Themen-Workshop

„Mobilität und Verkehr“

03. Februar 2020

Stadtarchiv Leipzig

Dokumentation

Stadtraum
Bayerischer Bahnhof
Leipzig

Informationen und Kontakt

POSTANSCHRIFT

Stadt Leipzig | Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt | 04092 Leipzig

INFORMATIONEN UNTER

www.leipzig.de/bayerischer-bahnhof
www.bayerischerbahnhofleipzig.de

IMPRESSUM

Herausgeber Stadt Leipzig | Der Oberbürgermeister
Dezernat Stadtentwicklung und Bau | Stadtplanungsamt
Verantwortlich Thorsten Rupp | Abteilungsleiter
Städtebauliche Projekte

Februar 2020

Stadt Leipzig

In Kooperation mit:

Stadtbau Aktiengesellschaft

BUWOG

Text & Redaktion: StadtLabor

Inhalt der Dokumentation

Einführung ..... Seite 5

Begrüßung ..... Seite 6

Schnellvorstellung der Teilnehmenden ..... Seite 7

Podiumsgespräch: Planungsstand, Ziele, Restriktionen, Möglichkeiten ..... Seite 9

Ergebnisse der Arbeitsgruppen ..... Seite 17

Ausblick und Verabschiedung ..... Seite 24

Die Präsentation zum Workshop sowie die Dokumentationen des ersten Bürgerforums (September 2019) und des ersten Themen-Workshops „Stadtteilpark und Grün“ (November 2019) sind zu finden unter:

www.leipzig.de/bayerischer-bahnhof
und
www.bayerischerbahnhofleipzig.de

Der Stadtraum Bayerischer Bahnhof im derzeitigen Zustand.

Der Themen-Workshop fand im Stadtarchiv Leipzig statt.

Einführung

Das Areal des historischen Kopfbahnhofs ist eine der drei größten Brachflächen der Stadt Leipzig. Das soll sich in Zukunft ändern. Die Stadt Leipzig ist die am schnellsten wachsende Stadt in Deutschland und ist dementsprechend auf innerstädtisch zu bebauende Flächen angewiesen. Seit dem Jahr 2011 gibt es Pläne, auf dieser Freifläche das Stadtgebiet baulich zu verdichten. Dafür wurde ein **städtebaulicher Wettbewerb** ausgelobt, der den Planungsprozess angestoßen hat.

In den darauffolgenden Jahren fanden erste Beteiligungsverfahren statt und die Flächen der Deutschen Bahn AG wurden verkauft. In den Jahren 2013 bis 2018 haben zwei Privatinvestor*innen den Hauptteil der Flächen erworben und Verträge mit der Stadt zur Entwicklung des Baulands abgeschlossen. Seit 2019 ist nun das Ziel, einen Masterplan zu erarbeiten, der zwischen den beteiligten Ämtern, den Eigentümer*innen, den Bürger*innen und Akteuren abgestimmt ist.

Dazu wurde am 23. September 2019 das Bürgerforum zur **Wiederaufnahme des Planungsprozesses** einberufen. Die Grundstrukturen der Pläne und wesentliche Inhalte wurden zwischen den Vorhabenträgern und der Stadt bereits festgelegt und vom Stadtrat beschlossen. Dennoch besteht weiterhin die Möglichkeit, Ideen aus der Bevölkerung in die Planung einzubringen.

Die Ergebnisse des Bürgerforums vom September 2019 sind dokumentiert in Teil Eins dieser Veröffentlichungsreihe. Teil Zwei der Reihe ist die Broschüre zum ersten Themen-Workshop „Stadtteilpark und Grün“ vom November 2019. Beide Dokumente stehen Ihnen zum Download auf den genannten Websites zu Verfügung. (s. Inhaltsverzeichnis)

Zur Vertiefung des Bürgerforums wurden zwei Themenworkshops durchgeführt, um die Planung durch weitere Anregungen von BürgerInnen zu bereichern. Diese Broschüre dokumentiert den **zweiten Themen-Workshop zum Thema „Mobilität und Verkehr“.** Darin wurden das Mobilitätskonzept für das Quartier an der Lößniger Straße und Wegeverbindungen innerhalb des künftigen Stadtraumes sowie dessen übergeordnete Anbindungen diskutiert. Der Themen-Workshop fand am 3. Februar 2020 im Stadtarchiv Leipzig mit ca. 50 Teilnehmenden aus der Bürgerschaft, aus Verbänden und Institutionen, Vorhabenträgern, Planern sowie Vertreter*innen aus der Verwaltung und der Politik statt.

Begrüßung

Dr. Michael Ruprecht, der Direktor des Stadtarchivs, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Einrichtung. Er betont die Wichtigkeit von Bürgerbeteiligung als neue Möglichkeit der Mitgestaltung und Ausdruck der freiheitlich demokratischen Gesellschaft. Im Stadtarchiv werde Stadtgeschichte erlebbar und die Stadtverwaltung werde transparent und nachvollziehbar. In diesem Sinne wünscht Herr Dr. Ruprecht einen erkenntnisreichen Abend.

Thorsten Rupp, Abteilungsleiter der Städtebaulichen Projektentwicklung im Stadtplanungsamt Leipzig, bedankt sich beim Stadtarchiv für die Räumlichkeiten. Er betont, dass die Bürgerinnen und Bürger und der Dialog beim Prozess im Mittelpunkt stünden. Die Bürgerbeteiligung sei im städtebaulichen Vertrag festgelegt. Da Großprojekte immer komplex seien und oft Schwierigkeiten auftreten würden, solle eine frühzeitige Bürgerbeteiligung gezielt Reibungen minimieren. Rückblickend auf den Dialog im Jahr 2019 mit dem ersten Themen-Workshop merkt er an, dieser sei zwar anstrengend gewesen, aber habe auch Spaß gemacht. Einige Anregungen von Teilnehmenden würden bereits in die aktuellen Pläne einbezogen.

Der Masterplan für den Bayerischen Bahnhof sei noch in Erarbeitung und momentan fände eine intensive Ämterabstimmung statt. Dennoch würden auch die Ergebnisse des heutigen Workshops darin einfließen. Herr Rupp ist überzeugt, dass das heutige Thema alle anspreche.

Juliane Reinhardt-Müller, Projektsteuerin bei BUWOG Bauträger GmbH, freut sich, erste Ergebnisse der Planungen der letzten Monate zeigen zu können und erwarte vielfältigen Input und Feedback.

Patrik Fahrenkamp ist als Vorstandsvorsitzender der Leipziger Stadtbau AG zuständig für die westlichen Gebiete der neuen Planungen. Er merkt an, dass der Verlauf der Wege auch die Raumaufteilung und Aufenthaltsqualitäten im zukünftigen Park beeinflussen werde.

Fritjof Mothes, Geschäftsführer des Planungsbüros StadtLabor, betrachte den heutigen Workshop als Experiment, da der aktuelle Planungsstand noch relativ offen sei. Der Workshop solle einen starken Arbeitscharakter haben, weshalb diesmal mehr Zeit für die Diskussion in den Arbeitsgruppen vorgesehen werde als beim ersten Workshop zum Thema „Freiraum und Grün“. Wichtige Themen würden der Charakter der Wege, Anschlusspunkte, die Straßenräume und das Mobilitätskonzept für das Quartier sein.

Ca. 50 Teilnehmende aus der Nachbarschaft, Verbänden, Wirtschaft und Politik wurden über die Konzepte zu Verkehr und Mobilität informiert und diskutierten ihre Vorschläge dazu.

Als nächsten Schritt im Beteiligungsprozess kündigt Mothes das zweite Bürgerforum an. Es wird am 6. April stattfinden und den Rahmen für die Präsentation der Ergebnisse der Themenworkshops darstellen. Er erinnert an das erste Bürgerforum mit 240 Teilnehmenden und die mehrfachen Rundgänge über das Gelände. Er verweist weiterhin auf die Dokumentationen, Pläne und Dokumente, die transparent im Internet verfügbar sind. Die Teilnehmenden könnten ihren Input in den teils sehr konkreten Ergebnissen des ersten Themen-Workshops vom 29.11.2019 wiederfinden. Für den heutigen Workshop hebt er die Kernaussagen aus dem ersten Themenworkshop hervor:

- Große Bedeutung des Portikus symbolisch und als Wegeverbindung
- Der Wunsch nach einer Überquerung des Gleistroges auf Höhe Tarostraße
- Kompromisse finden für die kleinteilige Erschließung des Parks aus den umliegenden Quartieren für Fußgänger mit gleichzeitigem Erhalt des zusammenhängenden Grüns
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vermeiden

Patrik Fahrenkamp, Juliane Reinhardt-Müller und Thorsten Rupp begrüßten die Teilnehmenden.

