

Erläuterungsbericht zur Maßnahme

NEUBAU PLEIßENBACHGRÜNZUG CHEMNITZ - ALTENDORF

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Aufbauend auf dem städtebaulichen Rahmenplan „Bahnhofsareal Altendorf“, die vertiefende Studie „Grünzug Pleißenbach“ und der Vorplanung werden die Ziele und Maßnahmen aus den zugrundeliegenden Arbeiten konkretisiert und in der Objektplanung in die Ausführungsreife überführt.

Für das ehemalige Bahngelände ist entlang des Pleißenbachs die Entwicklung eines attraktiven, grünen Stadtraums geplant. Herzstück ist dabei der weitestgehend naturbelassene Pleißenbachgrünzug. Als Verbindung zwischen den beiden Landschaftselementen Pleißenbach und Bahngelände ist ein Stadtteilpark vorgesehen, der gleichermaßen Natur und Mensch gewidmet ist.

Dieser bietet nicht nur Erholungspotential, sondern integriert auch die Erfordernisse von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Gestaltung. Die Verknüpfung des neuen Parks mit den umgebenden Stadtteilen ist über die Integration des Premiumradweges und in Form von Brücken und Querverbindungen gesichert. Damit kann die Zielstellung, einen Stadtteilpark mit Anbindung an übergeordnete Grünverbindungen und Radwegeverbindungen für die angrenzenden Gebiete anzubieten, erfüllt werden.

Ein weiteres Planungsziel ist die naturnahe Umgestaltung des Pleißenbachs. Als Teil der zukünftigen Parklandschaft soll das Gewässer einerseits hinsichtlich der wasserrechtlichen und naturschutzfachlichen Anforderungen entwickelt, andererseits hinsichtlich der Erlebbarkeit und Wohnumfeldwirkung aufgewertet werden. Hierbei sind auch die vorhandenen Brückenbauwerke mit einzubeziehen. Parallel läuft die Planung für drei Brückenbauwerke, die Brücke „Am Stadtgut“, die „Talbrücke“ und die „Ratsbachbrücke/-durchlass“.

Aufgrund der Zusammenarbeit verschiedener Fachplaner und des Ineinandergreifens der Planungen von Freianlagen, Gewässerrenaturierung und Brückenbauwerken wird im Folgenden der Zusammenhang zum Gesamtvorhaben Pleißenbachgrünzug hergestellt und erläutert.

Für die Stadt Chemnitz bietet sich die einmalige Chance, die ehemalige Trennung der Stadtteile Altendorf und Kaßberg durch den Güterbahnhof und die damit verbundene Eisenbahnstrecke umzuwandeln in einen Grünzug, der die bestehende Infrastruktur in nutz- und erlebbare Elemente umfunktioniert, für die breite Öffentlichkeit zugänglich macht und zugleich einen ökologischen Mehrwert entwickelt. Dafür steht immer noch sinnbildlich das Verweben der für den Ort charakteristischen Landschaftselemente Bahntrasse und Pleißenbach aus der städtebaulichen Rahmenplanung.

1.1 Lage des Untersuchungsgebietes

Das Bearbeitungsgebiet liegt westlich des Stadtzentrums auf der ehemaligen Fläche des Güterbahnhofs Chemnitz Altendorf. In Nord-Süd-Ausrichtung hat es eine Ausdehnung von ca. 30 m bis 130 m und in Ost-West-Ausrichtung eine Länge von ca. 1.760 m. Insgesamt umfasst das Gebiet inklusive der Flächen zum Gewässerumbau rund 11 ha. Die Flächen ohne Gewässerumbau belaufen sich auf ca. 6,0 ha.

Das Baufeld beginnt westlich der Rudolf-Krahl-Straße und erstreckt sich auf Brachflächen in einem Korridor zwischen Paul-Jäkel-Straße, Beyerstraße und Limbacher Straße. Es verläuft dabei teilweise im Hinterland von Wohn- und Gewerbegrundstücken.

