



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

Parkbogen Ost

**Auf grünen Wegen von Volksmarsdorf und
Neustadt-Neuschönefeld direkt zum
Hauptbahnhof**



September 2022

Parkbogen Ost – Eine neue Perspektive für Neustadt-Neuschönefeld und Volksmarsdorf

Der aus dem Engagement der Bürger:innen hervorgegangene Parkbogen Ost wurde bereits 2017 beschlossen und befindet sich nun schon teilweise in der Umsetzung. Das 5km lange Wegeband soll den Leipziger Osten verbinden und den Anwohner:innen durch seine Grün- und Freiflächen gleichzeitig den Naherholungsraum bieten, der im Leipziger Osten derzeit noch Mangelware ist. Wir Ökolöwen machen uns für den Parkbogen Ost stark und begrüßen dessen Baubeginn. Während der Südabschnitt bereits fertiggestellt ist und sich der Ostabschnitt im Bau befindet sind die Pläne für die Nordspange noch nicht fix. Für diesen Abschnitt gibt es eine nördliche und eine südliche Variante entlang der Bahntrasse. Wir Ökolöwen sprechen uns ausdrücklich für die Realisierung beider Varianten aus. Doch wie könnte eine Vision des Parkbogens aussehen? Wie kann eine Grünverbindung zum Hauptbahnhof geschaffen und gleichzeitig die Lebensqualität in Neustadt-Neuschönefeld erhöht werden? Mit diesem Kurzkonzept geben wir Ökolöwen einen möglichen Ausblick wie die südliche Variante des Parkbogens aussehen könnte.



Der sich im Bau befindende östliche Teil des Parkbogens endet aktuell kurz nach der Überquerung der Eisenbahnstraße an der Bahnhaltestelle Leipzig-Sellerhausen. Die weitere Strecke des Parkbogen Ost könnte von hier Richtung Stadtzentrum über die Bülowstraße bis zum noch entstehenden „Urbanen Wald“ südlich der Schulze-Delitzsch-Straße verlaufen. Von hier an könnte der Weg auf das bald stillgelegte Gelände der Bahn verlegt werden und durch die Hermann-Liebmann-Straße und die Brandenburger Brücke hindurch bis zur Ostseite des Hauptbahnhofes verlaufen. So könnten zahlreiche Vorschläge und Wünsche der Bürger:innen für mehr Grün im Wohngebiet mit einer schnellen und sicheren Rad- und Fußverkehrsachse verbunden werden.

Der Parkbogen als neue Perspektive für den Leipziger Osten

Aktuell fehlt es im Leipziger Osten an Rad- und Fußwegen, auf denen man ungestört vom Autoverkehr unterwegs sein kann. Die Eisenbahnstraße, als zentrale Geschäftsstraße im Leipziger Osten, stellt zwar eine wichtige und schnelle Direktverbindung ins Zentrum dar und enthält selbst auch viele Zielorte für den Radverkehr im Viertel, doch entspannt Radfahren lässt es sich hier nicht. Auch für Skateboarder:innen, Inlineskater:innen, Fußgänger:innen, Kinder sowie Senioren wäre der Parkbogen eine spannende Alternative. Vorteile der grünen Verkehrsader sind:

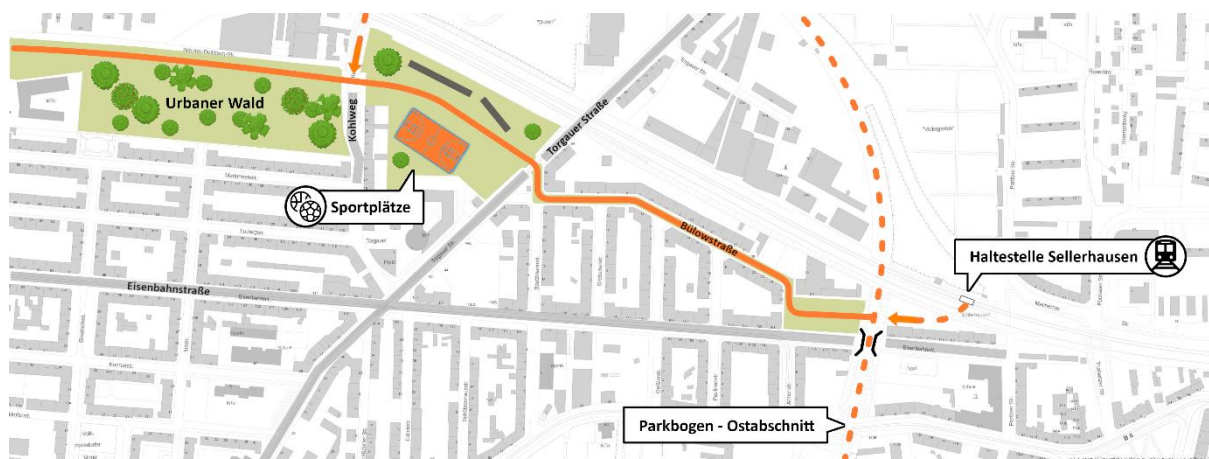
- verdichtet das Radnetz im Leipziger Osten und schließt eine große Radweglücke
- schafft hochwertige Freiräume und Plätze des sozialen Austauschs, welche zentral im Leipziger Osten gelegen sind
- die Ortsteile Neustadt-Neuschönefeld, Volkmarsdorf und Sellerhausen-Stünz werden an den Stadtkern sowie bestehende grüne Wege in Leipzig angeschlossen ([Bahnbogen-Gohlis](#), Parkbogen-Ost und [Aktivachse-Süd](#))
- die Grünraumversorgung im Leipziger Osten wird deutlich erhöht
- viele identitätsstiftende Gebäude werden nach Vorstellung der Anwohner:innen wiedergenutzt

Eine Vision zwischen Erholungsraum und Radverkehrsachse

Planungsveranstaltungen und Befragungen für den Parkbogen Ost in Neustadt-Neuschönefeld sind geplant. Doch es gibt bereits erste Ideen und Vorstellungen der Bürger:innen, welche im [Masterplan](#) von 2017 festgehalten wurden. Im Folgenden beschreiben und visualisieren wir die Ökolöwen-Vision der langgestreckten Parkanlage.

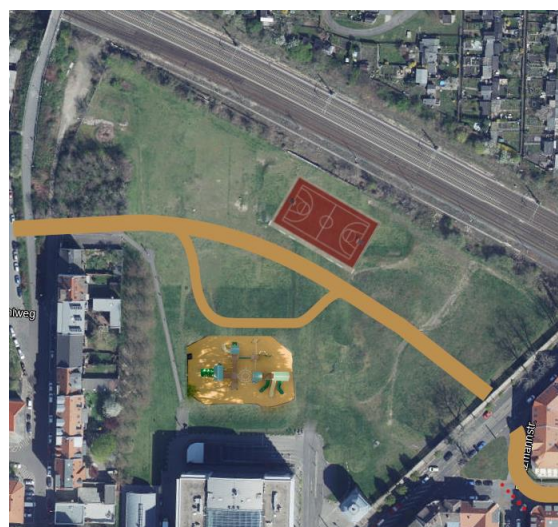
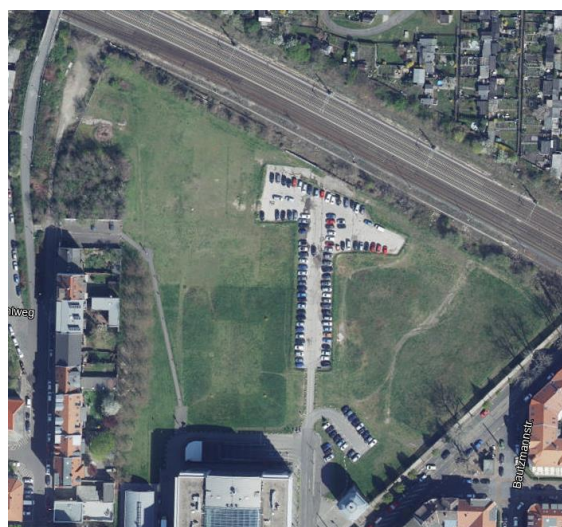
Abschnitt 1: von der Haltestelle Sellerhausen bis zum Urbanen Wald





