



Dresden.  
Dresdener

# Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb Alter Leipziger Bahnhof

Auslobung

Tag der Auslobung: 22.05.2023

# Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| Anlass und Ziel   | 5         |
| <b>1 Verfahren</b>  | <b>6</b>  |
| 1.1 Wettbewerbsbedingungen  | 6         |
| 1.2 Gegenstand des Wettbewerbs  | 6         |
| 1.3 Art des Wettbewerbs   | 6         |
| 1.4 Bindende Vorgaben   | 6         |
| 1.5 Ausloberin, Betreuer  | 6         |
| 1.6 Teilnahmeberechtigung   | 6         |
| 1.7 Preisgericht  | 7         |
| 1.8 Wettbewerbsunterlagen   | 8         |
| 1.9 Wettbewerbsleistungen   | 9         |
| 1.10 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten                    | 11        |
| 1.11 Termine und Einreichung  | 11        |
| 1.12 Preisgericht   | 12        |
| 1.13 Prämierung   | 12        |
| 1.14 Beauftragung   | 13        |
| 1.15 Abschluss des Wettbewerbs  | 13        |
| 1.16 Datenschutz  | 13        |
| 1.17 Terminübersicht  | 13        |
| <b>2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen</b>                               | <b>15</b> |
| 2.1 Wettbewerbsgebiet   | 15        |
| 2.2 Historische Entwicklung   | 16        |
| 2.3 Vorhandene Bebauung und Nutzung                                       | 17        |
| 2.4 Stadträumliche Umgebung   | 20        |
| 2.5 Denkmalschutz   | 20        |
| 2.6 Topografie und Baugrund   | 22        |
| 2.7 Verkehrliche Erschließung   | 22        |
| 2.8 Freiraum und Grün   | 23        |
| 2.9 Natur und Umwelt  | 24        |
| 2.10 Stadtklima und Emissionen  | 24        |
| 2.11 Technische Infrastruktur   | 26        |
| 2.12 Planungs- und Baurecht   | 26        |
| 2.13 Weitere Planungen für das Wettbewerbsgebiet                          | 28        |
| <b>3 Aufgabenstellung</b>   | <b>31</b> |
| 3.1 Kooperative Quartiersentwicklung – die Eckpunkte der Aufgabenstellung | 31        |
| 3.2 Allgemeine Zielstellung   | 31        |
| 3.3 Städtebauliche Zielstellung   | 32        |
| 3.4 Nutzungen   | 34        |
| 3.5 Umgang mit dem Gebäudebestand   | 36        |
| 3.6 Freiraum und Grün   | 37        |
| 3.7 Mobilität und Erschließung  | 39        |
| 3.8 Klima und Umwelt  | 42        |
| 3.9 Umsetzung – abschnittsweise Entwicklung                               | 44        |



Kooperative Quartiersentwicklung, 3. Begleitgruppensitzung in der Geh 8 © Landeshauptstadt Dresden

# Anlass und Ziel

Das Areal am „Alten Leipziger Bahnhof“ ist eines der großen innerstädtischen Entwicklungsgebiete der Landeshauptstadt Dresden. Der namensgebende und noch in wesentlichen Teilen erhaltene Leipziger Bahnhof wurde 1839 als Endpunkt der ersten deutschen Fernreisebahnlinie Leipzig–Dresden errichtet. Begünstigt durch den Bahnanschluss siedelten sich in seiner Umgebung die Steingutfabrik Villeroy & Boch, der alte „Central-Schlachthof“ (bis 1907) und weitere Betriebe an und gaben dem Gebiet eine gewerbliche Prägung. Trotz erheblicher Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurden diese Nutzungen auch in der DDR fortgeführt. Der Bahnhof wurde als Güterbahnhof weiterbetrieben. Nach Abriss der Steingutfabrik 1995 und Stilllegung des Bahnhofs 2005 stellt sich das Betrachtungsgebiet am denkmalgeschützten Alten Leipziger Bahnhof heute als überwiegend gewerblich und kulturell genutztes Areal mit einem großen Brachflächenanteil insbesondere im mittleren Bereich dar.

Im Jahr 2008 hat die Landeshauptstadt Dresden begonnen, das Gebiet einer intensiven planerischen Betrachtung zu unterziehen. Ein 2010 beschlossener Masterplan „Leipziger Vorstadt/Neustädter Hafen“ mit einem über das Gebiet Alten Leipziger Bahnhof hinausgehenden Umgriff wurde 2018 als planerische Grundlage für die weitere Entwicklung präzisiert. Für den Bereich am Alten Leipziger Bahnhof wurden darin Aussagen zum Erhalt der Bestandstrukturen sowie für neue gewerbliche, kulturelle und dem Wohnen dienende Bauflächen getroffen, die durch Grünzüge kleinteilig vernetzt werden.

Die flächigen Darstellungen des Masterplans sollen nun auf die städtebauliche Ebene übertragen und mit einer städtebaulich-freiräumlichen Planung untersetzt und konkretisiert werden.

Die Landeshauptstadt Dresden hat dafür mit der „Kooperativen Quartiersentwicklung Alten Leipziger Bahnhof“ einen für sie in dieser Form neuen Weg eingeschlagen. Unter dem Motto „Gemeinwohlorientiert, kooperativ entwickeln“ hat sie 2022 einen umfangreichen Partizipationsprozess gestartet, in dessen Mittelpunkt ein dialoghaftes Beteiligungsformat mit unterschiedlichen Akteursgruppen zur künftigen Ausrichtung der Gebietsentwicklung steht. Neben den im Gebiet betroffenen Grundstückseigentümer/-innen sind die Bürgerschaft, die Kommunalpolitik sowie die Stadtverwaltung mit jeweils 12 Vertreter/-innen im Rahmen einer „Begleitgruppe“ in den Prozess eingebunden.

In insgesamt fünf Sitzungen hat diese Begleitgruppe in intensiven Diskussionen die Ziele und Inhalte für konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Entwürfe erarbeitet, die in dem hier ausgelobten zweiphasigen Wettbewerb entwickelt werden sollen. Die Ergebnisse der Beteiligung sind dabei als sogenannte „Eckpunkte“ in die vorliegende Aufgabenstellung des Wettbewerbs eingeflossen.

Als übergeordnete Zielstellung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Neuordnung des Areals wurde die Schaffung eines gemischt genutzten und durchgrünten Stadtquartiers in einer dem Standort angemessenen Struktur und städtebaulichen Dichte festgelegt. Unter Wahrung der örtlichen Identität und vor dem Hintergrund des zukünftigen Bedarfs an Wohn-, Arbeits- und Kulturstätten in Dresden sollen die im Gebiet vorhandenen, zum großen Teil denkmalgeschützten Bestände sowie vorhandenen Nutzungen in besonderer Weise aufgegriffen und mit neuen, tragfähigen Strukturen zu einem städtebaulich schlüssigen Ganzen zusammengefügt werden.

Zur Schaffung dauerhafter Qualitäten für die Stadt und ihre Bewohnerschaft soll sich die Planung für das Quartier dabei, getreu dem vorangestellten Motto, an den Bedarfen und Anforderungen einer dem Gemeinwohl verpflichteten Entwicklung orientieren und diese nach Möglichkeit mit den berechtigten Interessen Einzelner in Einklang bringen.

Die vorliegende Auslobung gilt für beide Wettbewerbsphasen. Der kooperative Charakter des Beteiligungsprozesses soll im Rahmen einer „Gläsernen Werkstatt“ in der zweiten Wettbewerbsphase mit den für diese Phase qualifizierten Planungsteams weitergeführt werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs soll anschließend als planerische Grundlage für die nachfolgende konkrete Bebauungsplanung zum Rahmenplan entwickelt werden.

# 1 Verfahren

## 1.1 Wettbewerbsbedingungen

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegt die Richtlinie für Planungswettbewerbe RPW 2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich Anderes festgelegt ist. Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmenden Büros sowie alle anderen am Wettbewerb beteiligten verbindlich. Sie erkennen durch ihre Mitwirkung am Verfahren den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Sachsen beratend mitgewirkt. Der Wettbewerb wurde dort unter der Registriernummer 06/2023 registriert.

## 1.2 Gegenstand des Wettbewerbs

Gegenstand des Wettbewerbs sind Teile der städtebaulichen Vorentwurfplanung gemäß Merkblatt 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg für das ca. 27 ha große Bearbeitungsgebiet „Alter Leipziger Bahnhof“.

## 1.3 Art des Wettbewerbs

Der Wettbewerb wird als offener, zweiphasiger städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb für Planungsteams aus Stadtplaner/-innen und/oder Architekt/-innen in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt/-innen ausgeschrieben. Die Stadtplaner/-innen und/oder Architekt/-innen sind im Team mit dem/der Landschaftsarchitekt/-in federführend und müssen zusätzlich zur Teilnahmeberechtigung die unter 1.6.1 aufgeführten Teilnahmevoraussetzungen erfüllen.

In der ersten Wettbewerbsphase werden von den teilnehmenden Planungsteams grundsätzliche Ansätze zur Lösung der Wettbewerbsaufgabe erwartet. Das Preisgericht wählt aus den Entwürfen der ersten Phase bis zu sieben Teilnehmende für eine vertiefende Bearbeitung in der zweiten Phase aus.

Das Verfahren ist in der ersten Wettbewerbsphase anonym – die Verfasser/-innen der Wettbewerbsarbeiten bleiben bis zum Abschluss der Preisgerichtssitzung der Phase 1 anonym. Die zweite Wettbewerbsphase wird gemäß § 3 Abs. 5 RPW kooperativ unter Aufhebung der Anonymität durchgeführt, um eine Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern in Anknüpfung an den vorangegangenen umfangreichen Beteiligungsprozess „Alter Leipziger Bahnhof“ zu ermöglichen.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch. Die Kommunikation mit den Wettbewerbsteilnehmern erfolgt per E-Mail.

## 1.4 Bindende Vorgaben

Die Auslobung enthält keine bindenden Vorgaben gemäß RPW § 6, Ziffer 2, deren Nichteinhaltung zum Ausschluss der Wettbewerbsarbeit führt.

## 1.5 Ausloberin, Betreuer

Ausloberin des Wettbewerbs ist die

Landeshauptstadt Dresden  
Amt für Stadtplanung und Mobilität  
Freiberger Straße 39  
01067 Dresden

Ansprechpartner/-in  
Christina Eppers, Stefan Patschger

Der Wettbewerb wird betreut vom

Büro für urbane Projekte  
Gottschedstraße 12  
04109 Leipzig

Ansprechpartner  
Björn Teichmann, Wolfram Georg

## 1.6 Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind in den EWR-/WTO-/GPA-Staaten ansässige natürliche Personen, die gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung Stadtplaner/-in oder Architekt/-in berechtigt sind. Ist die Berufsbezeichnung am jeweiligen Heimatstaat gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Stadtplaner/-in oder Architekt/-in, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungs-Nachweis verfügt, dessen Anerkennung der Richtlinie 2013/55/EU (EU-Berufsqualifikationsrichtlinie) entspricht.

Zusätzlich sind im Team mit Stadtplaner/-innen oder Architekt/-innen in den EWR-/WTO-/GPA-Staaten ansässige natürliche Personen teilnahmeberechtigt, die gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt/-in berechtigt sind. Ist die Berufsbezeichnung am jeweiligen Heimatstaat gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Landschaftsarchitekt/-in, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungs-Nachweis verfügt, dessen Anerkennung der Richtlinie 2013/55/EU (EU-Berufsqualifikationsrichtlinie) entspricht.

Juristische Personen sind teilnahmeberechtigt, sofern deren satzungsgemäßer Geschäftszweck auf Planungsleistungen ausgerichtet ist, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Juristische Personen haben eine/n bevollmächtigte/n Vertreter/-in zu benennen, der/die für die Wettbewerbsleistung verantwortlich ist. Der/die bevollmächtigte Vertreter/-in sowie der/die verantwortliche Verfasser/-in der Wettbewerbsarbeit müssen die Anforderungen erfüllen, die an natürlichen Personen gestellt werden.

Bewerbergemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft die Anforderungen erfüllt, die an natürliche oder juristische Personen gestellt werden. Bewerbergemeinschaften haben in der Verfassererklärung eine/n bevollmächtigte/n Vertreter/-in zu benennen.

Die für die 2. Wettbewerbsphase ausgewählten Teilnehmenden dürfen keine weitere/n Entwurfsverfasser/-innen oder freie Mitarbeiter/-innen beteiligen bzw. das Planungsteam in sonstiger Weise verändern. Mitarbeiter/-innen und Fachberater/-innen ohne eigene Teilnahmeberechtigung dürfen abweichen.

Die Teilnahmevoraussetzungen müssen am Tag der Auslobung erfüllt sein. Wer am Tage der Auslobung bei einem/einer Teilnehmer/-in angestellt ist oder in anderer Form als Mitarbeiter/-in an dessen/deren Wettbewerbsarbeit teilnimmt, ist von der eigenen Teilnahme ausgeschlossen. Alle Teilnehmenden haben ihre Teilnahmeberechtigung eigenverantwortlich zu prüfen. Sie geben für beide Wettbewerbsphasen eine Verfassererklärung gemäß Anlage AX zur Auslobung ab, in der sämtliche am Wettbewerb beteiligten Mitarbeiter/-innen mit Vor- und Zuname zu benennen sind.

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Verantwortung. Jedes Büro darf sich nur mit einem Entwurf am Wettbewerb beteiligen.

#### 1.6.1 Teilnahmevoraussetzungen

Folgende Teilnahmevoraussetzungen sind über die Teilnahmeberechtigung hinaus durch den/die federführende/n Stadtplaner/-in oder Architekt/-in zu erfüllen und durch Eigenerklärung auf dem Formblatt A03 Verfassererklärung zu erklären und nach Abschluss der Wettbewerbsphase 1 nachzuweisen:

- Eigenerklärung über eine bestehende Berufshaftpflichtversicherung,
- Eigenerklärung über die Bearbeitung eines städtebaulichen Projektes in vergleichbarer Größe: mind. 20.000 m<sup>2</sup> bearbeitete Fläche,

- Eigenerklärung über die Bearbeitung eines vergleichbaren Leistungsbildes: Die Leistungsphasen 1-2 des Städtebaulichen Entwurfes gem. Merkblatt Nr. 51, Architektenkammer Baden-Württemberg oder vergleichbare städtebauliche Leistungen wurden bearbeitet.)

## 1.7 Preisgericht

Die Ausloberin hat das Preisgericht wie folgt bestimmt und vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört (Namen in alphabetischer Reihenfolge):

### 1.7.1 Fachpreisrichter/-innen

- Prof. Katja Benfer, Landschaftsarchitektin, Berlin
- Anja Heckmann, Stadtplanerin, LH Dresden
- Rainer Hofmann, Architekt, Stadtplaner, München
- Andreas Krauth, Architekt, Berlin
- Kilian Kresing, Architekt, Münster
- Prof. Wolfgang Lorch, Architekt, Saarbrücken
- Sonja Moers, Architektin, Stadtplanerin, Frankfurt (M.)
- Jórunn Ragnarsdóttir, Architektin, Stuttgart
- Prof. Stefan Rettich, Architekt, Leipzig
- Peter Scheller, Architekt, Stadtplaner, München
- Franziska Schieferdecker, Landschaftsarchitektin, Dresden
- Oliver Stolzenberg, Architekt, Dresden
- Andreas Wohlfahrt, Architekt, Dresden

Stellvertretende Fachpreisrichter/-innen

- Henry Fenzlein, Architekt, Leipzig
- Andrijana Ivanda, M.A., c/o now, Berlin
- Cathleen Einkel-Schwager, Landschaftsarchitektin, Leipzig

### 1.7.2 Sachpreisrichter/-innen

- Prof. Dorothea Becker, Akteursnetzwerk Leipziger Bahnhof
- Stefan Engel, Stadtrat, SPD-Fraktion
- Heidi Geiler, Bürgerin aus der Begleitgruppe ALB
- Stephan Kühn, Baubürgermeister, LH Dresden
- Thomas Ladzinski, Stadtrat AfD-Fraktion
- Thomas Löser, Stadtrat, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Samuel Rüger, Eigentümervertreter
- David Sawall, Eigentümervertreter
- Mario Schmidt, Stadtrat, CDU-Fraktion
- Frank Vollbrecht, Eigentümervertreter
- Enrico Wilde, Eigentümervertreter
- Thomas Zyka, Eigentümervertreter

#### Stellvertretende Sachpreisrichter/-innen

- Claudia Blaurock, Akteursnetzwerk Leipziger Bahnhof
- Philipp Gottesleben, Bürger aus der Begleitgruppe ALB, Dresden
- Johannes Lichdi, Stadtrat, Dissidenten-Fraktion
- Torsten Nitzsche, Stadtrat, Fraktion Freie Wähler
- Lydia Streller, Stadträtin, FDP-Fraktion
- Tilo Wirtz, Stadtrat, Fraktion Die Linke

#### 1.7.3 Sachverständige

- Tino Jasef, Stadtbezirksbeirat Pieschen
- Holger Knaak, Stadtbezirksbeirat Neustadt
- Thomas Sawatzki, Stadtbezirksbeirat Pieschen
- Klemens Schneider, Stadtbezirksbeirat Neustadt
- Rodney Aust, Eigentümervertreter
- Claudia Domnik, Eigentümervertreterin
- Christine Haitzsch, Eigentümervertreterin
- Philipp-Gero Kehl, Eigentümervertreter
- Gregor Koch, Eigentümervertreter
- Tobias Schmidt, Eigentümervertreter
- Frank Weisbach, Eigentümervertreter
- David Adam, Akteursnetzwerk Leipziger Bahnhof
- Stephanie Anderseck, Bürgerin
- Paul Elsner, Akteursnetzwerk Leipziger Bahnhof
- Caroline Groß, Bürgerin
- Stephan Stütz, Bürger
- Markus Wicher, Bürger
- Alf Furkert, Landeskonservator, Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
- André Barth, LHD, Stadtbezirksamt Neustadt
- Steffen Broll, LHD, Eigenbetrieb Sportstätten
- Christina Eppers, LHD, Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Thomas Grundmann, LHD, Stadtbezirksamt Pieschen
- Mattes Hoffmann, LHD, Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft
- Dr. David Klein, LHD, Amt für Kultur und Denkmalschutz
- Anke Lietzmann, LHD, Kinder und Jugendbeauftragte
- Olaf Mann, LHD, Amt für Wirtschaftsförderung
- Marcus Müller, LHD, Geschäftsbereich Arbeit, Soziales, Gesundheit und Wohnen
- Stefan Patschger, LHD, Amt für Stadtplanung und Mobilität
- Simone Prüfer, LHD, Straßen und Tiefbauamt
- Anke Weber, LHD, Umweltamt
- Heiko Zisch, LHD, Amt für Stadtplanung und Mobilität, Verkehrsentwicklungsplanung

#### 1.7.4 Vorprüfer

Die Vorprüfung erfolgt durch das Büro für urbane Projekte unter Hinzuziehung der Sachverständigen.

Weitere Sachverständige und Vorprüfer/-innen können benannt werden.

## 1.8 Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen umfassen den Auslobungstext, bestehend aus

- den Wettbewerbsbedingungen – Teil 1,
- den Rahmenbedingungen – Teil 2 und
- der Wettbewerbsaufgabe – Teil 3

der Auslobung

sowie den Anlagen

- A01 Digitale Plangrundlage (zip)
- A02 Berechnungsformblatt Phase 1 (xlsx)
- A03 Formblatt Verfassererklärung Phase 1 (docx)
- A04 Fotos Standort und Umgebung (pdf)
- A05 Denkmalsachgesamtheit Alter Leipziger Bahnhof (pdf)
- A06 Baumbestand (pdf)
- A07 Artenschutzuntersuchung (pdf)
- A08 Klimafunktionskarte (pdf)
- A09 Dokumentationspapier Beteiligungsprozess „Kooperative Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof“
- A10 Gestaltungsleitlinie für Architektur und Stadtraum in Dresden (pdf)
- A11 Konzept „Bahnhof der Erinnerung“ (pdf)
- A12 Ergebnisse Kinder- und Jugendbeteiligung (pdf)
- A13 Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung (pdf)

In der zweiten Wettbewerbsphase werden als weitere Wettbewerbsunterlagen mindestens zur Verfügung gestellt:

- A14 Berechnungsformblatt Phase 2
- A15 Formblatt Verfassererklärung Phase 2
- A16 Modelleinsatzplatte M 1:500

Hinweis zum Nutzungsrecht: Die ausgegebenen Unterlagen dürfen nur zur Bearbeitung dieses Wettbewerbs verwendet werden.