Fritjof Mothes freue sich, dass alle Interessierten an den Workshops durch die rechtzeitige Anmeldung und Planung teilnehmen könnten und niemand ausgeladen werden musste. Ebenfalls erfreulich sei die Anwesenheit mehrerer Abgeordneter verschiedener Parteien, die die Diskussion in den Stadtrat mitnehmen werden.

Schnelle Vorstellungsrunde

Herr Mothes bittet die Teilnehmenden, sich schnell und kurz vorzustellen und in einem Satz zu sagen, was sie sich von dem Workshop erhoffen oder erwarten. Dabei sollen Sie an Aspekte denken, die sie ganz persönlich betreffen, aber auch die Interessen des Quartiers und der ganzen Stadt miteinbeziehen. So sollen alle einen Überblick bekommen, welche Akteure im Raum vertreten sind. Erste Meinungen, Wünsche und Anregungen ergeben sofort ein Stimmungsbild der Teilnehmerschaft. Die Punkte werden notiert und noch während des Workshops thematisch sortiert und für alle sichtbar an Pinnwänden ausgestellt. Dabei kristallisierten sich die Schwerpunkte Soziale Integration, Vernetzung, Rad- und Fußverkehr, motorisierter Individualverkehr, Umwelt/Nachhaltigkeit und Kommunikation heraus.

Für eine Übersicht der Erwartungen der Teilnehmenden an den Workshop wurde eine Pinnwand vorbereitet.

In der Vorstellungsrunde wird deutlich, wie sehr die Teilnehmerschaft gemischt ist. Anwohner*innen und verschiedene Verbände und Institutionen sind vertreten, ebenso wie Vertreter*innen der Vorhabenträger, der Planer und aus der Kommunalpolitik. Auch Vertreter*innen aus mehreren Fachbereichen der Verwaltung sind anwesend. Gerade dieses Zusammenkommen verschiedenster Bereiche im offenen Dialog soll eine reichhaltige Diskussion und eine breite Akzeptanz der Konzepte garantieren.

Die gesammelten Wünsche im Detail:

Soziale Integration
- Nutzungen auf einen Nenner Bringen
- Lösungen auf breiter Basis
- Breite Zustimmung
- Mobilität für Alle und Miteinander
- Gutes Miteinander
- Angstfreies Nebeneinander
- Familienfreundliche Mobilität
- Sozialverträglicher Stadtteil
- Guter sozialverträglicher Verkehr
- Barrierefreiheit fürs Quartier

Vernetzung
- Miteinander neue und alte Quartiere
- Ordentliche Vernetzung mit neuem Gebiet (Messe)
- Weiterhin sichere Versorgung der Stadt
- Vernetzung
- Alle „Mitnehmen“ (Auch Auto)
- Vernetzung Arbeit und Wohnen
- Räumliches Zusammenrücken
- Vernetzung im Quartier und Umland
- Integration ins vorhandene Verkehrsnetz
- Scharnier für aktive Mobilität
- Scharnierfunktion auch durch ÖPNV
- Gut ist besser als perfekt

Umwelt/Nachhaltigkeit
- Nachhaltige Lösung mit Synergien
- Naturschutz beachten bei Verkehrsplanung
- Zukunftsorientiertes Quartier
- drei Verkehrsformen zu unterstützen und Artenschutz nicht vergessen

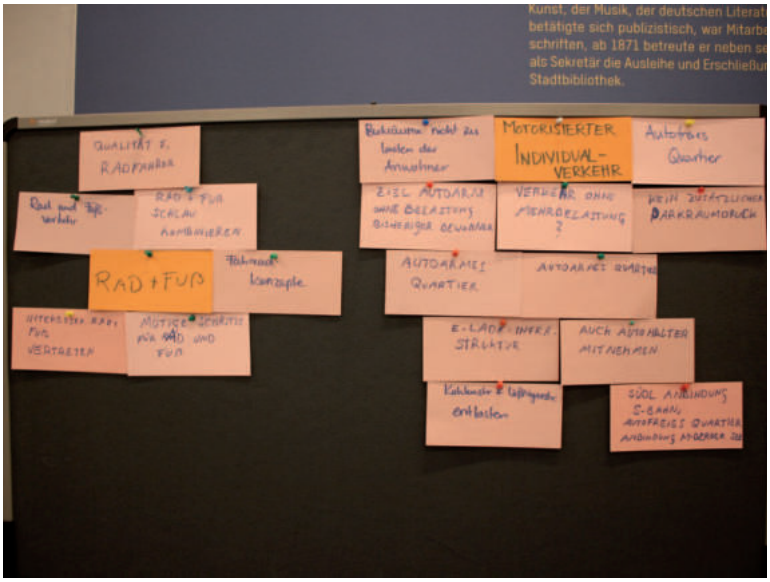
Kommunikation
- Ideen der Bürger
- Auf einen Nenner kommen
- Allen Belangen gerecht werden
- Über Prozess informieren

Rad und Fuß
- Qualität für Radfahrer
- Rad- und Fußverkehr
- Rad + Fuß schlau kombinieren
- Fahrradkonzepte
- Interessen Rad und Fuß vernetzen
- Mutige Schritte für Rad und Fuß

Motorisierter Individualverkehr
- Parkräume nicht zu Lasten der Anwohner
- Ziel Autoarm ohne Belastung bisheriger Bewohner
- Kein zusätzlicher Parkraumdruck
- Verkehr ohne Mehrbelastung
- Kohlenstraße und Lößniger Straße entlasten
- Autoarmes Quartier (2x)
- Autofreies Quartier (2x)
- Südliche Anbindung S-Bahn
- Anbindung Markkleeberger See
- Auch Autohalter mitnehmen

Räumliche Gestaltung
- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Gepflegte Grünanlagen
- Qualitätvolle Plätze
- Attraktive Räume

Anmerkung: einzelne Kommentare wurden im Zuge der Dokumentation nochmals logisch umsortiert.



Erwartungen aller Teilnehmenden wurden gesammelt und direkt im Anschluss nach Kategorien sortiert.

Podiumsgespräch

Nach der Vorstellungsrunde folgt der informative Teil, in dem die Teilnehmenden über den aktuellen Planungsstand ins Bild gesetzt werden. Im Gespräch mit Moderator Mothes präsentieren folgende Beteiligte die relevanten Inhalte:

Rolle von Mobilität und Verkehr für das Gesamtvorhaben: Thorsten Rupp, Stadtplanungsamt

Neuer Planungsstand Dynamischer Masterplan: Marc Böhnke, greeen! architects (städtebauliche Masterplanung)

Übergeordnete Wegeverbindungen des Radverkehrs: Christoph Waack, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Leipzig

Mobilitätskonzept für den Teilbereich Lößniger Straße: Jan Schubert, Projektingenieur, IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme und Juliane Reinhardt-Müller, Projektsteuerung, BUWOG Bauträger GmbH

Thorsten Rupp erläutert die Rolle von Mobilität und Verkehr für das Gesamtvorhaben und geht zunächst auf den Unterschied zwischen den beiden Begriffen ein. Mobilität als Synonym für Beweglichkeit beschreibe die Bedürfnisse, von A nach B zu kommen, während der Begriff Verkehr die Instrumente zur Erfüllung dieser Bedürfnisse umfasse. Dazu zählten die Verkehrsinfrastruktur und die verschiedenen Fortbewegungsmittel, aber auch Beschilderungen und Ordnungsmaßnahmen im Verkehrsraum.

Dem Mobilitätskonzept für das Gebiet lägen die Vorgaben aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) zugrunde. Darin wird die Strategie festgehalten, verstärkt innerstädtische Flächen zu entwickeln anstatt neue, bisher unerschlossene Flächen neu auszuweisen. Diese Verdichtung solle mit der Schaffung von multifunktionalen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität einher gehen. Die große Herausforderung hierbei liege bei einer geschickten Aufteilung der Flächen.

