SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Funktion und Struktur im Wandel: der Nordwesten der Stadtregion Leipzig

Brause, Gerald; Grundmann, Luise

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Brause, G., & Grundmann, L. (1994). Funktion und Struktur im Wandel: der Nordwesten der Stadtregion Leipzig. *Europa Regional*, *2.1994*(2), 10-22. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48459-8

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Funktion und Struktur im Wandel – der Nordwesten der Stadtregion Leipzig

Gerald Brause & Luise Grundmann

Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in den neuen Bundesländern zeigt, daß sich der Übergang in die soziale Marktwirtschaft in den Regionen und Kommunen mit unterschiedlicher Dynamik und Intensität vollzieht. Die erkennbaren Ursachen dafür liegen u.a. auch in den strukturellen und funktionellen Ausgangsbedingungen: in der übernommenen Wirtschaftsstruktur, in der Ausbildung der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Ausstattung und Verknüpfung der Siedlungen, der Lage im nationalen und europäischen Wirtschaftsraum, der regionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen, der infrastrukturellen Ausstattung wie auch im Bevölkerungs- und Beschäftigtenpotential der Regionen. Dementsprechend werden auch die raumstrukturellen Auswirkungen dieses Wandlungsprozesses regional differenziert wirksam. Bereits nach einem kurzen Zeitraum seit dem Einsetzen des Strukturwandels im Jahr 1990 bis zur Gegenwart können in der Funktion und Struktur der Siedlungen, in der baulichen Substanz und zunehmend auch in der Flächennutzung innerhalb der Siedlungen und in den Gemarkungen Veränderungen registriert werden, die teilweise völlig neue räumliche Verteilungsmuster schaffen.

Aus der Sicht der Regionalforschung werden gegenwärtig zu diesem Prozeß zahlreiche Untersuchungen mit unterschiedlicher Zielstellung, Methodik und räumlichem Bezug durchgeführt, um daraus verallgemeinernde Schlußfolgerungen für differenzierte regionale Entwicklungsmöglichkeiten bzw. Restriktionen abzuleiten. Räumliche Schwerpunkte der Untersuchungen sind insbesondere dynamische Wirtschaftsregionen wie z.B. Städte bzw. Stadtregionen, in denen der Strukturwandel mit einem hohen Investitionsgeschehen in kurzen Zeiträumen vollzogen wird. In der neueren Literatur sind dazu mehrere Fallbeispiele vorgestellt worden, die sich auf Länder (Kowalke 1992), auf den Berliner Raum (Birkholz 1993) oder auf die sächsischen Großstädte beziehen (Bergner 1993, Karrasch 1993, Grahl und Rink 1993, Schmidt 1994, Wirth 1992). Auch am Institut für Länderkunde Leipzig werden im Rahmen der Forschungen zur deutschen Landeskunde und speziell eines vom Sächsischen Staatsministeriums für Wissenschaft und Kunst geförderten Projektes „Landeskundliche Inventarisation und Dokumentation Sachsens“ mehrere Themen mit der Zielstellung bearbeitet, die raumstrukturellen Auswirkungen der Wandlungsprozesse seit 1990 in ausgewählten Räumen Sachsens zu dokumentieren und die regionalen Wirkungsbedingungen entsprechend aufzubereiten.

Aufgabenstellung und Untersuchungsmethodik

Im folgenden sollen zunächst Ergebnisse vorgestellt werden, die für einen Teilraum der Stadtregion Leipzig den strukturellen und funktionellen Wandel seit 1990 dokumentieren. Es wurden Untersuchungen mit der Zielstellung durchgeführt, über die Inventarisierung der allgemeinen regionsspezifischen Merkmale hinaus, wesentliche räumliche Auswirkungen des Strukturwandels auf die Entwicklung einer Großstadtregion sowie auf einzelne Teilräume und einzelne Siedlungen konkret zu analysieren, um daraus differenzierte regionale Zusammenhänge und Wirkungsbedingungen für die Entwicklung der Stadtregion abzuleiten. Über die inhaltlichen Fragestellungen hinaus sollen an einem regionalen Beispiel Grundlagen für eine Methodik zur Analyse von Langzeitveränderungen bestimmter Flächennutzungs- und Siedlungstypen unter den Bedingungen der Marktwirtschaft und des einsetzenden Strukturwandels erarbeitet werden.

Die bisher durchgeführten Analysen über Ansiedlungswünsche und Investitionen sowie die regionalpolitischen, kommunalen und sektoralen Entwicklungsrichtungen und Strategien lassen für die Stadtregionen einen Bedeutungszuwachs für das Umland der Großstädte im Vergleich zur Kernstadt selbst erkennen. Damit wird ein regional bedeutsamer Entwicklungsprozeß eingeleitet, der für die westdeutschen bzw. westeuropäischen Großstädte bereits in den 70er und 80er Jahren charakteristisch war, der allgemein als Prozeß der Suburbanisierung beschrieben wird und durch eine intraregionale Dekonzentration von Bevölkerung und Beschäftigung gekennzeichnet ist (Friedrichs 1978, 1985; Heineberg 1987, Rohr 1978).

Die bisherige Entwicklung deutet darauf hin, daß unter den Besonderheiten des Strukturwandels in den neuen Bundesländern die erste Phase dieses Prozesses – im Gegensatz zu der Entwicklung in vergleichbaren westdeutschen oder westeuropäischen Regionen – diese neuen Investitionen oder Verlagerungen aus der Kernstadt den Bereich des produzierenden und dienstleistenden Gewerbes und Einrichtungen der Infrastruktur, insbesondere des Verkehrswesens betreffen. Erst in einer zweiten Phase deutet sich auch eine Zunahme der Wohnfunktion des Umlandes an. Die Großstädte sind generell bevorzugte Investitions- und damit Entwicklungsschwerpunkte beim wirtschaftlichen Wandel – die Vorhaben werden aber aus unterschiedlichen Ursachen konzentriert in ihren Umländern realisiert (z. B. ungeklärte Eigentumsverhältnisse und hohe Bodenpreise, mangelnde Freiflächen für den Verkehr u.a. in den Kernbereichen der Städte). Mit dieser räumlichen Entwicklung einer dezentralen Konzentration von Produktion, Dienstleistungen und infrastrukturellen Einrichtungen, die sich mit zeitlichem Verzug auch für den Bereich des Wohnens andeutet, haben sich die Struktur und die Funktion der Siedlungen im Umland zum Teil grundlegend gewandelt. Der hohe Flächenanspruch neuer Investoren führte zu einem Wandel in der Nutzung der ehemals landwirtschaftlichen Flächen und zum vielfach zitierten und umstrittenen Bauen auf der “Grünen Wiese”, ein Vorgang, der zu den wichtigsten räumlichen Merkmalen des dezentralen Konzentrationsprozesses zu rechnen ist.

Bei einer generellen Bevorzugung des Umlandes gegenüber der Kernstadt selbst ist für die Neuansiedlung oder Verlagerung von Einrichtungen eine unterschiedliche Wertigkeit einzelner Teilräume charakteristisch. Sowohl bei der Antragstellung für die raumordnerische Befürwor-

tung als auch bei raumordnerischen Konzepten der Länder und Kommunen werden Räume bevorzugt, die als sogenannte „Entwicklungsachsen“ theoretisch wie in der praktischen Umsetzung zunehmend eine spezifische Raumkategorie in der Stadtregion darstellen.

So weisen für die Stadtregion Leipzig sowohl der Kreisentwicklungsplan des Landkreises Leipzig (1993) als auch der Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Leipzig (1993) Entwicklungsräume aus, die bevorzugt mit Einrichtungen verdichtet werden sollen. Auch die Standortkataloge der Industrie- und Handelskammern sowie die Anträge auf raumordnerische Befürwortung orientieren sich an solchen Achsen. Diese sind identisch mit Räumen, in denen wichtige Verkehrstrassen liegen, die die Kernstadt mit den Umlandgemeinden verbinden und die zugleich die Verknüpfung zu überregional bedeutsamen Verkehrslinien herstellen (Wiest 1993). Die Verkehrshauptachsen bieten sich gegenwärtig als axial ausgerichtete Innovationsräume für die unterschiedlichsten Bereiche an und werden bereits als solche genutzt (Kistenmacher 1978, Belitz 1991). In der Stadtregion Leipzig sind die Verkehrsachsen bereits historisch vorgezeichnete Räume, die von der Stadtentwicklung beansprucht wurden, aber mit der gegenwärtigen Entwicklung eine neue Dimension erhalten. Unter dem Aspekt der Raumordnung ist zu klären, welche Rolle diese Verkehrsachsen künftig übernehmen können, um den zweifellos vorhandenen Investitionsdruck auf das Umland zu bündeln, den bereits eingeleiteten Prozeß der dezentralen Konzentration und den Suburbanisierungsprozeß von Gewerbe, Diensten und der Bevölkerung einen ordnenden Rahmen zu geben und einer großflächigen „Zersiedlung“ der Landschaft Grenzen zu setzen. Aus der bisherigen Entwicklung zeichnet sich eine Bedeutungsabstufung von den regionalen zu den überregional bedeutsamen Verkehrstrassen ab.

