



STADT LEIPZIG
DER OBERBÜRGERMEISTER

Bebauungsplan Nr. 103.1
Verkehrsknoten Bayrischer Platz

Stadtbezirk: Mitte

Ortsteil: Zentrum-Südost

Begründung
gemäß
§ 9 Abs. 8 BauGB

Planverfasser: Stadt Leipzig
Stadtplanungsamt

Datum: 9.4.2001

INHALT	SEITE
1. Geltungsbereich	3
2. Verfahren	3
3. Veranlassung und Planungsziel	5
4. Bestandsaufnahme	6
4.1. Gegenwärtige Nutzung	6
4.2. Baugrund	6
4.3. Ver- und Entsorgungsleitungen	6
5. Planungskonzeption	7
5.1. Einbindung in den Stadtraum	7
5.2. Trassierung	7
5.2.1. Abschnitt bisherige Philipp-Rosenthal-Straße / neue Straße des 18. Oktober	7
5.2.2. Einmündung Paul-List-Straße	8
5.2.3. Abschnitt bestehende Straße des 18. Oktober	8
5.3. Querschnitte	8
5.3.1. Querschnitt neue Straße des 18. Oktober	8
5.4. Anlagen des ÖPNV	9
5.4.1. Haltestelle Straße des 18. Oktober	9
6. Grünordnung	10
6.1. Quantitative Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz	10
6.2. Verbal-argumentative Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich unter Berücksichtigung der Ausgleichsflächen	11
7. Umweltverträglichkeit	13
7.1. Schutzgut Mensch	13
7.2. Schutzgüter Stadtbild / Kultur- und Sachgüter	14
7.3. Schutzgüter Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	14
7.4. Schutzgut Boden	15
7.5. Schutzgut Grundwasser und Oberflächenwasser	15
7.6. Schutzgüter Klima und Luft	15
8. Begründung der Festsetzungen	17
8.1. Verkehrsfläche	17
8.2. Grünordnung	17
8.3. Nachrichtliche Übernahme von nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen	17
9. Durchführung und Kosten	18
10. Kinderfreundlichkeit	18

Anlagen:

- Knotenarm Straße des 18. Oktober, Technische Entwurfsplanung, M 1 : 500
- Ausschnitt aus dem Gestaltungskonzept Windmühlenstr. / Str. des 18. Okt., M 1 : 1000

1. Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Ortsteil Zentrum-Südost des Stadtbezirks Mitte und umfasst auf einer Fläche von ca. 1,1 ha ganz oder teilweise folgende Flurstücke der Gemarkung Leipzig:

1116, 1139, 1140/2, 1141/1, 1141/2, 1142/1, 1142/2, 2455/1, 2455/2, 2797/1, 2798, 3835/18, 3835/19, 4030, 4048, 4125

Mit Ausnahme von 1116, 1141/2, 1142/2, 2455/1 und 3835/19 sind die im Geltungsbereich liegenden Teile der Flurstücke bereits als öffentliches Straßenland gewidmet.

2. Verfahren

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst einen Teil des Gebietes "Straße des 18. Oktober", für das die Stadtverordnetenversammlung am 20.10.1993 beschlossen hat, einen Bebauungsplan aufzustellen (Beschluss Nr. 911/93).

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept wurde in Verbindung mit dem parallel erarbeiteten Gestaltungskonzept am 20.6.1998 in der gemeinsamen Sitzung des Fachausschusses Planung und Bau mit dem großen Planungsbeirat behandelt. Der Fachausschuss stimmte dem Verkehrs- und Gestaltungskonzept mehrheitlich zu. Die konkrete Vorplanung für die Verkehrsbaumaßnahme "Ausbau der Stadtbahnlinie 16 Süd" wurde dem Fachausschuss Planung und Bau am 21.9.1999 vorgestellt. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll das Baurecht für einen Teilabschnitt der Verkehrsbaumaßnahme geschaffen werden.

Am 7.10.1999 fand im Stadtteilzentrum des Bürgervereins Messemagistrale eine Bürgerversammlung zum Verkehrs- und Gestaltungskonzept statt. Die Diskussion, bei der mehr als 50 Bürger anwesend waren, spitzte sich auf die Frage der zu erwartenden Lärmbelastigung in der Straße des 18. Oktober zu. Vertreter der Verwaltung erläuterten, dass im Rahmen der Entwurfsplanung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen geprüft wird.

Auf eine zusätzliche frühzeitige Bürgerbeteiligung konnte gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 BauGB verzichtet werden, da die Unterrichtung über die Planung mit Erörterung auf der Bürgerversammlung am 7.10.1999 erfolgten.

Mit Schreiben vom 18.10.1999 erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie des Umweltverbandes Ökolöwe, des Bürgervereins Messemagistrale und des Stadtbezirksbeirats Mitte. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurde die Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf präzisiert.

Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs fand vom 5.12.2000 bis 4.1.2001 statt. In dieser Zeit gingen von fünf Trägern öffentlicher Belange Stellungnahmen ein; drei Bürger beteiligten sich mit

Anregungen am Planverfahren.

Die Stellungnahme der DB AG führte zur Änderung des Planentwurfs, indem die für den City-Tunnel planfestgestellte Fläche nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen wurde.

Einige Stellungnahmen und Anregungen führten zur weiteren Präzisierung der Begründung. Mehrere Stellungnahmen und Anregungen konnten nicht berücksichtigt werden, da sie sich auf Sachverhalte bezogen, die außerhalb des Geltungsbereichs liegen oder die im Bebauungsplan nicht geregelt werden können.

