



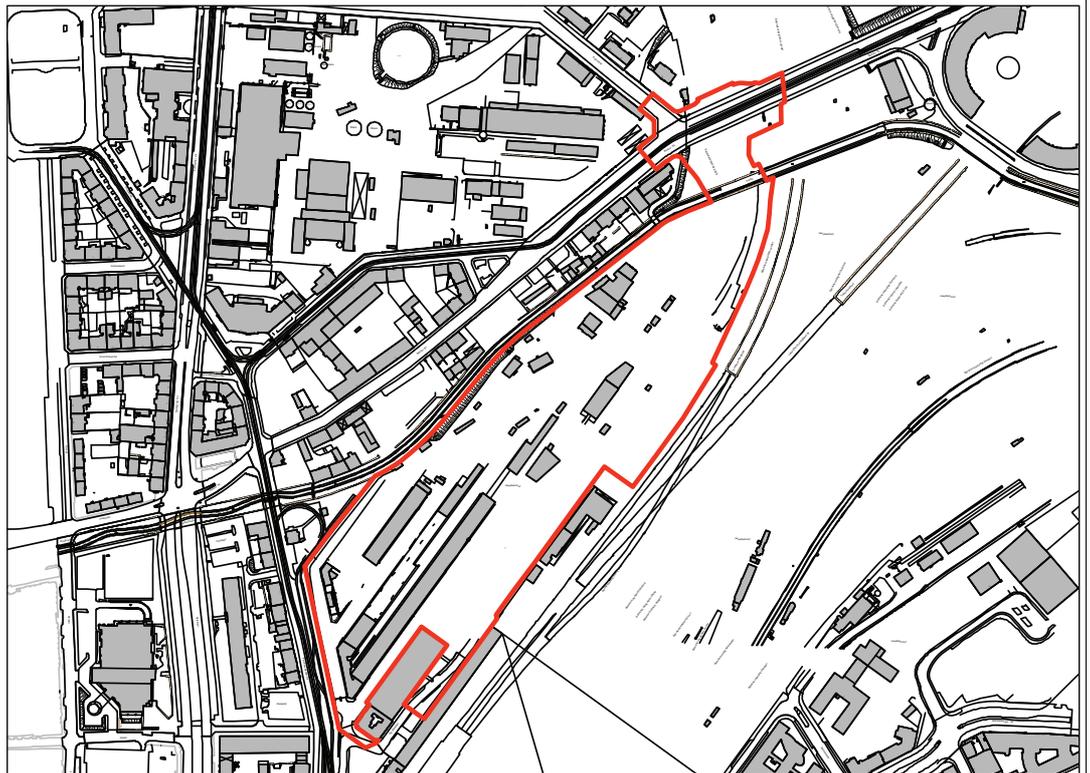
Stadt Leipzig

**Begründung zum
Bebauungsplan Nr. 323.2
„Westlich des Hauptbahnhofes,
Teilbereich südlich der Parthe“
(Entwurf)**

Stadtbezirk: Mitte

Ortsteil: Zentrum-Ost

— Grenze des räumlichen
Geltungsbereiches



Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt

Planverfasser:

Evers & Küssner | Stadtplaner PartGmbH
Ferdinand-Beit-Straße 7 b
20099 Hamburg

28.05.2018

INHALTSVERZEICHNIS

A. EINLEITUNG	4
1. Lage und Größe des Plangebietes	4
2. Planungsanlass und -erfordernis	4
3. Ziele und Zwecke der Planung	5
3.1 Schaffung eines urbanen Wohnquartiers	7
3.2 Integration einer weiterbildenden Schule.....	7
3.3 Erhöhung der Erlebbarkeit der Parthe	7
3.4 Radweg entlang der Parthe	7
3.5 Bedarfsgerechte Verkehrserschließung und Realisierung einer Kfz- reduzierten Quartiersmobilität	7
3.6 Erhalt der lokalen klimaökologischen Funktion.....	8
3.7 Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche	8
3.8 Umsetzung, Städtebaulicher Vertrag.....	8
4. Verfahrensdurchführung	9
B. GRUNDLAGEN DER PLANUNG.....	10
5. Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes.....	10
5.1 Topografie.....	10
5.2 Eigentumsverhältnisse.....	11
5.3 Vorhandene Bebauung und Nutzungen	11
5.4 Vorhandene Wohnbevölkerung	12
5.5 Vorhandene Freiflächen und ihre Nutzung	12
5.6 Soziale Infrastruktur	12
5.7 Technische Infrastruktur: Verkehrsinfrastruktur	12
5.8 Technische Infrastruktur: Ver- und Entsorgungsanlagen	13
6. Planungsrechtliche und sonstige planerische Grundlagen	14
6.1 Planungsrechtliche Grundlagen.....	14
6.1.1 Ziele der Raumordnung	14
6.1.2 Flächennutzungsplan	17
6.1.3 Landschaftsplan	18
6.1.4 Zulässigkeit von Bauvorhaben	19
6.1.5 Eisenbahnrechtliche Planfeststellung.....	21
6.2 Sonstige Planungen.....	21
6.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept.....	21
6.2.2 Stadtentwicklungsplan „Zentren“	23
6.2.3 Strategische Konzepte zum Wohnen	24
6.2.4 Stadtentwicklungsplan „Gewerbliche Bauflächen“	24
6.2.5 Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“.....	25
7. Umweltbericht	25
7.1 Einleitung	27
7.1.1 Ziele und Inhalt des Planes, Angaben zu geplanten Vorhaben.....	27
7.1.2 Fachliche Grundlagen und Ziele des Umweltschutzes.....	28
7.1.3 Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung	39
7.1.4 Fläche.....	39
7.1.5 Boden / Altlasten	39