Weiterere differenzierende Faktoren des Wandlungsprozesses in der Stadtregion sind die zentralörtlichen Funktionen, die wirtschaftliche und infrastrukturelle Ausstattung sowie die Struktur der Umlandgemeinden. Das betrifft die bebaute Siedlungsfläche ebenso wie auch ihre unbebauten Gemarkungsflächen, die von den Kommunen für neue Nutzungsarten zur Verfügung gestellt werden. Für Neuinvestitionen und Verlagerungen von Funktionen wirken Attraktivität und Flächenverfügbarkeit modifizierend. Dabei stellt sich die Frage nach der Rolle der Siedlungen im Hinblick auf den strukturellen Wandel der Stadtregion insgesamt wie auch auf die Entwicklung der Umlandgemeinde selbst. Der Wandlungsprozeß berührt die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse und weitere Sonderfunktionen der Gemeinde ebenso wie ihre bauliche Entwicklung.

Im Hinblick auf die regionalen, d. h. kleinräumig zu bearbeitenden Problemstellungen mußten spezifische *Erfassungs- und Auswertungsmethoden* eingesetzt werden, um den Wandlungsprozeß konkret dokumentieren zu können. Statistische Erfassungen standen in diesem Maßstabbereich nur bedingt zur Verfügung. So lag der Schwerpunkt der Raumbeobachtung auf Ortsbegehungen, Erfassungen und Kartierungen sowie auf der Auswertung von internen Arbeitsunterlagen und Befragungen in den Kommunen/Verwaltungsgemeinschaften und teilweise der Investoren.

Die Erfassung der *Flächennutzungsveränderungen*, d. h. die Umwidmung der ehemals vor allem landwirtschaftlich genutzten Flächen in neue Nutzungsarten kann in den Gemarkungen teilweise bereits in der Baurealisierung registriert werden.

Ein Vergleich aller raumordnerisch befürworteten Bauvorhaben mit den im Bau befindlichen Einrichtungen ergibt einen Überblick über den Realisierungsstand von Flächenveränderungen und verweist auf die künftige Funktion der Teilgebiete. Das Ergebnis ist die Kartierung der Bauflächen, unterschieden nach dem jeweiligen Realisierungsstand: Nutzungsstand im Bau oder bereits abgeschlossen sowie Planung der Investitionen. Damit können die Veränderungen nach den Hauptnutzungsarten Gewerbe- und Mischgebiet, Sondergebiet (darunter Handel, Hotels), Wohngebiet, Industriebrache in der Umgestaltung sowie Verkehrsfläche erfaßt werden. Eine noch differenziertere Nutzungsangabe erweist sich in diesem Maßstab nicht durchführbar, die Zusammenfassung in Hauptnutzungsarten ergibt jedoch ein übersichtliches Raummuster, aus dem allgemeine Entwicklungsrichtungen abzuleiten sind. Die Ergebnisse sind in der *Abbildung 1* dargestellt.

Funktions- und Strukturveränderungen in den Siedlungen selbst wurden bei Ortsbegehungen in 11 Gemeinden bzw. Ortsteilen und der Kleinstadt Schkeuditz im Zeitraum zwischen Oktober 1993 und Februar 1994 ermittelt und entsprechend bewertet. Die Ergebnisse der Ortsbegehungen sind gebäude/objektbezogene Kartierungen im Maßstab 1 : 10 000 bzw. 1 : 5 000 für alle Gemeinden (siehe *Abb.6-8*).

Erst vom Maßstab 1 : 5 000 an ist es möglich, auch bauliche Veränderungen gebäudebezogen zu erfassen und darzustellen, wie z.B. alle sichtbaren Veränderungen an der bestehenden Bausubstanz (Neudeckung von Dächern, Fassadensanierung einschließlich Wärmedämmung), Neubau und Rekonstruktion von Straßen, Fußwegen, Fußgängerbrücken, Neuanlagen von Grünflächen wie auch Alleenbepflanzungen, neue Wohngebäude oder die Ansiedlung neuer Gewerbe bzw. die Schließung von Einrichtungen. Diese arbeitsaufwendige Methode der gebäudebezogenen Kartierung gibt einen Zeitschnitt an, und auf dieser Grundlage können weitere Intervallstudien angesetzt werden, um den Wandel auch künftig empirisch zu begleiten.

Auch zur Dokumentation des wirtschaftlichen Wandels ergaben die Erfassungen und Kartierungen wichtige Aussagen. Durch Befragungen und Beobachtungen konnten neue Branchen registriert und mit dem offiziellen Branchenanmeldungen und -abmeldungen bei den Stadt- und Gemeindeverwaltungen verglichen werden. Diese Arbeiten ergeben bei einem Vergleich mit den für 1989 bekannten Industriestätten erste Belege für den wirtschaftlichen Wandel des Raumes (ohne Landwirtschaft). Auf der Grundlage einer Expertise von 1993 zur „Erfassung und Bewertung von Industriebrachen im Landkreis Leipzig“ kann der quantitative Bedeutungsrückgang der Industrie für die Siedlungen belegt werden. Neue Ansiedlungen auf diesen ehemals industriell genutzten Standorten und jetzigen Industriebrachen zeigen zumindest eine Entwicklungstendenz an. Auch alle neuen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen, Planungsbüros, Ärzteniederlassungen, Autohäuser usw. sind als Branchen dokumentiert. Allerdings unterliegt die Branchenansiedlung gegenwärtig einer starken Dynamik; die Branchenan- und -abmeldungen wechseln sehr schnell.

Die nach einem einheitlichen Schema durchgeführte Kartierung auch der baulichen Veränderungen dokumentieren in einer übersichtlichen Form erste siedlungsstrukturelle Qualitätsveränderungen. Die Kartierung zeigt, daß dem teilweise schlechten Bauzustand in den Umlandgemeinden zunächst Dacherneuerungen und

