



Stadt Leipzig

Dezernat Stadtentwicklung
und Bau

Beteiligungsprozess „Grüner Bahnhof Plagwitz - Nordteil/West“



Ergebnispapier

**Workshopverfahren
August 2023
bis Mai 2024**

Impressum

Beteiligungsprozess
„Grüner Bahnhof Plagwitz - Nordteil/West“

August 2023 bis Mai 2024

Veranstalterin:

Stadt Leipzig
Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt

Telefon: +49 341 123 4820
E-Mail: stadtplanungsamt@leipzig.de
www.leipzig.de

Flächeneigentümerin:

LEWO Neunte Südprojekt AG & Co. KG

Telefon: +49 341 656715 0
E-Mail: info@lewo.de
www.lewo.de

Moderation:

StadtLabor, Träger + Mothes GbR

Telefon: +49 341 21 11 800
E-Mail: kontakt@stadtlabor.de
www.stadtlabor.de

Präambel

Am **Grünen Bahnhof Plagwitz** wird das Spannungsfeld einer wachsenden Stadt deutlich: Auf einer begrenzten Fläche treffen verschiedenste Bedarfe, wie Wohnungsbau, Naherholung, Ökologie, Ökonomie und Kultur aufeinander. Bei der Entwicklung der letzten Flächen des **Grünen Bahnhof Plagwitz** müssen der historisch gewachsene Charakter und die vielfältige Nutzung des Areals nicht nur erhalten bleiben, sondern auch Ziel für die künftige Entwicklung der Flächen sein.

Der **Bürgerbahnhof Plagwitz** stellt für die Gesamtstadt und für den Leipziger Westen einen **herausragenden Ort** des nachhaltigen Stadtumbaus dar. Mit seinen besonderen Nutzungen, wie den Bürgerprojektflächen (unter anderem dem Hildegarten, der Obstwiese, dem Bauspielplatz und dem Café Heiter bis Wolkig) ist er ein Beispiel für eine besonders grüne Nachnutzung von Bahnbrachen und eine **gelungene Kooperation** zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik. Im Jahr 2020 erhielt der Bürgerbahnhof Plagwitz dafür den „Bundespreis Stadtgrün“.

Das Gebiet des früheren Güterbahnhofs Plagwitz hat eine **lange industrielle und bahntechnische Geschichte**. Im Jahr 2012 beschloss der Stadtrat auf Grundlage des Konzeptionellen Stadtteilplans Leipziger Westen (KSP West) einen **Rahmenplan** für die Nachnutzung des ehemaligen Bahnareals. Dieser sieht eine **weitgehend freiräumliche Nutzung und eine bauliche Entwicklung im Nordwestteil des Gebietes** vor. Die Erstellung dieses Rahmenplans „Bahnhof Plagwitz“ war von Anfang an eine kooperative Zusammenarbeit mit Beteiligung von Bürgerschaft, Politik, der Eigentümerin Deutsche Bahn und der Stadtverwaltung. Basierend darauf wurde der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 380 „**Grüner Bahnhof Plagwitz**“ gefasst.

Für den Teilbereich **380.1 „Grüner Bahnhof Plagwitz – Nordteil“** wurde der B-Plan-Entwurf 2021/22 öffentlich ausgelegt. Ergebnis der **regen Öffentlichkeitsbeteiligung** war eine Beteiligung mit über 900 Stellungnahmen mit einem deutlichen Stimmungsvotum für eine Reduzierung der geplanten Bebauung zugunsten einer größeren freiräumlichen Nutzung, insbesondere der Flächen entlang der Ladestraße West. Dem Anliegen folgend wurde der Geltungsbereich 380.1 nochmals geteilt. Der in den Planungszielen unstrittige Teil 380.1 „Grüner Bahnhof Plagwitz - Nordteil/ Ost“ (380.1) mit den hergestellten öffentlichen Grünflächen, Bürgerprojektflächen, Zolenschuppengebäude wurde Anfang 2024 zur Satzung beschlossen.