## 1.9 Wettbewerbsleistungen

### 1.9.1 Wettbewerbsleistungen Phase 1

In der 1. Wettbewerbsphase werden von den Teilnehmenden keine ausgearbeiteten Entwurfslösungen, sondern grundsätzliche Ansätze zur Lösung der Entwurfsaufgabe erwartet.

Folgende Wettbewerbsleistungen sind in der 1. Wettbewerbsphase auf maximal 1 Präsentationsplan im Format DIN A0 hoch darzustellen:

1. Leitidee des Entwurfs in freier Darstellung
2. Strukturplan (Schwarzplan) M 1:5.000 (Norden am oberen Blattrand) mit Darstellung der Einbindung des Wettbewerbsgebiets in seine Umgebung
3. Lageplan M 1:2.000 (Norden am oberen Blattrand) städtebaulicher und freiraumplanerischer Entwurfsansatz mit Darstellung der Bebauung, Erschließung und Freiflächen des gesamten Areals, mit Darstellung der Baukörper in Dachaufsicht und Angabe der Geschossigkeit (Neubau, Bestand), Darstellung der Gliederung der Freiräume (öffentlich, privat, biotopgeschützt, Bäume und Bewuchs), Darstellung des Erschließungssystems (Straßen, Plätze, Wege)
4. 1 skizzenhafte axonometrische Darstellung (nicht gerendert) des Gesamtgebiets von der Leipziger Straße nach Osten, etwa mittig in Höhe der Orangerie, ohne Maßstab als dreidimensionale Darstellung des Entwurfes in seiner städtebaulichen Umgebung (anstelle eines Modells)
5. Schema Nutzungsverteilung in der Bebauung (ohne Maßstab) mit Darstellung der unterschiedlichen Nutzungsarten Wohnen, Gewerbe, Kultur, Soziales (Farben gemäß Vorgabe in Anlage A01 Zeichenvorgabe)
6. Schema Verkehr (ohne Maßstab) zur Verdeutlichung der Verkehrserschließung des Gebiets
7. weitere freie Skizzen, Piktogramme, Schemata oder axonometrische Darstellungen nach Maßgabe der Verfasser, insbesondere zur Herleitung und Erläuterung der Entwurfsidee sowie zu weiteren konzeptprägenden Aspekten sind zulässig

Weitere Leistungen:

8. Erläuterungsbericht max. 1 Seite DIN A4, zur Entwurfs-idee und entwurfsprägenden Überlegungen
9. ausgefülltes Berechnungsformblatt Phase 1 (Anlage A02)

Weiterhin sind einzureichen:

10. Formblatt Verfassererklärung Phase 1 (Anlage A03) mit Nachweis der Teilnahmeberechtigung in Kopie
11. Digitale Prüfpläne in den CAD-Formaten dxf, dwg oder vwx (gemäß Vorgaben der Anlage A01).
12. zweiter Plansatz für die Vorprüfung auf einfachem Papier (80 g/m<sup>2</sup>)
13. Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen

### 1.9.2 Wettbewerbsleistungen Phase 2

Folgende Wettbewerbsleistungen sind in der zweiten Wettbewerbsphase auf maximal 4 Präsentationsplänen im Format DIN A0 hoch darzustellen:

1. Strukturplan (Schwarzplan) M 1:5.000 (Norden am oberen Blattrand)
2. Lageplan M 1:1.000 (Norden am oberen Blattrand) städtebaulicher und freiraumplanerischer Entwurf der Bebauung, Erschließung und der Freiflächen des gesamten Areals, mit Darstellung der Baukörper in Dachaufsicht und Angabe der Geschossigkeit (Neubau, Bestand), Darstellung des Freiraumes mit Ablesbarkeit seiner Nutzung (öffentlich, privat, befestigt, unbefestigt, Bäume, Bewuchs, Pflanz- und Retentionsflächen), Darstellung der Erschließung (Straßen, Plätze, Wege, Zugänge, Zufahrten, Lage von ober- und unterirdischen Stellplatzanlagen)

3. 2 Lupenplanungen M 1:500 (Norden am oberen Blattrand)
 

detaillierte Darstellung zweier den Entwurf prägender öffentlicher Räume mit raumbildender Bebauung und Begrünung/Freiraumausstattung in ausreichender Größe, Ausschnitt nach Maßgabe der Verfasser, mit Darstellung der Gebäude (-typologien) in Dachaufsicht, der Freiraumtypologien sowie der Erschließungs- und Verkehrsflächen, davon

  - 1 Lupenplanung im Bereich Neubau
  - 1 Lupenplanung im Bereich des denkmalgeschützten Alten Leipziger Bahnhofs
4. 1 skizzenhafte axonometrische Darstellung (nicht gerendert) des Gesamtgebiets von der Leipziger Straße, etwa mittig in Höhe der Orangerie, ohne Maßstab als dreidimensionale Darstellung des Entwurfes in seiner städtebaulichen Umgebung
5. 2 skizzenhafte perspektivische Darstellungen ohne Maßstab, Format DIN A3 (nicht größer), als räumliche Skizzen
  - eine perspektivische Darstellung aus Augenhöhe eines entwurfsprägenden Raumes im Bereich Neubau
  - eine perspektivische Darstellung aus Augenhöhe eines entwurfsprägenden Raumes im Bereich des denkmalgeschützten Alten Leipziger Bahnhofs
6. mindestens zwei städtebauliche Schnitte M 1:500
  - davon mindestens ein Ost-West-Schnitt durch die Neubebauung und die Freianlagen
  - ein Nord-Süd-Schnitt zwischen Schlachthofgelände und Altem Leipziger Bahnhof
  - ggf. weitere städtebauliche Schnitte zum Verständnis des Entwurfs nach eigenem Ermessen
7. schematische Darstellungen ohne Maßstab zur
  - Grün- und Freiraumstruktur
  - Erschließung Rad- und Fußverkehr, MIV-Erschließung und ruhender Verkehr
  - Nutzungsverteilung innerhalb des Wettbewerbsgebiets mit Kennzeichnung der öffentlichkeitswirksam genutzten Erdgeschosszonen
  - weitere Piktogramme zum Verständnis des Entwurfs nach eigenem Ermessen

8. weitere freie Skizzen, Piktogramme, Schemata oder axonometrische Darstellungen (keine fotorealistischen Perspektiven) nach Maßgabe der Verfasser, insbesondere zur Herleitung und Erläuterung der Entwurfsidee sowie zu weiteren konzeptprägenden Aspekten sind zulässig

Weitere Leistungen:

9. Volumenmodell auf Einsatzplatte M 1:1.000
10. Erläuterungsbericht max. 3 Seiten DIN A4
11. ausgefülltes Berechnungsformblatt Phase 2 (Anlage A0X)

Weiterhin sind einzureichen:

12. Formblatt Verfassererklärung Phase 2 (Anlage AX)
13. Digitale Prüfpläne in den CAD-Formaten dxf, dwg oder vwx (gemäß Vorgaben der Anlage A01)
14. zweiter Plansatz für die Vorprüfung auf einfachem Papier (80 g/m<sup>2</sup>)
15. Verzeichnis aller eingereichten Unterlagen

### 1.9.3 Vorgaben für beide Wettbewerbsphasen

Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen nur durch eine Kennzahl aus sechs arabischen Ziffern zu kennzeichnen. Auf den Plänen ist diese innerhalb einer Fläche von max. 2 cm x 6 cm in der rechten oberen Blattecke anzubringen.

Die Pläne sind ungefaltet und gerollt einzureichen. Das Aufziehen auf feste Unterlagen ist nicht zulässig.

Alle aufgeführten Wettbewerbsleistungen sind für die Vorprüfung, Dokumentation und Veröffentlichung als ungeschützte Dateien auf einem Datenträger (CD/DVD, USB-Stick) zu übergeben:

- Präsentationspläne in den Formaten pdf oder jpg, Auflösung 300 dpi
- Prüfplan (Lageplan, Grundrisse, Schnitte und Ansichten) als dxf/dwg/vwx CAD-Datei (gemäß Vorgaben der Anlage A01)
- Erläuterungsbericht als pdf- und docx-Datei
- Berechnungsformblatt als pdf- und xlsx-Datei

Jede/r Teilnehmende darf nur einen Entwurf einreichen.

Zusätzliche Blätter oder Darstellungen, die über den geforderten Leistungsumfang hinausgehen, werden von der Beurteilung ausgeschlossen und auf den Präsentationsplänen abgedeckt.

Hinweis: Mit Verweis auf den Beteiligungsprozess und die Gläserne Werkstatt sollten die Abgabepläne auch für die nicht fachkundige Öffentlichkeit gut lesbar und verständlich sein.

## 1.10 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

### 1.10.1 Zulassung

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die:

- fristgerecht eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen (nur Phase 1),
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

### 1.10.2 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Bewertung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien zugrunde legen (Die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar).

- Qualität des städtebaulichen Entwurfes
- Qualität des Freiraums und Grünverbund
- Räumliche und gestalterische Qualität
- Einfügen in die Umgebung
- Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte
- Funktionalität des Bebauungs- und Nutzungskonzepts
- Umsetzung Flächenvorgaben
- Qualität des Erschließungssystems, Verkehr und Mobilität
- Klimaschutz und stadtklimatische Anforderungen
- Belange von Natur- und Umwelt
- Schallschutz
- Wirtschaftlichkeit

## 1.11 Termine und Einreichung

### 1.11.1 Rückfragen Wettbewerbsphase 1

In der 1. Wettbewerbsphase können Rückfragen unter Angabe des betreffenden Punktes der Auslobung bis zum 12.06.2023 schriftlich per E-Mail an die Adresse [wtb-alb@urbaneprojekte.de](mailto:wtb-alb@urbaneprojekte.de) gesendet werden. Die Rückfragen werden von der Ausloberin auf der Projektwebsite zum Wettbewerb [www.urbaneprojekte.de](http://www.urbaneprojekte.de) fortlaufend beantwortet. Nach Ablauf der Rückfragenfrist wird dort das vollständige Rückfragenprotokoll zum Download bereitgestellt. Das Protokoll wird Bestandteil der Auslobung.

Ein Rückfragenkolloquium oder ein geführter Besichtigungstermin werden in der 1. Wettbewerbsphase nicht durchgeführt. Das Wettbewerbsgebiet ist in Teilen jedoch frei zugänglich und kann in diesen Bereichen selbstständig besichtigt werden.

### 1.11.2 Rückfragen Wettbewerbsphase 2

In der 2. Wettbewerbsphase können Rückfragen ebenfalls unter Angabe des betreffenden Punktes der Auslobung schriftlich per E-Mail an die Adresse [wtb-alb@urbaneprojekte.de](mailto:wtb-alb@urbaneprojekte.de) gesendet werden. Die Frist zum Stellen von Rückfragen endet am 23.10.2023.

### 1.11.3 Gläserne Werkstatt

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses „Kooperative Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof“ findet am 02.11.2023 eine „Gläserne Werkstatt“ statt, die mit dem Wettbewerb verknüpft ist. Im Rahmen der Veranstaltung präsentieren die für die 2. Wettbewerbsphase ausgewählten Wettbewerbsteilnehmenden der interessierten Öffentlichkeit ihren Entwurfsstand, stehen für Rückfragen, Erläuterungen und Diskussionen bereit und nehmen Rückmeldungen und Feedback entgegen. Der Ort und der genaue Ablauf der Gläsernen Werkstatt werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Die Teilnahme an der Gläsernen Werkstatt ist für alle Teilnehmenden der 2. Phase **verpflichtend** für die weitere Teilnahme am Wettbewerb.

#### 1.11.4 Rückfragenkolloquium

Am Folgetag der Gläsernen Werkstatt veranstaltet die Ausloberin am 03.11.2023 ein Rückfragenkolloquium mit den Wettbewerbsteilnehmenden und Mitgliedern des Preisgerichts, um die Erkenntnisse der Gläsernen Werkstatt zu spiegeln, Rückfragen zu beantworten und die Aufgabenstellung zu erörtern. Die Wettbewerbsteilnehmenden stehen dabei im Austausch mit dem Preisgericht (Kooperatives Verfahren). Während des Kolloquiums werden auch die schriftlich eingegangenen Rückfragen beantwortet. Der Ort und der genaue Ablauf des Kolloquiums werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Die Teilnahme am Kolloquium ist **verpflichtend** für die weitere Teilnahme am Wettbewerb.

Über das Ergebnis des Kolloquiums wird ein mit dem Preisgericht abgestimmtes Protokoll angefertigt, das allen Wettbewerbsbeteiligten zugesandt wird. Es wird Bestandteil der Auslobung.

#### 1.11.5 Einlieferung

Einlieferungstermin für die Wettbewerbsarbeit ist der

|            |                              |
|------------|------------------------------|
| 28.07.2023 | Wettbewerbsphase 1           |
| 12.01.2024 | Wettbewerbsphase 2 - Pläne   |
| 26.01.2024 | Wettbewerbsphase 2 - Modelle |

Spätestens an diesen Tagen muss die Wettbewerbsarbeit beim Wettbewerbsbetreuer

Büro für urbane Projekte  
Gottschedstraße 12  
04109 Leipzig

zwischen 09.00 und 17.00 Uhr abgeliefert oder an die genannte Postadresse des Büros für urbane Projekte aufgegeben werden.

Wenn die Arbeit persönlich bei der angegebenen Adresse abgegeben wird, gilt als Zeitpunkt der Abgabe die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datums- und Zeitangabe.

Wenn die Arbeit bei der Post, der Bahn oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben wird, gilt als Zeitpunkt der Abgabe das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit. Der Teilnehmer sorgt dafür, dass er den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen kann. Da der (Datums-/Post-/Tages-) Stempel auf dem Versandgut oder dem Begleitzettel unleserlich sein kann oder ein Datum aufweisen kann, das nach dem tatsächlichen Abgabetermin liegt, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Zur Wahrung der Anonymität ist in der 1. Wettbewerbsphase bei Zusendung durch Post, Bahn oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift des Wettbewerbsbetreuers zu verwenden.

Auf allen eingereichten Verpackungen der Wettbewerbsarbeit sind außen das Kennwort „WTB Alter Leipziger Bahnhof“ und die Kennzahl der Verfasserin/des Verfassers zu vermerken.

### 1.12 Preisgericht

Das Preisgericht zur Wettbewerbsphase 1 tagt am

06. und optional 07.09.2023.

Es wählt bis zu sieben Teilnehmende für die Teilnahme an der 2. Wettbewerbsphase aus, die im Anschluss an die Preisgerichtssitzung unter Aufhebung der Anonymität mit dem Sitzungsprotokoll über das Ergebnis und die weitere Teilnahme am Wettbewerb informiert werden. Es bestimmt darüber hinaus eine ausreichend große Zahl an Nachrückenden.

Das Preisgericht zur Wettbewerbsphase 2 tagt am

26.02.2024.

### 1.13 Prämierung

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen eine Wettbewerbssumme in Höhe von insgesamt 110.000 EUR zzgl. MwSt. zur Verfügung.

Davon werden 50.000 EUR als Aufwandsentschädigung zu gleichen Teilen unter allen Teilnehmenden der 2. Wettbewerbsphase aufgeteilt, die fristgerecht eine den Anforderungen der Auslobung entsprechende Wettbewerbsarbeit einreichen und an den Pflichtterminen des Wettbewerbs teilnehmen. Die Aufwandsentschädigung beinhaltet die Aufwendun-

gen der Teilnehmenden für die Mitwirkung am öffentlichen Beteiligungsformat „Gläserne Werkstatt Alter Leipziger Bahnhof“.

Die verbleibenden 60.000 Euro werden für Preise wie folgt aufgeteilt:

1. Preis 24.000 EUR
2. Preis 18.000 EUR
3. Preis 12.000 EUR
4. Preis 6.000 EUR

Die Aufteilung der Wettbewerbssumme kann durch einstimmigen Beschluss des Preisgerichts neu festgelegt werden.

## 1.14 Beauftragung

Die Ausloberin beabsichtigt, unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichts den/die Wettbewerbsgewinner/-in unter den in § 8 Abs. 2 RPW genannten Voraussetzungen mit der weiteren Bearbeitung des städtebaulichen Entwurfs gemäß Merkblatt 51 der Architektenkammer Baden-Württemberg zu beauftragen.

Im Falle einer Beauftragung werden gemäß § 8 Abs. 2 RPW 2013 durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

## 1.15 Abschluss des Wettbewerbs

### 1.15.1 Bekanntmachung des Ergebnisses

Die Ausloberin teilt den Wettbewerbsteilnehmenden das Ergebnis des Wettbewerbs unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung unverzüglich durch Versendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung mit und macht es sobald wie möglich öffentlich bekannt.

### 1.15.2 Ausstellung

Alle Wettbewerbsarbeiten werden öffentlich ausgestellt. Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

### 1.15.3 Nutzung

Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin veröffentlicht werden. Die Nutzung der Wettbewerbsarbeiten und der Urheberrechtsschutz der Teilnehmenden sind in § 8 Abs. 3 RPW geregelt.

Die Teilnehmenden erklären, Urheber der eingereichten Wettbewerbsbeiträge zu sein und gewähren der Ausloberin an diesen ein einfaches Nutzungsrecht gemäß der Erklärung zu den Nutzungsrechten im Formblatt Verfassererklärung Phase 1 (s. Anlage A03).

### 1.15.4 Eigentum, Rückversand

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Nicht prämierte Arbeiten werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmenden, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls erfolgt sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklären damit die Teilnehmenden, auf ihr Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

## 1.16 Datenschutz

Alle am Wettbewerb beteiligten willigen durch ihre Mitwirkung am Verfahren ein, dass ihre personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit dem Wettbewerb bei der Ausloberin und den Wettbewerbsbetreuern geführt werden. Diese Einwilligung ist in der Verfassererklärung zu bestätigen. Auf Anforderung können diese Daten nach Abschluss des Wettbewerbs gelöscht werden.

## 1.17 Terminübersicht

|                                       |                |
|---------------------------------------|----------------|
| Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen     | 22.05.2023     |
| Einsendung von Rückfragen bis         | 12.06.2023     |
| Beantwortung von Rückfragen bis       | 16.06.2023     |
| Abgabe Wettbewerbsarbeiten Phase 1    | 28.07.2023     |
| Preisgerichtssitzung Phase 1          | 06./07.09.2023 |
| Bestätigung der Teilnahme Phase 2 bis | 29.09.2023     |
| Beantwortung von Rückfragen bis       | 23.10.2023     |
| Gläserne Werkstatt                    | 02.11.2023     |
| Rückfragenkolloquium                  | 03.11.2023     |
| Abgabe Pläne Phase 2                  | 12.01.2024     |
| Abgabe Modell Phase 2                 | 26.01.2024     |
| Preisgerichtssitzung Phase 2          | 26.02.2024     |



Wettbewerbsgebiet © Landeshauptstadt Dresden

# 2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

## 2.1 Wettbewerbsgebiet

### 2.1.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich auf der östlichen Elbseite der Landeshauptstadt Dresden im Stadtteil Leipziger Vorstadt. Dort schließt es sich zentral gelegen unmittelbar nordwestlich an den Bahnhof Dresden-Neustadt an. Es ist begrenzt im Norden durch die Erfurter Straße, im Osten durch die Bahntrasse der Linie Dresden Pieschen–Dresden Neustadt, im Süden durch die Eisenbahnstraße und im Westen durch die Leipziger Straße. Es hat eine Größe von ca. 27 ha und erstreckt sich in einer Länge von ca. 880 m entlang der Leipziger Straße und in einer Breite von ca. 370 m entlang der Erfurter Straße. Das Wettbewerbsgebiet schließt die angrenzenden Straßenräume mit ein.