1.2 Abschnittseinteilung der Gesamtmaßnahme

Das Bearbeitungsgebiet wurde in 4 Abschnitte eingeteilt. Diese ergeben sich aus baugelastischen Gründen, potenziellen Umsetzungsräumen und aus Gründen der Flächenverfügbarkeit.

Die Abschnitte sind eng mit der Maßnahme zum Gewässerumbau gekoppelt.

Abschnitt	Kurzbezeichnung	Abschnittsbezeichnung	Größe Gesamt	Größe Freianlagen
Abschnitt 1	BA 1	Industriebrache	7.770 m ²	3.940 m ²
Abschnitt 2	BA 2 Nicht relevant für BA 118/2022	Brücke Rudolf-Krahl-Straße bis Brücke „Am Stadtgut“	21.500 m ²	12.540 m ²
Abschnitt 3	BA 3	Brücke „Am Stadtgut“ bis Widerlager Erzberger Straße inkl. Radweg	63.160 m ²	40.375 m ²
Abschnitt 4	BA 4 Nicht relevant für BA 118/2022	Widerlager Erzberger Straße bis Brücke Beyerstraße inkl. Ratsbach	17.170 m ²	1.550 m ²
Gesamt				

2. Situation und Entwicklungsidee der Beschlussinhalte - räumlich gegliedert

2.1 Bauabschnitt 1 – Industriebrache

Der Abschnitt der Industriebrache ist in drei charakteristische Bereiche gegliedert.

Der westliche Abschnitt ist geprägt von Baumbestand, Böschungen zum Pleißenbach und einem ‚Tümpel‘. Der Baumbestand - kleiner Aufwuchs und einzelne größerer Bäume mit einem Stammdurchmesser von 0,3m bis 0,5m. Dieser befindet sich überwiegend im künftigen Gewässerbereich. Der außerhalb des Gewässerbereiches vorhandene wertvolle Altbaumbestand (GR 12/2021, Unterlage 13 Eingriffsregelung), weist an einigen Bäumen der hauptsächlich vorzufindenden Spitzahorne Anzeichen von Rußrindenkrankheit auf.

Im zentralen Bereich des Baufeldes wurde nach erfolgter Abbruchmaßnahme eine Brachfläche hinterlassen und es sind anthropogen geprägte Bodenverhältnisse anzutreffen. Im Rahmen der bereits erfolgten Maßnahme in diesem Areal wurden Baum-Neupflanzungen, Strauchpflanzung und eine Wiesenansaat vorgenommen, die dauerhaft zu erhalten sind.

Der östliche Bereich – die Dreiecksfläche zur Rudolf-Krahl-Straße - wird geprägt durch eine Böschung mit dichtem Gehölzbewuchs. Der Baumbestand besteht aus Aufwuchs und einzelnen größeren Bäumen mit einem Stammdurchmesser von 0,3m bis 0,9m, wovon zahlreiche mehrstämmig sind.

Der Bereich des BA1 wird im Sächsischen Altlastenkataster als eine Altlastenverdachtsfläche geführt (SALKA-Nr.: 61240446).

Im Zuge der Gewässerplanung soll der Pleißenbach im 1. Bauabschnitt auf Höhe der Brachfläche und eines alten Teiches aufgeweitet, Nebenarme ausgebildet und der nördlich ankommende Mühlgraben offengelegt werden.

Der im westlichen Bereich befindliche Baumbestand bildet neben dem neu entstehenden Pleißenbach das Grundgerüst der neuen Anlage und wird größtenteils erhalten.

In Nähe des künftigen Radweges werden über Natursteinblöcke informelle Sitzmöglichkeiten gegeben, die zum Beobachten einladen, aber nicht weit in die Grünbereiche führen.

Dier zentrale offene Wiesenfläche beidseits des offenzulegenden Mühlgrabens wird in ihren Charakterzügen weiterentwickelt und durch die Initiierung einer Hochstaudenflur frischer Standorte gestärkt.

