

Siegfried Schlegel
Konrad-Hagen-Platz 1
04277 Leipzig

Leipzig, den 20. 06. 2011

Leserbrief

zu „Wo einst Karl Marx nach Karlsbad reiste“, Auf dem Areal um den Bayerischen Bahnhof soll ein gemischtes Stadtviertel entstehen, 16.06.2011, S.14

Grünachse Bayerischer Bahnhof wird Teil des Leipziger Großgrünnetzes

Den Auslassungen von Herrn Mathias Kiekebusch von der DB Service-Immobilien zum Rahmenplangebiet Bayerischer Bahnhof in Leipzig: „Wenn wir das auf den Markt in Leipzig werfen, bricht dieser zusammen. Weder wir noch die Stadt haben etwas davon“, muss aus mehreren Gründen widersprochen werden. Neben Industriebrachen wird auch das Areal des Alten Messegeländes in vergleichbarer Größe zur Ansiedlung von neuen Nutzungen seit Jahren entwickelt. Selbst die Deutsche Bahn hat ehemalige Güterbahnhöfe und Bahntrassen wie östlich und westlich des Hauptbahnhofes, den ehemals größten Postbahnhof Europas oder in den Bahnhof Plagwitz zur Vermarktung ausgeschrieben. Es entsteht der Eindruck, die Deutsche Bahn kann nicht mehr genutzte Bahnlagen beliebig bebauen oder zur Bebauung verkaufen. Sie hat lediglich Bestandsschutz für die Bahnnutzung und Sonderrechte beim Neubau von Eisenbahntrassen. Bei einer Umnutzung von Bahnarealen greift das Planungsrecht der Kommune, es müssen Vermarktungs- und Stadtentwicklungsinteressen in Übereinstimmung gebracht werden. Deshalb haben die Stadtverwaltung und Mitglieder des Stadtrates schon Mitte der 90-er Jahre zeitgleich mit der City-Tunnelplanung und der Schließung des Bayerischen Bahnhofs eigene Vorstellen für das Gebiet entwickelt. Diese sahen neben einer behutsamen Bebauung der Güterbahnhofsflächen mit Wohnungen und universitären Einrichtungen auch die Neugestaltung einer durchgängigen Grünachse vor. Die Idee zu diesem Grünzug, der bis in das südliche Auwaldgebiet und das Neuseenland führen soll, entstand im Rahmen der städtischen Planungen für die Olympiabewerbung 2004. Nicht mehr genutzte Bahntrassen dienen bei durchgängiger Grünzuggestaltung der Erholung und funktionieren als stadtklimatisch wichtige Kaltluftschneisen. Es entstehen innerstädtische Erholungsflächen, die sinnvoll Stadtbereiche teilen, ohne sie voneinander abzuschneiden. Leipzig hat in der Vergangenheit gute Erfahrungen bei der Gestaltung solcher Grünachsen mit der Umgestaltung des Eilenburger Bahnhofs und Werkanschlussbahnen in Plagwitz gemacht. Die Berliner Planer erhielten für ihr Freiraumkonzept auf dem ehemaligen Eilenburger Bahnhof einen nationalen Architektenpreis.

Als Investor des Leipziger City-Tunnels muss die Deutsche Bahn, wie jeder Investor bei anderen Neubauvorhaben, Grünausgleichsmaßnahmen auf seine Kosten realisieren. Diese sind direkt im Baugebiet bzw. in Nachbarschaft und danach auf von der Kommune bereitgestellten Flächen zu realisieren oder finanziell abzugelten. Einnahmen daraus sind jedoch zweckbestimmt für ökologische Aufwertungsmaßnahmen einzusetzen. Schon deshalb müssen große Teile des Areals als Grünzonen gestaltet werden. Bürgerinnen und Bürger des Wohngebietes „Straße des 18. Oktober“ haben vor Jahren schon Gestaltungsvorschläge unterbreitet und zwei Vertreter in die Wettbewerbsjury entsandt. Sicher hätten auch Karl Marx und Friedrich Engels ihre Freude an dem Projekt. Und wenn Friedrich Engels sagte, dass man eine Menschen mit einer Wohnung wie mit einer Axt erschlagen könne, ist denkbar, dass er damit auch die Stadt in Gänze gemeint hat.

Siegfried Schlegel
04277 Leipzig
Stadtrat der Fraktion DIE LINKE
im Stadtrat zu Leipzig