# Den Ring neu erfinden Entwürfe für den Leipziger Promenadenring - Bauhaus-Universität Weimar

Bauhaus-Universität Weimar



### **Bauhaus-Universität Weimar**

### Professur Entwerfen und Städtebau I

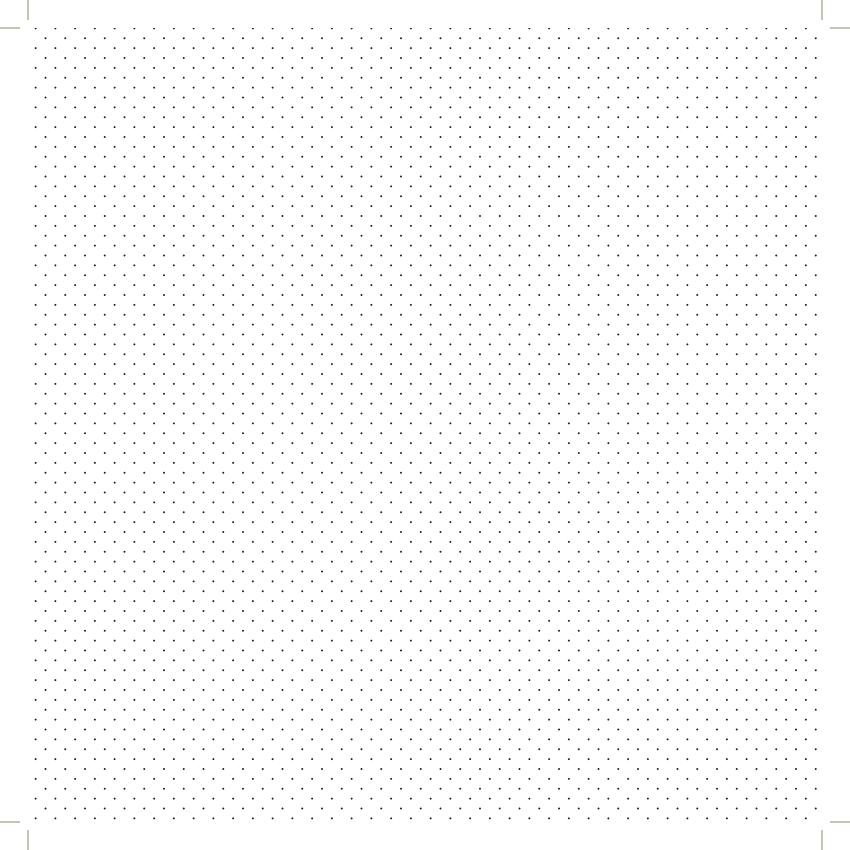
Vertr. Prof. Dr. Steffen de Rudder Dipl. Ing. Srdjan Mandic

Leipziger Promenadenring Den Ring neu erfinden WS 2018/19

### Vorwort

Stadtring Leipzig: Vom Verkehrsraum zum Stadtraum	6 - 7
Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt	8 - 9
Die Geschichte des Leipziger Stadrings	
Der Ring als europäischer Stadtraum	12 -13
Von der Stadtbefestigung zum Promenadenring	14 - 15
Der Promenadenring im bürgerlichen Zeitalter	16 - 19
Der Ring im 20. Jahrhundert	20 - 23
Der Ring heute	24 - 25
Tendenzen und aktuelle Entwicklungen	26 - 29
Vorübung	32 - 39
Entwürfe	
Aufgabenstellung	42 - 43
Neues Ranstädter Tor	44 - 55
Intersections	56 - 73
Ring Grün	74 - 87
(re-) active circle	88 - 97
Eindrücke	100 - 111
Impressum	- 114 - 115

## Vorwort



### Stadtring Leipzig: Vom Verkehrsraum zum Stadtraum

Der Leipziger Innenstadtring war lange Zeit eine große Grünanlage, auch Promenadenring genannt, ein kreisförmiges Raumkontinuum, das die alte Stadt umschloss und mit den umliegenden Bezirken verband. Heute ist der Stadtring vor allem ein Verkehrsraum, und er ist zu einer Barriere geworden, der Innen und Außen scharf voneinander trennt. An manchen Stellen müssen acht Fahrspuren und vier Straßenbahngleise überquert werden.

Die Stadt Leipzig hat sich entschlossen, das Problem anzugehen und hat daraus ein öffentliches Projekt gemacht, das von Bürgerforen, Vorträgen und Fachbeiräten begleitet wird. Dabei geht es nicht nur darum, Fahrspuren zu verringern und mehr Platz für Fuß- und Radwege zu schaffen. Es geht auch um die Neufassung des Rings als räumliche Idee, darum, eine Vorstellung davon zu entwickeln, was dieser wertvolle Freiraum für die Stadt des 21. Jahrhunderts bedeuten kann.

Zusammen mit der Leipziger Verkehrs- und Stadtplanung wurden im städtebaulichen

Entwurfsprojekt der Professur Städtebau der Bauhaus-Universität neue Ideen für den Stadtring entwickelt. Es sind Entwürfe und Bilder entstanden, die zeigen, wie dieser Raum unter den Bedingungen einer stark wachsenden Stadt und einer neuen Mobilität in Zukunft aussehen könnte.

Steffen de Rudder



### Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt

Leipzig ist eine der am schnellsten wachsenden Großstädte in Deutschland. Immer mehr Menschen wollen hier wohnen, arbeiten und leben. Um die Lebensqualität zu erhalten und weiter zu verbessern, braucht es jetzt und in Zukunft mehr stadträumliche Qualität und Funktionalität auf Straßen und Plätzen sowie ausreichend Grün- und Freiflächen. Stadträume und deren Gestaltung beeinflussen die Qualität des urbanen Zusammenlebens maßgeblich. Am Beispiel des Stadtzentrums und der angrenzenden Gebiete wird deutlich, wie sich das Bevölkerungswachstum auf die Stadtentwicklung auswirkt.

Um den steigenden Ansprüchen an Funktionalitäten der Stadt zu entsprechen, werden in den kommenden Jahren vor allem große Brachflächen (z. B. der Wilhelm-Leuschner-Platz oder die Westseite des Hauptbahnhofes) im Umfeld des Promenadenringes weiterentwickelt und bebaut. Damit dieses Potenzial optimal genutzt wird und qualitativ hochwertige öffentliche Räume entstehen, bedarf es

Überlegungen zu den zukünftigen Rahmenbedingungen. Durch das "Stadtraumkonzept erweiterte Innenstadt" besteht die Möglichkeit, die zu entwickelnden Flächen zu einem zusammenhängenden öffentlichen Raum zu verknüpfen. Dabei umfasst das Projektgebiet den Bereich der Innenstadt bis zum Tangentenviereck und wird begrenzt durch die Straßenzüge Leutzscher Allee, Gerichtsweg, Kurt-Eisner-Straße und Am Sportforum.

Die Stadt Leipzig hat für die Erarbeitung des Stadtraumkonzeptes bis 2021 von der Europäischen Union Fördermittel in Höhe von rund 204.000 Euro bewilligt bekommen. Das Konzept ist Leipzigs Beitrag zu dem EU-Projekt DEMO-EC (Development of sustainable Mobility Management in European Cities), mit Hilfe dessen zukunftsweisende Impulse erarbeitet werden, die auf die aktuellen Entwicklungen der Verkehrssituation und der dynamisch wachsenden Stadt Leipzig reagieren.

Dabei greift das Projekt laufende Programme und Veränderungsprozesse in der Stadt Leipzig auf und entwickelt diese strategisch weiter. Es werden Varianten erarbeitet und diskutiert, wie der öffentTangentenviereck zukünftig genutzt, attraktiv gestaltet und verknüpft werden kann. Aspekte von Stadtplanung, Verkehr und Umwelt werden dabei gleichrangig und integriert behandelt.

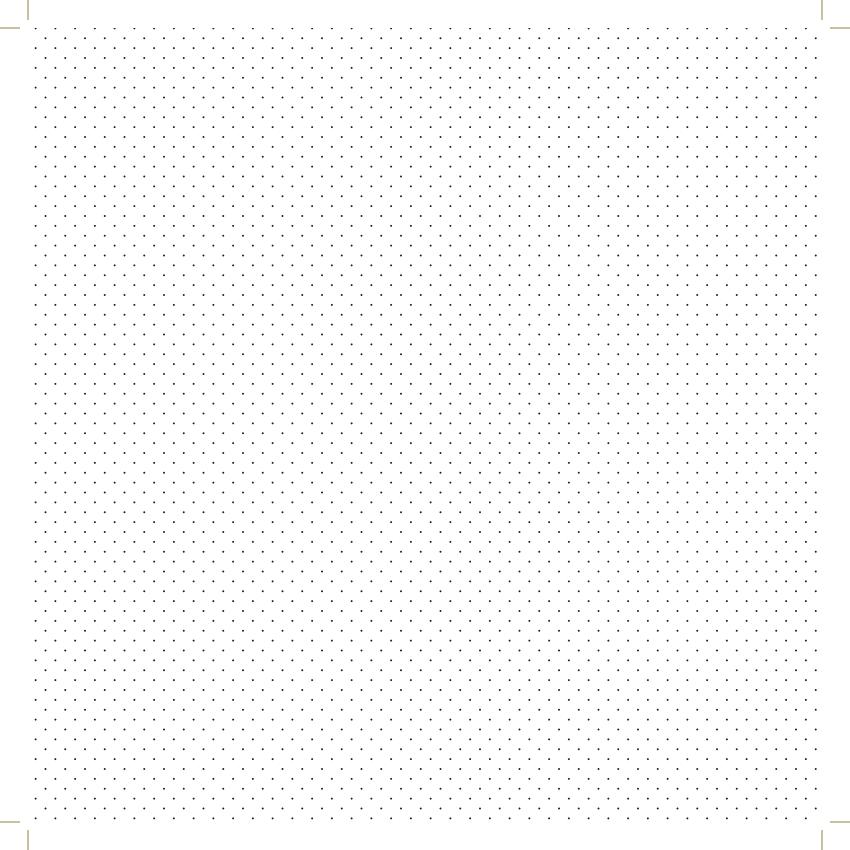
Mit der Professur Städtebau der Bauhaus-Universität Weimar und der Unterstützung des Projektbeirats für das Stadtraumkonzept, der den Projektverlauf mit regionalen und lokalen Akteuren begleitet, wurde in einem städtebaulichen Entwurfsprojekt ein Teilbereich des Promenadenrings neu gedacht. Die Studierenden um Herrn Professor de Rudder entwickelten Visionen mit Entwürfen und Bildern, die den Bereich des nördlichen Promenadenrings unter Bedingungen einer wachsenden Stadt mit neuen Mobilitätserfordernissen zeigen.

