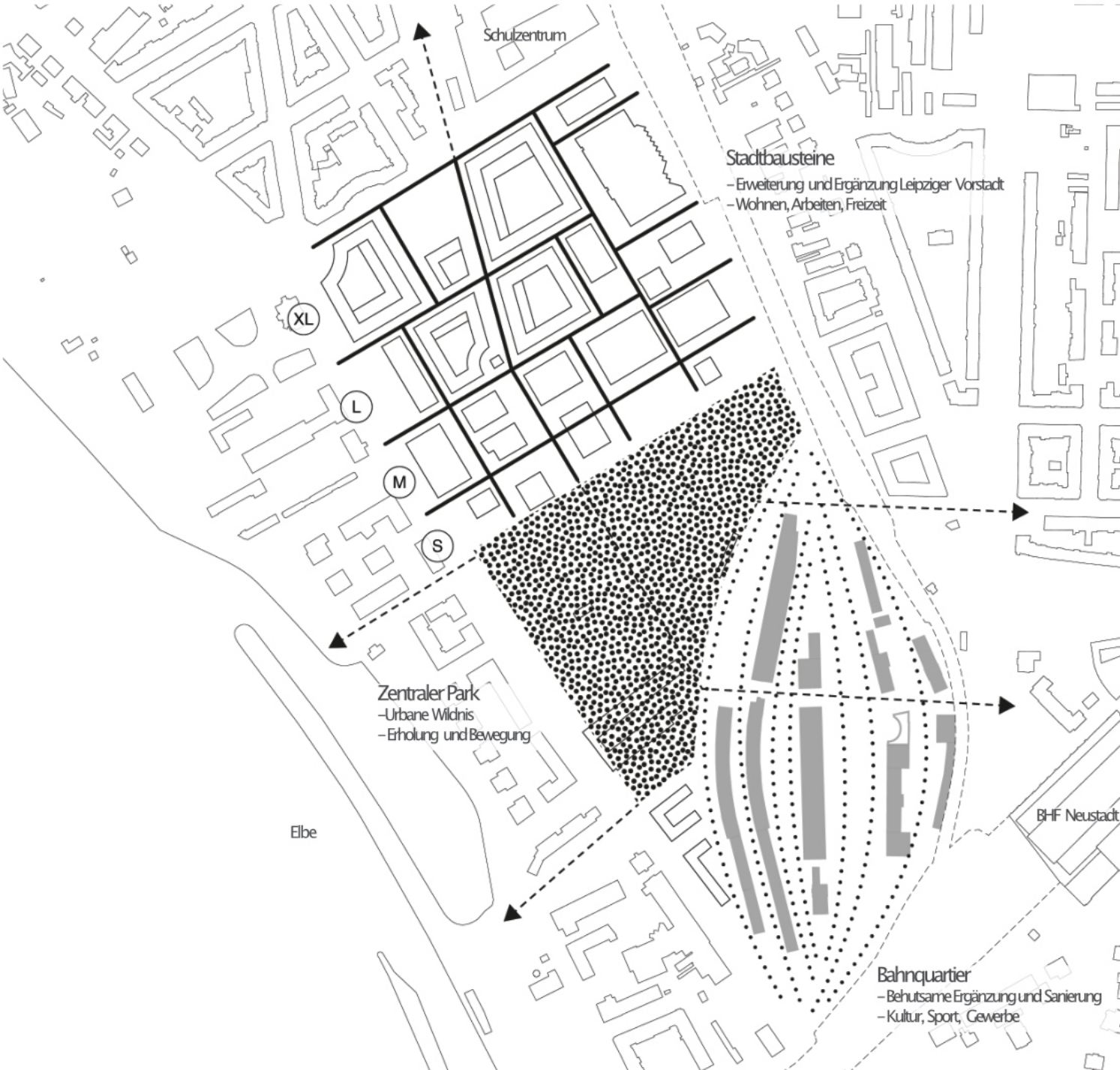