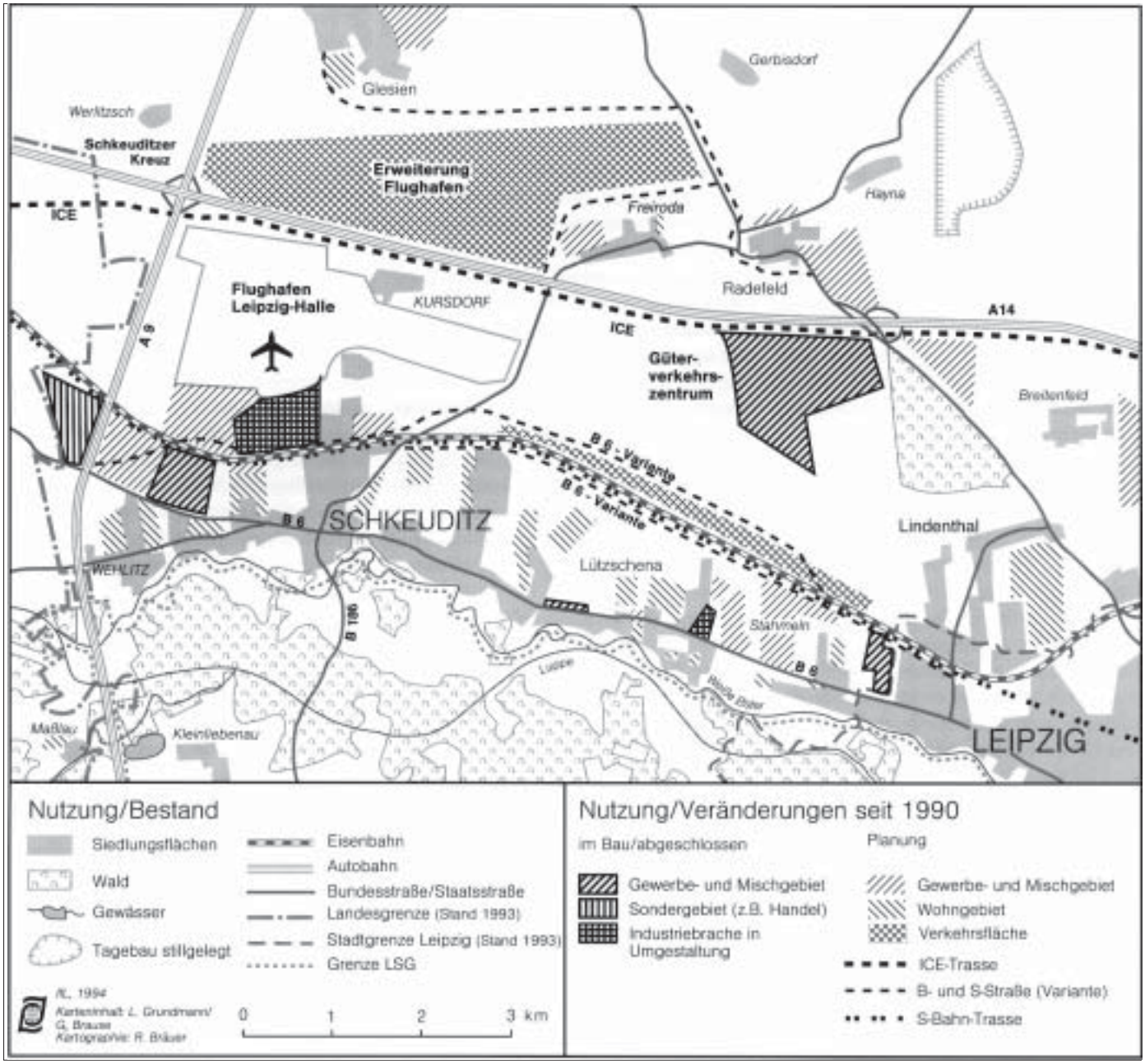

Abb. 1: Flächennutzung im Norden der Stadtregion Leipzig – Bestand, Veränderungen seit 1990 und Planung
Quelle: Unterlagen des Regierungspräsidiums Leipzig, eigene Kartierungen

Fassadengestaltung entgegengesetzt werden.

Der Untersuchungsraum

Der Problemstellung folgend, wurde mit dem nordwestlichen Teil der Stadtregion Leipzig ein Raum ausgewählt, für den sich besonders umfangreiche strukturelle und funktionelle Veränderungen abzeichnen. Der Untersuchungsraum liegt im Zentrum des „Mitteldeutschen Wirtschaftsraumes Leipzig-Halle" zwischen den beiden Oberzentren Halle (Sachsen-Anhalt) und Leipzig (Sachsen) und zwar in dem Bereich, in dem sich die Einflüsse beider Zentren räumlich nähern bzw. teilweise überschneiden. Er wird im Osten von der Stadtgrenze Leipzigs mit der Gemeinde Lützschena-Stahmeln, im Westen von der Landesgrenze zwischen Sachsen und Sachsen-Anhalt im Bereich der Autobahntrasse A 9 bzw. des Schkeuditzer Kreuzes, im Norden von den Gemeinden Glesien und Radefeld und im Süden vom Flußlauf der Weißen Elster und der Luppe im Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Nördlicher Leipziger Auenwald" begrenzt. Das Gebiet schließt die Stadt Schkeuditz mit ihren Stadtteilen und weitere vier Gemeinden mit sieben Ortsteilen ein, die teilweise den Charakter von Stadtrandsiedlungen haben, die andererseits ihren ländlich-agrarischen Charakter gegenwärtig noch bewahrt haben. Etwa im Schnittpunkt der oberzentralen Einflüsse hat die als Unterzentrum eingestufte Kleinstadt Schkeuditz (1993: 14 077 Einwohner) eine gewisse Eigenständigkeit, in der die Konzentration von Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen und zunehmend auch des Wohnungsbaus bereits jetzt eine hohe Stufe erreicht haben, und auf die sich eine die jetzige Funktion der Stadt weit übersteigende Bautätigkeit konzentriert. Der rasche Wandel der Funktionen der Stadt, die zunehmend auch überregionalen Charakter annehmen, deutet darauf hin, daß sich die Stadt zu einem Mittelzentrum entwickeln wird.

In dem Gebiet wohnen gegenwärtig ca. 23 000 Menschen. Die Gemeinden hatten

Gemeinde	1989 (31.12.)	1990 (31.12.)	1991 (31.12.)	1992 (31.12.)	1993 (30.06.)	Veränderung in %	
						1989/91	1991/93
Freiroda	605	576	564	562	561	93,2	99,4
Glesien	1.441	1.430	1.407	1.390	1.382	97,6	98,2
Kursdorf	266	256	266	253	zu Schkeuditz	100,0	-
Lindenthal	3.311	3.285	3.249	3.272	3.276	98,1	100,8
Lützschena	2.362	2.229	2.118	2.115	2.850 mit Stahmeln	89,7	134,6
Radefeld	1.118	1.086	1.084	1.081	1.086	96,9	100,1
Schkeuditz	14.909	14.338	14.064	13.949	14.071 mit Kursdorf	94,3	100,1
Stahmeln	762	737	738	742	zu Lützschena	96,8	-

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung 1989-1993
Quelle: Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen

1993 im Vergleich zu 1989 einen Bevölkerungsverlust von etwa 1 500 Einwohnern hinnehmen müssen (vgl. *Tab. 1*), der sowohl durch starken Geburtenrückgang aber auch durch Abwanderung ausgelöst wurde, besonders in den Jahren 1989 und 1990. Nach neuesten Angaben zur Wanderung sind 1992 erste geringfügige Anzeichen eines Wanderungsgewinns festzustellen (vgl. *Tab. 2*). Die Bevölkerungsentwicklung weicht damit nicht von der Entwicklung der übrigen Stadtregion ab.

	1990			1991			1992		
	Zuzüge	Wegzüge	Saldo	Zuzüge	Wegzüge	Saldo	Zuzüge	Wegzüge	Saldo
Freiroda	+11	-38	-27	+9	-11	-2	+25	-21	+4
Glesien	+32	-43	-11	+17	-39	-22	+25	-17	+8
Kursdorf	+13	-17	-4	-9	-14	-5	+10	-12	-2
Lindenthal	+164	-188	-24	+107	-112	+5	+129	-84	+55
Lützschena	+59	-179	-120	+72	-137	-65	+79	-77	+2
Radefeld	+26	-46	-20	+22	-20	+2	+38	-29	+9
Schkeuditz	+572	-1.103	-531	+289	-526	-237	+338	-342	-4
Stahmeln	+34	-64	-30	+28	-25	+3	+53	-32	+21

Tab. 2: Zu- und Wegzüge 1990, 1991 und 1992 (31.12.)
Quelle: Statistisches Landesamt Freistaat Sachsen

Ein wesentliches Kriterium der Auswahl des Untersuchungsraumes war neben den siedlungsstrukturellen Merkmalen die Lage im Verkehrsnetz mit sehr guter Erreichbarkeit der Oberzentren Leipzig und Halle, zwei Bundesautobahnen, zwei Bundesstraßen, einer Eisenbahnstrecke sowie dem Flughafen Leipzig-Halle nördlich der Stadt Schkeuditz. Die Verkehrslinien bieten sich aus raumordnerischer Sicht als Entwicklungsachse zur Ansiedlung neuer Funktionen an. Bei der Darstellung der Hauptfunktionen des Raumes werden die Bedeutung und Entwicklung der Verkehrseinrichtungen näher erläutert. Der ausgewählte Raum wird in den nächsten Jahren ein Schwerpunkt des Baugeschehens der Stadtregion Leipzig bleiben, erste größere Gebiete sind seit 1992 bereits für die unterschiedlichsten Nutzungsarten bebaut bzw. für eine Bebauung erschlossen. Von der Gesamtfläche des Untersuchungsraumes sollen nach Angaben zu den raumordnerisch bereits befürworteten Flächen fast 1 800 ha für verschiedene Nutzungsarten bebaut werden. (vgl. *Tab. 3*).