In einem intensiven Erarbeitungs- und Austauschprozess wurden die Arbeitsstände der Studentinnen und Studenten zusammen mit dem Projektbeirat diskutiert und weitergedacht. Dafür fanden im Dezember 2018 und im Januar 2019 Workshops in Leipzig statt, die Raum und Zeit für gemeinsames Arbeiten und Analysieren boten. Verschiedene Arbeitsgrup-

pen, die von Vertretern des Projektbeirats und Studierenden gleichermaßen besetzt waren, diskutierten zum Beispiel anhand von bereits erstellten Modellen räumliche Spezifika und stellten so Besonderheiten der Teilbereiche des Promenadenrings heraus. Dabei ging es um mehr, als sich nur mit der Anzahl der Fahrspuren zu beschäftigen oder mehr Platz für Fuß- und Radwege zu schaffen. Gemeinsam mit dem Projektbeirat sollten die Studenten eine Vorstellung davon entwickeln, was dieser wertvolle Raum für die Stadt des 21. Jahrhunderts bedeuten kann.

Cornelia Kreymann - Stadt Leipzig

# Die Geschichte des Leipziger Stadtrings



### Der Ring als europäischer Stadtraum

Der Stadtring ist eine der prägenden Raumfiguren der europäischen Stadt. In Wien und Moskau, in Kopenhagen und Köln sind die ringförmigen Räume im Stadtgrundriss ablesbar und häufig als aktive Stadträume erlebbar. Sie stammen aus einer Zeit, als Städte sich militärischer Angriffe noch selbst erwehren mussten und mit Mauern und Gräben versuchten, Angreifer von der Stadt fernzuhalten.

Die Befestigungsanlagen waren aufwendige Bauwerke, die nur unter großen Anstrengungen mit viel Geld und Zwang als exzeptionelle Gemeinschaftswerke errichtet werden konnten. Sie waren insofern nicht nur Zeugnisse zeitgenössischer Bautechnik sondern auch gesellschaftlicher Verfasstheit und Organisation.

Auf zweifache Weise prägte die Stadtmauer die städtische Struktur. Im Inneren war Wachstum nur durch Verdichtung möglich. Es entstand der Typus der "Behälterstadt", also einer homogenen Bebauung, die von der Stadtmauer wie durch einen Fassreifen zusammengehalten wurde. So

trennte sich die mittelalterliche Stadt messerscharf von der umgebenen Landschaft. Die Mauer erzeugte eine klare Kontur und ein deutliches Innen und Außen. Sie limitierte gleichzeitig die Zahl der Zugänge, die in Form von Stadttoren die Landstraßen an wenigen Knoten bündelten und im Inneren die Lage der durchquerenden Hauptstraßen festlegte.

Der Verbesserung in der Waffentechnik führte zu einer Verbesserung im Festungswesen und schließlich zu hochkomplexen, großflächigen Festungsanlagen. Die französischen Fachbegriffe des Festungsbaus haben sich in Straßennamen wie Glacis oder Esplanade erhalten.

Ab dem achtzehnten Jahrhundert wurden nach und nach in ganz Europa die Festungsanlagen entfernt. Sie hatten ihre militärstrategische Funktion verloren und standen dem Wachstum der Städte nur noch im Weg. Mit dem 1763 verfügten Abriss war Leipzig eine der ersten Städte, die sich vom engen Festungsgürtel befreite. Die Entfestigung war die Geburtstunde einer neuen städtebaulichen Typologie. Mit dem Stadtring entstand ein großer, freier Raum der in einigen Fällen bebaut (wie

in München) oder als Freiraum (wie in Leipzig) erhalten wurde. Als ein typischer Stadtraum des neunzehnten Jahrhunderts wurde er bestückt mit den Institutionen der bürgerlichen Gesellschaft, die als repräsentative Solitäre frei in den Raum gestellt wurden. In Städten wie Frankfurt und Wien sind das die bekannten Opernhäuser, am Leipziger Augustusplatz ist es die Doppelung von Oper und Gewandhaus.

Aus seiner Geschichte als prägendes Bauwerk der mittelalterlichen Stadt und der Transformationen zum neuzeitlichen Stadtraum ist der Ring so charakteristisch für die europäische Stadt wie kaum eine andere Raumfigur. In der sich erneut verdichtenden Stadt des 21. Jahrhunderts wird er als Freiraum, als Erholungs- und Aktivitätsfläche sowie als zentral gelegener öffentlicher Raum dringend benötigt. In seiner Raumwirkung ist der Ring ambivalent: Fr kann als Kontinuum oder sektoral wahrgenommen werden. Kein Leipziger fährt auf dem Ring im Kreis, obwohl es grundsätzlich möglich wäre. Die Verkehrsbewegungen sind in der Regel tangential; der Ring wird daher nie als Ganzes wahrgenommen. Auch funktional trennt sich der dreieinhalb Kilometer lange Raum in eine Kette von autonomen Einzelräumen – auf dem steinernen Augustusplatz lässt nicht erahnen, dass direkt hinter dem Gewandhaus eine großzügige Grünfläche mit altem Baumbestand liegt.

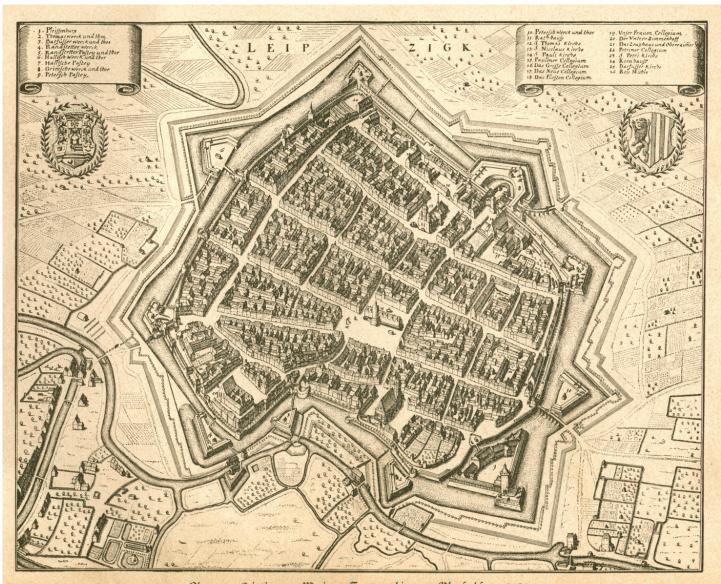
In der funktionalen und räumlichen Vielfalt des Leipziger Rings liegt eine Chance für die diversitäre Stadtgesellschaft des 21. Jahrhunderts. Der Ring ist so groß, dass er für Jede und Jeden Platz bietet, für die Koexistenz unterschiedlichster Nutzungen und Gebräuche. Ihn weiter dem Verkehr zu überlassen, wäre die Verschwendung einer wertvollen Ressource.

Steffen de Rudder

### Von der Stadtbefestigung zum Promenadenring

Im Jahr 1485 werden die Ländereien der in Sachsen regierenden Wettiner geteilt (Leipziger Teilung). Als Stammland der Reformation kommt es in der Folgezeit zwischen der neuen albertinischen- und ernestinischen Linie immer wieder zu Konfessionskonflikten. Im Zuge dessen wird ab 1546 mit der Erweiterung der Stadtbefestigung begonnen. Unter dem Festungsbaumeister Hans von Dieskau wird eine Festung in italienischer Manier erbaut, die sich bereits 1547 bei einer Belagerung durch Johann Friedrich I. erproben musste. Sie hielt diese zwei Wochen stand, ohne dabei in allen Teilen vollendet gewesen zu sein. Die alte Pleißenburg wird im Zuge der Fertigstellung der Festungsanlagen ab 1548 abgebrochen und an ihrer statt eine neue Burg als Bestandteil der bastionären Befestigung errichtet. Bis in die Zeit des Dreißigjährigen Krieges wurden die Anlagen stetig erweitert und in Stand gehalten, zuletzt bestand die Stadtbefestigung aus vier Bastionen, vier Toren und drei Pforten sowie zugehörigen

Vorwerken. Somit war der Bastionengürtel Leipzigs im Vergleich zu anderen Städten überschaubar. Im Zeitraum des Dreißigjährigen Krieges wurde die Stadt fünfmal belagert und blieb von 1642 bis 1650 von den Schweden besetzt. Etwa ein Jahrhundert später folgte die Besetzung der Stadt durch die Preußen im Zuge des Siebenjährigen Krieges. Dieser zeigte, wie unbedeutend aufwendige Stadtbefestigungen geworden waren, und so wurde sofort nach dem Abzug der Preußen 1763 die Stadtbefestigung mit Ausnahme der Pleißenburg an die Stadt Leipzig übergeben (sie befand sich zuvor im Besitz des Landesherrn, musste aber von der Stadt unterhalten werden). Die damit verbundene Forderung des Fürsten, das gewonnene Gelände gemeinnützig zu machen, gab nun den Auftakt für eine Umgestaltung im Geiste einer neuen Zeit.



Plan von Leipzig aus Merians Topographie von Obersachsen. 1650.

### Der Promenadenring im bürgerlichen Zeitalter

Bereits vor der Schleifung der Befestigungsanlagen waren die Gebiete vor den Toren der Stadt Anziehungspunkte gehobener gesellschaftlicher Schichten. Vorstädte im engeren Sinne besaß Leipzig nicht, da das Umfeld nicht im Besitz der Stadt lag. Hier entstandene Strukturen waren demnach ausschließlich privat, es gab weit angelegte Gartenanlagen sowie Gasthäuser und Herbergen, die dem Messebetrieb dienlich waren.

Einige der Gärten wurden schnell zu Anziehungspunkten für die Bürger der Stadt, etwa der im barocken Stil angelegte "Apelsche Garten", benannt nach dem Großkaufmann Andreas Dietrich Apel, der zusammen mit dem Kleinbosischen, dem Großbosischen und Richters Garten zu den bekanntesten der Stadt und darüber hinaus gehörte. Goethe berichtet 1765 darüber an seine Schwester: "Die Leipziger Gärten sind so prächtig, als ich in meinem Leben etwas gesehen habe. Ich schicke Dir vielleicht einmal das Prospekt von der Entrée des Apelgarten, der ist könig-

lich." Neben Kaffeeausschank, Konzerten und allerlei anderen Darbietungen zählten auch Jahrmärkte zu den Vergnügungen, welche die Bürger in den Gärten wahrnehmen konnten. Eine nicht minder bekannte Promenade lief bereits zu dieser Zeit vom Thomastor (Höhe der Thomaskirche) bis zum Barfüßertor (Ende des heutigen Barfußgässchen), die als eine der ersten Maßnahmen nach der Schleifung der Mauern bis zum Peterstor (S-Bahn Haltestelle Wilhelm-Leuschner Platz) verlängert wurde. Die weitere Umgestaltung des Rings erfolgte in verschiedenen Etappen bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Stadttore blieben meist länger erhalten als die Mauern, das Peterstor wurde als letztes 1860 abgebrochen.