### 2.1.2 Gebietsprägung

Das Wettbewerbsgebiet wird im Süden geprägt durch die historisch bedeutsamen Flächen des ehemaligen Leipziger

Fernbahnhofs mit ihrem denkmalgeschützten Gebäudebestand und den Gebäuden des ehemaligen Zollhofs. Daran schließen sich nördlich die brach liegenden Flächen der nicht mehr existenten ehemaligen Dresdner Steingutfabrik Villeroy & Boch sowie die zum Teil erhaltenen denkmalgeschützten Gebäude des Alten Schlachthofs der Stadt Dresden an. Im Norden erzeugt eine Mischung aus verschiedenartigen Gewerbebetrieben und brachliegenden Flächen einen heterogenen Gebietscharakter.

### 2.1.3 Eigentum

Die Flächen im Wettbewerbsgebiet verteilen sich insgesamt auf 12 Grundstückseigentümer/-innen. Die jeweiligen Grundstücke unterscheiden sich hinsichtlich der Größe und der Entwicklungsmöglichkeiten erheblich voneinander. Während ein Teil der Grundstücke bebaut und in Nutzung ist, liegen derzeit ca. 15 ha Grundstücksfläche brach und stellen kurzfristig aktivierbare Entwicklungsflächen dar. Die Landeshauptstadt Dresden verfügt derzeit über keine eigenen Flächen im Gebiet. Die Eigentumsstruktur ist aus der Karte Eigentum ersichtlich. Zum



Eigentum

© Landeshauptstadt Dresden



Plan von Dresden 1927

- ① Neustädter Bahnhof
- ② Leipziger Bahnhof
- ③ Zollhof
- ④ Neustädter Hafen
- ⑤ Steingutfabrik Villeroy & Boch
- ⑥ Orangerie
- ⑦ Central-Schlachthof und Viehmarkt

© SLUB Kartensammlung (25212)

Umgang mit den Eigentums Grenzen siehe Kap. 3.3.2. Das flächenmäßig größte Grundstück umfasst den Bereich des Alten Leipziger Bahnhofs einschließlich der sich nördlich anschließenden Flächen der ehemaligen Gleisanlagen. Es befindet sich im Eigentum einer privaten Gesellschaft. Die Entwicklungsflächen im mittleren Bereich teilen sich auf zwei private Eigentümer/-innen auf. Zusammenhängende Flächen im Bereich Schlachthof/Eventspange sowie am Alexander-Puschkin-Platz und entlang der Erfurter Straße sind Eigentum zweier weiterer Eigentümer/-innen. Die verbleibenden sieben kleineren Grundstücke gehören ebenfalls privaten Eigentümer/-innen.

## 2.2 Historische Entwicklung

Die Entwicklung des Wettbewerbsgebiets ist stark mit dem Bau und dem Betrieb des (Alten) Leipziger Bahnhofs verknüpft. Als der Leipziger Bahnhof 1839 als ein Endpunkt der ersten deutschen Fernverkehrsbahnlinie Leipzig–Dresden eingeweiht wurde, war die heutige Leipziger Vorstadt noch ländlich geprägt. Zunächst als Kopfbahnhof aus drei Hauptgebäuden angelegt, wurde dieser nach wenigen Jahren zum Durchgangsbahnhof umgebaut, weil mittlerweile die Gleise über die 1852 fertig gestellte Marienbrücke bis zum damaligen Böhmisches Bahnhof (heutiger Hauptbahnhof) verlängert wurden. Es entstand ein langgestreckter, pavillonartiger Komplex mit Ankunfts- und Abgangshallen für Verbindungen nach Leipzig und Prag. Wegen der damals rasanten Entwicklung des Bahnnetzes kam es bereits 1857 erneut zu einem großen Umbau. Dabei entstand der dritte Personenbahnhof, dessen Fragmente noch heute erhalten sind. Er orientierte sich mit seinem Empfangsgebäude nach Osten zum benachbarten Schlesischen Bahn-

hof (an dessen Stelle später der Bahnhof Neustadt errichtet wurde), um den Reisenden über einen Vorplatz den Umstieg zu erleichtern.

In unmittelbarer Nachbarschaft entstand der Neustädter Hafen, der als erster Dresdner Hafen über den Leipziger Bahnhof einen Bahnanschluss erhielt und in den 1870er Jahren weiter ausgebaut wurde. Entsprechende Gleisverläufe sowie die Ausrichtung des Zollhofes standen hiermit in Verbindung. Die Infrastruktur aus Neustädter Hafen und Leipziger Bahnhof schuf günstige Bedingungen für Gewerbeansiedlungen. So siedelten sich 1856 die Steingutfabrik Villeroy & Boch und ab 1871 der bis 1907 dort betriebene Central-Schlachthof und Viehmarkt nördlich des Bahnhofs an. Auf dem westlichen, dem Güterverkehr vorbehaltenen Bahnhofsgelände wurden 1874/75 fünf Güterschuppen („Güterböden“) errichtet, von denen heute noch drei erhalten sind.

Wie in anderen Großstädten auch, fand Ende des 19. Jahrhunderts auch in Dresden durch den Zusammenschluss von Eisenbahngesellschaften ein genereller Umbau der Eisenbahninfrastruktur statt. Dabei wurde der Schlesische Bahnhof durch den noch heute betriebenen Bahnhof Neustadt ersetzt. Um niveaugleiche Knotenpunkte mit dem Straßenverkehr zu vermeiden, wurde der Bahnhof Neustadt in Hochlage errichtet. Das Gleisnetz wurde über topografisch höher gelegene Gleistrassen an den Bahnhof Neustadt angebunden, was von da an zu einer städtebaulichen Abriegelung des Leipziger Bahnhofs nach Nordosten führte. Mit der Inbetriebnahme des Neustädter Bahnhofs verlor der Leipziger Bahnhof seine Bedeutung für den Personenverkehr und wurde fortan nur noch als Güterbahnhof genutzt.





Güterbahnhof Dresden Neustadt 1937,  
Spedition Pfütze und Co. – Ecke Leipziger Str.  
entlang der Reichsbahn, Alter Leipziger Bahnhof  
© Amt für Stadtplanung und Mobilität - Archiv

Luftaufnahme, Flug über Dresden, 1991  
© Stadtarchiv Dresden

Zur Zeit des Zweiten Weltkriegs fungierte der Leipziger Bahnhof vor allem als Umschlagsbahnhof für Kriegsgüter. Außerdem war der Alte Leipziger Bahnhof Ausgangspunkt und Zwischenstation von Deportationen von Jüdinnen und Juden in die Konzentrationslager von Riga, Theresienstadt und Auschwitz-Birkenau.

Die ab dem Herbst 1944 erfolgten Bombardierungen Dresdens führten auch im Bereich des Leipziger Bahnhofs zu schweren Schäden. Am 17. April 1945 wurden beim letzten Bombenangriff auf die Stadt Teile des alten Empfangsgebäudes von 1857 zerstört sowie der Schlachthof und die Steingutfabrik Villeroy & Boch stark beschädigt.

Nach dem Krieg nahm der Leipziger Bahnhof seine Funktionen als Güterbahnhof Dresden-Neustadt wieder auf, bis der Bahnverkehr 2005 eingestellt wurde. Die Steingutfabrik wurde unter dem Namen VEB Steingutfabrik Dresden und ab 1965 als VEB Sanitärporzellan bis 1990 weiterbetrieben. 1995 wurden die Werksanlagen abgerissen. Nachdem der städtische Schlachthof 1907 aufgegeben und dann 1910 auf die gegenüberliegende Elbseite verlegt worden war, wurde das ehemalige Schlachthofgelände ebenso wie die nördlich davon gelegenen Flächen bis zur Erfurter Straße durch verschiedene Betriebe gewerblich genutzt. Seit 1998 hat sich der „Alte Schachthof“ über die Grenzen Dresdens hinaus als Veranstaltungsort für Konzerte, Ausstellungen und Events etabliert. Die angrenzenden Grundstücke sind bis heute in gewerblicher Nutzung.

## 2.3 Vorhandene Bebauung und Nutzung

### 2.3.1 Bebauung

Das Wettbewerbsgebiet kann grob in drei Bereiche gegliedert werden. Im Norden erstrecken sich zwischen der Erfurter Straße und dem Alten Schlachthof gewerblich genutzte Grundstücke. Die Bebauung besteht aus neueren Gewerbebauten wie der Produktionsstätte der „MEGA Das Fach-Zentrum für die Fleischerei und Gastronomie GmbH“ im Nordosten, kleineren Verwaltungs- und Hallengebäuden aus dem 20. Jahrhundert und den erhaltenen Gebäuden des Alten Schlachthofes aus dem 19. Jahrhundert. Größere Grundstücksflächen im Nordwesten dieses Bereichs am Alexander-Puschkin-Platz sind unbebaut.

Der mittlere Bereich stellt sich nach dem Abriss der Steingutfabrik als weitestgehend unbebaut dar. Als einziges Relikt der früheren Bebauung blieb das denkmalgeschützte Orangeriegebäude der Steingutfabrik von Villeroy & Boch erhalten. Es war Bestandteil des zur Fabrikanlage gehörenden Villengartens von Villeroy & Boch. Die Fabrikantenvilla selbst wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört. Die ehemalige Orangerie befindet sich in einem ruinösen und stark sanierungsbedürftigen Zustand. Sie wurde baulich gesichert; die aufwendigen, denkmalgeschützten Porzellanfliesen der Wandverkleidungen wurden gesichert und eingelagert. Weitere Gebäude sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Der markante Altbaumbestand stammt teilweise noch aus dieser Zeit.



Übersichtsplan

- Areal Alter Leipziger Bahnhof mit Gleisharfe
- Orangerie mit Villengarten
- Eventspanne
- MEGA-Areal

© Landeshauptstadt Dresden

Im südlichen Anschluss an den Villengarten befindet sich an der Leipziger Straße auf der Fläche des sogenannten Zollhofs eine heute dem Wohnen dienende Bebauung aus dem 19. Jahrhundert. Daran schließt sich das Betriebsgelände einer Tankstelle an. Die weiteren Flächen im Süden des Wettbewerbsgebiets gehören zum historischen Bahnhofsgelände und sind mit verschiedenen Gebäuden aus der Zeit der Bahnhofsnutzung bebaut. Dazu zählen die erhaltenen Teile des ehemaligen Empfangsgebäudes von 1857 sowie Gebäude der früheren Bahnhofsverwaltung, die als Klinkerbauten die Bebauung nach Süden abschließen. Erhaltene historische denkmalgeschützte Güterschuppen und eine überdachte Laderampe sowie freistehende Laderampen lassen mit ihren z.T. gekrümmten Formen die Lage der ehemaligen Gleise nachvollziehbar werden und umschließen in ihrer Mitte einen ehemaligen Warenumschlagplatz in charakteristischer Ellipsenform.

### 2.3.2 Nutzung

Im gewerblichen Bereich im Norden stellt die MEGA als Großhandel für den Fleischereibedarf an der Erfurter Straße den größten Einzelbetrieb dar. Darüber hinaus sind in diesem Teilgebiet ein Werkstatt- und Abschleppdienst, zwei freie Autohandelsbetriebe und andere Anbietende aus der Autobranche, ein Getränkehandel, ein Antik- und Gebrauchtwarenhandel sowie ein Grill als kleiner gastronomischer Betrieb ansässig.

Einen zweiten Nutzungsschwerpunkt bilden südlich davon mehrere Unternehmen aus der Veranstaltungsbranche. Der „Alte Schlachthof“ als größter Betrieb bietet in den histori-

schen Schlachthofhallen in einem großen und einem kleinen Saal 1.900 bzw. 850 Personen Platz für Konzerte und andere kulturelle Veranstaltungen jeglicher Art. Er ist als eingeführter Veranstaltungsort überregional bekannt und beliebt. In westlicher Nachbarschaft wird mit dem „Kleinvieh Dresden“ eine weitere Veranstaltungstätte betrieben. In der ehemaligen Kleinviehhalle des historischen Schlachthofs stehen hier für Konzerte, Partys, Tagungen und andere Veranstaltungen ein Konzertsaal für bis zu 850 Personen und ein Klubraum für 400 Personen zur Verfügung. Ein Bauvorbescheid zur Errichtung einer Indoor-Halle für Beach-Volleyball auf dem Grundstück wurde positiv beschieden. Die Lage der Halle wurde in die Plangrundlage (s. Anlage A01) übernommen und ist in dieser Form als gesetzt zu betrachten. Im „Club Puschkin“ können für kleinere Konzerte und Veranstaltungen Floors für 200 und 300 Personen angemietet werden. Das „My House“ ergänzt das Angebot als Bar und Club- und Partylocation. Aufgrund der beschriebenen Nutzungen wurde für diesen südlichen Abschnitt des nördlichen Bereichs mit den Gebäuden des ehemaligen Schlachthofs der Begriff „Eventspanne“ geprägt, der im Folgenden zur Beschreibung dieses Teilbereichs verwendet wird. Die Eventspanne setzt sich über das Wettbewerbsgebiet hinaus jenseits der Leipziger Straße nach Westen mit dem Stadtstrand „Citybeach“ bis an die Elbe fort.

Der gesamte mittlere Bereich des Wettbewerbsgebiets ist ohne feste Nutzung. Das Gelände der ehemaligen Steingutfabrik wird von natürlicher Vegetation überzogen und bietet derzeit als innerstädtische Brache und informeller Freiraum Möglichkeiten zur Aneignung, die vor allem von Jugendlichen ge-



#### Gewerbliche Nutzungen

- ❶ Abschleppdienst D&S / Autoklinik
- ❷ Antik- und Gebrauchtwarenhandel
- ❸ Mega Fachfleischerei- und Metzgerei
- ❹ Getränkehandlung
- ❺ Autoklimazentrum Dresden
- ❻ KFZ Sachverständigenbüro
- ❼ Fadi Autohandel
- ❽ KFZ Werkstatt und Handel
- ❾ Winkler & Gräbner Farbenfachgeschäft
- ❿ Esso Tankstelle
- ⓫ Carl & Carla Autovermietung
- ⓬ Gebrauchtwagenhandel
- ⓭ Basta Stedition
- ⓮ aSpect Systems
- ⓯ Heintzmann Service
- ⓰ Hertz Autovermietung

#### Veranstaltungsgewerbe/Kultur

- ❶ Club Pusckin
- ❷ My House
- ❸ Alter Schlachthof
- ❹ Kleinvieh Dresden
- ❺ Hanse 3 e.V.
- ❻ Besht Yeshiva
- ❼ Blaue Fabrik e.V.

© Landeshauptstadt Dresden

nutzt werden. Sie finden hier unbeaufsichtigte Räume, um unbeobachtet gemeinsam Freizeit zu verbringen, sich zu treffen oder zu Sprayen. Das Orangeriegebäude ist aufgelassen und ohne Nutzung.

Im Süden sind im Bereich des alten Bahnhofsgeländes folgende Nutzungen ansässig: Die beiden Gebäude des ehemaligen Zollhofs wurden zu Wohnhäusern umgebaut. Hier werden in einer 2017 modernisierten Appartementanlage 200 kleine Wohnungen für eine überwiegend junge Zielgruppe angeboten. Südlich davon wird an der Leipziger Straße eine Tankstelle betrieben. Daran schließen sich der Sitz einer Autovermietung und ein Gebrauchtwagenhandel an.

Im östlichen der alten Güterschuppen befinden sich die Verkaufs- und Lagerräume der Dresdner Filiale einer regionalen Handelskette für Mal- und Handwerksbedarf. Der mittlere Schuppen wird zu Lagerzwecken genutzt. Der Güterschuppen im Westen befindet sich in ruinösem Zustand und ist ungenutzt. In den Klinkerbauten der ehemaligen Bahnhofsverwaltung sind mit einer Spedition und einem Anbieter für technische Laborgeräte weitere Gewerbebetriebe ansässig. Die Platzfläche davor wird von einer Autovermietung und einem Grill- und Imbissbetrieb genutzt.

Im erhaltenen Teil des ehemaligen Empfangsgebäudes im östlichen Teil des Bahnhofsgeländes befindet sich in der sogenannten „Grünen Villa“ seit 2016 das „Zentrum für zeitgenössische Kunst und Kultur“ des 1991 gegründeten Kulturvereins „Blaue Fabrik e.V.“, das Konzerte, Ausstellungen und kulturelle

Veranstaltungen organisiert und Probenräume und andere Veranstaltungsräume vermietet. Etwas nördlich davon liegt hinter den Bahnbögen der Gleisstraße an der Hansastraße das Atelier- und Galeriehaus des 2014 gegründeten „Hanse 3 e.V.“, in dem sich 35 Kunstschaffende zusammengeschlossen haben, um gemeinsam Ausstellungs-, Atelier-, Proben- und Aufführungsräume mit zugehörigen Freiflächen zu nutzen und anzubieten.

Zwischen der Blauen Fabrik und der Hanse 3 hat sich vor dem ehemaligen Empfangsgebäude ein Wagenplatz angesiedelt, auf dem Menschen in alternativer Wohnform in eigenen Wohnwagen leben. Zurzeit wird für den Platz ein geeigneter Standort an anderer Stelle in Dresden gesucht.

Im ehemaligen Ankunftsgebäude des Bahnhofs westlich der Hanse 3 haben sich die 2021 neu gegründete Jüdische Kulturgemeinde Dresden und die Thora-Schule Besht Yeshiva Dresden niedergelassen, um ein lebendiges, nach außen offenes jüdisches Leben in Dresden zu etablieren.



Wettbewerbsgebiet von Südosten mit Altem Leipziger Bahnhof © Landeshauptstadt Dresden

## 2.4 Stadträumliche Umgebung

Das Wettbewerbsgebiet ist im Norden und Osten von den Stadtteilen Pieschen, der Leipziger Vorstadt und der Neustadt umgeben, die als frühe Sanierungsgebiete der 1990er Jahre mit ihrem gründerzeitlichem Charme zu beliebten und belebten Wohngebieten innerhalb Dresdens avanciert sind.

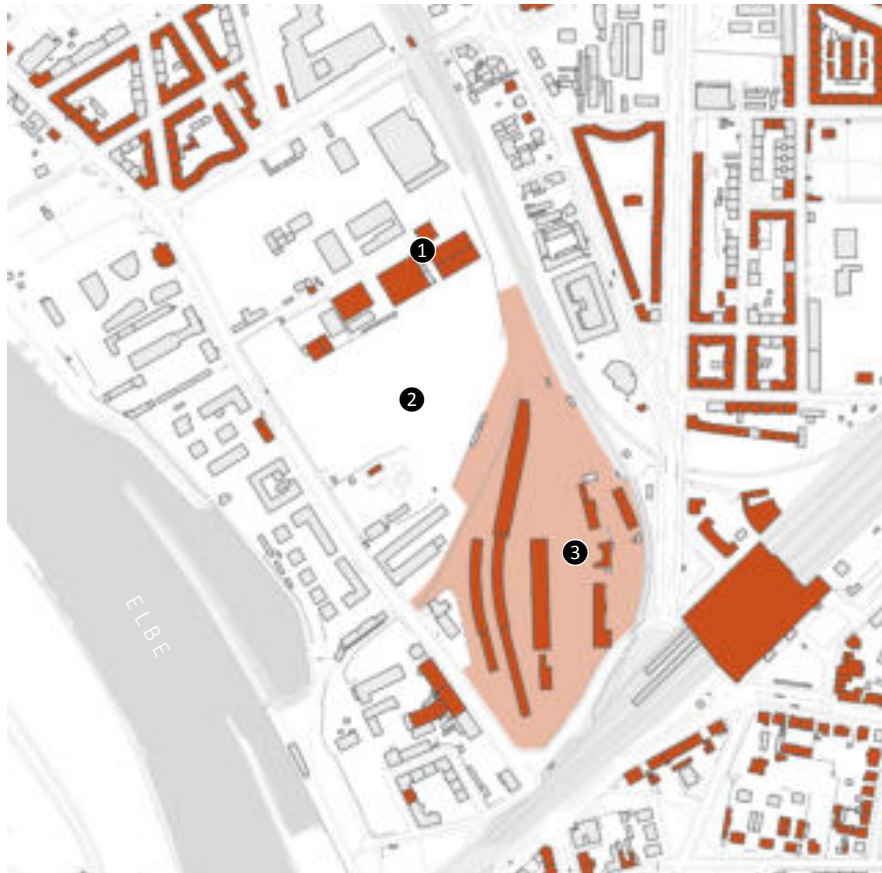
Das direkte Umfeld des Wettbewerbsgebietes weist sehr unterschiedliche Prägungen auf. Im Süden bilden die in Hochlage verlaufenden Gleise des Neustädter Bahnhofs und der Bahnhof selber den Abschluss des Gebiets Alter Leipziger Bahnhof. Über zwei Unterquerungen in Verlängerung der Hansastrasse und der Leipziger Straße nach Süden erfolgt die Anbindung an die innere Neustadt.