Es ist vorgesehen, den Satzungsbeschluss im Juni zu fassen. Der Bebauungsplan kann danach allerdings erst in Kraft treten, wenn zwischen der Stadt Leipzig und dem Eisenbahnbundesamt eine vertragliche Regelung erzielt wurde, die den Straßenbau auf der planfestgestellten Fläche ermöglicht. Hierzu wird zur Zeit zwischen den beiden Vertragspartnern verhandelt.

3. Veranlassung und Planungsziel

Ausgangspunkt der Planung ist die Absicht, die Erschließung des alten Messegeländes durch den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern. Dies erfordert, die Straßenbahnlinie 16 von der Arthur-Hoffmann-Straße in die Philipp-Rosenthal-Straße zu verlegen und stadtbahnmäßig auszubauen.

1995 wurden in einer im Auftrag des Amtes für Verkehrsplanung durchgeführten Untersuchung verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsführung im Bereich Philipp-Rosenthal-Straße, Johannisallee und Straße des 18. Oktober analysiert. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass zur ungestörten Führung der Stadtbahn der Individual-Durchgangsverkehr von der Philipp-Rosenthal-Straße auf die Straße des 18. Oktober verlagert werden muss. Die Philipp-Rosenthal-Straße bleibt damit dem Anliegerverkehr vorbehalten.

Weiterhin wird der geplante S-Bahn- und Eisenbahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Bayerischem Bahnhof und der in diesem Zusammenhang vorgesehene unterirdische Haltepunkt Bayerischer Bahnhof Veränderungen in der Organisation des öffentlichen Nahverkehrs im Platzbereich zur Folge haben.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die Straße des 18. Oktober nicht mehr wie heute in die Philipp-Rosenthal-Straße einzuführen, sondern den künftigen Hauptverkehrsströmen entsprechend direkt in den Kreuzungsbereich Bayrischer Platz münden zu lassen, in diesem Zusammenhang die Straßenbahn im Knotenbereich zu separieren und zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zur S-Bahn die Haltestellenanlage aus der Windmühlenstraße in die Straße des 18. Oktober zu verlegen. Die Philipp-Rosenthal-Straße wird baulich abgehängt.

Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Bebauungsplans ist die Vorplanung der Straße durch das Ingenieurbüro Gruner & Partner, die in Abstimmung mit dem durch das Architekturbüro Speer & Partner erarbeiteten Gestaltungskonzept für den Straßenzug Windmühlenstraße - Bayrischer Platz - Straße des 18. Oktober erfolgte. Damit ist eine abgewogene Berücksichtigung verkehrstechnischer und stadtgestalterischer Belange sichergestellt.

4. Bestandsaufnahme

4.1. Gegenwärtige Nutzung

Der überwiegende Teil der zu planenden Flächen wird schon jetzt als Verkehrsfläche genutzt. Eine Erweiterung des Verkehrsraumes erfolgt im Randbereich des grün überwachsenen Bahngeländes und im westlichen Teil der ehemaligen Baumschule.

4.2. Baugrund

Im Plangebiet ist folgendes geologisches Normalprofil zu erwarten (ohne Berücksichtigung von Aufschüttungen und Abtragungen):

Mächtigkeit	Geolog. Bezeichnung	Geolog. Alter
ca. 8 m	Geschiebelehm bzw. -mergel mit eingelagerten Schmelzwassersanden	Quartär, Elsterkaltzeit
< 1 m	Bänderton	Quartär, Elsterkaltzeit
3 bis 4 m	Sand und Kies (Flussschotter)	Quartär, Elsterkaltzeit

Anhand vorliegender Bohrungen ist festzustellen, dass im Plangebiet mit Auffüllungsmächtigkeiten von etwa 2 m zu rechnen ist. Ob innerhalb der Auffüllungen die erforderliche Tragfähigkeit für die zu errichtenden Straßen erreicht wird, ist durch gezielte Untersuchungen im Zuge der weiteren Planung zu ermitteln.

4.3. Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Planbereich befinden sich Kabelanlagen der Telekom, der Leipziger Verkehrsbetriebe, der Stadtbeleuchtung und der Energieversorgung. Weiterhin befinden sich mehrere Mischsammler (z.B. DN 850/1300) und Trinkwasserleitungen (z.B. TW 500) der Kommunalen Wasserwerke sowie Rohrtrassen für Lichtsignalanlagen im Plangebiet. Mehrere Gasleitungen (z.B. G 500 und 900) der Stadtwerke Leipzig verlaufen im Fahrbahnbereich. Die Gabelung Philipp-Rosenthal-Straße / Straße des 18. Oktober wird von einer Fernwärmeleitung DN 350 unterquert.

Mit den geplanten Baumaßnahmen sind erhebliche Leitungsumverlegungen verbunden. Eine detaillierte Untersuchung erfolgt in der Entwurfsplanung. Größere Leitungsanlagen wie der Mischwassersammler oder die Fernwärmeleitung werden nach Möglichkeit nicht umverlegt.