An der Rudolf-Krahl-Straße wird der Baumbestand außerhalb des Gewässerbaufeldes erhalten und am Böschungsfuß zum Pleißenbach eine Hochstaudenflur etabliert mit einzelnen Natursteinblöcken auf Höhe der bestehenden Parkplätze.

2.2 Bauabschnitt 3 – Grünzug Mitte

Im Wesentlichen sind die Strukturen der ehemaligen Bahnanlage im Bestand noch erhalten. So befinden sich neben den geschotterten Gleisanlagen zahlreiche Relikte der Bahnanlage wie Prellböcke, Beschilderungen oder die mechanischen Stellwerke der Weichenanlagen. Von den ehemals vorhandenen Gleisen sind noch die drei südlichen Gleise (in Teilen) vorhanden und stellenweise durch Aufwuchs geprägt. Der Großteil der Gleise wurde 2019 abgebrochen und hierbei eine zentrale Fläche aus Betonrecycling belassen.

Auf 300 m Länge (8 m breit) ist eine Laderampe noch vorhanden. In Ost-West-Ausdehnung erstreckt sich diese zwischen den Gleisanlagen und dem Pleißenbach und stellt die größte befestigte Fläche auf dem Planungsgebiet dar. Höhenunterschiede entlang der Laderampe zum Pleißenbach werden partiell durch kleinere Beton- und Ziegelmauern abgefangen. Diese sind jedoch größtenteils zusammengefallen und nur noch schemenhaft erkennbar.

Als Oberflächenbeläge wurden überwiegend Bitumendeckschichten verwendet (Laderampe). Kleinere befestigte Querverbindungen, Fußgängerpfade und Anpassungsbereiche sind teils in Großsteinpflaster, teils mit Bitumenbelägen ausgeführt. Im Bereich der ehemaligen Erzberger Straße sind noch Reste der Pflastersteine des ehemaligen Straßenbelages und Natursteinborde vorhanden. Die Einfassungen und Abgrenzungen der Belagsflächen sind vorwiegend mit Betonborden ausgeführt. Zur Limbacher Straße besteht aus dem Gelände heraus eine asphaltierte Wegeverbindung, beidseitig durch eingefriedete Lagerflächen begrenzt.

Neben den baulichen Anlagen wird das ehemalige Bahnareal vor allem durch eine Ruderalvegetation geprägt. Da das Gelände seit den 1990er Jahren brachliegt, hat sich zwischen dem Gleisschotter eine Pflanzengemeinschaft aus vorwiegend Pioniergehölzen angesiedelt.

Die ehemaligen Gleistrassen sind hierbei in Teilen von Vegetation frei und durch Gleisschotter geprägt. Südlich der Laderampe haben sich ein junger, teils dichter Gehölzbestand sowie Ruderalflur entwickelt.

Der neue Grünzug Mitte - Extensivlandschaft umfasst einen knapp 2,4 ha großen Bereich und beinhaltet künftig neben den landschaftlichen Elementen vorwiegend Wegeverbindungen mit Rastplätzen zur Erschließung der Parkanlage und Vernetzung der angrenzenden Stadtteile. Übergeordnet wird die Gleislandschaft von der Radwegeverbindung Wüstenwald-Küchwald tangiert, der den Stadtteil Wüstenwald mit dem Küchwald verbindet.

Der ruderale, extensive Charakter der ehemaligen Bahnanlage soll erhalten bleiben. Extensiv genutzte, wiesenartige und auch sich selbst entwickelnde Bereiche sollen sich unter Verwendung von heimischem standortgerechtem Saat- und Pflanzgut weiterentwickeln.

Etablierung von kräuterreichen wiesenartigen Grünflächen (Ansaatmischungen gebietsheimischer Arten mit Anteilen von Weidenröschen und Nachtkerzen), sowie vereinzelte Neupflanzungen sind im Bereich der ehemaligen Gleistrassen aufgrund der erforderlichen Rückbaumaßnahmen notwendig.

