentelles Wohnen“ abgerundet. Die südliche, gewerblich geprägte Flanke des Quartiers bildet den Übergang zum Gewerbeband an der Roscherstraße.

Städtebaulich besondere Orte sind der „Entréeplatz“ an der Eutritzscher Straße, der den zentralen Auftakt des Quartiers bildet sowie drei kleinere Plätze in den wohngeprägten Bereichen am Park. Diese Plätze verzahnen die Wohnbebauung mit dem zentralen Freiraum und sind durch besondere Gebäudenutzungen wie Kindertagesstätten oder Gastronomie geprägt. Der Kernbereich des Parks wird durch drei Hochpunkte städtebaulich gerahmt. Zwei weitere Hochpunkte akzentuieren den Quartierseingang an der Eutritzscher Straße und den südöstlichen Baublock an der Berliner Straße.

Die Bebauung des neuen Stadtquartiers ist zugunsten der großzügigen öffentlichen Freiflächen dicht und kompakt angelegt. Dadurch wird sowohl der urbane Charakter des Quartiers gefördert als auch der zentrale Park mit seinen unterschiedlichen Teilbereichen erlebbar gemacht.

Mit dem neuen Stadtquartier entsteht ein autoreduzierter, gut vernetzter Stadtteil in dem durch alternative Mobilitätsangebote und vielfältige Maßnahmen dazu beigetragen wird, den MIV-Anteil zu reduzieren und Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen. Die Verkehrsstruktur ist bedarfsgerecht dimensioniert und durch eine klare Hierarchie der Straßen und Wege gekennzeichnet. Das gesamte Gebiet ist als verkehrsberuhigte Tempo-30-Zone konzipiert. Die Wohnwege am Park sind weitgehend autofrei und durch eine hohe Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. Kurze Wege und Querungen für Fußgänger und Radfahrer sind im gesamten Quartier möglich.

STAND DER PLANUNG/ABGESCHLOSSENE ARBEITSFELDER

Die vorliegende Masterplanung stellt den Sachstand des Projektes Leipzig 416 zum Stand 12.11.2018 dar. Sie basiert auf der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung vom 12.04.2017 (Ratsbeschluss VI-DS-03664-DS-01) und dem Ergebnis eines kooperativen städtebaulichen

Werkstattverfahrens, aus dem das Planungsteam Octagon Architekturkollektiv, Leipzig und Atelier Loidl, Berlin als Gewinner hervorging. Das Werkstattverfahren wurde am 25.08.2017 unter Beteiligung der Leipziger Bürgerschaft abgeschlossen.

Nach Abschluss des Werkstattverfahrens wurde das Planungsteam beauftragt, die städtebauliche und landschaftsarchitektonische Konzeption weiter zu entwickeln und unter Einbindung von weiteren Fachplanern in einer Masterplanung zusammen zu führen. Die inhaltliche und fachliche Begleitung der Masterplanung erfolgte als intensiver Arbeitsprozess in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachämtern der Stadt Leipzig.

In dieser Phase wurden folgende Arbeitsfelder und Sachthemen bearbeitet und weitestgehend abgeschlossen:

- Städtebau
Weiterentwicklung und Optimierung der städtebaulichen Struktur unter Beachtung stadtklimatischer Vorgaben, Überprüfung der Stadträume und der Gebäudeproportionen, Abstimmung der Gebäudehöhen und Kubaturen insbesondere im Bereich der öffentlichen Räume und der städtebaulichen Akzente, Präzisierung von Dachformen und Staffelgeschossen, Erarbeitung von geeigneten Gebäudetypologien
- Nutzungsprofil
Konkretisierung und Anpassung der Nutzungsverteilung unter Beachtung von Schalltechnischen Vorgaben, Vermeidung von Nutzungskonflikten, Abstimmung der vertikalen und horizontalen Nutzungsmischung, Verteilung der mietpreisgebundenen Wohnungen im Quartier, Lage und Dimensionierung von Einzelhandel und nichtstörendem Gewerbe,
- Freiraumplanung
Funktionale und gestalterische Gliederung des zentralen Grünzugs unter Beachtung der Topographie und den Vorgaben zur Versickerung von Niederschlagswasser, Weiterentwicklung und Gestaltung der öffentlichen Platzräume, Gestaltung und Bepflanzung von Straßen und Wegen
- Verkehrsplanung
Optimierung der Erschließungsstruktur unter Beachtung der Leistungsfähigkeit benachbarter Verkehrsknoten und der Nutzungsverteilung im Quartier, Dimensionierung und Festlegung von Regelquerschnitten für unterschiedliche Straßen- und Wegetypen, Planung und Dimensionierung besonderer Orte, Gliederung und Gestaltung von Straßenräumen
- Lärmschutz
Schalltechnische Bewertung des Siegerentwurfs, Hinweise zur Weiterentwicklung der Planung, insbesondere in Hinblick auf die Anordnung von Verteilung von Nutzungen im Quartier, Vorschläge zu passiven Schallschutzmaßnahmen, Hinweise zur planungsrechtlichen Einordnung des neuen Stadtquartiers

Die Masterplanung setzt sich zusammen aus dem hier vorliegenden zusammenfassenden Textteil und dem Anhang, bestehend aus dem Planwerk sowie den zwischenzeitlich detaillierten planerischen Ausarbeitungen, erarbeiteten Fachplanungen und Gutachten.

ARBEITSFELDER IN DER WEITEREN BEARBEITUNG

In der nächsten Phase sind bis zum Beginn des Bauleitplanverfahrens folgende Arbeitsfelder weiter zu vertiefen und fertig zu stellen:

- Grün- und Freiraumplanung
Detaillierung des Planungsstandes für die öffentlichen und privaten Freiräume u. a. in Hinblick auf die Einarbeitung von Baumstandorten, die Planung und Gestaltung von Anlagen zur Versickerung von Regenwasser
- Umweltplanung
Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und deren Umsetzung
- Stadtklima
Erstellung eines Klimamodells für das Plangebiet und Erarbeitung von weiteren Planungshinweisen z. B. zur Anordnung von Baumpflanzungen, Gebäudeöffnungen, Beschattung, etc.
- Regenwassermanagement
Dimensionierung und weitere Präzisierung von Maßnahmen zur Regenwasserversickerung, Erarbeitung von Planungsempfehlungen
- Erschließungsplanung
Umsetzung der verkehrsplanerischen Vorgaben in der Erschließungsplanung unter Beachtung der Vorgaben zur Gliederung und Gestaltung der Straßen und Wege

ÖKOLOGISCHES KONZEPT

Aufgrund der komplexen Arbeitsfelder und zahlreicher gegenseitiger Abhängigkeiten bei umweltrelevanten Sachthemen strebt der Vorhabenträger an, für das neue Stadtquartier ein gesamtheitliches „Ökologisches Konzept“ zu erarbeiten und die städtebauliche Masterplanung entsprechend fortzuschreiben.

GESTALTUNGSHANDBUCH

Darüber hinaus soll in Ergänzung zur Masterplanung ein Handbuch für die architektonische Gestaltung der Hochbauten und die landschaftsarchitektonische Gestaltung der öffentlichen und privaten Freiräume erarbeitet werden. Das Gestaltungshandbuch dient als zentrale Arbeits- und Entscheidungsgrundlage für die alle bevorstehenden baulichen Realisierungen.

EINLEITUNG

Die Einwohnerentwicklung der Stadt Leipzig ist seit dem Jahr durchweg 2000 positiv. Aufgrund hoher Zuzüge und einem anhaltenden Geburtenhoch ist die Einwohnerzahl in den letzten Jahren besonders stark gestiegen. Zum Stand 31.12.2017 hat Leipzig mehr als 590.000 Einwohner und ist aufgrund der positiven Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung eine der am schnellsten wachsenden Großstädte in Deutschland.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Leipzig die Strategie, die städtebaulichen Flächenbedarfe durch Nutzung bzw. Wiedernutzbarmachung innerörtlicher, gut erschlossener Brachflächen zu decken. Dabei haben zentrumsnahe ungenutzte Bahnflächen einen besonderen Stellenwert und strategische Bedeutung für die Stadtentwicklung.

Gegenstand dieser Masterplanung ist das Areal des ehemaligen „Eutritzscher Freiladebahnhofs“, der sich nordwestlich des Leipziger Hauptbahnhofs in einer innerstädtischen, sehr zentrumsnahen Lage befindet. Der Kernbereich der ca. 30 ha großen ehemaligen Bahnfläche ist im Eigentum des Vorhabenträgers. Das Areal verfügt derzeit über keine leistungsfähige interne Erschließung und liegt bis auf kleinteilige gewerbliche Nutzungen in den Randbereichen brach. Der Vorhabenträger und die Stadt Leipzig haben sich das gemeinsame Ziel gesetzt, das innenstadtnahe Areal zukunftsweisend zu einem attraktiven, durchgrünten 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 wird eine kompakte, wirtschaftlich effiziente und zugleich umweltgerechte, durch hochwertige Grün- und Freiräume gekennzeichnete Stadtstruktur entwickelt, die neue Mobilitätsformen im Sinne eines autoreduzierten Quartiers ermöglicht und innovative Konzepte zur Energieeinsparung/Energieeffizienz zulässt.

Das Areal soll im Sinne der doppelten Innenentwicklung geplant und errichtet werden, das heißt Grünflächen, öffentliche Flächen und kommunale Infrastruktur sollen für das Plangebiet als auch für die Gesamtheit der Leipziger Bevölkerung neu angelegt und genutzt werden.

Die Entwicklung erfolgt auf der Grundlage der „Kooperativen Baulandentwicklung“, welche vertraglich mit der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung abgeschlossen wurde, bei der sich der private Entwickler verpflichtet, sich angemessen an den Kosten der Baulandentwicklung zu beteiligen, die Leitlinien der Leipziger Stadtentwicklung und das wohnungspolitische Konzept der Stadt Leipzig im Rahmen der Planung zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund wird ein Anteil von 30 % gefördertem mietpreisgebundenem Wohnungsbau mit Belegungsrechten geplant, durch den die soziale Mischung im Quartier gefördert werden soll. Darüber hinaus werden in die Planung zwei größere Schulstandorte (Oberschule und Grundschule) und zwei Kindertagesstätten integriert. Der Vorhabenträger beabsichtigt – in einem getrennten Verfahren – die benötigten Grundstücke für die Oberschule an die Stadt Leipzig zum derzeit aktuellen Verkehrswert zu veräußern, unter Beachtung und Einbeziehung der Grundstücksübertragungen nach dem Kooperativen Baulandverfahren gemäß § 7 der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung.

Der Verkehrswert wird durch einen öffentlich zugelassenen unabhängigen Gutachter ermittelt. Die Entwicklung des Eutritzscher Freiladebahnhofs zu einem zukunftsweisenden, nachhaltigen und innovativen Leipziger Stadtquartier gehört zu den großen baukulturellen Herausforderungen der nächsten Dekade und wird einen wichtigen Beitrag zur Leipziger Stadtentwicklung leisten.

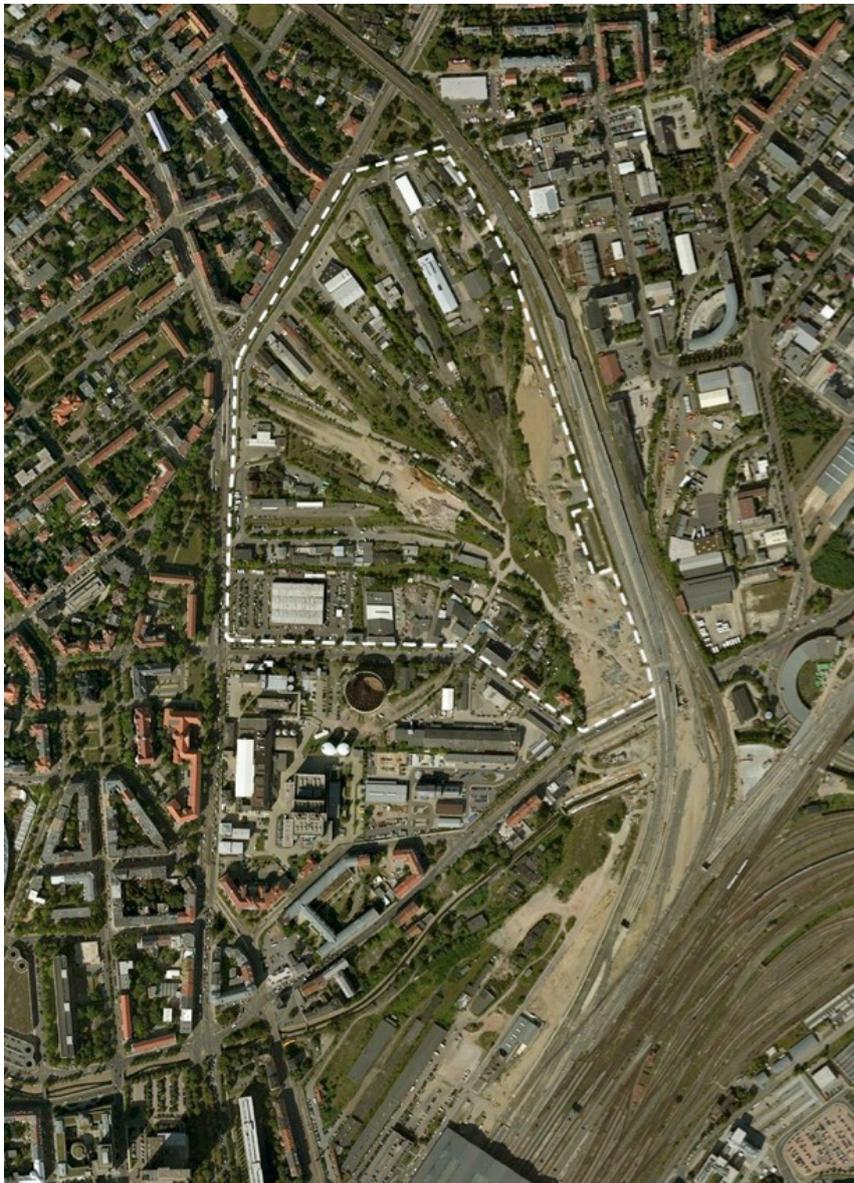
A ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

1. Lage, Größe und Topographie des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk Mitte, Ortsteil Zentrum-Nord in ca. einem Kilometer Entfernung nördlich des Leipziger Innenstadtkerns und ca. 800 m nordwestlich des Leipziger Hauptbahnhofs.

Das Leipziger Stadtzentrum ist vom Plangebiet in ca. 10 Minuten fußläufig erreichbar, der Hauptbahnhof kann in ca. 5-8 Minuten zu Fuß erreicht werden.

Im Aufstellungsbeschluss vom 07.04.2016 (s. Anhang 3.2) wurde ein Planumgriff des Areals gewählt der die Gleisanlagen der DB AG mit umfasste. Dies ergab eine Gesamtfläche von 30 ha. Der Umgriff des hier bearbeiteten Plangebiet umfasst den Kernbereich mit 25 ha, der im Eigentum des Vorhabsträgers ist. Ein Ideenbereich entlang der Roscherstraße mit einer Fläche von 5 ha befindet sich im Eigentum Dritter.



B-Plan-Gebiet

Das Plangebiet wird umgrenzt von:

- der Theresienstraße im Norden,
- den Gleisanlagen der DB AG im Osten,
- der Roscherstraße und der Berliner Straße im Süden,
- sowie durch die Eutritzscher Straße und die Delitzscher Straße im Westen.

Das Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs ist 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 selbst.
- Der südöstliche, direkt an die Gleisanlagen der DB AG angrenzende Bereich des Plangebietes wurde 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.
- 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.

2. Chronologie und Verfahrensschritte

2016

- Anfang 2016 - Ankauf der Flächen durch den Vorhabenträger
- 7. April 2016 - Aufstellungsbeschluss B-Plan Nr. 416 „Freiladebahnhof Eutritzscher / Delitzscher Straße“ (Beschluss Nr. VI-DS-023449 vom 07.04.2016)
- 05. Juli 2016 Vereinbarung über eine kooperative Baulandentwicklung anstelle einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM)
- 5. Juli 2016 - Unterzeichnung des „LOI Kooperatives Verfahren“ durch den Vorhabenträger
- 29. September 2016 - DB AG erklärt Einvernehmen, dass Flächen neu geordnet werden
- April 2016 bis Januar 2017 – umfassende Grundlagenermittlung

2017

- bis Januar 2017 - Vorbereitung Städtebaulicher Vertrag (SBV) zur Vermeidung SEM
- Januar/Februar 2017 - Mitzeichnung der Ämter und OBM Dienstberatung zum SBV
- März/April 2017 - Lesungen der Fachausschüsse zum SBV
- 26. April 2017 - Beschluss „Planungs- und Entwicklungsvereinbarung“ durch den Stadtrat VI-DS-03664-DS-01
- April / Mai 2017 - Vorbereitung städtebauliches Werkstatt-Verfahren mit Ämterbeteiligung und Öffentlichkeitsbeteiligung
- 26. April 2017 - 1. Bürgerforum (Bürgerbeteiligung)
- 22. Mai 2017 - 1. Nachbarschaftsforum (Bürgerbeteiligung)
- 19. Juni - Beginn Städtebauwerkstatt mit der „Kooperativen Phase vor Ort“
- 26. Juni bis 24. Aug. - Städtebauwerkstatt mit der „2. Phase im Büro“
- Begleitung durch Nachbarschaftsforum (Bürgerbeteiligung) während der Städtebauwerkstatt (2. und 3. Nachbarschaftsforum)

- 24. Aug. 2017 - 4. Nachbarschaftsforum (Bürgerbeteiligung)
- 25. Aug. 2017 - Jurysitzung zum Abschluss der Städtebauwerkstatt
- 04. Sept. 2017 - 2. Bürgerforum, Prämierung der Entwürfe (Bürgerbeteiligung)
- 06. Sept. 2017 - Ausstellungseröffnung mit den Entwürfen aus der Städtebauwerkstatt
- 01. Okt. 2017 - Beginn Masterplanung mit Überarbeitung des Sieger-Entwurfs (bis April 2018)
- Vorstellung des Zwischenstandes Masterplanung im Fachausschuss S+B
- 08. Dez 2017 - 5. Nachbarschaftsforum zum ersten „Korrekturplan“ (Bürgerbeteiligung)

2018

- 18. April 2018 – Projektkonferenz Verwaltung Stadt Leipzig / Fachämter
- 24. April 2018 - Vorstellung des Entwurfs im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau
- 30. Mai 2018 - 6. Nachbarschaftsforum (Bürgerbeteiligung)
- 01. Juni 2018 - Städtebauworkshop mit Jurymitgliedern, Stadtverwaltung, Vorhabenträger und Quartiersexperten (Bürgerbeteiligung)
- 25. Juni 2018 - 7. Nachbarschaftsforum (Bürgerbeteiligung)
- 14. August 2018 - Vorstellung des fortgeschriebenen Entwurfs im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau
- 27. September 2018 Ratsbeschluss Vertragsanpassung NF6105 – NF03
- 23. Oktober 2018. Fachausschuss Bau – Vorstellung Projektsachstand

3. Bürgerbeteiligung

Der kooperative Prozess zur städtebaulichen Entwicklung des Areals ist geprägt durch eine umfangreiche Beteiligung der Leipziger Bürgerschaft. Bis zum hier beschriebenen Sachstand der Masterplanung erfolgte eine intensives Bürgerbeteiligungsverfahren, das maßgeblichen Einfluss auf den städtebaulichen Entwurf hatte.

Dies zeigt sich u.a. in den folgenden Arbeits- und Planungsschritten:

- Mitwirkung bei den Auslobungsunterlagen / Konzept Beteiligungsverfahren
- Beteiligung der Bürgerschaft vor, während und nach der „Werkstatt vor Ort“
- Offener Diskurs mit den Planern im Werkstattprozess in Bezug auf alle Planungsziele und Planungsvorgaben bishin zu detaillierten Anforderungen aus der Bürgerschaft
- Teilnahme eines Vertreters des Nachbarschaftsforums an der stimmberechtigten Jury bei der Bewertung des Siegerentwurfes
- Einflussnahme des Nachbarschaftsforums auf die städtebaulichen Ziele im Masterplan

Direkt nach Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrages „Planungs- und Entwicklungsvereinbarung“ (vor Beginn des Werkstattverfahrens) haben der Vorhabenträger und die Stadt Leipzig am 26. April 2017 ein öffentliches Bürgerforum durchgeführt, das den Auftakt einer breit angelegten Beteiligung der Öffentlichkeit darstellt. In der Veranstaltung wurde das Vorhaben unter dem vorläufigen Projekttitel „Leipzig 416 – Ein Stadtteil entsteht“ der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und über die Rahmenbedingungen und Ziele der zukünftigen Quartiersentwicklung informiert.

Im Rahmen des Bürgerforums, einer repräsentativen Einladung per Bürgerstichprobe sowie per Online-Anmeldung konnten ca. 50 Teilnehmende für das Nachbarschaftsforum gewonnen werden, welches das Werkstattverfahren und den anschließenden Planungsprozess begleitet sowie Hinweise und Anregungen zur Aufgabenstellung formuliert hat.