Wandel der Hauptfunktionen

Verkehr

Von den international, national und regional bedeutsamen Verkehrstrassen- und -einrichtungen im Nordraum der Stadtregion Leipzig gehen für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes selbst wie auch für den größeren „Mitteldeutschen Wirtschaftsraum" (im traditionellen Sprachgebrauch) erhebliche Impulse aus. Eine Konzentration des Investitionsgeschehens und der fertiggestellten Einrichtungen entlang von Straßen- und Autobahntrassen machen den Zusammenhang von Verkehrslage und innovativer Raumentwicklung auch in der zeitlichen Dimension sichtbar. Im darzustellenden Gebiet trifft diese generelle Aussage speziell auf einen Teilabschnitt der Bundesautobahn A 9 Berlin - Nürnberg und der A 14 Halle - Dresden im unmittelbaren Bereich ihrer Schnittstelle am Schkeuditzer Kreuz nordwestlich von Schkeuditz sowie entlang eines Abschnittes der Bundesstraße 6 zwischen Leipzig und Halle zu, der sich raumplanerisch als Entwicklungsachse für neu anzusiedelnde Gewerbe-, Dienstleistungs- oder Handelseinrichtungen sowie für neue Wohngebiete in den Siedlungen zwischen Leipzig und Halle abbildet.

Eine Analyse der raumordnerisch bereits befürworteten Baugebietsflächen nach Unterlagen des Regierungspräsidiums Leipzig bestätigt, daß der Raum für einen weiteren intensiven Ausbau der Verkehrsfunktion vorgesehen ist (vgl. *Tab. 3*).

Die Verkehrsflächen haben mit fast dreiviertel aller zu bebauenden Gebiete die größte Dominanz. Dieser Typ der Flächennutzung wird in den nächsten Jahren verstärkt zu dem bestimmenden Gebietsmerkmal werden und die Funktion des Raumes beeinflussen. In diesen Berechnungen sind die Flächen für die vorgese-

Flächennutzung	Größe in ha	proz. Anteil an gepl. Bauflächen
Verkehrfläche	1.315,0	73,2
Gewerbegebiet	251,2	14,0
Wohngebiet	145,9	8,1
Wohn- und Gewerbeparks	34,6	1,9
Handel	35,1	2,0
Mischgebiet	13,7	0,8
Gesamt	1.795,5	100,0

Tab. 3: Raumordnerisch befürwortete Baugebietsflächen nach Hauptnutzungsart (Nach: Unterlagen des Regierungspräsidiums Leipzig; Stand: Januar 1993)

hene ICE-Trasse parallel zum Bundesautobahnabschnitt der A 14 Schkeuditzer Kreuz – Abfahrt Lindenthal, die Ausbauerweiterungsflächen der Autobahn A 14 und für das künftige Autobahnkreuz „Schkeuditzer Kreuz", für die zu verlegenden Bundesstraßen und Kreisstraßen noch nicht enthalten. Diese befinden sich in der Planvorbereitung und werden den Flächenbedarf weiter erhöhen. Die Nähe zu den Bundesautobahnen A 9 und A 14 und zur Hauptstrecke der Deutschen Bahnen AG Halle - Leipzig stellen für die Ansiedlung von Gewerbe im weitesten Sinne eine besondere Standortgunst dar.

Bereits heute erweist sich als besonders innovationsfördernd der Ausbau des *Flughafens Leipzig - Halle* auf der Gemarkung der Stadt Schkeuditz, der sich mit einer neuen Rollbahn künftig auch auf die Gemarkung der Gemeinde Glesien erstrekken soll. Nach der Anzahl der beförderten Fluggäste und der Luftfracht hat sich die Bedeutung des vor 1989 vorwiegend nur zur Bedienung der Leipziger Messe ausgestatteten Flughafens so verändert, daß er heute den Rang 12 bei den deutschen Flughäfen einnimmt. Der Aufschwung des Flughafens begann mit der Übergabe durch die Treuhandanstalt an die Flughafen Leipzig-Halle GmbH 1991 (Beteiligung: Stadt Leipzig 15 %, sowie Stadt Halle, Land Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie die Landkreise Delitzsch und Leipzig). Im internationalen Vergleich erzielte er sogar die höchsten jährlichen Steigerungsraten (1993) bei der Beförderung von Passagieren um 40,5 %, das entspricht einer Beförderungsleistung von 1,5 Mio Passagieren (1989: 442 000 Passagiere, 1992: 1 Mio Passagiere, vgl. *Tab. 4*). Der Charterverkehr nahm dabei überproportional zu (80 % Steigerung 1993).

Der gegenwärtige Ausbau eines neuen Terminals soll dazu führen, daß bereits 1997 etwa 3 Mio Passagiere abgefertigt werden können. Neben Frankfurt/Main hat er insbesondere auch als Nachtluftposten (der „Sachsenstern") für die Beförderung von Luftpost Bedeutung, die 1994 mehr als 15 000 Tonnen Beförderungsleistung betragen soll. Die Zahl der bisher im Flughafen untergebrachten Einrichtungen (7 Luftfahrtgesellschaften mit eigenen Büros, 10 Luftfrachtunternehmen und Speditionen, 15 Reiseunternehmen, 6 Autovermietungen, 7 Bundesbehörden und 20 Konzessionäre) wird sich mit der Inbetriebnahme eines neuen Terminals erhöhen, so daß der Flughafen zugleich auch zu einer Arbeitsstätte für Beschäftigte aus der Region wird.

Der vollzogene Ausbau für den Allwetterflugbetrieb im Februar 1994 mit einem Investitionsumfang von ca. 60 Mio DM war ein entscheidender Schritt, daß er bezüglich der Flugsicherung in die erste Reihe der deutschen Großflughäfen rückt.

Der bisherige und künftige Ausbau des Flughafens ist Gegenstand eines öffentlich-rechtlichen Planungsverfahrens und fällt unter das Beschleunigungsgesetz. In-

Jahr	Passagierzahlen Linienflüge	Passagierzahlen Touristenflüge
1991	468.000	121.500
1992	732.000	329.000
1993	885.000	585.000
1994	925.000	755.000
1995	980.000	900.000
1996	1.065.000	1.020.000
1997	1.145.000	1.145.000

Tab. 4: Entwicklung der Passagierzahlen des Flughafens Leipzig-Halle 1991-1997 (Nach: Airport Nr. 1/1994 – Flughafen Leipzig-Halle GmbH)

zwischen ist das Raumordnungsverfahren für eine weitere neue Start- und Landebahn von etwa 3 600 m Länge nördlich der Autobahn 14 und der künftigen ICE-Trasse vorgesehen. Von der Gemeindeflur Glesien sollen dafür 650 ha Land in Anspruch genommen werden (siehe *Abb. 8*). Zwei Brückenbauwerke sollen die Autobahn und die neu zu errichtende ICE-Trasse überqueren, um die Verbindung zum bestehenden Flughafengelände herstellen.

Insgesamt soll der Raum auch hinsichtlich der Erschließung über die Schiene aufgewertet werden. Dazu wird als die am stärksten in den Raum eingreifende Maßnahme parallel zur Autobahn A 14 eine Trasse für den ICE-Verkehr neu gebaut werden, die den süddeutschen Raum (Nürnberg-Erfurt) mit dem mitteldeutschen Raum Halle-Leipzig verbindet (Planfeststellungsverfahren hat begonnen, Fertigstellung im Jahre 2000). Der regionale Verkehr zwischen Halle und Leipzig wird mit einer neuen S-Bahnverbindung verbessert; auf einer besonderen Trasse sollen die neuen Gewerbegebiete, insbesondere das große Mitteldeutsche Dienstleistungszentrum, Anschluß an die zwei Städte erhalten.

Im Bereich eines künftigen Güterverkehrszentrums (GVZ) zwischen der bestehenden Eisenbahntrasse nördlich der Gemeinde Lützschena und der bestehenden und 6-streifig auszubauenden Bundesautobahn A 14 (mit neuer Auffahrt nördlich Lindenthal), werden der Rangierbahnhof Leipzig-Wahren sowie ein Postfrachtzentrum und Anlagen der Kühl- und Lagerwirtschaft die künftige Raumentwicklung bestimmen (*Abb. 2*).

Das mit mehr als 100 Mio. DM bis 1995 zu errichtende Postfrachtzentrum – Sachsen erhält insgesamt drei solcher Einrichtungen – wird die überregionale Bedeutung des Raumes erhöhen. Eine Gleisverbindung soll den Anschluß an das künftige Güterverkehrszentrum und den Rangierbahnhof Leipzig-Wahren herstellen. Nach Fertigstellung dieser neuen Einrichtung der Deutschen Bundespost im Norden der Stadtregion wird das bestehende Paketpostamt in Leipzig die wichtigen Aufgaben im Paketversand an das Umland abgeben.

Weitere Verkehrsbaumaßnahmen werden in der Verlegung der gegenwärtig stark frequentierten Bundesstraße 6 als nördliche Umgehung der Ortslagen Lützschena-Stahmeln und Schkeuditz mit einer Durchquerung des Mitteldeutschen Dienstleistungszentrums sowie im Ausbau bzw. Teilverlegung von Kreisstraßen bestehen.