7.1.6 Wasser	43
7.1.7 Klima / Luft.....	47
7.1.8 Pflanzen.....	53
7.1.9 Tiere	55
7.1.10 Biologische Vielfalt	59
7.1.11 Landschaft.....	61
7.1.12 Menschen: Erholungspotential	61
7.1.13 Menschen: Lärm.....	61
7.1.14 Kulturgüter und sonstige Sachgüter	64
7.1.15 Wechselwirkungen	64
7.1.16 Auswirkungen aufgrund Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen	66
8. Ergebnisse der Beteiligungen	70
8.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	70
8.2 Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	73
9. Städtebauliches Konzept	77
9.1 Gliederung des Gebietes	77
9.2 Bauungs-/Nutzungskonzept.....	77
9.3 Erschließungskonzept.....	78
9.3.1 Kfz-Verkehr/ÖPNV	78
9.3.2 Fuß- und Radwege.....	79
9.3.3 Mobilitätskonzept.....	79
9.3.4 Ver- und Entsorgungsanlagen.....	80
9.3.5 Soziale Infrastruktur.....	81
9.4 Grünordnerisches Konzept	81
9.5 Energiekonzept.....	82
9.6 Klimaökologische Analyse	83
9.7 Regenwassermanagement – Hochwasserschutz.....	84
C. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES.....	85
10. Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches.....	85
11. Gliederung des Plangebietes.....	85
12. Baugebiete.....	86
12.1 Art der baulichen Nutzung	87
12.1.1 Teil-Baugebiet MU 1.1.....	87
12.1.2 Teil-Baugebiet MU 1.2.....	90
12.1.3 Teil-Baugebiet MU 2.....	92
12.1.4 Teil-Baugebiet MU 3.....	93
12.1.5 Teil-Baugebiet MU 4.....	96
12.1.6 Gewerbegebiet GE 1	97
12.1.7 Gewerbegebiet GE 2	99
12.2 Fläche für den Gemeinbedarf.....	101
12.3 Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage/Spielfläche“	101
12.4 Maß der baulichen Nutzung	102
12.4.1 Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl	102
12.4.2 Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen.....	104
12.5 Überbaubare Grundstücksfläche; Bauweise; Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, Stellplätze, Nebenanlagen.....	111

12.5.1	Überbaubare Grundstücksfläche.....	111
12.5.2	Bauweise.....	115
12.5.3	Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche.....	117
12.5.4	Stellplätze.....	117
12.5.5	Nebenanlagen.....	118
12.6	Gehrechte.....	120
12.7	Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen.....	121
12.8	Beschränkung der Stellplätze.....	126
13.	Verkehrsflächen, Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen.....	128
14.	Grünordnerische Festsetzungen.....	131
15.	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	136
16.	Höhenlage.....	139
17.	Örtliche Bauvorschriften zu Werbeanlagen.....	140
18.	Örtliche Bauvorschriften zur Gestaltung der Gebäude.....	142
19.	Aufschiebend bedingte Festsetzung: Bahnanlagen.....	144
20.	Nachrichtliche Übernahmen.....	145
20.1	Bahnrechtlich gewidmete Flächen.....	145
20.2	Denkmalschutz.....	146
20.3	Überschwemmungsgebiet.....	146
20.4	Wasserfläche.....	146
Anhang I: Hinweise		
	II: Pflanzempfehlungen	
	III: Städtebauliche Kalkulation	

A. EINLEITUNG

1. Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet dieses Bebauungsplans befindet sich im Stadtbezirk Mitte, im Ortsteil Zentrum-Nord und Zentrum-Ost in unmittelbarer Nachbarschaft zum Leipziger Hauptbahnhof.

Das Plangebiet wird umgrenzt

- | | |
|--------------------------|--|
| im Nordwesten und Norden | von der Parthe und im nördlichen Bereich durch die Nutzungen nördlich der Berliner Straße im Kreuzungsbereich der Roscherstraße, |
| im Osten und Südosten | von den Gleisanlagen und dem Gebäude des Hauptbahnhofes sowie von der Straße Preußenseite, |
| im Südwesten | von der Kurt-Schumacher-Straße sowie |
| im Westen | von der Güterstraße. |

Das Gebiet hat eine Größe von ca. 12,2 ha.

Die räumliche Lage des Plangebietes ist aus der Abbildung auf dem Deckblatt bzw. aus der Planzeichnung zu ersehen. Der genaue Verlauf der Grenze des räumlichen Geltungsbereiches und die betroffenen Flurstücke bzw. Flurstücksteile können aus der Planzeichnung bzw. aus dem Kap. 10 dieser Begründung entnommen werden.

