

# Gesamtgelände



Aktuelles Luftbild des Gesamtgeländes

Beteiligungsprozess  
Grüner Bahnhof Plagwitz - Nordteil/West



Stadt Leipzig

in Kooperation mit:



IMMOBILIEN MIT ZUKUNFT

# Bahnhof Plagwitz - Nordteil



Aufnahme aus dem Jahr 2014



Visualisierung Vorentwurf Bebauungsplan 380

# Konzeptioneller Stadtteilplan 2009



KSP - Konzeptioneller Stadtteilplan Leipziger Westen (2009)

# Verhandlung Stadt & Bahn 2008 - 2010



2008

## Entwicklungsvorstellung DB SImm

## Entwicklungsvorstellung Stadt Leipzig



Städtebauliche Untersuchung Bhf. Plagwitz  
Vertiefung KSP (Oktober 2008)

- großflächige Durchgrünung
- Überführung Bahnbrache in öffentlich zugänglichen Freiraum
- Erhalt wichtiger stadtökologischer Funktionen (Kaltluftschneise)
- Durchwegung (insb. für Fuß- u. Radverkehr)
- Konzept „Grüne Gleisfinger“
- Urbaner Wald

2009



Städtebauliche Studie DB SImm  
Sommer 2009 (Maximalvariante)

- Anordnung künftige Bebauung in Form von Themengleisen
- hohe städtebauliche Dichte, v. a. im nördlichen Teil
- geringer Anteil an Grünflächen

Ablehnung durch die Stadt, da starker Widerspruch zur KSP-Planung  
• Vereinbarung stärkere Einbindung KSP

Rahmenplan Bahnhofsumfeld Plagwitz  
(Vertiefungsbereich Nordkopf)



1. Variante
- Anlehnung an KSP 2008
  - großflächige Durchgrünung



2. Variante
- Anlehnung an Planung Bahn 2010
  - städtebauliche Verdichtung entlang westlicher Ladestraße

2010



Städtebauliche Studie 2 DB SImm  
Februar 2010 (modifizierte Maximalvariante)

- weitere Orientierung an Themengleisen
- Bauflächenkonzentration v. a. östliche und westliche Ladestraße
- Verdichtung im Nordbereich kollidiert mit Freiflächenplanung
- Wege- u. Sichtbeziehungen nicht überall gewährleistet
- nutzbare Konsensgrundlage



Vorzugslösung

- Verknüpfung KSP/Planung Bahn
- Freihaltung breiter Auftakt- u. Eingangsbereich in den neuen Grünzug
- klare Definition von Baufeldern für Entwicklungen durch DBSImm
- Erarbeitung einer flächenbezogenen Umsetzungsstrategie

