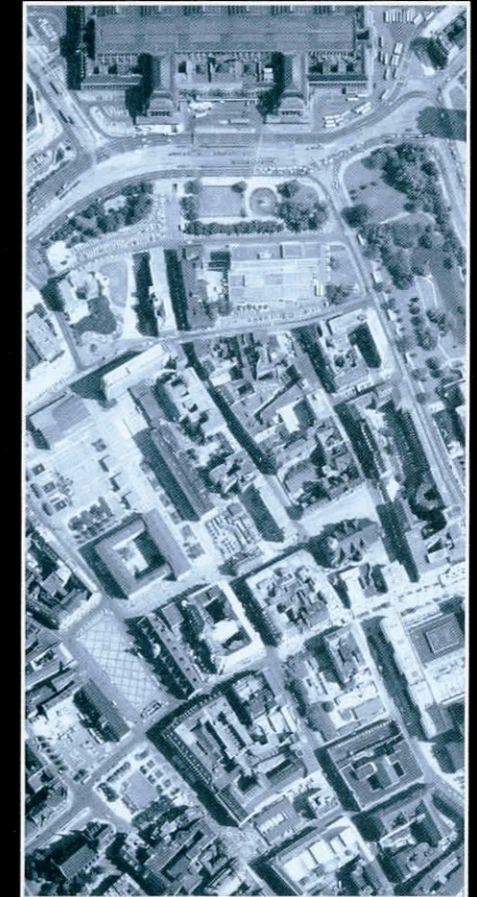


21



Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Leipzig:
Zwischen Planung und Investoren
[Hrsg.: Paulhans Peters]
Köln: R. Müller, 1994
(arcus; 21)
ISBN 3-481-00622-5
NE: Peters, Paulhans [Hrsg.]; GT

ISBN 3-481-00622-5

© Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH,
Köln 1994
Alle Rechte vorbehalten

Herausgeber:
Dr.-Ing. Paulhans Peters

Wissenschaftlicher Beirat:
Prof. Dr. Thomas Herzog
Prof. Dr. Werner Martienssen
Prof. Dr.-Ing. Drs. h. c. Frei Otto
Prof. Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Stefan Polónyi
Prof. Thomas Sieverts
Dipl.-Biol. Christine von Weizsäcker

Redaktion und Herstellung:
Dr.-Ing. Ursula Henn, München

Umschlaggestaltung:
Rainer Geyer, Köln
Umschlagfoto:
Luftaufnahmen: Ausschnitt Innenstadt von Leipzig,
vor und nach dem Zweiten Weltkrieg
Satz:
Satz+Layout Werkstatt Kluth GmbH, Erfstadt
Druck und Bindearbeiten:
Druckerei Engelhardt, Neunkirchen
Printed in Germany

Die vorliegende Broschur wurde auf umweltfreundlichem
Papier aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff gedruckt.

Inhalt

- 2 Impressum
- 4 *Paulhans Peters*
Vorwort
- 6 *Niels Gormsen*
Planungsziele der Stadt Leipzig
- 14 *Angela Wandelt*
Identität einer Stadt
- 20 *Paulhans Peters*
Der Stadtboden als Ware
- 24 *Winfried Sziegoleit*
Wer plant Leipzig?
- 28 *Wolfgang Hocquél*
Leipzig, ein großstädtisches
Denkmalensemble des Historismus
- 35 *Bernd Sikora*
Denkmalschutz und lebendige Stadtentwicklung
- 41 *Hermann Grub, Petra Lejeune*
Leipzig-Plagwitz – Industriebrache mit Zukunft
- 46 *Martin Link, Paul Link*
Die Buntgarnwerke in Leipzig-Plagwitz
- 52 *Klaus Brake, Hartmut Usbeck*
Leipzig lebt (von) Kooperation
- 55 *Ulrich Coersmeier*
Rahmenplan »Alte Messe« und seine
Wirkungen auf die Stadt
- 61 Neue Messe Leipzig
- 66 *Horst Frese*
Das Dorf Mölbis
- 72 *Walter Stein, Edeltraut Höfer*
Autoarme Innenstadt
- 75 *Gerd Johné, Wolfgang Sickert, Jörg Schönharting*
Gesamtverkehrskonzept
- 79 *Gerd Heise*
Arbeitsbericht eines Westbüros
- 82 *Stephan Legge*
Wohnungssanierungen
- 86 *Stephan Legge*
Bauhütte Leipzig 1990 e.V.
- 87 Autoren
- 88 Fotografen

Hermann Grub, Petra Lejeune

Leipzig-Plagwitz – Industriebrache mit Zukunft

Das Grünkonzept im Rahmen der Gesamtplanung

Plagwitz nach der Wende

Der Leipziger Stadtteil ist rund 120 Jahre alt und hat die Bedeutung von Leipzig als Industrie- und Gewerbestandort entscheidend mitbegründet. Noch vor kurzer Zeit hatte Plagwitz 37 000 Einwohner und mehr als 800 Betriebe, von denen knapp 40 als Großbetriebe eingestuft werden konnten.