Nach dem Verlängern der Promenade wurden nun zunächst in diesem westlich gelegenen Bereich die Gräben verfüllt und Bürger legten hierauf Gärten an. Im Jahr 1766 wurde auf eine Initiative Leipziger Bürger die Rannesche Bastei (am Rannstädter Tor, heute Richard Wagner Platz) als Fundament für einen Theaterbau genutzt. Das "Comödienhaus" markierte die Stelle, an der bis 1943 das "alte Theater"



**Leipzig - 1847** 17

stehen sollte. Die planmäßige Umwandlung von Teilen des Rings in einen "Grünring" erfolgte erst ab 1776. Diese Anlage ist zwar heute nicht mehr zusammenhängend und in voller Größe vorhanden, aber im Groben noch im Stadtbild ablesbar. Von den damals angelegten Elementen hat vor allem der Schwanenteich die Zeiten überdauert. Neben diesem war damals besonders der Schneckenberg für den Park prägend, ein künstlich aufgeschütteter Hügel, der im flachen Leipziger Tiefland eine Aussicht über die Stadt gewähren sollte. Die Gestaltung der Anlagen oblag dem Architekten und damaligen Stadtbaurat Johann Carl Friedrich Dauthe. Der Platz unmittelbar vor dem Grimmaischen Tor, seit 1837 als Augustusplatz benannt, wurde zu diesem Zeitpunkt zunächst mit zwei großen mit Bäumen gefassten Rondellen versehen, um während der Messen keine Verkehrsstaus vor dem Tor zu erzeugen. Die Weiterführung der Parkanlagen nach Süden erfolgte erst ab 1857 zusammen mit dem Bau des alten Museums an der Südseite des Augustusplatzes, wo sich heute das neue Gewandhaus befindet. Das alte Gewandhaus befand sich in der Nähe des

heutigen Bundesverwaltungsgerichtes. Nachdem das Museum am Augustusplatz im Zweiten Weltkrieg zerstört worden war, erfolgte der Bau des neuen Gewandhauses an dieser Stelle. Die Fortführung der Gartenanlagen vom Augustusplatz bis nach Süden zum Peterstor übernahm der bekannte Potsdamer Gartenbaudirektor Peter Joseph Lenné. Er nutzte einen etwas reduzierteren englischen Stil des Gartenbaus, als es bei der Anlage Dauthes der Fall war. Als Zierelemente finden sich hier bis heute, wie an vielen Stellen des Rings Denkmale berühmter Persönlichkeiten, etwa von Friedrich Schiller oder Robert Schumann. Inmitten dieses mittlerweile als "Lenné-Anlage" bekannten Parkstücks befindet sich bis heute die Moritzbastei, eine nahezu vollständig erhaltene, backsteinerne Bastion aus der Zeit der Stadtbefestigung. Einige Räume des Gebäudes wurden ab 1848 für öffentliche Ausstellungen benutzt. Somit ist das Gebäude gleichzeitig das erste Kunstmuseum der Stadt, noch vor dem Neubau am Augustusplatz. Trotz großer Zerstörungen im Krieg, die hauptsächlich den Schulaufbau trafen, ist die Moritzbastei bis heute erhalten und wird seit 1974 als Studentenclub genutzt. Ab 1864 wich der Schneckenberg am nördlichen Rand des Augustusplatzes dem Neubau des neuen Theaters. Auch das Bild des äußeren Randes des Rings, ienseits der Altstadt, beginnt sich zu wandeln. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts werden die Gärten und Privatgrundstücke um die Stadt herum sukzessiv aufgekauft und überbaut, entlang des Rings entstehen so die bis heute charakteristischen Hotels. Auch die dahinterliegenden Stadtviertel entstehen in dieser Zeit und entwickeln sich bis zur Jahrhundertwende rasch. sodass Leipzig bald zu einer der größten Städte des deutschen Reiches anwächst. Ende des 19. Jahrhunderts entstand eines der heute so prägenden Gebäude des Leipziger Rings: Das neue Rathaus.

Nach der Defortifikation wurde in Räumen der Pleißenburg ab 1765 eine Kunstakademie eingerichtet und der Turm 1787/90 zu einer Sternwarte umfunktioniert. Die militärische Bedeutung der Burg, die als einziger Bestandteil der Festung nicht an die Stadt übergeben wurde, sank zunehmend. Zwar waren zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch Soldaten in einem Teil

des Gebäudes untergebracht, mit der sukzessiven Verlagerung von Kasernen in die äußeren Bezirke der rasch wachsenden Stadt verlor die Anlage jedoch zunehmend an Bedeutung. Zur gleichen Zeit diskutierte man in der Stadt über den Bau eines neuen Rathauses. Bereits zuvor war die Burg von der Stadt gekauft worden und man beschloss hier das künftige Verwaltungszentrum entstehen zu lassen. Nach einem Wettbewerb bekam der Leipziger Architekt Hugo Licht den Zuschlag für den Bau. Dazu wurde die Burg bis auf den Stumpf des Turmes 1895 bis 1898 abgebrochen und ein Jahr darauf der Grundstein für das Rathaus gelegt. Entscheidend für den Entwurf war die Beibehaltung des Turmstandortes, da dieser bereits als Silhouette unter anderem in Parkgestaltungen am und außerhalb des Rings von entscheidender Bedeutung gewesen war. Im Oktober 1905 wurde der aus Rathaus und Stadthaus bestehende Komplex eingeweiht und ist bis heute der größte Rathausbau Deutschlands und einer der größten der Welt.

### Der Ring im 20. Jahrhundert

Der Promenadenring war in seiner Ursprungsform als städtischer Freiraum konzipiert. Verkehrsflächen für Fuhrwerke lagen am äußeren Rand, den Schwerpunkt allerdings bildeten die Fußgänger. Während das 19. Jahrhundert noch das Hauptaugenmerk auf Selbstinszenierung und Selbstbehauptung des bürgerlichen Individuums im öffentlichen Raum legte, so galt das 20. Jahrhundert der technischen Mobilität und dem zunehmenden Individualverkehr. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts gab es auf den Straßen am Ring sowie im Stadtzentrum und den angrenzenden Stadtbezirken Straßenbahnen. Diese wurden zunächst noch von Pferden gezogen, aber nach und nach ebenfalls motorisiert. Mit dem großflächigen Aufkommen von Automobilen spätestens ab den 1920er Jahren verändert sich auch zunehmend das Straßenbild der großen Städte. Gleichzeitig wird Hubert Ritter 1923 Stadtbaurat, er legt einen Generalbebauungsplan für den Promenadenring vor, welcher die Altstadt von dem großen Bedarf an Gewerbeflächen entlasten soll. Der Plan sah dichte und hohe Blockstrukturen entlang des gesamten Rings zu beiden Seiten vor, mit verschiedenen in die Blocks eingelassenen Hochpunkten. Der Masterplan wurde nie umgesetzt, die Idee einzelner Hochpunkte am Ring blieb jedoch erhalten und wurde zum Beispiel mit dem Krochhochhaus von German Berstelmeyer 1927-28 oder mit dem Europahochhaus von Paul Burghardt 1929-30 realisiert.

Während des Zweiten Weltkriegs fiel Leipzig mehrfach schweren Bombardements zum Opfer, die bis heute ihre Spuren in der Stadtstruktur hinterlassen haben. Besonders im Bereich der Altstadt und am Ring waren die Zerstörungen enorm, auch wichtige Gebäude wie das Museum der bildenden Künste oder das alte und neue Theater waren aus dem Stadtbild getilgt. Die junge DDR bemüht sich 1953 bereits mit einem Wettbewerb zur Neubebauung des Rossplatzes am südlichen Rand des Rings, der realisierte Siegerentwurf von Rudolf Rohrer prägt seither das Leipziger Stadtbild. Der bis zu neungeschossige, leicht gekrümmte Gebäudekomplex ist der erste Neubau am Stadtring nach dem



Krieg. In den Folgejahren blieb der Ring bei Bauaufgaben im steten Fokus. Im Jahr 1960 folgt die Eröffnung des Opernhauses als erster Theaterneubau der DDR an der Nordseite des Augustusplatzes (indes in "Karl-Marx-Platz" umbenannt). In Anlehnung an den Vorgängerbau (neues Theater) in einem neoklassizistischen Stil gehalten, wie es für die frühe Ostmoderne noch üblich war, erntete das Gebäude nicht wenig Kritik und wurde als unzeitgemäß gewertet. Es entstehen weitere Gebäude am Augustusplatz: 1961-64 folgt das Gebäude der Hauptpost mit der ersten Aluminium-Vorhangfassade der DDR auf der östlichen Seite des Platzes, die Südseite wird bis heute durch das 1981 eingeweihte neue Gewandhaus an der Stelle des alten Museums definiert.

1968 begann der Neubau des Universitätskomplexes, bei dem Hermann Henselmann mit dem zugehörigen Hochhaus, heute "City-Hochhaus" genannt, nicht nur für den neuen Campus, sondern für das gesamte Stadtbild einen entscheidenden Beitrag leistete. Das 143m hohe Gebäude ist das zweithöchste der neuen Bundesländer, heute wird es zu einem großen Teil

vom MDR genutzt. Zusammen mit dem 1974 als Wohnhochhaus realisierten Wintergartenhochhaus ist das "City-Hochhaus" als prägende Höhendominante aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Ab den 1960er Jahren stieg auch der Bedarf nach leistungsstärkeren Verkehrsflächen am Ring. Als erstes wurde dabei 1964 der "Friedrich-Engels-Platz", heute Richard-Wagner-Platz, in Angriff genommen, der schon seit jeher ein wichtiger Schnittpunkt von Fernstraßen war. Zunehmender Ortsverkehr und diese in den Ring mündenden Fernverkehrsstraßen sorgten auf den alten Straßenführungen besonders während der Messen immer wieder für Staus. Ein Jahr später begannen die Ausbauarbeiten am heutigen Augustusplatz, nach und nach wurde der gesamte Ring für den Autoverkehr ertüchtigt. Nach einer Verbreiterung am Tröndlinring 1970 war der Verkehr dergestalt gestiegen, dass 1972 eine Fußgängerbrücke quer über die Kreuzung gelegt werden musste. Die Brücke wurde zwar in den frühen 2000er Jahren wieder abgerissen, doch die autogerechte Gestaltung des Promenadenrings dominiert das Bild bis heute.



### Der Ring heute

Seine früher geschätzten Qualitäten als Stadtraum werden heute nur an wenigen Stellen noch spürbar. Prägendste städtische Figuren am Ring sind heute vor allem der Hauptbahnhof und der Augustusplatz mit Gewandhaus und Oper. Letzterer zählt zu den größten Stadtplätzen Deutschlands. Doch selbst dieser wird bis heute durch Straßenbahnen und Autoverkehr zerschnitten.

Die an den Augustusplatz grenzenden Grünflächen werden heute unterschiedlich frequentiert: Die südlich der Stadt gelegene "Lenné-Anlage" erfreut sich aufgrund der Nähe zum Rathaus und insbesondere zur Universität ungebrochen hoher Beliebtheit. Der "Schwanseepark" im Nordosten ist hingegen eher zu einem Problemfall geworden. Hier fehlen Ankerpunkte des öffentlichen Raums, die diesen Grünraum attraktiv machen. Auch hier fällt negativ ins Gewicht, dass auf drei Seiten des Parks bisweilen hohes Verkehrsaufkommen entsteht. Die Grünflächen am westlichen Ring, am Dittrichring und am Gördelerring sind im Laufe der Zeit aufgrund wachsender Straßenräume immer mehr geschrumpft; die heute noch verbliebenen Flächen sind oft kaum mehr als Trennstreifen zwischen den Fahrspuren und den Gebäuden lesbar und funktionieren eher weniger als Aufenthaltsräume. Was an allen Stellen des Rings stark ins Auge fällt, sind die Wahrzeichen Leipzigs: Das MDR-Hochhaus, die Nikolaikirche oder die Musikhäuser am Augustusplatz liegen wie an einer Kette aufgefädelt im ununterbrochenen Raumkontinuum des Rings.