Vom Süden kommend überquert der bereits geplante Parkbogen die Eisenbahnstraße und endet in der Nähe der Bahnhaltestelle Leipzig-Sellerhausen. Von diesem Punkt an könnte der grüne Weg nahtlos in die Nordspange des Parkbogens übergehen und der Bülowstraße bis zur Kreuzung mit der Torgauer-Straße folgen. Die Bülowstraße könnte beispielsweise als Fahrradstraße oder Spielstraße ausgewiesen werden.

Wir Ökolöwen empfehlen unabhängig davon, an einer geeigneten Stelle der Bülowstraße [Diagonalsperren](#) einzurichten, um Kfz-Schleichverkehre aus dem Wohnviertel herauszuhalten. So können sich die Bürger:innen ungestört vom Autoverkehr fortbewegen. Am westlichen Ende der Bülowstraße, empfehlen wir die Kreuzung zur Torgauer Straße mit dem Stadtplatzprogramm in einen attraktiven Stadtplatz umzuwandeln. In diesem Zuge ist eine sichere Querung für den Fuß- und Radverkehr über die Torgauer Straße einzurichten. Die Fläche zwischen Torgauer Straße und Kohlweg, welche aktuell nur als Parkplatz genutzt wird, könnte in ein Parkareal mit Ruhebereichen für Mensch und Natur umgewandelt werden. Die Freiflächen kann man beispielweise auch für Sportflächen oder einen Spielplatz nutzen. Der grüne Weg trifft im Westen dieser potenziellen Parkanlage auf den aus dem Norden kommenden Kohlweg. Dieser nur für Fußgänger und Radfahrer zugelassene Weg verbindet den Parkbogen durch eine Brücke über das Gleisbett mit den nördlichen Stadtteilen. Der weitere Verlauf des Parkbogens Ost könnte sich ab hier weiter über die Schulze-Delitzsch-Straße erstrecken.



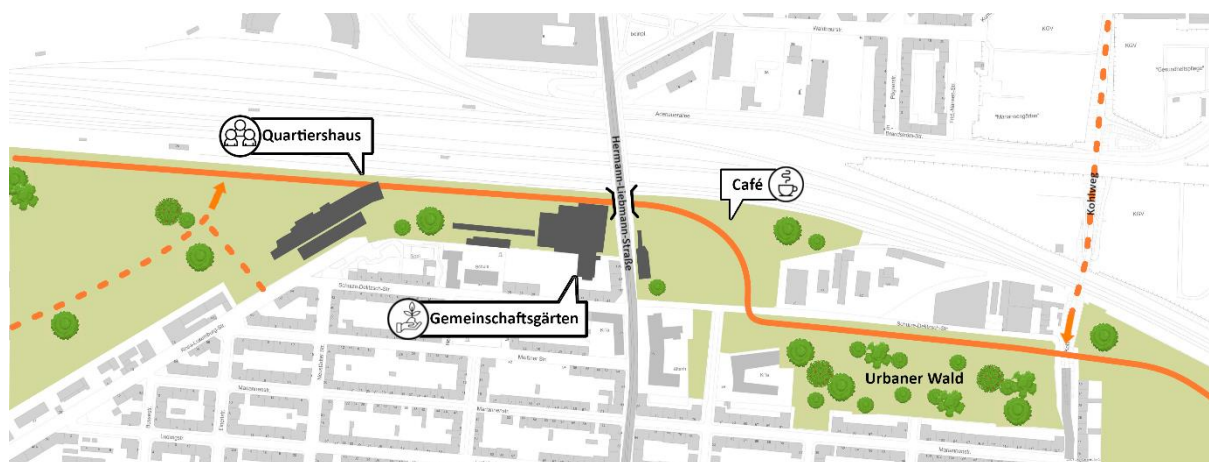
Abschnitt 2: vom Urbanen Wald bis zum Quartiershaus