Eine weitere Grundlage bilde eine Verkehrsuntersuchung in Bezug auf die Anforderungen innerhalb des Quartiers und der Vernetzung nach außen z.B. durch Verkehrszählung.

Das Mobilitätskonzept basiere auf folgenden Prinzipien: Multimodalität, Vernetzung mit dem ÖPNV und

Dynamischer Masterplan, Stand: Februar 2020

unterschiedliche Anforderungen an kurze und lange Strecken. Die Überlegungen der ersten Workshops zu Wegeverbindungen und Führung verschiedener Mobilitätsformen wurden versucht zu übernehmen, teils gebündelt, teils auseinandergezogen.

Anpassungen im dynamischen Masterplan

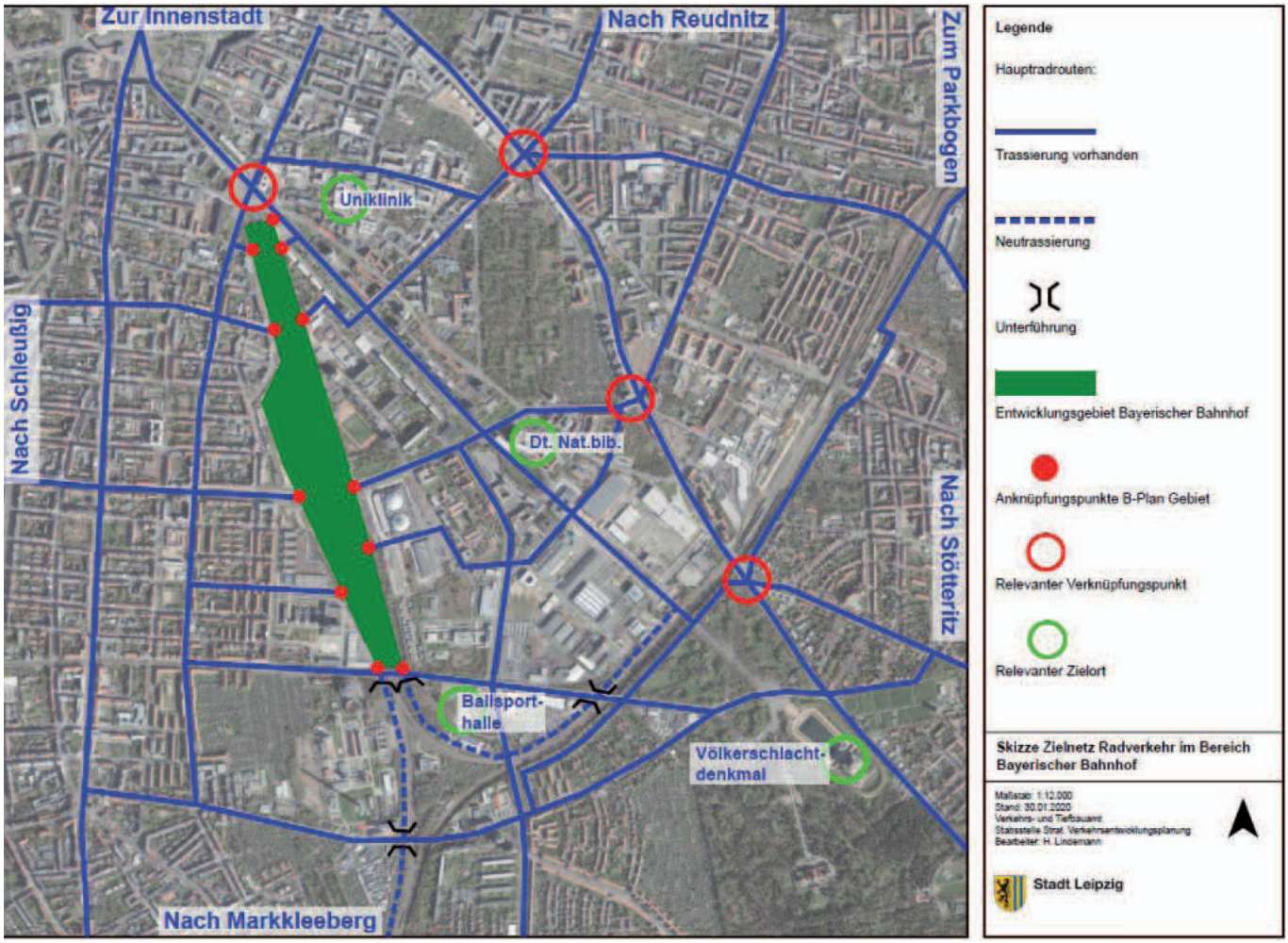
Unter Berücksichtigung der Impulse aus dem Workshop im November 2019 wurde der Masterplan entsprechend der konkreter werdenden Konzepte ständig weiterentwickelt. Angelehnt an den historischen Kontext werde die Wegeführung im Park bahngleisartig angelegt. Abbiegungen und Verzweigungen wirkten relativ sanft und organisch, die Nord-Süd-Richtung werde betont. Für die Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung werde aufgrund des erwarteten großen Nutzungsdrucks eine Aufteilung der Nutzungsgruppen vorgeschlagen. Der schnelle Radverkehr solle östlich des Gleistrogs am Dösner Weg entlanggeführt werden, während im Park selbst ein entspannter, langsamerer gemeinsamer Rad- und Fußverkehr möglich sein soll.

Ein Anschluss des Radweges an die Semmelweisbrücke sei unter der Nutzung der bestehenden Böschung konzipiert, sodass kein eigener gestützter Rampenbau nötig werde.

Große, als naturschutzbedürftig definierte Bereiche werden nicht angetastet. Punktuelle Funktionen wie einzelne Habitat und Sportbereiche werden ähnlich wie im Lene-Voigt-Park in einer Reihe angeordnet. Der Platz hinter dem Portikus des ehemaligen Bahnhofs soll eine Vermittlungsfunktion zwischen Bauwerk und Grün übernehmen. Diese ist jedoch noch nicht ausformuliert.

Übergreifende Verknüpfungspunkte und Wege für den Radverkehr

Im Wesentlichen solle das Netz aus der Hauptachse zwischen Stadtzentrum und dem Weg Richtung Markkleeberg und der Seen im Südraum sowie einer engmaschigen Reihe von Querverbindungen zwischen den Stadtteilen östlich und westlich des



Einordnung in übergeordnete Wegeverbindungen des Radverkehrs

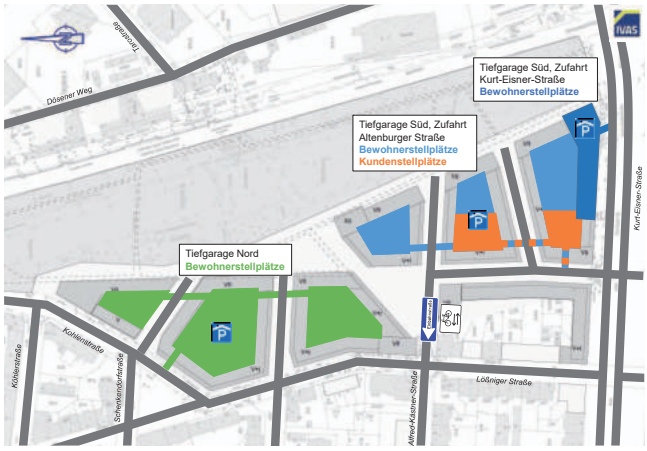
Wegebeziehungen Fuß und Rad im Kontext Stadtteilpark

Gebietes bestehen. Hier sollen die bestehenden städtischen Hauptradrouten in der Umgebung (Semmelweisstraße, Steinstraße, Rennbahn Richtung Ostplatz und Reudnitz, die Anbindung des Bayerischen Platzes etc.) sinnvoll verknüpft und somit gestärkt werden. Vor allem für die kleinräumige Erschließung, also innerhalb des Quartiers, für Schulen usw. sei eine Brücke auf Höhe der Tarostraße von großer Bedeutung. Diese Anbindungspunkte sollen möglichst direkt verbunden werden, um Radfahren durch umwegfreie Strecken attraktiver zu machen.