Leipzig - 1940

### Tendenzen und aktuelle Entwicklungen

Die verkehrsgerechte Gestaltung des Promenadenrings ist in den letzten Jahren mehr und mehr zum großen Kritikpunkt geworden. Seit den 2000er Jahren erlebt Leipzig einen starken Bevölkerungszuwachs und zählt zu den am stärksten wachsenden Städten Deutschlands. Der Boom hat zwar leicht nachgelassen, doch Leipzig wächst weiter und wird auch künftig seine Attraktivität für nahezu alle Altersschichten behalten. Das stellt die Stadt vor große Herausforderungen besonders im Bereich des Wohnungsmarktes, aber auch im Bereich Infrastruktur besteht Handlungsbedarf. Trotz der negativen Umweltbilanzen ist der motorisierte Individualverkehr nach wie vor ein wesentlicher Bestandteil städtischer Mobilität. Der zu erwartende Bevölkerungszuwachs würde demnach auch eine stetig weiter steigende Anzahl an Autos bedeuten, die den Ring und alle angrenzenden Straßenzüge weiter belasten würden. Um dem entgegenzuwirken, hat die Stadt Leipzig ein Projekt mit dem Titel "Mobilitätsstrategie 2030" gestartet. Ein Fokus sind dabei Alternativen zur bestehenden Situation besonders am Ring, welche im Zusammenhang mit dem Wachstum der Stadt diskutiert werden. Der Verkehr in der Stadt soll umweltgerechter werden, dabei gleichzeitig funktionsgerecht und sozialverträglich bleiben. Öffentlicher Nahverkehr und attraktiver gestalteter Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Konzepte sollen den Kfz-Verkehr reduzieren, was sich auch in der Gestaltung der Straßen niederschlagen wird. Eine eindeutige Lösung gibt es noch längst nicht, aber die Stadt Leipzig diskutiert verschiedene Szenarien, auch mit reger Beteiligung der Öffentlichkeit. So arbeiten Fachleute der Stadtverwaltung, Bürger und Studenten an verschiedenen Herangehensweisen zur Umgestaltung des Rings im Zuge der Entwicklung eines neuen Mobilitätskonzeptes.



Im Rahmen unseres Semesterentwurfes "Leipzig: Den Ring neu erfinden" arbeiteten wir als Studierende der Bauhaus-Universität Weimar im Wintersemester 2018/19 ebenfalls an Entwürfen und Ideen für eine der großen Problemstellen am Ring. An der Schnittstelle Gördelerring/Tröndlinring auf Höhe des Richard-Wagner-Platzes beschäftigten wir uns mit den durch Umstrukturierungen im Verkehr frei werdenden Flächen in einem städtebaulichen Kontext.

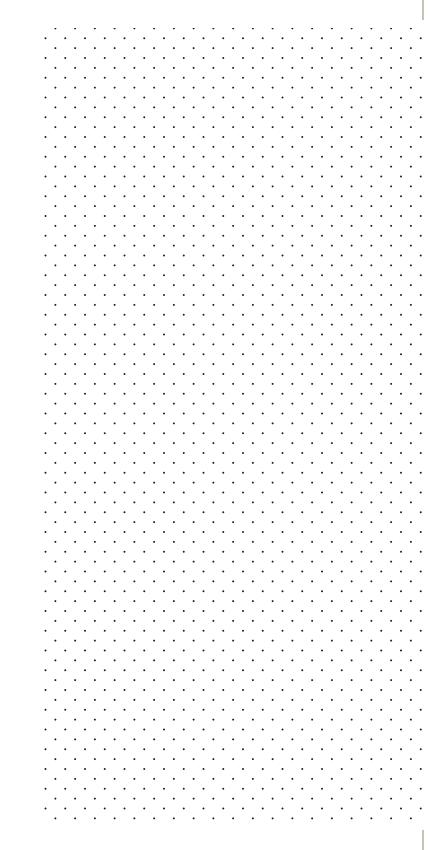
Das Engagement seitens der Stadt zeigt den Willen, hier eine Veränderung zu bewirken, die Maßstäbe setzten könnte. Auch andere Städte Europas stehen vor ähnlichen Problemen und suchen nach adäquaten Lösungen. Im Zuge des Paradigmenwechsels städtischer Verkehrsgestaltung wird sich auch das Bild unserer Städte nachhaltig verändern, und vielleicht wird die Neugestaltung des Leipziger Promenadenrings hier einen richtungweisenden Beitrag leisten können.

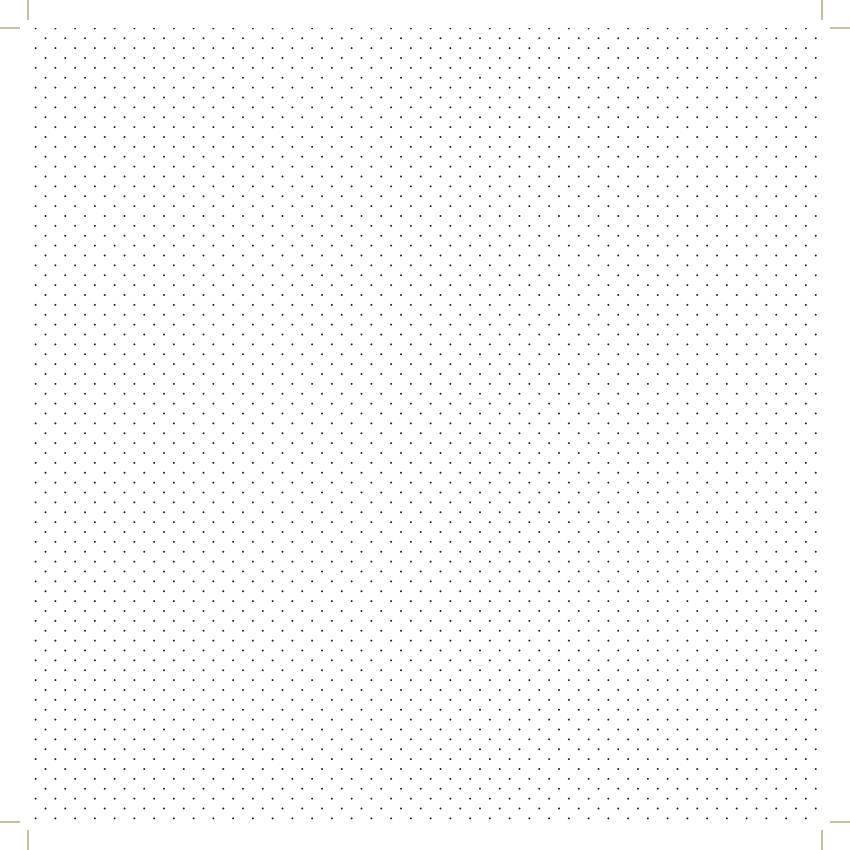
Robert Mitzenheim



# Vorübung

Vorher - Nachher

















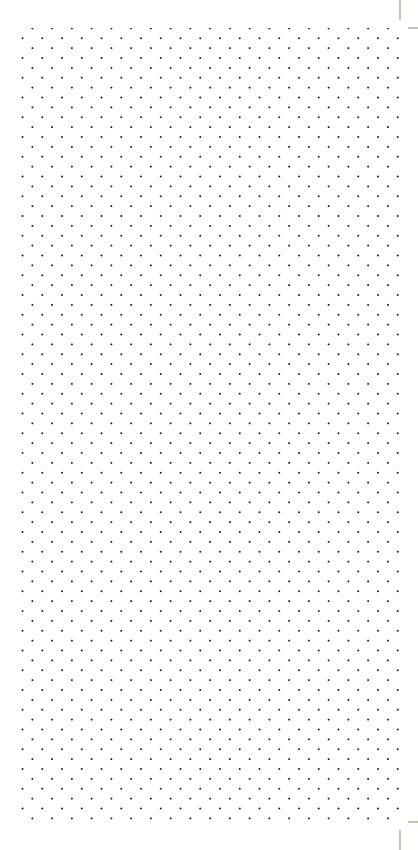
Robert Mitzenheim 37

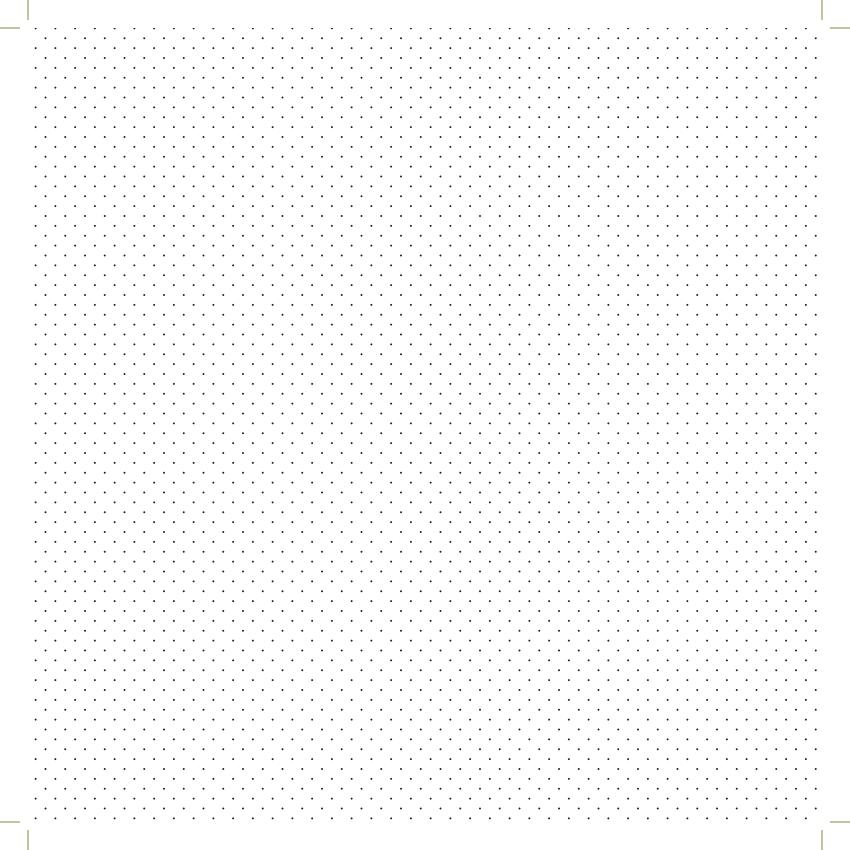




Simon Steffen 39

## **Entwürfe**





## Aufgabenstellung

Die Entwurfsaufgabe für die Umgestaltung des Leipziger Rings basiert auf folgendem Szenario: im Jahr 2030 gibt es fünfzig Prozent weniger motorisierten Individualverkehr und 50 Prozent mehr Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr. Die Zahl der Fahrspuren reduziert sich um die Hälfte.