Die wirtschaftspolitischen Versäumnisse der vergangenen 40 Jahre wurden mit der Wende offenkundig. Die plötzliche Zugehörigkeit zum europäischen Wirtschaftsraum hat deutlich gemacht, daß die überwiegende Zahl der Plagwitzer Firmen im freien Wettbewerb nicht konkurrenzfähig war. Dies führte dazu, daß in den letzten Jahren die meisten Betriebe aufgeben mußten oder gezwungen waren, ihre Produktion auf einen Bruchteil zurückzufahren.

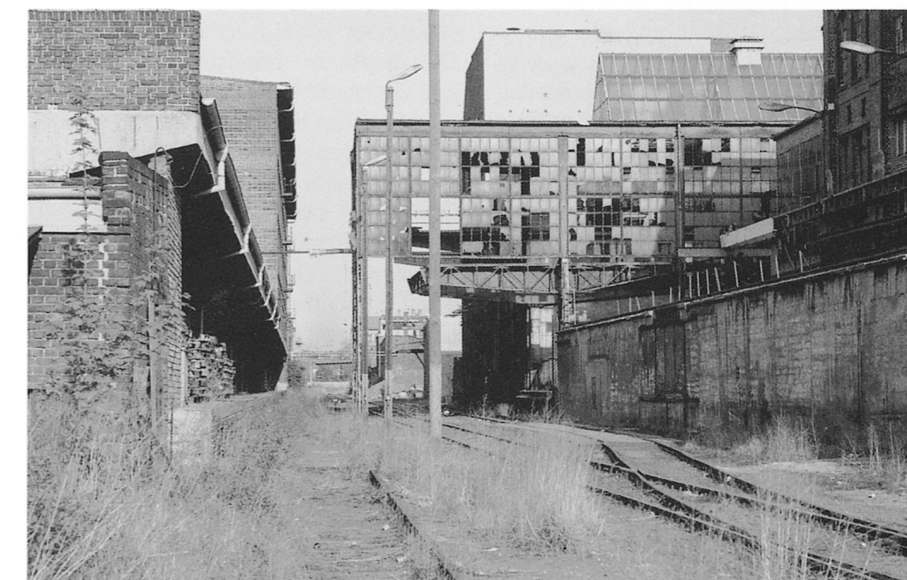
Inzwischen hat Plagwitz alle Merkmale einer ausgedehnten Industriebrache mit allen damit verbundenen Problemen. Als Industriestandort hat es derzeit jede Bedeutung verloren. Der Versuch, mit Hilfe von öffentlichen Mitteln (Bildungs- und Beschäftigungsgesellschaften, Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen usw.) den Stadtteil vor dem wirtschaftlichen und sozialen Kollaps zu bewahren, kann langfristig die Revitalisierung dieses Gebietes nicht herbeiführen.

Zwar sind im Zuge unserer Bestandsaufnahme etwa $\frac{2}{3}$ der Industriegebäude als genutzt und 10% immerhin noch als teilgenutzt eingestuft worden, die mit 25% erhobenen Leerstände halten wir jedoch schon heute für nicht mehr aktuell, weil sich Plagwitz vor allem hinsichtlich der Nutzungen in einem permanenten Veränderungsprozeß befindet, so daß aktuelle Daten derzeit für das Untersuchungsgebiet schwer zu ermitteln sind. Selbst die als genutzt bezeichneten Betriebe arbeiten vielfach nur mehr mit einem Bruchteil der Belegschaft und entsprechend heruntergefahrter Leistung, so daß auch hier

unter Umständen die Zahlen der Datenerhebung ein falsches Bild vermitteln.