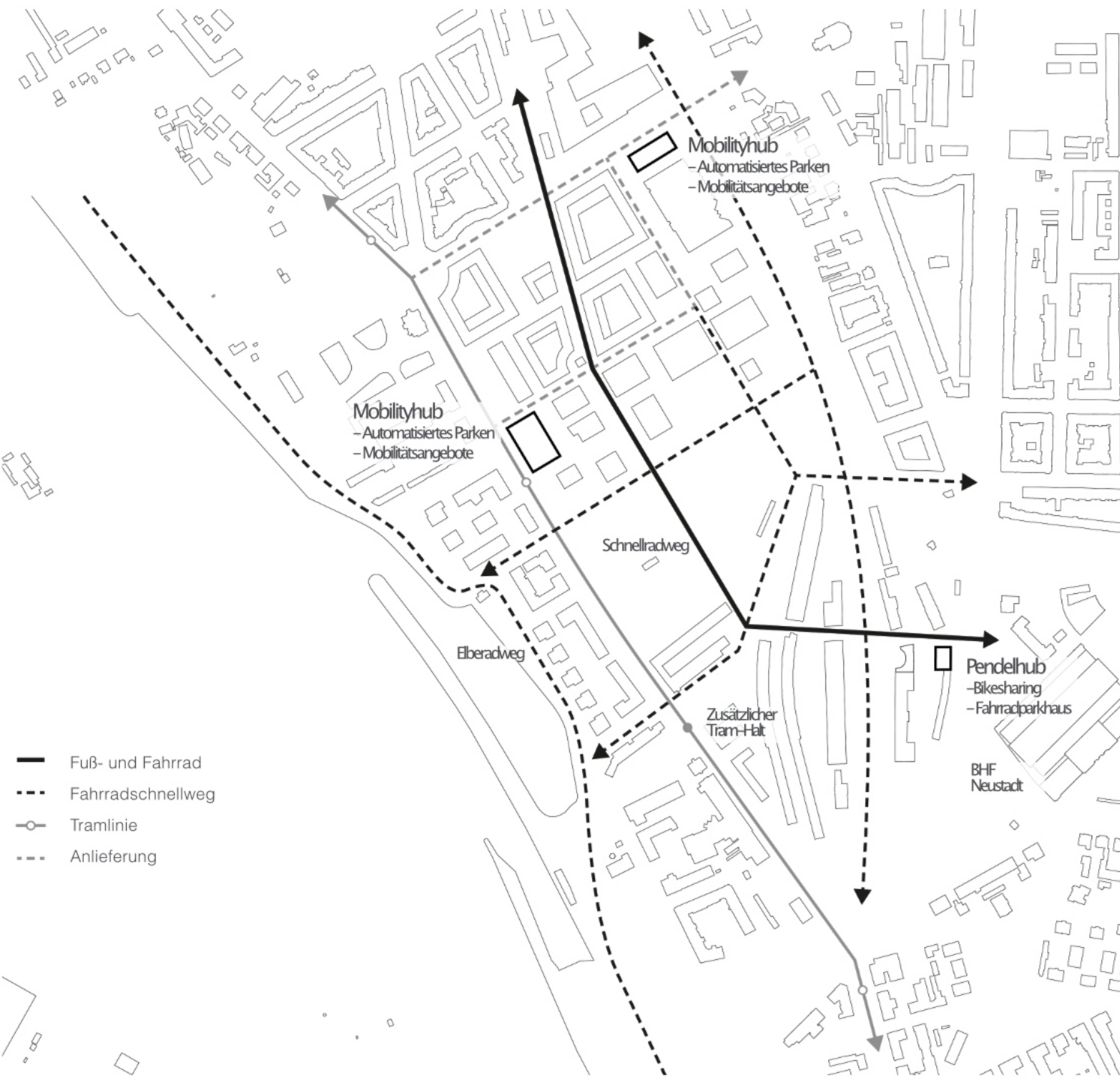