Für den freiwerdenden Raum sind neue Funktionen und Nutzungen zu entwickeln, die den Raum des Stadtrings besser als bisher ausnutzen und neue Aufenthaltsqualitäten schaffen. Die trennende Wirkung des Stadtrings soll aufgehoben werden und es sollen neue Verknüpfungen von innerer und äußerer Stadt entstehen. Das Konzept soll sich zunächst auf den ganzen Ring beziehen und dann für den Bereich des Goerdelerrings exemplarisch ausformuliert werden.



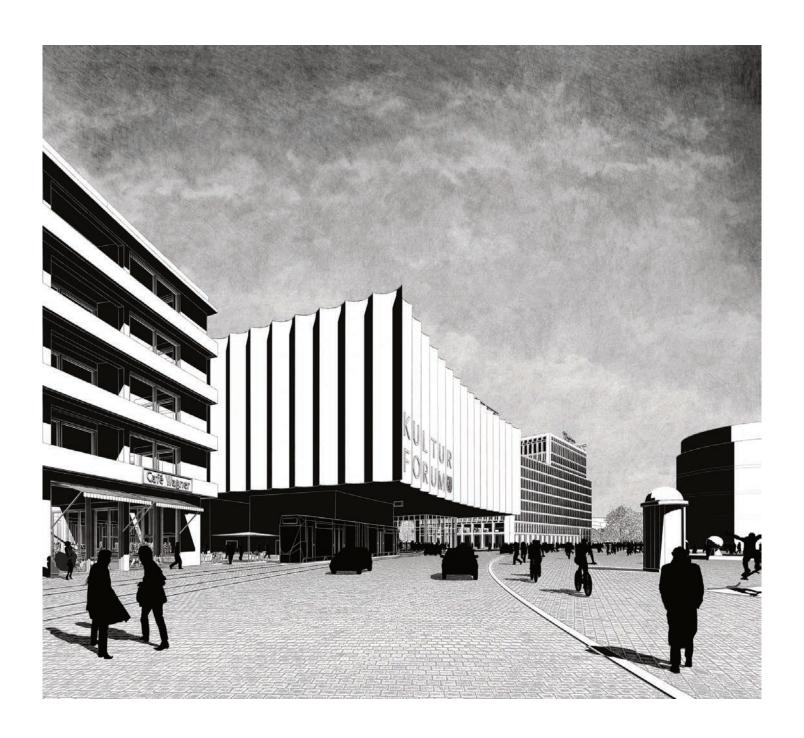
Schwarzplan der Innenstadt Leipzig

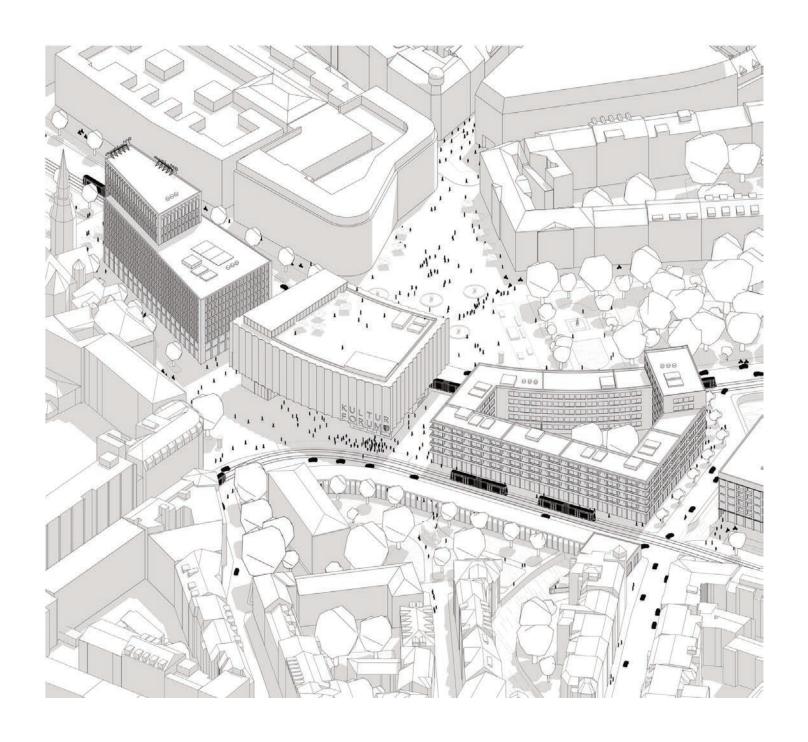
## **Neues Ranstädter Tor**

**Robert Mitzenheim - Johann Buske** 

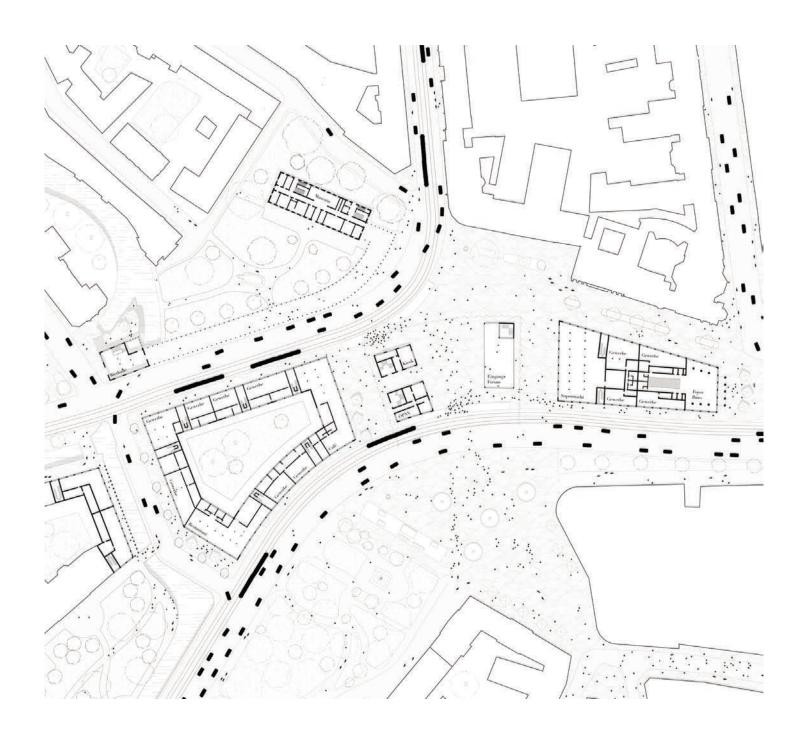


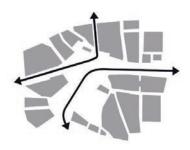
Lageplan



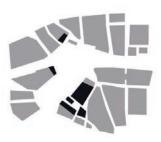


Axonometrie 49

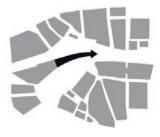




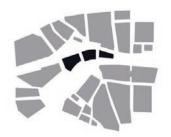
Verkehrsverlauf



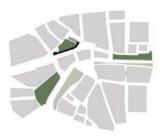
Stadtreperatur



Baumassenentwicklung



Gliederung



Erweiterung u. Fassung der Grünflächen



Freilegung des Pleißemühlgrabens



Lageplan

Zum Ausgangspunkt einer Umgestaltung des Leipziger Promenadenrings wird die Einrichtung einer Ringbahn, die an den wichtigen Punkten des Rings mit hoher Frequenz verkehrt und von hier die Anbindung in die äußeren Stadtgebiete ermöglicht. In Rückbesinnung auf die ehemalige Stadtbefestigung, auf deren Grund sich der Stadtring heute befindet, werden die vier Knotenpunkte der Ringbahn als Analogien zu den ehemaligen Toren der Stadt verstanden. Der Autoverkehr wird auf zwei Spuren in jede Richtung reduziert und weiter entschleunigt, die Entlastung erfolgt über das Tangentenviereck.

Die entwurfliche Ausgestaltung eines solchen Knotens findet hier am Tröndlinring in Höhe des Richard-Wagner-Platzes statt, an der sich das ehemalige Ranstädter Tor befand. Die Ringbahn tangiert die Verbindungen Richtung Stadion und Zoo, die neue Haltestelle befindet sich im Zentrum der Tangenten. Gleichzeitig soll hier ein neuer öffentlicher Schwerpunkt entstehen, der als Forum mit einer Vielzahl öffentlicher und kultureller Nutzungen ausgestattet ist und somit an die Tradition der Ringbebauungen des 19. Jahrhunderts an-

knüpft. Das Gebäude wird aufgeständert und der freiwerdende Erdgeschossbereich zur Tramstation. Das Forumsgebäude wird eingebunden in ein Ensemble aus zwei weiteren Baufeldern, die jeweils mit Wohnen und gewerblicher Nutzung versehen werden. Entlang der Gebäudereihe erfolgt eine Höhenstaffelung, die ihren Abschluss an der Spitze des Bürogebäudes findet, dessen Frontseite das Ensemble aus Richtung des Bahnhofs ankündigt.

Weitere freiwerdende Flächen werden zu einer Nachverdichtung der Grünräume genutzt, besonders vor dem Gebäude der IHK und dem Naturkundemuseum. Bei letzterem wird das Grün durch eine Kolonnade vom Straßenraum getrennt, um den Bereich klar zu fassen und den-noch Transparenz und Durchwegung zu gewährleisten. Im Bereich des Geordelerrings wird der Pleißemühlgraben freigelegt und in die Grünraumgestaltung eingebunden.