Weiterhin solle südlich der B2 langfristig ein Anschluss entlang der Schienen in Richtung des entstehenden Parkbogen Ost geschaffen werden. Als wichtiger strategischer Punkt wird die Semmelweisbrücke mit ihrer vorgesehenen Straßenbahnhaltestelle und den dazugehörigen Verknüpfungen genannt.

Obgleich der schnelle Radverkehr in Nord-Süd-Richtung östlich des Gleistroges entlanggeführt werde, müsse auch im Park das Radfahren möglich sein. Die Fortbewegung im Grünen sei beliebter als in Verkehrsstraßen. Die Vermeidung von Konflikten mit Zufußgehenden müsse hier Priorität haben.

All diese Verbindungen sind Thema der Arbeitsgruppe 1.



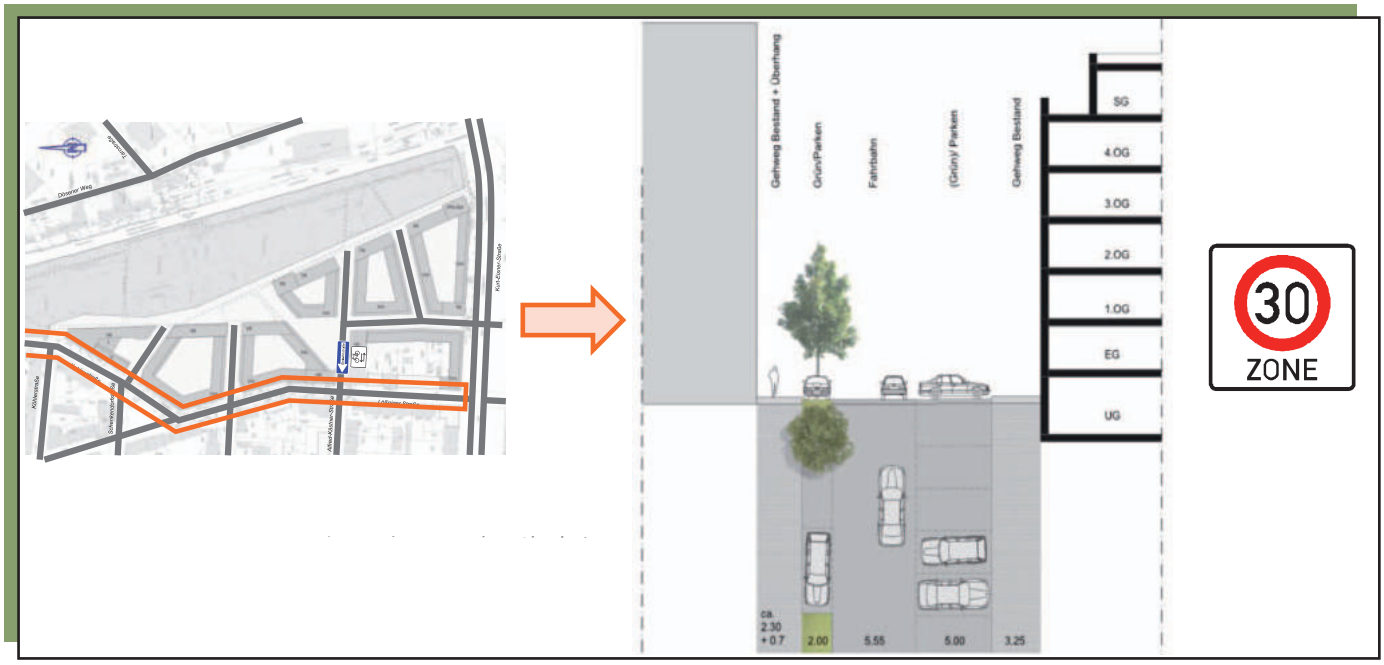
Äußere und innere Erschließung (Kfz): Bewohner- und Kundenstellplätze sollen in drei Tiefgaragen gebündelt werden, oberirdisch sind nur wenige (Kurzzeit-)Stellplätze vorgesehen.

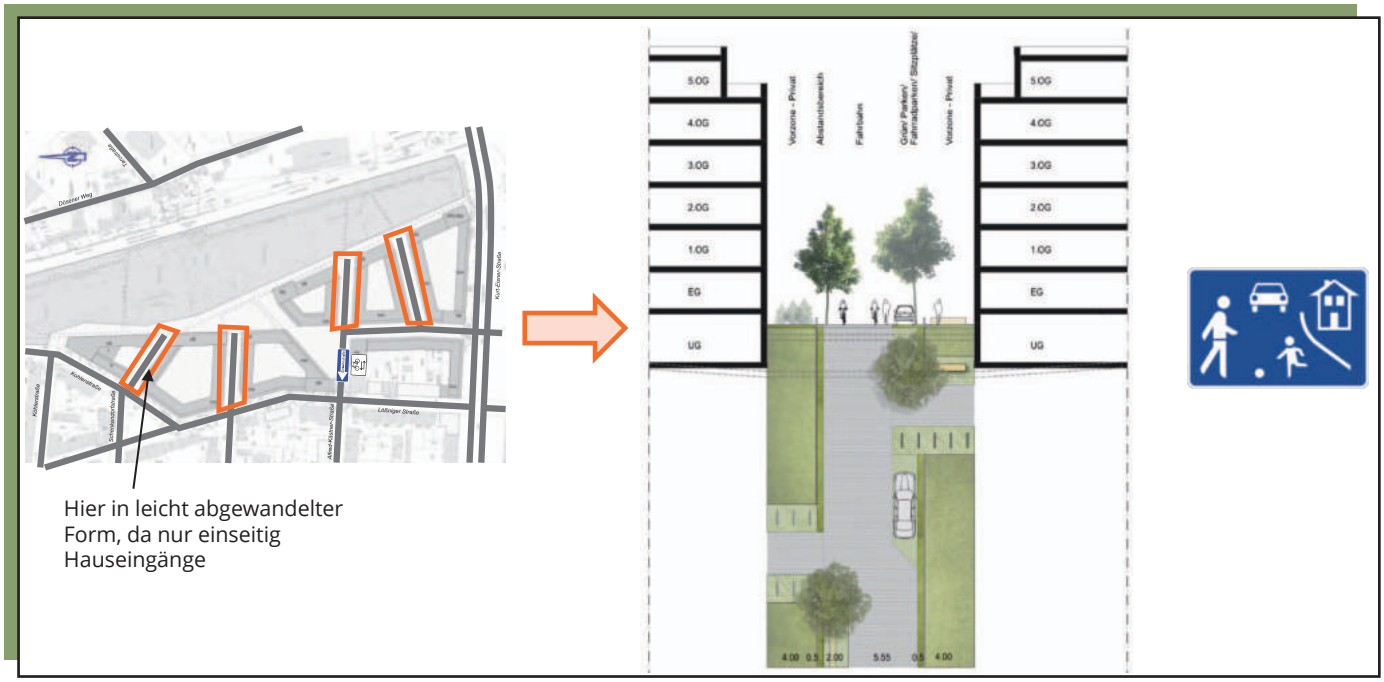
Mobilitätskonzept Lößniger Straße

Jan Schubert kann aufgrund der Zeit nur auf einzelne Punkte des Mobilitätskonzeptes eingehen, werde im Anschluss aber gerne gezielte Fragen beantworten. Auch in der Gruppenarbeit werde es weitere Klärungsmöglichkeiten geben.

Die äußere Erschließung des Quartiers für den Kfz-Verkehr erfolge über die bestehende Lößniger Straße und Kohlenstraße sowie über die Kurt-Eisner-Straße und die verlängerte Altenburger Straße. Von dort aus werden Stichstraßen ins Quartier zur direk-

ten Erschließung der Gebäude hineingelegt. Diese Sackgassen würden nicht vom Durchgangsverkehr betroffen, sondern sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausschließlich für Anlieger vorgesehen. Die Verlängerung der Altenburger Straße wird als Haupterschließung ins Quartier im Zweirichtungsverkehr und vom Quartiersplatz in Richtung Kurt-Eisner-Straße als Einbahnstraße angelegt. Durch die Einbahnstraße soll Schleichverkehr in Ost-West Richtung parallel zur Kurt-Eisner-Straße vermieden werden. Für den Radverkehr soll der Straßenabschnitts in beide Richtungen geöffnet sein. Die zum Statdtteilpark gewandten Wege sind nicht für den Kfz-Verkehr vorgesehen, werden jedoch in ihrer Breite und Funktionalität für eine Erreichbarkeit durch die Feuerwehr mitgedacht. Wie im umgebenden Bestand ist flächendeckend eine Tempo-30-Zone angestrebt, mit Ausnahme der verkehrsberuhigten Stichstraßen (Spielstraßen).