Entlang der gesamten ehemaligen Gleistrasse werden alte Bahnrelikte (Prellböcke, Stellschienen, Kilometersteine, Masten, etc.) erhalten, bei Erfordernis aufgearbeitet und in den Grünzug integriert.

Als wichtige Erschließungsachsen werden die Verbinder (Querungen im Grünzug) aus hellem Asphalt hergestellt und somit klar als Parkweg deklariert. Dafür wird der Asphalt mit heller Einstreu versehen und zum Schluss gegrintet, d.h. die Bitumendecke angeschliffen. Dadurch werden die hellen Zuschlagsstoffe sichtbar. Dies wirkt sich positiv auf den SRI-Wert (Solar

Reflectance Index) aus, die Fläche heizt sich so im heißen Sommer weniger stark auf als herkömmlicher Asphalt. Die Einfassung erfolgt mittels Einzeilern aus Natursteinmaterial.

Der westliche Verbinder beinhaltet die Brücke „Am Stadtgut“ (Planung Ingenieurbauwerke Büro IGS 2022, nicht Inhalt von B-118/2022) und bindet im Norden an den Gutsweg an.

Am Parkeingang Limbacher Straße entsteht ein kleiner Platzbereich, leicht erhöht mit einem ersten Ausblick auf die Pleißenbachlandschaft. Hier wird ein kleines Sitzangebot geschaffen bevor der Verbindungsweg über die Talbrücke (Planung Ingenieurbauwerke Büro IGS 2022, nicht Inhalt von B-118/2022) zum Anschlusspunkt ehemaliger Güterschuppen Richtung Altendorf führt. Parkseitig zweigt nach der Brücke östlich der Pleißenbachweg in Richtung alte Erzberger Straße ab.

Rastplätze mit Sitzmobiliar, Anlehnbügel und Abfallbehälter werden an Tangenten zum Radweg entwickelt. Die Rastplätze werden in Natursteinpflaster ausgeführt und mit Straßenborden aus dem Rückbau Erzberger Straße gefasst. So ergibt sich ein leichter Höhensprung zwischen Aufenthaltsplatz und angrenzender Bachlandschaft.

Ein Rastplatz folgt auch in dem Bereich, wo das Gewässerprofil und das Lichtraumprofil des Weges sich verengen. An dieser Stelle wird durch den Gewässerbau eine alte Eisenbahnbrücke abgebrochen, und der alte Schienenstrang mittels Pflasterung wieder sichtbar gemacht. In diesem Abschnitt werden mit Ziel einer verkehrssicheren Flächennutzung umfangreiche Auslichtungsmaßnahmen des Aufwuchses notwendig.

Unterhalb des nördlichen Brückenkopfes der Erzberger Straße entsteht eine kleine Tribünensituation zum Treffen und Beobachten und der Pleißenbachweg wird als Laufsteg mit munterem Treiben. Hierfür wird ein Sitzmodul aus Eichenholzbohlen vorgesehen, das in drei Ebenen unterschiedliche Sitz- und Liegemöglichkeiten bietet, nach Süden Richtung Pleißenbach und Sonne gerichtet und im Rücken die alte warme Mauer der ehemaligen Brücke.

Eine umfangreiche Sicherung des alten Brückenkopfes ist notwendig, um die Wegeführung am Brückenfuß zu gewährleisten. Die Mauerkrone ist zum Teil abgebrochen und die Hinterfüllung lose. Nach erfolgter Instandsetzung verbleibt der bestehende Baukörper als Relikt vergangener Zeiten im Pleißenbachgrünzug. Eine dauerhafte Unterhaltung und regelmäßige Prüfung sind erforderlich. Die geplante Integration des Bestandswiderlagers als Aussichtspunkt am Pleißenbach bietet sich insbesondere auf Grund seiner Höhe von ca. 8 m über dem Fließgewässer an.