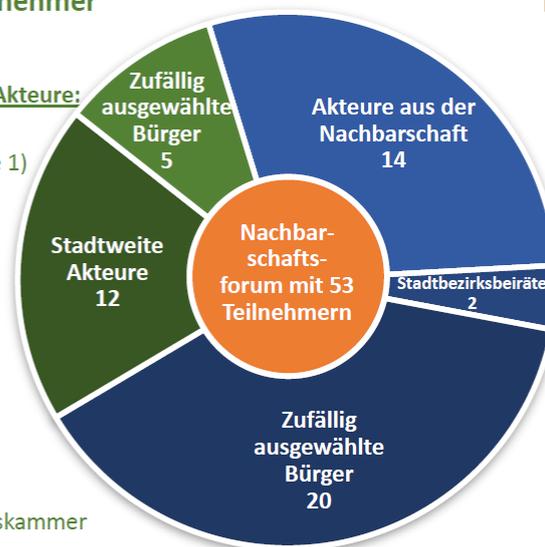
Stadtweit: 17 Teilnehmer

Davon 12 stadtweite Akteure:

6 Vertreter der Stadtratsfraktionen (je 1)

6 Weitere Akteure:

Jugendparlament
Umweltverband
Haus und Grund e.V.
Mieterbund
Handwerkskammer
Industrie- und Handelskammer
Agenda 21



Nachbarschaft: 36 Teilnehmer

(Gohlis, Eutritzsch, Zentrum-Nord)

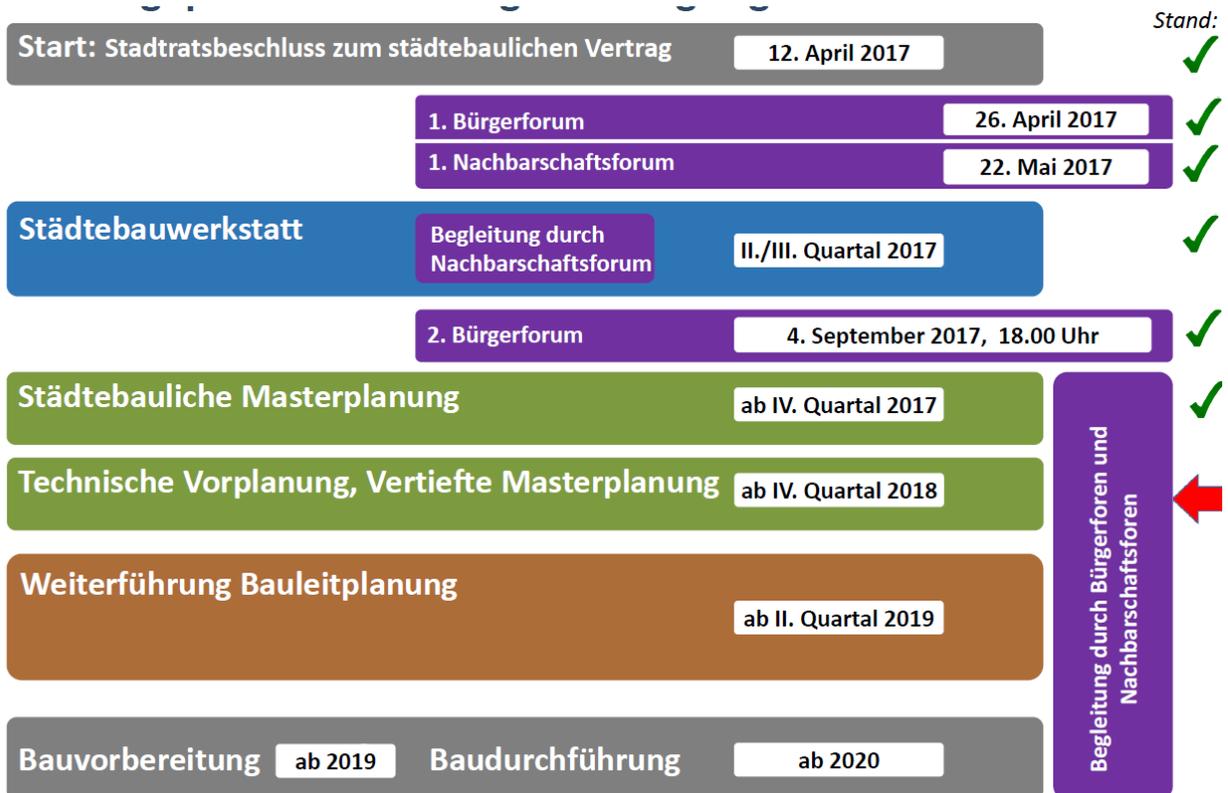
Davon 14 Akteure aus Nachbarschaft:

- Bürgerverein Eutritzsch e. V.
- Förderverein Heinrich-Budde-Haus e. V.
- Förderverein Georg-Schumann-Str. e.V.
- Geyser-Haus e. V. Eutritzsch
- Kreativitätswerkstatt Leipzig e. V.
- Bürgerverein Gohlis e. V.
- Magistralenmanagem. G.-Schumann-Str.
- Magistralenrat G.-Schumann-Str.
- ProGohlis – Der Kulturverein
- Michaelisgemeinde
- Vertreter Gewerbemieter Freiladebf.
- Wirtschaftsvertreter Freie Wirtsch.förd.
- Starke Nachbarschaften d. aktive Beteil.
- BI Nordvorstadt

Aus den 50 Mitgliedern des Nachbarschaftsforums wurden drei „Quartierexperten“ gewählt, von denen ein Quartierexperte als stimmberechtigtes Mitglied in der Jury des Werkstattverfahrens vertreten war. Die Quartierexperten hatten die Aufgabe, das gesamte Werkstattverfahren stellvertretend für die lokalen Akteure des Nachbarschaftsforums intensiv zu begleiten und wichtige Arbeitsstände und Ergebnisse des Planungsprozesses in die Stadtteile zurück zu koppeln. Die Ergebnisse des städtebaulichen Werkstattverfahrens wurden in einem weiteren Bürgerforum vorgestellt und erläutert.

In den Nachbarschaftsforen nach dem Werkstattverfahren wurde der städtebauliche Entwurf neben der technischen Weiterentwicklung vor allem durch Hinweise von Bürgern und Bürgerinnen sowie von anderen Beteiligten optimiert. Dazu wurden viele konstruktive Hinweise übernommen und in die Planung integriert.

Über Die große überwiegende Mehrzahl der Ideen und Anregungen aus dem Beteiligungsprozess konnten umgesetzt werden. Eine sehr kleine Menge an Vorschlägen konnte aufgrund abweichender Nutzungsvorstellungen, technischer oder wirtschaftlicher Machbarkeit nicht übernommen werden.



Auf den Internetseiten [www..leipzig.de/freiladebahnhof](http://www.leipzig.de/freiladebahnhof) und www..leipzig416.de wird fortlaufend und umfassend über das Projekt informiert und der aktuelle Planungsstand bekannt gemacht. Das Beteiligungskonzept unterstreicht den kooperativen Ansatz der Projektentwicklung.

Besondere Kennzeichen waren eine schrittweise Annäherung an die Planungsaufgabe sowie die Beteiligung und Mitwirkung des Nachbarschaftsforums und der Quartiersexperten während der Planungsphasen.

Das Bürgerbeteiligungsverfahren soll auf Wunsch vom Vorhabenträger und der Stadt Leipzig prozessbegleitend fortgeführt werden. Mit Abschluss der integrierten Bürgerbeteiligung findet der Übergang in das formelle B-Plan-Verfahren statt.

4. Allgemeine Beschreibung der heutigen Situation

Das Gelände des ehemaligen Eutritzscher Freiladebahnhofes liegt bis auf seine Randbereiche weitestgehend brach und wurde in den letzten 20 Jahren nur sehr eingeschränkt genutzt.

Das Areal verfügt über keine durchgehende Erschließung und ist mit der städtischen Infrastruktur nur sehr rudimentär verbunden. Das Gelände besteht aus den ehemaligen Ladestraßen, welche nur noch teilweise befahrbar sind. Die ehemaligen Gleisanlagen, wurden fast vollständig entfernt. Auf dem Gelände sind nur wenige Gebäude vorhanden. Bei den meisten Gebäuden handelt es sich um baufällige Barracken oder kleine ehemalige Gewerbebauten. Im Randbereich (Eutritzscher-, Delitzscher- und Roscherstraße) wird das Areal von gewerblichen Nutzungen geprägt.

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 3- bis 5-geschossige, zum Teil als Baudenkmal gesicherte Wohngebäude, sowie durch eine religiöse Einrichtung geprägt.

Auf dem Gelände sind vier Gebäude mit Denkmalschutzstatus verortet:

- Ehem. Loksuppen an der zukünftigen Kita Ost
(s. Lageplan, Baufeld BF Kita2)
- Ehem. Abfertigungsgebäude am zukünftigen Entrée-Platz
(s. Lageplan, westlich an BF 18)
- Ehem. Ladesuppen zwischen zukünftigem Sportpark und Schulcampus
(s. Lageplan, BF 28)
- Ehem. Verwaltungsgebäude auf dem zukünftigen Schulcampus
(s. Lageplan, BF Schulcampus)

Darüber hinaus finden sich im unmittelbaren Grenzbereich des Areals zwei denkmalgeschützte Stellwerk-Gebäude, die über das Areal erschlossen werden.

5. Allgemeine übergeordnete Planungsziele – Ziele Planungs- und Entwicklungsvereinbarung

Aus dem anhaltenden Bevölkerungswachstum ergeben sich veränderte Anforderungen an die städtebauliche Entwicklung, die eine Betrachtung der Flächenpotenziale des ehemaligen Freiladebahnhofes erforderlich machen.

Übergeordnetes stadtentwicklungspolitisches Ziel der Stadt Leipzig ist es, den derzeit ungeordneten Stadtraum östlich der Eutritzscher Straße/Delitzscher Straße aufzuwerten, die Vernetzung des nördlichen Zentrums mit den angrenzenden Stadträumen des Leipziger Nordens

zu verbessern und ein urbanes, gemischtes Stadtquartier zu schaffen. Das große Areal des ehemaligen Freiladebahnhofes ist dabei von strategischer Bedeutung.

Im Einzelnen werden mit der Erarbeitung der Planung in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Leipzig insbesondere folgende Ziele und Zwecke verfolgt,:

Zielvorstellung Gesamtentwicklung (Auswahl)

- Deckung der städtebaulichen Flächenbedarfe durch Revitalisierung innerstädtischer, bereits erschlossener Flächen (Vorrang der Innenentwicklung vor Außenentwicklung)
- Weiterentwicklung Leipzigs als attraktiver und konkurrenzfähiger Wohnstandort unter Berücksichtigung der Leitlinien und Strategien der Leipziger Wohnungspolitik (formuliert im aktuellen Wohnungspolitischen Konzept der Stadt Leipzig)
- Schaffung von einem ausgewogenen Wohnraum-Mix, um unterschiedlichen Wohnbedürfnissen gerecht zu werden
- Sicherung eines Standortes für zwei Kindertagesstätten, eine Grundschule und eine weiterführende Schule zur Deckung des Bedarfes aus der Schulentwicklungsplanung
- Ansiedlung von neuem Gewerbe zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Bereich Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung, Büro und Verwaltung
- Herausbildung einer eigenständigen stadtgestalterischen Adresse im Kontext der Leipziger Stadtquartiere
- konzeptionelle Entwicklung des Areals unter dem Leitthema „Smart City“
- Ausbildung eines prägnanten Entrées entlang der Eutritzscher/Delitzscher Straße als städtebaulichen Auftakt in das neue Stadtquartier
- abgestufte, städtebaulich gut proportioniert Höhenentwicklung
- Herausbildung klar definierter öffentlicher Räume
- Durchmischung vielfältiger Nutzungen im gesamten Stadtquartier
- Erhalt und städtebauliche Integration von wertvoller Denkmalsubstanz
- Wiederverwendung lokaler Bestandsmaterialien im Freiraum
- Entwicklung eines Verkehrs-reduzierten gemischten Stadtquartiers mit reduziertem Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum und autofreien Innenhöfen
- Förderung umweltverträglicher Mobilität durch Stationen für Car-Sharing und Elektro-Fahrzeuge
- angemessene Gestaltung der Fußgänger- und Radverkehrsflächen
- Beachtung der Ziele des Radverkehrsentwicklungsplanes zur Ergänzung einer innergemeindlichen Haupttradverbindung in Richtung Gohlis und Richtung Hauptbahnhof Westseite
- Doppelte Innenentwicklung - aktive Freiflächennutzung für alle Einwohner
- Gestaltung von Straßenräumen als „attraktiven Lebensraum“
- Nachhaltige und klimaschützende Quartiersentwicklung
- Realisierung von Dachbegrünung auf Flachdächern
- Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung mit gestalterischer Integration in den nutzbaren Freiraum
- Umsetzung einer ressourcenschonenden Energieerzeugung

6. Städtebauwerkstatt 2017

Zur Ideenfindung wurde 2017 ein städtebauliches Werkstattverfahren durchgeführt. Das Verfahren wurde als kooperatives städtebauliches Werkstattverfahren mit zwei Phasen nicht anonym und in Anlehnung an die Grundsätze und Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt. Es hatte den Charakter einer Mehrfachbeauftragung und richtete sich an Stadtplaner und Architekten in enger Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten. Zentrale Grundlage für das kooperative Werkstattverfahren war die Planungs- und Entwicklungsvereinbarung vom 26.04.2017 mit den dort getroffenen Festlegungen der Vertragsparteien.

Das Werkstattverfahren setzte auf einen offenen Meinungs austausch zwischen allen Beteiligten. Die Teilnehmerzahl war auf fünf unterschiedlich strukturierte Planungsteams festgesetzt, jeweils bestehend aus Architekten, Stadtplanern und Landschaftsarchitekten. Die Planungsteams wurden aufgrund ihrer Erfahrung, ihrer unterschiedlichen Herangehensweise oder der Struktur der Büros vom Vorhabenträger in enger Abstimmung mit der Stadt Leipzig ausgewählt. Grundlage der Städtebauwerkstatt war die abgestimmte Auslobung (s. Anhang 3.3).

Die erste Phase der Städtebauwerkstatt fand als „Werkstatt vor Ort“ auf dem Gelände des Freiladebahnhofs statt. In der einwöchigen Arbeitsphase sollte von den teilnehmenden Planungsteams auf stadtstruktureller Ebene ein städtebauliches Gesamtkonzept erarbeitet werden, das die Grundzüge der zukünftigen Entwicklung darstellt.

In dieser Woche wurde die Öffentlichkeit über zwei Nachbarschaftsforen in das Planungsverfahren eingebunden. Werkstattbegleitende Fachveranstaltungen von externen Experten und Vertretern aus Fachämtern zu stadtoökologischen Themen (Regenwassermanagement, Stadtklima, Schallschutz) und zu immobilienwirtschaftlichen Themen (Nutzungsmischung, hybride Gebäude) stellten besondere Arbeitsschwerpunkte bei der Projektbearbeitung dar. Die Werkstattwoche wurde mit einem Feedback der Jury abgeschlossen.

Die zweite Phase der Städtebauwerkstatt fand in den Büros der Planungsteams statt. Sie diente der Weiterentwicklung, Durcharbeitung sowie der Optimierung und Quantifizierung der städtebaulichen Konzepte. Darüber hinaus wurden in dieser Phase sowohl besondere stadträumliche Situationen konkretisiert als auch die Grundzüge der architektonischen Gestaltung dargestellt und beschrieben.

Zum Abschluss der Städtebauwerkstatt wurde – noch vor der Sitzung des Gutachtergremiums – ein Nachbarschaftsforum durchgeführt, in dem die Entwürfe vorgestellt wurden. Im Anschluss tagte das Gutachtergremium in geschlossener nicht öffentlicher Sitzung. Die Jury unter Leitung von Prof. Jörg Springer stellte den Gewinner des Verfahrens fest und gab dem Vorhabenträger und der Stadt Leipzig Hinweise und Empfehlungen für die nachfolgenden Planungsphasen (s. Anhang 3.4 Sitzungsprotokoll des Gutachtergremiums).

An der Städtebauwerkstatt waren folgende Planungsteams beteiligt:

- Cobe, Berlin mit MAN MADE LAND, Berlin
- KCAP, Zürich mit Toptek 1, Berlin
- Octagon, Leipzig mit Atelier LOIDL, Berlin
- S+P Sahlmann, Leipzig mit Fagus, Markkleeberg
- tobe.STADT, Frankfurt am Main mit Häfner, Jiménez, Betcke, Jarosch Landschaftsarchitektur, Berlin

Das Siegerteam Octagon/LOIDL wurde wie folgt bewertet:

„Der Entwurf besticht durch eine klare städtebauliche Struktur, die einen Stadtteil mit eigener Identität entstehen lässt und gleichzeitig eine gewisse Robustheit in Bezug auf mögliche Änderungen im Laufe des Umsetzungsprozesses verspricht.

Der Grünzug ist durchgängig erlebbar und hat doch unterschiedliche Charaktere. ... Der Entwurf akzentuiert über die Hochpunkte außerdem sehr überzeugend die Mitte des Quartiers. ... Die drei Nachbarschaftsplätze öffnen sich zum Grünzug und lassen so auch die Bebauung in der „2. Reihe“ am zentralen Freiraum teilhaben. ... Die Nutzung der Plätze als Freiflächen der im Blockrand untergebrachten Kindertagesstätten wird kritisch gesehen, doch könnten die Freiflächen auch im Blockinnenbereich untergebracht oder aber die Kitas an geeigneten Standorten freigestellt werden. Die Einbindung der denkmalgeschützten Bestandsgebäude gelingt über räumliche Setzungen und maßvolles Reagieren der angrenzenden Strukturen gut.

Die Teilungsmöglichkeiten der gut dimensionierten Blöcke erlauben eine gute Vermarktung ... Der Ansatz, unterschiedliche Wohnformen anzubieten, wird begrüßt

Der gemeinsame Schulcampus von Oberschule und Grundschule im Norden wird von der Jury kontrovers diskutiert. ...

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist der Anknüpfungspunkt an die Theresienstraße nicht gelöst. ...

Insgesamt sollten die Gewerbeflächen eher an geeigneten und gut frequentieren Standorten gebündelt werden.“

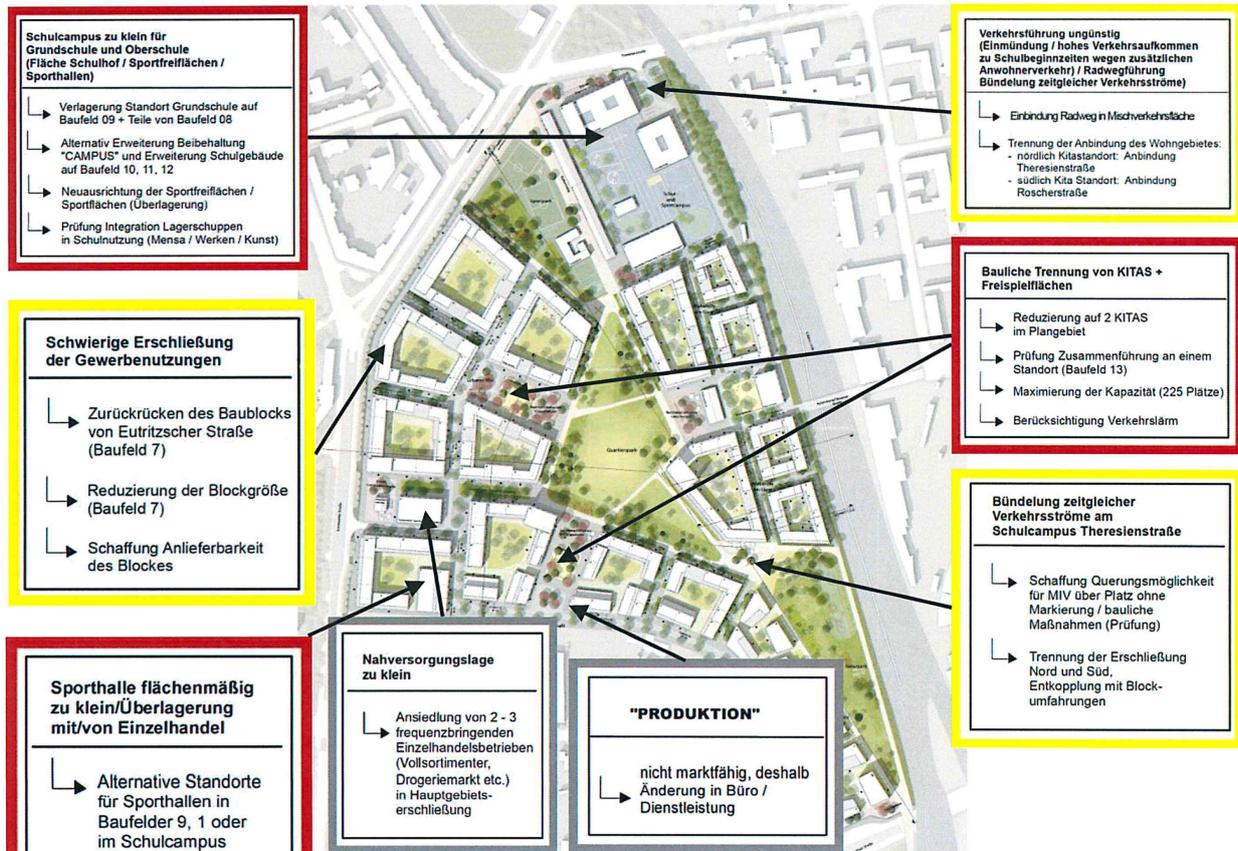
(s. Anhang 3.5 Siegerentwurf Städtebauwerkstatt)

Nach Abschluss der städtebaulichen Werkstatt wurde der Siegerentwurf umfangreich auf alle technischen Belange geprüft und den notwendigen technischen Anpassungen ausgearbeitet. Dabei wurden alle bekannten Grundlageninformationen, die technischen Machbarkeiten und die geplanten technischen Rahmendaten des Quartiers beachtet.

Unter anderem wurde im Rahmen der weiteren Entwicklung der Entwurf im September 2017 einem umfangreichen Ämterscreening mit notwendigen Fachämter wie beispielsweise dem Amt für Umweltschutz und dem Verkehrs- und Tiefbauamt unterzogen. Zusätzlich wurde im Oktober/November 2017 verschiedene Ämterworkshops in unterschiedlichen Fachbereichen durchgeführt Die Ergebnisse/Änderungsanforderungen wurden im November 2017 in einem Korrekturplan zusammengefasst, der am 05.12.2017 dem Fachausschuss Bau vorgestellt wurde.

Dieser diente der weiteren Entwicklung und Planung, sowie als Grundlage zur Diskussion mit dem Nachbarschaftsforum.

(s. Anhang 3.6 Korrekturplan)



Korrekturplan nach Städtebauwerkstatt

B FACHBEREICHE UND KONZEPTE

1. Städtebauliches Konzept

1.1. Ausgangslage Städtebau

Das zu entwickelnde innerstädtische Plangebiet ist überwiegend ungenutzt. Die Mehrzahl der Gebäude auf dem Areal sind überwiegend in baufälligem bzw. stark sanierungsbedürftigen Zustand. Entlang der Eutritzscher Straße existiert eine Tankstelle, südlich davon befindet sich ein zweigeschossiger Backsteinbau, ein ehemaliges Abfertigungsgebäude, das aktuell als Wohngebäude genutzt wird (Eutritzscher Straße 24, westlich BF 18). Dieser Bau unterliegt als Einzeldenkmal ebenfalls den Bestimmungen des SächsDSchG. Neben diesem existieren auf dem Areal weitere Einzeldenkmale, die aus der ehemaligen Nutzung als Güterbahnhof herrühren. Bei den Gebäuden handelt es sich vorrangig um Hallen bzw. Lagerschuppen.

1.2. Planungsziele Städtebau

Der Eigentümer und die Stadt Leipzig sind sich darüber einig, dass das innenstadtnahe Areal des ehemaligen 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. Das neue Stadtquartier soll einen urbanen Charakter haben und durch zeitgemäße innerstädtische 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 sollen kompakt gegliederte nutzungsgemischte Gebäudetypologien im Vordergrund stehen, die ausreichend differenzierte Wohnformen für unterschiedliche Lebenslagen ermöglichen und die soziale und funktionale Durchmischung im Quartier fördern. Darüber hinaus werden private oder gemeinschaftlich genutzte wohnungsnaher Grün- und Freiflächen sowie stadtoökologisch hochwertige, öffentliche Grün- und Freiflächen hohe Bedeutung für das Image, den Charakter und die Akzeptanz des neuen Stadtquartiers haben. Die zu erhaltenden, als Baudenkmal festgestellten Gebäude werden – als Referenz an die ehemalige Nutzung des Areals – in die städtebauliche Konzeption zu integrieren sein und durch geeignete Nutzungen langfristig in ihrem Bestand gesichert werden. Aussagen zur Gestaltung der Baukörper sowie zu möglichen Dachformen waren im Rahmen des Werkstattverfahrens zu erarbeiten und darzustellen. Eine Vorgabe zur Dachform erfolgte aus städtebaulichen Gründen nicht. Es wurde gemeinschaftlich in den Planungszielen festgelegt, dass die Mehrzahl der Dächer Flachdächer werden sollen, wovon wieder der große Teil als Gründach ausgeführt werden sollen. Dabei sollen unterschiedliche Dachbegrünungsformen von extensiver und intensiver Begrünung als auch Blau-Grüne Dächer geprüft werden,

Bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers sind die folgenden städtebaulichen Kennwerte als Richtwerte zu beachten.

GRUNDFLÄCHENZAHL (GRZ)

Der Vorhabenträger und die Stadt Leipzig gehen auf der Grundlage der Baunutzungsverordnung (BauNVO) davon aus, dass die überbaute Grundstücksfläche 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) soll in den wohngeprägten Bereichen jedoch auf maximal 70 % und in den gewerblich geprägten Bereichen auf maximal 80 % begrenzt werden, wobei geringe Überschreitungen im begründeten Fall möglich sind.

GESCHOSSFLÄCHENZAHL (GFZ)

Für das neue Stadtquartier wird gemäß der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung eine GFZ (gemäß § 20, Abs. 2 BauNVO) von 2,0 bis zu 2,5 als Mittelwert für die Gesamtflächen angestrebt. Dieser Kennwert war im Rahmen des Werkstattverfahrens zu konkretisieren. Vor diesem Hintergrund ist die Festlegung einer angemessenen baulichen Dichte eine der Kernfragen des Verfahrens. Punktuelle Überschreitungen der GFZ sind vorstellbar und sind städtebaulich zu begründen.