Beispiele für vorgeschlagene Straßenquerschnitte: oben Lößniger Straße Abschnitt Arndtstraße.
unten: verkehrsberuhigte Stichstraßen

Parkraumkonzept
Insgesamt werden 650 Kfz-Stellplätze gebündelt in drei Tiefgaragen geschaffen. Am Quartiersplatz sind gewerbliche Nutzungen in Form von kleinen „Leipziger Läden“ vorgesehen, deren Kundenstellplätze ebenfalls unterirdisch verortet werden. Die Tiefgaragen sind an wenigen Stellen unter den angrenzenden Straßen miteinander verbunden, somit können Ein- und Ausfahrten reduziert und an den Rändern des Quartiers gebündelt und werden. Da eine Unterquerung öffentlicher Straßen baulich sehr aufwendig ist, wurden diese Verbindungen der Tiefgaragen nicht über das Nötige hinaus geplant. Die Ein- und Ausfahrt aus den Tiefgaragen ist jeweils in beide Richtungen möglich (keine Einbahnstraße). In den Tiefgaragen sollen 10 Prozent der Stellplätze mit e-Ladestationen ausgestattet sein.

In der Lößniger Straße und Kohlenstraße ist beidseitiges Längsparken vorgesehen. In Teilgebieten ist Senkrechtparken geplant, um Hol- und Bringvorgänge der Kita und weiteren Nutzungen zu erleichtern. Es wird geplant, Stellplätze für bestehende Anwohner*innen zu sichern und dort Lösungen zu finden, um einer Verschlechterung der Parkraumsituation für die Bestandsbewohnenden vorzubeugen.

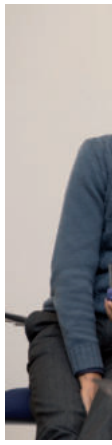
Der Motorisierungsgrad in der Südvorstadt ist mit 30 Prozent relativ gering, begründet durch die sehr guten Anbindung an den ÖPNV und die Zentrumsnähe. Die vorgesehenen Stellplatzzahlen sind mit 0,7 Stellplätzen pro Haushalt entsprechend angepasst. Obgleich die Sächsische Garagen- und Stellplatzverordnung wesentlich mehr Stellplätze vorsieht, ist diese Vorgabe nicht bindend. Leipzig hat mit dem Stadtratsbeschluss vom 7. Dezember 2019 eine eigene Stellplatzsatzung. Die sächsische Stellplatzverordnung sei nicht mehr zeitgemäß und in (Groß-) Städten nicht angemessen, der Freistaat Sachsen hat den Städten dafür eine eigene Anpassung zugestanden. Entsprechend ist in Leipzig der Stellplatzschlüssel an den Bedarf und den Bestand (viele Radfahrende, Anbindung an ÖPNV) angepasst worden. Kfz-Stellplätze für Besucher*innen werden auf Tiefgaragen und den Straßenraum aufgeteilt.

Der S-Bahn Haltepunkt „Leipzig MDR“ soll für das neugeschaffene Quartier und den Park durch eine Rampenlösung leichter erschlossen werden, um so den Zugang zum ÖPNV-Netz noch weiter zu verbessern.

Erschließung per Fahrrad
In der Planung sind weiterhin Stellplätze für 2,5 Fahrräder pro Wohnung vorgesehen. Diese sind teils in den Tiefgaragen, teils in den Hauseingängen verortet. An jedem Hauseingang sind außerdem fünf öffentliche Fahrradbügel geplant. Aufgrund der reduzierten

Ergänzend zu dem aktuellen Planungsstand rekapituliert Moderator Mothes die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung aus dem Jahr 2012.

Stadtraum
Bayerischer Bahnhof
Leipzig



Stadtraum
Bayerischer Bahnhof
Leipzig

Verkehrsgeschwindigkeiten sei keine dezidierte Radinfrastruktur notwendig. Den Radfahrenden wird ein Mitbenutzen der Hauptwege zugesprochen.

Abfallentsorgung
Auch im Abfallkonzept findet sich das Ziel wieder, möglichst wenig Lieferverkehr durch das Betrachtungsgebiet zu führen. Zur Vereinfachung ist ein Unterflursystem vorgesehen, wie es u.A. in Hamburg und Dresden bereits Anwendung findet. Abfälle könnten in einem solchen System barrierearm in schmale Einwurfschächte entsorgt werden. Darunter liegende großflächige Tonnen werden durch die Abfallentsorgung aus dem Boden gehoben und geleert. Das könnte Platz sparen und größere Mengen Abfall auffangen als die herkömmlichen Tonnen, was die Frequenz der Leerung reduziere.

Mobilitätsstationen
Juliane Reinhardt-Müller von der BUWOG GmbH ergänzt die Ausführungen mit einer Erläuterung zu den Mobilitätsstationen. An zwei Stellen sind diese vorgesehen: eine am Dreiecksplatz im Norden Gebietes und eine am neuen Quartiersplatz an der Verlängerung der Alfred-Kästner-Straße. Diese sollen diverse Mobilitätsalternativen bündeln, so sollen dort Möglichkeiten für Fahrrad- und Carsharing geschaffen und eine E-Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. In Kombination mit den Mobilitätsstationen sind auch zwei Quartiersbüros geplant, die zum einen das Management der Mieter*innen und Gebäudeinstandhaltung kombinieren und zum anderen besondere Angebote für Bewohner*innen koordinieren sollen. Denkbar seien dort Nutzungen wie die Ausleihe von Lastenrädern oder Quartierspaketstationen (bei der es noch keine Festlegungen zu einem Anbieter gibt).

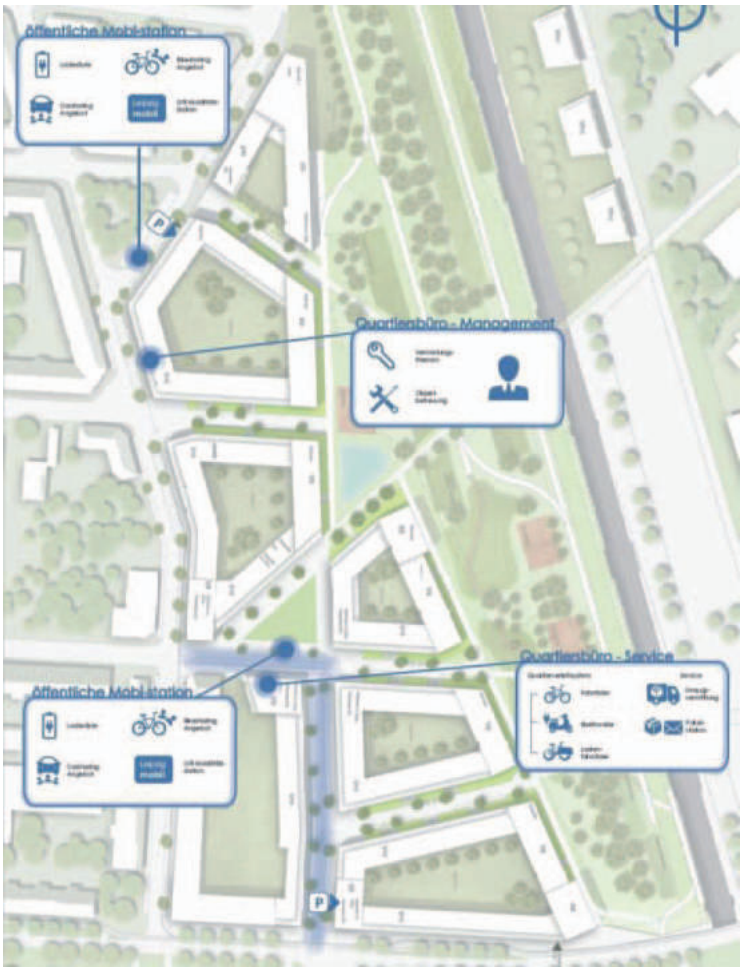
Auf die Frage eines Teilnehmers zu der derzeitigen großen Öffnung im Boden der Semmelweisbrücke wird geantwortet, dass die Planung darauf ausgerichtet sei, die Brücke um Straßenbahngleise erweitern zu können und dementsprechend die Öffnung zu schließen.