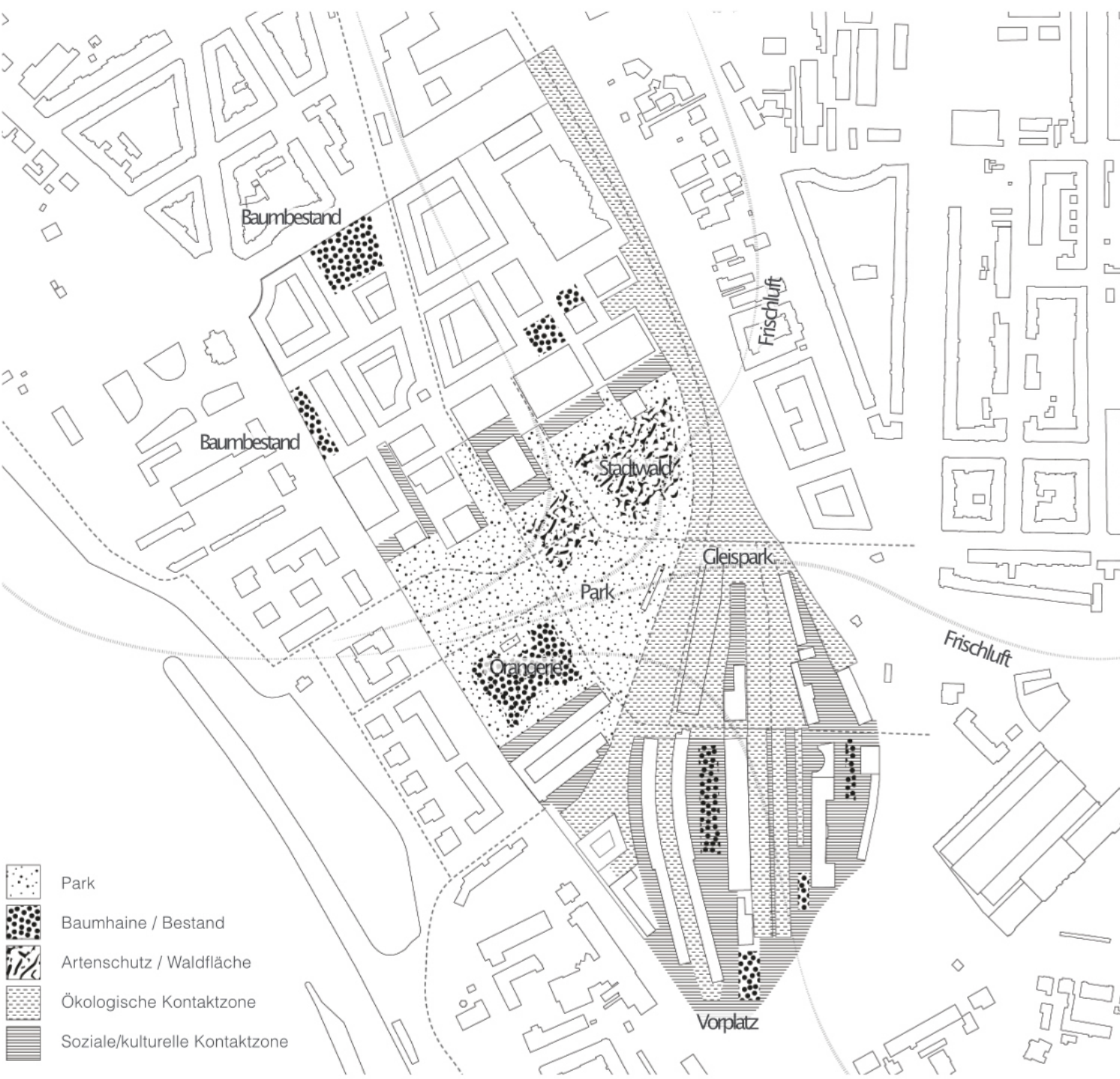