Die koordinierende Abstimmung der regionalen und überregionalen Verkehrsplanungen gehört zu den vordringlichsten Aufgaben der länderübergreifenden Pla-

Abb. 2: Postfrachtzentrum südlich der Ortslage Radefeld und der Bundesautobahn 14 im Bau: Januar 1994 (Foto: W. GRUNDMANN)

Abb. 3: Airport-Gewerbepark Glesien in der Bauvorbereitung: Februar 1994 (Foto: G. BRAUSE)

nungen im Rahmen des Staatsvertrages Sachsen – Sachsen-Anhalt.

Gewerbe- und Dienstleistungen

Das produzierende Gewerbe in der Organisation und Bedeutung von 1989 ist weitgehend zusammengebrochen. Im Gebiet betrifft das vor allem die Stadt Schkeuditz mit dem Großbetrieb Maschinen- und Apparatebau, auf dessen Gelände eine Neuansiedlung von Branchen des Dienstleistungsbedarfs zu beobachten ist (vgl. *Tab. 6*). Neue produktive Arbeitsplätze entstanden mit der Druckerei in Stahmeln und mit der Neugründung bzw. Weiterführung eines Baustoffbetriebes in Schkeuditz zur Herstellung von Bitumenwellplatten und in geringem Umfang auch in den übrigen Gemeinden. Insbesondere handelt es sich um Baustoffbetriebe. Zwei Brauereien haben im Gebiet die Produktion eingestellt. Begünstigt durch die Verkehrslage befinden sich größere Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete in der Planungsphase, zum Teil sind sie erschlossen und bebaut. Die etwa 250 ha großen Flächen für eine Nutzung als Gewerbe- bzw. Dienstleistungsflächen stehen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens oder liegen in Autobahnnähe (*Abb. 3 und 4)*. Als ein besonderer Schwerpunkt zur Ansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen tritt der Bereich um das Schkeuditzer Kreuz hervor. Insbesondere westlich der bebauten Stadtfläche von Schkeuditz entsteht gegenwärtig das Mitteldeutsche Dienstleistungszentrum “Am Roßberg” (nähere Ausführungen dazu bei Schkeuditz), das sich räumlich bis zur Autobahn A 9 erweitern soll, als bedeutendster Standort für Dienstleistungseinrichtungen auf einer Fläche von 25-30 ha. Weitere große Gewerbegebiete, die vor allem Service-Leistungen für den Flughafen aufnehmen sollen, sind südlich des Flughafengeländes sowie auf der Gemarkungsfläche Glesien vorgesehen. Auch außerhalb des Untersuchungsgebietes ist eine Verdichtung an der Bundesstraße nach Halle westlich der Autobahn sowie nördlich von Glesien bei Wiedemar bereits zu erkennen.

Kleinere Gewerbegebiete sind am Rand der Ortslagen nördlich der jetzigen B 6 geplant. In unmittelbare Nähe des Postfrachtzentrums werden zwischen Lindenthal, Radefeld und Freiroda größere Gewerbegebiete entstehen, deren Betreiber südlich Radefelds über eine neue Zufahrt die Autobahn A 14 erreichen können.

Nach der Errichtung von Lager- und Kühlanlagen in dem künftigen sogenannten Frischezentrum auf dem Gelände des Güterverkehrszentrums wird das Umland die jetzt in der Stadt Leipzig lokalisierten Marktfunktionen übernehmen. Das Gebiet um Radefeld - Breitenfeld - Freiroda

Branche	Gemeinde / Ortsteil							
	Lützschena Ortslage	Lützschena Gewerbegebiet	Glesien Ortslage	Glesien Gewerbegebiet Nord	Radefeld Ortslage	Radefeld OT Hayna	Freiroda Ortslage	Freiroda OT Gerbisdorf
Prod. Gewerbe	7	2	1	3	3	3	1	1
Baugewerbe	12	1	6	2	8	4	7	2
Landw. Betriebe	-	-	2	-	2	-	-	-
Handwerk	4	-	2	-	2	2	-	1
Handel/Gastr.	16	6	12	3	3	2	6	1
sonst. Dienstl.	12	-	1	5	-	1	2	-
Mediz. Einricht.	-	-	-	-	1	-	-	-
Banken/Versich.	17	-	2	-	2	2	4	1
Transp./Verkehr Tankstellen	12	1	8	7	4	2	3	-
Projekt./Planungsbüros/Werbung	10	1	-	-	1	1	1	-

Tab. 5: Neugründungen von Firmen und Einrichtungen in den Gemeinden (Stand Januar 1994)
Quelle: eigene Erhebungen

Abb. 4: Gewerbegebiet mit Fertighausausstellung Glesien: Februar 1994 (Foto: G. Brause)

Abb. 5: Möbelhaus westlich der Bundesautobahn 9 (Vordergrund) bei Schkeuditz: August 1993 (Foto: Archiv IfL Leipzig)

wird mit den neuen Gewerbe- und Lagereinrichtungen sowie dem Postfrachtzentrum neben dem unmittelbaren Bereich des Schkeuditzer Kreuzes ein zweiter Schwerpunkt der Gewerbeansiedlung. Mit einer neuen Autobahnauffahrt wird es gegenwärtig direkt an die Autobahn angeschlossen; die Zufahrt zur Stadt Leipzig ist mit einer sehr hohen Frequentierung problematisch. In historischen Dorflagen werden teilweise ehemalige Bauernhöfe oder Teile davon von neuen Gewerbebetrieben, meistens vom Handwerk oder von Planungsbüros nachgenutzt. Im Vergleich zur übrigen Stadtregion haben sich mit einer Ausnahme – ein Möbelhaus – keine großen Einkaufszentren oder Baumärkte angesiedelt (*Abb. 5*).

Wohnen

Im Vergleich zu einem deutlich stärkeren Ausbau der Verkehrsfunktion sowie einer Bedeutungszunahme durch Verdichtung mit Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen ist der Bedeutungszuwachs der Wohnfunktion in dem zurückliegenden Zeitraum geringer ausgebildet. Gegenwärtig konzentriert sich das Wohnungsbaugeschehen jedoch auf den östlichen Raum der Stadtregion Leipzig, der aus raumplanerischen Gründen und wegen seiner günstigeren landschaftlichen Ausstattung bevorzugt als Funktionsträger für das Wohnen ausgewiesen ist.

Die bestehenden Siedlungen an der heutigen Bundesstraße 6 zwischen Leipzig und Schkeuditz sind geeignet, weiteren Wohnungsbau aufzunehmen. Damit wäre die Anbindung an die Städte mit öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben. Die Flächennutzungspläne weisen in der Nähe der Straße auch Baugebiete aus, erste Wohnanlagen sind im Bau. Vielfach streben die Kommunen eine Kombination Wohnen/Gewerbe an. Für Stahmeln liegt ein genehmigter Bebauungsplan für einen Wohn- und Gewerbepark vor, nach dem auf einer Fläche von 10 ha etwa 250 Wohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu Gewerbeeinrichtungen entstehen sollen.

Auf der Entwicklungsachse sind in Lützschena weitere Flächen für den Wohnungsbau vorgesehen, z.B. für 84 Wohnungen südlich der B 6. Für Schkeuditz stehen Stadtsanierungsaufgaben an. Schwerpunkte des Wohnungsbaus werden außerdem die Gemeinden Glesien sowie Lindenthal werden.

Problematisch erscheint, daß in den dörflichen Kernen, teilweise auch in den Eigenheimsiedlungen, die bestehenden Flächenreserven nicht oder ungenügend zur Verdichtung mit Wohngebäuden genutzt werden. Es handelt sich um stadttechnisch wie verkehrstechnisch erschlossene oder teilerschlossene Flächen.

Im historisch gewachsenen Siedlungsnetz ist vielfach ein Verfall der Wohnsubstanz zu registrieren, in den Dörfern hat aber zugleich die Erneuerung der Dächer und Fassaden begonnen, was für die einzelnen Siedlungen kartographisch belegt wird.

In einigen Siedlungen ist ein Wandel in der Nutzung von Kleingartenanlagen/Wochenendhäusern eingetreten; die bauliche Substanz wird ergänzt und einige Gebiete sind auch im Flächennutzungsplan als künftige Wohngebiete aufgenommen.