(s. dazu auch Anhang 1 Städtebauliche Kalkulation / Mengengerüst)

1.3. Sachstand Städtebau

Grundlage der weiteren Planung ist der Siegerentwurf des Planungsteams Octagon/Loidl, der aus dem Werkstattverfahren mit Abschluss im August 2017 hervorging.

Der Siegerentwurf geht von der folgenden Planungsidee aus:

- Ein zentraler Grünzug bildet das prägende Element, welches das Wohn- und Gewerbequartier an die umliegenden Viertel anbindet. Mit seinen expliziten Öffnungen lädt es zum Queren des Areals auf dem integrierten Radweg „Gohliser Bahnbogen“ in Richtung Innenstadt ebenso ein wie zur gemeinschaftlichen Nutzung der großzügigen Sport- und Freiflächen für die Nachbarschaft. Quartiersintern verbindet der Grünzug die drei übergeordneten Bebauungsfelder, die sich einerseits dem angrenzenden Stadtraum zuwenden andererseits von der grünen Mitte profitieren. Diese wird durch drei verschiedene Charaktere strukturiert; einer Sport- und Kulturmeile im Norden, dem zentralen Quartierspark sowie dem südlichen, naturnahen Bereich an den Gleisen. Weitere einladende Gesten werden durch Perforation entlang der Quartierskante erzielt; kleinere Eingangsplätze bilden dort den Auftakt ins Quartier.
- Vier Nachbarschaften gliedern das Areal durch Ausbildung spezifischer Identitäten. Eigene Nachbarschaftsplätze, die an den Park angrenzen und dessen räumliche Qualität tief in die Nachbarschaften holen, betonen die Maßstäblichkeit. Kitas und kleinere Läden des Leipziger Typus flankieren die Plätze in den Erdgeschossen der Wohngebäude und erzeugen eine attraktive Nutzungsmischung. Kulturelle Umnutzungen der historischen Gebäude, ein nördlicher Schulcampus und größere Gewerbeeinheiten an den Kanten vervollständigen die intensive Durchmischung. Im Spannungsfeld von urbaner Dichte und grüner Weite entsteht ein Quartier von nachhaltiger Vielfalt.

Weiterentwicklung der städtebaulichen Planung

Die städtebauliche Grundfigur des ursprünglichen Entwurfs ist weitgehend unverändert, Einzelbereiche und Details wurden in Abstimmung mit den von der Planung betroffenen städtischen Ämtern weiter ausgearbeitet bzw. optimiert. Darüber hinaus sind die Hinweise und Empfehlungen des Beteiligungsverfahrens in den Entwurf eingeflossen und konnten, unter Prüfung der technischen Umsetzbarkeit, auch in den Fachplanungen in weiten Teilen übernommen werden.

NUTZUNG

Der ursprünglich als „Produktive Stadt“ bezeichnete gewerbliche Bereich im östlichen Vorhabengebiet entlang der Bahnlinie wurde aufgrund von Nutzungsanpassungen umstrukturiert. Die ursprünglich vorgesehene Nutzung für produzierendes Gewerbe soll entsprechend fachlicher Abstimmung mit dem Amt für Wirtschaftsförderung nicht mehr weiterverfolgt werden, da sie in dem homogen gestalteten Areal nicht marktgerecht platzierbar erscheint.

Anstelle der ursprünglich geplanten Gewerbebauten sind geschlossene Karrees mit Wohnnutzung geplant, die in den Erdgeschosszonen nicht störende gewerbliche Nutzung zulassen. Auf der Südseite der Erschließungsstraße sind Solitärbauten mit gewerblicher bzw. dienstleistungsorientierter Nutzung angeordnet, welche die räumlich-funktionale Anbindung an das im Süden angrenzende Bestandsgewerbe herstellen.

Die beabsichtigte Nutzungsmischung wurde im Plangebiet grundsätzlich beibehalten. Allerdings wurde im Bereich der „Höfe am Gleis“ (BF 13, 15, 17 südlich des Schulcampus, entlang der Bahnlinie) auf eine Untersetzung mit Gewerbe verzichtet, da angenommen wird, dass es hier an zugkräftigen Ankernutzungen fehlt.

Im Gegenzug wurde der Bereich rund um den Entréeplatz an der Eutritzscher Straße bis zum Gastroplatz (West) durch die Bündelung von Einzelhandelseinrichtungen gestärkt. Ziel ist es, mehr Einzelhandelseinrichtungen als im Siegerentwurf vorgesehen, unterzubringen, um die strategisch gute Lage (Quartierseingang / ÖPNV-Haltstelle) für die Quartiersversorgung zu nutzen. Weiterhin wurde der Einzelhandel in Form einer „Ladenstraße“ zwischen dem Entréeplatz und dem Sportpark gebündelt und Forderungen aus dem Nachbarschaftsforum entsprochen.

Der Entrée-Platz (Baufeld 18) wird u.a. geprägt durch das denkmalgeschützten Bahnhäuschen mit einem neu zu errichtenden angeschlossenen Baukörper, der in der Folge in Bezug auf Größe und Ausgestaltung noch definiert werden muss. Ziel ist es, einen „leichten“ Baukörper zu schaffen, der dem Einzelhandel zugeordnet werden soll. Hierzu soll noch ein gesonderter Wettbewerb erfolgen.

HOCHPUNKTE

Gemäß Empfehlung aus dem Städtebau-Workshop vom 01.06.2018 wurden die Hochpunkte am Park von 11 auf 16 Geschosse erhöht. Darüber hinaus wurde die Akzentbebauung am Entréeplatz (Hotel Eutritzscher Straße, BF 03) angepasst (Ausgestaltung im späteren Verfahren zu BF 18) und an der Berliner Straße das Gebäude (BF 12) von 8 auf maximal 10 Geschosse erhöht.

EXPERIMENTELLES WOHNEN

Das Baufeld 12 im Bereich des „Experimentellen Wohnens“ wurde in ein geschlossenes Karree umgewandelt, um einen stärkeren Abschluss des Quartiers nach Süden auszubilden und so den

Lärmeintrag von Seiten der Berliner Straße zu vermindern. Durch diese Maßnahme wird die Fläche für „Experimentelles Wohnen“ leicht reduziert.

KITA

Die ursprünglich vorgesehenen drei Kita-Standorte mit Plätzen für insgesamt ca. 330 Kinder als Gebäudeunterlagerung wurden zu zwei Standorten zusammengefasst. Die Gebäudeunterlagerung wurde aus rechtlichen und funktionalen Gründen verworfen, weil dieses mit dem von Jury und Nachbarschaftsforum gemeinsam ausgewählten Siegerentwurf dieses technisch nicht umsetzbar ist. Der ausgewählte Siegerentwurf lässt diese Umsetzung nicht zu, da sonst die dort entwickelten Blockstrukturen „gesprengt“ wurden wären.

Die beiden geplanten Standorte werden für jeweils 165 Kinder ausgelegt und sollen als freistehende Solitärbauten auf dem Gasometerplatz (im Süden, BF Kita I) bzw. Lokschuppenplatz (im Osten, BF Kita II) mit durch Hecken sichtgeschützten Freiflächen errichtet werden.

SCHULCAMPUS

Der gewählte Standort des Schulcampus wurde vertiefend auf seine Eignung überprüft, mit dem Ergebnis den Standort beizubehalten und die Ausnutzung der Campusfläche zu optimieren. In der Konsequenz wurde die Grundstücksfläche des Schulcampus in Richtung Süden vergrößert, da die im Wettbewerb dargestellte Fläche für die vorgesehene Nutzung nicht ausreichend war. Dies erforderte das Zusammenlegen zweier Baufelder, sodass die ursprünglichen Teilgebiete BF 11 und BF 12 zum neuen Baufeld 17 zusammengefasst wurden. Eine vertiefende Planung für diesen Standort ist im Rahmen der folgenden der Vorplanung und Objektplanung anvisiert. Es ist unverändert vorgesehen, anteilig schulische Sportfreiflächen in den nördlichen Parkbereich zu integrieren, die auch für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen sollen.

In die Weiterentwicklung des Entwurfes flossen die Überarbeitungserfordernisse aus dem Korrekturplan ein, welcher aus den Ämterscreening und den Ämterworkshops Ende 2017 entstanden sind. Auch die Hinweise und Anregungen des Nachbarschaftsforum (Veranstaltungen ende 2017) flossen in die Überarbeitung ein. Zudem war die Weiterbearbeitung verschiedener Gutachten unter anderem zu den Themen Verkehr und Lärm Grundlage der Entwurfsoptimierung.

Die städtebauliche Weiterentwicklung wurde im Rahmen des Nachbarschaftsforums vom 25.05.2018 und des Workshops vom 01.06.2018 diskutiert und bewertet. In dem Verfahren bis dahin wurden die Hinweise von den Fachämtern der Stadt Leipzig, den Nachbarschaftsforen und im Rahmen des Workshops von den Jurymitgliedern aufgenommen und eingearbeitet. Im Rahmen dieses Workshops wurden weitere detaillierte Empfehlungen gegeben. Im Workshop wurden unter anderem zu die folgenden Themengebiete Empfehlungen abgegeben (s. Anhang 3.7 Protokoll Workshop vom 01.06.2018):

- Gebäudetiefen im Zusammenhang zu den jeweiligen Nutzungen
- Anordnung Staffelgeschossen an Sichtachsen und Nebenlagen
- Gebäudehöhen, insbesondere der Hochpunkte
- Erdgeschosszonen, insbesondere im Bereich der Erschließungsstraßen
- Baufelder 12 und 18 und deren spätere Weiterentwicklung
- Schulcampus



Aktueller Planstand als Gesamtanlageplan

STÄDTEBAULICHE KENNZIFFERN

Durch die Weiterentwicklung der städtebaulichen Planungen, insbesondere auch durch die Empfehlungen des städtebaulichen Workshops (z. B. stärkere Akzentuierung der Hochpunkte,

Betonung des Entréebereiches und des neuen Gebietsabschlusses an der Berliner Straße) haben sich die städtebaulichen Kennwerte geändert. Die Änderungen sind in der folgenden Übersicht zusammengefasst:

	Vertrag	10/2018
Verhältnis Wohnen/Gewerbe	70 / 30	68 / 32
Bruttogeschossfläche (BGF in m ²) (ohne Gemeinbedarfseinrichtungen)	280.000	318.723*
Wohnen (BGF in m ²)	196.000	216.294
Gewerbeflächen (BGF in m ²)	84.000	102.429
Wohnfläche (m ²) (75% der BGF)	147.000	162.220
Wohnungen (Ø 75 m ² / WE)	1.960	2162
Einwohner (Ø 1,7 EW / WE)	3.332	3.677
Geschossflächenzahl	2,25	2,54
Gemeinbedarfseinrichtungen** (Grundfläche in m ²)	31.000	31.656
Grün- und Freiflächen (m ²)	40.000	54.562

*inkl Ladeschuppen und Lokschuppen

** Schulcampus / Kita 1 / Kita 2

Dem Vorhabenträger und der Stadt Leipzig ist bewusst, dass die im Anhang aufgeführten städtebaulichen Kennziffern eine Ausgestaltung gegenüber den ursprünglichen Zielen darstellen. Vor dem Hintergrund der zentrumsnahen Lage, der wachsenden Stadt und der Qualitäten des von der Jury ausgewählten städtebaulichen Entwurfes wird diese Erhöhung von den Vertragsparteien mitgetragen und sowohl entsprechend der vorgeschalteten Verfahren und gutachterlichen Bewertungen als auch der Bürgerbeteiligung als angemessen angesehen.

Die entsprechend dem Planungsstand im Masterplan ermittelten Kennziffern der städtebaulichen Neuordnung sind in der Anlage 1 zusammengestellt.

1.4. Weitere Vorgehensweise Städtebau

Im weiteren Verfahren sollen für stadtgestalterische und architektonisch relevante Bereiche, z. B. öffentliche Plätze, ausgewählte Gebäude oder Baufelder Realisierungswettbewerbe nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) durchgeführt werden oder Mehrfachbeauftragungen erfolgen. Insbesondere sollen die unter 1.4.1. genannten Baufelder sollen durch Ideenkonkurrenzen vertiefend betrachtet werden.

Der Vorhabenträger und die Stadt Leipzig gehen davon aus, dass der Städtebau mit Vorlage der Masterplanung grundsätzlich in seiner Grundstruktur abgeschlossen ist. Die städtebauliche Masterplanung ist verbindliche Grundlage für alle weiteren Planungsschritte. Dies schließt eine punktuelle Weiterentwicklung und Optimierung der Masterplanung aufgrund von technischen Erfordernissen oder besonderen Gestaltungslösungen nicht aus.

Ein Ökologisches Gesamtkonzept zur Vertiefung der ökologischen Vernetzungsstrukturen befindet sich derzeit in begleitender Bearbeitung. Das grundsätzliche Ziel besteht darin, in Bezug auf die ökologischen Aspekte ein Musterquartier zu schaffen. Es wird davon ausgegangen, dass durch das Ökologische Gesamtkonzept keine wesentlichen Einflüsse auf den Städtebau zu

erwarten sind und entsprechend die dazu notwendigen Parameter im aktuellen Entwurf bereits berücksichtigt wurden.

Nach Abschluss des Ökologischen Gesamtkonzeptes startet der Prozess der Bauleitplanung.

1.4.1. Flächen für Realisierungswettbewerbe

Für die Umsetzung von Realisierungswettbewerben wurden die folgenden Flächen / Baufelder ausgewählt:

- Entrée-Platz mit Baufeld 18
- Schulcampus
- 3 Hochpunkte am Park
- Baufeld 03
- Baufeld 12

Für diese Objekte sind Ideenkonkurrenzen im Sinne von Planungswettbewerben, Mehrfachbeauftragungen oder Gestaltungswerkstätten vorgesehen.

1.4.2. Ideenbereich aus der Städtebauwerkstatt

Der Ideenbereich im südlichen Bereich wurde in der vorliegenden Planung nicht vertiefend zur städtebaulichen Werkstatt betrachtet. Der Anschluss dieses Gebietes soll am Rahmen der weiteren Bauleitplanung berücksichtigt werden. Es liefern hier die Ergebnisse der städtebaulichen Werkstatt aus 2017 Hinweise zur geplanten Vorgehensweise.

2. Nutzungsverteilung im Quartier

Aufgrund der wachsenden Stadt soll das geplante innenstadtnahe Stadtquartier eine urbane Mischung aus Wohnen, Gewerbe und sozialer Infrastruktur erhalten.

Im Rahmen der Quartiersentwicklung wird es erforderlich, eine differenzierte 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.

Der Eigentümer und die Stadt Leipzig haben sich aus diesen Gründen in der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung vom 26.04.2017 darauf geeinigt, dass für die Bereiche Wohnen und Gewerbe eine Gesamtfläche von mindestens 280.000 m² BGF anzustreben ist. Eine Überschreitung dieses Wertes ist unter Beachtung der Rahmenbedingungen und der zu lösenden städtebaulichen Ziele gewollt. Zuzüglich sollen neben kulturellen Einrichtungen eine Grundschule, eine Oberschule, zwei Kindertagesstätten sowie Sportanlagen entstehen.

Die Planungs- und Entwicklungsvereinbarung formuliert für das Areal ein urbanes Quartier mit der folgender Nutzungsverteilung/Mischung:

- ca. 70 % der Geschossfläche: Wohnen
- ca. 30 % der Geschossfläche: Gewerbe, insbesondere Verwaltung und Dienstleistung, nichtstörende Gewerbebetriebe, Forschung und Entwicklung, sowie Einzelhandel und Gastronomie

In Ergänzung zu dieser Nutzungsverteilung sollen vor dem Hintergrund der urbanen Quartiersmischung zwei Schulen und zwei Kitas als kommunale Infrastruktur errichtet werden.

(s. Anhang 3.8 Erläuterung Nutzung)

2.1. Wohnen

2.1.1. Ausgangslage Wohnen

Leipzig ist in den letzten Jahren die Stadt mit dem größten prozentualen Bevölkerungswachstum in Deutschland. Dem wird Rechnung getragen, indem das Wohnen mit 70 % der Geschossfläche das Nutzungssegment darstellt.

Mit der Fortschreibung des Wohnungspolitischen Konzeptes aus dem Jahr 2015 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

2.1.2. Planungsziele Wohnen

Die allgemeinen Planungsziele für die vorgenannte Nutzungsverteilung von 70 % Wohnen leiten sich aus dem Wohnungspolitischen Konzept der Stadt Leipzig ab und sind Grundlage für die städtebauliche Planung.

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 bereit zu stellen.

Aus Sicht des Vorhabenträgers ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt 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 jedoch von einem flexiblen Wohnungsschlüssel auszugehen, da sich Bedarfe und Anforderungen am Markt im Laufe der Zeit verändern können. Aus diesem Grund soll die städtebauliche Struktur flexibel für Änderungen der Planungsziele Wohnen ausgelegt werden.

Der Vorhabenträger und die Stadt Leipzig haben vereinbart, dass auf mindestens 30 % der Geschossfläche Wohnen geförderter mietpreis- und belegungsgebundener Wohnraum realisiert

wird. Der geförderte Wohnraum soll dabei möglichst kleinteilig mit dem frei finanzierten Wohnungsbau gemischt werden. Ziel ist es, eine Segregation nach sozialem Status planerisch zu unterbinden. Dies ist entsprechend im städtebaulichen Vertrag festgeschrieben.

2.1.3. Sachstand Wohnen

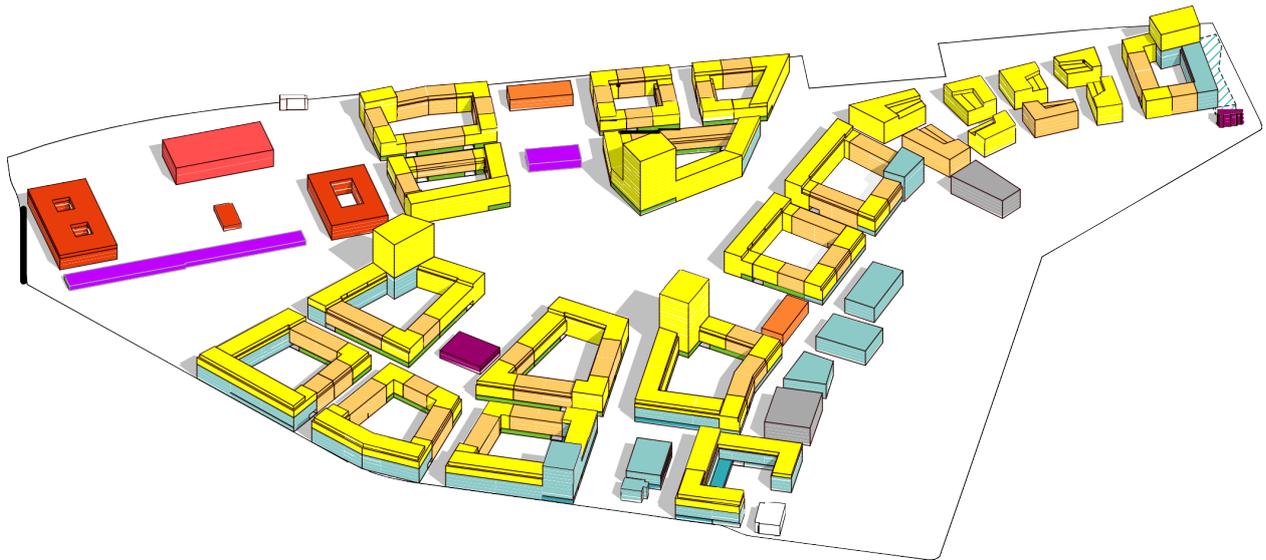
Die von Stadt und Vorhabenträger gemeinsam formulierten Planungsziele zur Nutzungsverteilung (70% Wohnen / 30% Gewerbe) wurden bei der Erarbeitung der Masterplanung erreicht bzw. weitgehend eingehalten. Es wird derzeit ein Wohnungsanteil von 69% der gesamten Geschossfläche geplant. Damit gibt es in diesem Bereich eine weitest gehende Übereinstimmung zwischen Planungsziel und Sachstand. Im Bereich der Erdgeschosszonen sind zudem ca. 3 % der Fläche als flexible Nutzung vorgesehen, in dessen Bereich eine Anpassung an Bedürfnisse zum Zeitpunkt der baulichen Errichtung der jeweiligen Baufelder erfolgen kann.

Aus Sicht des Vorhabenträgers sollen von dem geplanten Wohnungsanteil (69 %) maximal 30 % der Wohnflächen für andere frei finanzierte Eigentumsformen zur Verfügung stehen. Darin enthalten ist ein Anteil für Baugruppen und Baugemeinschaften, für die im südöstlichen Bereich des Plangebietes zwei Baufelder für "Experimentelles Wohnen" (Bf 10 und 11) geplant sind.

Im aktuellen Planungsstand ist beim Geschosswohnungsbau zur Integration der vereinbarten 30 % geförderten Wohnbauten eine soziale Mischung auf Ebene der Hauseingänge geplant. Darüber hinaus sind gemeinschaftliche Tiefgaragen für unterschiedliche Nutzer- und Bewohnergruppen vorstellbar. Der Wohnungsschlüssel im Bereich der 30 % geförderten Wohnungen entspricht den derzeit gültigen Richtlinien für mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum.

Im Konzept des städtebaulichen Entwurfes werden die gewerblichen und wohngeprägten Nutzungen entsprechend der Quartierscharakteristik teils in heterogenen Nutzungsgemischten Blöcken verknüpft. Die resultierenden Höfe werden in den Bereichen des „Urbanen Mix“ und der „Produktiven Nachbarschaft“ so zu angrenzenden Gewerbe- und Wohnhöfen. Die Gestaltung der Wohnungstypologien erfolgt grundsätzlich flexibel, um im weiteren Verfahren flexibel auf bestimmte Größen in Bezug auf die Wohnflächen reagieren zu können. Eine Orientierung soll in der Phase der Gebäudeweisen Ausplanung nach dem Bedarf der Stadt erfolgen. Das Spektrum wird von kleinen Wohnungen bis 60m² bis zu größeren, familienfreundlichen Wohnungen und teilweiser gewerblicher Erdgeschossnutzung in gemeinsamen Gebäudetypen reichen, so dass die quartiersprägende Vielfalt bis in die Häuser fortgeführt wird.

Durch die Akzentuierungen von Hochpunkten hat sich die städtebauliche Dichte im gesamten Areal um ca. 10 % (im Vergleich zum Planungsstand nach Werkstattverfahren) vergrößert, bei einer zeitgleichen Vergrößerung der öffentlichen Grünflächen.



Verteilung der Wohnnutzungen im Plangebiet

Als Beleg für die quartiersprägende Vielfalt wurden für einzelne Gebäude Mustergrundrisse erarbeitet, welche den Nachweis der vorbeschriebenen Eckpunkte dokumentieren und deren mögliche Umsetzung nachweisen (s. Anhang 3.9 Erläuterung Musterblöcke).

2.1.4. Weitere Vorgehensweise Wohnen

Zur Detaillierung der o.g. Ziele muss von einer Gesamtbetrachtung des Quartiers auf eine baufeldweise Betrachtung übergegangen werden. Dies soll in der nächsten Planungsphase im Zusammenhang mit der architektonischen Planung und Gestaltung der Wohnbauten erfolgen. Dabei sollen erste blockbezogenen Vorplanungen erarbeitet werden, in denen die Grundideen der bisherigen städtebaulichen Gesamtplanung bis zu den Wohnungstypologien und Wohnungsgrößen vertieft werden. Als Grundlage für die Weiterentwicklung und Vertiefung sowie die Zielsetzung für spätere Gebäudeplanungen soll ein Gestaltungshandbuch erstellt werden.