Die Instandsetzung des Widerlagers erfolgt im Sinne der notwendigen Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Absturzsicherung) und gestalterischen Einbeziehung als Aussichtspunkt in den Pleißenbachgrünzug. Beachtet werden muss, dass sich die Stadt Chemnitz zur Verfahrensweise mit der ehemaligen Straßenüberführung Erzberger Straße die Option offenhält, dies wieder als Überführung über den Pleißenbach herzustellen. Ein Abbruch der Widerlager nicht vorgesehen.

Vom Fuß des alten Widerlagers führt ein untergeordneter Pfad führt zwischen Bahn- und Straßendamm auf die Erzberger Straße. Mittels Stellstufen aus Kanthölzern und in Splittdeckschicht wird der Anstieg überwunden. Die Erzberger Straße selbst wird im Bereich des Pleißenbachgrünzuges aufgrund des Nutzungswegfalls oberflächlich zurückgebaut. Die alte Straßenbaumallee wird gepflegt und der Unterwuchs ausgelichtet. Die ausgebauten Straßenborde (Berliner Bord) werden als Wegeeinfassung zum Wiedereinbau verwendet. Ein asphaltierter Weg bildet in diesem Bereich dann neu die Verbindung vom Premiumradweg zur Paul-Jäkel-Straße.

Die beiden Verbinder (Querungen des Grünzuges) als Hauptgehwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen Kaßberg und Altendorf werden mit einer insektenfreundlichen Beleuchtung ausgestattet. Diese Wegeachsen flankieren die im Herzen der Parklandschaft befindlichen intensiver gestalteten und genutzten Grünbereiche.

In diesem zentralen Bereich der Extensivlandschaft, zwischen Pleißenpark und altem Güterschuppen wurden partiell drei Gleise erhalten und in die Gestaltung integriert. Hier entstehen extensive Gleisgärten, die über einen Pfad aus Wassergebundener Decke erfahrbar werden. Dieser Gleispfad nutzt in Teilen noch bestehende Gleise als Einfassung und führt durch den ausgelichteten Sukzessionsaufwuchs aus vorwiegend Birken und Weiden. Es werden aus dem Bestand Baumgruppen entwickelt, die ein luftiges Vegetationsbild ergeben. Aus der Rodungsmaßnahme werden in Fortführung der Gleise längs gerichtete und in der Breite an den Schienenabstand angelehnte Totholzhecken aus dem anfallenden Stammmaterial hergestellt.

Einzelne Gleisstränge werden mit Wildstauden bepflanzt und steigern damit vegetativ das längs gerichtete Bild der ehemaligen Bahnanlage. Noch im Boden befindliche Bahnschwellen aus Beton werden belassen, bzw. bei Lage in künftigen Wegeverläufen seitlich gestapelt. Quer zur Gleisrichtung werden Stichwege aus Betonplatten hergestellt. Einzelne Sitzblöcke aus Eichholzbohlen laden zum Verweilen in dieser extensiven erlebbaren Gleislandschaft ein. Durch die Sukzessionsentwicklung hat sich in diesem Bereich bereits eine leichte humose Oberschicht auf dem Gleisschotter entwickelt. Diese wird genutzt, um mit wenig Bodenbearbeitung und einem geringen Auftrag von Oberboden eine Wiesenfläche herzustellen. Bei den offenen Schotterbereichen wird Oberboden mit dem Schotter vermischt und die Ansaat kann erfolgen.

Mit Belastung des anstehenden Bodens ist aufgrund der vorangegangenen Nutzung zu rechnen, daraus ergeben sich erhöhte Entsorgungskosten (ECKERT2018 und M&S2022). Bei Eignung wird das Aushubmaterial vor Ort wieder eingebaut und zur Geländemodellierung genutzt. Vorhandener Oberboden wird bei Abtrag wieder eingebaut, Oberboden aus dem Gewässerbau wird bei entsprechender Eignung ebenfalls nachgenutzt.