Der Wandel der Siedlungsstruktur

Schkeuditz (14 077 Einwohner, 1993)

„Die kleine Stadt mit großer Zukunft“ (so die Stadtverwaltung in einem Informationsblatt 1993) ist innerhalb der Stadtregion Leipzig zum Symbol des Aufbauwillens und des raschen Strukturwandels geworden. Durch die Verwaltungsreform 1952 zum damaligen Bezirk Leipzig zugeordnet, kam es innerhalb des Bezirkes in eine periphere Lage. Trotzdem es eine sehr günstige Verkehrslage hatte (1840 Anschluß an die Eisenbahnstrecke Leipzig-Halle, 1911 direkte Straßenbahnverbindung nach Leipzig, 1927 Eröffnung des Flughafens Schkeuditz mit gesamtdeutscher Bedeutung, in den dreißiger Jahren Anschluß an zwei Autobahnen mit dem Kreuzungsbereich Schkeuditzer Kreuz), konnte es diese Lagevorteile nur bedingt nutzen. Zwischen den beiden Bezirksstädten Halle und Leipzig und an der nordwestlichen Grenze des Bezirkes Leipzig gelegen, waren nach 1952 der städtischen Entwicklung Grenzen gesetzt. Die fehlende bzw. ungenügende Ausstattung mit technischer Infrastruktur und ein dramatischer baulicher Verfall der Altstadt bestätigen das. Jedoch war Schkeuditz ein bedeutender Produktionsstandort für den Maschinen- und Apparatebau (ca. 3 000 Beschäftigte) in der Nachfolge der nach dem zweiten Weltkrieg verlorengegangenen Flugzeugindustrie an diesem gut erschlossenen Standort nordwestlich der Stadt in der Nähe des Flughafens und der Eisenbahn. Traditionell war Schkeuditz ein Zentrum der Rauchwarenindustrie, die in der Altstadt lokalisiert war. Durch Eingemeindungen verschaffte sich die Stadt Flächenreserven. In gewissem Umfang hatte Schkeuditz für einige Siedlungen der Landkreise Delitzsch, Merseburg und des Saalkreises zentralörtliche Funktionen übernommen, die aber durch die Nähe der Großstädte überdeckt wurden.

Die neue Entwicklung von Schkeuditz und der Übergang in die Marktwirtschaft gehen einher mit der Umwandlung der

Produktionsfunktion in eine Dienstleistungsfunktion mit überregionaler Bedeutung. Der Lagevorteil, vor allem die Nähe zu den Autobahnen und dem Flughafen, haben diesen Wandel in kurzer Zeit bewirkt. Einrichtungen wie das Mitteldeutsche Modezentrum (Fertigstellung Mai 1994), das Technische Zentrum Leipzig der Deutschen Bank AG (Fertigstellung Juni 1994), das Mitteldeutsche Veranstaltungscenter oder das Mitteldeutsche Congress Hotel werden für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und teilweise Thüringen errichtet. Weitere Baufelder sind für neue Gewerbegebiete vorgesehen. Die Globana-Unternehmungsgruppe baut neben dem Modezentrum eine Messehalle von 7 000 Quadratmeter Ausstellungsflächen, in der ab 1995 Spezial- und Regionalmessen der Modebranche abgehalten werden. Damit erweitert sich die bebaute Stadtfläche bis zur Bundesautobahn A 9 und hat mit der Errichtung eines Möbelmarktes (1992/93) auf einer Fläche von 32 ha die Autobahntrasse überschritten. Das Ausmaß der Baumaßnahmen zeigt die freundlicherweise vom Luftbildverlag Hans Bertram München und der Globana-Unternehmensgruppe zur Verfügung gestellte Luftbildaufnahme (Stand: Oktober 1993) auf der Rückseite dieses Heftes.

In diesen Einrichtungen werden mehrere tausend Arbeitsplätze für den Raum Leipzig-Halle und speziell für die Stadtregion Leipzig geschaffen. Allein das Mitteldeutsche Dienstleistungszentrum (MDZ) am Roßberg wird auf einer Grundstücksfläche von 25 ha etwa 5 000 bis 6 000 Mitarbeiter beschäftigen. Damit werden weggefallene industrielle Arbeitsplätze kompensiert. Zudem haben sich auf der ehemaligen Betriebsfläche des VEB Maschinen- und Apparatebau MAB (1989: knapp 3 000 Beschäftigte) der alten Sternbrauerei, von Brühlpelz (Pelzverarbeitung) und der Möbelfabrik Freirodaer Weg über 100 neue Branchen angesiedelt; die überwiegende Zahl ist dem dienstleistenden Sektor zuzuordnen. Produzierendes Gewerbe ist mit 28 kleineren Betrieben vor allem auf dem Gelände des ehemaligen MAB vertreten. Besonders viele Transportfirmen im weitesten Sinne (Speditionen) aber auch Projektierungs- und Planungsbüros haben sich hier angesiedelt (vgl.*Tab. 6*).

Die Neugründungen in den Wohngebieten der Stadt (Altbaugebiet, Neubaugebiet, Stadtteile Kursdorf und Wehlitz) sind in der Rangfolge Handelseinrichtungen, Banken- und Versicherungen, Transportunternehmen und medizinische Einrichtungen (Ärzte, Physiotherapeuten usw.). Aus der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung ist neben der steigenden Bedeutung als Einpendlerort – diese Funktion wird durch die vorgesehene S-Bahn Verbindung Halle-Schkeuditz-Leipzig erhöht werden – ein Druck auf den Wohnungsbau zu erwarten. Die qualitativ hochwertigen Arbeitsplätze in den neuen Einrichtungen werden insbesondere für junge Menschen attraktiv werden. Die Nähe zum Landschaftsschutzgebiet Nördlicher Auenwald und zu den oberzentralen Einrichtungen Leipzigs und Halles (z.B. kulturelle Einrichtungen) sind als positive Ansiedlungsfaktoren zu werten. Das derzeitige Angebot an Wohnungen entspricht weder quantitativ noch qualitativ den Anforderungen; besonders in den alten Siedlungskernen der Stadtteile und im Stadtzentrum ist die Wohnsubstanz extrem schlecht.

Der Bevölkerungsverlust 1989/91 von fast 900 Menschen war etwa zur Hälfte durch Abwanderung bedingt; 1992 ist bereits eine Stabilisierung eingetreten. Für den Wohnungsbau wäre eine Verdichtung in der bestehenden Siedlungsfläche wünschenswert; in der Nähe der neuen Dienstleistungseinrichtungen sind die ersten neuen Wohngebiete in der Planvorbereitung, im Flächennutzungsplan sind etwa 80 ha dafür vorgesehen. Die bauliche Verbesserung der Plattenbauten hat begonnen, für die Stadterneuerung müssen erhebliche Mittel eingesetzt werden, beispielsweise für die Stadtentwässerung. Mit einem System von Grün-, Frei- und Erholungsflächen können die Elster-Luppe-Aue und die Stadt harmonisch verbunden werden. Die Stadt hat gute strukturelle und funktionelle Voraussetzungen, in den Rang eines Mittelzentrums zu gelangen.

Branche	Altbaugebiete	Neubaugebiet Robert-Koch-Straße	Stadtteil Kursdorf	Stadtteil Wehlitz	aufgelassene Industriestandorte
Prod. Gewerbe	17	-	-	3	32
Baugewerbe	8	-	2	6	8
Handwerk	14	1	-	4	2
Handel	45	8	3	8	9
sonst. Dienstl.	20	1	-	1	4
Mediz. Einricht.	11	9	-	3	-
Banken/Versich.	28	-	1	3	5
Transp./Verkehr Tankst./Reiseb.	13	-	4	4	30
Projekt./Planungsbüros/Werbung	9	-	4	4	18
Gesamt	165	19	14	36	108

Tab. 6: Neugründungen von Firmen und Einrichtungen in der Stadt Schkeuditz (Stand Januar 1994)
Quelle: eigene Erhebungen

Lützschena-Stahmeln (2 850 Einwohner, 1993)

Mit der Eingemeindung von Stahmeln am 1.1.1994 nach *Lützschena*, die die bestehende Verwaltungsgemeinschaft ersetzte, hat sich Stahmeln für eine Zusammenarbeit mit Lützschena und nicht mit der unmittelbar baulich angrenzenden Stadt Leipzig entschieden.