2.2. Dienstleistung und Gewerbe

2.2.1. 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-, Handelsflächen und Flächen für nichtstörendes Gewerbe besteht, die unmittelbar von einem urbanen Umfeld profitieren.

Die innenstadtnahe Lage und das Umfeld des Plangebiets bieten gute Voraussetzungen zur Ansiedlung von Gewerbe und damit die Grundlage für die Entwicklung eines nutzungsgemischten Stadtquartiers.

Im Innenstadtbereich der Stadt Leipzig fehlen am Markt zusammenhängende Fläche und vor allem moderne Büroflächen, wo aktuell das Wachstum der Stadt Leipzig mit vorhandenen Flächen nicht abgedeckt werden kann.

2.2.2. Planungsziele Dienstleistung und Gewerbe

Es sollen gemäß der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung und im Sinne der Bedarfsfeststellung ca. 30 % der Geschossfläche für gewerbliche Nutzungen im Gebiet entstehen.

Wohnungen können mit Läden, mit Büros und Dienstleistern sowie mit nichtstörenden Gewerbebetrieben gemischt werden. In dem Plangebiet wird in Abhängigkeit der Lage, der Nähe zum ÖPNV und dem Einfluss von äußeren Umweltfaktoren, insbesondere dem Verkehrslärm, sowohl eine horizontale als auch vertikale Nutzungsmischung im Bereich Gewerbe angestrebt.

2.2.3. Sachstand Gewerbe

Die Planungsziele von mindestens 30% Gewerbeanteil wurden mit 31 % Gewerbe im Quartier gut erreicht. Das Gewerbe ist vor allem in den Baufeldern entlang der Eutritzscher Straße, also in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV vorgesehen. Weiterhin wurde das Gewerbe im südlichen Bereich entlang des gewerblichen Streifens an der Roscherstraße angeordnet. Im Bereich der Erdgeschosszonen sind zudem ca. 3 % der Fläche als flexible Nutzung vorgesehen, in dessen Bereich eine Anpassung an Bedürfnisse zum Zeitpunkt der baulichen Errichtung der jeweiligen Baufelder erfolgen kann.

Damit wurden folgende Planungsziele zur Ansiedlung von Gewerbe umgesetzt:

- Dienstleistungs-, Gewerbe-, und andere Nichtwohnnutzungen sollen vorzugsweise in den lärmbelasteten Bereichen des Areals entlang der Eutritzscher- und Delitzscher Straße vorgesehen werden.
- In den Blöcken entlang des Sportparks sollen aus Gründen der Schutzbedürftigkeit in Bezug auf Lärm vorzugsweise in den unteren Geschossen Gewerbeflächen entstehen.
- Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen werden in mehrgeschossigen nutzungsvariablen Büro- und Geschäftsgebäuden und als Geschäftsunterlagerung von Wohngebäuden organisiert werden. Dabei sollen über 80% der Geschossfläche Gewerbe in vorwiegend gewerblich geprägten Objekten und ca. 20% der Geschossfläche Gewerbe in der flexiblen Nutzung im Bereich der wohngeprägten Gebäude verortet.
- Eine Streuung der Gewerbeflächen über das Plangebiet ist nach Einschätzung des zuständigen Fachamtes nicht umsetzbar und für die Entwicklung des Gebietes und die Gewerbeansiedlungen nicht förderlich. Eine räumliche Konzentration der Gewerbeflächen ist für Ansiedlungen von Firmen und Arbeitsplätzen förderlich. Eine gewerbliche Vermietung an den gut erschlossenen Bereichen entlang des ÖPNV ist verkehrsplanerisch zu begrüßen.
- Nach intensiver Diskussion innerhalb der Stadtverwaltung soll nach Möglichkeit das IT-Cluster der Stadt Leipzig dort entstehen. (IT-Cluster sind Firmenansiedlungen mit Konzentration auf die Digitalwirtschaft)

Bei Gebäuden mit überwiegend gewerblicher Nutzung wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Entwicklung drittverwendungsfähiger Gebäudetypologien
- Geschosshöhen, die eine multifunktionale Nutzung zulassen (mind. 4,00 - 4,40 m).
- Gebäudetypologien, die eine variable Nutzung zulassen (mind. Gebäudetiefe 16,00 m, nutzungsneutrale Grundrisse).



Schematische Darstellung der Erdgeschosszonen

Innerhalb des Gewerbes erscheint die folgende Flächenverteilung sinnvoll:

- ca. 80 - 85 % Dienstleistungen und Büros (u.a. Verwaltung, IT-Cluster, Dienstleistungs- und Beratungsunternehmen, Kreativwirtschaft, Medizin- und Gesundheitsdienstleistungen, Bildungs- und Forschungsdienstleistungen, Beherbergung)
- ca. 5 - 10 % nicht störendes Gewerbe, Handwerk,
- ca. 3 - 5 % Gastronomie, Freizeit und Kultur
- ca. 3 - 5 % Handel und Einzelhandel

Eine Detaillierung muss in der nächsten Planungsphase erfolgen, unter Berücksichtigung der Bedarfsentwicklung bis zur tatsächlichen Umsetzung (s. Anhang 1 Kennzahlen).

2.2.4. Weitere Vorgehensweise Gewerbe

Mit dem Aufbau eines modernen Bürostandortes wird in besonderer Weise der großen Nachfrage nach modernen Büroflächen in Leipzig Rechnung getragen. Berücksichtigt werden soll dabei auch die Etablierung des Clusters IT- und Digitalisierungswirtschaft. Die Ansiedlung einer Vielzahl von Unternehmen unterschiedlicher Größenordnung wird durch die geplante Multifunktionalität der Gebäude unterstützt.

Es ist geplant, blockbezogen in ersten Vorplanungen die Grundideen der bisherigen städtebaulichen Gesamtplanung zu vertiefen. Eine weitere Konkretisierung und Detaillierung der o.g. Ziele erfolgt im Rahmen einer baufeldweisen Betrachtung in der nächsten Planungsphase. Diese wird auch vor dem Hintergrund konkreter Bedarfsanforderungen von möglichen Nutzern und der Marktentwicklung erfolgen und erfolgt auf Grundlage des Gestaltungshandbuchs.

2.3. Einzelhandel und Gastronomie

2.3.1. Ausgangslage Einzelhandel

Der Leipziger Stadtentwicklungsplan Zentren (STEP Zentren) weist auf Basis eines abgestuften Zentren-Systems 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 ehemaligen Freiladebahnhofs liegt außerhalb dieser zentralen Versorgungsstandorte, da er zum Zeitpunkt der Erstellung des STEP Zentren aufgrund der vorhandenen Strukturen nicht weiter untersucht wurde. 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.

2.3.2. Planungsziele Einzelhandel

Die Schaffung eines urbanen Stadtquartiers zieht einen Bedarf für die Versorgung der dort ansässigen Bevölkerung nach sich. Zur Sicherstellung der Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs wird es erforderlich, einen Lebensmittelmarkt sowie ergänzende Versorgungsangebote zu errichten. Dieser Aspekt ist bei der Planung des Nahversorgungsstandortes zu beachten.

Für das Vorhaben am Eutritzscher Freiladebahnhof ist die Etablierung von Einzelhandel / Dienstleistung / Gastronomie im Quartierszentrum vorgesehen. Ziel ist es, eine adäquate Grundversorgung der Wohnbevölkerung in Plangebiet selbst und in den zum Teil unterversorgten angrenzenden Wohnbereichen im Stadtteil Zentrum-Nord herzustellen und langfristig zu sichern.

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

Darüber hinaus ist für das Gebiet ein angemessenes Angebot an gastronomischen Einrichtungen vorzuhalten. Zu beachten sind dabei nicht nur die Versorgungsfunktionen für Wohn-, Gewerbe- und Gemeinbedarfsflächen, sondern auch die positiven strukturellen Effekte auf die Gestaltung öffentlicher Räume und deren Akzeptanz in der Bevölkerung.

2.3.3. Sachstand Einzelhandel: Einzelhandelsbezogene Empfehlungen zu Festlegungen im Bebauungsplan

Für das Thema Einzelhandel und Dienstleistungen wurde ein Vorgutachten und Potential und Marktanalyse erstellt. In Ergänzung zu dem Gutachten wurde vom Stadtplanungsamt eine Stellungnahme verfasst, welches im Ergebnis mit der Studie zu einer Gesamteinschätzung für das Plangebiet kommt.

Im Ergebnis kann insgesamt festgestellt werden, dass für den Bereich Lebensmittel und Drogeriewaren eine nur schwach ausgeprägte Angebotssituation im Einzugsgebiet zu konstatieren ist. Dagegen sind im Vergleich zum Einzugsgebiet weiter gefassten Untersuchungsraum mehrere leistungsfähige Lebensmittelmärkte in größerer Entfernung zum direkten Einzugsgebiet vorhandenen. Im Drogeriewarenbereich sind nur in den C-Zentren spezialisierte Fachmärkte vorhanden. Für die Sortimente Bekleidung/Textilien und Schuhe ist das Angebot ebenfalls nur schwach ausgeprägt. Lediglich in den Zentren sind einige Fachgeschäfte ergänzt durch wenige Fachmärkte vorhanden.

Zur Sicherstellung eines lebendigen und attraktiven gemischten Stadtquartiers bedarf es – neben den notwendigen städtischen und sozialen Einrichtungen – einer tragfähigen Konzeption zur Anordnung, Lage und Größe von Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten.

Zum einen besteht das Ziel in der Etablierung von Einzelhandelseinrichtungen / Dienstleistungsleistungsbetrieben und Gastronomie. Zum anderen darf die Ausstrahlungskraft insbesondere der Einzelhandelsbetriebe aber keinen großräumigen Kaufkraftabzug aus den angrenzenden Stadtquartieren nach sich ziehen, und damit Gefährdungspotenziale für bestehende städtebauliche Strukturen aufbauen.

Die Zusammenfassung der Angebote für die grund- und quartiersbezogene Versorgung in einem Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbereich innerhalb des Gesamtquartiers bewirkt eine Steigerung der Attraktivität für das Gesamtquartier. Ein „kleines Quartierszentrum“ bietet aufgrund der angebotenen Nutzungsvielfalt einerseits klare Vorteile für Bewohner und Besucher (kurze Wege, viel zu erledigen), andererseits bewirkt es in Ergänzung anderer Funktionen eine moderate Ausstrahlung nach außen.

Die Verortung dieses Quartierszentrums Einzelhandel / Dienstleistung / Gastronomie wird im Bereich des Entréeplatzes (Eingangsplatz an der Eutritzscher Straße mit zentrale ÖPNV Haltestelle) und der Verbindung zum „Gastronomieplatz“ als sinnvoll erachtet. Die Eutritzscher Straße wird aufgrund ihrer Funktion als Hauptmagistrale vom Stadtzentrum zu den nördlich gelegenen Stadtteilen mit dem Entreeplatz das „Eingangstor“ zum neuen Stadtquartier Eutritzscher Freiladebahnhof sein. Dieser Bereich ist ein städtischer „Dreh- und Angelpunkt“ und weist aufgrund der ÖPNV-Nähe eine hohe Frequenz von Bewohnern, Beschäftigten und Pendlern auf.

Für das Gesamtareal wird sowohl vom Gutachter als auch vom Stadtplanungsamt eine Verkaufsflächenobergrenze von max. ca. 4.700 m² empfohlen. Lagerflächen sind darin nicht enthalten. Eine konkrete Verortung wird in aktuellen Sachstand nicht gegeben. Der dem ^bisher geplante Grundsatz des Nutzungsstrukturmodell zugrundeliegende Ansatz sieht eine robuste Grundstruktur des Zentrums des Areals am Entreeplatz vor, welche sich vom Entreeplatz entlang der Erschließungsstraße in Richtung Gastroplatz erstreckt. Im Ergebnis ist eine kompakte Dichte der frequenzgenerierenden Nutzungen in dieser vergleichsweise klassischen Zentrenstruktur angestrebt.

2.3.4. Weitere Vorgehensweise Einzelhandel und Dienstleistungen

Die bisher erreichten Sachstände müssen im weiteren Planungsprozess vertieft und zusammengeführt werden. Dazu bedarf es einen Abgleich mit anderen Vorgaben der Stadt Leipzig und einer Aktualisierung, Fortschreibung und Detaillierung des Einzelhandelsgutachtens. Dieses soll in der nächsten Phase zur Vorbereitung der Bauleitplanung erfolgen. Dort sollen unter anderem auch die Themen Verortung, Sortimente und Angebotsmix vertieft werden.

2.4. Soziale Infrastruktur

2.4.1. Ausgangslage soziale Infrastruktur

Die in den benachbarten Stadtteilen vorhandenen Schulen und Kindertagesstätten sind ausgelastet und können in absehbarer Zeit keine zusätzlichen Kapazitäten für Neuaufnahmen zur Verfügung stellen. Darüber hinaus gehend ist in den angrenzenden Stadtteilen ein weiterer Bedarf an Ober- und Grundschulplätzen erkennbar, der in den Bestandsquartieren nicht abgedeckt werden kann. Im neu geplanten, zukünftigen Stadtquartier Hauptbahnhof Westseite ist ein Gymnasium vorgesehen. Das am Nordplatz gelegene Leibniz-Gymnasium verfügt über ein strukturelles Defizit, da an dem Schulstandort keine Sporthalle und keine Sportfreiflächen vorhanden sind.

2.4.2. Planungsziele soziale Infrastruktur

Planungsziele Schulen

Im Zuge der Gebietsentwicklung ist der Bau eines Schulcampus mit folgenden Einrichtungen vorgesehen:

- eine Oberschule mit 2-fach gestapelter 3-Feld-Sporthalle und Sportfreiflächen (auch für das Leibniz-Gymnasium nutzbar)
- eine Grundschule mit 2-Feld-Sporthalle (alternativ gestapelte 1-Feld-Sporthalle) und Sportfreiflächen

Die beiden 3-Feld-Sporthallen sollen sowohl von der Oberschule als auch vom Leibniz-Gymnasium genutzt werden. Sie sollen flächensparend in Stapelbauweise errichtet werden. Darüber hinaus sollen die Sportfreiflächen dieser beiden Schulen durch Zusammenlegung optimiert werden. Aus Sicht der Stadt Leipzig ist es zudem vorstellbar, die Freiflächen der weiterführenden Schule mit dem öffentlichen Freiraum zu kombinieren, so dass eine Doppelnutzung der Freiflächen ermöglicht wird. Zielsetzung ist eine angemessene Minimierung der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche ohne die funktionalen Anforderungen an die

Schulnutzung einzuschränken. Darüber hinaus sollen die 3-Feld-Sporthallen auch für den Vereinssport zur Verfügung stehen.

Planungsziele Kindertagesstätten

Im Zuge der städtebaulichen Planung waren auf der Grundlage der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung 330 Kindertagesstätten-Plätze nachzuweisen. Die Mindestgröße einer neu zu errichtenden Kita in Leipzig beträgt 60 Plätze. Vorzugsweise werden Kitas mit ca. 90 bzw. mit ca. 165 Plätzen geplant. Aus Sicht des Vorhabenträgers können die Kitas - als flächensparende Alternative zu einer freistehenden Kita - auch als Funktionsunterlagerung im Erdgeschoss eines wohngeprägten Gebäudes ausgeführt werden. In diesem Fall sind neben den erforderlichen Freispielflächen für Kinder (10 m² / Kind) auch 6 m² wohnungsnaher Grünfläche/Einwohner nachzuweisen. Vor dem Hintergrund der im Plangebiet vorhandenen Denkmalschutzobjekte ist die Nutzung eines Baudenkmals als Kita vorstellbar.

2.4.3. Sachstand soziale Infrastruktur: Empfehlungen zu Festlegungen im Bebauungsplan

Schulcampus

Der geplante Schulcampus befindet sich im nördlichen Plangebiet und wird über Theresienstraße erschlossen. Der städtebauliche Entwurf des Wettbewerbs wurde vertiefend auf seine Umsetzungsfähigkeit untersucht. Im Ergebnis der Untersuchung ist im Schulcampus die Grundschule und die Oberschule untergebracht. Die Sporthalle des Leibniz-Gymnasiums wurde in der Überarbeitung auch in den Schulcampus integriert.

Die für den Schulbetrieb erforderlichen Sportfreiflächen sind teilweise im Schulcampus selbst untergebracht (geschützte Nutzungen). Teilweise befinden sich die Sportfreiflächen im benachbarten Sportpark und stehen für eine öffentliche Mehrfachnutzung zur Verfügung. Aus diesem Grund sind der Schulcampus und der Sportpark inhaltlich und zeitlich in direktem Zusammenhang zu planen und zu realisieren.

Die Überprüfung der Machbarkeit und Verortung der Grundschule, der Oberschule und der Sporthallen nebst Freiflächen ist erfolgt. Ziel war es, unter Beachtung der Ergebnisse des städtebaulichen Werkstattverfahrens, der Flächen- und Raumbedarfe der Schulen einschließlich der erforderlichen Sportfreiflächen sowie unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten Gebäude, die sich auf der Fläche des zukünftigen Schulcampus befinden drei umsetzbare Varianten zu entwickeln und zu bewerten.

Die Ergebnisse dieser Studie wurden intensiv diskutiert. In allen Varianten wird der Schulcampus als umsetzbar bewertet. Die Flächenvorgaben für die Gebäude und Sportfreiflächen konnten nachgewiesen und optimiert werden.

Dabei ist folgende Verortung der einzelnen Nutzungen abgestimmt:

- Grundschule:
im Süden des Schulcampus mit gestapelter 1-Feld-Sporthalle
- Oberschule:
im Norden des Schulcampus
- 2-fach gestapelte 3-Feld-Sporthalle (für Oberschule und Leibniz-Gymnasium):
im Osten des Schulcampus

Der bevorzugte Entwurf des Schulcampus sieht folgende Überlegung vor (s. Anhang 3.10 Konzept Schulcampus):



Geplanter Schulcampus

Die Entwurfsgrundsätze des Schulcampus sind:

- Planung einer 4-zügigen Grundschule mit gestapelter Einfeld-Sporthalle, einer 5-zügigen Oberschule, sowie einer gestapelten Dreifeld-Sporthalle
- eine Adressbildung des Campus findet an der nord-östlichen Spitze des Areals zwischen Oberschule und Dreifeld-Sporthalle statt
- Grundschule und Sporthalle als straßenbegleitende Baukörper (entlang der „Schulstraße“; Straßenquerschnitt Planung Octagon) bilden zusammen mit dem Gebäude der Oberschule eine funktionale und räumliche Einheit, den Campus des Eutritzscher Freiladbahn hofs
- die Baukörper orientieren sich an den umliegenden Bestandsgebäuden; Aufnahme der Fluchten des Güterschuppens
- durch sinnvolle Anordnung der drei Gebäude und effizienter Flächenverteilung der Schul- und Sportflächen werden Freiräume im Inneren geschaffen - der Campus-Charakter entsteht

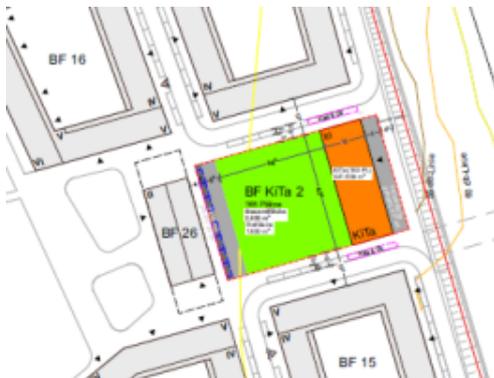
- der Nord-Süd verlaufende Campus-Boulevard verbindet alle Funktionen miteinander und bildet das konzeptionelle Rückgrat des Entwurfs
- angrenzend an den Boulevard befindet sich der Großteil der Sportfreiflächen, wie Ballspielfeld, 60m Laufbahn mit integrierter Weitsprunganlage und Kugelstoßen
- die 100m Laufbahn mit Weitsprunganlage wurde an der westlichen Grundstücksgrenze entlang des Güterschuppens platziert, unmittelbar neben der Oberschule
- die kompakte Stellplatzanlage mit allen benötigten KFZ-Stellplätzen ist unterhalb der Dreifeld-Sporthalle untergebracht; die Kiss-and-Go Zone befindet sich am südlichen Ende des Areals, nahe der Grundschule
- die große Anzahl der benötigten Fahrradstellplätze ist gleichmäßig den Campusnutzungen zugeordnet, sowohl innerhalb als auch außerhalb des umzäunten Campus-Bereichs

Kindertagesstätten

Im Wettbewerbsentwurf des städtebaulichen Werkstattverfahrens gab es drei Standorte für Kindertageseinrichtungen. Aufgrund der Nutzungsanforderungen an den Betrieb einer Kita musste eine intensive Umplanung erfolgen. Dabei wurde die Anzahl der Kitas auf zwei reduziert. In diesem Zusammenhang wurde aus Sicherheits- und organisatorischen Gründen vom Konzept der unterlagerten Kitas mit räumlich getrennten Freiflächen Abstand genommen. Nunmehr sind freistehende Kitas vorgesehen.

Es sind im Gebiet zwei Kitas in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen für Größe und Ort der Kitas geplant:

- Kita Ost (165 Plätze) – Lage im Wohngebiet am östlichen Rand des Vorhabengebietes mit Zufahrt von der Roscher- und der Theresienstraße



Kita Ost



Kita Süd

- Kita Süd (165 Plätze) – Lage im Wohngebiet am südlichen Rand des Vorhabengebietes mit Zufahrt von Roscher- und Eutritzscher Straße

2.4.4. Weitere Vorgehensweise Schulen und Kindertagesstätten

Im weiteren Verlauf soll die festgelegte Schulcampus-Variante weiter vertieft und detailliert werden. Dazu wird eine vertiefende Planungsstudie erstellt. Ziel dieser weiteren Planungsstudie ist die Weiterentwicklung der Planungsvariante mit oben genannter Verortung und unter Beachtung von Hinweisen aus den beteiligten Fachämtern.

Die Kita-Planung soll in Bezug auf die räumliche Anbindung an das Umfeld und die Gestaltung der Übergänge vom öffentlichen Raum zum Gebäude weiter vertieft werden. Dabei haben neben den Eingangsbereichen auch die Gliederung und Gestaltung von Außenanlagen sowie die Umgrenzung der Grundstücke (Sichtschutz, Hecken, Bepflanzungen) besonderen Stellenwert.

3. Verkehrstechnische Erschließung

3.1. Ausgangslage Verkehrstechnische Erschließung

3.1.1. Ausgangslage Verkehrsinfrastruktur

Das Areal des Freiladebahnhofes 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 DB AG an.

Bei der Eutritzscher- und Delitzscher Straße handelt es sich um hochfrequentierte 4-streifige Hauptverkehrsstraßen, deren Fahrstreifen durch baulich getrennte Gleiskörper Straßenbahnlinien voneinander getrennt sind. Die Eutritzscher Straße ist die meist befahrene Straße um den Freiladebahnhof und besitzt eine hohe Barriere-Wirkung.

Die Theresienstraße ist zwei-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 ebenfalls stark befahrene Berliner Straße besitzt vier Fahrstreifen, die analog zur Eutritzscher- und Delitzscher Straße durch eine Straßenbahnlinie getrennt werden. Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Areals westlich des Hauptbahnhofes 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 Balzac-Straße 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 im Osten des Plangebietes gelegene Regenrückhaltebecken der DB AG wird derzeit über einen provisorischen Weg erschlossen.

Die innere Erschließung des Plangebiets besteht aus einem befestigten Wegesystem, das sich an der Struktur der alten Ladestraßen orientiert und sich in einem schlechten Zustand befindet.