5. Planungskonzeption

Die folgenden Ausführungen zur Einbindung in den Stadtraum, zur Trassierung und den Querschnitten der Straße sowie zu den Anlagen des ÖPNV sind nicht Bestandteil der Bebauungsplan-Festsetzungen. Sie werden hier erläutert, um diese besser zu veranschaulichen. *Der Bahnkörper der Straßenbahn einschließlich der Haltestellenbereiche ist innerhalb der Straßenverkehrsfläche mit dem Planzeichen 5.2.2 "Straßenbahnen" markiert.*

5.1. Einbindung in den Stadtraum

Das Gestaltungskonzept sieht vor, die gesamte Straßenachse vom Wilhelm-Leuschner-Platz bis zum Deutschen Platz durch Ausbildung einer in Teilbereichen bereits vorhandenen Allee aufzuwerten. Der Freiraum vor dem Portal des Bayrischen Bahnhofs wird der Öffentlichkeit direkt vom Straßenkreuzungsbereich aus zugänglich gemacht und im Zusammenhang mit dem neu anzulegenden Zugang zum unterirdischen S-Bahnhof umgestaltet.

Früher angestellte Überlegungen zur Neubebauung des Bayrischen Platzes gingen auf das Ergebnis eines 1991 durchgeführten Workshops zurück und sahen vor, den Platz mit einer kreisförmigen Bebauung räumlich zu fassen. Diese Planung wird nicht mehr weiter verfolgt, da sie den Abriss der vorhandenen und zwischenzeitlich bereits sanierten Wohnbauten voraussetzen würde. Die bestehenden Gebäude werden somit langfristig erhalten, so dass lediglich noch bauliche Ergänzungen an der Westecke und der Ostecke im Abschnitt Nürnberger Straße erfolgen werden. Die im Krieg zerstörten Teile des Bahnhofsgebäudes werden ergänzt, wobei hier noch offen ist, ob diese Ergänzung durch einen getreuen Wiederaufbau des Zerstörten oder in modernen Formen vorgenommen wird. Durch die Abhängung der Philipp-Rosenthal-Straße entsteht eine neue Platzfläche, auf der eine als Zunge hereinragende und im Blickpunkt der Philipp-Rosenthal-Straße liegende bauliche Dominante errichtet werden soll. Auf dem Gelände der ehemaligen Baumschule (Spitze zwischen Philipp-Rosenthal-Straße und Straße des 18. Oktober) ist eine Bebauung vorgesehen, die die Traufhöhe der in der Philipp-Rosenthal-Straße liegenden Altbauten aufnimmt.

5.2. Trassierung

Die Achse Windmühlenstraße / Straße des 18. Oktober ist heute und im Prognosenetz 2010 als Hauptverkehrsstraße vorgesehen. Ihre Dimensionierung muss somit den Belastungen der Spitzenstunde im Prognosejahr genügen. Die Radfahrer werden auf fahrbahnbegleitenden Radstreifen und -wegen geführt.

5.2.1. Abschnitt bisherige Philipp-Rosenthal-Straße / neue Straße des 18. Oktober

Die Philipp-Rosenthal-Straße wird in ihrem bisherigen Trassenverlauf verändert. Sie wird in Höhe der Hausnummer 3 vom Knotenbereich Bayrischer Platz abgehängt, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden und wird damit zur Sackgasse mit Wendeschleife. Die Zufahrt für den Individualverkehr ist somit nur noch über die Kreuzung mit der Johannisallee möglich. Für Notfallfahrzeuge

und auch für Busse der Linie 60, die weiterhin im Zuge der Philipp-Rosenthal-Straße verkehren soll, ist jedoch eine Durchfahrtsmöglichkeit im Gleisbereich weiterhin gegeben. Die bisherige Verkehrsfläche zwischen neuer Wendeschleife und Verkehrsknoten Bayrischer Platz wird teilweise bebaut und teilweise in einen platzartigen Fußgängerbereich umgestaltet.

Statt der Philipp-Rosenthal-Straße wird die Straße des 18. Oktober geradlinig auf den Bayrischen Platz geführt. Die Länge des umzubauenden Straßenabschnitts zwischen Kreuzung Bayrischer Platz und Philipp-Rosenthal-Straße beträgt annähernd 250 m.

Die Stadtbahnhaltestelle wird von der Windmühlenstraße in den östlichen Kreuzungsarm Straße des 18. Oktober verlegt. Zwangspunkte bestehen hier durch die bestehenden Gleisradien im Knotenbereich. Durch eine S-Verschwenkung wird die Gleistrasse auf die bestehende Gleislage in die Philipp-Rosenthal-Straße geführt.

5.2.2. Einmündung Paul-List-Straße

Auch die Paul-List-Straße läuft künftig nicht mehr direkt auf den Kreuzungsbereich Bayrischer Platz zu, sondern wird in Höhe der Hausnummer 9 nach Süden verschwenkt, um in die verlängerte Straße des 18. Oktober einzumünden. Die ehemalige Straßenverkehrsfläche wird in einen platzartigen Fußgängerbereich umgestaltet. Die Zufahrt in die Paul-List-Straße ist aus stadtwärtiger und landwärtiger Richtung möglich; sie erfolgt aus stadtwärtiger Richtung über eine separate Linksabbiegespur. Ebenso ist die Ausfahrt aus der Paul-List-Straße in beide Richtungen möglich.