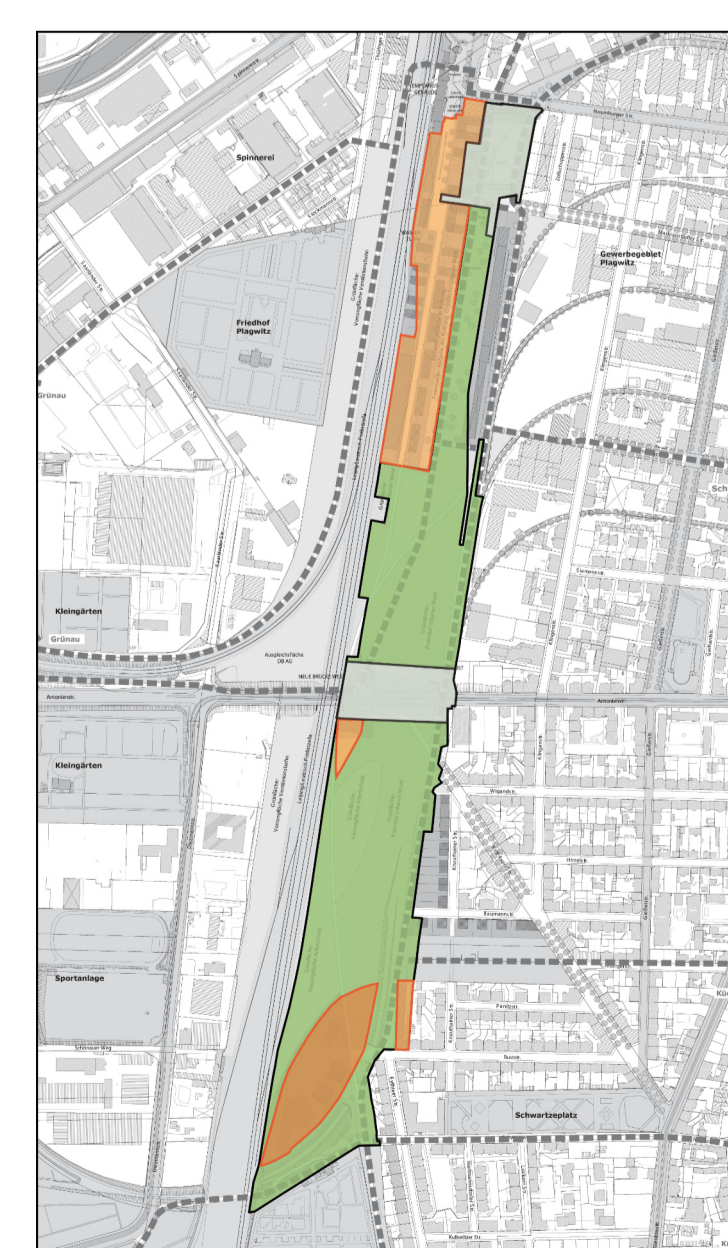


Städtebauliche Untersuchung Bahnhof Plagwitz  
Aktualisierung und Konkretisierung Mai 2010

- überarbeitete KSP-Planung
- notwendige ämterübergreifende Abstimmung
- Erarbeitung städtischer Position

Vorstellung abgestimmter Zielplan  
zur Projektkonferenz Anfang Juni 2010

Anschließend konkrete Verhandlungen mit der Bahn



Ziele:

- Konsensarbeit Stadt Leipzig und Bahn
- planungsrechtliche Absicherung (B-Plan)
- Ankauf notwendiger Flächen
- zeitnahe Maßnahmenvorbereitung und -umsetzung

Ergebnis:

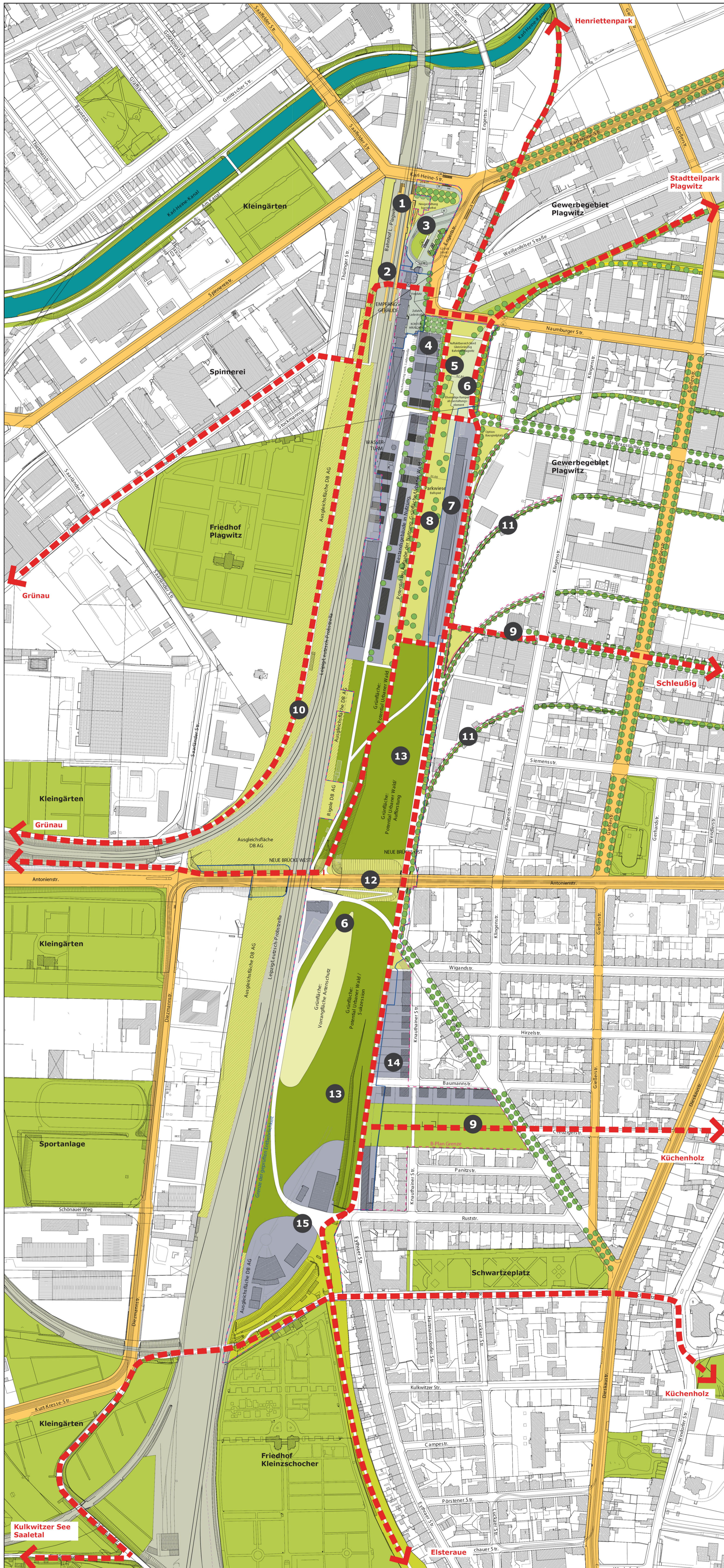
Flächenaufteilung zwischen der DB AG und der Stadt Leipzig (2013)