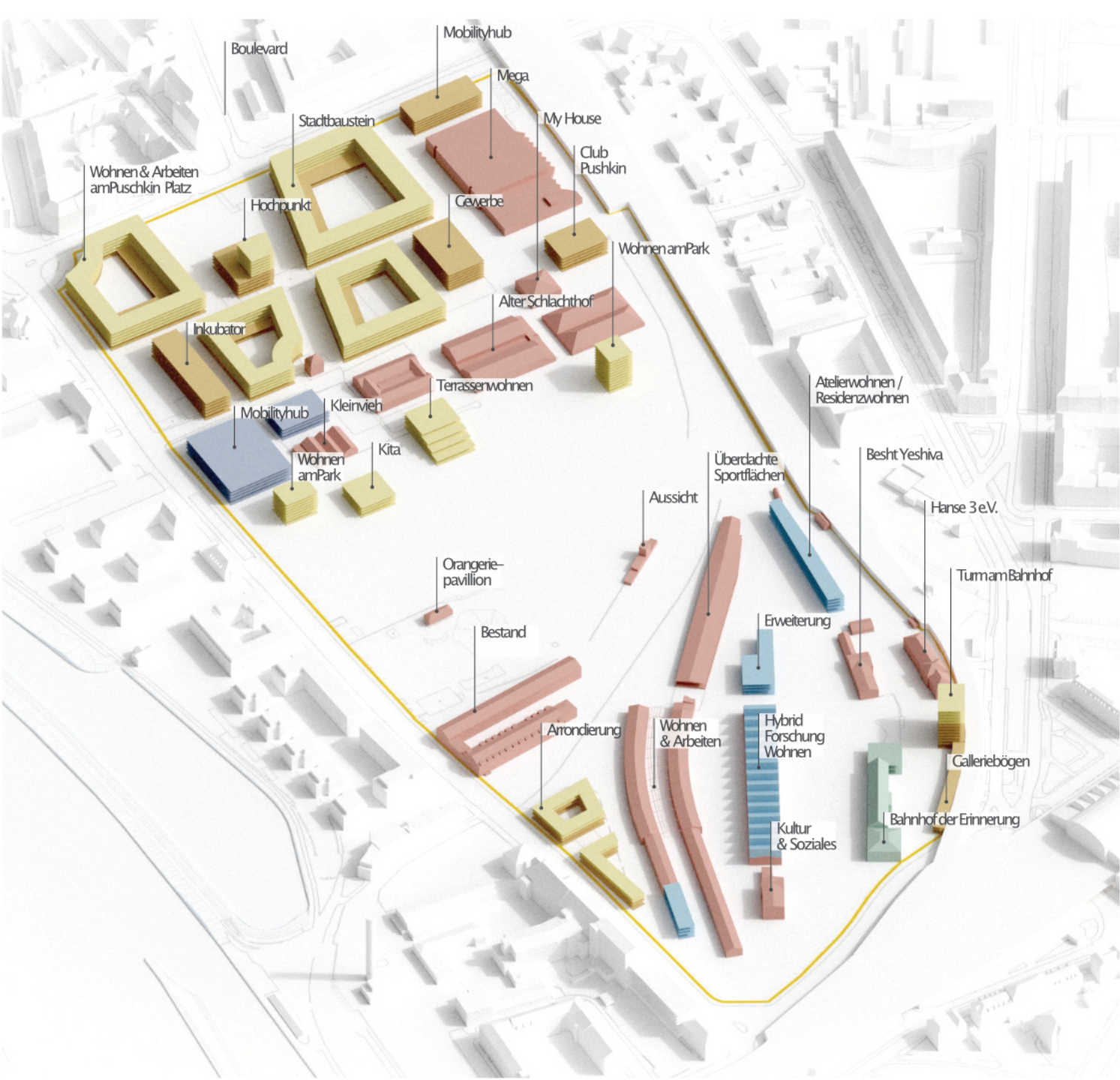
Leitidee



Erschließung



Freiraum



Nutzungsverteilung



Schwarzplan, 1:5.000



Axonometrie

Der Alte Leipziger Bahnhof ist heute geprägt durch die charakteristischen Bestandsgebäude aus der Frühzeit der Eisenbahn, der nördlich gelegenen, kompakten Blockstruktur mit Events und Gewerbe, sowie dem großzügigen, weiten, informell-intensiv genutzten und gleichzeitig ökologisch wertvollen Freiraum.

Diese intensive Gleichzeitigkeit verschiedener Nutzungen, Zustände und Strukturen soll in unserem Vorschlag erhalten und qualifiziert werden, während gleichzeitig das Quartier um ca. 180.000qm Bruttogeschossfläche verdichtet und erweitert wird, mit Wohnflächen, Kultur, und Gewerbe.

Ausgangspunkt der Arbeit ist der Erhalt des bestehenden Freiraums des ehemaligen Bahnhofsgeländes und der ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen. Ziel ist es, Neuversiegelung zu vermeiden und die stadtoökologische Funktion des Freiraums zu erhöhen, um somit eine klimaverbessernde Wirkung für die umliegenden Stadtgebiete zu erreichen, die Artenvielfalt in der Stadt zu entwickeln und die umgebenden Stadtgebiete mit nutzbaren Freiräumen zu versorgen.

Der Entwurf gliedert sich in drei Bausteine: „Stadterweiterung“, „Bahnhofquartier“ und „Park“.