Die Entwicklung der zentralen Extensivlandschaft bietet die Chance, die ehemalige Trennung der Bahnanlage in Ost-West-Richtung als erlebbaren Landschaftsraum zu entwickeln, der zusammen mit der Gewässerrenaturierung die beiden Landschaftselemente miteinander verwebt.

2.3. Bauabschnitt 5 – Radweg Küchwald - Wüstenbrand

Mit dem Erwerb der ehemaligen Eisenbahnstrecke Küchwald-Wüstenbrand 2018 hat die Stadt Chemnitz die Chance, diese beiden Punkte und damit die westlichen Vorstadtgebiete und die Chemnitzer Innenstadt über einen rund 13,5km langen Premiumradweg miteinander zu verbinden. Im Bearbeitungsgebiet umfasst der umzusetzende Abschnitt eine Länge von ca. 1040m ab Bau-km 9+848 bis Bau-km 10+887.

Bereits in Umsetzung (Bauherr A 66) befindet sich der an der Rudolf-Krahl-Straße westlich anschließende Bauabschnitt 3. Analog des ankommenden Weges wird im Bau Feld des Pleißenbachgrünzuges ein funktionaler Radweg in Asphaltbauweise hergestellt mit 4,0m Breite und 0,5m Bankett. An Kreuzungspunkten zum Grünzug und an Rastplätzen werden Aufmerksamkeitsfelder aus Natursteinpflaster 5-Zeiler entstehen.

Zum Bereich der Gleisgärten und des sich südlich anschließenden Pleißenparks wird ein Stahlliner eingebaut und zeugt damit der Besonderheit des Ortes auch vom Radweg aus.

Am Böschungsbereich, Höhe BA2 zum Pleißenbach wird aufgrund der Nähe zur Gewässerböschung ein Geländer eingebaut. Am Bahndamm beträgt die Neigung 1:2, zum Teil steiler und erfordert den Einbau eines Geländers.

2.4. Bauabschnitt 6 - Kompensationsfläche

Die Kompensationsfläche mit rund 1,3ha qm mit Gewerbeumgebung befindet sich in etwa 1,5km Entfernung zum Planungsgebiet. Aus dem Bebauungsplan 16-12 Teil B resultiert die Entwicklung der externen Ausgleichsfläche auf dem Flurstück 195/1, Gemarkung Rottluff, als Maßnahme zum Ausgleich im Sinne des 1a Abs. 3 BauGB.

Hier sollen vorgezogene Maßnahmen des Artenschutzes für die Art Gartengrasmücke erfolgen. Diese Fläche soll durch Neupflanzung von ca. 500 m Großsträuchern und einer extensiven Pflege der übrigen Fläche aufgewertet werden.

3. Inhaltliche Gliederung – durch verschiedenen Fachförderungen bedingt

3.1. Gewässerrenaturierung Pleißenbach

Der Pleißenbach begrenzt das Planungsgebiet im Süden. Im Zuge der Planungen „Neubau Pleißenbachgrünzug Chemnitz Altendorf“ soll das Gewässer hinsichtlich der wasserrechtlichen und naturschutzfachlichen Anforderungen entwickelt und auch hinsichtlich der Erlebbarkeit und Wohnumfeldwirkung sowie besserer Abflusseigenschaften bei Hochwasser aufgewertet werden. Im Bearbeitungsgebiet befinden sich ca. 1.850m Gewässerstrecke.

Die Renaturierung des Pleißenbaches fungiert als Rückgrat der Entwicklung des gesamten Grünzuges. Neben den Zielen der WRRL und dem Hochwasserschutz werden für den Artenschutz und die Naherholung hochwertige Freiräume am Gewässer geschaffen. Der Pleißenbach erhält nach 100 Jahren Verbau wieder mehr Raum für eine dynamische Entwicklung.