5.2.3. Abschnitt bestehende Straße des 18. Oktober

Östlich der Haltestellenanlage wird der Querschnitt der Straße des 18. Oktober zunächst mit Mittelinsel bis zur Einmündung der zu den Wohngebäuden der LWB führenden Anliegerstraße weitergeführt. Vor der Einmündung entsteht eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Nach der Einmündung wird der Querschnitt auf die bestehenden Maße verengt. In diesem außerhalb des Bebauungsplans liegenden Bereich wird die Fahrbahn gegenüber dem bisherigen Zustand baulich nicht erweitert. Neben der Fahrbahn wird abschnittsweise ein Parkstreifen für Längsparker angelegt. Die bisher direkt neben der Fahrbahn befindlichen Radwege werden hinter den vorhandenen Baumreihen eingeordnet.

5.3. Querschnitte

5.3.1. Querschnitt neue Straße des 18. Oktober

Die Querschnittsbreite von Nord nach Süd im Haltestellenbereich (gemessen von der Südwest-Ecke des Gebäudes Paul-List-Straße 5) bemisst sich zu:

- Gehweg	2,92 m
- Radweg	2,50 m
- Fahrbahn mit 3 Fahrstreifen à 3,00 m	9,00 m
- Haltestelleninsel	3,34 m
- Gleiskörper	6,00 m
- Haltestelleninsel	3,34 m
- Fahrbahn mit 3 Fahrstreifen à 3,00 m	9,00 m
- Radweg	2,00 m
- Gehweg	3,00 m

gesamt	41,10 m

Südlich grenzt das Gelände des Bayrischen Bahnhofs mit dem geplanten Zugangsbereich zur unterirdischen S-Bahn-Station an.

5.4. Anlagen des ÖPNV

5.4.1 Haltestelle Straße des 18. Oktober

Im südöstlichen Knotenarm des Bayrischen Platzes ist der Bau von zwei gegenüberliegenden Haltestelleninseln der Stadtbahn in Form erhöhter, behindertenfreundlicher Bahnsteige geplant, um somit günstige Umsteigebedingungen zum geplanten S-BahnHaltepunkt am Bayrischen Bahnhof zu schaffen. Die Haltestellenanlage wird so ausgebildet, dass sie in der Perspektive auch vom Bus angefahren werden kann.

Die Haltestellenanlage wird im Zusammenhang mit dieser Straßenbaumaßnahme errichtet. Eine Verlegung der Haltestellen von der Windmühlenstraße und somit die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle soll jedoch erst zum Zeitpunkt der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes erfolgen.

6. Grünordnung

Parallel zum Bebauungsplan wurde im Auftrag der Stadt Leipzig vom Büro Adrian Landschaftsplanung ein Grünordnungsplan erarbeitet (2/2000).

Rechtliche Grundlagen für den Grünordnungsplan bilden die §§ 4 und 7 (2) des Sächsischen Naturschutzgesetzes (SächsNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11.10.1994. Daneben sind die §§ 8 bis 11 (Eingriffsregelung) des SächsNatSchG zu berücksichtigen. Die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich erfolgt in einer von der Größe und ökologischen Wertigkeit der jeweiligen Flächen abhängigen Punktebewertung nach der "Ausgleichsabgabenverordnung des Hessischen Ministers für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz" vom 3. März 1995.

6.1. Quantitative Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz

Das Plangebiet teilt sich nach Bestand und Planung wie folgt auf die einzelnen Biotoptypen auf:

Bestand

Flächenbezeichnung (Biotoptyp)	Fläche in m ²	Faktor	Punkte
Einzelbäume, heimisch	900	31	27.900
Einzelbäume, exotisch	870	26	22.620
Gehölzsukzession (ohne Flächen unter Baumkronen)	310	14	4.340
Rasenflächen / Verkehrsgrün	2.500	10	25.000
Baumreihen-Vegetationsfläche	125	7	875
unbefestigter Weg	80	6	480
versiegelte Fläche	8.440	3	25.320
Summe (ohne m² Krone von Einzelbäumen)	11.455		106.535

Planung

Flächenbezeichnung (Biotoptyp)	Fläche in m ²	Faktor	Punkte
Einzelbäume, heimisch, Erhalt	530	31	16.430
Einzelbäume, exotisch, Erhalt	120	26	3.120
Verkehrsgrünflächen (Mindestfläche)	1.000	10	10.000
Verkehrsflächen versiegelt	10.455	3	31.365
Summe (ohne m² Krone von Einzelbäumen)	11.455		60.915

Von den im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindlichen 26 Bäumen bleiben 8 Linden

erhalten, 18 Bäume müssen gefällt werden. Durch das Fällen der Bäume gehen 1.120 m² Baumkrone verloren. Zudem werden rund 2.000 m² Gehölzsukzession, Rasenfläche und teilversiegelte Vegetationsflächen versiegelt. Aus der Bilanz ergibt sich ein Defizit von 45.620 Punkten, das durch zusätzliche Maßnahmen auszugleichen ist.

Baumneupflanzungen werden in der Bilanz mit 31 Punkten angesetzt; pro Baum werden 8 m² Krone berechnet. Aufgrund des Grünflächendefizits in der Planung werden zusätzlich 183 großkronige Bäume gepflanzt. Damit wird das rechnerische Defizit von 45.620 Punkten vollständig ausgeglichen.

6.2. Verbal-argumentative Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich unter Berücksichtigung der Ausgleichsflächen

Die verbal-argumentative Herangehensweise zur Ermittlung der Eingriffskompensation berücksichtigt die Belange des Naturschutzes und der Landespflege und stellt eine angemessene Beurteilungsform dar, die den Anforderungen der Eingriffsregelung genügt.