Für die verbleibenden Flächen entlang der Ladestraße-West wurde nach einem **Stadtratsbeschluss** zum Antrag der Fraktion DIE LINKE VII-A-06731 ein **kooperativer Planungs- und Beteiligungsprozess** aufgenommen. In verhandlungsreifer Mitwirkung der neuen Flächeneigentümerin LEWO AG fand von September 2023 bis Mai 2024 zum **B-Plan Nr. 380.2 „Grüner Bahnhof Plagwitz - Nordteil/ West“** ein moderierter Beteiligungsprozess zur Weiterentwicklung der nord-westlichen Flächen statt. Im Zuge dessen wurden auch die Argumente der Unterschriftensammlungen des BUND Leipzig und der „Bürgerinitiative Bürgerbahnhof Plagwitz erhalten!“ sowie der Petition „Grün statt Beton am Plagwitzer Bürgerbahnhof“ des BUND Leipzig (Stadtratsbeschluss VII-P-07364-DS-02) eingebracht.

Der moderierte Beteiligungsprozess bestand aus insgesamt **sieben moderierten Workshopsitzungen**. In diesen fanden intensive Diskussionen mit circa 40 Teilnehmenden statt. Das Workshopgremium umfasste Akteurinnen und Akteure aus der Nachbarschaft, Wissenschaft und stadtweiten Institutionen, u. a. dem BUND Leipzig, Ökolöwe, der Industrie- und Handelskammer und der „Bürgerinitiative Bürgerbahnhof Plagwitz erhalten!“. Hinzu kamen geloste Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Flächeneigentümerin, der Stadtverwaltung, der sechs Stadtratsfraktionen und der Stadtbezirksbeiräte.

In den moderierten Workshopsitzungen wurde ausführlich über vorhandene Planungen, fachliche Grundlagen, lokale Bedarfe, Flächenkonkurrenzen und eine stadtweite Einordnung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten diskutiert. Unterschiedliche Positionen der Beteiligten führten zu einem **differenzierten Aufzeigen und Erarbeiten von planerischen Spielräumen**. Dies beinhaltete unter anderem das Ausloten eines angemessenen Verhältnisses von Baumasse zu Freiräumen, Diskussionen über eine maximale Höhe für potenzielle neue Baukörper sowie die Bestimmung der Nutzungen und Fragen der Gestaltung.

Das vorliegende **Ergebnispapier** formuliert acht Leitlinien zu den quantitativen und qualitativen Zielen der baulichen und freiräumlichen Entwicklung des Gebietes, ergänzt durch eine Plandarstellung. Mit dem Ergebnispapier wird eine zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen, Politik, Stadtverwaltung und Flächeneigentümerin kooperativ entwickelte Empfehlung zur künftigen Entwicklung der Fläche vorgelegt.



Leitlinien

1

Quantität Bauflächen und Freiraum

Das Gebiet entlang der Ladestraße West soll zwischen der Naumburger Straße im Norden bis zum Wasserturmplatz baulich entwickelt werden. Südlich davon bleibt der Freiraum erhalten. Die denkmalgeschützten Gebäude sollen saniert werden.

2

Baulicher Charakter

Der zu bebauende Teil der Entwicklungsfläche soll eine städtebaulich-architektonisch und landschaftsgestalterisch hochwertige Gestalt erhalten, welche die historische Prägung des Areals würdigt.

3

Gebäudenutzung

In den bestehenden Gebäuden und den möglichen ergänzenden Bebauungen soll ein Nutzungsmix mit Flächen für Gewerbe, Gemein- und Sozialwesen, Kreativwirtschaft, Kunst und Kultur sowie Wohnflächen entstehen. Nicht geförderter Wohnraum soll ebenfalls bezahlbar sein.

4

Klima und Ökologie

Das Plangebiet soll als Leuchtturmprojekt der klimagerechten Stadtentwicklung und der doppelten Innenentwicklung zukunftsfähige ökologische Standards erfüllen.

5

Freiflächen: Nutzung und Qualitäten

Es sollen öffentliche für Alle nutzbare, inklusive, authentisch, attraktive, unkommerzielle, biodiversitätsfördernde Freiflächen entstehen.

6

Mobilität

Im Falle einer baulichen Entwicklung leistet die Erschließung und verkehrliche Gestaltung auf Basis eines innovativen Mobilitätskonzepts einen aktiven Beitrag zur Mobilitätswende. Die Nutzung des Umweltverbundes wird priorisiert. Ziel ist, dass der öffentliche Raum frei von Autos ist, das heißt dass Pkw-Parkplätze nach einem geringen Stellplatzschlüssel erstellt und vorrangig in Gebäuden untergebracht werden.