Park: Der Park ist sowohl das starke, eigenständige Zentrum des Gebiets, als auch Verknüpfungsraum, der in die benachbarten Bereiche hineingreift. Er umfasst den Bereich der über die Jahre gewachsenen „urbanen Wildnis“ mit den erhaltenen Bäumen, schließt aber genauso die angelegte Orangerie mit ihrem alten Baumbestand ein und wird durch offene Parkbereiche sowie Spiel- und Sportflächen ergänzt. Als großer zentraler Freiraum ermöglicht er Verbindungen zu den Frischluftschneisen entlang der Elbe und der Bahntassen sowie eine kleinteilige Vernetzung mit umgebenden Freiräumen und Quartieren.

Stadterweiterung: Der nördliche Teilbereich versteht sich als städtebauliche Erweiterung der Leipziger Vorstadt und nimmt sowohl Bebauungs- und Nutzungsstruktur als auch die Richtung der Gehestraße als wichtige Fußwege- und Fahrradverbindung auf. Nach Süden hin nimmt die Blockgröße graduell ab und die Durchlässigkeit zu, so dass sich die Freiräume über die Eventschneise hinweg mit dem Park verzahnen. Die Wohngebäude südlich der Eventschneise sind schon Teil des Parks.

Bahnhofquartier: Im Bereich des ehemaligen Bahnhofswesens werden die bestehenden Gebäude weitergenutzt, umgebaut und erweitert. Einige Neubauten werden in die lineare Struktur integriert, vor

allem auch um das bestehende Nutzungsspektrum zu erweitern und zu ergänzen, und um städtebauliche Verknüpfungen und Orientierung zu schaffen. Ein städtebaulicher Hochpunkt an den Bahnhöfen am Neustädter Bahnhof schafft gleichzeitig visuelle Orientierung und durch die geöffneten Bögen eine kurze Verbindung Richtung Neustadt.

Erschließung: Die Hauptdurchwegung des Areals erfolgt in Längsrichtung über einen Boulevard als Fortsetzung der Gehestraße, durch den Park vorbei an der Orangerie, quer durch das Bahnhofquartier und durch die geöffneten Gleisbögen zum Bahnhof Dresden-Neustadt. Zusätzliche Querungen verbinden den östlich der Gleise gelegenen Teil der Leipziger Vorstadt über den zentralen Park mit der Elbe.

Ein Hochpunkt gegenüber dem Bahnhof schafft Orientierung und in seiner Funktion als „Soft-Mobility-Hub“ einen Ort des Ankommens mit zusätzlichem Mobilitätsangebot u.a. in Form von Fahrradverleih, –parkhaus oder –werkstätten.

Weitere Mobilitätshubs befinden sich an den Zufahrten der inneren Erschließung des ansonsten weitgehend autofreien nördlichen Teilbereichs. Hier liegt der Fokus auf automatisierten Quartiersgaragen mit ergänzenden Angeboten.

Nutzung: Die Bebauung ist in der Regel hybrid und enthält Wohnnutzungen in Kombination mit Kleingewerbe, Ateliers und weiteren Nutzungen, um eine Gleichzeitigkeit von Wohnen und Arbeiten im Sinne einer „produktiven Stadt“ zu ermöglichen, wie es auch in den benachbarten Stadtgebieten wie der Neustadt prägend ist und einen Lösungsansatz zur Vermeidung von Verkehr in der Stadt darstellt.

Freiraumkonzept: Ziel ist es, den Freiraum mit den gebauten Strukturen in Beziehung zu setzen und die „Kontaktfläche“ zu maximieren, um ihn für möglichst viele Menschen im Gebiet nutzbar zu machen. Die Freiräume sollen neben einer intensiven Nutzung durch die BewohnerInnen auch einen Beitrag zur Artenvielfalt und zum ökologischen Strukturereichtum leisten – dies ist die Voraussetzung für eine lebendige, strukturreiche und zukunftsfähige Stadtlandschaft. Die bestehenden Trockenstandorte auf den Gleistrassen und den Konversionsflächen werden ergänzt durch Retentionsflächen, um das Niederschlagswasser der bestehenden wie neuen Gebäude und befestigten Flächen aufzunehmen und dem Boden zuzuführen. Funktionell wird der neue Park mit der Elbe und dem Elberadweg an mehreren Orten verknüpft, die Platzstrukturen am südlichen Ende um die alten Bahngelände schaffen die Verbindung Richtung Neustadt.



Lageplan, 1:2.000