Die Art und der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen richtet sich dabei nach der Art und Intensität der Beeinträchtigungen sowie nach den auf den entsprechenden Ausgleichsflächen wiederherzustellenden und den heute dort vorhandenen Werten und Funktionen. Bei der Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist zu beachten, dass mit der Kompensation für die Beeinträchtigung eines Schutzgutes (bzw. Wert- und Funktionselementes) auch eine teilweise oder völlige Kompensation für andere Schutzgüter bzw. deren Funktionen und Werte erreicht werden kann.

Die folgende Gegenüberstellung von Eingriff und Maßnahmen zur Vermeidung/Verminderung bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt getrennt für die einzelnen Schutzgüter des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Dabei werden mit Ausnahme für die Kronenflächen des Baumbestandes bzw. der Neupflanzungen keine pauschalen Rechenvorschriften bzw. Relationen zwischen beeinträchtigten Flächen und Ausgleichsflächen verwendet. Die oben aufgeführte zahlenmäßige Bilanz soll jedoch den quantitativen Bezug vermitteln.

Die Neuversiegelung von Bodenflächen beträgt ca. 3.000 m². Es handelt sich im wesentlichen um bislang unversiegelte innerstädtische Grünflächen. Als Ausgleich/Ersatz werden mindestens 1.000 m² Verkehrsgrün innerhalb des Plangebietes erhalten bzw. geschaffen und 183 großkronige Bäume überwiegend außerhalb des Geltungsbereiches gepflanzt.

Das stark vorbelastete Kleinklima bzw. die Luftqualität wird durch die relativ geringe Neuversiegelung nicht zusätzlich beeinträchtigt. Zur Verminderung bzw. Ausgleich der negativen Auswirkungen tragen die Anpflanzung von großkronigen Laubbäumen auf den Verkehrsflächen und als Ausgleichspflanzungen an der Straße des 18. Oktober bei.

Für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume gehen insgesamt 2.000 m²

innerstädtische Grünflächen und 18 großkronige Bäume als Lebensraum verloren. Als Ausgleichsmaßnahmen werden die notwendigen Baumpflanzungen (183 großkronige Laubbäume) bewertet, die an geeigneten Standorten innerhalb des Plangebietes und beidseitig der Straße des 18. Oktober außerhalb des Plangebietes gepflanzt werden sollen.

Landschaftsbild: Durch die Anpflanzung von Bäumen auf im wesentlichen mit Rasenflächen bedeckten Flächen entlang der Straße des 18. Oktober zur Ergänzung der bestehenden Baumreihen wird das Landschafts-/Stadtbild in dieser Straße aufgewertet. Das Landschafts-/Stadtbild am Bayrischen Platz hängt zum einen von den Möglichkeiten von Baumpflanzungen innerhalb des Geltungsbereichs und zum anderen von zukünftigen Gestaltungen im Bereich des Bayrischen Platzes ab (z.B. Vorplatz des Bayrischen Bahnhofs/Portikus).

Insgesamt wird der Eingriff damit als ausgeglichen bewertet.

7. Umweltverträglichkeit

Im Bebauungsplan ist die Neuordnung der Verkehrsführung vorgesehen. Der Durchgangsverkehr wird in Zukunft über die Straße des 18. Oktober geführt, die Philipp-Rosenthal-Straße soll dagegen von motorisiertem Individualverkehr entlastet werden. Durch die neue Verkehrsführung muss der Knoten Bayrischer Platz besonders im Bereich der Fläche vor dem Portikus verbreitert werden.

Beim Bau oder einer wesentlichen Änderung einer Straßenbahn ist nach Nr. 11 der Anlage zu § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) im Rahmen des Bebauungsplanes eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Grundlage für die zusammenfassende Darstellung stellt die Umweltverträglichkeitsstudie vom Büro C+S Consult (10/1996), der Grünordnungsplan vom Büro Adrian Landschaftsplanung (2/2000) und die Schalltechnische Untersuchung von IBV GmbH Halle (6/2000) dar.

Als Maßstäbe zur Bewertung sollen nach § 12 UVPG die einschlägigen Fachgesetze herangezogen werden, es können aber auch andere Regelwerke, die Vorsorgestandards beschreiben, herangezogen werden. Die Umweltqualitätsziele (UQZ) der Stadt Leipzig definieren solche Vorsorgestandards.

7.1. Schutzgut Mensch

Angrenzend am Verkehrsknoten Bayrischer Platz befinden sich Wohngebiete sowie die Universitätskliniken Leipzig.

Für die Knotenumgestaltung wurde eine Schalltechnische Untersuchung (6/2000) erstellt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) liegen bei:

Krankenhäuser, Schulen, Altenheimen	57/47 dB(A) Tag/Nacht
allgemeines Wohngebiet	59/49 dB(A) Tag/Nacht

Die UQZ sehen als Standard für den baulichen Bestand als Zielwert für

Wohngebiete	59/49 dB(A) (Tag/Nacht)
-------------	-------------------------

vor.

Die Ergebnisse des Lärmgutachtens weisen aus, dass die Immissionsrichtwerte an der schutzwürdigen Wohnbebauung und an den Kliniken bereits jetzt überschritten sind. Durch die Realisierung der Baumaßnahmen (Verschwenkung der Fahrbahn und Gleistrasse im Platzbereich) reduzieren sich die Beurteilungspegel im Erdgeschoss hier um 0,9 dB(A) (Philipp-Rosenthal-Straße 3) bis 3,7 dB(A) (Paul-List-Straße 9).