7

Finanzierung, Wirtschaftlichkeit

Die Entwicklung des Gebietes soll für die Flächeneigentümerin wirtschaftlich darstellbar sein und im Betrieb für die zukünftigen Nutzer/-innen erschwinglich bleiben. Gleichzeitig ist der gesellschaftliche Mehrwert der entstehenden Freiflächen für die Stadtgesellschaft zu würdigen. Eventuelle Unrentierlichkeiten durch eine Reduzierung von Bauvolumen sind auszugleichen.

8

Umsetzungsstrategie

Das Ergebnispapier stellt eine Empfehlung und Grundlage für das anschließende städtebauliche konkurrierende Qualifizierungsverfahren, folgende Fachplanungen und die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 380.2 dar.

Leitlinie 1: Quantität Bauflächen und Freiraum

Das Gebiet entlang der Ladestraße West soll zwischen der Naumburger Straße im Norden bis zum Wasserturmplatz baulich entwickelt werden. Südlich davon bleibt der Freiraum erhalten. Die denkmalgeschützten Gebäude sollen saniert werden.

Es fand eine **intensive Diskussion** über das **Maß einer baulichen und freiräumlichen Entwicklung** statt. Ausgangspunkt der Diskussionen war der **Ursprungsentwurf der Flächeneigentümerin**. Dieser sah eine Neubebauung zwischen der Naumburger Straße bis zum Bereich nördlich des Ballspielfeldes für Wohnen und Gewerbe und eine Quartiersgarage vor, aber auch Räume für Kunst und Kultur in den sanierten Denkmälern (insgesamt ca. 21.500 m² Neubau-Bruttogeschossfläche).

Das Workshopgremium widmete sich der **Frage nach dem Flächenumgriff für eine mögliche Bebauung und die Freiflächenentwicklung sowie dem Maß der Bebauung** anhand eines Modells. Im ersten Schritt wurden durch die Gruppe **9 Entwurfsideen** entwickelt, welche die Bandbreite der diversen Denkrichtungen der Gremiumsmitglieder abbildeten. Aus diesen Entwurfsideen wurden **3 grundlegende Szenarien** extrahiert, welche sich im Maß der baulichen und freiräumlichen Vorstellungen unterschieden. In **Szenario A** reichte die Neubebauung von der Naumburger Straße bis an den Westbahnhof. In **Szenario B** wurde die Bebauung und damit auch die neue Erschließung bis zum Platz um den Wasserturm angedacht. Das **Szenario C** sah neben dem Erhalt des denkmalgeschützten Bestands keinerlei Neubebauung, sondern eine nahezu vollständige Entsiegelung und freiräumliche Qualifizierung aller nicht mit Denkmälern bebauten Flächen vor.

In Folge der gemeinsamen Diskussion am Modell fand eine **Anpassung und Qualifizierung des Ursprungsentwurfs durch die Flächeneigentümerin** statt. Durch eine Reduzierung der Bauflächen im südlichen Bereich wurde ein Übergang von südlichen Flächen als Grün-/Parkfläche sowie des Westbahnhofs an die Stadt ermöglicht. Ausgleichend wurde die Bebauung im Nordbereich verdichtet. Dieser angepasste Entwurf sah eine Bruttogeschossfläche von 17.500 m² Neubaufäche vor. Auf Basis dieses Entwurfs konnte sich das Workshopgremium schrittweise auf **eine Konsensvariante** einigen.