Mobilitätsstationen: Bündelung von Car-Sharing, Fahrradverleih, öffentliche Elektro-Ladesäule und Fahrradparken

Quartiersbüros:
anbieterübergreifende Entgegennahmemöglichkeit von Paketsendungen, Ausleihe spezieller Transport-/ Fortbewegungsmittel, Ausleihe von Abo-Monatskarten (Mietertickets)

Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw in den Tiefgaragen (Ausstattung gemäß Leipziger Stellplatzsatzung)

Großzügige Ausstattung der Haushalte mit privaten **Fahrradparkplätze**n



Im Bereich Lößniger Straße sollen jeweils zwei Quartiersbüros und Mobilitätstationen untergebracht werden

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

AG1: Wegenetz und Verbindungen
Die erste Arbeitsgruppe unter der Moderation von Ralf Thomas (Stadtplanungsamt) und Fritjof Mothes (StadtLabor) wird unterstützt durch die Experten Christoph Waack (Verkehrs- und Tiefbauamt) und Marc Böhnke (greeen! Architects). Sie beschäftigt sich mit folgenden Fragen:

- *Sind die eingezeichneten Verbindungen überörtlich sinnvoll? Fehlen welche? Sollten Wege angepasst werden?*
- *Sind Verknüpfungen mit umliegenden Quartieren richtig dargestellt?*
- *Wie sollten die Wege im Gebiet gestaltet werden?*
- *Wo gibt es Konfliktpotenziale?*

Herr Thomas berichtet von einer sehr intensiven Diskussion, die als Einstieg auf den im ersten Workshop erarbeiteten Wegebeziehungen basierte. Damals wurde der Wunsch nach einer übergeordneten Verbindung der City mit dem Südraum und seinen Seen geäußert. Querungen an ausgewählten Stellen in Ost-West-Richtung sollen auch eine bedeutende Rolle spielen. Konkret könnte die Steinstraße über die Bahngleise nach Osten verlängert werden. Zwar wird bisher die Verlängerung der Steinstraße über eine nach Norden schwenkende Brücke vorgesehen, um die Anbindung an die Bahnsteige zu verbessern. Zur besseren Anbindung der südlichen Bereiche (Deutscher Platz, Zwickauer Platz etc.) wird jedoch ein Weg Richtung Osten durch die Kleingartenanlage zwischen dem Lokschuppen und der B2 als sinnvoller erachtet.

Anhand der gestellten Fragen konnten folgende Aussagen getroffen werden:

Größtenteils sind die geplanten Verbindungen überörtlich sinnvoll. Es besteht Zuspruch der Führung des Radweges auf der Ostseite des Stadtteilsparks. Die Wichtigkeit einer Querung des Gleistroges auf Höhe der Tarostraße wurde erneut deutlich. Die Anbindung in Nord-Süd-Richtung sollte unbedingt auf beiden Seiten ermöglicht werden.

Die Verknüpfungen mit den umliegenden Quartieren wurden insgesamt als richtig empfunden, fraglich bleibt die weiter greifende Verknüpfung südlich der Kurt-Eisner-Straße. Für die Radwegführung westlich der Gleise wird von einem Vertreter der Stadtwerke angemerkt, dass dort Leitungen und technische, historische Bauwerke Schwierigkeiten begründen könnten. Die Überprüfung der Machbarkeit wird gewünscht.

Es wurde wiederholt der Wunsch geäußert, vom Bayerischen Platz einen Fußweg durch den Portikus zu ermöglichen. Es wurde auf Schwierigkeiten für die Öffnung durch Grundstücksgrenzen und technische Gründe hingewiesen und eine alternative Fußverbindung östlich entlang der Bestandsgebäude vorgeschlagen. Die Möglichkeit der Fußwegführung durch den Portikus hindurch soll jedoch nochmals geprüft werden.

Für den Hauptweg durch den Park werden drei Meter Wegbreite als zu gering eingeschätzt. Dies berge ein großes Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr. Ein großer Anteil der Radfahrenden wird sich

In AG 1 werden die Wegeverbindungen diskutiert. Alle Hinweise wurden auf der Pinnwand gesammelt.

Sind die eingezeichneten Verbindungen überörtlich sinnvoll?

Querungen bedenken

Radweg sowohl östlich als auch westlich

Parken; Räder in Gehweg an S-Bahnhof MDR (50-100)

Ostseite: Konflikte Zuweg Schule/Kita

Hauptradverkehr im Park (östl.) Bayerischer Platz – Markkleeberger See führen ! min. 4 Meter Querschnitt

Forderung nach Durchwegung des Portikus

Sind Verknüpfungen mit den umliegenden Quartieren richtig dargestellt?

Außenanlagen Kita-Flächen 1.600m², Gurken – Schumann

Lage des Weges an Trog besser? Bündelung

Stadtteilverbindung, nicht Rad-Schnellweg

Steinstraße, Anbindung Richtung Osten

Ost – und West – Weg Funktion klären!

Fortführung Richtung Stadtwerke klären

Anbindung Treppe Richard-Lehmann-Straße

Wie sollten die Wege im Gebiet gestaltet werden?

Wege durch den Park nur 3m ist zu wenig !

Dösner Weg Querschnitt??

Straßenquerschnitt Dösner Weg 8m (5.50m + 2.50m)

Wo gibt es Konfliktpotenziale?

positive Beispiele „Rad in Parks“ als Vorbild

glatte Beläge auch positiv für Rollatoren etc.

Querung Semmelweis-brücke!! Tunnel ?

Radwege in Asphalt, z.B. hell (Beispiel Potsdam)

Besucherverkehr Tarostraße Sport- / Schwimmhalle beachten

Dösner Str. bisher keine Klärung -> welche Nutzung sinnvoll

Befahrung Dösner Weg/ Schulcampus / KiTa

Stellplatzsituation an Sporthalle

Die Hinweise aus der Diskussion in AG1.

mutmaßlich durch den Park bewegen wollen und dies solle auch durch eine entsprechende Breite (min. 4 Meter) und Belag ermöglicht werden. Die Strecke über den Dösner weg solle vor Allem für den schnellen Radverkehr qualifiziert werden. Für den Belag des Hauptweges im Park bevorzugt der ADFC Asphalt. Dieser müsse nicht schwarz, sondern könne auch heller sein. Eine wassergebundene Decke sei auch eine Option, aber nicht barrierefrei. Der „Park für alle“ müsse auch für Menschen mit Rollstuhl, Rollator usw. nutzbare Wege haben, daher sei Asphalt die Vorzugsvariante. Die Diskussion muss noch weitergeführt werden. Weiterhin ist die Frage noch offen, wie die genaue Wegführung durch den Park im Bereich der geplanten Kita verlaufen soll.

Im nördlichen Bereich des Dösner Wegs gebe es gegenwärtig Nutzungskonflikte. Zukünftig werde der Druck durch Elternverkehr an der Kita, die Sporthalle, und die kommende Wohnnutzung steigen. Die Erschließung der fünf geplanten Wohnhäuser soll über die Tarostraße erfolgen. Die Fahrbahnbreite von 5,50 Metern wird hinterfragt. Eine Verkleinerung wird vorgeschlagen, da sonst auch wildes Parken durch Sporthallenbenutzer*innen befürchtet wird. Es soll geprüft werden, in welcher Größenordnung sich Verkehrsströme durch den nördlichen Dösner Weg bewegen dürfen sollen.

Die Unterquerung der Semmelweisbrücke für den Radverkehr wurde diskutiert. Hier herrscht noch nicht genügend Klarheit. Auch die Anbindung des Radweges an die Richard-Lehmann-Straße ist noch zu klären.