Wenngleich die Immissionsrichtwerte hier immer noch leicht überschritten werden, bewirken die Baumaßnahmen in diesem Bereich eine Verbesserung der Umweltsituation.

7.2. Schutzgüter Stadtbild / Kultur- und Sachgüter

Das Stadtbild wird durch den überwiegenden Anteil an Verkehrsflächen mit einem sehr hohen Versiegelungsgrad geprägt. Stadtbildprägend sind ausschließlich die Einzelbäume entlang der Verkehrsflächen sowie die Strauchvegetationen zwischen den Bäumen auf der Fläche/Böschung vor dem Portikus des Bayrischen Bahnhofs.

Durch die Umgestaltung des Knotens kommt es zum Verlust stadtbildprägender Bäume. Dieser Verlust wird durch die mit der Straßenbaumaßnahme verbundene Ergänzung der lückenhaften Baumallee in der Straße des 18. Oktober aufgewogen.

7.3. Schutzgüter Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Gemäß § 1 SächsNatSchG sind schutzwürdige und schutzbedürftige Teile und Bestandteile zur Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln.

Die Erfassung und Bewertung der Vegetation und Biotoptypen ergab, dass im vorliegenden Plangebiet keine Biotope der Wertstufen 1 (sehr hoch) und 2 (hoch) vorliegen. Es sind keine Flächen des Plangebietes als Schutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile ausgewiesen.

Im Rahmen des Vorhabens müssen insgesamt 18 der 26 vorhandenen Bäume beseitigt werden. Durch das Fällen der Bäume gehen 1.120 m² Baumkrone verloren. Zudem werden rund 2.000 m² Gehölzsukzession, Rasenfläche und teilversiegelte Vegetationsfläche versiegelt. Die Planung sieht Verkehrsgrünflächen mit einer Mindestgröße von 1.000 m² vor. Aufgrund des Grünflächendefizites werden zusätzlich 183 großkronige heimische, standortgerechte Bäumen neu gepflanzt. Damit wird der Eingriff rechnerisch ausgeglichen.

Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen sind mittelfristig nicht zu erwarten.

7.4. Schutzgut Boden

Im Untersuchungsraum liegen anthropogen beeinflusste Böden vor; die ökologischen Bodenfunktionen sind nur noch teilweise erhalten bzw. eingeschränkt. Die Bedeutung und Empfindlichkeit dieser Böden wird für den Planungsraum daher größtenteils als gering eingestuft.

Die Straßenbaumaßnahme wird zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung, insbesondere die Beanspruchung bisher unversiegelter Bereiche, und damit dem Totalverlust von Bodenökosystemen, Grundwasserneubildungsflächen und Lebensräumen auf einer Fläche von zusätzlich 2.000 m² führen.

Nach § 2 Nr. 4 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist der Boden zu erhalten. Gemäß § 7 I des Ersten Gesetzes zur Abfallwirtschaft und zum Bodenschutz im Freistaat Sachsen (EGAB) ist der Boden außerdem als Naturkörper und Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen zu erhalten und vor Belastungen zu schützen.

Obwohl die Empfindlichkeit des Bodens mit gering bewertet wurde, so wird durch den Knotenumbau aufgrund der Flächenversiegelung, die nicht ausgleichbar ist, die Zielsetzung des § 7 EGAB nicht erfüllt.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen der Abwägung. Die Durchführung der Verkehrsbaumaßnahme wird gegenüber dem Erhalt der unversiegelten Bodenflächen als vorrangig angesehen, da sie eine unabdingbare Voraussetzung zur Beschleunigung der Straßenbahnlinien in der Philipp-Rosenthal-Straße und damit zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs darstellt.

7.5. Schutzgut Grundwasser und Oberflächenwasser

Die Hauptgrundwasserleiter liegen im Untersuchungsgebiet ca. 10 m unter Flur. Die Bedeutung des Hauptgrundwasserleiters in bezug auf Grundwasserneubildung und -vorratshaltung ist als mittel bis gering zu bewerten. Die Flächen des Untersuchungsgebietes wiesen eine geringe Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Verschmutzungsgefährdung auf.

Die UQZ formulieren das Ziel, den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser auch außerhalb bestehender Schutzzonen zu vermeiden. Aufgrund des Abstandes zum Grundwasser ist hier nicht von einem erheblichen Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser auszugehen.

Oberflächengewässer liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

7.6. Schutzgüter Klima und Luft

Der Untersuchungsraum ist lokalklimatisch durch seine Lage im innerstädtischen Gebiet stark

anthropogen überprägt. Die unbebauten, dicht von Gehölzen bestandenen Grünflächen, sind von hoher Bedeutung für die Frischluftproduktion, die Erhöhung der Luftfeuchtigkeit und den Temperturausgleich im Untersuchungsgebiet und weisen ein mittleres Konfliktpotenzial auf. Die weitere Versiegelung des Gebietes und der Verlust an Gehölzen wird sich negativ auf das Klima auswirken.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen der Abwägung. Die Durchführung der Verkehrsbaumaßnahme wird gegenüber dem Erhalt der unversiegelten Bodenflächen als vorrangig angesehen, da sie eine unabdingbare Voraussetzung zur Beschleunigung der Straßenbahnlinien in der Philipp-Rosenthal-Straße und damit zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs darstellt.

