



KSP West 2009 - Anlage B
Untersuchungsgebiet
Plagwitzer Bahnhof

Umgestaltungskonzept

1 Neugestaltung Bahnhofpunkt

Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Leipzig – Zeitz erfolgt eine Neutrassierung und ein Neubau der Haltepunkte. In Leipzig-Plagwitz wird die Bahntrasse auf einen Bruchteil des Bahngeländes reduziert und es erfolgt eine Verlegung des Haltepunktes zur Karl-Heine-Straße. Zwei Außenbahnsteige werden von der Straße über Treppen erschlossen, empfohlen wird zusätzlich der Bau von Rampen bzw. Liften für kurze und barrierefreie Wege.

2 Unterquerung Bahnstrecke

Bereits seit langem besteht das Planungsziel einer direkten Verbindung von Plagwitz und dem Spinnereigelände bzw. Grünau. Im Zuge des Streckenausbaus könnte ein neuer Tunnel gebaut werden, der Fußgängern und Radfahrern diese Verbindung ermöglicht und zugleich einen zweiten Bahnsteigzugang bietet. Die östliche Tunnelanbindung könnte für kurze und barrierefreie Umsteigewege eine Rampe in Richtung Bahnhofsvorplatz zu den Haltestellen von Bus und Straßenbahn erhalten.

3 Bahnhofsvorplatz

Mit der Verlegung des Haltepunktes, damit verbundenen Gebäudeabbrüchen und neuen Bahnsteigzugängen sollte die vorgelagerte Fläche völlig neu interpretiert und gestaltet werden. Zwischen Karl-Heine-Straße und dem Tunnel sollte ein Vorplatz entstehen, der neben der Straßenbahnwendeschleife auch Stellplätze für Fahrräder und PKW integriert sowie den nördlichen Geländesprung gestalterisch einbezieht. Von der Karl-Heine-Straße kommend sollte der Bahnhofpunkt als markanter Ort erkennbar sein.

4 Gewerbenutzungen

Beiderseits der westlichen Ladestraße befinden sich Flächen und Gebäude in gewerblicher Nutzung. Das Gelände soll neu geordnet werden, wobei sich der Gebäudebestand langfristig auf denkmalgeschützte Bauten beschränken soll. Für diese ist weiterhin eine gewerbliche Nutzung möglich, freiwerdende Flächen dienen der Grünvernetzung.

5 Grüner Stadtplatz am Zollschuppen

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 Ladestraßen. Im näheren Umfeld ist dies die einzige öffentliche Platzfläche, weshalb sie verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden sollte.



6 Grünfläche West

Durch die Neutrassierung der Bahnstrecke entstehen große für den Bahnbetrieb entbehrliche Flächen, die unter anderem die Funktion einer Ventilationsbahn erfüllen. Unmittelbar an den Plagwitzer Friedhof angrenzend kann hier eine Grünfläche entstehen, die von den Bewohnern der Spinnerei und der Stockmannstraße genutzt werden kann. Nördlich der Antonienbrücke wird eine Teilfläche für Ausgleichsmaßnahmen der DB AG genutzt. Der Grünzug setzt sich fast bis zur Schwartzbrücke fort.

7 Ehemalige Güterschuppen

Die beiden ehemaligen Güterschuppen an den Ladestraßen sind nur teilweise genutzt. Durch ihre gute Erschließung können sie in das Umgestaltungskonzept integriert werden und vornehmlich gewerblichen Nutzungen dienen. Der östliche Schuppen liegt zudem unmittelbar am 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 Limburgerstraße für eine gastronomische Einrichtung an.

8 Grüner Gleisstreifen

Lang und schmal, zwischen bestehenden Gebäuden liegend, verläuft hier die zentrale Grünachse. Begleitet wird sie von einem Geh-/Radweg, der zur Rampe an der Antonienbrücke führt. Denkbar sind hier kleine Aufenthaltsbereiche bzw. Flächen für Sport und Spiel.

9 Neue Wegeverbindungen

Neben den Grünen Gleisfingern sind weitere Wegeverbindungen vorgesehen. So soll die Markranstädter Straße direkt an die östliche Ladestraße angebunden werden. Damit kann das nördliche Ende der Ladestraße zugunsten des Grünen Stadtplatzes entfallen und es kann eine direkte Wegeverbindung zum Tunnelzugang erfolgen. Die Limburger Straße soll als Allee über die Klingensstraße hinweg geführt werden und bietet dadurch ebenfalls einen Zugang zum neuen Grünzug. Hier entsteht sogar eine direkte und ruhige Verbindung zwischen Schleußig und dem Urbanen Wald sowie weiter bis Grünau.

10 Radweg 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 Bahn möglich, der dann bis zum neuen Tunnel führt. Über die Grünen Gleisfinger ist damit eine ruhige Komplettverbindung 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 Großzschocher.

12 Antonienbrücke

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 geschüttet werden. Lediglich die Unterführung der Ladestraße bleibt in ausreichender Breite erhalten, muss aber neu positioniert werden. Die Dammschüttung sollte so ausgebildet werden, dass der geplante Urbane Wald sich weitgehend bis zur Antonienstraße erstrecken kann.

13 Waldpark Plagwitz

Unter Erhalt denkmalgeschützter Gebäude erfolgt eine Nachnutzung des Bahngeländes zwischen Naumburger Straße und Schwartzbrücke mit einer Gesamtfläche von ca. 15 ha. 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 Entwicklungsvorhabens Urbane Waldflächen wurde das Gelände des Plagwitzer Bahnhofs als eine der zu untersuchenden Flächen ausgewählt.

14 Westbalkon Kleinzschocher

Bei der Neuordnung des Geländes entstehen durch Abbrüche 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. Aus dem angrenzenden dicht bebauten Wohngebiet ergeben sich neue Sicht- und Wegebeziehungen durch die Verlängerung der Wigand- und der Baumannstraße.

15 Ehemaliger Lokschuppen

Ganz im Süden des Geländes befindet sich eine Ansammlung von Gebäuden unterschiedlicher Größe, Erbauungszeit und Nutzung. Erhalten werden sollten davon der Lokschuppen mit angrenzendem Verwaltungsgebäude und die ehemalige Verladestation. Alle weiteren Bauten sollten zugunsten von Grünbereichen 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.