- Entwicklungsfächen Verbleib DB AG
- Grünflächen / Verkehrsflächen Grunderwerb Stadt Leipzig
- Flächen im Grunderwerbsvorgang durch Stadt Leipzig

# Rahmenplan 2012



## Rahmenplan Bahnhof Plagwitz



## Maßnahmen

### 1 Neugestaltung Bahnhofpunkt / Ausbau Bahnstrecke

Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Leipzig – Zittau ist die Neugestaltung des Bahnhofpunktes Plagwitz ein zentraler Bestandteil der Neustrukturierung und ein Neubau der Haltepunkte. In Leipzig-Plagwitz wird die Bahntrasse auf einen Bruchteil des Bahngeländes reduziert und es erfolgt eine Verlegung des Haltepunktes nach Norden zur Karl-Heine-Straße. Zwei Außenbahnsteige werden von der Straße über Treppen und einen Lift erschlossen, empfohlen wird der zusätzliche Bau von Zuwegungen am südlichen Bahnsteig für kurze und barrierefreie Wege.



### 2 Unterquerung Bahnstrecke

Bereits seit langem besteht das Planungsziel einer direkten Verbindung von Plagwitz und dem Spinnereigebiet bzw. Grünau. Im Zuge des Streckenausbau wird der bestehende Tunnel jedoch beseitigt. Langfristiges Ziel sollte ein neuer Tunnel sein, der Fußgängern und Radfahrern eine Ost-West-Verbindung ermöglicht und zugleich einen zweiten Bahnsteigzugang bietet.



### 3 Verknüpfungsstelle / Bahnhofsvorplatz

Mit der Verlegung des Haltepunktes, damit verbundenen Gebäudeabrüchen und neuen Bahnsteigzugängen soll die vorgelagerte Fläche neu interpretiert und gestaltet werden. Zwischen Karl-Heine-Straße und dem Spinnereigebiet soll ein Vorplatz entstehen, der neben der Straßenbahnwendeschleife auch Stellplätze für Fahrräder und PKW absteuert. Im nördlichen Teil des Vorplatzes soll ein öffentlicher einbezogen. Von der Karl-Heine-Straße kommend soll der Haltepunkt als markanter Ort erkennbar sein. An den neuen Bahnsteigzugängen an der Karl-Heine-Straße sorgen neue Bushaltestellen für kurze Umsteigewege.