Lützschena selbst hat von der Verkehrslage zu Halle und Leipzig profitiert; nach dem Flughafenbau 1927 erweiterte es seine Wohnsubstanz. Lützschena ist ein Wohnstandort für die Stadt Leipzig, bis 1989 fuhren 50 % der Auspendler nach Leipzig. Im Ort selbst war bis dahin die damalige Exportbrauerei Sternburg mit über 300 Beschäftigten wichtigster Arbeitgeber. Nach der Einstellung der Produktion sowie der Auflösung der landwirtschaftlichen Betriebe brach zunächst die wirtschaftliche Basis zusammen, die Einwohnerzahlen gingen zurück, die Versorgungslage verschlechterte sich. Die siedlungsstrukturelle Entwicklung orientiert sich nach 1989 an dem raschen Aufschwung von Schkeuditz. Es stellt sich zum einen heraus, daß sich nördlich von Lützschena mit dem aufzubauenden Güterverkehrszentrum, dem KV-Terminal, dem Postfrachtzentrum und Frischezentrum, der S-Bahn Halle-Leipzig und der neuen ICE-Trasse gewaltige Investitionen anbahnen und durch diese Einrichtungen für die Gemeinde eine Lagegunst entsteht. Zum anderen wird Lützschena durch seine

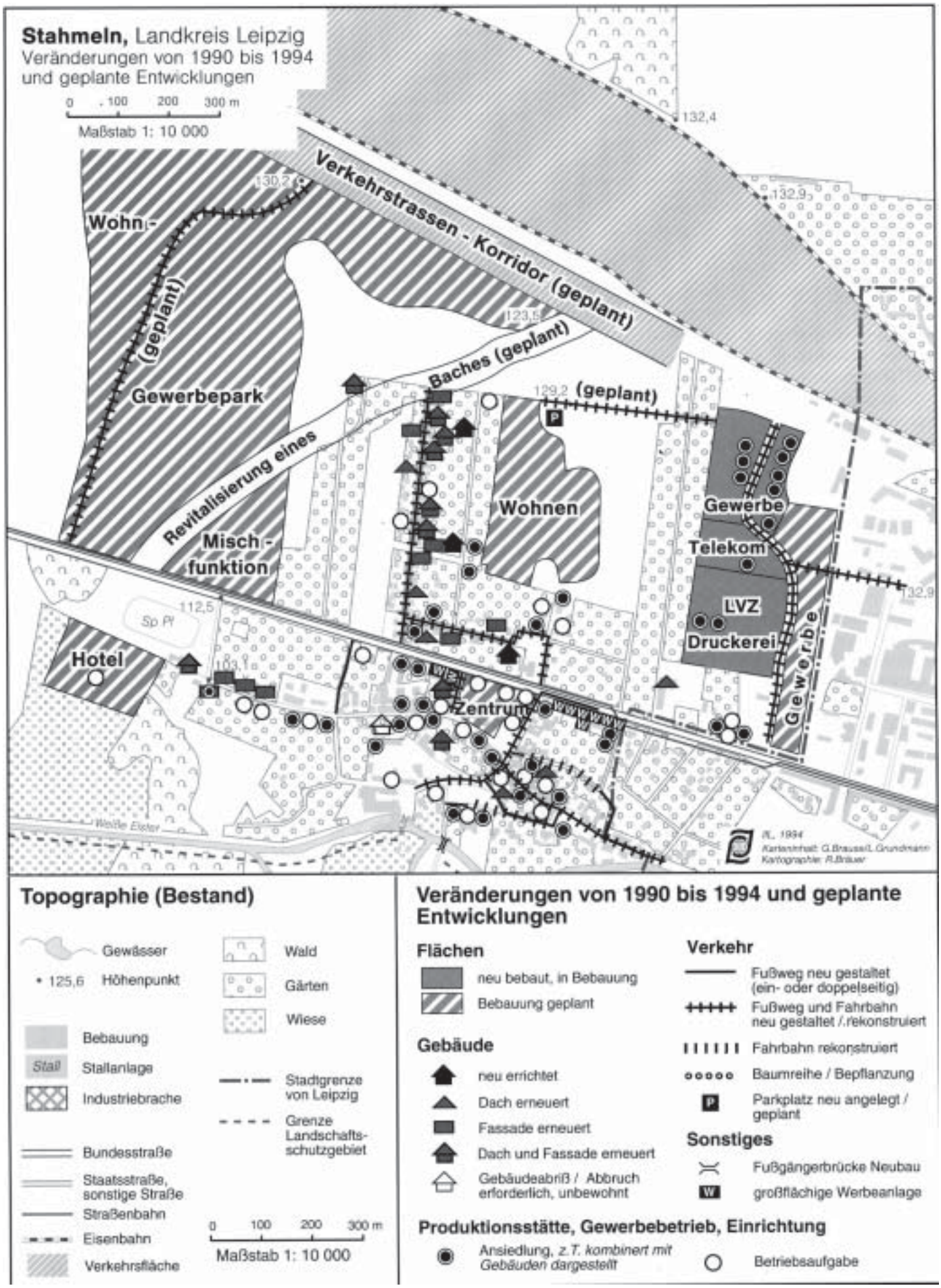

Abb. 6: Siedlungsstrukturelle Veränderungen 1990-1994 und Planungen: Lützschena-Stahmeln, Ortsteil Stahmeln
Quelle: eigene Erhebungen (Gen.-Nr.: DN S 013/94 vom 18.05.94 Landesvermessungsamt Sachsen)

Abb. 7: Siedlungsstrukturelle Veränderungen 1990-1994 und Planungen: Lützschena-Stahmeln, Ortsteil Lützschena
Quelle: eigene Erhebungen (Legende wie bei *Abb. 6*) (Gen.-Nr.: DN S 013/94 vom 18.05.94 Landesvermessungsamt Sachsen)

Abb. 8: Siedlungsstrukturelle Veränderungen 1990-1994 und Planungen: Glesien
Quelle: eigene Erhebungen (Legende wie bei *Abb. 6*)

gute Verkehrsanbindung an die Stadt Leipzig, auch über die Straßenbahn, verstärkt Wohnfunktion für die Stadt wahrnehmen. Nördlich der jetzigen Trasse der Bundesstraße 6 sind in bioklimatisch günstiger Lage neue Wohngebiete planerisch ausgewiesen. Standorte für Gewerbe befinden sich zwischen der Bundesstraße 6 und der Straßenbahntrasse im westlichen Teil von Lützschena. Im Sinne von Reserveflächen ist im Osten, nahe der ehemaligen Gemeindegrenze zu Stahmeln, Gewerbeansiedlung wohl zu großflächig vorgesehen. Insgesamt sind die neuen Wohn- und Gewerbegebiete so angelegt, daß ein struktureller Effekt im Sinne der Kompaktierung eintritt (*Abb. 7*). Erste Zeichen einer Verbesserung der Wohnbausubstanz wie Dacherneuerungen, Fassadenerneuerungen und Rekonstruktionen können vor allem im Wohngebiet „Gartenstadt" beobachtet werden. Seit 1989 wurden, meist in bestehender Bausubstanz, insbesondere an der Bundesstraße 6, ca. 80 Betriebe und Dienstleistungseinrichtungen neu gegründet, darunter 5 Automärkte; 4 Betriebe/ Läden sind nach der Gründung wieder geschlossen worden. Die Nachnutzung des ehemaligen Brauereigeländes zu Wohnzwecken, für Dienstleistungs- und öffentliche Einrichtungen wird von der Kommune ausdrücklich angestrebt. Dazu gibt es auch Vorstellungen, Teile des alten Betriebes als Bau- und technische Denkmale zu erhalten (z. B. Sudhaus mit Kuppel). Auf der Grundlage einer Marketing-Analyse konnten Entwürfe vorgestellt werden, die die städtebauliche Neuordnung einer Industriebrache zum Ziel hatten. Berücksichtigt wird in dem Konzept, ein Gemeindezentrum Lützschena-Stahmeln mit Rathaus, Post und Sparkasse auf dem Brauerei-Gelände zu schaffen.

In Lützschena ist der funktionelle und strukturelle Wandel größtenteils noch in der Planungsvorbereitung. Diese berücksichtigt auch die landschaftliche Gunst und wird mehrere Freiflächen, die neben ökologischen Effekten auch dem optischen Austausch zwischen Aue und Hochfläche dienen, erhalten.

Stahmeln hat durch die Eingemeindung Flächenreserven, Arbeitsplätze und Erholungsflächen in die neue Gemeinde eingebracht. Die Zusammenarbeit mit Lützschena vor allem auf dem Gebiet Schulwesen und Kultur bestand schon vor 1994 in der vorangegangenen Verwaltungsgemeinschaft.