Südlich der Schulze-Delitzsch-Straße befindet sich aktuell eine große Brachfläche. Auch abseits des Parkbogen-Projektes gibt es Initiativen und Vereine wie „[East-Park-Fiction](#)“, welche die Stadt Leipzig von einer Wiedernutzung dieser Fläche überzeugen wollen. Im Gespräch ist hierbei die Nutzung des Areals als „Urbaner Wald“ oder als Park mit Gemeinschaftsgärten und Spielplätzen. Das ehemalige Gelände der Deutschen Bahn wurde aus diesen Gründen schon in Teilen von der Stadt aufgekauft. Wir Ökolöwen machen uns dafür stark, hier ein Stück Natur in den Leipziger Osten zu bringen und den Biotopverbund zu stärken. Auch Gemeinschaftsgärten und Parkareale können am Parkbogen Ost Platz finden.

Auch die stillgelegten Gleise nördlich der Schulze-Delitzsch-Straße wurden bereits teilweise von der Stadt gekauft. Somit könnte der Weg von der Schulze-Delitzsch-Straße in Richtung Stadtzentrum auf diese stillgelegten Gleise gelegt werden. Das Problem, die vielbefahrene Hermann-Liebmannstraße zu überqueren, könnte mit diesem Streckenverlauf bequem gelöst werden. Ein Weg nahe der Gleise gewährt eine Unterführung durch die bereits existierende Brücke. Man müsste dann keine Hauptstraße queren.



Das aktuell brachliegende Bahngelände bietet viel Platz, um den Forderungen der Bewohner:innen nachzukommen. Sie wünschten sich bei einer Befragung im Rahmen des [Masterplans](#) „Parkbogen-Ost“ beispielsweise ein Café, welches auf dem Platz des alten Ringlockschuppens entstehen könnte. Auch wurde die Umnutzung der beiden Lockschuppen westlich der Brücke vorgeschlagen. Nachdem die Nutzung durch die Bahn eingestellt wird, wäre ein Umbau in ein Gemeinschaftsgarten oder ein Quartiershaus denkbar. Dieser von den Bürger:innen oft hervorgebrachte Wunsch steht an der Spitze der Prioritätenliste. Hier wird Platz für Begegnungen geschaffen, der Stadtteil belebt und gleichzeitig die historische Bausubstanz weiterverwendet.



Abschnitt 3: vom Quartiershaus bis zum Hauptbahnhof

Westlich der alten Lockschuppen ist aktuell ein großer Bereich, bestehend aus Bauschutt, Gleisen und einem Gewerbegebiet, aufzufinden. Das bislang ungenutzte Gebiet erstreckt sich von der Hermann-Liebmann-Brücke bis zur Brandenburger Brücke. Die Einbindung in den Parkbogen könnte diese brachliegende Fläche für Anwohner:innen zugänglich machen und den Leipziger Osten eine Naherholungsfläche bieten. Hier können die Anliegen und Wünsche der Bürger:innen, wie beispielsweise ein Spielplatz oder diverse Sportflächen ihren Platz finden.



Ausgehend von dem Parkbogen könnte in Richtung Süden ein zusätzlicher Weg (in der Abbildung als gestrichelte Linie dargestellt) als Verbindungsstück zu anderen Radwegen fungieren. Die alten Gleise in Richtung der Kreuzung am Friedrich-List Platz haben ihren ursprünglichen Zweck als Abstellgleise verloren und könnten der Deutschen Bahn abgekauft werden. Sitzgelegenheiten und Wege zum Laufen, Radfahren, Skaten und Rollschuhfahren bieten einen guten Anschluss an das bestehende Fuß- und Radverkehrsnetz in der Rosa-Luxemburg-Straße und die Straßenbahn-Haltestelle „Friedrich-List-Platz“.