2. Planungsanlass und -erfordernis

Anlass

Seit über 20 Jahren sind verschiedene Ansätze zur Umnutzung und Umstrukturierung der ehemaligen Bahnflächen zwischen Hauptbahnhof und Parthe unternommen wurden. Dennoch liegt insbesondere der nordöstliche Bereich des Geländes heute überwiegend brach. Mit dem Übergang des Plangebietes an einen privaten Grundstückseigentümer soll nun ein nutzungsgemischtes Quartier entstehen. Für das innerstädtische Areal wird eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro, Dienstleistungen und verträglichen gewerblichen Nutzungen mit einer innenstadttypischen, kompakten Bebauungsdichte angestrebt.

Erfordernis

Für das Plangebiet besteht die oben geschilderte konkrete Entwicklungsabsicht des Plangebers. Zur Umsetzung dieser muss Planrecht durch einen Bebauungsplan geschaffen werden, denn das Plangebiet befindet sich heute vornehmlich im unbeplanten Außenbereich. Der überwiegende Teil des früher als Bahngelände gewidmeten Plangebiets wurde im Juni 2007 sowie im Juli 2012 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) freigestellt. Damit ist der freigestellte Bereich in die Planungshoheit der Stadt Leipzig übergegangen. Vorhaben sind nun nach den §§ 29 ff BauGB zu beurteilen. Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Situation ist das Plangebiet überwiegend als sogenannter „Außenbereich im Innenbereich“ zu beurteilen, sodass eine der Lage entsprechende bauliche Entwicklung als gemischtgenutztes, innerstädtisches Quartier nur durch die vorherige Schaffung von Planungsrecht ermöglicht werden kann.

Die Konversion des Bahnareals als urbanes, gemischtgenutztes Wohnquartier, die Entwicklung der Partheaue als Naherholungsraum, die Neuordnung der Verkehrsanbindung sowie die geplante Beschränkung des Stellplatzanfordernisses für Pkw, kann daher nur durch die Aufstellung eines Bebauungsplans sichergestellt werden.

3. Ziele und Zwecke der Planung

Zusammenfassung

Das ca. 12,2 ha große **Plangebiet** dieses Bebauungsplanes befindet sich westlich des Hauptbahnhofes, zwischen der Parthe, dem Hauptbahnhof und der Kurt-Schumacher-Straße.

Planungsanlass ist insbesondere, dass die Fläche für eine weitere bahnbetriebliche Nutzung obsolet geworden ist und nach dem Verkauf an einen privaten Investor einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden soll. Für das innerstädtische Areal wird seitens des Investors die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro, Dienstleistungen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen mit einer innenstadttypischen, kompakten Bebauungsdichte angestrebt.

Das **Erfordernis** zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes ergibt sich daraus, dass sich das Plangebiet vornehmlich im Außenbereich befindet. Der überwiegende Teil der früher unter Fachplanungsvorbehalt der Bahn befindlichen Flächen, wurde im Juni 2007 sowie im Juli 2012 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) freigestellt. Damit ist der freigestellte Bereich in die Planungshoheit der Stadt Leipzig übergegangen. Vorhaben sind nun nach den §§ 29ff Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen. Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Situation ist das Plangebiet überwiegend als sogenannter „Außenbereich im Innenbereich“ zu beurteilen, sodass die gewollte und der Lage entsprechende bauliche Entwicklung als gemischtgenutztes, innerstädtisches Quartier nur durch die vorherige Schaffung von Planungsrecht ermöglicht werden kann.

Weiteres zu Planungsanlass und -erfordernis siehe Kap. 2 dieser Begründung.

Übergeordnetes Ziel der Stadt ist es, ausreichenden, nachfragerechten und bezahlbaren Wohnraum in innerstädtischer Lage zu schaffen. Insbesondere sollen Geschosswohnungsbauten mit einem breiten Wohnangebot für unterschiedliche Haushaltsformen sowie die notwendige soziale Infrastruktur (vor allem ein Kindergarten und eine Schule) an gut erschlossenen Standorten im Einzugsbereich des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs realisiert werden.

Dem entsprechen die Entwicklungsvorstellungen des Investors für das Plangebiet.

Mit diesem Bebauungsplan sollen deshalb die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine den Zielen der Stadt und den Vorstellungen des Investors entsprechende sowie städtebaulich geordnete Entwicklung dieser Fläche geschaffen werden. Städtebauliches Ziel ist deshalb die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Büro, Dienstleistungen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen mit einer innenstadttypischen, kompakten Bebauungsdichte. Ziel ist aber auch, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der notwendigen sozialen Infrastruktur (hier vor allem eines fünfzügigen Gymnasiums) zu schaffen. Außerdem soll das Plangebiet an das überörtliche Radwegenetz angeschlossen und eine Parkanlage entlang der Parthe angelegt werden.

Weiteres zu den Zielen und Zwecken der Planung siehe Kap. 3.