Im Südwesten wird der Raum zwischen der Leipziger Straße und der Elbe durch gewerblich genutzte Bebauungen aus dem Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts bestimmt, wie dem repräsentativen Fabrikbau der Firma Menarini - Van Heyden GmbH (Pharmazieproduktion) in der Leipziger Straße 7. Daran schließt sich die neue Wohnbebauung der „Hafencity“ mit ihren vier- bis fünfgeschossigen Bauten für insgesamt 321 Wohnungen und einem Hotelneubau an, die kurz vor der Fertigstellung stehen. Daneben liegt der Neustädter Hafen mit Bootsstegen für den Freizeitbetrieb, einer Schiffsherberge und dem entlang des Flusses verlaufenden Elberadweg. Weiter nördlich schließen sich in einer Bestandsbebauung wieder gemischte gewerbliche Strukturen sowie der Stadtstrand „Citybeach“ für Erholung und Freizeitsport mit zugehöriger Gastronomie an. Im Rückraum der an

der Leipziger Straße gelegenen, 1888 erbauten und denkmalgeschützten Villa Grumbt entsteht auf ehemaligen Gewerbeflächen derzeit das Wohnprojekt „Marina Garden“ mit 210 Wohnungen in einer fünfgeschossigen Bebauung. Hier grenzt nördlich eine Kleingartenanlage an.

Im Norden schließen sich an das Wettbewerbsgebiet gründerzeitliche Wohngebiete der Leipziger Vorstadt mit blockweiser Mietshausbebauung an. Hervorzuheben ist das stadtbildprägende Haus Leipziger Straße 22 mit einer zum Alexander-Puschkin-Platz orientierten, reich verzierten Wand. Im Bereich Erfurter Straße Gehestraße ist auf dem Areal ehemaliger Güterbahnanlagen ein Schulkomplex mit Gymnasium, Oberschule und Sporthallen neu entstanden. In der Gehestraße 8 ist in einem ehemaligen Güterschuppen der Kulturverein Geh 8 mit Arbeitsräumen sowie einem Veranstaltungs- und Ausstellungsraum ansässig.

Nach Osten wird das Wettbewerbsgebiet durch den Bahndamm der hochgelegten Gleistrasse zu den sich anschließenden Wohngebieten der östlichen Leipziger Vorstadt/Inneren Neustadt abgeschirmt. Die einzige Verbindung erfolgt über die Erfurter Straße an den Großenhainer Platz. Eine nächste Verbindung nach Osten ist dann erst wieder in Höhe des Bahnhofs Neustadt möglich. Die Hochgleise werden auch weiterhin in Betrieb bleiben. Eine Stilllegung ist auf absehbare Zeit nicht vorgesehen.



Kulturdenkmale gemäß  
Sächsischem Denkmalschutzgesetz

- Einzeldenkmal
  - Sachgesamtheit  
Alter Leipziger Bahnhof
  - ① Bereich ehem. Schlachthof
  - ② Bereich ehem. Steingutfabrik  
Villeroy & Boch
  - ③ Bereich Alter Leipziger Bahnhof
- © Landeshauptstadt Dresden

## 2.5 Denkmalschutz

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich zahlreiche, z.T. hochrangige Kulturdenkmale. Die denkmalgeschützten Gebäude und Flächen sind in der Karte Kulturdenkmale gekennzeichnet. Sie sind nach ihrer früheren Nutzung und räumlichen Verteilung den drei Bereichen Central-Schlachthof, Steingutfabrik Villeroy & Boch sowie Alter Leipziger Bahnhof zuzuordnen.

### 2.5.1 Denkmale im Bereich ehemaliger Schlachthof

Nahezu alle Gebäude im Bereich des ehemaligen Central-Schlachthofes und Viehmarkt sind Kulturdenkmale der Versorgungsgeschichte. Der alte Schlachthof ist 1871 als erster zentraler Schlachthof Dresdens errichtet und als solcher bis zu seiner Schließung 1907 betrieben worden. Die Gesamtanlage bestand aus Verkaufshallen, Ställen, Schlachthäusern, einer Pferdeborse und einem Direktionsgebäude sowie einem zentralen Viehmarkt. Aus denkmalpflegerischer Sicht stellt das Areal einen historisch bedeutsamen Versorgungskomplex der damaligen Zeit mit markanten Bauten im Stil des Historismus dar und ist damit ein wichtiges Zeugnis der Industriearchitektur und der Ortsgeschichte im ausgehenden 19. Jahrhundert.

Als Einzeldenkmale stehen unter Denkmalschutz: das Direktionsgebäude Gothaer Straße 9, das Kleinvieh-Schlachthaus Gothaer Straße 12, das Rinder- und Schweineschlachthaus Gothaer Straße 16, die Verkaufshalle für Rinder (seit 1998 Konzerthalle), die Verkaufshalle für Schweine und die Pferdeborse.

### 2.5.2 Ehemalige Steingutfabrik Villeroy & Boch

Auf dem Gelände der ehemaligen Steingutfabrik Villeroy & Boch blieb nur das Orangeriegebäude im Villengarten der nicht mehr existenten Fabrikantenvilla erhalten. Das Orangeriegebäude ist denkmalgeschützt und stellt in Sachsen als freistehender Orangeriebau in einem Villengarten aus dem 19. Jahrhundert eine baugeschichtliche Besonderheit dar. Ursprünglich war sie mit aufwendig bemalten Porzellanfliesen versehen. Diese stehen unter Denkmalschutz und wurden geborgen und eingelagert.

### 2.5.3 Sachgesamtheit Alter Leipziger Bahnhof

Der Alte Leipziger Bahnhof steht wegen seiner bau- und ortsgeschichtlichen Bedeutung und seines verkehrsgeschichtlichen Werts als Endbahnhof der ältesten deutschen Fern Eisenverbindung Leipzig–Dresden als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Das schließt alle noch erhaltenen Gebäude, Gebäude- teile, Einfriedungen, befestigten Wege, gepflasterten Flächen und Reste bahntechnischer Anlagen mit ein. Trotz des erfolgten Rückbaus lassen sich die früheren Verläufe der Gleisanlagen im Grundriss der Bahnhofsanlage und anhand von Schotter, Schwellen und Resten verbliebener Gleise noch gut nachvollziehen. Auch dies ist denkmalkonstituierend in Bezug auf die Wirkung als Gesamtanlage.

Der erhaltene und denkmalgeschützte Bestand umfasst vor allem folgende Baulichkeiten:

- Die erhaltenen Teile des Empfangsgebäudes, beginnend südlich mit der sogenannten „Grünen Villa“, der einstigen Prager Halle (heute Blaue Fabrik e.V.), Teilen der ehemaligen Abgangshalle mit Uhrturm nach Leipzig, dahinter ru- inöser, halbkreisförmiger Verbindungsbau (ehemalige Drehscheibe) und abschließend erhaltener Trakt der ein- stigen Ankunftshalle von Leipzig des 1857-1859 entstan- denen (dritten) Personenbahnhofs.
- Die Güterschuppen aus den Jahren 1874/1875 mit ver- putztem Sandsteinquadermauerwerk, Rundbögen und schmalen Verladerampen, die durch weit auskragende Dächer auf hölzernen Zierkonsolen geschützt werden sowie die überdachte Laderampe in Verlängerung der Güterschuppen.
- Markante Klinkerbauten in der Mitte des Areals aus dem Ende des 19. Jahrhunderts als Dienstgebäude, sowie ein schlichtes Dienstgebäude von 1925 auf der Ostseite des Bahnhofs (heute Hanse 3 e.V.).
- Die befestigten Wege, gepflasterten Flächen, Schotter, Schwellen und Reste verbliebener Gleise.

Vertiefende Informationen zum Denkmalschutz der Sachge- samtheit Alter Leipziger Bahnhof sind der Denkmalbeschrei- bung des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen (Anlage A05) zu entnehmen.

## 2.6 Topografie und Baugrund

### 2.6.1 Topografie

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im Mittel auf einer Höhe von etwa 112,0 m über Normalhöhennull (NHN). Dabei steigt das Gelände leicht von Nordwest (Alexander-Puschkin-Platz: 111,0 Meter ü. NHN) nach Südost an (Güterschuppen: 113,0 Meter ü. NHN) an.

Das Wettbewerbsgebiet kann für diesen Wettbewerb über das gesamte Bearbeitungsgebiet hinweg als weitgehend eben ange- sehen werden. Vorhandene Geländeerhebungen im Bereich der ehemaligen Steingutfabrik sind als temporäre Aufschüttungen zu vernachlässigen.

### 2.6.2 Baugrund und Versickerungsfähigkeit

Für das Wettbewerbsgebiet liegt kein Baugrundgutachten vor.

Der Boden ist aufgrund seiner vormaligen intensiven Nutzung anthropogen überformt. Darunter prägen die sandig-kiesigen Bereiche der Elbaue aus der Weichselkaltzeit den Bodenaufbau. Für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe ist grundsätzlich von einem tragfähigen Baugrund auszugehen.

Gemäß der Messwerte aus dem Mai/Juni 2021 befindet sich der obere zusammenhängende Grundwasserleiter im Bereich des Wettbewerbsgebietes auf einer Höhe von etwa 105,0 m ü. NHN. Demnach beträgt der Grundwasserflurabstand etwa 7 bis 8 m unter Geländeoberkante.

Die natürlichen Versickerungseigenschaften des Bodens sind als günstig einzuschätzen. Zur Regenwasserbewirtschaftung sind eine Flächenversickerung, Muldenversickerung oder Rin- nenversickerung (Elemente) möglich.

### 2.6.3 Altlasten

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes sind zwei Altlastenver- dachtsstandorte (am nördlichen Ende der überdachten Lade- rampe und zentral auf der Fläche der ehemaligen Steingutfabrik) bekannt. Weitere Altlastenverdachtsflächen können aufgrund der nutzungsbedingten Vorbelastung des Wettbewerbsgebiets nicht ausgeschlossen werden. Sie werden jedoch erst im Laufe der weiteren Planungen relevant und spielen für die Bearbeitung dieses Wettbewerbs keine Rolle.

## 2.7 Verkehrliche Erschließung

### 2.7.1 Äußere und innere Erschließung

Die äußere Verkehrserschließung erfolgt für das Wettbewerbsgebiet im Südwesten und Süden (Bereich Alter Leipziger Bahnhof) über die Hansastraße und die Eisenbahnstraße mit mehreren Zufahrten auf das Bahnhofsgelände. An der Hansastraße wird der Bahndamm dabei zur Erschließung des alten Empfangsgebäudes mit gemauerten Bahnbögen unterquert. Im Westen gibt es entlang der Leipziger Straße direkte Grundstückszufahrten auf die angrenzenden Grundstücke, ebenso in der Erfurter Straße im Norden.

Von der Leipziger Straße ist ein Einbiegen in das Wettbewerbsgebiet derzeit ausschließlich für Rechtsabbiegende möglich, die in stadtauswertiger Richtung unterwegs sind.

Die innere Erschließung übernehmen im Bereich des Alten Leipziger Bahnhofs die historischen Wege- und Platzflächen. Im Bereich der Eventschlinge erfolgt die innere Erschließung von der Leipziger Straße über die zum öffentlichen Straßennetz gehörige Gothaer Straße bis zum früheren Eingang des Alten Schlachthofs. Von Norden erschließt eine nicht öffentliche Zufahrtsstraße in südöstlicher Richtung das Grundstück der MEGA und den Alten Schlachthof. Kleine, ebenfalls nicht öffentliche Erschließungsstraßen/-wege verlaufen parallel zur Gothaer Straße in Ost-West-Richtung.

### 2.7.2 Fuß- und Radverkehr

Die Erschließung für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr erfolgt am Rande des Wettbewerbsgebietes. Aufgrund der bisherigen Nutzung des Geländes und der Lage des Bahndamms mit nur vereinzelt Öffnungen entlang der östlichen Grenze des Wettbewerbsgebietes ist das Gebiet heute nicht oder nur eingeschränkt für den Fuß- und Radverkehr zu queren.

In der Leipziger Straße und der Erfurter Straße verlaufen wichtige Alltagsradverbindungen. Auch entlang der Eisenbahnstraße besteht eine Alltagsverbindung. Darüber hinaus verläuft der rechtsseitige Elberadweg etwa parallel zur Leipziger Straße entlang des Flusses.

Basierend auf der Radschnellwegkonzeption 2018 des Freistaates Sachsen untersuchte die Landeshauptstadt Dresden in einer Machbarkeitsstudie eine Verbindung zwischen der Dresdner Innenstadt und Radebeul im Korridor Eisenbahnstraße–Gelände des Alten Leipziger Bahnhofs–Gehestraße und nach Norden weiter Richtung Radebeul.

### 2.7.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Wettbewerbsgebiet ist bereits heute sehr gut an die Angebote des innerstädtischen ÖPNV angebunden. Im Bereich der Leipziger Straße befinden sich die Straßenbahnhaltestellen Alexander-Puschkin-Platz und Alter Schlachthof. Diese werden von den Straßenbahnlinien 4 (Laubegast–Radebeul-West/Weinböhla) und 9 (Prohlis–Kaditz) wochentags tagsüber im 10-Minuten-Takt bedient. In kurzer Distanz zum Wettbewerbsgebiet befinden sich in der Großenhainer Straße und der Hansestraße weitere Straßenbahn- und Bushaltestellen, über die die Straßenbahnlinien 3 (Coschütz–Wilder Mann) sowie die Buslinien 477, 478 und 81 erreicht werden können. An der südlich des Areals gelegenen Doppelhaltestelle Antonstraße/Leipziger Straße werden außerdem die Straßenbahnlinien 6, 8, 10, 11 und 20 erreicht.

Der unmittelbar südöstlich an das Wettbewerbsgebiet grenzende Bahnhof Neustadt bindet das Areal an das Nah- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn und anderer Bahnbetreiber an.

### 2.7.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der gewerbliche Bereich im Norden und der Alte Leipziger Bahnhof im Süden sind für den MIV und den Anlieferverkehr über die äußeren und inneren Erschließungsstraßen derzeit ausreichend erschlossen.

Stellplätze stehen auf den Grundstücken für die gewerblichen Nutzer in ausreichender Zahl zur Verfügung. Für die darüber hinausgehenden Bedarfsfälle bei Veranstaltungen in der Eventschlinge reichen die vorhandenen Stellplatzangebote in unmittelbarer Nähe der Veranstaltungsorte bei weitem nicht aus.

## 2.8 Freiraum und Grün

### 2.8.1 Freiräume und Grünflächen

Da große Teile des Wettbewerbsgebietes aus ungenutzten Brachflächen bestehen, weist das Gesamtgebiet derzeit einen sehr hohen Freiflächenanteil auf. Auf den betreffenden Flächen im Nordwesten am Alexander-Puschkin-Platz, im mittleren Bereich der ehemaligen Steingutfabrik sowie im nördlichen Teil des Bahnhofsgeländes (ehemalige Gleisanlagen) hat sich im Laufe der Jahre ohne Nutzung eine z.T. umfangreiche Ruderalvegetation aus bodendeckenden Gräsern und Begrünungen sowie Gehölzen und Bäumen (vorwiegend Robinien) entwickelt.

Auf den privaten Grundstücken mit gewerblicher Nutzung im Norden, entlang der Eventschlinge mit dem Schlachthofgelände sowie im Bereich des Alten Bahnhofs sind die Freiflächen zu

einem großen Teil durch die jeweiligen Nutzungen stark in Anspruch genommen und entsprechend befestigt. Der Versiegelungsgrad ist hier sehr hoch und der Grünanteil sehr gering.

Öffentliche Freiflächen oder Grünanlagen sind im Wettbewerbsgebiet nicht vorhanden, jedoch werden Flächen von Jugendlichen des Stadtgebiets informell für Freizeitgestaltung, Sport und als Treffpunkt genutzt.

### 2.8.2 Baum- und Gehölzbestand

Im Wettbewerbsgebiet befindet sich ein umfangreicher, vitaler und zum Teil sehr markanter Baumbestand. Als ältester und wertvollster Bestand sind dabei die großkronigen Bäume des ehemaligen Villengartens im „Orangeriepark“ besonders hervorzuheben. Aber auch auf den Brachflächen haben viele Einzelbäume über die Jahre hinweg eine Größe erreicht, die sie unter den Schutz der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Dresden fallen lässt.

Im mittleren Bereich der ehemaligen Steingutfabrik hat der Baumaufwuchs dabei den Waldcharakter mit dem entsprechenden Schutzstatus Wald nach Sächsischem Waldgesetz erreicht. Von drei als Wald eingestuften Bereichen wurde der an der Leipziger Straße/Gothaer Straße gelegene zwischenzeitlich vollständig gerodet und stellt sich als offenes Brachland dar. Für eine, auch teilweise, Beseitigung des Waldes zur Umsetzung einer Entwicklungsplanung bedarf es hier der Umwandlung der Waldfläche in einem entsprechenden behördlichen Genehmigungsverfahren (zum Umgang mit dem Baumbestand einschließlich der Waldflächen s. Kap. 3.6.7).

Eine intensive Begrünung mit Sträuchern und Gehölzen hat sich auch entlang des Bahndamms im Osten und entlang der früheren Gleisanlagen im Bahnhofsbereich eingestellt.

Auf der Grundlage einer Luftbildauswertung vom April 2022 erfolgte durch die Stadtverwaltung die Erstellung einer Übersichtskarte zum Baumbestand (s. Anlage A06). Eine genauere Baumkartierung liegt für das Wettbewerbsgebiet nicht vor.

## 2.9 Natur und Umwelt

### 2.9.1 Biotope

Eine Biotopkartierung liegt für das Wettbewerbsgebiet Alter Leipziger Bahnhof nicht vor. Im Flächennutzungsplan sowie im Landschaftsplan der Landeshauptstadt Dresden sind keine Schutzbereiche nach Fachrecht (Entwicklungs- und Maßnahmenkonzept Landschaftsplan Dresden) ausgewiesen.

Allerdings befinden sich im Wettbewerbsgebiet brachliegende sowie mindergenutzte Flächen, auf denen brachentypische, ökologisch höherwertige Lebensräume (Altbaumbestand, Strauchwerk, Abbruchhalden, Mauerwerk, Gleisbetten etc.) zu finden sind.

Sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Landschaftsplan sehen entlang des Bahndamms die Entwicklung eines Biotopverbunds vor.

### 2.9.2 Artenschutz

Im Wettbewerbsgebiet wurden in einer artenschutzfachlichen Untersuchung schützenswerte Vogelarten sowie Eidechsenpopulationen festgestellt (s. Anlage A07). Von diesen haben nur die Vorkommen der Zauneidechse unmittelbare Auswirkungen auf die Aufgabenstellung des Wettbewerbs (s. 3.8.4). Im Rahmen der gutachterlichen Erhebungen wurde das Wettbewerbsgebiet in sechs Untersuchungsgebiete aufgeteilt. Für drei der sechs Gebiete konnten Zauneidechsenpopulationen festgestellt werden.