Um an den Hauptbahnhof anzuschließen muss der Parkbogen an einer geeigneten Stelle die Bundesstraße unterqueren. Der Verlauf des Parkbogens entlang der Gleise ermöglicht es die bereits existierende Unterführung an der Brandenburger Brücke für den grünen Weg zu nutzen. So kann der Fuß- und Radweg den Leipziger Osten schnell und sicher mit dem Hauptbahnhof und dem Stadtzentrum verbinden.



Anschließend an die Unterführung der Brandenburger Brücke führt aktuell ein asphaltierter Weg, am OBI-Baumarkt vorbei, direkt an die Ostseite des Hauptbahnhofes. In diesem Bereich befinden sich Parkplatzflächen und eine große Grünfläche. Allein die Parkplätze direkt am Gleisbett machen eine Fläche von ca. 14.000 m² aus. Diese Fläche von zwei Fußballfeldern liegt äußerst zentral. Eine solch zentrale Lage muss einer höherwertigen Nutzung für Mensch und Natur zugeführt werden, anstatt wertvollen Raum nahe der Innenstadt für stehende PKW und Busse freizuhalten. Durch eine Einbindung in den Parkbogen könnte der Raum den Anwohner:innen als Erholungsfläche dienen. Die Nähe zum Bahnhof macht das zukünftige Parkareal auch für Besucher:innen der Stadt Leipzig attraktiv, welche mit dem Zug anreisen. Ein Aussichtsturm könnte Besucher:innen sowie Anwohner:innen einen Rundumblick auf den Bahnhof, die Innenstadt, sowie den Leipziger Osten und die großen Gleisanlagen bieten. Diese Highlights würden dazu beitragen, die Fläche rund um den Hauptbahnhof zu beleben. Neben den Parks sollen aber auch Naturräume entlang des Parkbogens entstehen. Die bereits existierende Grünfläche neben dem OBI-Baumarkt bietet der Natur einen Rückzugsraum und sollte deshalb als Naturraum erhalten bleiben und nicht bebaut werden.

Der weitere Weg zum Hauptbahnhof existiert bereits und würde durch die Trennung des Fuß- und Radweges vom Autoverkehr eine sichere und attraktive Anbindung des Ostens an die Innenstadt ermöglichen. Die Gleise des Hauptbahnhofes trennen heute noch den Osten Leipzigs vom Zentrum Nord. Aktuell muss der Hauptbahnhof südlich umfahren werden um in den Leipziger Norden oder das neu entstehende [Löwitz-Quartier](#) zu gelangen. Dieses neue Quartier an der westlichen Seite des Bahnhofes könnte mit Hilfe einer Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen an den Parkbogen und den Leipziger Osten angeschlossen werden. Nicht nur die Stadtteile werden miteinander verbunden, sondern auch die Bahnsteige könnten durch solch eine Brücke einen zusätzlichen Zugang erhalten. Das würde die fußläufige Erreichbarkeit der Züge erheblich verbessern.

Fazit

Der Parkbogen Ost als grüne Verbindung von Volksmarsdorf entlang der Gleise über Neustadt-Neuschönefeld bis an die Ostseite des Hauptbahnhofs ist aus vielerlei Hinsicht ein herausgehobenes städtebauliches Projekt. Es verbindet unglaublich viele Chancen für soziale Teilhabe, nachhaltige Mobilität, Natur in der Stadt und die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Leipziger Ostens. Es ist ein Leuchtturmprojekt, das auf ganz Leipzig positiv ausstrahlen wird.

JETZT STARKMACHER:IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen umweltpolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Entwicklung in und um Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für Umweltschutz, nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html