Der Bebauungsplan wird im **vollen Verfahren** mit Umweltprüfung und Umweltbericht (siehe Kap. 7) aufgestellt.

Wesentliche Planinhalte sind:

- Flächen für eine gemischte Nutzungsstruktur (Wohnen, Dienstleistung, sonstiges wohnverträgliches Gewerbe),
- Flächen für Gewerbe
- Flächen für den Gemeinbedarf (Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel)
- Grünflächen, Flächen für Natur und Landschaft,
- die zur Erschließung notwendigen Straßen und Wege.

Dafür sind im Bebauungsplan vor allem festgesetzt:

- Rund 4,1 ha (ca. 33 %) der Fläche des Plangebiets werden als Urbanes Gebiet (§ 6a Baunutzungsverordnung – BauNVO) festgesetzt.
- Auf rd. 1,1 ha (ca. 9 %) des Plangebietes werden Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) festgesetzt.
- Auf rd. 1,5 ha (ca. 12 %) des Plangebietes wird eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel festgesetzt
- Ca. 1,1 ha (ca. 9 % des Plangebietes) sind als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage / Spielfläche festgesetzt
- Auf rd. 0,6 ha (ca. 5 % des Plangebietes) sind Flächen für Maßnahmen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt.
- Auf rd. 3,8 ha (ca. 31 % des Plangebietes) sind Verkehrsflächen einschließlich Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg und Stadtplatz festgesetzt.

Als Grünordnerische Maßnahmen sind folgende Festsetzungen getroffen worden:

- Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Flächen zum Anpflanzen von Bäumen auf den Quartiersplätzen
- Festsetzung von Baumreihen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen

Weiteres dazu siehe ab Kap. 9.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans sollen dementsprechend die folgenden Ziele und Zwecke erreicht werden:

- a) Schaffung eines urbanen Wohnquartiers in zentraler Lage mit einer konfliktfreien Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen (s. Kapitel 3.1)
- b) Integration einer weiterbildenden Schule mit der Schaffung von Schnittstellen zwischen Sport- und Freiflächen (s. Kapitel 3.2)
- c) Erhöhung der Erlebbarkeit der Parthe durch die Realisierung des Freiraumkonzepts mit dem großzügigen Parthepark und der Parthepromenade (s. Kapitel 3.3)
- d) Schaffung eines Radwegs entlang der Parthe (s. Kapitel 3.4),
- e) Sicherstellung einer Bedarfsgerechte Verkehrserschließung und Realisierung einer Kfz-reduzierten Quartiersmobilität auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes mit dem Fokus auf der Förderung des ÖPNV- und Fahrradverkehrs sowie von Sharing- und Elektromobilitätskonzepten (s. Kapitel 3.5)
- f) Umsetzung des Klimakonzeptes zum Erhalt der lokalen klimaökologischen Funktion (s. Kapitel 3.6)
- g) Die stadträumlich und funktional sinnvolle Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen unter Berücksichtigung des Stadtentwicklungsplans „Zentren“ vom 18.3.2009 (Zentren- und Einzelhandelskonzept) (s. Kapitel 3.7)

Weitere Ziele und Zwecke, die den einzelnen Festsetzungen zugrunde liegen, sind den jeweiligen Kapiteln zu entnehmen, in denen die Festsetzungen begründet werden.

3.1 Schaffung eines urbanen Wohnquartiers

Mit der baulichen und freiraumplanerischen Entwicklung der Brachfläche westlich des Hauptbahnhofes soll ein wesentlicher Impuls zur Aktivierung der umliegenden Quartiere nordwestlich des Bahnhofes gesetzt werden. Das Plangebiet soll dabei als Bindeglied zwischen dem Geschäftsviertel der Altstadt und den nördlichen Wohnvierteln fungieren.

Die kleinräumige Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen soll ein lebendiges und spannungsreiches Stadtquartier entstehen lassen. Durch unterschiedliche Wohnformen soll ein breites Wohnangebot für verschiedene Bevölkerungsgruppen geschaffen werden. Büro-, Verwaltungs- und kleinteilige Einzelhandelsnutzungen sowie hochwertige Freiräume zur Naherholung sollen darüber hinaus auch Nutzer ansprechen, die außerhalb des Plangebietes wohnen und arbeiten. Die vielfältige und flexible Nutzungsmischung soll einen urbanen Charakter des Quartiers ermöglichen.

3.2 Integration einer weiterbildenden Schule

Die dynamische demographische Entwicklung der Stadt Leipzig bedeutet auch einen Zuwachs von Kindergartenkindern und Schülern. Insbesondere im innerstädtischen Bereich zeigte der Schulentwicklungsplan 2016 eine erhebliche offene Nachfrage an sozialer Infrastruktur auf. Daher verbindet sich mit der Aufstellung des Bebauungsplanes die Chance zur Realisierung eines zusätzlichen Kita- und eines weiterführenden Schulstandortes in verkehrsgünstiger und zentraler Lage. Der Standort entspricht den Darstellungen im Flächennutzungsplan.