Das höchste Habitatpotenzial (brachliegende Gleisbetten, sonnige Plätze, teilweise sandige Böden) sowie die höchste Populationsdichte wurden für den Südosten des Wettbewerbsgebiets (östliches Areal des ehemaligen Bahnhofsgeländes) festgestellt. Die nächsthöhere Anzahl wurde für das flächenmäßig größte Gebiet in der Mitte des Wettbewerbsgebiets (ehemalige Steingutfabrik) ermittelt. Das Gelände weist einen großen Bestand an Pioniergehölzen (überwiegend Robinien) auf, die vor den Begehungen zum Teil gerodet wurden und im Zuge der Erfassung bereits erneut verbuschten. Somit stellten sie nur zwischenzeitig geeignete Lebensräume dar, sodass sich die Zauneidechsenpopulationen auf die östlichen, offenen Bereiche im Umfeld des Bahndamms konzentrieren werden.

Weiterhin wurden im nördlichen Bereich (ehemaliges Schlachthofareal) Populationen erfasst, allerdings auch hier lediglich in den Randbereichen des östlich liegenden Bahndamms. Die übrigen Gebiete sind nicht als Lebensräume für die Zauneidechse geeignet.

Weiterhin wurden bezüglich der Vogelvorkommen 28 Vogelarten im Wettbewerbsgebiet festgestellt, von denen drei Arten ausschließlich Nahrungsgäste waren. Fünf der festgestellten Vogelarten haben eine hervorgehobene artenschutzrechtliche Bedeutung; zwei davon kommen als Brutvogel mit jeweils eigenem Revier im Gebiet vor.





**Straßenverkehrslärm**  
(Nacht-Lärmindex), Stand: 2017

- über 45 dB(A) bis 50 dB(A)
- über 50 dB(A) bis 55 dB(A)
- über 55 dB(A) bis 60 dB(A)
- über 60 dB(A) bis 65 dB(A)
- über 65 dB(A) bis 70 dB(A)
- über 70 dB(A)

**Gewerbe- und Veranstaltungslärm**

⊙ Emissionsquellen

© Umweltamt Dresden

## 2.10 Stadtklima und Emissionen

### 2.10.1 Überwärmung und Durchlüftung

Weite Teile des Wettbewerbsareals und die umgebende Leipziger Vorstadt sind aufgrund der vormaligen und heutigen Nutzungen durch einen hohen Grad der Versiegelung und Überbauung geprägt. Zugleich weist das Gebiet insgesamt einen geringen Durchgrünungsgrad und eine eher schlechte Durchlüftung auf. Daher ist insgesamt eine mittlere bis hohe Überwärmung im Stadtraum festzustellen. Eine Ausnahme bildet hier der heute brachliegende Bereich im Zentrum des Wettbewerbsgebiets.

Die vorherrschende Windrichtung im Wettbewerbsgebiet ist Nord-West.

Die Planungshinweiskarte Stadtklima beschreibt das Wettbewerbsgebiet insgesamt als Siedlungsraum mit hoher bis sehr hoher Überwärmung (s. Anlage A08) oder hohem Potential für schlechte bioklimatische Bedingungen und bezeichnet ihn daher als Sanierungszone.

Im Zuge der Planung sind Maßnahmen zu ergreifen, um die derzeitige Situation zu verbessern. Für die vorgesehene städtebauliche Entwicklung sind daher Maßnahmen der hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung notwendig. Der Versiegelungsgrad ist auf ein nötiges Maß zu beschränken, um der thermischen Gesamtbelastung entgegenzuwirken.

### 2.10.2 Hochwasserrisiken

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich in etwa 250–300 m Distanz zur Elbe. Kleinräumig befinden sich Teile des Wettbewerbsgebiets im Bereich entlang der Leipziger Straße im festgesetzten Überschwemmungsgebiet oder überschwemmungsgefährdeten Gebiet der Elbe. Betroffen sind die Bereiche um den ehemaligen Zollhof sowie das Gebiet zwischen Gothaer und Erfurter Straße. Aus den anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen ergeben sich daraus zwar Vorgaben für die künftige Bebauung. Für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe sollen jedoch noch keine Anforderungen.

### 2.10.3 Lärmemissionen

Verschiedene Bereiche des Wettbewerbsgebiets sind z.T. erheblichen Lärmemissionen ausgesetzt. Das betrifft zum einen den Verkehrslärm der umgebenden Straßen und den Schienenlärm der östlich gelegenen Bahnanlagen und zum anderen den Gewerbe- und Veranstaltungslärm der Gewerbezone im Norden und der Eventspace.

Den Verkehrslärm betreffend ist das Wettbewerbsgebiet durch die Lage an stark frequentierten Innenstadtstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen (Leipziger Straße 11.400 KFZ/24h, Hansastraße 19.100 KFZ/24h) sowie den Schienenverkehr der Straßenbahnen, den Gleisanlagen am Bahnhof Neustadt sowie der Bahntrasse im Osten z.T. stark lärmexponiert.

Während des Tages (6–22 Uhr) werden entlang der Leipziger Straße, der Erfurter Straße und insbesondere im Bereich der Bundesstraße 170/Hansastraße Pegel zwischen 65 und 70 dB(A) erreicht. Die in der Leipziger Straße verlaufende Straßenbahn und der Eisenbahnverkehr weisen jeweils Pegel von 70–75 dB(A) auf. In der Nacht (22–6 Uhr) sind an den Rändern des Gebietes Werte bis 65 dB(A) zu erwarten. Aufgrund der fehlenden Bebauung an den Gebietsrändern dringt der Schall heute in weiten Teilen ungehindert in das Areal ein.

Darüber hinaus ergeben sich aus der gewerblichen Prägung des Standortes und seines Umfeldes Belastungen durch Gewerbe-, Liefer- und Veranstaltungslärm. Zu nennen sind neben den gewerblichen Betrieben im Wettbewerbsgebiet auch der angrenzende Produktionsstandort des Unternehmens Menarini - Von Heyden in der Leipziger Straße 7–13. Erhebliche Lärmemissionen gehen darüber hinaus vor allem auch im Nachzeitraum von den Veranstaltungsstätten der Eventsrange aus.

#### 2.10.4 Luftbelastungen

Durch das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld des Wettbewerbsgebietes ist insgesamt mit höheren Luftemissionen zu rechnen. Im städtischen Vergleich weist das Areal mit  $25,82 \mu\text{g}/\text{m}^3$  eine höhere flächenhafte Belastung mit Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) auf. Dieser überschreitet jedoch nicht den Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für das Jahresmittel.

## 2.11 Technische Infrastruktur

Das Wettbewerbsgebiet ist in den genutzten Bereichen mit den notwendigen Versorgungsleitungen erschlossen. Für das gesamte Wettbewerbsgebiet gilt, dass in den Straßenverläufen der angrenzenden Straßen alle erforderlichen Medienträger (Elektrizität, Gas, Fernwärme, Kommunikation, Trinkwasser, Abwasser) anliegen.

Es ist davon auszugehen, dass die Leitungsbestände insbesondere innerhalb des Wettbewerbsgebietes im Zuge der städtebaulichen Entwicklung anzupassen sind. Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung ergeben sich hieraus keine Anforderungen.

## 2.12 Planungs- und Baurecht

### 2.12.1 Strategische Planung

Im Planungsleitbild Innenstadt von 2008 wird das Gebiet des Alten Leipziger Bahnhofs im Gegensatz zum Neustädter Hafen, an dem neue Adressen für Wohnen und Arbeiten entwickelt werden sollen, noch nicht als Entwicklungsschwerpunkt gesehen. Für das als „Untersuchungsgebiet“ gekennzeichnete Wettbewerbsgebiet werden allenfalls Grünverbindungen in Richtung Elbe dargestellt.

Im INSEK „Zukunft Dresden 2025+“ in erster Fortschreibung 2017 wird das Wettbewerbsgebiet als Teil des Schwerpunkt-raums „Leipziger Vorstadt/Neustadt“ aufgeführt. Als Urbanisierungszone soll es mit folgenden Zielen entwickelt werden: Nutzungen der Kultur- und Kreativwirtschaft, Wohnen und Grün einschließlich Sport und Bewegung. In der zweiten Fortschreibung 2023 „Zukunft Dresden 2035+“ werden diese Entwicklungsabsichten bekräftigt.

### 2.12.2 Flächennutzungsplan

Im gültigen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden in der Fassung vom 31. Januar 2020 ist das Areal des Alten Leipziger Bahnhofs überwiegend als gemischte Baufläche dargestellt. Die Flächen der Eventsrange sind als gewerbliche Baufläche mit geringem Störgrad, die Gewerbebereiche nördlich davon als gewerbliche Baufläche dargestellt.

Die Vernetzung von Grünachsen in Nord-Süd-Richtung (entlang Bahndamm und in Verbindung mit dem Grünzug der Gehestraße) und in Ost-West-Richtung (vom Bahndamm zum Elbufer) bilden eine weitere Planaussage. Die Fläche rund um die Orangerie ist als Grünfläche dargestellt. Unmittelbar in und um das Bahnhofsareal sind Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie eine Altlast gekennzeichnet.



## Masterplan 786.1 (2017)

### Nutzungsarten

| Bestand            | Planung                  |                                    |
|--------------------|--------------------------|------------------------------------|
| [Red]              | [Light Red]              | Wohnen                             |
| [Dark Blue]        | [Light Blue]             | Wohnen und nicht störendes Gewerbe |
| [Dark Grey]        | [Light Grey]             | Gewerbe                            |
| [Orange]           | [Light Orange]           | Kultur, Bildung und Dienstleistung |
| [Green]            | [Light Green]            | Grün                               |
| [Yellow]           | [Light Yellow]           | Hafenpromenade                     |
| [Brown]            | [Light Brown]            | starke Durchgrünung                |
| [Green with lines] | [Light Green with lines] | Grünverbindungsachsen              |
| [Red with lines]   | [Light Red with lines]   | Kultur / Wohnen                    |
| [Black with lines] | [Light Black with lines] | Klein-/ Nutzergärten               |
| [Black with lines] | [Light Black with lines] | Freizeitsport, Sport               |
| [Black with lines] | [Light Black with lines] | Sportnutzung, Sport                |
| [Black with lines] | [Light Black with lines] | Wegachsen                          |
| [Black with lines] | [Light Black with lines] | strukturgebende Gebäude            |

### Zielformulierungen

1. Quartier 1 - „Elbviertel am Alexander-Puschkin-Platz“  
Wohnen, Mischnutzung und Kultur  
Grün mit Freizeitsportnutzung
2. Quartier 2 - Kulturspange West (Bestand)  
Sport- und Freizeitsportnutzung
3. Quartier 3 - „Neustädter Hafen“  
Mischnutzung mit strukturbildendem Grün  
Hafenpromenade mit Elberad- und Fußweg
4. Quartier 4 (Bestand)  
Standort Pharmazeutisches Unternehmen
5. Quartier 5 - „Hafenquartier“ (Bestand)  
Wohnquartier mit kleinteiligem Gewerbe  
Steigerung der Wohnumfeldqualität
6. Quartier 6 - Schulstandort Gehestraße  
Bildungsstandort mit strukturbildendem Grün
7. Quartier 7 - Mischnutzungs- und Gewerbestandort APP  
Mischnutzung Gewerbe- und Dienstleistungsstandort  
PocketPark mit Grünverbindungen, alternativ Sportnutzungen,  
wie Sporthalle
8. Quartier 8 - Kulturspange Ost (Bestand)  
Veranstaltungsgewerbe mit Grünverbindungen
9. Quartier 9 - „Wohnpark an der Orangerie“  
Wohnen und Gewerbe zur Leipziger Straße sowie ein durchgrüntes  
Wohnquartier mit Nutzergärten
10. Quartier 10 - „Alter Leipziger Bahnhof“ (Erhalt + Neubau)  
kleinteiliges Wohnen, Gewerbe mit kulturellen Zwischennutzungen und  
Bildung, ggf. unter Berücksichtigung von Wohnen und Denkmalschutz  
kleinteilige Sportnutzung
11. Quartier 11 - Bahnbögen  
Öffnung der Bahnbögen zw. Leipziger Vorstadt und  
Neustadt

© Stadtplanungsamt Dresden

### 2.12.3 Masterplan Nr. 786/786.1 „Leipziger Vorstadt/Neustädter Hafen“

Um das Areal am Alten Leipziger Bahnhof einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuzuführen, hat die Landeshauptstadt Dresden 2009 den Masterplan 786 „Leipziger Vorstadt/Neustädter Hafen“ für ein 52 ha großes Gebiet zwischen Elbe und Bahndamm erarbeiten lassen. Das Bearbeitungsgebiet umfasste neben dem Wettbewerbsgebiet auch die Bereiche westlich der Leipziger Straße bis zur Elbe und einen nördlichen Bereich an der Gehestraße, in dem später der heutige Schulstandort entwickelt wurde. Der Masterplan wurde 2010 vom Stadtrat beschlossen. Unter dem Motto „Park schafft Stadt“ bestand die Zielstellung darin, im Betrachtungsraum unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungen und der „Kulturspange“ (hier: Eventspange) einen gemischt genutzten Stadtteil für Wohnen und Gewerbe mit einem hohen Durchgrünungsgrad zu entwickeln.

Im Jahr 2017 erfuhr der Masterplan unter Beibehaltung des Bearbeitungsgebiets als Masterplan 786.1 eine Präzisierung, die 2018 vom Stadtrat gebilligt wurde. Die zentralen Ziele für das Wettbewerbsgebiet bestanden darin, ausgewiesene Bauflächen von miteinander kleinteilig vernetzten Grünzügen und unbebauten Bereichen umfließen zu lassen, die zur Naherholung, als Pufferflächen für Emissionen von Lärm und Staub sowie als Wegeverbindungen dienen sollten. Ferner wurden die Entwicklung einer neuen Adresse am Wasser (spätere „Hafencity“ und „Marina Garden“), die Wahrung des historischen Erbes am Leipziger Bahnhof, die Entwicklung kleinteiliger Nutzungsstrukturen als „Stadt der kurzen Wege“, die Schaffung preisgünstigen familienfreundlichen Wohnraums für eine sozial durchmischte Bevölkerung, die Integration der Kulturspange und die Entwicklung eines CO<sub>2</sub>-armen Stadtteils als Ziele benannt.



Blick Richtung Hafencity und Elbe © Landeshauptstadt Dresden

#### 2.12.4 Bebauungspläne im Wettbewerbsgebiet

Im Jahr 2011 ist für das Gesamtgebiet des Masterplans Nr. 786 der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan Nr. 357 „Leipziger Vorstadt“ gefasst worden. Der Plan wurde danach nicht weitergeführt, jedoch in Teilbereichen durch Teilbebauungspläne untersetzt, die ebenfalls nicht zum Abschluss geführt wurden.

#### 2.12.5 Bebauungspläne im Umfeld

##### 2.12.5.1 *Bebauungsplan Nr. 3001*

Auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 3001 „Gehestraße“ wurden der 2019 eröffnete Schulcampus Dresden-Pieschen mit Gymnasium und Oberschule errichtet und im Jahr 2020 der Grünzug entlang der Gehestraße realisiert, der sich in verschiedene Aktivitäts- und Erholungsbereiche für unterschiedliche Alters- und Bevölkerungsgruppen gliedert und zugleich die überregionale Radverbindung Dresdner Innenstadt–Radebeul integriert.

##### 2.12.5.2 *Bebauungsplan 357 B, Leipziger Straße/Neustädter Hafen*

Der Bebauungsplan Nr. 357 B Leipziger Straße/Neustädter Hafen wurde im April 2020 rechtskräftig. Er bildet die bauplanungsrechtliche Grundlage für die Errichtung der „Hafencity Dresden“ als neue Wohnadressen an der Elbe mit 350 neuen Wohnungen und einem Hotel. Das Projekt steht kurz vor der Fertigstellung.

##### 2.12.5.3 *Bebauungsplan Nr. 357 C*

Der Bebauungsplan B 357 C, der 2018 Rechtskraft erlangt hat, schafft Planungsrecht für das Wohnungsbauvorhaben „Marina Garden“, das im Jahr 2005 aus dem Ergebnis eines Werkstattverfahrens mit der Projektbezeichnung „Elbviertel“ hervorgegangen ist. Nachdem 2021 ein vereinfachtes Änderungsverfahren erfolgreich abgeschlossen wurde, befindet sich das Vorhaben zur Errichtung von 210 Wohneinheiten derzeit in der Umsetzung.

#### 2.12.6 Bauplanungsrecht im Wettbewerbsgebiet

Bauvorhaben im Wettbewerbsgebiet sind in den bebauten Gewerbebereichen und der Kulturspange im Norden, entlang der bebauten Strukturen an der Leipziger Straße und innerhalb des bebauten Bahnhofsgeländes derzeit nach § 34 BauGB „Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ zu beurteilen.

Außerhalb der bebauten Bereiche richtet sich die Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 35 BauGB „Bauen im Außenbereich“. Eine Bebauung ist hier derzeit quasi nicht möglich.

## 2.13 Weitere Planungen für das Wettbewerbsgebiet

### 2.13.1 Ideenwettbewerb „Gedenkareal Dresdner Norden“

Das Amt für Kultur und Denkmalschutz der Landeshauptstadt Dresden hat 2022 unter dem Titel „Gedenkareal Dresdner Norden“ einen Ideenwettbewerb zur Sichtbarmachung von Opfer- und Täterorten aus der Zeit des Nationalsozialismus im Bearbeitungsgebiet Dresdner Norden ausgelobt. Es sollte ein Konzept für die Dresdner Erinnerungskultur erarbeitet werden, das die historischen Standorte sowie die dazwischenliegenden Wege exemplarisch in einen sichtbaren Zusammenhang setzt. Der Alte Leipziger Bahnhof wurde als mögliches Arbeitsgebiet und „signifikantes Fundament“ angegeben.

Neben anderen Orten kommt dem Alten Leipziger Bahnhof dabei als ehemaliger Deportationsort im Zusammenhang mit der Shoa eine besondere Bedeutung zu. Er ist im Erinnerungsdiskurs bislang nur unzureichend berücksichtigt und soll mit dem Ergebnis des Ideenwettbewerbs eine wahrnehmbare Präsenz für eine breite Öffentlichkeit erhalten.

Der Siegerentwurf mit dem Titel „Mnemo Dresden“ schlägt für das ehemalige Verwaltungsgebäude auf dem Alten Leipziger Bahnhof eine öffentliche Plattform und eine Ausstellung als Ausgangspunkt und Informationsquelle für die über das Stadtgebiet verteilten, durch skulpturale „Splitter“ markierten weiteren Orte vor.

Der Ideenwettbewerb wird an dieser Stelle informativ erwähnt, soll aber in Bezug auf die räumliche Setzung keine Bindungswirkung für die weitere Planung erhalten. Der Entwurf des Wettbewerbsgewinners zeigt, wie das unter 3.4.8 dargestellte Thema des Gedenkens an die Deportation im Bereich Alter Leipziger Bahnhof ausgestaltet werden könnte, ohne dass für den Vorschlag bereits eine räumliche Festlegung getroffen werden soll. In der Begleitgruppe wurde diesbezüglich kritisch darauf hingewiesen, dass in dem betreffenden Verwaltungsgebäude am Standort etablierte Gewerbebetriebe fest eingemietet sind.

### 2.13.2 Energie- und Klimaschutzkonzept

Unter der Zielstellung, ein klimaneutrales Quartier zu entwickeln, hat die Landeshauptstadt Dresden 2022 ein Energie- und Klimaschutzkonzept für das Gebiet Alter Leipziger Bahnhof beauftragt, das sich derzeit in der Bearbeitung befindet. Mit dem Konzept soll untersucht und dargestellt werden, wie das Bearbeitungsgebiet bilanziell klimaneutral mit Energie für den lokalen Wärme-, Kälte- und Elektroenergiebedarf versorgt werden soll.