Die Befragung von Unternehmern macht deutlich, daß es notwendig ist, gute Argumente für Plagwitz als Standort zu finden. Was Investoren derzeit vorfinden, ist für einen direkten Einstieg in moderne Fertigungstechniken denkbar ungeeignet, zumal allenthalben in den neuen Bundesländern erschlossene Gewerbegebiete »auf der grünen Wiese« ausgewiesen wurden, wo das Bauen sofort und ohne größere Probleme möglich ist.

Dennoch hat Plagwitz als Standort so viele Vorteile, daß sich auch ein an-



fangs etwas schwieriger Einstieg nach unserem Dafürhalten sicherlich langfristig lohnt.

Gesamtkonzept als Erneuerungsbasis

Notwendig ist ein modernes Konzept, das dem Stadtteil die Chancen eröffnet, die er verdient.

Wir wollen mit unserer Planung eine weit in die Zukunft gerichtete Perspektive aufzeigen, als Handlungsanleitung für weitere Planungen. Entscheidend ist dabei, daß der notwendige Spielraum für geänderte Verhältnisse, Notwendigkeiten und Zwänge Teil des Konzeptes ist. Prägendes städtebauliches Element war und ist der Bahnhof Plagwitz mit seinem weitverzweigten Schienennetz, das in weiten Teilen die baulichen Strukturen geprägt hat.

Seit in den sechziger Jahren weltweit das Containersystem als übliche Transporteinheit eingeführt wurde, haben die aufwendigen Schienenanbindungen einzelner Firmen ihren Sinn verloren. Sie sind zu personalaufwendig und damit nicht konkurrenzfähig.

Diese Analyse eröffnet die Möglichkeit, das Schienensystem des genialen Planers Karl Heine in ein zeitgemäßes, ökologisches System umzuwandeln. Für Plagwitz und die angrenzenden Stadtteile soll ein neues Zentrum entstehen, ein Park als Herz der Region. Sowohl die Schnellbahn als auch die Ferntrasse wird im Tunnel unter dem Park hindurchgeführt werden.

Die vorhandenen Schienenwege als grüne Lebensadern für den Stadtteil umzufunktionieren, ist die tragende Idee unserer Planung für Plagwitz. Als Architekten sind wir mit der Erarbeitung eines Strukturkonzeptes beauftragt worden. Der Umfang dieser Gesamtplanung und ihre Erläuterung würde jedoch den Rahmen dieses Beitrages sprengen, so daß wir uns weitgehend auf das Grünkonzept beschränkt haben. Vor allem auch deshalb, weil wir es für die entscheiden-



de planerische Grundidee im Rahmen des Gesamtvorschlages halten.

Zentraler Park und Grünsystem

Die geplante Landschaftsparkfläche im Zentrum des Planungsgebiets überdeckt in der Endstufe den gesamten heutigen Gleiskörper im Bereich des Bahnhofs Plagwitz.

Der Park ist Ausgangsbereich und Basis einer Grünstruktur, die weite Teile des Planungsgebietes durchzieht.

Das Grünsystem in Plagwitz basiert generell auf den gewachsenen städtebaulichen Strukturen mit dem Ziel, sie nicht nur zu erhalten, sondern darüber hinaus zu unterstreichen und aufzuwerten. Dies gilt insbesondere im Bereich der aufgelassenen Schienenwege, die, abzweigend vom zentralen Gleiskörper des Bahnhofs

Plagwitz, das Planungsgebiet in Ost-West-Richtung erschließen und dem Stadtteil seine charakteristische, einmalige Struktur geben. Diese Schienenschneisen bieten die Chance, bereits vorhandene Freiflächen zu einem attraktiven Rad- und Fußwegesystem umzugestalten, ohne daß dabei bauliche Bestände angetastet werden müßten.

»Grüne Wege« durch ganz Plagwitz

Während die Fuß- und Radwege als öffentliche Grünschnitten ausgewiesen werden sollen, beinhaltet das Konzept außerdem die Angliederung halböffentlicher privater Grünflächen entlang der »Grünen Wege«. Diese kleinen Parkflächen sollen (zukünftigen Planungen entsprechend) in unregelmäßigen Abständen



beidseitig der »Grünen Wege« entstehen. Sie ziehen sich von West nach Ost über die gewerblich genutzten Blocks bis hinüber in die Wohngebiete. Die halböffentlichen und privaten Stadtteilparks müssen klar definiert, in ihrer Nutzung festgelegt und wo irgend möglich, miteinander vernetzt werden.