Unter Berücksichtigung der aus den verschiedenen Planvorgaben hervorgehenden Forderungen sowie des Gewässertyps ist eine naturnahe Umgestaltung des Pleißenbaches das Ziel der Planung. Zweck der Umgestaltung ist in erster Linie die Erreichung der Ziele der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL). Entwicklungsziele und Maßnahmen sind durch das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie im sogenannten Steckbrief Oberflächenwasserkörper (LFULG, 06/2009) sowie dem Wasserkörpersteckbrief 2.Bewirtschaftungsplan (bfg, 08.2018) konkretisiert und zusammengefasst. Weitere Zielstellungen gehen aus dem Hochwasserschutzkonzept/ Risikomanagementplan hervor (IWU GmbH/ AquaEnTec Ing. GmbH, 11/2010).

Die Planung vereint unter Berücksichtigung der aktuell maximalen Flächenverfügbarkeiten und innerstädtischen Restriktionen bestmöglich die vielfältigen Forderungen und Maßnahmenvorschläge für die Zielerreichung nach Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL).

Die Pleißenbachlandschaft wird essenzieller Bestandteil des Grünzuges und wird dessen Charakter entscheidend prägen. Der Bach trägt zur Verbesserung des Stadtklimas und der Erholungsfunktion bei, sowie leistet einen wichtigen Beitrag zum Artenschutz.

Grundsätzlich muss das Entwicklungsziel den Forderungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie gerecht werden, d.h. ein gutes ökologisches Potenzial entwickelt werden.

3.2. Pleißenpark

Die Freianlagen umfassen das Gebiet außerhalb des geplanten Gewässerkorridors und sind untergliedert in die eher extensiv gehaltene Gleislandschaft und den intensiv nutzbaren Pleißenpark. Insgesamt weist der Planungsraum eine Größe von ca. 5,9 ha auf, die nach städtebaulichen Maßstäben entwickelt werden und Aufenthalts- und Wohnqualität in angrenzenden Stadtteilen maßgeblich befördern sollen.

An zentraler Stelle zwischen Pleißenbach und Bahntrasse liegt der in der Nutzung intensivere Pleißenpark. Die ehemalige Laderampe wird als Promenade überformt und als Kommunikations- und Aufenthaltsort entwickelt. Der Parkbalkon und der Spielplatz bilden zwei Schaufenster auf die künftige Bach- und Auelandschaft und fassen das mittig liegende Rasenplateau. Die nördliche Seite der Ladepromenade wird als harte Kante in die Extensivlandschaft entwickelt, wogegen die südliche Seite eine weiche Kontur zum dynamischen Pleißenbach hin erhält.

Kleine Aufweitungen des Gleisweges und Pleißenbachweges bilden an wichtigen Orten, stimmungsvollen Bereichen und Schnittstellen mit anderen Wegehierarchien, Plätze zum Verweilen und Rast machen, Ausblick genießen und zum Ankommen.

Insgesamt wird der gesamte Verlauf des Grünzuges Pleißenbach durch Wege unterschiedlicher Prägung erlebbar und bildet auf seiner Länge von rund 1,5 km vielfältige Eindrücke. Eine durchgängig einheitliche Gestaltung sollte als Wiedererkennungszeichen das Ziel sein.

3.3. Premiumradweg

Als wichtige Tangente des künftigen Grünzuges wird der Radweg Küchwald-Wüstenbrand im Baufeld des Pleißenbachgrünzuges entwickelt. Damit steht dem Pleißenbachgrünzug auch die Möglichkeit einer überregionalen Vernetzung mit anderen Stadtteilen zur Verfügung.

Als 4 m breiter Radweg führt er im ehemaligen Gleisverlauf des ehemaligen Bahnhofes Altendorf durch die extensive Gleislandschaft auf dem Bahndamm entlang und bietet unabhängig von seiner überörtlichen Verbindungsfunktion und eindrucksvollen Blicken in die Landschaft die Möglichkeit, an unterschiedlichen Aufenthaltsinseln im Park zu verweilen oder im zentralen Bereich in den neuen Park einzutauchen und den neuen Grünzug zu erleben.