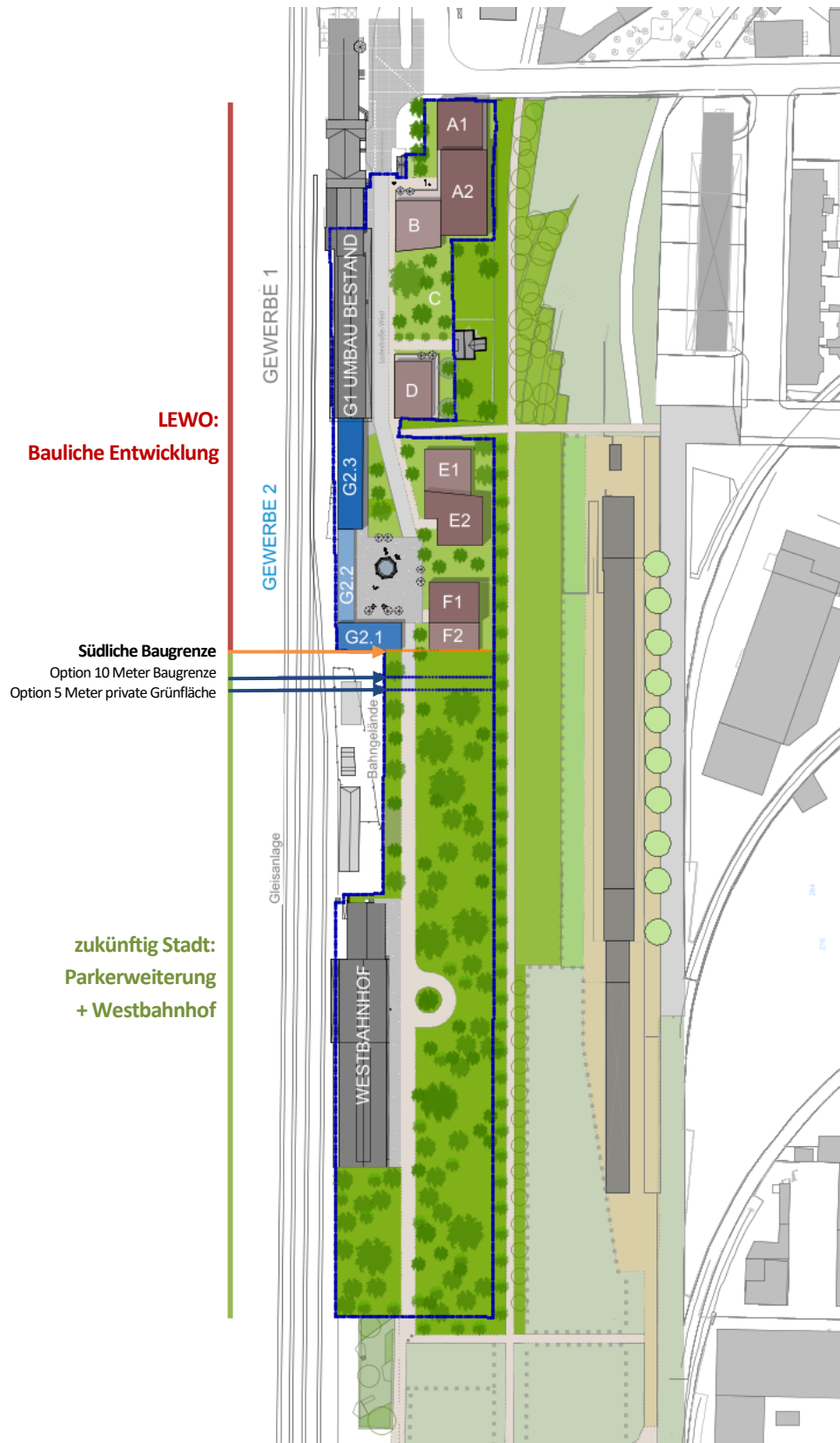
Die **Konsens-Variante B+** sieht eine Bebauung des nördlichen Areals bis einschließlich der Bebauung um den Wasserturmplatz vor. Die südliche Baugrenze kann städtebaulich begründet zur Gestaltung des Übergangs von Bau- zu Freifläche um bis zu 10 m erweitert werden, zzgl. 5 m Gartenbereich. Im Gegenzug soll der gesamte südliche Bereich von Bebauung freigehalten und als Grün-/Parkfläche entwickelt werden. Dieser Bereich und der denkmalgeschützte Westbahnhof sollen an die Stadt Leipzig übergehen

Insgesamt soll im Norden eine **städtebaulich angemessene und wirtschaftlich tragfähige Baumasse** entwickelt werden. Aus einer reduzierten Baumasse ergeben sich finanzielle Auswirkungen für die Stadt Leipzig.

Die Entwicklung des nördlichen Bereichs erfordert einen sensiblen, aber dichten Städtebau. Im Norden sollen möglichst viele Bäume der Bestandsbaumgruppe erhalten werden. Entlang der Schienentrasse soll die Bebauung geschlossen werden – auch zum Lärmschutz. Sichtbeziehungen auf den Wasserturm sollen erhalten bleiben. So soll eine Platzfolge mit „Bahnhofsplatz“, „Grünem Stadtplatz“ und „Wasserturmplatz“ entstehen.