3.3 Erhöhung der Erlebbarkeit der Parthe

Ein wesentliches Ziel der Bebauungsplanung stellt die Aufwertung des Uferbereichs, die Verbesserung der ökologischen Funktion sowie eine Erhöhung der Erlebbarkeit der Parthe dar. Aktuell ist die Wahrnehmbarkeit der Parthe als Gewässer 1. Ordnung aufgrund der Führung in einem steinernen Kanalbett nur im geringen Umfang möglich. Die Parthe soll durch einen parallel verlaufenden Grünzug sowie eine Aufweitung des Ufers in Form eines „grünen Wasserplatzes“ aufgewertet werden. Diese Neugestaltung der Böschung in einem Teilbereich soll somit auch ein zusätzliches Rückhaltevolumen im Niederschlagsfall ermöglichen.

3.4 Radweg entlang der Parthe

Ferner soll der Bebauungsplan auch die Realisierung des Abschnitts des Rad- und Fußwegs der Nordtangente planungsrechtlich sichern. Der Rad- und Fußweg soll in nördlicher Richtung im Abschnitt Berliner Straße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Roscher Straße bis zur Berliner Brücke auf das östliche Partheufer vorgelagert werden. Im Rahmen des Rückbaus der Bahnbrücken an der Berliner Straße wurde zwischen der Stadt Leipzig und DB Netze abgestimmt, dass eine Fuß- und Radfahrerbrücke über die Berliner Straße nachgerüstet werden kann. Damit können der Partheradweg und der Radweg vom Bahnhof barrierefrei entlang der Bahntrasse Richtung Leipzig Gohlis geführt werden. Diese Verbindung entspricht den überörtlichen Planungszielen der Flächennutzungs- und Landschaftsplanung der Stadt Leipzig und wird somit in der Planung berücksichtigt.

3.5 Bedarfsgerechte Verkehrserschließung und Realisierung einer Kfz-reduzierten Quartiersmobilität

Der dem Bebauungsplan zugrundeliegende städtebauliche Masterplan sieht eine neue nördliche Anbindung des Plangebietes an das übergeordnete Straßennetz am Knoten Berliner Straße/Roscherstraße vor. Die Stadt Leipzig hat im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung bereits in den Jahren 2010/2011 eine mögliche neue Knotengeometrie untersucht, welche zu den vorhandenen drei Knotenarmen Berliner Straße/Roscherstraße, als vierten Knotenarm die Anbindung der Hauptbahnhofwestseite vorsieht, um unter Berücksichtigung des Entwicklungspotenzials des nördlich der Berliner Straße gelegenen Bahnareals eine langfristige Lösung zur Abwicklung der perspektivisch an diesem Knotenpunkt aufkommenden Verkehrsbelastung zu schaffen. In der Verkehrstechnischen

Untersuchung (SPIEKERMANN, 2012) wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nachgewiesen.

Der Bebauungsplan soll die für die nördliche Anbindung des Plangebietes erforderliche Neuordnung der Verkehrsflächen regeln und planungsrechtlich sichern. Dabei soll in dem Quartier ein zukunftsweisendes Mobilitätsverhalten begünstigt werden. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der direkten Nachbarschaft zum Leipziger Hauptbahnhof soll der Fokus auf der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, sowie des Fuß- und Radverkehrs liegen und auf diese Weise eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs bewirkt werden. Durch viele quer zu den Erschließungsstraßen liegende Wegeverbindungen und Plätze ist das Gebiet als „Quartier der kurzen Wege“ geplant. Mobilitätsangebote für Car- und Bikesharing sollen eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs und damit auch der Stellplatzanzahl im Gebiet bewirken.

3.6 Erhalt der lokalen klimaökologischen Funktion

Die Bewältigung der Auswirkungen des Klimawandels wird grundsätzlich als eine zentrale Herausforderung der Bebauungsplanung gesehen. Die ehemalige Brachfläche hat für die angrenzenden innerstädtischen Quartiere eine kühlende Funktion. Der Belüftungssituation soll durch die klimaökologisch optimierte städtebauliche Konfiguration in Bändern sowie freiraumplanerische Maßnahmen (z. B. der Pocketsparks (Quartiersplätze), spezifische Dachbegrünung) gesichert werden. Durch diese Maßnahmen soll eine Aufheizung des Plangebietes und der umliegenden Stadtquartiers vermieden werden.

3.7 Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum zentralen Versorgungsbereich der City als A-Zentrum. Durch den Bebauungsplan soll daher verhindert werden, dass die Entwicklung des Plangebiets eine Beeinträchtigung dieses zentralen Versorgungsbereiches bewirkt. Die entsprechenden Ziele des Stadtentwicklungsplans (STEP) "Zentren" vom 18.3.2009 sollen insbesondere durch eine Beschränkung der Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen umgesetzt werden. Dies dient der Vermeidung negativer städtebaulicher Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbe- reich. Durch steuernde Regelungen des Bebauungsplans soll jedoch die zentrenverträgliche Ansiedlung von Einzelhandel an den stadträumlich und stadtfunktional sinnvollen Standorten im Quartier gefördert werden.