Eine Luftschadstoffuntersuchung liegt für das Untersuchungsgebiet nicht vor. Auf Grund fehlender Prognosen kann für das Schutzgut Luft eine rechtliche Bewertung nicht erfolgen.

Durch die grünordnerischen Maßnahmen wird ein Ausgleich für den Verlust der Bäume geschaffen.

8. Begründung der Festsetzungen

8.1. Verkehrsfläche

Um die planungsrechtliche Voraussetzung für die mit der Straßenbaumaßnahme erforderliche Ausweitung des Verkehrsraumes zu schaffen, wird der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans als Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Die Unterteilung der Verkehrsfläche in die einzelnen Verkehrsarten (Kraftfahrzeug, Straßenbahn, Fahrrad, Fußgänger) bleibt der technischen Ausführungsplanung vorbehalten. *Der Bahnkörper der Straßenbahn einschließlich der Haltestellenbereiche innerhalb der Verkehrsfläche ist mit dem Planzeichen 5.2.2 "Straßenbahnen" markiert.*

8.2. Grünordnung

In der Straße des 18. Oktober werden acht zu erhaltende Bäume mit einer offenen Bodenfläche von mindestens 6 m² festgesetzt. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB) Die übrigen derzeit vorhandenen Bäume liegen im Bereich künftiger Verkehrsflächen und müssen daher gefällt werden.

Als Ausgleich für den Eingriff in das Grün des ehemaligen Bahnhofsgeländes sind 183 Bäume in der Mindestqualität Hochstamm 20-25 cm StU, 4xv., in Reihe mit einem Regelabstand von ca. 8 m untereinander, anzupflanzen. Dabei können geeignete Standorte innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans genutzt werden. Die darüber hinaus erforderlichen Pflanzungen sind beiderseits der Straße des 18. Oktober vorzunehmen. Um ihre Lebensfähigkeit zu sichern, ist je Baum eine offene Bodenfläche von 6 m² zu gewährleisten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Darüber hinaus wird zur ökologischen Aufwertung der Verkehrsbaumaßnahme festgesetzt, dass die Verkehrsgrünflächen in einer Mindestgröße von 1.000 m² mit einer standortgerechten Rasenmischung einzusäen und extensiv zu pflegen oder mit standortgerechten Bodendeckern zu bepflanzen sind. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

8.3. Nachrichtliche Übernahmen von nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Flächen, die gemäß § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz für die City-Tunnel-Verbindung zwischen Bayrischem Bahnhof und Hauptbahnhof planfestgestellt worden sind. (Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19.5.2000, veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 11 vom 27.5.2000)

Diese Flächen werden im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6 BauGB als vorübergehend (Baustellen-einrichtung während der Bauzeit) bzw. auf Dauer (Tunnelbauwerk) planfestgestellt gekennzeichnet. Die Nutzung dieser Flächen für die Straßenbaumaßnahme wird vertraglich zwischen Stadt Leipzig und DB geregelt.

9. Durchführung und Kosten

Mit der Baumaßnahme soll im Jahr 2001 begonnen werden. Die Ratsversammlung fasste hierfür am 15.11.2000 einen gesonderten Bau- und Finanzierungsbeschluss. (Beschluss Nr. III-476/00)

Hiernach betragen die Baukosten für die gesamte, über den Bebauungsplanbereich hinausreichende Baumaßnahme ca. 8 Mio DM, davon können ca. 3,5 Mio DM über GVFG-Fördermittel finanziert werden. Es verbleibt damit ein städtischer Anteil in Höhe von ca. 4,5 Mio DM.

Im Bereich des Bayrischen Bahnhofs wird ein Grunderwerb von 2.595 m² mit Kosten von voraussichtlich 900.000 DM erforderlich. Die Verhandlungen hierüber mit der DB sind noch nicht abgeschlossen. Das erforderliche Entwidmungsverfahren wurde eingeleitet.

Im Bereich der ehemaligen Baumschule (Gabelung Philipp-Rosenthal-Straße / Straße des 18. Oktober) erfolgt ein Eingriff von 190 m², wobei sich diese Fläche bereits im städtischen Eigentum befindet.

10. Kinderfreundlichkeit

Der Bebauungsplan hat keine Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen. Die Sicherheit im Straßenverkehrs wird durch die Anlage von Fahrradwegen gewährleistet, die das Fahrradfahren ohne Gefährdung durch den Kraftfahrzeugverkehr ermöglichen. Das Überqueren der Straße und das Erreichen der Straßenbahnhaltestelle wird durch signalgeregelte Fußgängerüberwege erleichtert. Räume zum Treffen für Kinder und Jugendliche finden sich im neu entstehenden Fußgängerbereich. Der Bebauungsplan hat keine direkten oder indirekten finanziellen Auswirkungen auf Familien oder Kinder. Kinder und Jugendliche konnten sich im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs am Planverfahren beteiligen.

Leipzig, den

Kunz
Leiter des Stadtplanungsamtes

Umgang mit den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fand vom 18.10.1999 bis zum 18.11.1999 statt.

Es wurden 17 Träger öffentlicher Belange beteiligt, von denen 14 eine Stellungnahme abgaben. Auch alle nach der Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden in die weitere Bearbeitung einbezogen.