AG 2 und 3: Mobilitätskonzept Lößniger Straße
Die zweite und dritte Arbeitsgruppe beschäftigen sich je mit dem gleichen Thema: das Mobilitätskonzept für das neue Quartier an der Lößniger Straße. Die folgenden Fragen und fünf Themenbereichen sollen diskutiert werden:

Erschließungskonzept
- *Gibt es zum Ansatz Parken in Tiefgaragen, oberirdisch nur Kurzzeit noch ergänzende Hinweise, Impulse?*

Gestaltung der Straßenräume
- *Welche Anmerkungen haben Sie zu den Straßenquerschnitten?*
- *Haben Sie Hinweise zu den Themen: Sicherheit, Barrierefreiheit, Raumaufteilung, Gestaltung...*

Quartiersbüros
- *Haben Sie Vorschläge für weitere (Mobilitäts-) Angebote im Zusammenhang mit dem Quartiersbüro?*
- *Wie sollten die Quartiersbüros gestalterisch/funktionell in das Umfeld integriert sein?*

Mobilitätsstationen
- *Welche Funktionen sind für Mobilitätsstationen im Quartier sinnvoll?*
- *Wie müsste eine Mobilitätsstation im Zusammenhang mit einer künftigen Straßenbahnhaltestelle auf der Semmelweisstraße aussehen?*

Zusammenfassung Mobilitätskonzept
- *Wird das Mobilitätskonzept Ansprüchen an Klimaschutz und Nachhaltigkeit gerecht?*
- *Gibt es weitere Ideen und Hinweise?*

Die AG 2 moderiert Christina Kahl (Stadtplanungsamt) und wird durch die Wissensträgerinnen Claudia Staats (Verkehrs- und Tiefbauamt) und Juliane Reinhardt-Müller (BUWOG GmbH) unterstützt. Bei der Zusammenfassung der Ergebnisse stellt sich heraus, dass die erste Hälfte der Arbeitsphase zur Klärung von Verständnisfragen zum Mobilitätskonzept aufgewendet musste.

Die Gestaltung der Straßenräume in der Lößniger Straße solle nochmals weiterentwickelt werden. Die Straße bedarf als Schnittstelle des Quartiers einer zusätzlichen Attraktivität auf dem gesamten Querschnitt und auf der gesamten Länge zwischen Kohlenstraße und der Einmündung in die Kurt-Eisner-Straße. Möglichkeiten der Lärmverminderung (Kopfsteinpflaster) sollen geprüft werden. Auch wurde befürchtet, dass die Verschiebung des Kfz-Verkehrs aus dem Quartier heraus zur Verlegung aller Probleme auf die Lößniger Straße führt. Die Diskussion zur Lößniger Straße sollte mit Beteiligung der bestehenden Bewohner*innen geführt werden.

Die Angebote der Quartiersbüros sollen auch für angrenzende Quartiere offen sein. Neben Ausleihmöglichkeit von Lastenrädern usw. wird auch ein Angebot für soziale Funktionen gewünscht. Im Zusammenhang mit den Mobilitätsstationen wurde vorgeschlagen, Carsharing gleich im Mietvertrag mitanzubieten. Es wurde gefragt, wie die Paketstation im Detail funktionieren soll. Welche Öffnungszeiten soll sie haben und wie wird mit dem Parkverkehr umgegangen, die sie verursacht?

In AG 2 wird das Mobilitätskonzept für den Bereich Lößniger Straße diskutiert. Alle Hinweise wurden auf der Pinnwand gesammelt.

Erschließungskonzept

Besondere Beachtung bei Kitas

Stellplätze für Hol- & Bringservice

Möglichkeit Stellplätze anmieten, für benachbarte Quartiere & Besucher in Tiefgaragen

Gestaltung der Straßenräume

Erfordernis Ausbau der Lößniger Straße, Lärmminderung (Kopfsteinpflaster)

zusätzliche Attraktivität der Lößniger Straße

Stellplatzbedarf vs. Gestaltung, hohe Aufenthaltsqualität

weitere Vertiefung der Diskussion

Quartiersbüros

Angebote für angrenzende Quartiere öffnen

Öffnungszeiten 6 – 22h

Plattform für soziale Angebote im Quartier / Vernetzung

Logistik Packstationen (verkehrliche Situation)

Mobilitätsstationen

Progressive Förderung durch Vorhabensträger zu Carsharing-Angeboten

Zusammenfassung Mobilitätskonzept

Wunsch an weiterer Beteiligung

Parkraumbewirtschaftungskonzept

Probleme werden auf die Lößniger Straße verlagert

Die Hinweise aus der Diskussion in AG2.

Der Appell wurde an die Stadt gerichtet, für den ganzen Stadtteil eine Parkraumbewirtschaftung mitzudenken. In den angrenzenden Nachbarschaftsstraßen (z.B. Körnerstraße) wird bereits inoffiziell quer geparkt. Die Parkraumnutzung hier solle geregelt werden. Außerdem könnten abwechselnde Einbahnstraßen eingerichtet werden. Es wurde angeregt, zu überprüfen, ob Stellplätze in den Tiefgaragen auch für Bewohner*innen aus Nachbarquartieren und Besucher*innen zur Verfügung gestellt werden könnten. Frau Staats (VTA) merkt an, dass bereits vorgesehen sei, alle Quartiere parkraumtechnisch zu betrachten.

Die AG 3 moderiert Stefan Fürstenberg (Stadtplanungsamt) mit der Unterstützung von Heike Scheller (Stadtplanungsamt) und Jan Schubert (IVAS). Auch in AG3 gab es noch einen großen Informationsbedarf.

Für die östliche Tiefgarageneinfahrt an der Kurt-Eisner-Straße soll die Fassadengestaltung noch geklärt werden. Durch das Gefälle entstehen hier Sprünge und die Gestaltung solle „tote“ Fassaden vermeiden. Stattdessen sollen Läden und Schaufenster entlang der Kurt-Eisner-Straße auf dem Weg zur S-Bahn untergebracht werden. Auch die Verlängerung der Al-

In AG 3 wird das Mobilitätskonzept für den Bereich Lößniger Straße diskutiert. Alle Hinweise wurden auf der Pinnwand gesammelt.

Erschließungskonzept

Gestaltung der EG-Zone, Kurt-Eisner-Straße: Fassade vor Garage

Anregung : gemischte Nutzung auf dem Weg zur S-Bahn, Läden, keine nackte Wand

Tiefgaragen-Sparer vermeiden: Parkraum-bewirtschaftung jetzt schon denken

Ertüchtigung der Arthur-Hoffmann-Straße für Rad

Lob für Einbahnstraßenlösung

-> auch Richtung Norden? (Abkürzung zum Bayerischen Platz vermeiden)

-> oder Dreiecksplatz als „Diagonalsperre“

schnellen Durchgangsverkehr vermeiden: Kurt-Eisner-Straße -> Bayerischer Bahnhof

Gestaltung der Straßenräume

Belag:
-nicht glatt
-leise

gesamte Kreuzungs-bereiche Aufpflastern zur Beruhigung

Konflikt: leiterwagengerechte Bäume (max. 8m Höhe), oder höher und im Notfall fällen

Verkehrsberuhigung Lößniger – Kohlstraße

Lößniger Straße Gehwege verbreitern (3,50m) beidseitig
-> Fahrbahn schmaler
-> Längsparken & Straßenbäume

durchgezogene Gehwege auch an Straßeneinmündun-gen zu <u>allen</u> Nebenstraßen

Zusammenfassung Mobilitätskonzept

Fahrradabstellmöglichkeiten an S-Bahn
–> Garage (?)

Bus insgesamt komfortabler!

Tiefgarage vergrößern auch für Lastenräder, Kinderwägen...

Die Hinweise aus der Diskussion in AG3.

Für die Diskussionen liegen in den Arbeitsgruppen der aktuelle Masterplan und die Straßenquerschnitte aus.

tenburger Straße solle möglichst durch Gewerbenutzung belebt werden.

Es solle sichergestellt werden, dass die Tiefgaragen auch genutzt werden. In welcher Form kann der Bauherr vermeiden, dass Bewohner*innen die kostenlosen Parkplätze im öffentlichen Raum nutzen? Es wird weiterhin vorgeschlagen, die Tiefgaragen größer anzulegen, um Platz für Lastenräder, Fahrradanhänger und Kinderwagen zu schaffen. Frau Reinhardt-Müller antwortet, dass der Platz in den Tiefgaragen durch die Blockgrößen und die Unterbringung von Technikräumen beschränkt sei. Jedoch sind auch Fahrradparkplätze bereits dort eingeplant. Es wird ohnehin von den Vorhabenträgern angenommen, dass die Garagen gar nicht durch die Bewohner*innen voll werden. Daher sei ein zukünftiges Angebot von Stellplätzen auch für die Nachbarquartiere denkbar.