3.1.2. 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. Die Haltestelle Chausseehaus befindet sich direkt am Plangebiet.

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 0,8 km) sowie der S-Bahnhof Gohlis (Entfernung 0,9 km). Entlang des Plangebiets existiert kein Haltepunkt.

3.1.3. Ausgangslage Fuß- und Radverkehr

Auf dem Areal befinden sich keine hinreichenden Geh- und Radwege. Entlang der Eutritzscher- und Delitzscher Straße ist der Radverkehr vom Kfz-Verkehr durch beidseitig verlaufende separate Wege abgegrenzt. Aufgrund einer fehlenden Bebauung bzw. Nutzung des Areals, sowie der bisher verlaufenden Grundstücksgrenze 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 Stadtbahnlinien auf eigenem Gleiskörper bietet sich eine Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger nur an den Kreuzungsbereichen oder den Haltestellen des ÖPNV an.

Im 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.

3.1.4. Ausgangslage MIV und Nachhaltige Mobilität

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es aufgrund der geringen Nutzungsdichte im Kernbereich des Plangebiets ein nur geringes Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr (MIV). Dieses ist vorwiegend gewerblich geprägt. Lediglich im Bereich der Tankstelle und an der Roscherstraße findet aufgrund der ansässigen Gewerbenutzer ein erhöhtes Maß an Kunden- und Lieferverkehr statt.

Außerhalb des Plangebiets ist im Bereich des Chausseehauses eine Mobilitätsstation der Leipziger Verkehrsbetriebe vorhanden.

3.2. Planungsziele Verkehrstechnische Erschließung

3.2.1. Planungsziele Verkehrsinfrastruktur

Mit der Entwicklung eines neuen Quartiers auf dem Gelände des ehemaligen Freiladebahnhofes soll ein autoreduziertes, mit den benachbarten Stadtbereichen gut vernetztes Quartier entstehen, in dem entsprechende Maßnahmen und alternative Mobilitätsangebote dazu beitragen, das

Verkehrsaufkommen im MIV zu reduzieren und die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erhöhen. Dies sind:

- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs durch Erhöhung der „Durchlässigkeit“ im Quartier
- Autoreduziertes 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
- Einrichtung von Mobilitätsstationen

Darüber hinaus besteht das Ziel, im Zuge der städtebaulichen Planung die Straßenverkehrsflächen auf das erforderliche Maß zu minimieren und zu optimieren.

3.2.2. Planungsziele ÖPNV

Im Zuge der Entwicklung des Freiladebahnhofes soll eine möglichst direkte Anbindung des neuen Stadtquartiers an die bereits vorhandenen Straßenbahnhaltstellen erfolgen. Neue Haltestellen oder Linien für die Straßenbahn sind innerhalb des Plangebiets nicht vorgesehen jedoch gibt es Planungen der Leipziger Verkehrsbetriebe zur Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Berliner Straße (Linie 9) sowie zur Errichtung einer neuen Haltestelle in der Delitzscher Straße in Höhe Blumenstraße. Die Haltestelle Chausseehaus soll in Richtung Innenstadt verlegt werden.

3.2.3. Planungsziele Fuß- und Radverkehr

BEACHTUNG VON FUSSWEGE-LÄNGEN 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 „BAHNBOGEN GOHLIS“

Zur Verbesserung der Geh- und Radwegenetzes soll mit dem „Bahnbogen Gohlis“ eine entlang des S-Bahn Bogens verlaufende durchgängige 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. Gemäß Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Leipzig ist eine Hauptradverbindung im Mischsystem gefordert. Die Errichtung von Radschnellwegen innerhalb des Tangentenviereck wird gemäß Radverkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen (Radschnellwege nur außerhalb des Tangentenviereck).

Der Geh-/ und 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 über die Berliner Straße soll der Geh-/Radweg zukünftig in Richtung Hauptbahnhof weitergeführt werden.

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

Es besteht an der Delitzscher Straße das verkehrsplanerische Ziel, den rechten der stadtauswärts führenden Fahrstreifen zu einer Vor- und Haltezone umzubauen, die der Anlieferung der dort geplanten, zukünftigen gewerblich genutzten Bebauung dient.

Aus diesen Gründen ist es erforderlich, den bestehenden öffentlichen Raum zu verbreitern. Die geplante Gliederung des Straßenraums und die leicht nach Osten verschobene die Plangebietsgrenze waren bei der Planung zu beachten.

Die Bebauung an der Delitzscher Straße war in Verbindung mit der Gliederung und Gestaltung des öffentlichen Raums so zu gliedern, 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 Wegführung quert den westlichen Ideenbereich.

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 vorgesehen. Zur Erhöhung der Quartiersdurchlässigkeit und zur Verbesserung der Vernetzung sind ausreichend breite Geh-/Radwege vorzusehen.

OPTION WEGEVERBINDUNG IN RICHTUNG DESSAUER STRASSE

Im Zuge der städtebaulichen Planung soll die langfristige Option gesichert werden, das Plangebiet mit den Stadtquartieren östlich der Bahn zu verbinden. Aus diesem Grund soll ein Anbinde-Punkt für eine optionale Geh- und Radwegeverbindung freigehalten werden, die das Plangebiet langfristig mit den städtischen Bereichen an der Dessauer Straße verknüpfen kann. Konkrete Planungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor.

ABSTELLPLÄTZE FÜR FAHRRÄDER / RICHTZAHLEN

Um die Entwicklung des neuen Quartiers auf dem Areal des ehemaligen Freiladebahnhofes hin zu einem autoreduzierten Quartier zu unterstützen, ist gegenüber der Richtzahlentabelle gemäß § 49 der VwVSächsBO eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels für Fahrräder um 100 % vorgesehen.

Der erhöhte Flächenbedarf für die Fahrradabstellplätze wird in der weiteren Planung zu beachten sein. 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.

3.2.4. Planungsziele MIV und Nachhaltige Mobilität

STELLPLÄTZE FÜR KFZ / RICHTZAHLEN

Im Zuge der Entwicklung des Areals des ehemaligen Freiladbahnhofs zu einem autoreduzierten Stadtquartier ist vorgesehen, den Stellplatzschlüssel für Kfz gemäß § 49 der VwVSächsBO zu reduzieren. Dazu wurde in der Planungs- und Entwicklungsvereinbarung die Festlegung getroffen für Wohnungen größer 70 m² Wohnfläche gilt ein Schlüssel von 0,7 und für Wohnungen unter 70 m² Wohnfläche gilt ein Schlüssel von Faktor 0,5 in Bezug zum Mindestwert der Sächsischen Bauordnung.

TIEFGARAGEN/QUARTIERSGARAGEN

Die Anordnung der privaten Stellplätze erfolgt in Tiefgaragen bzw. Quartiersgaragen. Auf den privaten Grundstücken werden keine oberirdischen Stellplätze zur Abdeckung des Stellplatzbedarfs errichtet.

ANLIEFERUNG BEI GEWERBENUTZUNG

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

E-MOBILITÄT UND CARSHARING

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

Zur Förderung multimodaler Mobilität wird an einem geeigneten Ort des neuen Stadtquartiers eine weitere Mobilitätstation vorgesehen, die das Umsteigen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes 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.

3.3. Sachstand Verkehrstechnische Erschließung

3.3.1. Sachstand Verkehrsinfrastruktur

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Basis der Verkehrsuntersuchung sind im Jahr 2016 durchgeführte Verkehrserhebungen an den umliegenden Knotenpunkten sowie an den bestehenden Gebietsanbindungen. Die Analysedaten wurden um Zählergebnisse der Stadt Leipzig (VTA) ergänzt.



Verkehrsprognose 2030 nach Verfahren Bosserhoff

Für die Verkehrsprognose 2030 wurde ein Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell der Stadt Leipzig eingesetzt und um das Plangebiet erweitert.

Die Grundlagenermittlung für die Verkehrsinfrastruktur wurde im Gutachten von Dr. Brenner Bernhard Ingenieure zusammengefasst und vollständig in den städtebaulichen Entwurf übernommen.

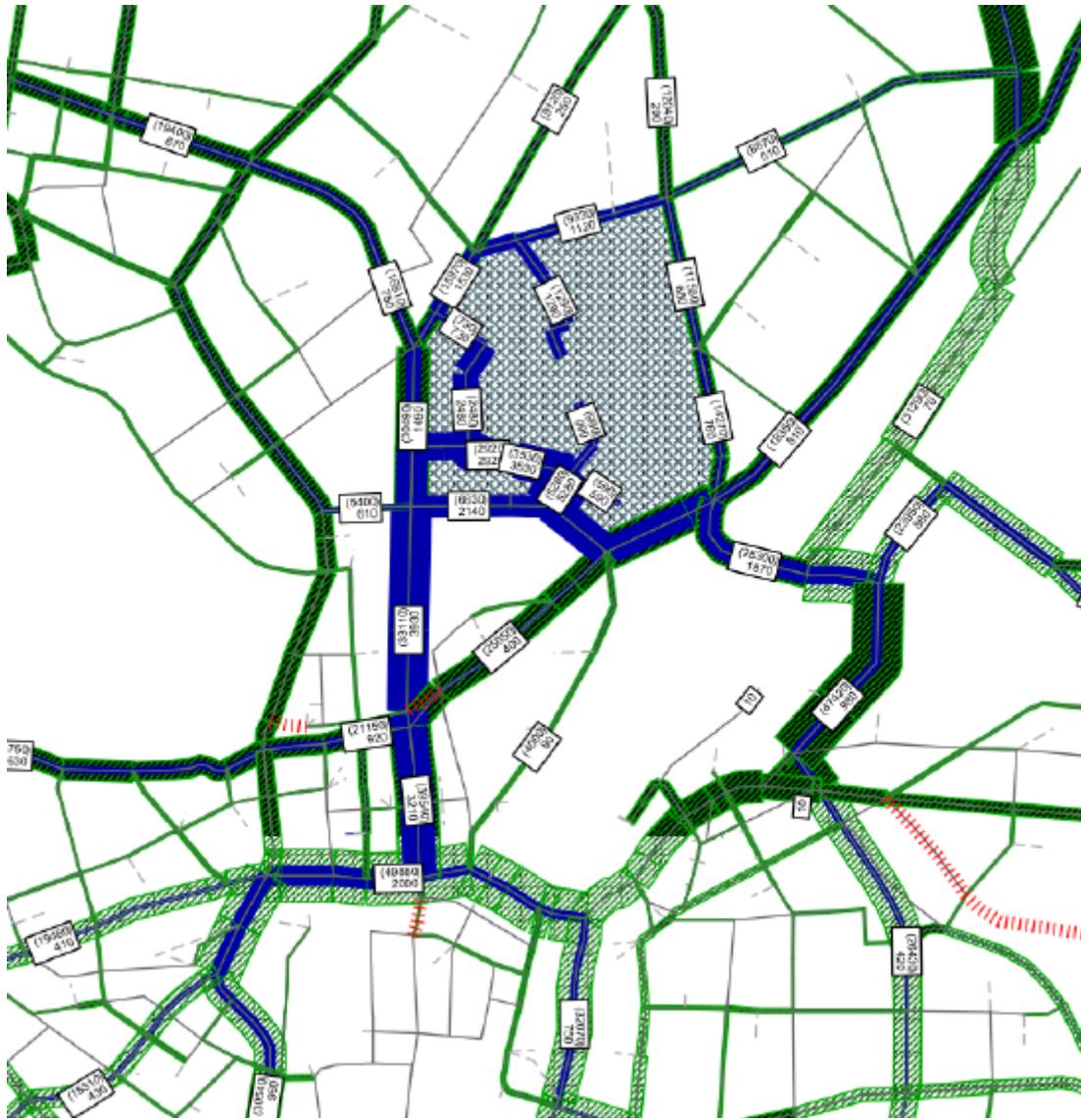
Die folgenden Empfehlungen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind dem Verkehrsgutachten vom 10.04.2018 der Brenner Bernard Ingenieure GmbH, das auf den Ergebnissen der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs vom Sommer 2017 aufbaut, entnommen (s. Anhang 3.11 Verkehrsuntersuchung).

Die Verkehrsverteilung über die geplanten Anbindungen stellt sich wie folgt dar:

- Anbindung Nord (Theresienstraße): 13%
- Anbindung West (Eutritzscher Straße): 27%
- Anbindung Süd (Roscherstraße): 53%
- Anbindung Delitzscher Straße (nur Ausfahrt): 7%

Die umgebenden Knotenpunkte sind für den Prognoseplanfall 2030 – einschließlich des Verkehrsaufkommens vom Plangebiet – ausreichend leistungsfähig. Hierfür wurden Untersuchungen zur Bestimmung der Verkehrsqualität in Form von Einzel- Knotenbetrachtungen durchgeführt. Für die Theresienstraße wurde wegen der räumlichen Nähe des Knotenpunktes Delitzscher Straße/ Theresienstraße eine Verkehrssimulation erarbeitet. Die ermittelten Qualitätsstufen sind für den Prognoseplanfall 2030 (einschl. Plangebiet) als ausreichend

bewertet. Die verkehrliche Realisierbarkeit der Planung zum Areal des ehemaligen Freiladbahnhofs in Leipzig ist laut den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen.



Verkehrsverteilung Plangebiet und Umgebung

ENTWURFSIDEE

Aufgrund der Innenstadtnähe des neuen Stadtquartiers und seines urbanen Charakters wird ein Auto-reduziertes Quartier angestrebt. Durch die konzentrierte und unabhängige Erschließung der drei Teilbereiche über die Knotenpunkte an Eutritzscher-, Delitzscher-, Theresien- und Roscherstraße kann die motorisierte Durchquerung des Quartiersinneren vermieden werden.

Die grundsätzlichen Rahmenbedingungen sollen wie folgt sein:

- Verkehrsberuhigt / Autoreduziert
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Tempo 30 im Gesamtgebiet

- Gesamter Park Autofrei (Ausnahme Parkdurchfahrt im Südosten)
- Nebenstraßen gem. Zeichen326

Im neues Stadtquartier gibt es drei Straßentypologien, die sich in ihrer Dimensionierung und Gestaltung klar voneinander unterscheiden und den aufkommenden Verkehr differenziert verteilen.

WEITERENTWICKLUNG ZUM BASISENTWURF

Aufgrund der im Wettbewerbsentwurf vorgeschlagen Entwurfslösung und der daraus resultierenden Überlastung des Verkehrsknotenpunkts an der Theresienstraße wurde die Verkehrsführung im östlichen Bereich des Plangebietes überarbeitet. Nunmehr wird der südliche Teil des Wohnquartiers am Gleis über eine Querung zwischen Quartierspark und Naturpark erschlossen. Eine Durchfahung des Quartiers von Süden nach Norden wird durch die Unterbrechung der Erschließung im Bereich des Lokschuppenplatzes unterbunden. Die Einbindung von Norden an der Theresienstraße wurde beibehalten, jedoch kann der Verkehr Richtung Süden nur bis zur Kita geführt werden und wird dann wieder nach Norden zurück geleitet.

Die im Wettbewerbsentwurfs dargestellte Haupteerschließungsstraße im südlichen Teil des Areal führt nur zu einer einseitigen Erschließung der neuen Baugrundstücke. Um dieses strukturelle Manko zu beheben, wurde die Haupteerschließung um ca. 30 m nach Norden verlegt, sodass die Erschließung nun zweihüftig erfolgt. Durch diese Lösung werden die nördlichen Wohnkarrees von den südlichen Gewerbesolitären getrennt.

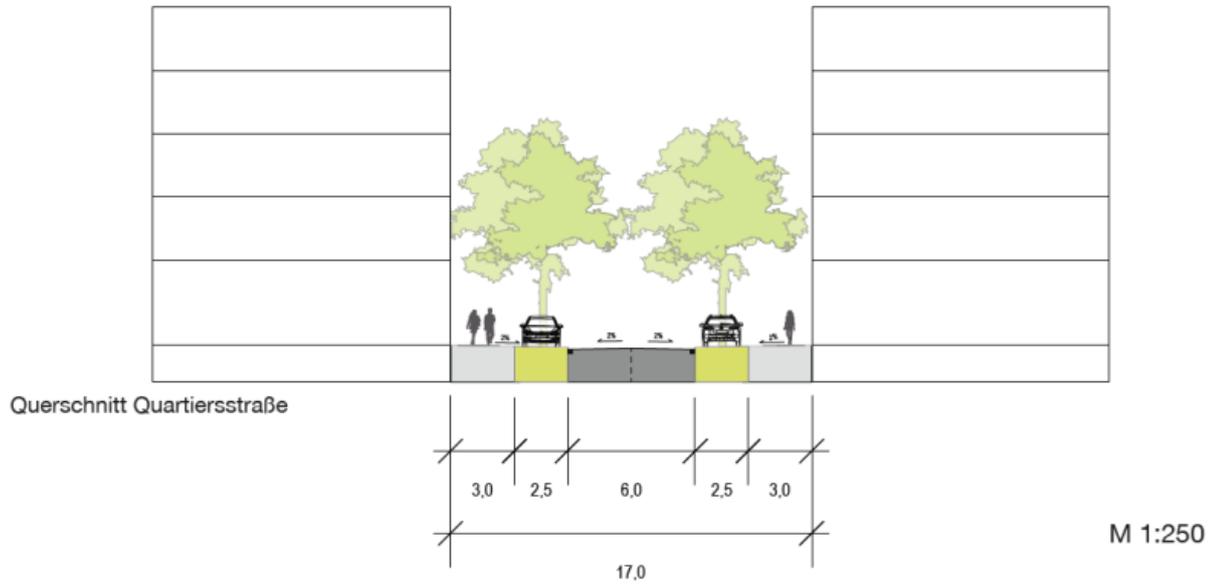
Im neues Stadtquartier sind die drei Straßentypologien, die sich in ihrer Dimensionierung und Gestaltung klar voneinander unterscheiden entsprechend dem Verkehrsaufkommen und der Erschließungsfunktion unterteilt. (s. Anhang 3.12 Erläuterung Verkehrstechnische Erschließung / Straßentypologien).

Übersicht Straßentypologien (s. auch Anhang 2.5)

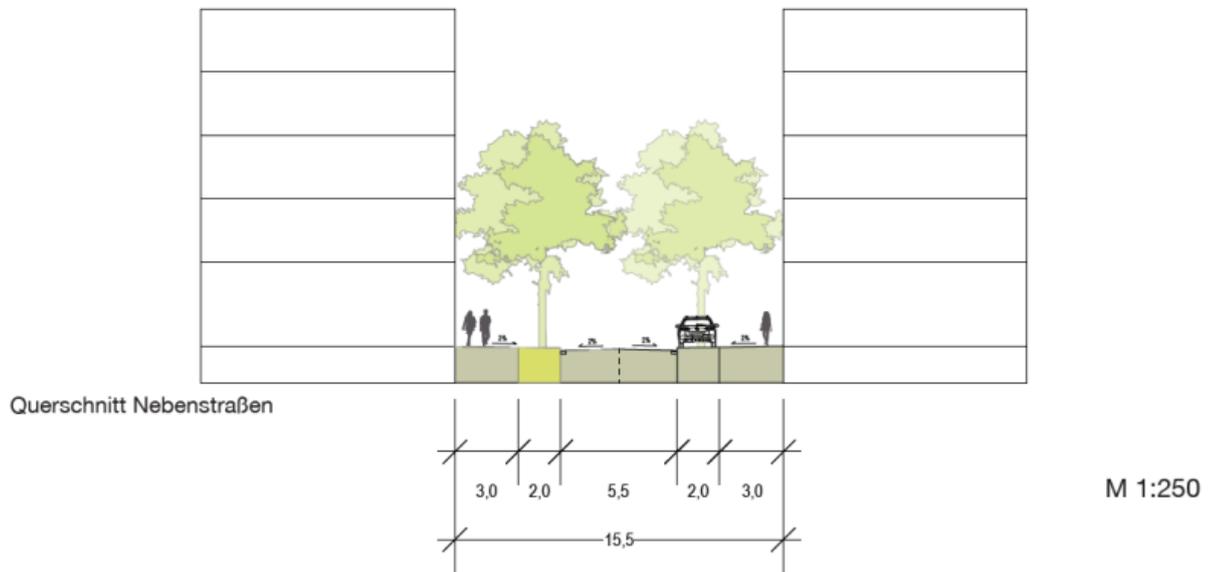


Die Straßen sind hierarchisch gegliedert und die Querschnitte entsprechend der Hauptnutzung angepasst (s.u.).

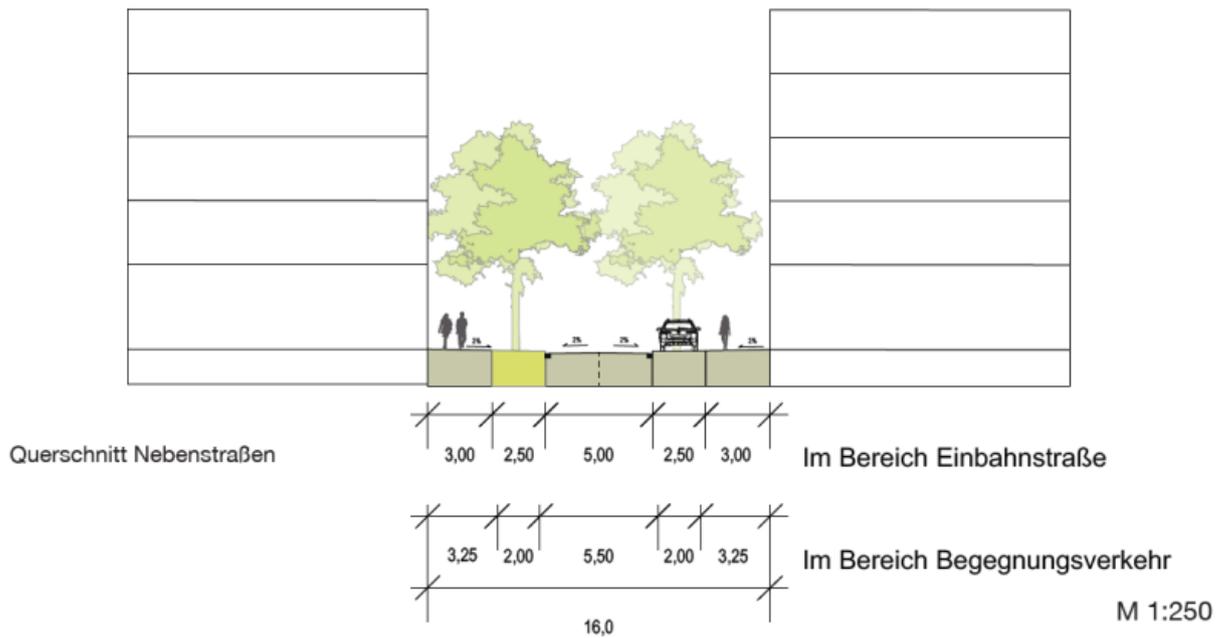
Erschließungsstraßen, über die die Quartiere erschlossen werden (Anlieferung, Müll, Post, etc.).



Nebenstraße als Zufahrten zu den Wohn- und Gewerbequartieren



Wohnstraße mit einem hohen Maß an Aufenthaltsqualität



Die Verteilung der Nutzungen des Erschließungssystemes ist in den Bereichen unterschiedlich strukturiert. Dabei sind alle Bereiche für den Geh- und Radverkehr vorgesehen und der Individualverkehr beschränkt sich auf die Erschließung- Neben- und Wohnstraßen.