3.8 Umsetzung, Städtebaulicher Vertrag

Die Umsetzung der Planung wird im zum Zeitpunkt der Beteiligungsverfahren zunächst durch eine einseitigen Willenserklärung des Vorhabenträgers gesichert, welche zudem auf einen am 7.11.2016 bzw. 9.11.2016 geschlossenen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Leipzig und dem Vorhabenträger zur Kostenübernahme Bezug nimmt. Bis zum Satzungsbeschluss wird diese durch einen zwischen Stadt und Vorhabenträger zu schließenden Durchführungsvertrag ersetzt. In der einseitigen Willenserklärung sichert der Vorhabenträger zu, dass er Alleineigentümer des überwiegenden Teils der von der Planung betroffenen Flächen ist und für die fehlenden Flächen die notwendigen Maßnahmen zum Erwerb eingeleitet hat.

Des Weiteren wird klargestellt, dass die Folgenden Regelungstatbestände Gegenstand des städtebauliches Vertrages werden:

- Der Vorhabenträger erklärt seine Bereitschaft zur Beteiligung an einer vorgesehenen Ausschreibung der Stadt Leipzig für ein fünfzügiges Gymnasium im Suchbereich Nord. Sollte kein Zuschlag an den Eigentümer erfolgen können, erklärt sich der Eigentümer bereit, die im B.-Plan Entwurf festgesetzten Flächen für den Gemeinbedarf an die Stadt Leipzig zum Verkehrswert zu veräußern.
- Die Planung und Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet.

- Die Planung und Herstellung der Brücke über die Parthe.
- Die anteilige Kostentragung der notwendigen Maßnahmen der äußeren Verkehrserschließung, insbesondere der Herstellung des Verkehrsknotens der Berliner Straße, für den bis zum Satzungsbeschluss durch die Stadt Leipzig noch die Entwurfsplanung und Kostenberechnung erstellt werden muss.
- Der Umbau des Verkehrsknotens erfolgt in Verbindung mit dem geplanten Haltestellenausbau der LVB und Gleisbauarbeiten, wodurch voraussichtlich bis zu 75% der auf den Verkehrsknoten anfallenden Kosten gefördert werden können. Die verbleibenden Kosten von mindestens 25% (je nach Fördermittelbescheid zu Gunsten der Stadt Leipzig) sollen zwischen der Stadt Leipzig, dem Eigentümer und den Investoren des benachbarten Eutritzscher Freiladbahnhofs zu möglichst gleichen Teilen abgestimmt werden.
- Die Bestellung von Geh-, Fahr und Leitungsrechten entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplanes einschließlich der anfallenden Verfahrenskosten.
- Die Planung und Herstellung der öffentlichen Grünflächen im Plangebiet.
- Die kosten- und lastenfreie Übertragung der öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen.
- Die Verpflichtung zur Herstellung von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum für 30% der BGF Wohnen. Grundlage zur anteiligen Berechnung ist die im Mittel von mindestens 40% bis max. 75% festgesetzte anteilige Herstellung von Wohnraum im Urbanen Gebiet. Dies sind im Mittel rechnerisch 57,5% der BGF für Wohnraum und von diesem Wert sodann 30%. Vom mietpreis- und Belegungsgebundenem Wohnraum wiederum sind mindestens 25% in den MU 1-3 nachzuweisen. Voraussetzung ist die Antragstellung und Bewilligung von Fördermitteln nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren zur Förderung der Schaffung von mietpreis- und belegungsgebundenem Mietwohnraum (RLgMW) für 30 % der Bruttogeschossfläche, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes für Wohnen verwendet werden.
- Die Mitfinanzierung der Herstellung des durch die Gebietsentwicklung erwarteten zusätzlichen Bedarfs an 51 Kindertagesstättenplätzen (Krippe und Kindergarten). Je Platz werden Herstellungskosten von 17.000 € zur Anrechnung gebracht. Zudem wird die grundsätzliche Bereitschaft zum Bau einer durch die Stadt Leipzig zu refinanzierenden Kita mit mindestens 90 Plätzen im MU 1.1 erklärt.
- Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes.
- Die Umsetzung der erforderlichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen.
- Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft.
- Die denkmalgerechte Sanierung der plangebietsbegrenzenden Stützmauer zur Kurt-Schuhmacher-Straße mit Integration einer Treppenanlage zur Kurt-Schuhmacher-Straße.
- Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes und des Klimaschutzkonzeptes.
- Der Einhaltung der Regelungen des Gestaltungsrahmens für Gebäude und Freianlagen.
- Die Kostentragung der Vertragskosten.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Aufzählung nicht abschließend ist und bei Bedarf weitere Regelungstatbestände in den städtebaulichen Vertrag mit aufgenommen werden können.