Die konkrete städtebauliche und architektonische Gestaltung des nördlichen Bereichs wird in einem **städtebaulichen konkurrierenden Qualifizierungsverfahren** erarbeitet. Dazu gehört die genaue Verteilung der Baumassen und der Gebäudehöhen. Auch höhere Gebäude sind dabei zu prüfen.

Die **Denkmäler im nördlichen Bereich, darunter der Wasserturm** werden durch die Eigentümerin saniert. Der denkmalgeschützte Westbahnhof wird an die Stadt Leipzig übergehen. In welchem Zustand (grundsaniert oder im Urzustand) dieses Gebäude übergeben wird, sowie die Kostenübernahme für die notwendige Erschließung (u.a. Straße, Wasser- und Stromleitungen) wird Teil künftiger Verhandlung zwischen Eigentümerin und Stadt sein.



Plandarstellung zu Leitlinie 1: Quantität Bauflächen und Freiraum

Leitlinie 2: Baulicher Charakter

Der zu bebauende Teil der Entwicklungsfläche soll eine städtebaulich-architektonisch und landschaftsgestalterisch hochwertige Gestalt erhalten, welche die historische Prägung des Areals würdigt.

Die **denkmalgerechte Sanierung** aller geschützten Gebäude ist ein Beitrag an die Erinnerungskultur und Würdigung der **lokalen Geschichte** sowie an die **Ressourcenschonung** (graue Energie). Der **gestalterische Charakter des Ortes** muss sich im Falle einer Neubauentwicklung wiederfinden.

Die denkmalgeschützte Bestandsbebauung soll durch eine **qualitätvolle Bebauung** ergänzt werden. Durch eine **kompakte Bauweise** soll die überbaute Fläche und die Versiegelung möglichst geringgehalten werden. Im Fall einer Bebauung soll die Gebäudehöhe differenziert und in **Richtung Norden ansteigend gestaffelt** werden.

Nachhaltiges und klimagerechtes Bauen soll nicht nur bauliche und gebäudetechnische Grundprämisse, sondern auch gestalterisches Mittel darstellen. Dies beinhaltet unter anderem Fassaden- und Dachbegrünung sowie ein angepasstes Regenwassermanagement. Die **Standards der Begrünungssatzung der Stadt Leipzig** sollen den Mindeststandard darstellen.

Die Bebauung soll **neue Platzräume** ausbilden, so den Bahnhofplatz und den Wasserturmplatz. Der südliche Abschluss der Bebauung soll durch ein raumbildendes Element gefasst werden, um einen **klaren Eingang in das neue Quartier** vom Grünzug her zu schaffen.

Leitlinie 3: Gebäudenutzung

In den bestehenden Gebäuden und den möglichen ergänzenden Bebauungen soll ein Nutzungsmix mit Flächen für Gewerbe, Gemein- und Sozialwesen, Kreativwirtschaft, Kunst und Kultur sowie Wohnflächen entstehen. Nicht geförderter Wohnraum soll ebenfalls bezahlbar sein.

Wenn mehr als 5.000 m² BGF neuer Geschosswohnungsbau geschaffen werden, wird ein Anteil von **30% geförderten Wohnungen im Neubau** realisiert.

Flächen und Räume für **Gemeinwesen, soziokulturelle und ökologische Zwecke, Kunst und Kultur** sollen dauerhaft integriert und langfristig gesichert werden. Der Westbahnhof soll als Ort der kulturellen, soziokulturellen und kreativen Angebote erhalten und weiterentwickelt werden.

Geräuschsensible (schützenswerte) Nutzungen müssen genügend Abstand zu den vorhandenen Bürgerprojektflächen, dem Ballspielfeld und dem Westbahnhof haben, um diese nicht zu gefährden.

In **multifunktionalen Erdgeschosszonen** soll im Falle einer Ansiedlung von Gewerbe auf eine Förderung **lokaler/ansässiger** Gewerbetreibender sowie nach Möglichkeit **vorrangig Kleingewerbe** geachtet werden.

Leitlinie 4: Klima und Ökologie

Das Plangebiet soll als Leuchtturmprojekt der klimagerechten Stadtentwicklung und der doppelten Innenentwicklung zukunftsfähige ökologische Standards erfüllen.