Erschließung MIV



Erschließung Fahrradverkehr



Erschließung Lieferverkehr

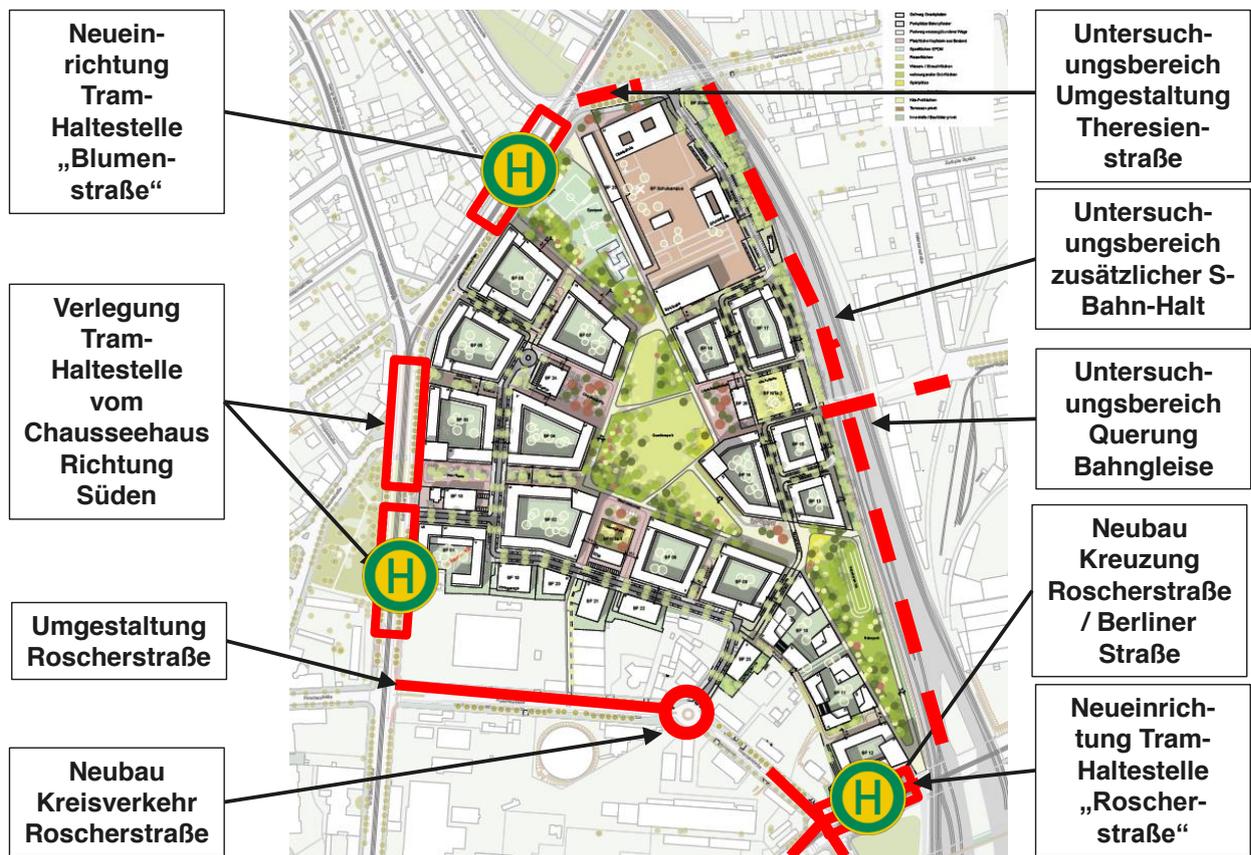


Erschließung Feuerwehr

3.3.2. Sachstand ÖPNV

Die bereits gute ÖPNV-Anbindung soll an verschiedenen Stellen optimiert werden. Die Leipziger Verkehrsbetriebe planen im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung eine Verlegung der Straßenbahn-Haltestelle Chausseehaus nach Süden, welches aufgrund der Einrichtung der neuen Haltestelle in der Ehrensteinstraße erfolgt (ungleichmäßiger Haltestellenabstand). In diesem Zusammenhang möchten die LVB die Haltestellen in der Dimensionierung den aktuell gültigem Regelwerk anpassen.

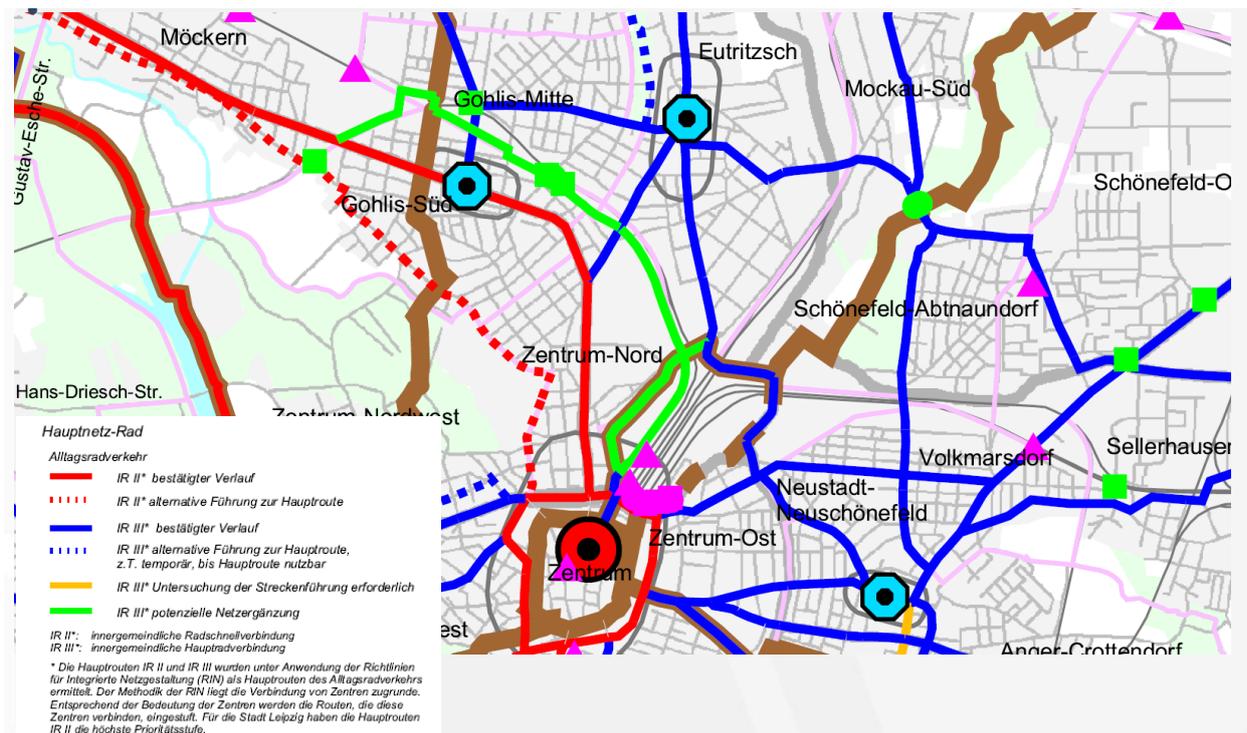
Darüber hinaus ist die Errichtung einer weiteren neuen Straßenbahn-Haltestelle in der Delitzscher Straße in Höhe Blumenstraße geplant, welche ebenfalls Aufgrund des zuvor beschriebenen Haltestellenabstandes erfolgt.. Zudem wird eine zusätzliche Haltestelle im Süden an der Berliner Straße geplant, welche durch das Vorhaben Hauptbahnhofwestseite und aufgrund der Haltestellenabstände entsteht. Damit wäre eine sehr gute ÖPNV-Erschließung für das Plangebiet gegeben.



Äußere Erschließung

3.3.3. Sachstand Fuß- und Radverkehr

Dem übergeordneten Radverkehr wird spezielle Relevanz beigemessen. Im gesamten Quartier werden Radwege im Mischverkehr mitgeführt. An der Ostseite des Quartiers gibt es eine durchgehende Radwegeverbindung (Rad-Gehweg) entlang der Bahngleise, der durch Markierungen auf der gesamten Länge deutlich erkennbar ist. Entlang der Bahntrasse wird der Gohliser Radweg realisiert und eine leistungsfähige Radverbindung in Richtung Hauptbahnhof und Stadtmitte geschaffen. Im Quartier ist durch die Festlegung auf Tempo 30 und die guten Möglichkeiten der Querungen der Parkflächen eine sehr gute Nutzbarkeit mit dem Fahrrad gegeben.



Übersicht über die Radwegeverbindungen der Innenstadt

3.3.4. Sachstand MIV und Nachhaltige Mobilität

Das Gebiet wird als autoreduziertes Gebiet geplant. Die entsprechenden Verkehrsanteile wurden berücksichtigt. Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Quartier wurde das Bosserhoff-Verfahren angewendet. Dabei wurde - analog zur Innenstadt - ein MIV Anteil von 30 % und ein entsprechend hoher ÖPNV Anteil angesetzt.

Zudem wurden die Planungsziele in Bezug auf Kfz-Stellplätze vollständig umgesetzt. Dabei wurde – unter Berücksichtigung des reduzierten Stellplatzschlüssels – auf die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen bzw. in zwei Quartiersgaragen gesetzt. Das Parken im öffentlichen Raum wird für Besucher auf ein Minimum reduziert. Die Anordnung von oberirdischen Stellplätzen erfolgt ausschließlich im Straßenraum. Im Bereich des Gebietseingangs am Entrée-Platz wird in Nähe des Einzelhandelsstandortes eine Quartiersgarage geplant. Die Quartiersgarage steht u. a. auch für die Nutzer der angrenzenden gewerblich geprägten Baufelder zur Verfügung und dient dem Stellplatznachweis aus diesem Nutzungssegment.

3.4. Weiteres Vorgehen verkehrstechnische Erschließung

3.4.1. Weiteres Vorgehen Verkehrsinfrastruktur

Die folgenden Sachstände müssen im Weiteren noch vertieft und detailliert werden:

- Detaillierung von Platz- und Straßenraumgestaltungen in Bezug auf die Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer
- Prüfung Übergang zur Dessauer Straße unter/über Bahnlinie

Es wird im weiteren Planungsablauf eine Detaillierung des ruhenden Verkehrs mit der Anordnung der Besucherstellplätze, Stellplätze für e-Mobilität und Car-Sharing erfolgen.

3.4.2. Weiteres Vorgehen ÖPNV

Für die Neuplanung und Verlegung der Straßenbahn-Haltestellen ist eine vertiefende Planung durch die LVB und die Stadt Leipzig erforderlich. Dieses wurde seitens der LVB und des Verkehrs- und Tiefbauamtes bereits begonnen.

3.4.3. Weiteres Vorgehen Fuß- und Radverkehr

Die Optimierung des bereits in der Planung vorgesehenen Radweges entlang der Bahnlinie (Bahnbogen Gohlis) erfolgt in der nächsten Phase. Zudem sollen die Organisation des Fahrradverkehrs, insbesondere auch der Abstellmöglichkeiten in der nächsten Planungsphase noch vertieft und optimiert werden.

3.4.4. Weiteres Vorgehen MIV und Nachhaltige Mobilität

Für das gesamte Vorhabengebiet ein umfangreiches ergänzendes Mobilitätskonzept erarbeitet, in dem die Aspekte der nachhaltigen Mobilität, die Umsetzung des Verkehrsmix als auch E-Mobilität und Car-Sharing in besonderer Weise beachtet werden. Dieses soll umfangreich auf die Belange der zukünftigen Mobilität hinwirken und die zukunftsfähigen Voraussetzungen im Bereich der Mobilität sicher stellen.

4. Medientechnische Erschließung

4.1. Ver- und Entsorgung

4.1.1. Ausgangslage Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet war bis zum Planungsbeginn überwiegend unerschlossen oder an eine alte, in Teilen zurückgebaute Infrastruktur der DB AG angeschlossen. Die inneren Bereiche des Plangebiets sind unerschlossen. Demnach kann das Gebiet auch vor dem Hintergrund der heutigen stadttechnischen Erfordernisse als unerschlossen angesehen werden.

Nur in den westlichen Randbereichen kann eine Erschließung mit Strom, Gas, Wasser, Fernwärme nachgewiesen werden, die jedoch nicht weiter nutzbar ist.

Im westlichen Bereich 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

4.1.2. Planungsziele Ver- und Entsorgung

Die medienseitige Erschließung des Gebietes muss vollkommen neu entstehen. Dazu ist die Infrastruktur für Wasser, Abwasser, Regenwasser, Strom, Wärme und Telekommunikation neu zu planen und zu errichten. Diese ist – bis auf das Regenwasser – an das umliegende städtische Netz anzuschließen.

Aufgrund der für die Umsetzung der Planung ungünstigen Linienführung der Bestandsleitungen 110 kV Starkstrom und Gashochdruck DN 500, sind diese im Zuge der Erschließung bzw. der Bebauung zu verlegen. Dafür ist eine Neuerschließung in einem Erschließungskorridor zwischen der Theresienstraße und Roscherstraße vorzusehen.

Die Fernwärmeleitung bleibt in ihrer Lage erhalten bzw. wird gegebenenfalls neu verlegt.

4.1.3. Sachstand Ver- und Entsorgung

Alle Erschließungsmedien werden im öffentlichen Straßenraum angeordnet. Das neu entstehende Gebiet am Eutritzscher Freiladebahnhof wird über die umliegenden Trinkwasserversorgungsleitungen der Leipziger Wasserwerke erschlossen. Möglichkeiten zur Anbindung bestehen in der Roscher-, Delitzscher- und Theresienstraße. Das Trinkwassernetz wird im Ringschlusssystem aufgebaut, um eine hohe Versorgungssicherheit, Keimfreiheit und den Löschwasserbedarf von 96 m³ pro Stunde sicherzustellen.

Die Entwässerung des Gebietes wird über ein Trennsystem geregelt. Das Schmutzwasser wird demnach separat gefasst und voraussichtlich über mehrere Einleitpunkte in den Mischwassersammler der Leipziger Wasserwerke abgeführt. Die weiteren Erschließungsmedien Fernwärme, Energie und Telekommunikation werden ebenfalls im öffentlichen Raum angeordnet und jedem Grundstück zur Verfügung gestellt.

4.1.4. Weitere Vorgehensweise Ver- und Entsorgung

In der Folge werden die neuen Lageverortungen der Starkstromleitung und der Gashochdruckleitung geprüft. Darüber hinaus erfolgt die detaillierte Planung der Medien im Bereich der öffentlichen Straßen.

4.2. Regenwassermanagement

Die Regenwasserbewirtschaftung stellt die größte Herausforderung der wasserseitigen Erschließung dieses Gebietes dar. Die umliegenden Mischwasserleitungen der Leipziger Wasserwerke sind bereits jetzt ausgelastet. Eine Einleitung von Regenwasser wird hier seitens des Betreibers abgelehnt. Auf dem Eutritzscher Freiladebahnhof soll ein abflussloses Gebiet entstehen. Bisher ist vorgesehen, das anfallende Oberflächenwasser innerhalb des Plangebiets zu versickern. Das anfallende Regenwasser der privaten Grundstücke wird dezentral auf den jeweiligen Grundstücken versickert. Das anfallende Regenwasser der Straßen wird abgeleitet, in entsprechenden techn. Systemen gereinigt und jeweils unter den drei zentralen Plätzen im Plangebiet versickert.

Sollte ein Regen eintreten, der die Kapazitäten der vorgesehenen technischen Anlagen überlastet (Überflutungsfall bei Starkregen), wird eine zentral angeordnete Mulde in Anspruch genommen. Die Topographie des Gebietes wird so ausgestaltet, dass das oberflächlich abfließende Wasser entsprechend des Straßengefälles zu einer zentralen Grünfläche geleitet wird. Diese Grünfläche liegt tiefer als deren Umgebung und fasst das abfließende Wasser, damit es nicht in angrenzende Grundstücke fließt und Schaden anrichtet.

4.2.1. Ausgangslage Regenwassermanagement

Auf dem Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs existieren nur wenige Entwässerungsleitungen, welche in Lage und Zustand eher als schlecht zu bezeichnen sind. Zudem existieren weder oberirdische noch verrohrt geführte Gewässer. Südlich der Berliner Straße verläuft die Parthe, die als kleinster der drei natürlichen Leipziger Flüsse das nördliche Stadtgebiet durchfließt und allgemein 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. Die umliegende Verrohrung der Misch- und Regenwasserkanäle weist eine bereits ohne das Plangebiet sehr große Auslastung aus und hat wenig Volumenreserven.

Zur weiteren Betrachtung der Thematik Versickerung siehe auch das Kapitel Boden 6.3.3.. Dort sind die entsprechenden Bodeneigenschaften beschrieben.

4.2.2. Planungsziele Regenwassermanagement

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 von einer weitgehenden Versickerung des anfallenden Regenwassers ausgegangen. Dadurch soll das anfallende Regenwasser möglichst vollständig dem Grundwasserhaushalt zugeführt

werden. Nur in Ausnahmesituationen und unter Beachtung von Rückhaltung soll Regenwasser an das öffentliche Netz abgegeben werden. Das anfallende Regenwasser soll zudem einer Regenwasserbewirtschaftung im Gesamtquartier zugeführt und nutzbar gemacht werden. Der öffentliche und private Raum soll getrennt betrachtet werden und technisch getrennt umgesetzt werden.

Eine dezentrale straßenbegleitende Versickerung auf öffentlichen Flächen 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. Der Einsatz von Baumrigolen ist seitens der Stadt Leipzig und vom Vorhabenträger gewünscht und soll entsprechend geprüft werden.

4.2.3. Sachstand Regenwassermanagement

REGENWASSERMANAGEMENT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Im Siegerentwurf aus der städtebaulichen Werkstatt waren – gemäß Planungsvorgabe auf der Grundlage des Regenwassergutachtens der Firma Seecon – im Bereich der öffentlichen Grün- und Freiflächen ca. 7.500 m² oberirdische Versickerungsmulden vorgesehen. Auf den öffentlichen Flächen sollte das Regenwasser gesammelt und zentral versickert werden.

Das des Fachbüro PFI hat die Regenwasserbewirtschaftung und Versickerung vertiefend untersucht. Dabei wurden in Ergänzung zu einer zentralen Versickerung auch eine dezentrale Variante (dezentrale Versickerungsflächen) sowie eine semi-dezentrale Variante (semi-dezentrale Versickerungsflächen) betrachtet (s. Anhang 3.13 Entwässerungskonzept Regenwasser).

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei der ursprünglich geplanten zentralen Variante die Gefahr einer Überlastung der Park- und Grünflächen besteht und damit die Nutzbarkeit eingeschränkt sein könnte. Zudem wurde dort das Problem der Verrohrung in Bezug auf Gefälle und Dimensionen erkannt. Die komplett dezentrale Variante ist aufgrund von Flächenverfügbarkeiten, Kosten und technologischen Möglichkeiten sowie des Ausschlusses von Gräben im Straßenbereich nicht möglich.



Regenwasserkonzept im Plangebiet Variante 3 Semidezentral

In der geplanten semi-dezentralen Variante sind zur Ableitung, Reinigung und Versickerung des Regenwassers Rigolen unterhalb der drei, an den Park grenzenden Plätze vorgesehen. Auf diese Weise wird eine teildezentrale Versickerung erreicht. Auf eine Versickerung im zentralen Parkbereich wird verzichtet. Dieser soll ausschließlich als Puffer für Starkregenereignisse genutzt werden. Das Regenwassersystem wurde auf das Ereignis n-100 (100 Jähriges Ereignis) ausgelegt bzw. bewertet.

Die empfohlene und angestrebte semi-dezentrale Variante vereint die Vorteile der Versickerung und der Regenwasserbewirtschaftung und bietet entsprechend Sicherheit für den Überflutungsfall.

Zur weiteren Betrachtung der Thematik Versickerung siehe auch das Kapitel Boden 6.3.3.. Dort sind die entsprechenden Bodeneigenschaften beschrieben.

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 geplant und in die Gestaltung zu integrieren. Es wird davon ausgegangen, dass im Zuge des Tiefgaragenbaus ein Bodenaustausch auch im Innenhofbereich stattfindet. Als Durchlässigkeitsbeiwert wird von $K_f = 1 \cdot 10^{-5} \text{ m/s}$ ausgegangen. Damit wäre eine Versickerung des privaten Regenwassers im Bereich der Innenhöfe technisch machbar und umsetzbar.

Das auf den Flachdächern anfallende Regenwasser soll in den begrünten Dächern oder in sogenannten Blau-Grünen-Dächern teilweise zurückgehalten und verzögert abgeleitet werden.

4.2.4. Weitere Vorgehensweise Regenwassermanagement

REGENWASSERMANAGEMENT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Im weiteren Planungsprozess sollen vertiefende Planungen und Berechnung erfolgen, um die notwendigen technischen Anlagen im Detail auszulegen. Dazu werden in der folgenden Vorplanung die drei Rigolen/Speicher und die Versickerungsbereiche genau berechnet und dimensioniert. Gleiches gilt für das dazu notwendige Rohr- und Kanalnetz.

Parallel wird dazu ein technisches Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung des Quartiers erstellt. Dort wird das Konzept der Speicherung und Verwendung des Regenwassers vertiefend – auch in Hinblick auf stadtklimatische Verbesserungen – untersucht.

REGENWASSERMANAGEMENT FÜR DIE PRIVATEN BAUFLÄCHEN

In der folgenden Planung gilt es, die einzelnen Innenhöfe im Detail und in Abstimmung mit der Landschaftsplanung zu konkretisieren und blockweise eine Auslegung der Versickerung vorzunehmen. Dabei soll auch der Anteil oberflächiger und technischer Versickerungsflächen bestimmt werden.

4.3. Energieversorgung

4.3.1. Ausgangslage Energieversorgung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befindet sich auf dem Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs kein durchgängiges Infrastrukturnetz, das eine effiziente Wärme- und Stromversorgung sicherstellt (s. Anhang 3.14 Energiekonzept Teil I).

4.3.2. Planungsziele Energieversorgung

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.

Darüber soll die Grundlastversorgung durch Warmwasser aus Thermossolaranlagen und Erdwärmeanlagen ergänzt werden.

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 Photovoltaiknutzung sind entsprechend festzulegen.

Eine angemessene zukunftsweisende Stromversorgung für die E-Mobilität soll entsprechend berücksichtigt und vorgehalten werden.

4.3.3. Sachstand Energieversorgung

Zur Energieversorgung wurde von der S+P Sahlmann GmbH ein Energiekonzept Teil I erstellt in dem mehrere Versorgungsvarianten gegenübergestellt und verglichen wurden.

WÄRMEVERSORGUNG

Unter Berücksichtigung der Investitions- sowie verbrauchs- und betriebsgebundenen Kosten wurde für die untersuchten Varianten ein Wirtschaftlichkeitsvergleich durchgeführt. Neben den wirtschaftlichen Betrachtungen wurden darüber hinaus alle technischen Vor- und Nachteile der gegenübergestellten Varianten dargestellt.

Im Fazit des Energiekonzeptes werden die sowohl aus wirtschaftlicher als auch fachlicher Sicht favorisierte Versorgungsvarianten benannt. Insbesondere war die Zielstellung die Verbrauchskosten (→ Reduzierung der „2. Miete“) und infolgedessen die CO₂-Emission zu minimieren. Festgestellt wurde unter anderem, dass bei der Berücksichtigung der Fernwärmeversorgung durch die Stadtwerke Leipzig sich aufgrund des niedrigen Primärenergiefaktors Spielräume bei der Planung des optimalen Gebäudewärmeschutzes ergeben (geringe Wärmedämmforderungen).

Mit Umsetzung dieser Wärmeversorgungsvariante sind damit nicht nur die geringsten Investitionskosten im Vergleich der betrachteten Varianten verbunden, sondern es ist auch zu bemerken, dass die Technik sehr platzsparend ist und die geringsten Technikflächen benötigt. Im Betrieb ist aufgrund zuverlässiger und wartungsarmer Technik seitens der Stadtwerke Leipzig (SWL) eine hohe Versorgungssicherheit gewährleistet.