### 4 Entwicklungsflächen

Beiderseits der westlichen Ladestraße befinden sich Flächen und Gebäude in gewerblicher Nutzung. Das vorrangig in Eigentum der DB Services Immobilien GmbH befindliche Gelände soll neu geordnet werden. Die denkmalgeschützten Bauten bleiben erhalten und können maßvoll mit Neubauten arrangiert werden. Freierwerden Flächen dienen neuen Gewerbebauten und der Grünvernetzung. Einen Schwerpunkt bildet dabei das historische Ensemble aus Empfangsgebäude, Kontorhäusern und Wasserturm.



### 5 Auftaktbereich

Zwischen Naumburger und Markranstädter Straße soll ein neuer öffentlicher Freiraum entstehen, der den räumlichen Auftakt einer Abfolge von Grünzonen bildet und den Schnittpunkt mehrerer Wegeverbindungen bildet. Hier kreuzen sich Grüne Gleisfinger, die verlängerte Markranstädter Straße und die Ladestraße. Im näheren Umfeld ist dies die einzige öffentliche Platzfläche, weshalb sie verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden sollte.



### 6 Bürgerbeteiligung / Projekte IBBP

Die Initiative „Bürgerbahnhof Plagwitz“ engagiert sich stark für eigene, bürgernahe Ideen und möchte damit die verschiedenen Konzepte zur Entwicklung des Gesamtgeländes ergänzen. Sie umfassen u. a. ein kulturelles Stadtteilfeld, eine Ballspielwiese, einen Geschichtspfad, einen Bauspielplatz, einen Kletterturm, eine Schlafwagenpension, einen Bürgergarten und die Wiederverwendung historischer Bauteile des alten Bahnhofpunktes.



### 7 Ehemalige Güterschuppen

Die beiden ehemaligen Güterschuppen an den Ladestraßen sind nur teilweise genutzt. Durch ihre gute Erschließung können sie in das Umgestaltungs-konzept integriert werden und vornehmlich gewerblichen Nutzungen dienen. Der östliche Schuppen liegt zudem unmittelbar an Grünen Gleisstreifen, weshalb hier auch eine gemischte Nutzung wie im Zollschuppen möglich wäre. Die große Bahnsteigüberdachung bietet sich mit ihrer Orientierung zum Urbanen Wald und als Endpunkt der Naumburger Straße für eine gastronomische Einrichtung an.



### 8 Parkwiese

Lang und schmal, zwischen bestehenden Gebäuden liegend, verspricht hier die zentrale Grünachse, begleitet wird sie von einem Geh-/Radweg, der zur Rampe an der Antonienbrücke führt. Gestaltet wird die Grünachse als baumbestandene Wiese, die verschiedene Nutzungen ermöglicht, u. a. kann sie als Liegewiese oder zum Ballspiel dienen.



### 9 Vernetzung durch neue Wegeverbindungen

Zwischen den Grünen Gleisfingern sind weitere Wegeverbindungen vorgesehen. So sollen z. B. die Markranstädter Straße und die Naumburger Straße als Fuß-/Radweg direkt zum neuen Grünzug führen. Mit Wegezweigen entsteht so eine gerade und ruhige Verbindung zwischen Schleußig und dem Urbanen Wald, sowie weiter bis Grünau. Alle Wege berühren die zentrale Nord-Süd-Achse auf der Ladestraße Ost, die durchgängige Verbindungen von Lindenau bis Kleinzschocher ermöglicht.



### 10 Wegeverbindung nach Grünau

Der schon bestehende, nördlich der S-Bahn verlaufende Radweg nach Grünau hat heute eine unattraktive Anbindung in Plagwitz. Im Zuge der neuen Bahntrassierung wird auch die Gleiskurve nach Grünau geändert, wodurch freie Flächen entstehen. Somit ist eine Fortführung des Weges entlang der Gleise möglich, der damit bis zum neuen Bahnhofpunkt führt. Perspektivisch ist damit über den optionalen Tunnel und über die Grünen Gleisfinger eine ruhige Kompletterbindung abseits von Hauptstraßen von Grünau über den Karl-Heine-Kanal bis ins Stadtzentrum gegeben.