Für die vorgesehene Entwicklung sind Maßnahmen der **hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung** notwendig, beispielsweise durch den Einsatz, öffentlich nutzbaren Regenwasserspeichern, Muldenrigolen, Teichen und vertikalen Gärten. Grün- und Freiflächen sollen hinsichtlich ihrer klimatisch kleinräumigen Wirkung qualifiziert werden. Die Stadtklimaanalyse soll beachtet werden.

Ein großflächiger Teil der aktuell versiegelten Fläche wird entsiegelt (Südbereich). Der Neu-**Versiegelungsgrad** ist auf das nötigste Maß zu beschränken, um der thermischen Gesamtbelastung entgegenzuwirken und zu Erholungszwecken ein günstiges **Mikroklima** vor Ort zu schaffen.

Die rechtlichen Grundlagen zum **Natur- und Artenschutz** sind zu jedem Zeitpunkt einzuhalten. Die **Methode Animal-Aided Design** soll integriert werden. Darüber hinaus soll die **biodiversitätsfördernde Flächenentwicklung** unter anderem durch kleinmaßstäbliche Gestaltung den Anspruch verfolgen, einen **ökologischen Mehrwert zur Förderung von Flora und Fauna** zu erzielen. Eine in der freiräumlichen Ausstattung geeignete Integration in die Biotopverbundplanung der Stadt Leipzig ist zu beachten. Es sind Flächen für urbane Wildnis vorzuhalten sowie Ausgleichsmaßnahmen für bedrohte Tierarten vor Ort zu prüfen.

Der weitestgehende **Erhalt und die Pflege von ortsbildprägenden Bestandsbäumen** in Kombination mit standortgerechten und klimatisch sowie ökologisch wertvollen **Neupflanzungen** von Bäumen, Sträuchern, Blühwiesen sind Bestandteil dessen.

Leitlinie 5: Freiflächen - Nutzung und Qualitäten

Es sollen öffentliche für Alle nutzbare, inklusive, authentisch, attraktive, unkommerzielle, biodiversitätsfördernde Freiflächen entstehen.

Einigkeit besteht darin, dass der bestehende **offene Charakter** des Gesamtareals (inkl. 380.1) gesichert und entwickelt wird. Die **Zugänglichkeit** der öffentlichen Freiflächen soll nicht durch Zäune beeinträchtigt sein.

Alle öffentlichen Freiflächenanlagen **müssen barrierefrei und sicher für alle Menschen aller Generationen** nutzbar sein. Hierzu gilt es auch, wirksame Strategien gegen akustische Belastung zu entwickeln. Es soll ein **Gleichgewicht zwischen belebten und ruhigen Orten** entstehen.

Die öffentlichen Freiflächenanlagen sollen in ihrer Gestalt eine **flexible Nutzbarkeit für alle Nutzer/-innengruppen** sowohl für gemeinschaftliche als auch für individuelle Nutzung und gleichzeitig Rückzugs- und Schutzräume für Flora und Fauna vorhalten.

Gestaltung und Ausstattung des Freiraums sollen einem **hohen Qualitätsanspruch** folgen, dies schließt den Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume ein. Obligatorische **Ausstattungs-elemente** sind Trinkbrunnen, barrierefreie sanitäre Anlagen und generationenübergreifendes Aufenthaltsmobiliar.

Sobald die südlichen Flächen in öffentliche Hand gehen, kann im Rahmen der weiteren Qualifizierung der Freiflächen die **Realisierung weiterer Bürgerprojektflächen geprüft** werden, solange die Entwicklungsabsichten keine ökologischen Konflikte generieren. Bezüglich der bestehenden und neu entstehenden (Wohn-) Bebauung dürfen dabei keine Beeinträchtigungen, wie Nachbarschaftskonflikte und immissionsschutzrechtliche Konflikte entstehen.

Leitlinie 6: Mobilität

Im Falle einer baulichen Entwicklung leistet die Erschließung und verkehrliche Gestaltung auf Basis eines innovativen Mobilitätskonzepts einen aktiven Beitrag zur Mobilitätswende. Die Nutzung des Umweltverbundes wird priorisiert. Ziel ist, dass der öffentliche Raum frei von Autos ist, das heißt dass, Pkw-Parkplätze nach einem geringen Stellplatzschlüssel erstellt und vorrangig in Gebäuden untergebracht werden.