STROMVERSORGUNG

Aus dem Blickwinkel einer klimaneutralen Energieversorgung des Quartiers wird die regenerative Stromerzeugung über Photovoltaik als eine Möglichkeit der Nutzung liegenschaftseigener Ressourcen sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus ökologischer Sicht empfohlen.

4.3.4. Weitere Vorgehensweise Energieversorgung

Vor dem Hintergrund der Erarbeitung des noch zu erstellenden Energiekonzeptes Teil II sollen die o. g. Varianten unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte sowie in Verbindung mit der Kenntnis zur perspektivischen Nutzung der Gebäude weiter untersucht und verifiziert werden.

WÄRMEVERSORGUNG

Unter Zugrundelegung der vorgenannten Argumentation aus der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung wird die vollständige Wärmeversorgung der Liegenschaft über Fernwärme und Fernwärmeerschließung auf der Basis der Ergebnisse des Energiekonzept Teil I aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten empfohlen.

Vor diesem Hintergrund sollte die Aufgabenstellung des Energiekonzeptes Teil II ein „Klimaneutrales Konzept“ sein und ökologische Versorgungsvarianten (d. h. insbesondere Varianten zur Nutzung der Liegenschaftsressourcen) zu finden, die aufgrund von Synergien aus der Gebäudenutzung heraus wirtschaftlich zu betreibende Versorgungsmöglichkeiten versprechen.

STROMVERSORGUNG

Aufgrund aktueller Veränderungen in der Gesetzgebung sollen im Energiekonzept Teil II insbesondere intelligente Mieterstrom-Modelle sowie andere innovative Verteil- und Abrechnungsvarianten betrachtet werden. Mieterstrom-Modelle sichern den Mietern in bestimmten Grenzen die Hoheit über Stromgewinnung und -verteilung. Innovative Verteil- und Abrechnungssysteme sorgen dafür, dass zukünftig Einsparmaßnahmen im Kosten- und Leistungsbereich optimiert werden können. Darüber hinaus ist daran gedacht, insbesondere mögliche Veränderungen von zukünftigem Nutzerverhalten im Bereich der E-Mobilität zu berücksichtigen und die entsprechende Lade-Infrastruktur vorzusehen. Insbesondere der Bereich e-Mobilität soll auch im Energiekonzept berücksichtigt werden.

5. Grün- und Freiflächenkonzept

5.1. Ausgangslage Grün- und Freiflächenkonzept

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 Ruderal-Vegetation 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 grenzt ein Regenrückhaltebecken der DB AG, das im Zuge der Realisierung des Leipziger City-Tunnels errichtet wurde. Nördlich und südlich des Regenrückhaltebeckens wurden auf einer streifenförmigen Fläche von insgesamt 11.800 m² Ausgleichsflächen auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses zum City Tunnel Leipzig festgesetzt. Ziel ist es, auf diesen Flächen eine pflegeextensive Gehölzstruktur mit Offenlandbereichen anzulegen und eine Anpflanzung von 45 Einzelbäumen durchzuführen. Die Ausgleichsmaßnahme soll in die Gestaltung von weiteren Grün- und Freiflächen integriert werden.

5.2. Planungsziele Grün- und Freiflächenkonzept

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 Freiladebahnhofes ist im Integrierten Entwicklungskonzept (IEKO) des Landschaftsplans in einzelne Teilbereiche gegliedert und unterschiedlich dargestellt.

Landschaftsplanerisches Ziel ist die Entwicklung und Verbesserung der Aufenthalts- und Stadtraumqualität in dicht bebauten innerstädtischen Räumen. Darüber hinaus ist eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünverbindung dargestellt, die der Erholung bzw. der Gestaltung des Landschaftsbildes dienen soll.

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

Folgende Aspekte sind zu beachten:

DIFFERENZIERTE FREIRAUMTYPOLOGIE

Die neu entstehenden Grün- und Freiflächen sollen eine hohe Aufenthalts- und Gebrauchs- sowie 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 stadtoökologische Funktionen übernehmen, 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 siedlungsnahe öffentliche Grün- und Freiflächen nachzuweisen. Siedlungsnahe Grün- und Freiflächen sind öffentlich nutzbare Parkflächen, öffentliche Plätze mit einem hohen Grünanteil, eventuelle Abstandsgrünflächen im öffentlichen Raum und die Ausgleichsflächen der DB AG. Bei der Gestaltung sind öffentliche Spielplätze zu berücksichtigen.

Die im Bereich des Regenrückhaltebeckens festgesetzten, jedoch noch nicht realisierten Ausgleichsmaßnahmen können im Zuge der Freiraumplanung und in Abstimmung mit der Stadt Leipzig 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 entgegen wirken.

WOHNUNGSNAHE PRIVATE GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Zur Sicherstellung der Grün- und Freiraumversorgung im unmittelbaren Umfeld der Wohnung sind mindestens 6 m² wohnungsnahe Grün- und Freifläche je Einwohner nachzuweisen. Wohnungsnahe 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.

Wohnungsnaher Grün- und Freiflächen sollten 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.

BÄUME IM STADTRAUM

Der im Plangebiet vorhandene Baumbestand stellte keine Restriktion für die städtebauliche und landschaftsarchitektonische Planung dar.

Aufgrund des vermuteten vorhandenen Altlastenbestandes, den Auffüllböden und der meist minderwertigen Beschaffenheit mit geringen Überlebensaussichten wird eine Neuplanung der Grünbereiche erfolgen. Bei der Gestaltung aller öffentlichen und privaten Straßen sollten Baumpflanzungen zur Ausführung kommen, 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 sollte 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 ZU DEN 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.

5.3. Sachstand Grün- und Freiflächenkonzept

Die Vorgaben der vorgenannten Planungsziele wurden vollständig erreicht. Es wurden alle Vorgaben aus dem städtebaulichen Vertrag und der Auslobung des Werkstattverfahrens umgesetzt. Ferner wurden die, in der Auslobung geforderten Mindestanforderungen an die Größe von öffentlichen Grün- und Freiräumen deutlich überschritten. Im Gebiet werden beispielsweise anstelle der geforderten 40.000 m² über 54.500 m² öffentliche Grün- und Freiflächen vorgesehen.

Die Aufteilung der Grünflächen gliedert sich in einen von Süd-Ost nach Nord-West gehenden Grün- und Parkverbund, der das Grüne Herz des Quartiers bildet. Die Grünfläche ist in drei wesentliche Bereiche geteilt. Die genaue Anordnung und Verteilung der Bäume auf dem Areal wird angelehnt an das Ökologische Gesamtkonzept zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen in diesem Rahmen konkret festgelegt.

Die nachfolgende Zusammenfassung der Planungsgrundsätze stellt den Planungsstand dar und ist die Grundlage für die Vertiefung in der nächsten Phase (s. auch Anhang 3.15 Erläuterung Freiraumplanung).



Freiflächenkonzept im Plangebiet (aktueller Planungsstand)

ZENTRALER PARK

Die zentrale Parkfläche ist großzügig und vielfältig gestaltet und fungiert als verbindendes Element aller Quartiere. Als Teil einer übergeordneten Grünverbindung, ausgehend vom Hauptbahnhof in den nördlich gelegenen Stadtteil Gohlis, stellt der Park auch eine wichtige Anbindung an die angrenzenden Stadtteile her. Durch die hohe Nutzungsvielfalt und die frei nutzbaren offenen Rasenflächen bietet der Park den Anwohnern aller Altersgruppen sowie Besuchern ein attraktives Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Park wird durch seine zentrale Lage und Größe zum Identität stiftenden Element des gesamten neuen Quartiers.

Drei ablesbare Bereiche untergliedern den Park und machen ihn kleinteilig und divers. Der Naturpark im Süd-Osten ist verhältnismäßig wild gestaltet, der Quartierspark in der zentralen Mitte bietet freie Nutzungsmöglichkeiten und der Sportpark im Norden konkrete urbane Sportnutzungen. Alle drei Bereiche werden durch höhere Wiesenbereiche mit Baumpflanzungen gerahmt und gegliedert.

NATURPARK

Der Naturpark wird durch eine blumige, höhere Wiese gestaltet und erhält einen extensiven Charakter. Er nimmt das umzäunte Retentionsbecken der DB AG unverändert in seine Gestaltung auf. Baumpflanzungen am westlichen Rand der Grünfläche sowie die durchgehende Gestaltung der Parkpromenade verbinden ihn über den zentralen Quartiersplatz Süd mit dem mittleren Parkabschnitt des Quartierparks.

QUARTIERSPARK

Der Quartierspark weist die größte zusammenhängende Rasenfläche auf und bietet somit freie Nutzungs- und Spielmöglichkeiten. Außerdem nimmt er einen Großteil der neu zu pflanzenden Gehölze an seiner Westseite auf. Eine umlaufende Promenade erhält zwei ergänzende Querverbindungen, die die drei anliegenden Quartiersplätze miteinander in Bezug setzt und auf direktem Wege verknüpft. Die Vertiefung dieses großen Parkbereichs, die für die Versickerung und für den Überflutungsfall durch Starkregen notwendig ist, wird durch die querenden Parkwege nachgeahmt, so dass die Wege keine Barrieren darstellen.

SPORTPARK

Im Anschluss an den Quartierspark wird im Norden ein Spielplatz verortet, in dessen Folge große Sportfelder für Fußball und Basketball angrenzen. Die Fläche des sogenannten Sportparks weist durch seine Gestaltung speziell auf Sport- und Spielnutzungen hin. Als Nutzergruppe zielt er auf die Grund- und Oberschüler des benachbarten Schulcampus sowie die Anwohner ab. Er besteht im Übergang zur Delitzscher Straße eine leicht erhöhte Böschung. In diese Böschung wird auf der weiter unten liegenden Südseite eine Sitztribüne integriert, von der aus Zuschauer das Treiben im Sportpark beobachten können.

QUARTIERSPLÄTZE

Ausgehend vom zentralen Quartierspark wird der öffentliche Freiraum durch drei Nachbarschaftsplätze in die Quartiere hinein fortgeführt. Diese Plätze dienen als nachbarschaftliches Subzentrum. Im Einzelnen gibt es die im folgenden aufgeführten Quartiersplätze:

CHAUSSEEPLATZ

im Westen des Plangebiets definiert ein großzügiges gastronomisch genutztes Gebäude den Chausseeplatz und charakterisiert durch seine spezifische Nutzung den öffentlichen Platzraum.

LOKSCHUPPENPLATZ

Der als Baudenkmal gesicherte Lokschuppen definiert den Charakter dieses, im Osten des Plangebietes gelegenen Platzes. Eine Neunutzung des Gebäudes wäre für den Freiraum maßgebend. Der östliche Bereich des Platzes wird durch eine dreigeschossige Kita und deren Freispielfläche geprägt.

GASOMETERPLATZ

Der Gasometer-Platz im Süden des Plangebietes hat einen kleineren öffentlichen Bereich als die anderen beiden Plätze, da er die dreigeschossige Kita Süd und deren Freispielfläche aufnimmt.

(s. Anhang 3.17 Erläuterung Platzcharaktere)

Besondere Freiräume

ZENTRALER QUARTIERSPLATZ SÜD

Dieser im Südosten gelegene Quartiersplatz vermittelt zwischen dem unteren und oberen Geländeneiveau und wird als geneigte, einheitlich befestigte Fläche gestaltet. Zwei grüne Inlays mit Staudenpflanzungen werden in die Asphalt- oder Betonfläche integriert. Die Fläche wird entsprechend der Parkpromenade befestigt. Eine Platz-Überfahung wird für die Erschließung der Baufelder 13, 14 und 15 in die urbane Platzgestaltung integriert. Die Einfassung der Überfahung wird durch geeignete Fußgänger-freundliche Maßnahmen im Rahmen der Platzgestaltung der nächsten Phase erfolgen. Der östliche Bereich des Platzes nimmt eine Vielzahl an Radbügeln auf und schließt an den Spielplatz im Park an.

ENTRÉE UND GRÜNFUGE

Der Entrée-Platz markiert als großzügiger öffentlicher Platz den Eingang ins Quartier. Die angrenzende Grünfuge leitet ähnlich eines Boulevards zum zentralen Quartierspark. Der Erhalt des Bestandsgebäudes definiert den Charakter des Platzes in direktem Anschluss an die Eutritzscher Straße. Der auf dem Platz geplante Baukörper soll sich sensibel in die Platzgestaltung einfügen.

INNENHÖFE

Die Innenhöfe der einzelnen Baufelder bieten großzügige Flächen von wohnungsnahem Grün, das gemeinschaftlich durch die Bewohner genutzt werden. Ein drei Meter breiter befestigter Streifen fasst die Grünfläche ein und erschließt die Gebäudeeingänge. Hier können auch Kleinkinderspiel- und Radstellplätze etc. untergebracht werden. Die Bäume befinden sich mittig in den Höfen, und verteilen sich in lockeren Gruppen auf die nicht unterbauten Flächen.

GRÜNSTRUKTUREN UND GEHÖLZSETZUNGEN

Im Park werden die Bäume so gesetzt, dass wichtige Sichtachsen und Kaltluftbahnen (siehe Klimagutachten) freigehalten werden. Die Zonierung und Baumsetzung innerhalb des Parks ergibt sich aus der Wiesen- und Rasenflächenverteilung. Ein großer Bereich des Parks wird als offene, frei nutzbare Rasenfläche gestaltet, die auf einer Seite von einer etwas höheren Wiese eingefasst wird. In diesem Wiesensaum wird der Großteil der Gehölze vorgesehen. Einzelne Bäume werden locker verteilt und auf der Rasenfläche verortet. Dieses Prinzip schafft eine klar ablesbare Zonierung innerhalb des Parks, die auch die Nutzungen definiert.

Im Naturpark wird die Fläche an der Bahn frei von Gehölzen gelassen, um den Blick Richtung Stadt zu ermöglichen.

Am Sportpark bilden die im westlichen Bereich zu pflanzenden Bäume einen grünen visuellen Puffer zwischen den Sportflächen und angrenzenden wohngeprägten Gebäuden.

Detailliertere Zuordnungen der Baumstandorte werden mit Erstellung des Ökologischen Gesamtkonzeptes erfolgen.

HÖHENVERLAUF

Die neue Geländegestaltung nimmt stark Bezug auf die Bestandshöhensituation und imitiert auf ähnliche Weise den natürlichen Höhenversprung im Osten. Das westliche Quartier schließt niveaugleich an die Delitzscher Straße an und wird circa ab Mitte der Quartiersplätze leicht zur Parkfläche geneigt. Die mittlere Parkfläche wird aus entwässerungstechnischen Gründen leicht vertieft. Im Anschluss an das östliche Quartier wird der ca. drei Meter betragene Höhenunterschied durch geneigte Flächen auf den Plätzen oder in den Straßenräumen überwunden.

Es wird auf Treppenanlagen auf den öffentlichen Flächen in diesem Bereich verzichtet. Die Neigung wird barrierefrei gestaltet. Besondere Höhensituationen zeigt der Eingang in den Sportpark sowie der erhöht liegende Stadtbalkon im südlichen Quartier.

Der Stadtbalkon liegt auf dem oberen Niveau des Naturparks und erhält gegebenenfalls einen Anschluss an eine Brücke in Richtung Innenstadt. Das unten liegende Niveau der Berliner Straße wird durch eine direkte Treppenverbindung vom Balkon angebunden. In die westlich liegende Böschung wird eine barrierefreie Rampe integriert, die aus dem Quartier des Experimentellen Wohnens direkt zum ehemaligen Stellwerkshäuschen führt.

Die Parkpromenade um den Sportpark wird im Eingangsbereich mittels großzügiger Treppen angebunden. Von dieser erhöhten Situation auf dem Gehweg ergibt sich ein Blick über den gesamten Park.

(s. auch Anhang 3.16 Topographie)



Übersicht Freiraumtypologien

5.4. Weitere Vorgehensweise Grün- und Freiflächenkonzept

Das Grünkonzept ist insbesondere hinsichtlich der Baumanzahl, der Baumstandorte, der Grüngestaltung, Stadt-Möblierung etc. in der weiteren Planungsphase zu vertiefen und im Detail abzustimmen. Darüber hinaus soll die Planung der Grün- und Freiräume mit dem ökologischen Konzept abgeglichen und verschnitten werden. Die Themen Regenwasserversickerung, Stadtklima und Ökologie werden in die Planung integriert. Gesamtziel ist die Schaffung eines Musterquartiers mit Strahlkraft in Bezug auf Ökologie, Aufenthaltsqualität und Zukunftsfähigkeit.

6. Stadtökologisches/Umweltkonzept

6.1. Flora / Fauna / Artenschutz

6.1.1. Ausgangslage Flora / Fauna / Artenschutz

Die im Plangebiet vorhandene Vegetation ist stark ruderal sowie 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. Für diese Bäume wird im Verlauf der Entwicklung des Areals Ausgleich geschaffen.

Bei der weiteren Vegetation handelt es sich vielfach um Pioniergehölze, deren Lebenserwartung als eher gering einzuschätzen ist.

Das Plangebiet unterliegt keinem naturschutzrechtlichen Schutzstatus.

Zur Erfassung des vorhandenen 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.

Besonderheit im Plangebiet ist zudem, dass das Areal vormals zu 100% gewerblich (Straßen, Schienen, Gebäude) genutzt wurde, es somit keine angelegten Grünflächen gibt. Das Areal ist zu über 70% aktuell versiegelt und weist eine flächenhafte Verunreinigung der oberen Bodenschicht (nur Auffüllboden, keine Mutterboden vorhanden) auf.

6.1.2. Planungsziele Flora / Fauna / Artenschutz

Im Zuge der Stadtquartiersplanung sind neue Grün- und Freiflächen anzulegen und zu gestalten. Dabei sind Ausgleichsmaßnahmen im naturschutzfachlichen Sinn sowie Ersatzpflanzungen nach Baumschutzsatzung in die Freiraumgestaltung zu integrieren. Nach Realisierung des neuen Stadtquartiers wird es perspektivisch zu einer Verschiebung des Artenspektrums kommen. Es ist vorgesehen, für die vor Ort vorhandenen Eidechsen und Heuschrecken externe Ersatzflächen bereitzustellen. Entsprechende Gespräche zu Ersatzhabitaten laufen bereits. Mobile Artengruppen wie Vögel können von einer starken Durchgrünung im Plangebiet langfristig profitieren.

Im Zuge der Realisierung der Planung sollen folgende Maßnahmen für die Fauna 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, Fassadenlösungen usw.),
- Anlage von zahlreichen Bäumen im Bereich der öffentlichen und privaten Grün- und Freiräume,
- Gewährleistung der Nahrungsangebote durch Gründächer.

6.1.3. Sachstand Flora / Fauna / Artenschutz

Eine faunistische Kartierung aus dem Jahr 2016 erfasste den Bestand von Zauneidechsen, Vögeln, Fledermäusen und ausgewählten Insektenarten. Weiterhin wurde für das gesamte Gelände eine Biotoptypenkartierung sowie eine Einzelbaumerfassung durchgeführt. Alle vorbereitenden Maßnahmen (Abbruch einzelner Gebäude, Gehölzentfernung etc.) wurden und werden durch eine ökologische Baubegleitung (öBB) dokumentiert und fachlich gelenkt.

Für den Ausgleich wurden, je nach Betroffenheit der einzelnen Arten und je nach Möglichkeit des Ausgleiches, unterschiedliche Strategien gewählt. So werden die Zauneidechsen im Rahmen einer Umsiedlung durch qualifizierte Spezialisten artgerecht eingefangen und auf eigens dafür erworbene und hergerichtete FCS-Flächen (FCS – favourable conservation status); Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes) im Leipziger Umland verbracht. Die gesamte Maßnahme erfolgt in enger Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz der Stadt Leipzig als Untere Naturschutzbehörde und den entsprechenden TÖBs (Nabu, BUND etc.) und unter permanenter fachlicher Begleitung durch externe Fachexperten für Naturschutzrecht und ein Fachbüro für Artenschutz.

Für Fledermäuse werden auf dem Gelände geeignete Quartiere in den neu zu errichtenden Gebäuden bereitgestellt. Zudem soll das Stellwerk Nord zum Fledermausturm umgestaltet werden. In der Zwischenzeit wird durch die öBB dafür gesorgt, dass bei den Abbrucharbeiten keine Schädigung eventuell nachträglich eingezogener Tiere eintritt. Insbesondere die ansonsten mögliche Störung der Winterruhe wird so vermieden.

Ein ähnliches Vorgehen wird bei den gebäudebrütenden Vogelarten gewählt. Zur Vermeidung der Störung von gebäudebrütenden Vogelarten finden Abrissarbeiten nur außerhalb der Brutzeiten in den Monaten zwischen Oktober und März statt. Der zeitweise Verlust von Brutstätten, durch den fortschreitenden Gebäudeabriss wird durch Ersatzbrutkästen auf dem Gelände ausgeglichen. Mit der Fertigstellung des Areals werden wieder zahlreiche Brutplätze zur Verfügung stehen.

Eine Besonderheit ist, dass auf dem Standort bereits planfestgestellte Ausgleichsflächen der DB AG gesichert wurden. Diese werden bei allen weiteren Untersuchungen und Planungen berücksichtigt und integriert werden.

6.1.4. Weitere Vorgehensweise Flora / Fauna / Artenschutz

Aufgrund der Neugestaltung des Areals erfolgt ein nahezu vollständiger Eingriff in die Bestandssituation. Bis auf sehr wenige erhaltenswerte Einzelbäume werden alle Bäume und

Gehölze durch die Maßnahme beseitigt. Zu allen Eingriffen erfolgt jedoch ein vollumfänglicher Ausgleich, der das Gebiet auch teilweise aufwerten wird. So werden über mehrere hundert Einzelbäume neu gepflanzt, Grünflächen gestaltet, und Gehölzpflanzungen in die Freianlagen integriert. Die genauen Standorte und Arten werden im Rahmen der nächsten Überarbeitungsstufe der Grünanlagen und im Kontext des Ökologischen Gesamtkonzeptes festgelegt.

Durch die bereits im städtebaulichen Entwurf erkennbare, durchgehende Grünflächenstruktur, durch einen innovativen Umgang mit dem Regenwasser auf den Standort (Nutzung und Versickerung vor Ableitung) und durch die orts- und klimaangepasste Bepflanzung ist zu erwarten, dass die ökologische Qualität auf dem Gelände des ehemaligen Freiladebahnhofs nach Fertigstellung des neuen Leipziger Stadtteils höher ist als zu Beginn der Maßnahme

Aktuell werden zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger zwei Verträge verhandelt, die eine schnelle Umsetzung der artenschutzrechtlichen Belange sicherstellen sollen.

Es werden im weiteren Verlauf die vorhandenen Gutachten vertieft und konkretisiert und es wird über alle Maßnahmen eine Überwachung, Koordination und Dokumentation durch eine Ökologische Baubegleitung ÖBB erfolgen.

6.2. Klima

6.2.1. Ausgangslage Klima

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 Parthe-Aue, 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 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.

6.2.2. Planungsziele Klima

Die Verbesserung des Klimas im Plangebiet kann aufgrund nur eingeschränkter äußerer positiver Einflüsse hauptsächlich von innen heraus, d. h. durch eine klimaoptimierte Quartiergestaltung erfolgen.

BAUWERKSANORDNUNG

Während windschwacher Strahlungswetterlagen erfolgt die bodennahe Anströmung im Plangebiet aus östlicher bis süd-östlicher Richtung. Daher wurde die Gebäudestellung so gewählt, dass eine Einströmung aus Südosten in das Plangebiet ermöglicht wird. Die Grünflächen wurden so platziert, dass diese zentral im Plangebiet, beginnend im südöstlichen Bereich, liegen und durch Straßen, Wege oder andere Verbindungen miteinander verbunden sind.