Das hier vorgeschlagene Flächen-Grünsystem ermöglicht es zukünftigen Planern, innerhalb des Konzeptes an jeder beliebigen Stelle mit der Realisierung »Grüner Wege« zu beginnen. Kein Realisierungsschritt ist vom anderen abhängig, es ist also unerheblich, ob ein »Grüner Weg« im Osten oder im Westen von Plagwitz beginnt.

Der konsequente Ausbau des Grünwegesystems im gesamten Untersuchungsgebiet ermöglicht es den dort ansässigen Leipzigern, per Fahrrad

oder zu Fuß zu ihren Arbeitsplätzen zu gelangen.

Die »Grünen Wege« als Verbindungsachsen zwischen Wohnen und Arbeit können im Verbund einen wertvollen Beitrag zur Verkehrsentlastung von Plagwitz leisten. In der Regel ist eine Erschließung der Gewerbeflächen sowohl über Straßen als auch über das Grünsystem möglich.

Damit möglichst nirgends Sackgassen entstehen, sollte versucht werden, die »Grünen Wege« so zu führen, daß sie immer wieder auf öffentliche Straßen treffen, also echte Verbindungen darstellen können als Alternative zur Autostraße. Wo dies durch Querbauungen erschwert ist, wären Passagen denkbar.

Die Gleise, die heute bis in die Zentren der Betriebsgelände führen, sind zum Teil bereits durch Spontanvegetation reizvoll begrünt. Hier ist das

Grünkonzept von Grub + Partner, März 1993.

Die S-Bahn soll übergrünt werden. Eine solch kühne Idee erscheint manchem Praktiker heute verständlicherweise utopisch. Es hat sich aber mehr als einmal gezeigt, daß scheinbare Utopien mitunter in relativ naher Zukunft zu gängigen Planungen mutieren können. Dennoch haben die Planer eine Variante erarbeitet, die vorsieht, die Fern- und S-Bahngleise zu belassen und lediglich den Ladebahnhofsbereich zu begrünen.
M 1:20000

Linke Seite: S-Bahnhof Leipzig-Plagwitz, Güterbahnhof und abzweigende Industriegleise, die das Erschließungskonzept von Dr. Karl Heine für den Industriestandort Plagwitz im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts darstellen.

Typische Industrie-
gleise und leere In-
dustriebauten



Heute: Schienen
kreuzen Straßen,
morgen: Straßen
grenzen an Grün-
wege



Das Luftfoto zeigt
die typische Mi-
schung von Indu-
strie und Wohnen
sowie die charakte-
ristische Schienen-
erschließung.



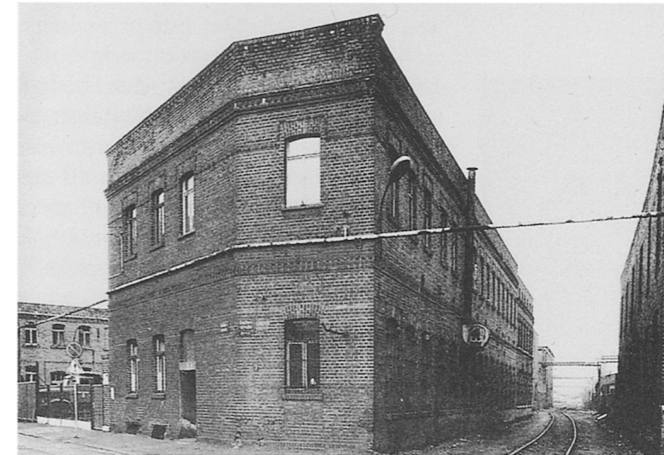
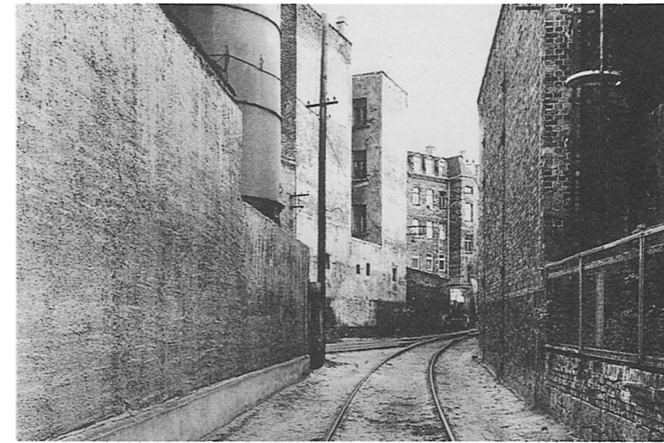
ökologische und optische Potential schon jetzt deutlich erkennbar.