4. Verfahrensdurchführung

Folgende **Verfahrensschritte** wurden zur Vorbereitung des Satzungsbeschlusses durchgeführt:

Aufstellungsbeschluss vom Beschluss Nr. IV-994/07, bekannt gemacht im Leipziger Amtsblatt Nr. 18/2007 vom 29.09.2007	19.09.2007
frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB), bekannt gemacht im Leipziger Amtsblatt Nr. 23/2012 vom 08.12.2012	11.12.2012 bis 18.01.2013
frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB), mit Schreiben vom	12.12.2012

Folgende **Besonderheiten der Durchführung des Verfahrens** sind zu nennen:

Das Bebauungsverfahren wurde im Jahr 2007 aufgenommen, jedoch aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts im Jahr 2013 unterbrochen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde im Rahmen eines städtebaulichen Gutachterverfahrens ein Entwicklungskonzept sowie ein Bebauungsplanvorentwurf erstellt und die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt. Die Konzeption, die diesem Bebauungsplan zugrunde lag, hat bereits Eingang in den 2014 neu aufgestellten Flächennutzungsplan gefunden. Durch die wachsende Entwicklungsdynamik der Leipziger Innenstadt und nach Optimierung des Nutzungs- und Bebauungskonzeptes wurde das förmliche Bebauungsverfahren Nr. 323.2 mit der vorliegenden Planung fortgeführt.

B. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

5. Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes

5.1 Topografie

Das Plangebiet ist topografisch deutlich vom umliegenden Stadtraum separiert. Im Nordwesten wird es durch die Parthe, im Norden und Südosten durch Bahntrassen begrenzt. Im Südwesten erfolgt die Abgrenzung zum Straßenraum der Kurt-Schumacher-Straße in Form einer ausgeprägten Höhendifferenz von rund 2 m, die durch eine Mauerbauwerk abgefangen wird.

Generell weist das Plangebiet ein Gefälle von Nordosten nach Südwesten auf. Im Bereich der südlichen Zufahrt des Plangebietes an der Kurt-Schumacher-Straße befindet sich das Geländeniveau auf ca. 109 m ü. NHN und steigt bis zur derzeitigen Überführung über die Parthe parallel zur Berliner Straße auf 113 m ü. NHN an, um dann zur Berliner Straße wieder deutlich auf 107 m ü. NHN abzufallen. Gleichzeitig steigt das Gelände von der Straße Preußenseite in Richtung Nordwesten an. Gegenüber einem relativ gleichmäßigen Höhenverlauf entlang der Westseite des Projektgebiets steigt das Gelände unmittelbar nördlich des Parkhauses sprunghaft um 2 m auf 111 m ü. NHN an.

Darüber hinaus ist das Plangebiet von einer bewegten Topographie im Uferbereich der Parthe geprägt. Die befestigten Uferstreifen der Parthe befinden sich auf einer Höhe um 106 m ü. NHN. Das Projektgebiet weist hingegen eine Höhenlage zwischen rund 109 m und 112 m ü. NHN auf. Überwiegend wird die Höhendifferenz durch eine Spundwand bzw. Mauer abgefangen, wobei der südwestliche Teil dieser Mauer unter Denkmalschutz steht. Mittig des Projektgebiets ist die Spundwand deutlich niedriger und wird durch eine entsprechend steile Böschungskante ausgeglichen.

5.2 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen im Plangebiet befinden sich überwiegend in Privateigentum des Investors.

5.3 Vorhandene Bebauung und Nutzungen

Das Areal liegt größtenteils brach. Eine Nutzung des Gebäudebestands findet nicht mehr statt. Entlang der Kurt-Schumacher-Straße befinden sich zwei zweigeschossige denkmalgeschützte Gebäude mit stadtbildprägendem Charakter. Das südliche der beiden Gebäude ist das ehemalige „Alte Zollgebäude“. Der südliche Eingang zum Plangebiet wird ferner durch eine denkmalgeschützte Toranlage geprägt. Im Zusammenhang mit einem sanierten Baudenkmal in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet sowie der Toranlage entsteht ein stadtraumprägendes Ensemble. Eine stadträumliche Prägnanz erhält dieses Ensemble auch dadurch, dass es etwa 2 m über dem Geländeneiveau der Kurt-Schumacher-Straße liegt, wobei das Niveaufälle zwischen Projektgebiet und Kurt-Schumacher-Straße durch eine stadträumlich als Zäsur wirkende Natursteinmauer abgefangen wird.

Der überwiegende Bereich des Plangebiets wird jedoch durch einige Lagergebäude geprägt, die ehemals für den Stückgutverkehr der Bahn genutzt wurden. Die Gebäude befinden sich überwiegend in schlechtem Bauzustand und stehen zum großen Teil leer. Darüber hinaus sind einige ehemalige Verwaltungsgebäude und Nebengebäude vorhanden. Viele der Gebäude sind zu Ruinen verfallen, einige auch bereits zurückgebaut worden, so dass der ursprüngliche Gebäudebestand nur noch teilweise vorhanden ist. Nördlich des (außerhalb des Plangebiets befindlichen) Parkhauses am Willy-Brandt-Platz besteht ein bewirtschafteter Parkplatz auf geschotterter Fläche.