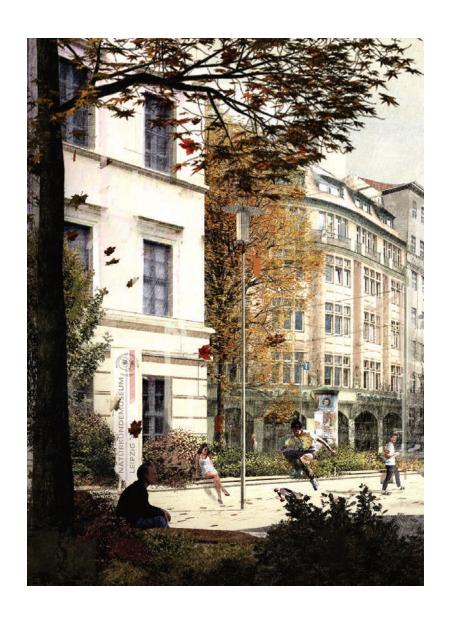


## **Intersections**

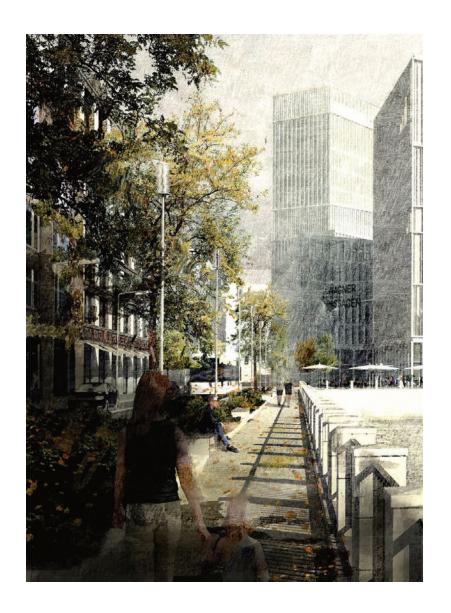
Simon Steffen - Dirk Slawinsky

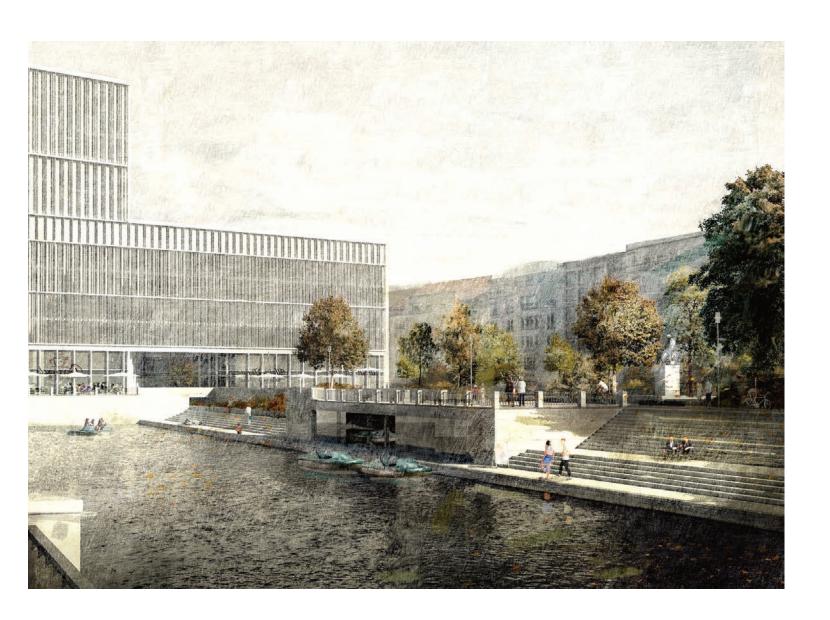


**Lageplan** 57

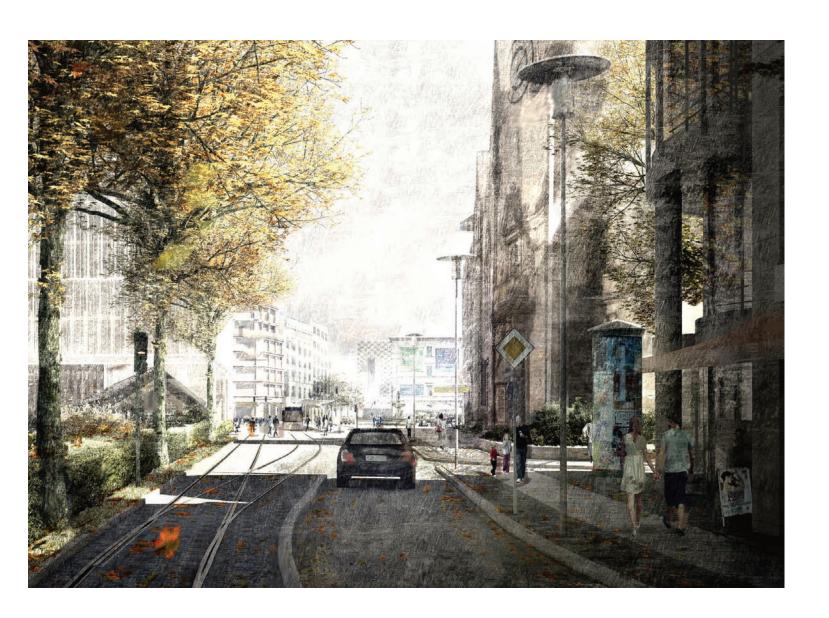


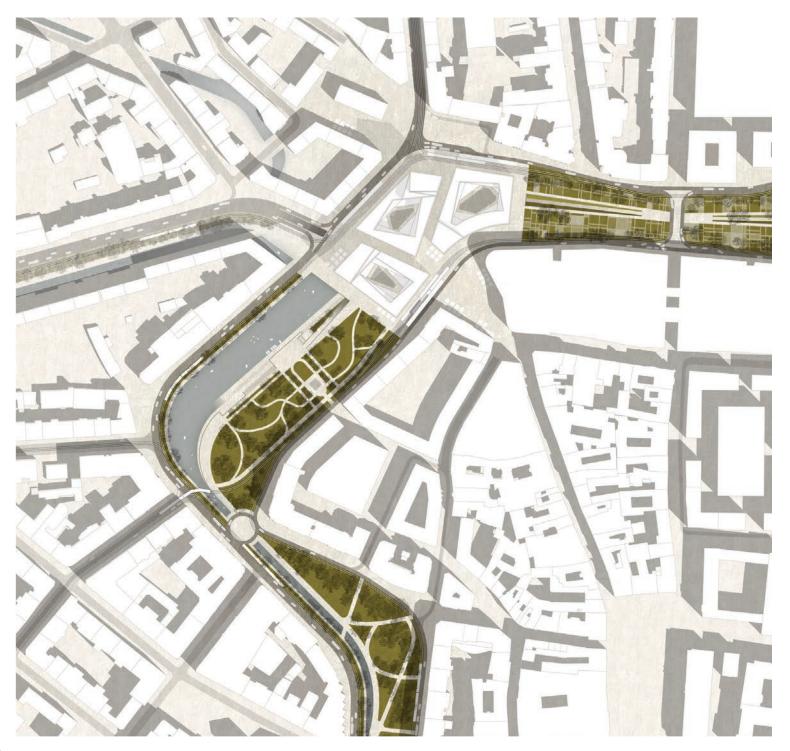


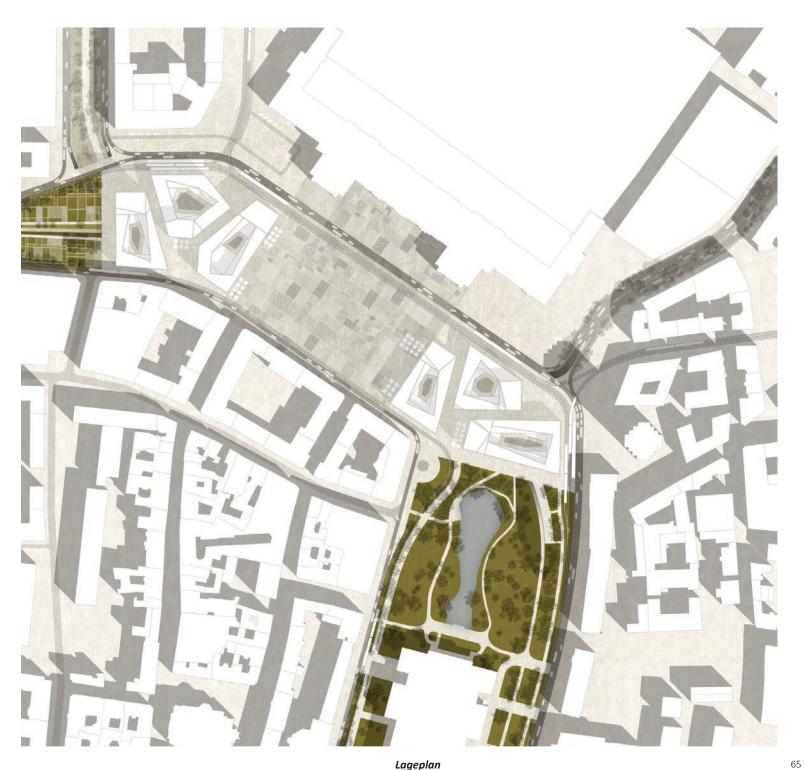










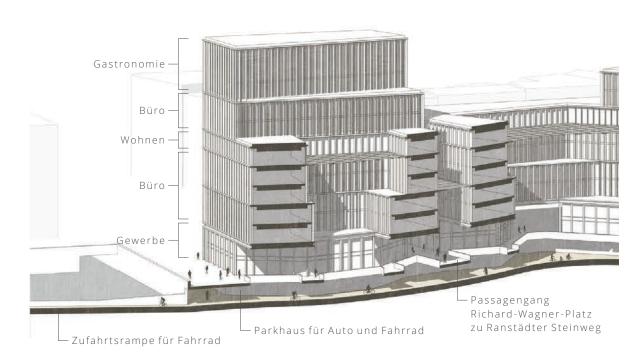


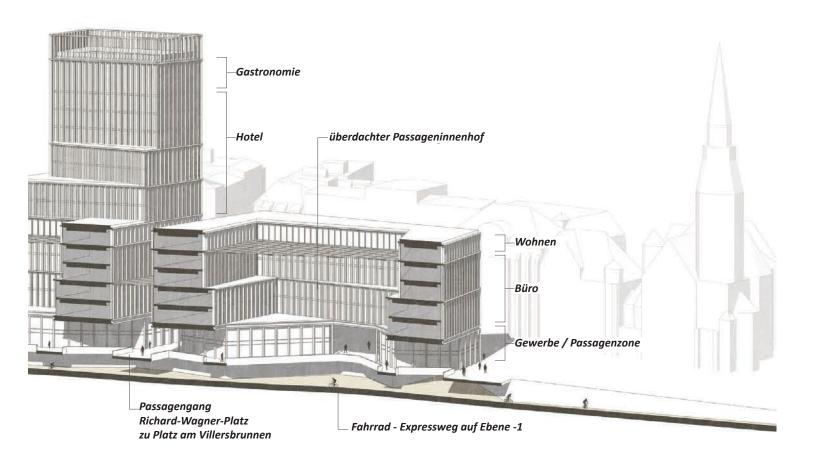
Lageplan



Straße und Straßenbahn Gemeinschaftsgärten mit Fahrrad - Expressweg Straße und Straßenbahn 12.743,61 m² Gewerke / Gastronomie / Öffentliche Nutzung 29.158,46 m² Büroflächen 3.579,61 m² Hotel 6.277,77 m² Wohnen 51.759,45 m² Gesamt BGF

ca. 15 % des gesamten Bereiches des Stadtrings werden bebaut.