Soweit Anforderungen aus dem Energie- und Klimaschutzkonzept schon für die Planungsebene des städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurfs relevant werden, sind diese im Folgenden in die Aufgabenstellung dieses Wettbewerbs eingeflossen.



Blick in die Gothaer Straße © Landeshauptstadt Dresden

# 3 Aufgabenstellung

## 3.1 Kooperative Quartiersentwicklung – die Eckpunkte der Aufgabenstellung

Die Landeshauptstadt Dresden hat mit der „Kooperativen Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof“ einen für sie in dieser Form und Intensität bislang einzigartigen Beteiligungsprozess initiiert. Unter dem Motto „Gemeinwohlorientiert, kooperativ entwickeln.“ wurde im Januar 2022 ein breit angelegtes Partizipationsverfahren zur städtebaulichen und freiraumplanerischen Neuordnung des Betrachtungsgebiets am Alten Leipziger Bahnhof begonnen. Zentraler Kern des Formats waren insgesamt fünf moderierte Treffen einer „Begleitgruppe“, in denen die künftigen Entwicklungsziele und inhaltlichen Schwerpunkte für das neue Stadtquartier umfassend diskutiert und ausgehandelt wurden.

Die 48-köpfige Begleitgruppe arbeitete stellvertretend für alle an der Entwicklung beteiligten Akteursgruppen und setzte sich dementsprechend zu gleichen Teilen aus den 12 im Gebiet betroffenen Eigentümer/-innen, 12 Vertreter/-innen der Zivilgesellschaft und jeweils 12 Vertreter/-innen aus der Kommunalpolitik sowie der Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden zusammen. Ergänzend wurden durch die Kinder- und Jugendbeauftragte der Landeshauptstadt Dresden regelmäßig die Ergebnisse einer parallel durchgeführten Kinder- und Jugendbeteiligung in die Begleitgruppe eingebracht.

In der fünften und letzten Begleitgruppensitzung im November 2022 konnten gemeinsam konsensfähige „Eckpunkte“ verabschiedet werden, die die Basis für die nachfolgende Aufgabenstellung zu diesem Wettbewerb bilden. Mit dem Wettbewerb soll die bisher vor allem argumentativ geführte Diskussion nun auf eine konkrete städtebauliche und freiräumliche Planungsebene überführt werden, die wiederum die Grundlage für die sich anschließende Bebauungsplanung sein soll.

Der Beteiligungsprozess wurde in all seinen Schritten ausführlich in einem nach jedem Gruppentreffen fortgeschriebenen „Vorbereitungs- und Dokumentationspapier der Begleitgruppe“ dokumentiert, das dieser Auslobung als Anlage A09) beiliegt. Die Dokumentation gibt wichtige Einblicke in die Arbeitsweise der Begleitgruppe und spiegelt die teils kontroversen Interessenlagen und das intensive Ringen um gemeinsame Positionen anschaulich wider. Neben allen anderen Themen spielte dabei das Maß einer künftigen Neubebauung im Verhältnis zum Anteil der Frei- und Grünflächen über den gesamten Prozess hinweg eine zentrale Rolle.

## 3.2 Allgemeine Zielstellung

Das dem Beteiligungsprozess vorangestellte Motto impliziert bereits den besonderen Anspruch, der an die Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof gestellt wird: „Gemeinwohlorientiert“ meint, dass es mit der Entwicklung des Quartiers keinesfalls nur darum gehen soll, die Partikularinteressen einzelner zu bedienen, sondern vielmehr einen Mehrwert für die Stadt und die Stadtgesellschaft zu schaffen und das Gemeinwesen zu stärken.

Am Alten Leipziger Bahnhof soll deshalb ein lebendiges und lebenswertes, vielfältiges und dem Gemeinwohl verpflichtetes Quartier in einer angemessenen urbanen Dichte entstehen, das vorbildhaft für die Landeshauptstadt Dresden und über diese hinaus ist. Im Quartier sollen sich Leitgedanken einer grünen, nachhaltigen und innovativen Stadtentwicklung widerspiegeln und dem Alten Leipziger Bahnhof zu einer besonderen Identität in der Verbindung von Bestand und Neubau verhelfen.

Es sollen durchmischte Nutzungsstrukturen geschaffen werden, die an bereits im Gebiet ansässige Nutzungen anknüpfen und diese stadtverträglich erweitern und ergänzen. Das Nutzungsspektrum umfasst dabei im Wesentlichen Wohnen, Gewerbe, Sport und Bewegung, Kreativwirtschaft und Kultur sowie zugehörige Nutzungen der Gebietsversorgung wie Handel und Dienstleistungen und Einrichtungen der sozialen Versorgung.

Der Anspruch der Gemeinwohlorientierung soll sich dabei nicht nur auf das Angebot eines großen Grün- und Freiflächenanteils beschränken, sondern sich im gesamten Quartier widerspiegeln. So sollen sich die Wettbewerbsteilnehmenden in ihrem Entwurf damit auseinandersetzen, wie Vielfalt, Kleinteiligkeit und eine soziale Durchmischung im Quartier zu erreichen sind, wie belebte Zonen, z.B. durch geeignete Erdgeschossnutzungen, erzeugt werden können oder wie Freiflächen und die Dichte und Anordnung von Neubauten beschaffen sein müssen, um qualitätvolle gemeinwohlorientierte Nachbarschaften zu generieren.

Dem Ziel der Landeshauptstadt Dresden entsprechend, bis 2035 klimaneutral zu sein, muss das Quartier hinsichtlich der Bebauung, der Freiraumbildung, der Mobilität und der Energieversorgung zudem den zukunftsorientierten Anforderungen an den Klimaschutz („klimaneutrales Quartier“) und an das Stadtklima entsprechen.

## 3.3 Städtebauliche Zielstellung

### 3.3.1 Leitbild und Verknüpfung mit der Umgebung

Der Entwurf für den Alten Leipziger Bahnhof soll einen Leitgedanken erkennen lassen, der sich als übergeordnete Idee für das Gesamtquartier in der städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeption niederschlägt. Die unterschiedlichen Bereiche gewerblicher Prägung im Norden, die sich anschließende „Eventspange“, das unbebaute Areal in der Mitte und die durch Kultur und Kreativwirtschaft geprägten Bereiche des historischen Bahnhofsareals im Süden sollen im Rahmen des Wettbewerbsentwurfs städtebaulich schlüssig zu einem tragfähigen Gesamtkonzept zusammengefügt werden.

Die in dessen besonderer Lage und Struktur begründete Eigenständigkeit des Gebiets soll dabei weiterentwickelt werden, indem auch die neuen Baustrukturen mit einem eigenen Ausdruck dazu beitragen, den spezifischen Gebietscharakter zu stärken. Zugleich ist sicherzustellen, dass sich das neue Quartier städtebaulich überzeugend mit der Umgebung vernetzt, besondere stadtbildprägende Situationen wie am Alexander-Puschkin-Platz Berücksichtigung finden und dass die verkehrsräumliche und freiraumplanerische Vernetzung mit den Nachbarstadtteilen Pieschen und Neustadt sowie mit der Gesamtstadt gewährleistet und gestärkt wird.

### 3.3.2 Umgang mit den Eigentumsverhältnissen

Um zu einem in sich stimmigen, zusammenhängenden städtebaulich-freiraumplanerischen Gesamtentwurf zu gelangen, sollen die bestehenden konkreten Eigentumsverhältnisse insbesondere im Bereich der großen, unbebauten Entwicklungsflächen zugunsten einer optimierten städtebaulichen Lösung vernachlässigt werden können. Dies gilt insbesondere für die Wettbewerbsphase 1.

Im Wettbewerb sollen die städtebaulichen und freiraumplanerischen Überlegungen deshalb nicht zwingend an die bestehenden Grundstücksgrenzen gebunden sein. Die Teilnehmenden sollen sich aber dennoch an den Bestandsstrukturen (hier sind auch die Grundstücksstrukturen einbezogen) orientieren. Das betrifft vor allem die festen Strukturen im Bereich der Bestandsbebauung der Eventspange und des ehemaligen Bahnhofsareals.

Ein Ausgleich der Eigentumsinteressen kann später im Zuge der Umsetzung durch Flächentausch oder im Rahmen eines Umlegungsverfahrens erfolgen.

### 3.3.3 Städtebauliche Dichte

Bei der Entwurfsplanung ist ein standortverträgliches und dem Stadtteil angemessenes Verhältnis zwischen überbaubarer Fläche sowie Grün- und Freiflächen herzustellen. Die Größe und Ausbildung zusammenhängender Grün- und Freiflächen sind mit den Erfordernissen einer der Lagequalität entsprechenden Grundstücksausnutzung und mit den Ansprüchen der Gemeinwohlorientierung, des Klimaschutzes, des Naturschutzes und der Grünraumvernetzung in Einklang zu bringen.

Im Ergebnis der intensiven Diskussionen in der Begleitgruppe zum Beteiligungsprozess Alter Leipziger Bahnhof soll auf den Neubaufächen außerhalb der Bestandsgrundstücke im Neubau eine Geschossfläche von etwa 162.000 m<sup>2</sup> als Orientierungswert realisiert werden können.

Im Bereich des denkmalgeschützten Bahnhofsareals soll darüber hinaus eine Nachverdichtung um weitere ca. 20.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche ermöglicht werden. Das Neubaupotenzial im gesamten Wettbewerbsgebiet soll sich somit an einer Geschossfläche von 182.000 m<sup>2</sup> orientieren.

Im Wettbewerbsentwurf ist eine effiziente, flächensparsame Verkehrserschließung anzustreben, um diesbezüglich ein möglichst günstiges Verhältnis von Netto- zu Bruttobauland zu erreichen. Dies kann auch eine Überschreitung des Orientierungswertes (bezogen auf die Geschossfläche) begründen, wohingegen begründete anderweitige Schwerpunktsetzungen auch zu einer Unterschreitung des Orientierungswertes führen können.

Mit Bezug auf die Orientierungswerte sollen die Wettbewerbsteilnehmenden in ihren Entwürfen untersuchen, welche städtebauliche Dichte sie angesichts der umfangreichen anderweitig geforderten Qualitäten und Ansprüche an den Stadtraum unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit für angemessen halten. In die Untersuchung ist die Bedeutung der „grünen Infrastruktur“ als Ökosystemdienstleistung und für die Freiraum-, Erholungs- und Gesundheitsvorsorge einzubeziehen.





Planerische Zielstellung –  
Veränderungspotential  
(Gebäude/Erschließung/Nutzung)

- gering
- mittel
- hoch

© Landeshauptstadt Dresden

### 3.3.4 Städtebauliche Struktur

Im Entwurf sollen den Entwicklungszielen entsprechende städtebauliche Strukturen vorgeschlagen werden, die sich in den Teilbereichen des Wettbewerbsgebiets unterscheiden (zu den Veränderungspotenzialen im Gebiet siehe Karte Planerische Zielstellung - Veränderungspotenzial):

- In der nördlichen Gewerbezone und der Eventszone soll sich die neue Struktur an der vorhandenen Bebauung und den damit verbundenen Nutzungen orientieren. Hier kann die städtebauliche Situation mit Bebauung und Erschließungssystem bestandswahrend optimiert werden. Es können aber auch Vorschläge unterbreitet werden, wie die städtebauliche Struktur des nördlichen Bereiches mit baulichen Veränderungen sinnvoll fortgeschrieben oder, auch mittel- bis langfristig, neu geordnet werden kann.
- Im Bereich des Alten Leipziger Bahnhofs gibt der denkmalgeschützte Bestand die künftige städtebauliche Struktur weitgehend vor. Hier geht es um maßvolle Ergänzungen und Nachverdichtungen unter Beibehaltung der städtebaulichen Grundkonfiguration.
- Für die bislang unbebauten Bereiche sollen neue städtebauliche Strukturen entwickelt werden, die an den Rändern des Wettbewerbsgebiets angemessen auf die umliegende Bebauung reagieren und im Zusammenhang mit den o.g. bebauten Bereichen einen stimmigen Städtebau für das Gesamtgebiet ergeben.

Aus der Begleitgruppe heraus wird eine Vielfaltigkeit der Gebäudestrukturen und des städtebaulichen Raumgerüsts innerhalb des Gesamtgebietes (im Gegensatz zu städtebaulicher Monotonie und Gleichförmigkeit) gewünscht.

### 3.3.5 Gebäudetypologien

Die im Entwurf vorgeschlagenen Gebäudetypologien sollen entwurfsabhängig hergeleitet und dargestellt werden. Aus der Begleitgruppe wird eine Vielfalt an Gebäudetypologien gewünscht. Auch kostengünstige Bauweisen sollen dabei mitgedacht werden (Reproduzierbarkeit, Materialwahl).

Eine ausreichende Körnung innerhalb der vorgeschlagenen Typologien oder maßstabsgerechte Parzellierungen sollen dazu beitragen, ablesbare Adressen und differenzierte Fassadengestaltungen als Elemente abwechslungsreicher städtischer Räume zu ermöglichen.

Die „Gestaltungsleitlinie für Architektur und Stadtraum in Dresden“ (Anlage A10) soll im Städtebau und bei der Auswahl der Gebäudetypologien Orientierung bieten: z.B. geschlossene sowie offene Blockrandstrukturen, Einzelhäuser, Hochpunkte, Sonderbausteine für spezielle Nutzungen, Ensemble.



Gothaer Straße von Südwesten  
© Büro für urbane Projekte

Nördliches Wettbewerbsgebiet  
© Landeshauptstadt Dresden

### 3.3.6 Gebäudehöhen

Im städtebaulichen Entwurf soll die Höhenentwicklung der Bebauung im gesamten Bearbeitungsgebiet mit Bezug zur Umgebung dargestellt und städtebaulich begründet werden.

Zur Verdichtung der Bebauung können an geeigneten Stellen Hochpunkte errichtet werden. Da das Bearbeitungsgebiet kein Fokusgebiet laut Entwurf des „Hochhausleitbilds“ der Landeshauptstadt Dresden darstellt, können solche Hochpunkte in der Regel nur mit einer Höhe unter 30 m eingeordnet werden. „Sichtverschattungen“ sind im Einzelfall zu prüfen.

### 3.3.7 Räumlicher und gestalterischer Anspruch

Es wird eine hohe Designqualität des Städtebaus mit einem Facettenreichtum der entstehenden Räume und der Raumhierarchien entsprechend der Gestaltungsleitlinie für Architektur und Stadtraum in Dresden (s. Anlage A10) angestrebt.

## 3.4 Nutzungen

### 3.4.1 Vielfalt und Nutzungsmischung

Der städtebauliche Entwurf soll in der Bebauung eine Vielfalt an Nutzungen vorsehen, damit ein lebendiges und durchmischtes Stadtquartier entstehen kann.

Auf Basis des Masterplans 786.1 und der Ergebnisse der kooperativen Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof erscheint eine Nutzungsverteilung in Anknüpfung an bestehende Strukturen wie folgt sinnvoll:

- Der südliche Bereich des Areal (ehemaliger Bahnhof) soll insbesondere Raum für kulturelle, kreative und sportliche Nutzungen bieten.
- Das Zentrum des Wettbewerbsgebiets soll neben einer zusammenhängenden Frei- und Grünraumstruktur Wohnnutzungen aufnehmen, die mit nicht störender Gewerbenutzung ergänzt werden können.
- Die Eventsponge kann gewerblich nachverdichtet werden. Im nördlichen Bereich zur Leipziger und Erfurter Straße hin wird vorwiegend Wohn- und Gewerbenutzung gesehen.

Die Nutzungsverteilung soll auf den neu zu bebauenden Flächen überschlägig 70 % Wohnen und 30 % Gewerbe, Kultur und Soziales betragen.

### 3.4.2 Wohnen

Im Quartier sollen vielfältige Wohnangebote in einer räumlichen Durchmischung für unterschiedliche Zielgruppen (Singles, Paare, Familien mit Kindern, gemeinschaftliche Wohnformen etc.) geschaffen werden. Diese können umfassen:

- frei finanzierte Miet- und Eigentumswohnungen,
- sozial geförderter Wohnraum mind. gemäß kooperativem Baulandmodell der Landeshauptstadt Dresden (15 % bis 30 % förderfähiger Wohnraum),
- gemeinschaftliche Wohnformen in verschiedenen Eigentumsformen,
- altersgerechte Wohnformen (Schlagworte: Barrierefreiheit, stationäre Pflegemöglichkeiten).

### 3.4.3 Gewerbe

Die lokale Wirtschaft stellt einen wichtigen Entwicklungsfaktor für das Quartier dar. Vorhandene gewerbliche Strukturen sollen nach Möglichkeit erhalten und in die zukünftige Gebietsentwicklung integriert werden (Standortsicherung/Verlagerung im Gebiet), insofern sie mit den grundsätzlichen Zielen der Gebietsentwicklung vereinbar sind.

Anknüpfend an die am Standort bereits ansässigen Betriebe, die das Gebiet prägen, sollen ergänzende oder neue, nicht störende Gewerbe in das Quartier eingebunden werden, um dessen Diversität zu erhalten und zu stärken.

Damit verbinden sich zeitgemäße Anforderungen an die räumliche Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.

### 3.4.4 Kultur und Kreativwirtschaft

Die Kultur und die Kreativwirtschaft sollen im Gebiet auch weiterhin einen großen Stellenwert einnehmen. Da für Flächenangebote für die erwerbswirtschaftliche Kultur- und Kreativwirtschaft ein großer Bedarf gesehen wird, sind die vorhandenen Einrichtungen in ihrem Bestand zu erhalten und zu erweitern. Das betrifft kommerzielle Nutzungen (Event- und Gewerberäume) ebenso wie nicht rentierliche Nutzungen (Proberäume, Vereinszimmer, Ateliers,...), die beide weiterhin ihren Platz haben sollen und eine hohe innerstädtische Nachfrage aufweisen.

Räumlich gilt eine Stärkung der „Eventspange“ als Konsens, darüber hinaus sind weitere Standorte insbesondere im Bereich der vorhandenen Nutzungen im Gebäudebestand des Alten Leipziger Bahnhofs zu prüfen und das Bestehende zu erhalten. An dieser Stelle ist ein „Hotspot“ für Kultur/Kreativwirtschaft/Freizeit in Synergie der einzelnen Nutzungen denkbar.

Im Areal des ehemaligen Bahnhofs sind das Atelierhaus – Hanse 3 e.V. (Kunsträume, Ausstellungen, Galerie, Begegnungsort) sowie die Blaue Fabrik e. V. (Musikveranstaltungen, Probenräume und Jugendbildung) gesetzte und etablierte Einrichtungen der Kreativwirtschaft und Kultur, die am Standort zu halten sind.

Angrenzende brachliegende und ungenutzte Flächen weisen Potentiale für weitere kreative und kulturelle Nutzungen auf.

### 3.4.5 Sport und Freizeit

Aus den Bedarfsermittlungen des zuständigen Fachamtes, der gesonderten Beteiligung von Kindern und Jugendlichen sowie von den Nutzungsgruppen, die den Standort bereits jetzt informell nutzen, ergibt sich der Bedarf nach Bereichen für Skaten, Parkour und weiteren Trendsportarten (Bouldern etc.).

Diese Nutzungen sollen im Wettbewerbsgebiet untergebracht und dabei auf einen Indoor- und einen Outdoorbereich aufgeteilt werden. Der Indoorbereich („Skatehalle“) soll notwendige Räume für die Infrastruktur einschließen (Umkleiden, Toiletten, Vereinsräume etc.). Der Outdoorbereich soll als Mehrzweckfläche zur freien Aneignung und für Events geplant werden und in räumlich funktionaler Verbindung zum Indoorbereich stehen. Als Flächengrößen (brutto) ist von ca. 2.000 m<sup>2</sup> für den Indoor- und ca. 1.500 m<sup>2</sup> für den Outdoorbereich als Orientierungswert auszugehen. Der Indoorbereich kann dabei auch mehrgeschossig ausgebildet werden, sofern eine lichte Raumhöhe von 5,00 m für Ramps, Trails, u.a. gewährleistet ist.