Das überdurchschnittlich gute ÖPNV-Angebot soll durch **sichere, innovative und attraktive Rad- und Fußweginfrastruktur** inklusive sicherer Radabstellanlagen sowie **Mobilitäts-Sharing-Angebote** ergänzt werden.

Ob eine neue **Verbindung für Fuß- und Radverkehr nach Westen** (Brücke oder Tunnel) geschaffen wird, soll nachfolgend geprüft werden. Eine mögliche Position wurde auf Höhe der Markranstädter Straße diskutiert, welche ggf. auch als südlicher S-Bahn-Zugang fungieren könnte.

Das Areal soll durch **effiziente und flächensparsame Verkehrserschließung** mit einem möglichst geringen Anteil an Straßenverkehrsflächen erschlossen werden.

Die Verkehrsräume sind als **qualitätvolle, barrierefreie, multifunktional nutzbare und grüne Aufenthaltsräume** zu entwickeln. Dabei soll das historische Pflaster als gestalterisches Element, bspw. zur Zonierung eingebunden werden, ohne die **Barrierefreiheit** zu beeinträchtigen.

Stellplätze für Anwohnende und Gäste sowie Carsharing-Stellplätze sollen weitestgehend innerhalb der Gebäude, bspw. in den Sockelgeschossen untergebracht werden. Die Durchfahrt über den Wendehammer hinaus soll für den motorisierten Individualverkehr verboten sein.

Leitlinie 7: Finanzierung, Wirtschaftlichkeit

Die Entwicklung des Gebietes soll für die Flächeneigentümergebiet wirtschaftlich darstellbar sein und im Betrieb für die zukünftigen Nutzer/-innen erschwinglich bleiben. Gleichzeitig ist der gesellschaftliche Mehrwert der entstehenden Freiflächen für die Stadtgesellschaft zu würdigen. Eventuelle Unrentierlichkeiten durch eine Reduzierung von Bauvolumen sind auszugleichen.

Die Nutzung von **Fördermöglichkeiten** zur Realisierung von gemeinwohlorientierten Nutzungseinheiten, sozialem Wohnungsbau und einer klimagerechten Gestaltung, sowohl im Falle von Neubauvorhaben als auch bei den Denkmalobjekten, ist unabdingbar.

Die Integration von **gemeinwohlorientierten, kreativen und kulturellen Nutzungen** soll ermöglicht werden.

Für eine weitere Untersetzung der Planung wird ein **städtebauliches konkurrierendes Qualifizierungsverfahren** durchgeführt. Die Kosten trägt der Vorhabenträger.

Es wird eingeschätzt, dass eine Reduzierung der Baumasse auf unter 17.500 m² Neubau-Bruttogeschossfläche einen **Ausgleich der Stadt gegenüber der Flächeneigentümergebiet** zum Beispiel mittels Kaufs von (Teil-) Flächen durch die Stadt Leipzig oder Grundstückstausche mit sich führen wird, der nachfolgend zu verhandeln sein wird. Außerdem zeichnen sich für die Stadt weitere finanzielle Aufwendungen für die Erschließung und Sanierung des Westbahnhofes ab. Details sind im **städtebaulichen Vertrag** zu regeln.

Leitlinie 8: Umsetzungsstrategie

Das Ergebnispapier stellt eine Empfehlung und Grundlage für das anschließende städtebauliche konkurrierende Qualifizierungsverfahren, folgende Fachplanungen und die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 380.2 dar.

Alle städtebaulichen, freiräumlichen, landschaftsgestalterischen und architektonischen Entwicklungen sollen von Beginn an einem **gestalterisch qualitätvollen Anspruch** folgen, der beginnend mit einem **städtebaulichen konkurrierenden Qualifizierungsverfahren** mit Fachplaner/-innen sichergestellt und im **Bauleitverfahren** festgesetzt wird.

Das bestehende **Workshopgremium** ist auf geeignete Weise **in den künftigen Entwicklungsprozess einzubinden**. Ein regelmäßiger und transparenter **Informationstransfer in die Öffentlichkeit** soll weiterhin gepflegt werden.

Die Details der Umsetzung, Qualitätssicherung, Finanzierung eventuelle Planungsgewinne und -verluste sowie ggfs. veränderte Eigentumsverhältnisse werden in einem **städtebaulichen Vertrag** zwischen Stadt Leipzig und Vorhabenträger geregelt und sichergestellt.

Impressionen aus der Workshoparbeit