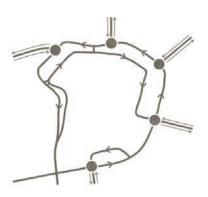




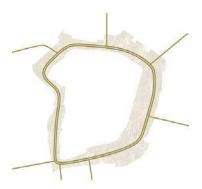
Zonierung und Freiflächen



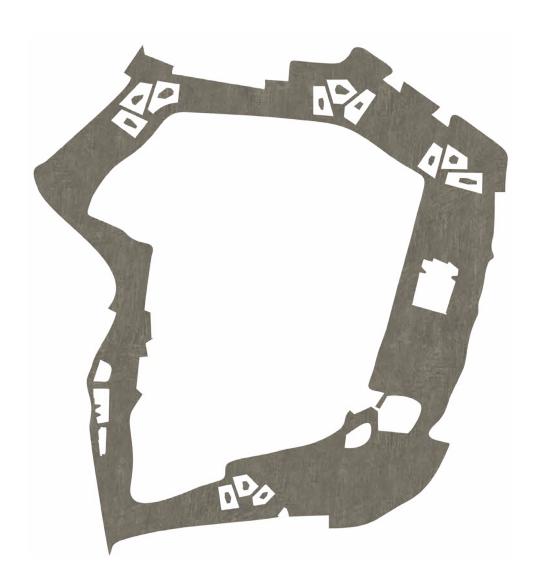
Verbindung und Querungen



Verkehrsführung



Fahrradwege





## **Ring Grün**

Franca Ostermayer - Juri Lux - Jonathan Kreuter







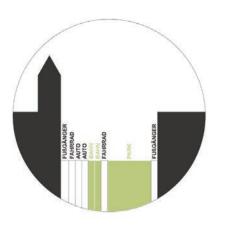


Schwarzplan mit Grünflächen

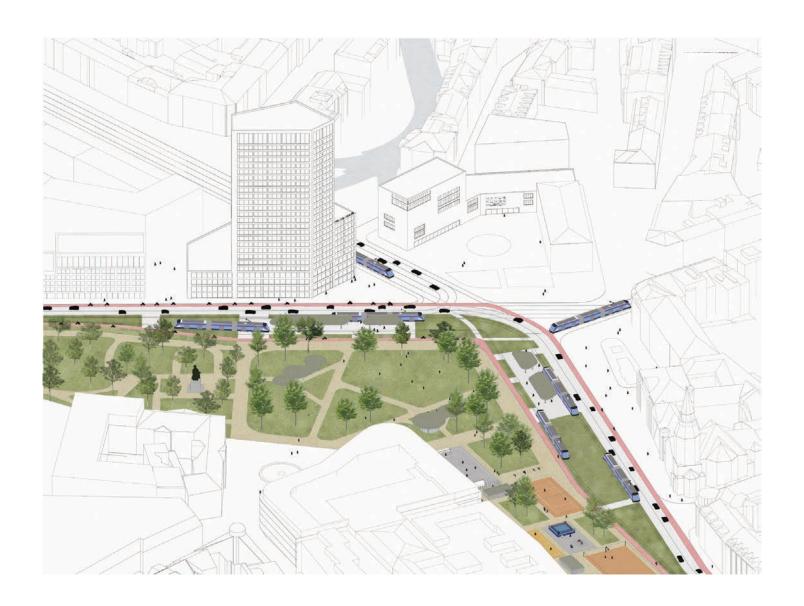








Vorher Nachher



Kerngedanke dieses Entwurfs ist die Rückgewinnung des Leipziger Rings als Freiraum. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Hitzewellen entstehen aufgrund hoch versiegelter Flächen, fehlende Frischluftschneisen sorgen für Feinstaubverschmutzungen und ein zunehmend hoher Individualverkehr lässt viele Städte stillstehen. Ein Neudenken der innerstädtischen Grünflächen und Kaltluftschneisen ist notwendig. Ziel ist es daher, den Leipziger Ring als "Grüne Fuge" auszubauen und zu erhalten, um so langfristig ein optimales Stadtklima zu sichern. Heute wird der Ring vom motorisierten Verkehr dominiert. In Zukunft soll dieser auf das Tangentenviereck verlagert werden, um die Ausweitung des grünen Ringes zu ermöglichen. ÖPNV und Fahrradverkehr werden ausgebaut und in den grünen Ring effizient integriert. Minimale bauliche Eingriffe sollen die Kanten des Ringes stärken und so die Ablesbarkeit der historischen Ringtypologie für die Zukunft sichern. Dadurch wird neuer Wohn- und Arbeitsraum in einem gesunden Umfeld geschaffen. Das neue Ring-Grün soll ein dichtes Freiraumangebot schaffen und ein lebendiger Teil der Innenstadt werden. Es entstehen vielseitige Möglichkeiten für die Freizeitgestaltung: Ein Spaziergang in der historischen Parkanlage während der Mittagspause, eine Runde Basketball in einem der Sportkäfige oder Joggen entlang des Rings.



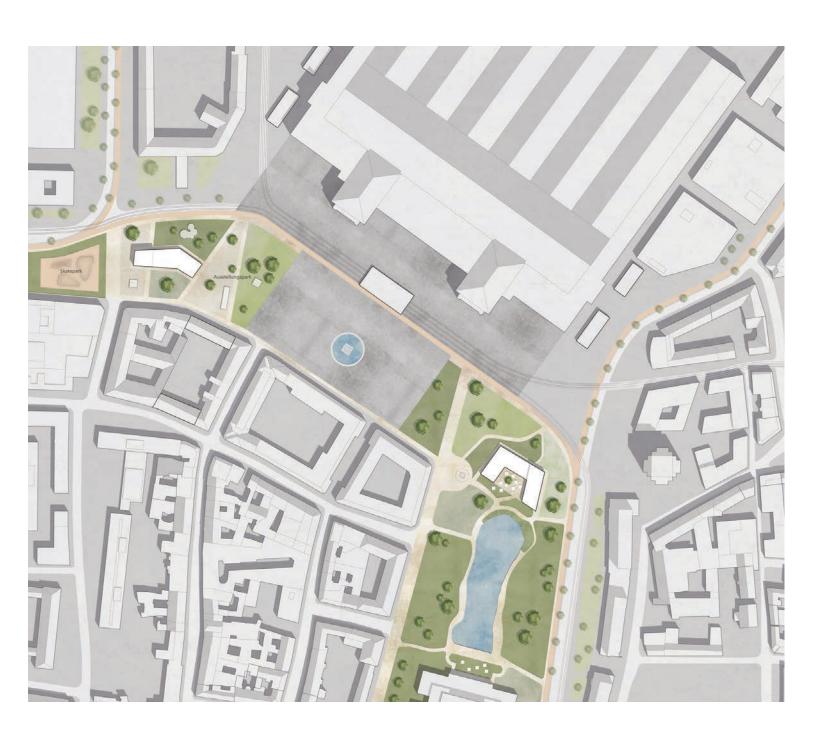
# (re-) active circle

Rebeca Manchego - Edna Pfeffer













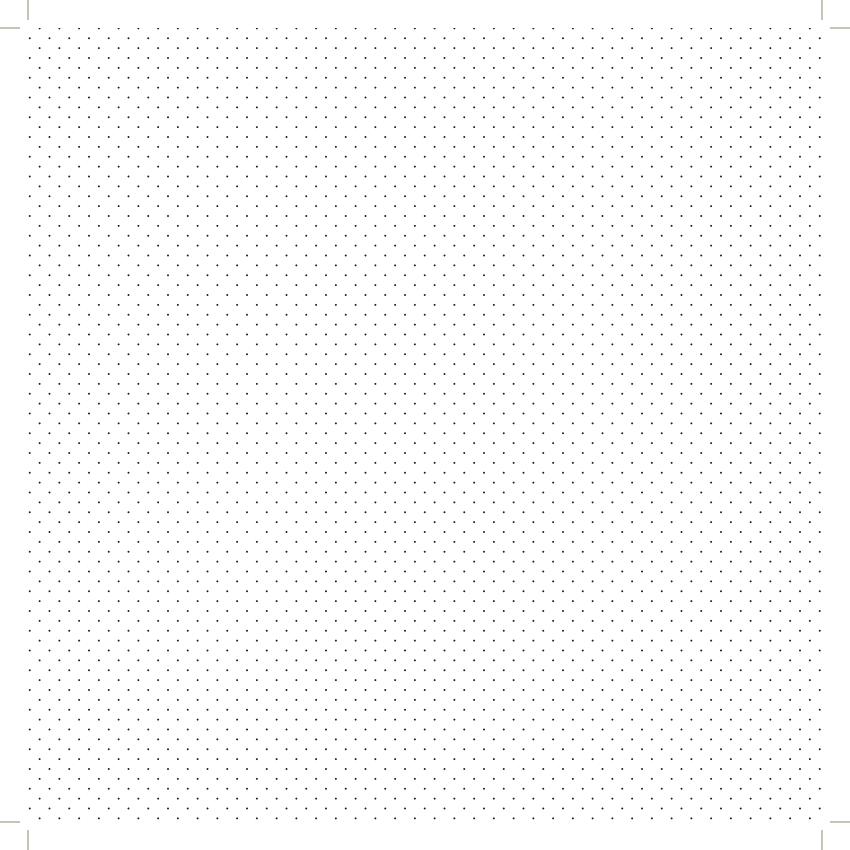
Dreidimensionale Darstellung des Stadtrings mit Pavillons

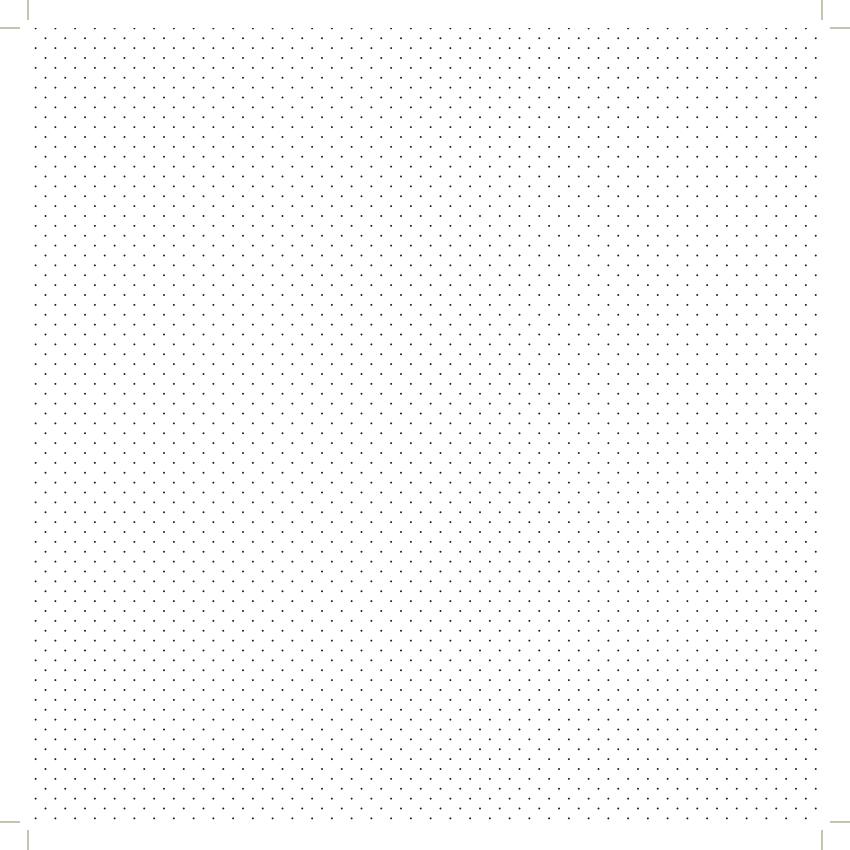
Leitidee des Projektes war die Konzeption, einen attraktiven Stadtraum für die stetig wachsende Stadt Leipzig zu entwerfen. Es sollen Orte entstehen, an denen sich die Menschen treffen und in ihrer Mittagspause verweilen können. Die neu geschaffenen Orte bieten erholsame Pausiermöglichkeiten und die Möglichkeit, verschiedenen Aktivitäten nachzugehen. Es sind Stadträume, die für die Bürger der Stadt konzipiert sind. Dabei geht es in erster Linie um die Reduzierung der heutigen überdimensionierten Verkehrsflächen des Innenstadtrings. Flächen, deren Nutzung eine gewisse Zeit dem städtebaulichen Paradigma der autogerechten Stadt folgten, werden weiterentwickelt zu neuen, erlebbaren Arealen.