Auch in dieser Gruppe wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung durch die Stadt befürwortet. Diese wurde für der Südvorstadt bereits beantragt und sollte mit dem Quartier aus einem Guss realisiert werden. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass auch der Flächenbedarf durch Straßenbäume und die Müllentsorgung für eine Zuspitzung der Stellplatzsituation sorgt. Da müsse noch überlegt werden.

Zur Gestaltung der Straßenräume wird angeregt, zur Sicherheit und Komfort für Fußgänger*innen an den Einmündungen in die verkehrsberuhigten Straßen die Fußwege über die Fahrbahn durchzuziehen (Bsp. Kopenhagen), bzw. den gesamten Kreuzungsbereich zu pflastern.

Wie schon in AG 2 bemerkt, soll in der Lößniger Straße der Straßenraum von Hauswand zu Hauswand gedacht werden. Die gesamte Straße könne umgebaut werden, die Fahrbahn schmaler gemacht, der Gehweg dafür verbreitert, Längsparken in Abwechslung mit Straßenbäumen eingerichtet werden. Zur Straßenaufteilung wurde gefragt, ob 2,50 Meter als Minimum für die Gehwegbreite gesetzt seien. Dies wird umgehend bejaht. Es wird angemerkt, dass 2,50 Meter das vertretbare Minimum seien, eine Breite von 3,50 Metern als Standard, vor Allem aber in der Lößniger Straße, wünschenswert sei. Eine Einbahn-

*Die Gruppenmorderator*innen präsentieren die Ergebnisse der Diskussionen im Plenum.*

straßenlösung solle auch für die Lößniger Straße geprüft werden. So könne schneller Durchgangsverkehr zum Bayerischen Platz vermieden werden.

Es wird gefragt, wo die Fahrradabstellanlagen (Bügel) im öffentlichen Raum angeordnet sein sollen und ob diese womöglich auf den Gehwegen stehen werden. Frau Reinhardt-Müller antwortet, dass sich dafür der Quartiersplatz gut eigne. Nicht alle Fahrradabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum stehen, sondern auch auf Grundstücken.

Es wird beklagt, dass aktuell nachts sehr lauter Verkehr durch Taxis (Club Velvet) stört. Dies solle verbessert werden, z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und leisere Beläge (Asphalt).

Im Zusammenhang mit der Erschließung für die Feuerwehr wurde die Höhe der Straßenbäume diskutiert. Diese dürften nicht höher als acht Meter sein, um den Zugang für Leiterwagen nicht zu blockieren. Bei Gebäudetraufhöhen von 17 bis 18 Metern bestünde jedoch der deutliche Wunsch, auch höhere Straßenbäume zu haben. Diese sollen im Notfall gefällt werden, um das Anleitern für die Feuerwehr zu ermöglichen.

Die Lastenfahrräder in den Quartiersbüros sollen wenn möglich kostenfrei ausleihbar sein.

Im Hinblick auf den Radverkehr wird betont, dass die Arthur-Hoffmann-Straße in ihrem maroden und engen Zustand problematisch ist, insbesondere für Radfahrende mit Taschen oder Anhängern. Diese Situation sollte dringend verbessert werden. Auch die Fahrradabstellmöglichkeiten an der S-Bahnhaltestelle MDR sollten attraktiver werden. Eine Garage wird vorgeschlagen.

Auch die Pünktlichkeit und der Fahrkomfort im Bus solle verbessert werden. Noch zu klären sei die Fußverbindung vom Wohngebiet Lößniger Straße durch den Park zur Unterführung unter der Semmelweisbrücke. Dort ist bisher keine direkte Wegführung erkennbar.

Moderator Mothes beendet die Diskussion mit dem Hinweis, im Anschluss noch informell für Fragen und Gespräche auf Beteiligte und Vorhabenträger zuzugehen.

Ausblick und Verabschiedung

Zum Abschluss wird erläutert, wie es weitergehen kann. Das nächste Bürgerforum soll am 06. April 2020 stattfinden. Allen Interessierten wird die Teilnahme ans Herz gelegt. Die Expert*innen und Referent*innen werden gefragt, was sie aus dem Workshop für die zukünftige Arbeit in den nächsten Wochen mitnehmen.

Patrik Fahrenkamp (Stadtbau AG) bedankt sich für den vielen kreativen Input und die gestellten Hausaufgaben. Er und sein Team werden versuchen, alle Herausforderungen bestmöglich zu lösen.

Juliane Reinhardt-Müller (BUWOG GmbH) habe durch den Workshop gemerkt, dass das Bedürfnis, den Kfz-Verkehr zu reduzieren, vorhanden sei. Gleichzeitig wurde der Bedarf geäußert, weitere Stellflächen für PKW zu gewährleisten. Beide Wünsche müssten miteinbezogen werden und es gebe noch einige Themen, die mit den Verantwortlichen der Stadt gemeinsam erörtert werden müssten.

Thorsten Rupp (Stadtplanungsamt) ergänzt ein großes Lob für die vorbildliche Diskussionskultur innerhalb des Workshops und spricht einen Dank sowohl an die Vorbereitenden als auch die Teilnehmenden aus. Er verweist darauf, dass der Masterplan noch nicht fertig sei und somit die Chance für die Verantwortlichen der Stadt besteht, die Wünsche und Bedenken anzuhören und den Masterplan dementsprechend weiter zu entwickeln.

Herr Rupp hebt einige Schwerpunkte hervor: Zum einen die Weiterentwicklung der übergeordneten Radverbindungen durch das Gebiet und an dessen Anschlusspunkte, wofür weitere Machbarkeitsstudien nötig wären. Zum anderen sei die Quartiersplanung bei der Lößniger Straße noch nicht vollständig zufriedenstellend. Wichtige Grundlagen wie die Baugrenzen der Gebäude seien bereits eine gute Leistung. Es müsse sich nun die Frage gestellt werden: Wie können Qualitäten geschaffen und gesichert werden?

Des Weiteren sei auch der Umgang mit Sportanlagen noch weiter zu qualifizieren und es könnten noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden. Es sei angestrebt, die neuen Anlagen der Öffentlichkeit zu öffnen und dazu würden auch weiterhin Gespräche stattfinden.

Die aktuellen Planungsstände der Masterplanung werden beim Bürgerforum am 06. April präsentiert und diskutiert werden. Abschließend spricht Herr Rupp einen Dank an Herrn Mothes für die Moderation aus und beendet damit den zweiten Workshop zum Bayerischen Bahnhof mit dem Thema „Mobilität und Verkehr“.

Herr Fahrenkamp, Frau Reinhardt-Müller und Herr Rupp kündigen das weitere Vorgehen an und schließen den Workshop ab.

Abbildungsverzeichnis

Quelle Stadt Leipzig:
Seite 1 (Umschlag-Vorderseite)
Seite 5 links
Seite 8
Seite 10
Seite 11 unten
Seite 13
Seite 16
Seite 17
Seite 19
Seite 20 rechts
Seite 22
Seite 24
Seite 26 (Umschlag-Rückseite)

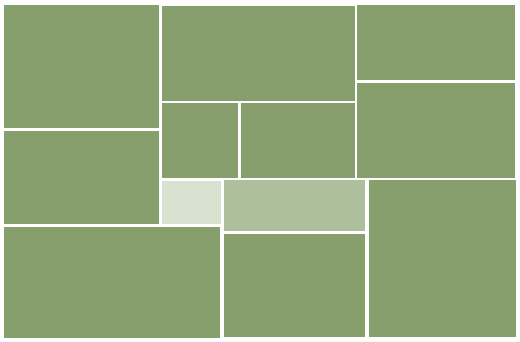
Quelle StadtLabor:
Seite 5 rechts
Seite 7 rechts
Seite 11 oben

Quelle Peter Usbeck (BUWOG):
Seite 6
Seite 7 links
Seite 20 links
Seite 21

Quelle greeen! architects:
Seite 9

Quelle IVAS:
Seite 11 unten
Seite 12

Doppelseite 14/15:
Quelle Peter Usbeck (BUWOG)
Quelle Stadt Leipzig
Quelle StadtLabor



Stadtraum
Bayerischer Bahnhof
Leipzig