GRÜNDÄCHER

Es wird eine vollständige Dachbegrünung auf allen Flachdächern (außerhalb der Technikaufbauten) durchgeführt. Hiervon werden mindestens 50 % intensiv begrünt, um die Regenrückhaltung zu fördern und das Lokalklima durch Verdunstungseffekte positiv zu beeinflussen.

UNVERSIEGELTE FLÄCHEN

Unversiegelte Flächen heizen sich weniger stark auf als versiegelte Flächen und können Niederschlagswasser speichern, das während warmer Witterung wieder verdunsten kann. Durch die Verdunstungskälte kann die Lufttemperatur spürbar gesenkt werden.

BAUMPFLANZUNGEN

Im Plangebiet soll ein überdurchschnittlich hoher Baumanteil realisiert werden. Die Baumpflanzungen dürfen einer aktiven und passiven Solarnutzung nicht entgegenstehen. Auch sollte die bodennahe Belüftung in den Freiflächen nicht flächendeckend behindert werden, um den Abtransport von Spurenstoffen zu gewährleisten.

Geeignet ist neben Baumgruppen in den Grünflächen auch eine Gruppierung der Bäume in den Freiflächen.

6.2.3. Sachstand Klima

Im vorliegenden Entwurf wurden die klimatologischen Vorgaben beachtet. Dieses betrifft die Anordnung der Gebäude und die Lage und Dimension der Grün- und Freiflächen. Mit der mögliche Durchströmung von Süd-Ost und der zentralen Parkfläche sind wichtige stadtklimatische Anforderungen umgesetzt. Der vorliegende städtebauliche Entwurf entspricht damit grundsätzlich den Planungszielen „Klima“. Optimierungsmöglichkeiten bestehen im Detail (s. auch Anhang 3.18 Stadtklima – Ersteinschätzung und Optimierungspotentiale).

Eine Dachbegrünung ist im gesamten Quartier auf allen Dächern, welche Flachdächer sind eingeplant. Der überwiegende Teil der Gebäude wird mit Flachdächern realisiert, so dass insgesamt ein Großteil der Dächer begrünt werden wird. Die Begrünung wird extensiv und intensiv durchgeführt. Eine punktuelle Wasserspeicherung im Gründachbereich ist vorgesehen.

Der Entwurf ist weitgehend als klimatisch günstig einzustufen. Veränderungen in der Lage oder Gestalt der Gebäude sind nicht erforderlich.

Prinzipiell sind die Gebäude für eine gute Quartierdurchlüftung günstig angeordnet. Im Detail werden die Standorte der Bäume entsprechend klimatisch günstiger Standorte verortet. In den Freiflächen des zentralen Parks bzw. der zentralen Freiraumschneise sind die Verschattungszonen bereits optimal angelegt. Für sonnenexponierte Gebäudefassaden im Straßenraum sind Verschattungszonen zwar bereits vielfach umgesetzt, diese sollen jedoch weiter ausgebaut werden.

6.2.4. Weitere Vorgehensweise Klima

Im weiteren Planungsschritt soll der bestehende Entwurf klimatologisch im Detail betrachtet werden. Dabei sollen im Klimamodell Kaltluftströme, Flurwinde, Erhitzung und Überwärmung berechnet und bewertet werden. Es sollten zudem die Details in Ausführung und Gestaltung optimiert werden. Dazu zählen die Anpassung von Gebäude- und Hoföffnungen, die Lage und Anordnung von Bäumen, die Beschattungssituation. Die Betrachtung wird durch ein weiteres Gutachten geschärft.

6.3. Boden / Altlasten

6.3.1. Ausgangslage Boden / Altlasten

Das Areal des ehemaligen Freiladebahnhofs ist aufgrund seiner langjährigen Nutzung als Güterbahnhof im Sächsischen Altlastenverzeichnis (SALKA) 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 gesamten Areal Auffüllbereiche und Bodenverunreinigungen vorhanden. Für das Untersuchungsgebiet lässt sich insgesamt keine flächenhafte und keine tiefgründige Belastung des gewachsenen Baugrundes ab einer Tiefe von 1-2 m 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. Diese lassen eine einfache Gründung zu. Im Gelände sind zahlreiche baufällige Gebäude vorhanden, welche abzureißen sind.

Als Basis liegen umfangreiche und ausführliche Berichte über vorhandene, zum Teil bereits sanierte Altlastenflächen aus dem Zeitraum 1990 bis 2015 vor.

6.3.2. Planungsziele Boden / Altlasten

Im Planungskonzept wird davon ausgegangen, dass im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen (Fundamente, Keller, Tiefgaragen, Erschließung und Straßenbau) in erheblichen Flächenanteilen die obere 1 - 2 m mächtige Bodenschicht (Auffüllschicht) abgetragen werden und als vorhandene Altlasten beseitigt werden. Bei möglichen Geländemodellierungen im Plangebiet wird die Bestandshöhe der zu erhaltenden Baudenkmale und der verkehrlichen Anbindepunkte beachtet.

6.3.3. Sachstand Boden / Altlasten

BODEN

Die oberste Bodenschicht ist durch die anthropogene Nutzung stark geprägt und besteht im Wesentlichen aus einem bis zu 4,40 m mächtigen, aufgefüllten Material aus Bauschutt, Kies und

umgelagertem Geschiebelehm. Es folgen unter der Auffüllschicht Sande und zum Liegenden vermehrt Kiese mit bis zu 20 m Mächtigkeit. Diese saalekaltzeitlichen glazifluviatilen und Hauptterrassenschotter bilden den Hauptgrundwasserleiters GWL 1.5.

Oberhalb des GWL 1.5 können rudimentär Geschiebelehm und Geschiebemergel sowie glazifluviatile (GWL 1.4) Sedimente auftreten. Im Liegenden schließen sich die Feinsande mit vereinzelt Kohleschmitzen des Bitterfelder Glimmersandes (GWL 5) an, die wiederum nach unten durch Schluff der Rupelfolge begrenzt wird. Beide Grundwasserleiter GWL 1.5 und GWL 5 sind hydraulisch miteinander verbunden.

Es stehen einfache Baugrundverhältnisse und damit unkomplizierte Gründungsverhältnisse an. Die Baugrundverhältnisse werden vor allem durch die differierende Mächtigkeit der Auffüllschicht geprägt. Diese ist vorbehaltlich objektspezifischer Baugrunduntersuchungen als geringtragfähig für Hochbauten anzusehen. Im Zuge der Errichtung von Gebäuden mit Tiefgeschossen werden die Auffüllschichten aber zum größten Teil abgetragen und sind damit nicht mehr relevant. Der meist unter der Auffüllschicht direkt anstehende Kiessand ist grundsätzlich für die vorgesehenen Nutzungsarten tragfähig. Da der Grundwasserspiegel fast durchgehend ca. 5 m unter Gelände ansteht, dürften daraus bei höchstens eingeschossigen Unterkellerungen keine Bauerschwernisse in Bezug auf eine notwendige Grundwasserhaltung bzw. Grundwasserabsenkung eintreten.

In Bezug auf die Versickerungsfähigkeit kann eine sehr gute Versickerung am Standort ermöglicht werden. Der Durchlässigkeitskoeffizient des unter der Auffüllschicht bzw. dem Geschiebemergel anstehenden Sandes (meist Sand, kiesig, schwach schluffig – Bodenart SU) beträgt $K_f = 10^{-3} \dots 10^{-5} \text{ m/s}$, i. M. $3 \times 10^{-4} \text{ m/s}$ für die gesättigte Zone. Der anstehende Sand ist gut durchlässig und damit versickerungsfähig.

Die dargestellten Untersuchungsergebnisse und Auswertungen basieren auf einem durchschnittlich 75 m – Aufschlussraster. Dazwischenliegende Bereiche wurden linear interpoliert. Abweichungen von den getroffenen Aussagen sind somit punktuell möglich.

ALTLASTEN

Alle vorhandenen Boden- und Altlastenberichte wurden als Zusammenfassung (Dokumente aus 1990 – 2015) und mit einer ersten Verdichtung durch aktuelle Bohrungen (2016) als flächige Sachstandszusammenfassung 2016 als Gutachten durch ein Ingenieurbüro zusammengefasst (s. Anhang 3.19 Ergebnisbericht Altlastenvoruntersuchung).

Im Zuge der Geländesicherung wurden baufällige, einsturzgefährdete und nicht genutzte Gebäude und Baracken in den Jahren 2016 bis 2018 abgerissen und entsorgt. Darüber besteht die Dokumentation im Abfallkonzept Abbruch 1, 2016/2017 – erledigt 2018 Firma AUD und im Abfallkonzept Abbruch 2, 2017/2018 – erledigt ebenfalls durch 2018 Firma AUD.

Im Jahre 2018 wurden weitere umfangreiche Bohrungen durchgeführt und eine aktuelle Grundwasserbewertung durchgeführt.

Für die Umnutzung des Standorts wurden Altunterlagen ausgewertet und weitere Erkundungen durchgeführt. Es wurden ca. 260 Bohrungen und Sondierungen ausgewertet. Die Laborergebnisse wurden gemäß LAGA TR Boden 2004 neu bewertet und zugeordnet. Es wurden 38 RKS bis zu einer Tiefe von 4 m auf dem Grundstück verteilt, wovon im September 2016 31 Stück durchgeführt wurden. Hierbei wurde die Auffüllung und organoleptische Schichten beprobt

und analysiert. Ebenfalls wurden die Grundwasserstände an einigen bestehenden Pegeln bestimmt. Anhand der bisherigen Ergebnisse wurde ein etwa 4 m tiefer und etwa 100 m breiter Korridor aus von NW nach SO erstreckender Auffüllung festgestellt. Meist wurde eine Belastung der oberen Schichten durch TOC, PAK, Kupfer u. A: und Schwermetalle festgestellt. Der Grundwasserspiegel wurde zwischen 4,40 und 5,50 m u. GOK gemessen. Bei den Erkundungen wurde keine flächendeckende und tiefgründige Belastung festgestellt. Die Verunreinigungen wurden in der anthropogenen Auffüllung in den bekannten Altlastenverdachtsflächen analysiert (Einstufung Z2 und > Z2). In dem gewachsenen Boden wurden keine Belastungen nachgewiesen.

6.3.4. Weitere Vorgehensweise Boden / Altlasten

Geplant sind weitere vertiefende Untersuchungen auf dem Gelände (weitere Bohrungen mit Vertiefung des Bohrrasters und Überprüfung der Grundwassermessstellen) um das Abfall- und Entsorgungskonzept zu erstellen und entsprechende Maßnahmen und Vorgehensweisen festzulegen, um ein Mengen- und Logistikkonzept zu erstellen und um Nachweise aus Sicht des Bodenschutz zu geben. Zudem sollen die entsprechenden Wirkpfade untersucht werden.

6.4. Schall-/Lärmgutachten

6.4.1. Ausgangslage Lärm

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 unerheblich auf das Plangebiet auswirkt.

6.4.2. Planungsziele Lärm

Vorgabe bei der städtebaulichen Planung sind die Orientierungswerte für Verkehrslärm gemäß DIN 18005 Teil 1 sowie die Immissionsrichtwerte der TA Lärm, welche zwingend einzuhalten sind. Deshalb erfolgte eine Anordnung der Baukörper so, dass die Gebäude zu den Hauptverkehrsstraßen im Nordwesten (Eutritzscher Straße/Delitzscher Straße) eine schallabschirmende Wirkung übernehmen.

Die Nutzungsverteilung wurde so entwickelt, das 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 angeordnet werden.

6.4.3. Sachstand Lärm

VERKEHRSLÄRM

Es wurden durch das Büro Goritzka entsprechende Gutachten erstellt. Dabei wurde der Gutachtenteil 1 – Bewertung des vorhandenen Verkehrslärms ohne Bebauung als Grundlage für die städtebauliche Werkstatt zur Festlegung des Städtebaus verwendet.

Es wurde in einem zweiten Gutachten- und Berechnungsschritt der vorhandene Siegerentwurf des städtebaulichen Werkstattverfahrens überprüft und bewertet.

Im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung wurde die Schallimmissionsbelastung im geplanten Bebauungsplanes Nr. 416 „Eutritzscher Freiladebahnhof“, herrührend von den außerhalb Gebietes liegenden Schallquellen „Straße, Straßenbahn und Eisenbahn“ ermittelt.

Die Berechnungsergebnisse sind als Isophonenkarten für zwei Berechnungshöhen - 2,80 m und 12,80 m - ausgewiesen.

Dabei wurden die Erkenntnisse aus der Festlegung der Planungsziele bestätigt und die Möglichkeit der zukünftigen Festsetzung als „Urbanes Gebiet“ gem. BauNVO geprüft. Unter Beachtung von verschiedenen passiven Schallschutzmaßnahmen ist eine Umsetzung des städtebaulichen Entwurfes möglich. Weitere begleitende Untersuchungen finden im weiteren Verfahrensverlauf statt.

Eine Umsetzung einer Lärmschutzwand auf Seiten der Bahngleise wird durch die Begutachtung nicht gefordert und ist durch die ermittelten Werte nicht begründbar (s. Anhang 3.20.1 Schalltechnische Untersuchung Verkehrslärm).

VERANSTALTUNGSLÄRM

Auf dem Gelände des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 416 „Eutritzscher Freiladebahnhof“, sollen sich Kulturbetriebe in der Kulturzeile befinden. Es wurde eingeschätzt, in wieweit ein Neubesatz an Vergnügungsstätten mit den Planungen (Sport- und Kulturmeile, Ansiedlung von Wohn- und Büroräumen) verträglich ist.

Den Ergebnissen ist zu entnehmen, dass Überschreitungen des Immissionsrichtwertes auftreten (s. Anhang 3.20.2 Schalltechnische Untersuchung Veranstaltungslärm).

Durch die geplanten Bebauungen können sich neue Konfliktpotentiale ergeben, u. a. durch

- die Anlage von Freisitzen: Nutzung ab 22:00 Uhr
- kurze Entfernungen zu Wohnungen

Zur Minimierung des Konfliktpotentials sollten

- im Nachtzeitraum ab 22:00h keine Freisitze im Umfeld der wohngenutzten Gebäude betrieben werden.
- in der Kulturmeile keine Veranstaltungen stattfinden, deren Hauptaugenmerk auf Musik mit hohem Schalldruckpegel liegt.

FREIZEITLÄRM

Die Freiflächenplanungen sehen im nördlichen Teil des Plangebietes die Errichtung eines Sportparks mit zwei „Spielfeldern“ vor. Die vorliegende schalltechnische Untersuchung ermittelt die zu erwartenden Schallimmissionen im Umkreis des Sportparks. Die Beurteilung der Geräuschsituation erfolgte nach der Sportanlagen-Lärmschutzverordnung (18. BImSchV).

Aus den Berechnungsergebnissen des Gutachtens lassen sich folgende Erkenntnisse gewinnen (s. Anhang 3.20.3 Schalltechnische Untersuchung Freizeitlärm):

Tagzeitraum: schalltechnische Konflikte sind - auch unter Beachtung eines Impuls- und/oder Informationszuschlages von $K = 5 \text{ dB}$ - unwahrscheinlich

Nachtzeitraum: bei angrenzender Wohnnutzung sind bei der Nutzung des „Sportparks“ schalltechnische Konflikte sehr wahrscheinlich bei angrenzender Büronutzung sind schalltechnische Konflikte unwahrscheinlich

Empfehlung: Der „Sportpark“ ist als offener Bereich, der für jedermann zugänglich ist, geplant. Damit kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass sich im Nachtzeitraum dort Personen aufhalten. Insbesondere in den Sommermonaten ist davon auszugehen, dass in den Abend- und Nachtstunden diese Fläche intensiv genutzt wird. Sollte die Fläche wie gewünscht durch die Öffentlichkeit angenommen werden, ist mit hoher Sicherheit davon auszugehen, dass sich im Nachtzeitraum schalltechnische Konflikte mit der angrenzenden Wohnnutzung ergeben.

Durch die Zugangsbeschränkung der Ballspielfelder im „Sportpark“ kann der Zugang gesteuert und eine Nutzung nach 22:00 Uhr ausgeschlossen werden. Dies gilt sowohl für die Öffentlichkeit als auch die Vereine. Dabei ist zu überlegen, ob ausschließlich Teilbereiche, z. B. der östliche Bereich, eingefriedet werden können.

Ziel ist die Erstellung eines Nutzungskonzeptes für Sport/Freizeit. Darin ist festzulegen, ob der öffentlichen Nutzung der Fläche eine höhere Gewichtung zukommt als der Wohnnutzung oder umgekehrt.

GEWERBELÄRM

Mit der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung des Büros Goritzka sind die bestehenden gewerblichen Einrichtungen außerhalb des geplanten Bebauungsplanes erfasst. Die Auswirkungen auf das B-Plan-Gebiet wurden quantifiziert. Die Ermittlung erfolgte vor Ort, da keine hinreichend genaue Aktenlage vorhanden war.

Das Durchführen der Ermittlung bestand aus Vorortbegehungen, Einholen von schalltechnisch relevanten Informationen durch die Betreiber vor Ort, qualitatives Erfassen immissionsrelevanter Schallquellen, Integration der Emittenten in das vorhandene schalltechnische Berechnungsmodell, Durchführen einer Schallausbreitungsberechnung für den Tag- und Nachtzeitraum und der Darstellung der Ergebnisse als Isophonenkarten.

Die Ergebnisse der Untersuchung belegen, dass die Immissionsrichtwerte (IRW) für „Urbanes Gebiet“ nach der TA Lärm eingehalten werden (s. Anhang 3.20.4 Schalltechnische Untersuchung Gewerbelärm).

Herrührend von den außerhalb des Bebauungsplanes liegenden gewerblichen Einrichtungen sind keine schalltechnischen Konflikte, in Bezug auf die geplante Bebauung, zu erwarten. Ebenso zeigen die Ergebnisse der Untersuchung, dass sich die Planung nicht „schädlich“ gegenüber den vorhandenen gewerblichen Einrichtungen verhält. Dies wäre dann der Fall, wenn die heranrückende Bebauung die Gewerbe in ihrer Nutzung einschränkt, also z. B. Immissionsrichtwerte überschritten werden. Im Konkreten werden die Immissionsrichtwerte um mind. 10 dB unterschritten, d. h. auch eine Entwicklung der Gewerbebereiche ist möglich.

6.4.4. Weitere Vorgehensweise Lärm

Im weiteren vertiefenden Planungsverlauf ist vorgesehen, die bestehenden Planungen zu vertiefen.

Dabei sollten die Gebäude an besonders belasteten Punkten im Bereich des Verkehrslärm gebäudegenau untersucht und hinsichtlich ihrer passiven Schallschutzmaßnahmen bewertet werden.

Zudem soll eine Betrachtung der sich zukünftig im Plangebiet ergebenden Lärmsituation erfolgen. Die Lärmentwicklung sowohl vom Gewerbelärm als auch vom Verkehrslärm im Gebiet im Planzustand bewertet werden. Darüber hinaus muss für eine weiterführende detaillierte Untersuchung der Themen Freizeitlärm und Veranstaltungslärm jeweils ein Nutzungskonzept für den Sportpark und die Kulturmeile entwickelt und festgelegt werden.

6.5. Weitere Umweltbelange

Die Themen Energieversorgung und Regenwasser wurden bereits unter im Kapitel. Technische Erschließung beschrieben.

7. Ökologisches Gesamtkonzept

Das Stadtquartier soll ein Ökologisches Vorzeigequartier werden. Dazu sind im Vorfeld verschiedene Einzelplanungen erfolgt und in den vorgenannten Kapiteln aufgeführt, welche in der Nächsten Phase vertieft und detailliert werden.

- Regenwasser
- Klima
- Grün- und Freiraumplanung
- Energie
- Mobilität

Im Rahmen der Planung des Stadtquartiers soll ein Ökologisches Gesamtkonzept erstellt werden. In diesem Konzept sollten die verschiedenen Fachbereiche der Umweltplanung gebündelt und vernetzt werden, der Abgleich untereinander erfolgen und Synergien aufgezeigt werden.

Dabei werden die einzelnen umwelt- und klimarelevanten Fachthemen beurteilt, die Vernetzung der Fachbereiche sicher gestellt und die möglichen Synergien aufgezeigt werden. In diesem Konzept sollen die sektoralen Fachthemen untereinander angeglichen werden um die Synergien zu erkennen und zu nutzen.

Ziel ist es, dass es in weiten Bereichen moderne, nachhaltige und zukunftssichere Bauweisen und Technologien im Quartier gibt. Durch diese Vorgehensweise, soll erreicht werden, dass bei der Realisierung des neuen Stadtquartiers nachhaltige und zukunftssichere Technologie und Bauweisen zur Umsetzung kommen. Dadurch kommt der klimaangepassten Bauweise ein besonderer Stellenwert zu.

Die sich ergebenden Ergebnisse werden zudem in die Grün- Freiraumplanung, die Gebäudeplanung und die Planungen der technischen Infrastruktur übernommen.

C ANHANG

- 1. Städtebauliche Kalkulation / Mengengerüst**
- 2. Planwerk**
 - 2.1. Lageplan Städtebau M 1:1.000**
 - 2.2. Nutzung**
 - 2.2.1. Axometrie / Nutzungsverteilung der Funktionen (ohne Maßstab)**
 - 2.2.2. Nutzungsverteilung / Darstellung Erdgeschoss M 1:1.000**
 - 2.2.3. Nutzungsverteilung / Darstellung aller Geschosse (ohne Maßstab)**
 - 2.3. Geländeschnitte M 1:1.000**
 - 2.4. Grün- und Freiflächen**
 - 2.4.1. Lageplan Gestaltungsplan M 1:1.000**
 - 2.4.2. Übersichtsplan Freiraumkonzept M 1:1.000**
 - 2.5. Verkehrsanlagen**
 - 2.5.1. Verkehrsdiagramm – alle Verkehrsteilnehmer M 1:1.000**
 - 2.5.2. Übersichtsplan Straßentypologien M 1:1.000**
 - 2.6. Höhenplan mit Höhenschichten M 1:1.000**
 - 2.7. Baufelderplan / Darstellung der Kennwerte M 1:2.000**
- 3. Erläuterungen und Konzepte**
 - 3.1. Planungs- und Entwicklungsvereinbarung**
 - 3.2. Aufstellungsbeschluss**
 - 3.3. Auslobung Städtebauwerkstatt**
 - 3.4. Sitzungsprotokoll der Jury wg. Städtebauwerkstatt**
 - 3.5. Siegerentwurf Städtebauwerkstatt**
 - 3.6. Korrekturplan**
 - 3.7. Protokoll Workshop vom 01.06.2018**
 - 3.8. Erläuterung Nutzung**

- 3.9. Erläuterung Musterblöcke**
- 3.10. Konzept Schulcampus**
- 3.11. Verkehrsuntersuchung**
- 3.12. Erläuterung Verkehrstechnische Erschließung / Straßentypologien**
- 3.13. Entwässerungskonzept Regenwasser**
 - 3.13.1. Regenwassermanagement-Karte**
- 3.14. Energiekonzept Teil I**
- 3.15. Erläuterung Freiraumplanung**
- 3.16. Erläuterung Topographie**
- 3.17. Erläuterung Platzcharaktere**
- 3.18. Stadtklima – Ersteinschätzung und Optimierungspotentiale**
- 3.19. Ergebnisbericht Altlastenvoruntersuchung**
 - 3.19.1. Bodenkarte**
- 3.20. Schalltechnische Untersuchung**
 - 3.20.1. Schalltechnische Untersuchung Verkehrslärm**
 - 3.20.2. Schalltechnische Untersuchung Veranstaltungslärm**
 - 3.20.3. Schalltechnische Untersuchung Freizeitlärm**
 - 3.20.4. Schalltechnische Untersuchung Gewerbelärm**
 - 3.20.5. Lärmkarten**