Über die Indoor-/Skatehalle hinaus sollen im südlichen Bereich (Alter Leipziger Bahnhof) zusätzlich kleinräumliche Sportnutzungen angeboten werden (Kampfsport, Boxen, Fitness etc.). Weitere Sportmöglichkeiten und Sportgeräte sind in die Freiraumgestaltung der öffentlichen Grün- und Freiflächen zu integrieren.

Je nach standörtlicher Einordnung sind Schallschutzanforderungen zu angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen zu berücksichtigen.

### 3.4.6 Wohngebietsversorgung

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich gemäß dem 2007 beschlossenen Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden außerhalb zentraler Versorgungsbereiche. Zur Gewährleistung einer angemessenen Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs für die künftige Bewohnerschaft im Gebiet sind kleinflächige Läden ausreichend, da die Entfernung zu zentralen Versorgungsbereichen mit unter einem Kilometer als gering einzustufen ist.

Zur Eigenversorgung des neuen Quartiers und der unmittelbaren Umgebung sollen deshalb gut erschlossene und erreichbare Einzelhandelsbetriebe als Lebensmittel-Nahversorger und auch als kleinere Läden für Waren des täglichen Bedarfs wie Bäcker, Fleischer an geeigneter Stelle in den Entwurf eingeordnet werden.

### 3.4.7 Soziale Versorgung

Im Nutzungsspektrum des gesamten Quartiers sind auch Einrichtungen zur sozialen Versorgung (z.B. Ärztehaus, Pflegedienst, therapeutische Angebote) entwurfsabhängig räumlich sinnvoll einzuordnen. Dies kann in Gebäuden auch durch Unterlagerung anderer Nutzungen geschehen.

Obwohl der Bedarf heute rechnerisch nicht nachgewiesen ist, wurde in der Begleitgruppe die Einordnung einer wohnortnahen Kitaeinrichtung im Wettbewerbsgebiet für dringend notwendig erachtet. Innerhalb der bestehenden Gebäude oder der neuen Baustrukturen mit Nutzungsgemischten Gebäuden soll deshalb eine Kindertageseinrichtung mindestens als Option integrativ abgebildet werden. Dafür ist ein geeigneter Standort vorzuschlagen.

### 3.4.8 Gedenkort der Deportation

Von 1942 bis 1944 war der Alte Leipziger Bahnhof Ausgangspunkt und Zwischenstation für Deportationen durch die Nationalsozialisten in Ghettos, Konzentrations- und Vernichtungslager. Am authentischen Ort soll künftig in angemessener Form an die damaligen Ereignisse erinnert und der Menschen gedacht werden, die Opfer der Schoah wurden. Die Einrichtung eines entsprechenden Gedenkorts mit einer Bildungs-, Vermittlungs- und kulturellen Begegnungsstätte am Alten Leipziger Bahnhof wurde im März 2023 vom Dresdner Stadtrat beschlossen. Der Beschluss bestätigt für den Gedenkort eine Raumgröße von ca. 1.600 m<sup>2</sup> und umfasst neben der Bestandsanierung des ehemaligen Empfangsgebäudes die Errichtung eines Neubaukörpers in der Kubatur des nicht mehr vorhandenen nördlichen Kopfbaus mit einer voraussichtlichen Nutzungsfläche von ca. 600 m<sup>2</sup>.

Im städtebaulichen Entwurf soll deshalb auf dem Areal des ehemaligen Bahngeländes ein offener Gedenkort vorgesehen werden, der zu Begegnung, Diskussion und kulturellem Austausch einlädt. In diesem Zusammenhang wird auf das Ergebnis des Ideenwettbewerbs „Gedenkareal Dresdner Norden“ (s. 2.13.1) verwiesen, das in der weiteren Planung fortzuentwickeln ist.

### 3.4.9 Erinnerungsort mit Verkehrsgeschichtlicher Bedeutung

Der ehemalige Leipziger Bahnhof als Endpunkt der ersten deutschen Fernreisenbahnverbindung soll als international bedeutender Ort der Verkehrsgeschichte zu einem authentischen Erfahrungs- und Erinnerungsort in Dresden werden. Hierzu wurde bei der Landeshauptstadt Dresden durch das Verkehrsmuseum Dresden gGmbH ein inhaltliches Konzept mit unterschiedlichen Stationen im Bereich der alten Empfangsgebäude und ihrer Außenbereiche ausgearbeitet. Inhaltlich wird dabei auf die Verkehrs- und Industriegeschichte, die Erinnerung an Krieg, Deportation und Zerstörung sowie die allgemeine Bedeutung von Verkehr und Mobilität auch hinsichtlich ihrer zukünftigen Entwicklung Bezug genommen.

Das Konzept (s. Anlage A11) soll im städtebaulichen Entwurf mit den dort auf Seite 27 vorgeschlagenen Flächen für die Stationen Berücksichtigung finden.

### 3.4.10 NS-Dokumentationszentrum

Im Zuge der Befassung mit dem Alten Leipziger Bahnhof als Gedenk- und Erinnerungsareal wird derzeit geprüft, ob auf dem Bahnhofsgelände ein NS-Dokumentationszentrum eingerichtet werden soll.

Erste Vorschläge zur räumlichen Anordnung eines solchen Zentrums in Verbindung mit dem Gedenkort an die Opfer der Schoah (s. 3.4.8) sollen im Nutzungskonzept für das Wettbewerbsgebiet berücksichtigt werden.

### 3.4.11 Orte der jüdischen Kultur und des jüdischen Glaubens

Vorhandene Bildungs- und Religionseinrichtungen sind an ihrem Standort zu sichern. Darüber hinaus ist die Errichtung/Unterbringung eines jüdischen Kultur- und Begegnungszentrums zu prüfen.

## 3.5 Umgang mit dem Gebäudebestand

### 3.5.1 Maßgaben für den Denkmalbestand

Neben den zu erhaltenden Hallen und Gebäuden des ehemaligen Schlachthofes und dem Orangeriegebäude ist der Alte Leipziger Bahnhof in seiner Gesamtheit denkmalgeschützt und zu erhalten. Für den Umgang mit den Denkmalen gelten folgende Anforderungen und Spielräume:

- Auf dem Bahnhofsgelände lässt der noch ablesbare städtebaulich bedeutsame Charakter des ehemaligen Gleisfächers Rückschlüsse auf die früheren Verkehrsfunktionen dieses Raumes zu. Diese gewachsene Figur ist zu wahren. Eine den Status von Einzeldenkmalen ergänzende Unterschutzstellung als Sachgesamtheit ist erfolgt (s. 2.5.3). Sicht- und Wegebeziehungen sind im Bereich des Alten Leipziger Bahnhofs zu berücksichtigen.
- Die zu erhaltenen Gebäude und technischen Anlagen aus der Bahnhofsnutzung können baulich behutsam weiterentwickelt werden. Eine zurückhaltende Ergänzung mit neuen Baukörpern bei Anpassung an die historischen Proportionen, die städtebauliche Figur und die Gestaltungselemente ist möglich.
- Ergänzende Baumpflanzungen sind denkbar, eine großflächige Entsiegelung der Pflaster- und Wegeflächen soll innerhalb des Bahnhofsbereichs aus denkmalpflegerischer Sicht nicht vorgenommen werden. Maßvolle (stadtklimatisch begründete) Entsiegelungen sollen hier gleichwohl nicht gänzlich ausgeschlossen werden, solange die denkmalkonstituierende Charakteristik des Bahnhofsgeländes mit der Gleisharfe gewahrt bleibt und die (gewerblichen) Nutzungen in diesem Bereich nicht beeinträchtigt werden.
- Eine teilweise Aufstockung der geschlossenen Güterschuppen ist mit 1–2 Geschossen denkbar, sofern dadurch die Wirkung des Ensembles nicht dominiert wird.
- Die Umgebungsbereiche der eingeschossigen geschlossenen Güterschuppen lassen sich durch Ergänzungsbauten mit bis zu vier Geschossen ergänzen.
- Als Auftakt ins Quartier sind an der südlichen Spitze höhere Neubauten möglich, wenn sie sich städtebaulich aus dem Gesamtentwurf begründen lassen.

Neben dem Umgang mit den Einzeldenkmalen und der Sachgesamtheit ist gemäß § 2 Abs. 3 SächsDSchG auch die Umgebung eines Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Bestand oder Erscheinungsbild von Bedeutung ist, zu berücksichtigen.

### 3.5.2 Anforderungen an den übrigen Gebäudebestand

Auch für den nicht denkmalgeschützten Gebäudebestand soll von einem Erhalt, einer Weiternutzung oder einer Weiterentwicklung ausgegangen werden, sofern der bauliche Zustand dies zulässt, die Funktionalität entsprechend der realen oder angedachten Nutzung gegeben ist und schwerwiegende städtebauliche Gründe dem nicht entgegenstehen.

Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auch diese Gebäude wertvolle „graue Energie“ speichern und in der Regel kostengünstiger zu nutzen sind als Neubauten.

## 3.6 Freiraum und Grün

### 3.6.1 Freiraumqualitäten – Nutzung und Grün

Neben der Bebauung hat auch der Freiraum im Bearbeitungsgebiet einen sehr hohen Stellenwert. Die Grün- und Freiräume haben eine wichtige Versorgungsfunktion für das Quartier und die angrenzenden Stadträume.

Dabei ist zwischen in der Regel befestigten Funktionsflächen für Nutzungen wie Aufenthalt, Veranstaltungen oder Sport sowie Grün- und Pflanzflächen, die zusätzlich eine ökologische und stadtklimatische Funktion erfüllen, zu unterscheiden.

Insbesondere die Funktionsflächen sollen im Sinne einer guten Flächenausnutzung nach dem Prinzip der „Multicodierung“ mehrfach nutzbar sein.

An entwurfsabhängig geeigneter Stelle, so ein Wunsch aus der Begleitgruppe, soll ein hochwertiger und zeitgemäß gestalteter, begrünter Freiraum oder Stadtplatz zur Kontemplation und mit Naherholungsfunktion vorgesehen werden, der auch Flächenpotentialen für Gartenkunst aufweisen kann.

### 3.6.2 Zentraler Grünraum und Grünverbund

Zwischen Eventspange und Altem Leipziger Bahnhof soll ein großer zentraler Grünraum für das Quartier ausgebildet werden, der als Kern einer zusammenhängenden Grünstruktur für das gesamte Wettbewerbsgebiet dienen und eine tragfähige Ausdehnung erhalten soll. Dabei bietet sich eine Verknüpfung mit den Flächen um die ehemalige Orangerie („Orangeriepark“) an. In der Begleitgruppe wurde für die Größe des zentralen Grünraums ein Orientierungswert von ca. 4 ha diskutiert (s. Anlage A09, Dokumentationspapier S. 65 ff).



Aneignungsräume im Bestand  
© Büro für urbane Projekte

Der zentrale Grünraum soll in Ost-West-Richtung auch als Bindeglied zwischen dem Neustädter Hafen und der Elbe im Westen sowie den Wohngebieten der Neustadt im Osten dienen.

Die im Norden auf das Wettbewerbsgebiet treffende Grün- und Wegeverbindung Gehestraße soll nach Süden in das Bearbeitungsgebiet hinein fortgeführt und mit dem zentralen Grünraum verbunden werden.

Über den zentralen Grünraum hinaus sollen im Wettbewerbsgebiet weitere Grünflächen geschaffen und miteinander vernetzt werden. Dabei sollen bereits vorhandene Grünstrukturen berücksichtigt und nach Möglichkeit in die neue Planung integriert werden.

### 3.6.3 Freiraumhierarchie

Im städtebaulichen Entwurf soll die Hierarchie der Freiräume (öffentlich, halböffentlich/gemeinschaftlich oder gebäudebezogen/privat) dem Entwurfsmaßstab entsprechend differenziert dargestellt werden.

### 3.6.4 Öffentlicher Freiraum

Im öffentlichen Freiraum sollen anpassungsfähige Grün- und Aufenthaltsflächen entstehen, die gut nutzbar sind und auch auf sich verändernde Bedarfe reagieren können. Öffentliche Straßen, Wege und Plätze sollen Raumfolgen ausbilden.

Für alle Altersgruppen sollen dabei Aneignungsräume ermöglicht werden. Vorbildhaft sei dabei auf bereits bestehende Aneignungsflächen für Sport, Freizeit oder urbane Kunst im Gebiet verwiesen. Im öffentlichen Freiraum sollen auf Wunsch der Begleitgruppe zudem gemeinschaftliche Gärten angeboten werden.

Ergänzende Position der Begleitgruppe: Unter der Annahme einer abschnittswisen Umsetzung der Planung können im Wettbewerbsgebiet in Abstimmung mit den Eigentümern Zwischennutzungen von Flächen ermöglicht werden.

### 3.6.5 Private Freiräume

Gebäudebezogen/private Freiräume sind so anzuordnen, dass sie den jeweiligen Gebäudenutzungen im Außenraum dienen und insbesondere für die Wohnnutzung geschützte Rückzugsräume bieten.

### 3.6.6 Kinder und Jugendliche

Der öffentliche Freiraum soll attraktive Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche beinhalten. Diese sind im Wettbewerbsentwurf darzustellen.

Gemäß den Ergebnissen der Kinder- und Jugendbeteiligung sollen dabei unterschiedliche Angebote für die verschiedenen Altersgruppen geschaffen werden, z.B. für Klettern, Rutschen, Ballsport, Skaten, urbane Kunst, Rückzugsraum für Jugendliche etc. (vgl. Anlage A12, Ergebnisprotokoll der Kinder- und Jugendbeteiligung 2022). Ausdrücklich wurden auch Spielmöglichkeiten in Kombination mit Wasser gewünscht.

Die bei der Errichtung von Wohngebäuden geltenden detaillierten Anforderungen der Spielplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden an Größe, Lage und Beschaffenheit von Spielplätzen müssen im städtebaulichen Wettbewerb nicht nachgewiesen werden.

### 3.6.7 Bäume und Gehölze

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich zahlreiche Bäume und Gehölze (s. 2.8.2). Grundsätzlich sollen vitale Bäume mit Stammdurchmesser > 40 cm, aber auch jüngere Bäume, als Einzelbäume, als Baumgruppen oder als Bestand in Grünflächen/Grünzügen nach Möglichkeit erhalten und in die künftige Planung integriert werden. Das schließt die Bäume auf Flächen mit Waldstatus ein. Eine Umwandlung des Waldstatus ist jedoch zur Umsetzung anderer Planungsabsichten grundsätzlich möglich.

Darüber hinaus weist das Wettbewerbsgebiet markante, gesunde und wüchsige Laub- und Nadelbäume auf, die als besonders schützenswert einzustufen sind. Diese Bäume sind z.T. bereits mehrere Jahrzehnte alt und es ist von einer weiteren Lebenserwartung von mehreren Jahrzehnten auszugehen. Im Umgang mit diesem in Anlage A01 mit Ziffern von 1 bis 9 gekennzeichneten Baumbestand gilt:

- Der alte markante und wertvolle Baumbestand auf der gesamten Fläche um die Orangerie ist unbedingt zu erhalten (1).
- Der vitale Laub- und Nadelbaumbestand in Rücklage der Erfurter Straße mit z.B. Pappel, Schnurbäumen, Spitzahorn, Kiefern mit teilweise großen Stammumfängen ist zu erhalten und in die Planung zu integrieren (2).
- Zwei straßenraumprägende, wertvolle Platanen am Alexander-Puschkin-Platz mit Stammumfängen von ca. 3,00 m sind

zu erhalten und der Wurzelbereich (bis 15 m Radius in das Baugrundstück ragend!) zu schützen (3).

- Weitere Einzelbäume laut Anlage A01 haben eine hohe Wertigkeit und sind zu erhalten und in die Planung zu integrieren: zwei Pappeln im östlichen Bereich der Eventspange (4), Säulenpappel (5), Hainbuche (6) und Rosskastanie (7) im nördlichen Bereich an der Leipziger Straße, vier große Pappeln im Bereich der Eventspange (8) und eine prachtvolle Ulme nördlich Zollhof (9).

Angesichts der Wertigkeit der benannten Bäume aufgrund ihrer Größe und ihres Habitus, des hohen Stellenwerts, den der Baumbestand in Bezug auf die Klimawandelanpassung hat und der großen Bedeutung des Grüns in diesem überhitzten Stadt- und für den Artenschutz, ist im Falle von Planungskonflikten äußerst sorgfältig zwischen dem gewünschten Baumerhalt und ggf. signifikanten städtebaulichen Argumenten abzuwägen.

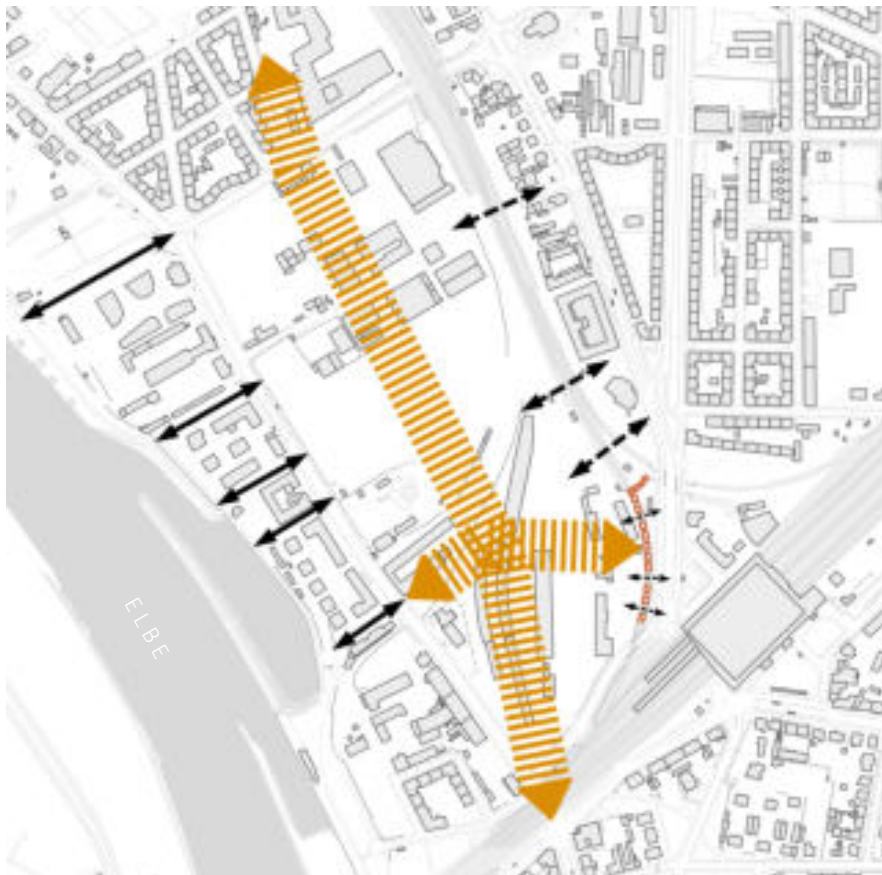
Zu beachten ist auch der Wurzelschutzbereich der Bäume, der annäherungsmäßig der Fläche unter der Baumkrone zuzüglich 1,5 m im Umkreis, bei säulenartigen Bäumen zuzüglich des Kronendurchmessers im Umkreis entspricht. Bei Neupflanzungen sind klimageeignete und mistelfreie/gering mistelfällige Baumarten/-sorten zu verwenden.

## 3.7 Mobilität und Erschließung



### 3.7.1.1 Integrierte Mobilität – allgemeine Anforderungen

Das Wettbewerbsgebiet soll zu einem vorbildhaften Stadtquartier für nachhaltige Mobilität entwickelt werden. Es soll durch umfassende Maßnahmen für alternative Mobilitätsangebote oberirdisch autoarm gestaltet werden. Dementsprechende Aussagen eines Mobilitätskonzepts werden im städtebaulichen Entwurf jedoch nur in Ansätzen gefordert und sind in den nachfolgenden Planungsphasen vertieft zu erarbeiten.