Das Konzept sieht eine Wiederbelebung der vorhandenen Grünflächen vor. Der Verkehr wird umgestaltet und die gewonnenen Räume werden dem Grünring zugesprochenchlagen. Auf diese Weise wird das bestehende Ringgrün erhalten und so segmentiert, dass verschiedene Bereiche für die Nutzung entstehen. Angelehnt an die ehemalige Bebauung des Stadtrings sind punktuelle Gebäude geplant, welche

in erster Linie die angrenzenden Freiräume bespielen und weitere Nutzungen integrieren. Die Form und Lage der einzelnen Gebäude beziehen sich auf die umliegende Bebauung und fungieren gleichzeitig als "Gebäude-Band" in sich.



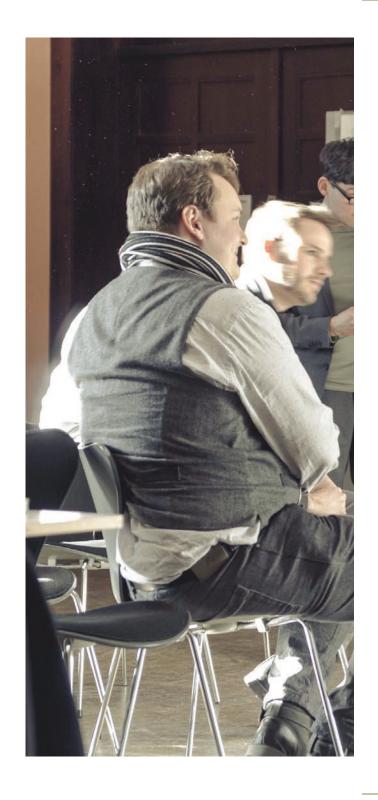








**Exkursion Leipzig** 

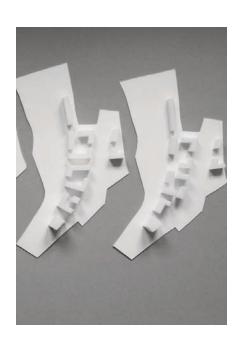


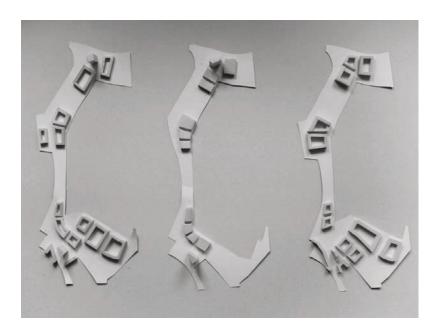


Preisgericht am 31. Januar 2019

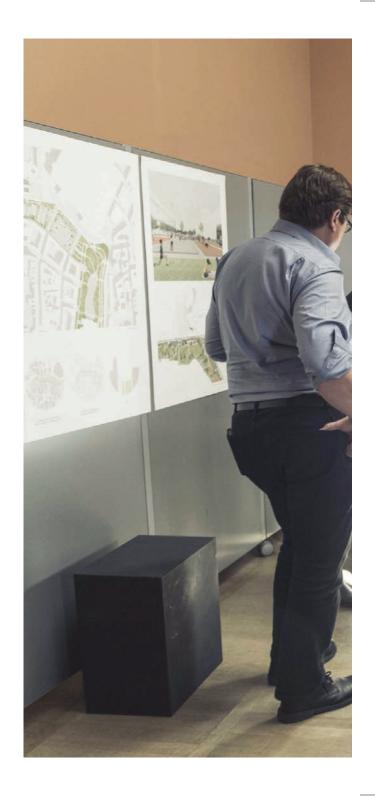


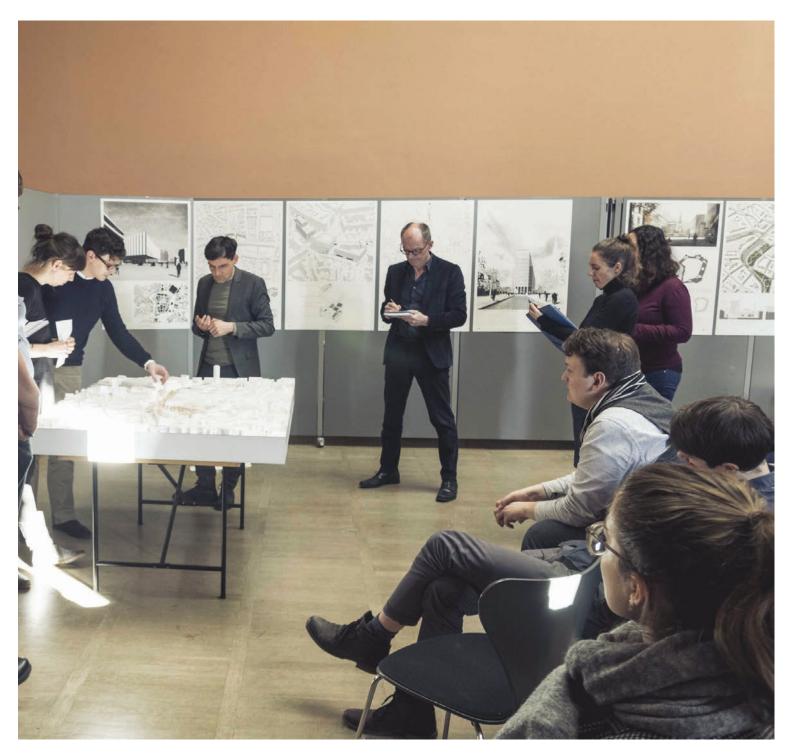






Arbeitsmodelle 105





**Preisgericht** 107









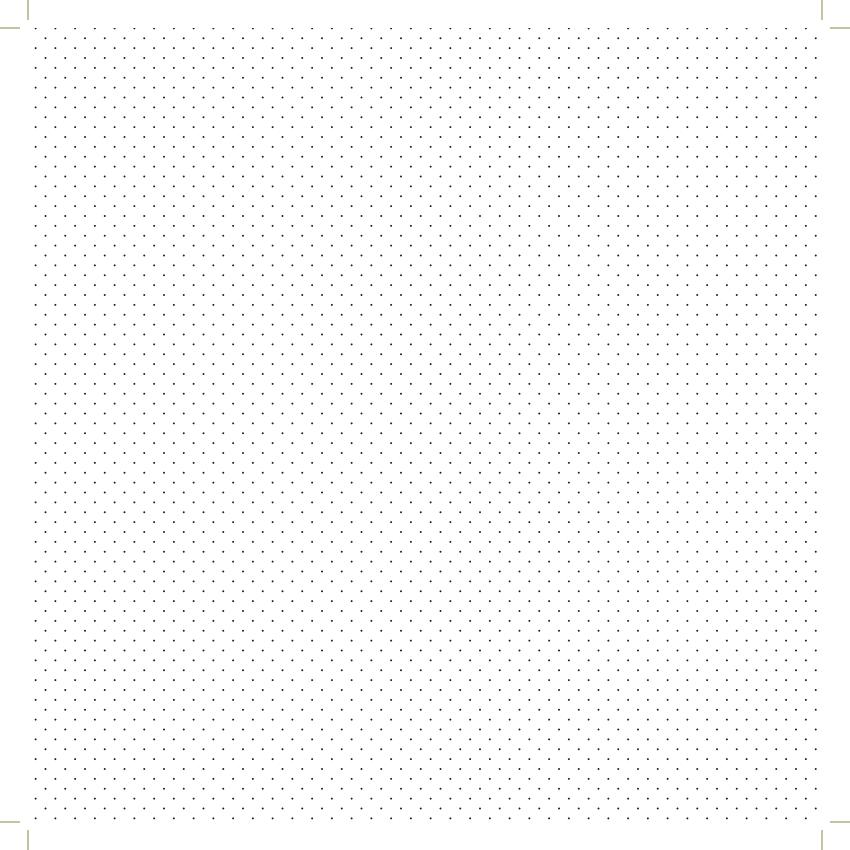
Arbeitsmodelle 109





Preisrichter Cyrus Zahiri, Julia Köpper, Philipp Gleiche

## **Impressum**



## **Leipziger Promenadenring**

Den Ring neu erfinden

Dokumentation der studentischen Entwurfsarbeiten Wintersemester 2018/19

## Herausgeber

Professur für Entwerfen und Städtebau I Bauhaus-Universität Weimar

## **Konzept Redaktion**

Steffen de Rudder Srdjan Mandic

## Layout

Christian Zenke

#### Lektorat

Paul Marx

## Fotografie . Abbildungen

Alle Fotografien und Abbildungen stammen von der Professur Städtebau I außer folgende:

Thomas Müller	1
Bundesarchiv_Bild_183-H0727-0002-001,_Leipzig,_	7
Brühl,_'Konsument'-Warenhaus	
Bundesarchiv Bild 183-W0512-0316	27
Roland Quester	103, 107, 111

#### Schrift

Calibri

#### Autorinnen und Autoren der Entwürfe

Simon Steffen, Dirk Slawinsky, Robert Mitzenheim, Johann Buske, Rebeca Manchego, Edna Pfeffer, Franca Ostermayer, Juri Lux, Jonathan Kreuter, Anne-Mareike Hempel, Julia Dreisewerd

#### Preisgericht

Julia Köpper, Architekturkollektiv Octagon, Leipzig Cyrus Zahiri, BBZL, Büro für Städtebau und Landschaftsplanung, Berlin Philipp Gleiche, Fachgebiet Gestaltung des öffentlichen Raums, Stadplanungsamt Leipzig

#### **Stadt Leipzig**

Torben Heinemann, Leiter Generelle Planung im Verkehrs- und Tiefbauamt Cornelia Kreymann, Sachgebiet Analyse und Prognose, Abteilung Generelle Planung Andrea Fallmann, Sachgebiet Analyse und Prognose, Abteilung Generelle Planung Roland Quester, persönlicher Referent der Bürgermeisterin

#### **Impressum**

Professur für Entwerfen und Städtebau I Fakultät Architektur und Urbanistik Bauhaus-Universität Weimar

Geschwister-Scholl-Straße 6 99425 Weimar

Tel.: +49 (0) 36 43/58 26 01 Fax: +49 (0) 36 43/58 32 23

E-mail : staedtebau1@uni-weimar.de Website: www.uni-weimar.de/staedtebau