Der produktive Bereich ist in Stahmeln mit der Weiterführung der Getreidemühle und einer neu errichteten Druckerei der Verlagshäuser Madsack und Springer (1992) angesiedelt, die als eine Betriebsverlagerung aus der Stadt Leipzig in das Umland einzuordnen ist. Der geplante Wohn- und Gewerbepark auf etwa 65 ha Fläche nördlich der Bundesstraße 6 soll zwischen 6 000 und 8 000 Arbeitsplätze im Gewerbeteil schaffen. 40 % der Fläche soll darin als Grün- und Erholungsfläche ausgebaut werden. Die Realisierung würde das ungewollte bauliche Zusammenwachsen mit Lützschena bedeuten. Der Aufbau eines Ortszentrums mit versorgenden und dienstleistenden Betrieben hat begonnen und verändert die bestehende Ortsstruktur (*Abb. 6*). Stahmeln wird durch die Straßenbahnverbindung zur Stadt Leipzig und durch Freiflächen-Reserven die Wohnfunktion für die Stadt erweitern.

Glesien (1 382 Einwohner, 1993)

Die Gemeinde, die aus mehreren alten Dorfkernen besteht, konnte sich trotz zunehmender Auspendler-Wohnortfunktion den ländlichen Charakter bewahren. Große Bauernhöfe aus der Zeit vor der Kollektivierung wie auch neuerer Geschoßwohnungsbau und große Stallanlagen für die Genossenschaft aus den 70 er Jahren unterstreichen die agrarische Grundstruktur. Im Untersuchungsgebiet wurde die Gemeinde stellvertretend als ein vorwiegend ländlicher Siedlungstyp untersucht. Wie auch die anderen umliegenden Dörfer im Kreis Delitzsch war Glesien in eine relative Abseitslage geraten. Der Strukturwandel setzte wie in der benachbarten Stadt Schkeuditz sehr rasch ein mit erheblichen räumlichen Konsequenzen. Die bestehende Bausubstanz wurde mehr als in den übrigen untersuchten Gemeinden modernisiert und verändert, zum Teil mit neuen Häusern verdichtet, und seit 1992 ist Glesien an das zentrale Entwässerungssystem angeschlossen. Fünf Buslinien schaffen tägliche Verbindungen zur Kreisstadt, nach Leipzig und zum Flughafen.

Die Ursachen für den großen Ansiedlungsdruck sind in einer optimalen Verkehrslage an den beiden Bundesautobahnen A 9 und A 14 im Bereich des Schkeuditzer Kreuzes zu suchen. Weitere Ansiedlungsimpulse gehen von dem Flughafen Leipzig-Halle aus, dessen künftige Erweiterung mit der nördlichen Start- und Landebahn ca. 650 ha der Gemarkungsfläche Glesiens in Anspruch nehmen wird. In den alten Ortslagen selbst wie auch im neuen Gewerbegebiet Nord haben sich inzwischen über 50 neue Firmen angesiedelt, neben einigen produktiven Gewerbebetrieben vor allem im Gewerbegebiet Nord ist der Anteil an Einrichtungen des Transportes, von Speditionen und ähnliche Einrichtungen und von Handelseinrichtungen bemerkenswert hoch (*Tab. 5*). Neues Gewerbe auf über 35 ha raumordnerisch befürworteter, ehemaliger landwirtschaftliche Fläche wird sich vor allem am Bedarf des Flughafens orientieren (*Abb. 3*).

Mit der Anlage einer Musterhaus-Siedlung mit 38 Musterhäusern im Anschluß an die bebaute Ortslage sowie durch ein geplantes neues Wohngebiet am südwestlichen Ortsrand deutet sich an, daß ein Bedeutungszuwachs für die Wohnfunktion erwartet wird. Insgesamt ist mehr als die Hälfte der Gemeindefläche für eine neue Bebauung vorgesehen. Darin dokumentiert sich ein großer Bedeutungswandel der Gemeinden für die nächsten Jahre stellvertretend für weitere ehemals ländliche Siedlungen wie Radefeld und Lindenthal, Freiroda, Hayna und Breitenfeld.

Literatur:

BELITZ, H. (1991): Zur Erarbeitung regionaler Strukturkonzepte für Ostdeutschland. Industriepolitik für Sachsen. Basis (Beratungsstelle für arbeitsorientierte Strukturentwicklung in Sachsen e.V.), Leipzig.

BERKNER, A. (1993): Der Südraum Leipzig – Braunkohlenbergbau, Grundstoffindustrie und Folgelandschaftsgestaltung im Umbruch. Ber. z. dt. Landeskunde. Bd. 67, 1, S. 35-53.

BIRKHOLZ, K. (1993): Der räumlich-strukturelle Wandel in der Region Brandenburg-Berlin. In: Geogr. Rundschau, 45, 10, S. 564-573.

BRENDEL, M. (1993): Zukunft als Technologieregion. GEWOS-Standortgutachten für den Südraum Leipzig (Teil 1). In: Leipziger Wirtschaft 7/8, S. 18-24

FRIEDRICHS, J. (1978): Steuerungsmaßnahmen und Theorie der Suburbanisierung. In: Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 125.

FRIEDRICHS, J. (1985) (Hrsg.): Die Städte in den achtziger Jahren. Demographische, ökonomische und technologische Entwicklungen. Opladen.

HARTWIG, J. (1993): Der Suburbanisierungsprozeß unter den kleinen Bürofirmen und freien Berufen im Verdichtungsraum München . In: Münchener Geogr. Hefte 50, S. 101-156.

GRAHL, R.& D. RINK (1993): Die Entwicklung der Stadtregion Leipzig zwischen 1945 und 1992. - Vom Versuch des Wiederanknüpfens an Traditionen nach 1945 über den verhinderten Strukturwandel = Projektbericht „Soziale Strukturen und Mentalitäten

in den neuen Bundesländern.“ Leipzig.
Heineberg, H. (1987): Stadtgeographie. Grundriß Allgemeine Geographie 10. 2. Aufl. Paderborn.
Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig (1993) Entwurf: Hrsg. Dezernat für Stadtentwicklung und Raumplanung der Stadt Leipzig.
Ihr Wirtschaftsstandort (1993?) Landkreis Leipzig. Herausgegeben vom Landratsamt Leipzig. Leipzig o.J.
Karrasch, P. (1993): Chancen und Perspektiven der Leipziger Metallindustrie. In: Die Region Leipzig-Halle im Wandel = Material zur Angewandten Geographie, Bd. 22, S. 49-53.
Kistenmacher, H. (1978): Zur Problematik von Entwicklungsachsen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Arbeitsmaterial Nr. 10.
Kowalke, H. (1992): Umstrukturierung der Industrie im Freistaat Sachsen. In: Standort, Zeitschrift für Angewandte Geographie, H. 3, S. 27-32.
Landkreis Leipzig. Kreisentwicklungsplan. Herausgegeben vom Landkratsamt Leipzig (1993): Textteil: Kreisentwicklungsplan - Erläuterungsbericht, Kartenteil mit 16 Fachplänen.
Rohr, v. H.G. (1978): Ist Suburbanisierung steuerbar? In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Arbeitsmaterial Nr. 10.
Schmidt, R., et al. (1993): Entwicklungstendenzen im Umland großer Städte in den neuen Bundesländern am Anfang der 90iger Jahre. IÖR-Schriften, H. 01 (Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden), S. 35-53.
Standortkatalog (1993): Gewerbegebietsplanungen im Regierungsbezirk Leipzig, Industrie- und Handelskammer Leipzig
Statistisches Jahrbuch Sachsen, Kamenz 1991, 1992, 1993.
Tendenzen der Raumentwicklung in Ostdeutschland. Institut für Medienforschung und Urbanistik München (1991): Informationsdienst 9. Jg., Nr. 1.
Tietz, B. (1992): Aktuelle Probleme der Stadtentwicklung und des Einzelhandels in den neuen Bundesländern. Mengler Kamingespräche 7, Saarbrücken.
Wirth, P. (1992): Flächenbedarf und ökologische Risiken. Aktuelle Planungen im Umland von Dresden und Leipzig. In: Standort, Zeitschrift für Angewandte Geographie, H. 16.
Wiest, K. (1993): Die Region Halle-Leipzig. Neugliederung und Kooperationsansätze. In: Europa Regional 2, S. 1-11.
Wirtschaftsstandort Leipzig (1993): Rat der Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft. Leipzig.
Wirtschaft und Arbeit in Sachsen. Bericht zur wirtschaftlichen Lage im Freistaat Sachsen (1993): Hrsg. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden.

Autoren:
Dipl.-Geogr. Gerald Brause,
Landschaftsplanungsbüro Dr. Bormann & Partner GmbH, Grimma
Dr. Luise Grundmann
Institut für Länderkunde Leipzig
Beethovenstraße 4,
D-04107 Leipzig.