Das Gebiet ist durch das bestehende ÖPNV-Netz gut erschlossen. Zur Verbesserung der Erschließung des Gebiets für den Fuß- und Radverkehr sollen die vorhandenen Bahnbögen punktuell Richtung Bahnhof Neustadt und zur Haltestelle Hansastrasse geöffnet werden. Ziel ist es außerdem, eine nördlich davon gelegene weitere Querung in Höhe der Auenstraße durch den Damm der Bahntrasse zu ermöglichen. Hierbei sind artenschutzrechtliche Anforderungen in Bezug auf eine eventuelle Querung der erforderlichen Kern- und Pufferzone entlang des Bahndammes zu berücksichtigen.



#### Rad- und Fußwegeverbindungen

-  Hauptradwegeführung (schematisch)
-  Mögliche Verbindungen zur Elbe

#### Planungsziele

-  Mögliche Anbindepunkte nach Osten
-  Gleisbögen mit der Option für zivile Nutzungen
-  Mögliche Wegeführung durch die Bögen

© Landeshauptstadt Dresden

### 3.7.1.2 Erschließungsnetz

Das neue Stadtquartier soll als autoarmes Quartier durch ein effizientes Erschließungssystem mit einem möglichst geringen Anteil an Straßenverkehrsflächen erschlossen werden.

Im nördlichen Bestandsbereich ist dabei zu untersuchen, wie die innere Erschließung für alle Anlieger optimiert werden kann und ob neben öffentlichen Straßen und Wegen ggf. auch private Wege der Erschließung dienen. Bei der Bemessung der Straßenräume sind dabei die Erfordernisse der Anlieferung der Eventsperge und der gewerblichen Anlieger sowie die der Feuerwehr und der Müllentsorgung zugrunde zu legen (s. auch 3.7.1.6).

Um den motorisierten Verkehr im Innern des Wettbewerbsgebiets gering zu halten, soll die Erschließung des mittleren Bereichs für den Kfz-Verkehr vorrangig über die Leipziger Straße erfolgen.

Im Bereich des Alten Leipziger Bahnhofs ist nicht zuletzt aus Gründen des Denkmalschutzes die auch durch die Erschließungssituation mit Zufahrten und Wegen geprägte städtebauliche Figur und Charakteristik im Wesentlichen beizubehalten. Bei Veränderungen sind die bestehenden und vorgeschlagenen Nutzungen zu berücksichtigen.

### 3.7.1.3 Öffentliche Durchwegungen und Anbindungen an die Umgebung

Das Wettbewerbsgebiet soll mit den umliegenden Quartieren durch ein Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr hinreichend verbunden werden. Vorhandene Wegeverbindungen sind dafür anzubinden und sinnvoll über das Gelände fortzuführen. Das gilt vor allem für die Fuß- und Radwegeachse entlang der Gehestraße in Nord-Süd Richtung, die Anbindung nach Westen und Osten Richtung Elbe und Elberadweg und die Verknüpfung nach Osten bzw. Südosten in Richtung Neustadt sowie zum Bahnhof Dresden-Neustadt.

Die vorhandenen gemauerten Bahnbögen unter der das Wettbewerbsgebiet im Osten begrenzenden Gleistrasse in Hochlage sollen zur besseren Vernetzung mit der Umgebung künftig zumindest teilweise geöffnet werden. Teile der Bögen könnten über die Verbindungsfunktion hinaus in Synergie mit angrenzenden Kulturnutzungen für andere Nutzungen (z.B. für Kreativwirtschaft, Gastronomie, Clubnutzung, Sprühflächen) vorgesehen werden. Hier bieten die bestehenden Kulturnutzungen Hanse 3 e.V. und Blaue Fabrik e.V. wichtige Anknüpfungspunkte.



#### 3.7.1.4 *Schnelle Radverkehrsverbindung*

Für den stadtteilübergreifenden und überregionalen Radverkehr ist eine durchgehende, qualitativ hochwertige Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung mit guter Einbindung in das übrige Wegenetz und integriert in die städtebauliche Struktur des Wettbewerbsgebiets vorzusehen. Damit soll eine sichere, funktionale und möglichst direkte An- und Durchbindung des gesamten Bearbeitungsgebiets geschaffen werden.

Über diese Verbindung soll der Radschnellverkehr zwischen der Innenstadt und der Leipziger Vorstadt bis nach Radebeul möglichst ungehindert geführt werden. Innerhalb des Wettbewerbsgebiets wird eine integrierte Streckenführung bevorzugt, z.B. innerhalb eines anderweitig genutzten Straßen- und Wegeverlaufs, wenn durch eine ausreichende Dimensionierung oder Abschirmung eine möglichst störungs- und konfliktfreie Nutzbarkeit gewährleistet wird. Die Ausbildung einer eigenen Trasse ist möglich, stellt aber gerade im Hinblick auf die gewünschte Durchlässigkeit des Gesamtgebiets keine Vorzugslösung dar.

#### 3.7.1.5 *Umgang mit der Leipziger Straße*

Im städtebaulichen Entwurf sollen Vorschläge zur raumbildenden Aufwertung des Verkehrsraums der Leipziger Straße unterbreitet werden, um deren Attraktivität und die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr zu erhöhen (s. auch Gestaltungsleitlinie Architektur und Stadtraum in Dresden, Anlage A10). Maßnahmen könnten sein:

- Bäume als raumbildende Gliederungselemente nutzen,
- sichere Querungsmöglichkeiten zur Anbindung Richtung Elbe schaffen,
- auch private Grundstücksflächen einbeziehen, um ggf. dort Raumaufweitungen im Straßenverlauf zu generieren.

#### 3.7.1.6 *Gebäudeerschließung, Ver- und Entsorgung, Feuerwehr*

Alle Gebäude sind für die Ver- und Entsorgung sowie für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge hinreichend zu erschließen.

Die verkehrliche Erschließung der im Gebiet zu erhaltenden Gewerbebetriebe und Kultureinrichtungen ist weiterhin zu gewährleisten.

#### 3.7.1.7 *Fahrradstellplätze*

Zur Förderung der Mobilität ohne Auto sollen Fahrradstellplätze und -abstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität in geringer Entfernung zum Fahrtziel vorgesehen werden. Quantität und Qualität sind dabei gemäß der Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt Dresden (Anlage A13) anzunehmen.

Die Berechnung der bauordnungsrechtlich notwendigen Fahrradstellplätze ist gemäß der Arbeitshilfe Stellplatzermittlung in Anlage A02 Berechnungsformblatt durchzuführen.

Der Flächenbedarf der notwendigen Radabstellplätze ist mit 1,5 m<sup>2</sup> je Stellplatz zu bemessen. Dabei ist zu beachten, dass 10 Prozent der Abstellplätze für Lastenräder auszulegen sind und daher 3 m<sup>2</sup> je Stellplatz nachzuweisen sind.

Neben den quantitativen Parametern sollten die Fahrradabstellanlagen von hoher Qualität und Attraktivität sein, um die künftigen Nutzerinnen und Nutzer zum Radfahren zu animieren.

Darüber hinaus sind im öffentlichen Raum Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität vorzusehen. Dabei sind auch Flächen für Lastenräder und Fahrradanhänger zu berücksichtigen.

#### 3.7.1.8 *Kfz-Stellplätze*

Auch die notwendigen Kfz-Stellplätze müssen in Quantität und Qualität entsprechend der Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung nachgewiesen werden. Die Berechnung der erforderlichen Kfz-Stellplätze erfolgt, wie bei den Fahrradstellplätzen, über die Arbeitshilfe Stellplatzermittlung in Anlage A02 Berechnungsformblatt.

Grundsätzlich soll das neue Quartier mit einem hohem Anteil ÖPNV-, Fuß- und Radverkehr erschlossen werden. Aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV und des beabsichtigten Aufbaus weiterer Mobilitätsangebote (z.B. Mieterticket) ist eine Reduzierung der laut Satzung ermittelten Stellplatzzahlen möglich. Im Wettbewerb wird diese Reduzierung mit 30 % angesetzt werden. Um diesen Anteil können die gemäß Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Satzung errechneten Stellplatzzahlen pauschal reduziert werden. Die Berechnung erfolgt in der Anlage A02 Berechnungsformblatt.

Das Parken im Wettbewerbsgebiet soll vorzugsweise in Quartiersgaragen untergebracht werden, die auch dezentral in möglichst kurzer fußläufiger Distanz ( $\leq 300\text{--}500\text{ m}$ ) zu den neuen Nutzungsbausteinen an mehreren Punkten im Gebiet angeordnet werden können. Wenn notwendig, können Stellplätze auch in Tiefgaragen unter Gebäuden am Gebietsrand organisiert werden. Diese sollten direkt vom umgebenden Hauptstraßennetz erschlossen werden, damit Verkehr nicht ins Innere des Quartiers gezogen wird.

Die Quartiersgarage(n) sollen als Mobility Hub(s) entwickelt werden, die eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten ermöglichen und z.B. Sharing-Angebote, E-Lade-Stationen und auch die heute an der Leipziger Straße vorhandene Tankstelle integrieren können. Die Quartiersgaragen bieten darüber hinaus ein Potenzial zur Lärmabschirmung. Bei der Planung von Quartiersgaragen sollte ein standardmäßiges Raster zugrunde gelegt werden, um Sonderlösungen zu vermeiden.

Weitere geeignete Nutzungsunterlagerungen in Quartiersgaragen sind grundsätzlich vorstellbar. Auch sollte bereits eine mögliche spätere Nachnutzung der Quartiersgaragen mit bedacht werden. Dabei spielen vor allem die städtebauliche Positionierung, Gebäudekubatur und -tiefe, Geschosshöhen und das umgebende Nutzungsgefüge eine entscheidende Rolle.

Neben den notwendigen Stellplätzen für das Quartier sind Flächen für Car-Sharing sowie Ladestationen für E-Mobility vorzusehen. Diese sind möglichst ebenerdig und für die allgemeine Nutzung gut zugänglich anzuordnen. Sie können in den Quartiersgaragen mit untergebracht werden.

Für den erhöhten Stellplatzbedarf bei Kulturveranstaltungen müssen im Wettbewerbsgebiet keine zusätzlichen Stellplätze für Veranstaltungen geschaffen werden, da die Veranstaltungsgäste statt des Kfz die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes nutzen sollen. Bestehende Stellplatzpotenziale innerhalb der Eventschleife sollen jedoch nach Möglichkeit erhalten bleiben.

## 3.8 Klima und Umwelt

### 3.8.1 Klimaschutz

Das Bearbeitungsgebiet soll nachhaltig, umweltfreundlich, klimaneutral und klimaresilient entwickelt werden.

In Bezug auf das ressourcenschonende Bauen geht es dabei vor allem um eine langfristig bedarfsgerechte Nutzung des Bodens, eine CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung, den Erhalt und die Stärkung von Grün sowie um die Nutzung der im Gebäudebestand enthaltenen „grauen Energie“.

### 3.8.2 Klimaneutrale Energieversorgung

Im Wettbewerbsgebiet wird eine klimaneutrale Energieversorgung angestrebt. Erste Ansätze eines Energieversorgungskonzepts wurden in der Studie „Energie- und Klimaschutz“ der Landeshauptstadt Dresden entwickelt. Im Wettbewerbsentwurf sollen daraus folgende Aspekte Berücksichtigung finden:

- Aufzeigen von Möglichkeiten zur lokalen regenerativen Energieerzeugung insbesondere durch solare Energiegewinne (Photovoltaik/ggf. Solarthermie) großflächig auf unverschatteten Dächern sowie alternativen Flächen von Nebengebäuden, überdeckten Verkehrsanlagen etc. (mit Ausnahme der Denkmalbereiche),
- Begünstigung hoher regenerativer Erträge durch die Ausbildung von Dachflächen als Flach- oder Pultdächer mit der Möglichkeit der Südorientierung solarer Energiegewinnungsanlagen,
- Reduzierung des Heizenergiebedarfs durch kompakte Gebäudekubaturen (günstiges A/V-Verhältnis),
- Erzeugung von Schattenbereichen zum Schutz der Gebäude vor sommerlicher Erwärmung sowie zur Nutzung der kühleren Luft zur Kühlung.

Die Erarbeitung eines detaillierten Energieversorgungskonzepts ist nicht Gegenstand der Entwurfsaufgabe und wird erst in den weiteren Planungsschritten erfolgen.



Korridor für die Kern- und Pufferzone  
Artenschutz

© Landeshauptstadt Dresden

### 3.8.3 Anpassung an den Klimawandel

Als Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel muss der städtebauliche Entwurf zur Verbesserung des Stadtklimas, zum Schutz vor den Auswirkungen von Starkregenereignissen und Dürrephasen sowie zur Verhinderung von Aufheizung folgende wesentliche Anforderungen erfüllen:

- Ausbilden der zentralen öffentlichen Grünfläche als hochwertigen klimaangepassten Aufenthalts- und Erholungsraum,
- Erzielung eines hohen Durchgrünungsgrads der Wohnquartiere (grüne Innenhöfe, Fassadenbegrünung),
- Vorsehen wirksamer Durchlüftungskorridore unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung (s. 2.10.1), (Von Seiten der Fachverwaltung wird ein 30 m breiter Korridor als funktional wirksam bewertet. Die 30 m stellen einen Orientierungswert dar. Die geplante zentrale Grünfläche sowie weitere vorhandene bzw. geplante Grünstrukturen können diese Funktion übernehmen. Unterstützend sollen weitere untergeordnete Korridore kleiner als 30 m mitgedacht werden, um die Luftzirkulation in dichter bebauten Bereichen anzuregen. Durchlüftungskorridore müssen dabei nicht zwingend einen Grünraum darstellen, sondern können auch andere geeignete Nutzungen wie bspw. Verkehrsräume beinhalten.)
- Gewährleistung sommerlicher Verschattung insbesondere von sonnenexponierten Fassaden sowie Aufenthalts-, Spiel- und Sportbereichen bevorzugt durch Großgrün,
- Vorsehen eines hohen Maßes an großkronigen Bäumen und Begrünung,
- Planung von Dach- und Fassadenbegrünungen in Kombination mit PV-Anlagen,
- Sicherstellung eines niedrigen Versiegelungsgrades, weitgehende Abkopplung des anfallenden Regenwassers von der Kanalisation durch eine dezentrale Niederschlagswasserbewirtschaftung nach dem „Schwammstadtprinzip“: Auffangen von Regenwasser in niederschlagsreichen Zeiten mittels Zisternen oder blaugrünen Dächern zur Nutzung als Grauwasser in niederschlagsarmen Perioden; Rückhalten und Versickern von Niederschlagswasser auf Retentionsflächen bzw. in Rigolen.

### 3.8.4 Artenschutz

Die Belange des Artenschutzes sind im Planungsprozess zwingend zu beachten. Eine artenschutzrechtliche Untersuchung liegt vor (s. 2.9.2). Zur Sicherung der gesetzlichen Anforderungen im Rahmen des erforderlichen Ausnahmeverfahrens hinsichtlich der Zauneidechsenpopulation ist im Wettbewerbsentwurf die Erfüllung der folgenden Bedingungen nachzuweisen:

- Nachweis von mindestens 1 ha Kernzone mit hohem Schutzanspruch entlang des Bahndamms.
- Die darüber hinaus notwendigen ca. 4 ha müssen auf Flächen außerhalb des Standortes ersetzt werden (nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe).

- Berücksichtigung störungsarmer Übergänge der Kernzone als Pufferzonen, um die Störeinflüsse auf das Zauneidechsenhabitat weitgehend zu mindern/auszuschließen. Unter Pufferzonen sind bspw. extensiv genutzte Grünflächen (wie z.B. Gärten oder Gehölze mit Klimafunktion) zu verstehen.
- Querungen der Kernzone bzw. Pufferzonen mit dem Ziel einer verbesserten verkehrlichen Anbindung des benachbarten Stadtteils (insbesondere in Form von Rad- und Fußwegen und möglichen Querungen der Gleisstrasse in Hochlage durch das Öffnen von Bahnbögen) sind bei verträglicher Anzahl und Gestaltung nicht prinzipiell ausgeschlossen. Im späteren Verlauf wird die Planung in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden diesbezüglich vertieft.
- Lebensräume für am Standort vorkommende geschützte Singvogelarten sind im Gebiet zu berücksichtigen und ggf. in Kopplung mit den Zauneidechsenlebensräumen und notwendigen Eingriffs-/Ausgleichsflächen vorzusehen.

Ergänzende Position der Begleitgruppe (nicht Wettbewerbsrelevant): In der architektonischen Ausgestaltung ist gebäudeintegrierter Artenschutz (z.B. Nisthilfen) für Vögel und Fledermausarten vorzusehen.

### 3.8.5 Schallschutz

Der Lärmschutz ist im städtebaulichen Kontext für die verschiedenen im Wettbewerbsgebiet auftretenden Lärmarten zu berücksichtigen.

#### *Verkehrslärm*

Zum Schutz der neuen Wohnbebauung vor dem Verkehrslärm der Leipziger Straße im Westen und der Bahntrasse im Osten sollen Prinzipien eines lärmrobusten Städtebaus (lärmabschirmende Baukörper) in den städtebaulichen Entwurf einfließen.

#### *Veranstaltungs- und Gewerbelärm*

Die Kultur- und Gewerbebetriebe am Standort sind in ihrem Betrieb vor einer heranrückenden Wohnbebauung zu schützen. Der städtebauliche Entwurf muss Antworten auf diesen Konflikt finden. Dies kann durch eine geeignete Anordnung und Gliederung der neuen Nutzungen nach Störgrad und die Ausbildung lärmabschirmender Gebäudestrukturen erfolgen.

In besonderem Maße sind dabei die erheblichen Lärmemissionen zu berücksichtigen, die von den Betrieben in der Eventspange/Alter Schlachthof insbesondere in den sensiblen Nachtzeiträumen ausgehen. Diese betreffen auch die Wegeverbindungen zu und von den Veranstaltungsorten und die Nutzung der Außenräume durch Veranstaltungsgäste und Ausrichtende. Konflikte mit sensiblen Nutzungen (Wohnen, Schlaf- und Aufenthaltsräume) sind zu minimieren.

## 3.9 Umsetzung – abschnittsweise Entwicklung

Es ist davon auszugehen, dass sich die Umsetzung der städtebaulichen Planung in einem längeren Zeitraum mit unterschiedlichen Entwicklungsschritten vollziehen wird.

Im Wettbewerb soll daher dargestellt werden, in welchen Entwicklungsabschnitten sich der Entwurf mittel- bis langfristig realisieren lässt. Dabei sollen die zuerst realisierten Teilbereiche bereits für sich gesehen ausreichende Qualitäten entwickeln, bevor der Gesamtentwurf fertiggestellt ist.

## Impressum

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Dresden

Amt für Stadtplanung und Mobilität  
Telefon (03 51) 4 88 35 66  
Telefax (03 51) 4 88 32 13  
E-Mail [stadtplanung-mobilitaet@dresden.de](mailto:stadtplanung-mobilitaet@dresden.de)

Amt für Presse-, Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll  
Telefon (03 51) 4 88 23 90  
Telefax (03 51) 4 88 22 38  
E-Mail [presse@dresden.de](mailto:presse@dresden.de)

Postfach 12 00 20  
01001 Dresden  
[www.dresden.de](http://www.dresden.de)  
[facebook.com/stadt.dresden](https://facebook.com/stadt.dresden)

Zentraler Behördenruf 115 – Wir lieben Fragen

Redaktion:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Titelfoto:  
Landeshauptstadt Dresden

Gestaltung und Herstellung:  
Büro für urbane Projekte, Leipzig

Mai 2023

Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur können über ein Formular eingereicht werden. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, E-Mails an die Landeshauptstadt Dresden mit einem S/MIME-Zertifikat zu verschlüsseln oder mit DE-Mail sichere E-Mails zu senden. Weitere Informationen hierzu stehen unter [www.dresden.de/kontakt](http://www.dresden.de/kontakt). Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es jedoch zur Unterrichtung ihrer Mitglieder verwenden.

[www.dresden.de/alter-leipziger-bahnhof](http://www.dresden.de/alter-leipziger-bahnhof)