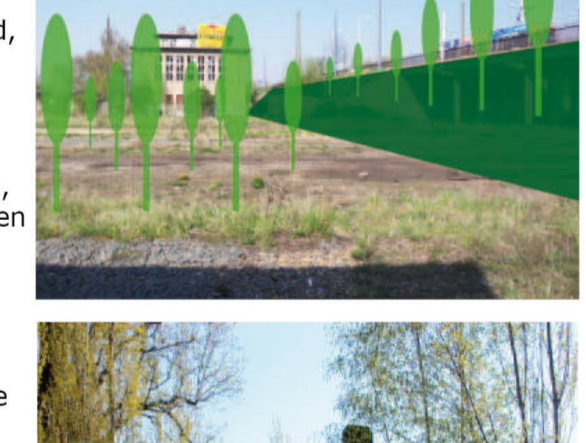
### 11 Grüne Gleisfinger

Zwischen Naumburger und Siemensstraße verlaufen noch vier ehemalige Industriegleise, die Teil des Konzepts Grüne Gleisfinger sind. Alle führen zum ehemaligen Sammelgleis an der östlichen Ladestraße. Die Ladestraße selbst dient neben der Erschließung des Güterschuppens und zweier Einkaufsmärkte vor allem als Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer. In Nord-Süd-Richtung entsteht so eine durchgängige Verbindung zwischen Lindenau und Kleinzschocher. Die Gleisfinger sind charakteristisch für das Gebiet und sollen auch in Zukunft im Stadtraum ablesbar bleiben.



### 12 Neubau Antonienbrücke

Die Antonienbrücken befinden sich in schlechtem Zustand und müssen bald ersetzt werden. Auch das künftige Brückenbauwerk wird aus zwei Teilen bestehen. Während westlich aufgrund der bestehenden und der geplanten Gleise eine Brücke errichtet wird, kann im östlichen Bereich weitgehend ein Damm geschütet werden. Lediglich die Unterführung der Ladestraße bleibt in ausreichender Breite erhalten, muss aber neu positioniert werden. Die Unterführung der Ladestraße soll auch auf der Südseite eine barrierefreie Rampe errichtet werden, um die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in alle Richtungen zu verbessern.



### 13 Urbaner Wald und Offene Räume

Der überwiegende Teil des ehemaligen Bahngeländes zwischen Naumburger Straße und Schwarzeplatz erhält auf einer Fläche von ca. 15 ha eine grüne Nachnutzung. Es entstehen dabei Zonen unterschiedlichen Charakters vom Stadtplatz und Sport- und Spielflächen im Norden über bewaldete Bereiche um die Antonienbrücke bis hin zu extensiven Offenlandbereichen. Im Zuge des Erprobungs- und Entwicklungsvorbereitenden Urbane Waldflächen wurde das Gelände des Plagwitzer Bahnhofes als eine der zu untersuchenden Flächen ausgewählt.



### 14 Westbalkon Kleinzschocher

Bei der Neuordnung des Geländes entstehen durch Abrüche desolater Substanz und durch Neustrukturierung der öffentlichen Räume Möglichkeiten zur baulichen Ergänzung der rudimentären Blöcke entlang der Knauthainer Straße. Hier können attraktive Wohnlagen in unmittelbarem Bezug zum Urbanen Wald entstehen, ebenso auf einem Teil des Grünzugs Axe 17. Das angrenzende dicht bebaut Wohngebiet wird durch neue Sicht- und Wegebeziehungen eng mit dem neuen Grünareal verzahnt.



### 15 Lokschuppenareal

Ganz im Süden des Geländes befindet sich eine Ansammlung von Gebäuden unterschiedlicher Größe, Erbauungszeit und Nutzung. Erhalten werden sollten davon der Lokschuppen mit angrenzenden Verwaltungsgebäude und die ehemalige Verladestation. Alle weiteren Bauten könnten zugunsten einer Grundstücksneuordnung aufgegeben werden. Für den Lokschuppen sind unterschiedliche Ansätze denkbar, von gewerblichen bis zu kulturellen Nutzungen. Der Grünverbund von Friedhof Kleinzschocher und Waldpark sollte dabei nicht unterbrochen werden.



Stadt Leipzig – Dezernat Stadtentwicklung und Bau Stadtplanungsamt

Rahmenplan Bahnhof Plagwitz

Bearbeiter: Tim Fröger  
Fritjof Mothes  
Kai Neumann

Gesamtplan mit Maßnahmen

Stand 09/2011  
Maßstab 1:2500

Rahmenplan Bahnhof Plagwitz (2012)