Berücksichtigte Stellungnahmen

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden einer Abwägung der öffentlichen und privaten Belange unterzogen und führten bei planungsrelevanten Anregungen zu folgenden Ergänzungen:

1. Die **Deutsche Bahn AG** weist darauf hin, dass sich die festgesetzte Verkehrsfläche mit der für den Bau des City-Tunnels planfestgestellten Fläche überschneidet.
Der Planfeststellungsbereich wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.
2. Aufgrund der Stellungnahme des **Staatlichen Umweltfachamtes** wurde die Begründung um Aussagen zur Lärmvorsorge ergänzt.
3. In der Planung bereits berücksichtigt war die Forderung der **Leipziger Verkehrsbetriebe**, der Buslinie 60 aus der Haltestellenanlage Bayrischer Platz die Einfahrt in die Philipp-Rosenthal-Straße zu ermöglichen.

Nicht berücksichtigte Stellungnahmen

1. Das **Landesamt für Archäologie** bittet, die ausführenden Firmen auf die Meldepflicht von Bodenfunden gemäß § 20 SächsDSchG hinzuweisen. Diese Bitte wurde nicht berücksichtigt, da dies nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern der Bauausführung ist.
2. Das **Landesamt für Denkmalpflege Sachsen** wünscht, dass das historische Bahnhofsvorfeld möglichst unberührt bleibt und der Verkehrsknoten vor der Einmündung in die Straße des 18. Oktober nach Norden verschwenkt wird.
Eine Berücksichtigung dieses Wunsches entspräche der jetzigen Verkehrsführung, bei der die Straße des 18. Oktober um das Bahnhofsvorfeld herumgeführt wird und in die Philipp-Rosenthal-Straße einmündet. Wollte man diese Situation so belassen, so wäre kein Planverfahren notwendig und kein Straßenumbau und Stadtbahnausbau möglich. Ziel des Bebauungsplans ist aber, die Voraussetzungen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs durch Entflechtung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr zu erreichen. Dies geht nur, wenn die Kraftfahrzeugströme ohne Umweg über die Philipp-Rosenthalstraße direkt von der Windmühlenstraße in die Straße des 18. Oktober geführt werden und in Verbindung mit dem unterirdischen S-Bahnhof eine separate Haltestellenanlage für die Straßenbahn geschaffen wird. Die geradlinige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs von der Windmühlenstraße in die Straße des 18. Oktober ist hierfür unabdingbare Voraussetzung, selbst wenn dies einen Eingriff in das Bahnhofsvorfeld bedeutet. Aspekte der Denkmalpflege müssen hier hinter der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs zurückstehen.

3. Aus dem gleichen Grunde konnte der Wunsch des **Regierungsprädisiums Leipzig** nach der Beachtung denkmalpflegerischer Belange nicht berücksichtigt werden.
4. In der Stellungnahme des **Staatlichen Umweltfachamtes Leipzig** wird darauf hingewiesen, dass baubetriebsbedingte Bodenbelastungen auf das den Umständen entsprechende Maß zu beschränken und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu beseitigen sowie bei der Straßenbau- maßnahme die spezifischen Planumstragfähigkeiten der verschiedenen Bodenschichten zu beachten und entsprechende Vorkehrungen bei der Gründung vorzusehen sind. Diese Hinweise wurden im Bebauungsplanverfahren nicht berücksichtigt, da sie Gegenstand der Bauausführung sind.
5. Ebenfalls nicht berücksichtigt werden konnte der Wunsch der **Deutschen Telekom AG**, das Straßen- und Wegenetz so auf die vorhandenen Fernmeldeanlagen abzustimmen, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssen. Eine Berücksichtigung der vorhandenen Leitungstrassen würde eine Veränderung der Verkehrsführung ausschließen. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist jedoch wichtiger als die Beibehaltung der Lage von Telekommuni- kationsleitungen.
6. Die **Polizeidirektion Leipzig** fordert, den Radweg ab Paul-List-Straße in südöstlicher Rich- tung auf eine Breite von 2,0 m auszulegen und die Einmündung Paul-List-Straße so auf- zuweiten, dass Lastzüge problemlos rechts einbiegen können. Diese Forderungen fanden keine Berücksichtigung, da die Aufteilung der Verkehrsfläche nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen sein kann und in der Paul-List-Straße aufgrund der angrenzenden Nutzung (keine Gewerbebetriebe) nicht mit umfangreichem Lastzugverkehr gerechnet werden muss, der eine Aufweitung der Einmündung zu Lasten des Fußgänger- bereichs rechtfertigen würde.

Neben den Trägern öffentlicher Belange wurde auch der **Ökolöwe** am Planverfahren beteiligt. Der Vorschlag, Festsetzungen zur Lage und Gestaltung der Haltestellenanlage, der Radwege und zur Aufteilung der öffentlichen Verkehrsfläche einzuarbeiten, fand keine Berücksichtigung, da solche Regelungen nicht Inhalt eines Bebauungsplans nach § 9 BauGB werden können.

Der Vorschlag zur Festsetzung von konkreten Baumstandorten wurde nicht berücksichtigt, da diese im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem unterirdischen Leitungsnetz abgestimmt werden müssen. Die allgemein gehaltene textliche Festsetzung, wonach 183 Bäume zu pflanzen sind, trägt den ökologischen Belangen ausreichend Rechnung.

Leipzig, den 02.05.01



Kunz

Leiter des Stadtplanungsamtes