Plagwitz als Gewerbestandort

Die Ergebnisse des Workshops Plagwitz, der im Sommer '91 stattgefunden hat, zeigte in vielen Punkten eine erstaunliche Übereinstimmung der Planer hinsichtlich der vorgeschlagenen Schwerpunkte für den Leipziger Industriestadtteil. Die wichtigsten Impulse aus den Workshop-Resultaten in unsere Planungsarbeit zu übernehmen, war Bestandteil des Auftrages. Alle Workshop-Teilnehmer hielten die Erhaltung des typischen Plagwitz-Stadtbildes mit seinen denkmalgeschützten Industrie- und Wohnbauten für äußerst wünschenswert. Darüber hinaus wurde in fast allen Arbeiten versucht, dem Gründefizit im Untersuchungsgebiet entgegenzuwirken. In Plagwitz bietet sich die kostbare Chance, die bereits vorhandene Mischung von Wohnen und Arbeiten weiter zu stärken und zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist ein grundsätzlicher Wandel hinsichtlich der Nutzungen absolut unabdingbar. Rein industrielle Nutzungen sind in der Nähe von Wohnnutzungen nach heutigem Gesetzesstand nicht zulässig. Sie müssen daher in Gewerbenutzungen umgewandelt werden. In den Kernbereichen wäre – umgeben von Gewerbe – noch Industrie vertretbar; hier wären jedoch entsprechende Auflagen hinsichtlich der Emissionen notwendig.

Gute Gründe für eine große Zukunft

Daß in Plagwitz äußerst vielversprechende Möglichkeiten stecken, wird jedem klar, der sich die Mühe macht, hinter die heute so desolat wirkenden Kulissen zu schauen. Denn Plagwitz ist in vielerlei Hinsicht einmalig: Es liegt zentrumsnah, verkehrsgünstig und eingerahmt von Wohngebieten; Vorteile, die unter heutigen Gesichtspunkten bei der Beurteilung von Firmenstandorten eine äußerst positive



Rolle spielen. Darüber hinaus ist die Verzahnung von Wohnen und Arbeiten gegeben; auch dies ein Bonus, der heute bei Neuplanungen im Städtebau generell angestrebt wird, weil sich die sogenannten »Schlafstädte« nicht bewährt haben. Hierbei sind die erheblichen Verkehrsbelastungen durch Pendler ein Aspekt von vielen. Positiv schlägt außerdem das optische und ökologische Potential der Plagwitzer Gewässer (Karl-Heine-Kanal, Elster, Kleine Luppe) zu Buche. Was hier nach der Wasser- und Ufersanierung und mit Hilfe weiterer Anpflanzungen an Erholungs- und Freizeitbereichen entstehen kann, wird nicht unerheblich zur Attraktivität des Stadtteils Plagwitz beitragen. Schließlich ist bekannt, daß die Umgebung bei Firmenstandortentscheidungen weltweit deutlich mitbestimmend wirkt.

Verborgene Schönheit mit Karrierechancen

Neben den genannten Aspekten ist die architektonische Einmaligkeit von Leipzig-Plagwitz von größter Bedeutung, wenn es um neue Chancen für den Stadtteil geht. Nicht umsonst wird vom »Flächendenkmal Plagwitz« gesprochen. Die Unverwechselbarkeit der Blockstrukturen, die Jahrhundertwendefassaden und die Industrieklinkerbauten aus dem letzten Jahrhundert sind in dieser Geschlossenheit und Unverfälschtheit kaum mehr irgendwo anzutreffen. Wenn es gelingt, die richtige gestalterische und ökonomische Mischung zwischen Denkmalschutz und moderner Architektur zu finden, dann ist auch dieses besondere Ambiente für die Revitalisierung des Standorts Leipzig-Plagwitz ein großes Plus.

Zwei Beispiele für die Umwandlung trister Industrieleiskörper in attraktive Fußgänger- und Fahrradwege als Teil eines grünen Gesamtkonzeptes. Nicht überall wird man Alleebäume anpflanzen. Die Demontage der Gleise wird immer erst dann notwendig sein, wenn an konkreter Stelle im Sinne des Gesamtkonzeptes geplant und gebaut werden soll.