Das Plangebiet ist lediglich im südlichen Bereich durch Zufahrten und Platzflächen versiegelt. Der nordwestliche Bereich ist nur teilweise als Schotterfläche befestigt und stark durch Ruderalvegetation geprägt. In Verlängerung der Straße Preußenseite wird das Plangebiet durch einen unbefestigten Gehweg durchzogen, der im Norden auf die Überführung der Parthe trifft. Jenseits der Überführung befindet sich der (außerhalb des Plangebiets liegende) Rettungsplatz für den City-Tunnel. Von diesem führt eine asphaltierte Zufahrt in einem steilen Gefälle zur Berliner Straße.

Im Umfeld des Plangebiets sind folgende Nutzungen vorhanden (im Uhrzeigersinn):

Im Nordwesten:

Zwischen Parthe und Berliner Straße befinden sich in einer feinkörnigen, teilweise gründerzeitlichen, bis zu 5-geschossigen Bebauung vor allem Büro- und Wohnnutzungen neben einem hohen Anteil an Brachflächen. Letztere werden teilweise als Pkw-Parkplatz genutzt. Die Bebauung entlang der Berliner Straße endet im Nordwesten in einem zweigeschossigen Gewerbekomplex, der Handwerksbetriebe beherbergt. Die Erschließung dieses Betriebs erfolgt über die zum Rettungsplatz des City-Tunnels führende Straße. Die ursprüngliche Erschließung erfolgte über die Berliner Straße. Die Zufahrt ist jedoch durch ein Werkstattgebäude verbaut worden.

Weiter nördlich schließt ein deutlich grobkörniger strukturiertes überwiegend durch die Stadtwerke und die Kommunalen Wasserwerke genutztes Gewerbegebiet an.

Im Osten und Südosten:

Hier schließen das Bahngelände mit den Gleisanlagen und dem stadtbildprägenden Gebäude des Hauptbahnhofes sowie das zugehörige Parkhaus West an das Plangebiet an. Als Kopfbau ist dem Parkhaus West ein dreigeschossiges historisches Verwaltungsgebäude vorgelagert, das jedoch völlig entkernt wurde und mit dem Parkhaus eine funktionale Einheit bildet. Mit den erhaltenswerten Bestandsgebäuden im südlichen Bereich des Projektgebiets bildet es ein markantes Gebäudeensemble. Im östlichen Teil des Plangebiets befindet sich ferner ein parallel zu den Bahntrassen ausgerichtetes Gewerbegebäude, welches ursprünglich durch die Mitropa genutzt wurde. Heute ist hier ein Logistikunternehmen der Deutschen Bahn AG ansässig, welches angrenzend ein weiteres Lagergebäude errichtet hat. Südlich der Logistiknutzung befindet sich eine technische Anlage zur Energieversorgung.

Zwischen dem Gebäude zur Energieversorgung und dem Hauptbahnhof befindet sich eine Zufahrt zu den Nebenanlagen des Bahnhofs. Fernbusse der Firma Polster und Puhl benutzen diese Zufahrt um Ihren Haltepunkt im Bahnhofsgebäude oberhalb des City-Tunnels zu erreichen.

Im Südwesten:

Hier dominieren stadträumlich

- der westliche Bahnhofsvorplatz sowie
- südlich der Kurt-Schumacher-Straße eine straßenbegleitende, überwiegend gründerzeitliche vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung mit dominierender Hotelnutzung, -
- das leer stehende Hotel Astoria und
- ein rechtwinklig zur Kurt-Schumacher-Straße ausgerichtetes, leerstehendes 10-geschossiges Wohngebäude.

Im Winkel zwischen Plangebiet, Kurt-Schumacher-Straße und Parthe befinden sich außerdem eine Straßenbahn-Wendeschleife der Leipziger Verkehrsbetriebe sowie ein leerstehendes, viergeschossiges, gründerzeitliches Wohngebäude. Das Gebäude wird in Nachbarschaft zur Straßenbahnwendeschleife und aufgrund seiner freistehenden Lage als Torso wahrgenommen.

5.4 Vorhandene Wohnbevölkerung

Im Plangebiet besteht keine Wohnnutzung. Daher gibt es auch keine ansässige Wohnbevölkerung. Hingegen ist im Umfeld entlang der Kurt-Schumacher-Straße und der Berliner Straße Wohnbevölkerung vorhanden. Die eingeschränkte Wohnqualität aufgrund von Lärm- und Luftbelastungen durch Gewerbenutzungen und dem Verkehrsaufkommen auf der Berliner Straße schlägt sich allerdings in einer hohen Bevölkerungsfluktuation nieder.

5.5 Vorhandene Freiflächen und ihre Nutzung

Frei- bzw. Vegetationsflächen befinden sich vorrangig im westlichen und nördlichen Bereich des Plangebiets in Form von Brachflächen mit Ruderal- und teilweise Gehölzvegetation. Die Parthe stellt sich als naturfern ausgebauter Fluss dar, der Querschnitt und die Uferbefestigungen sind als Natursteinpflasterungen ausgeführt. Das Gebiet ist derzeit nicht öffentlich zugänglich und besitzt somit auch keine Funktionen für die Naherholung. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur naturräumlichen Bestandssituation auf den Umweltbericht verwiesen (s. Kap. 7).

5.6 Soziale Infrastruktur

Weder im Plangebiet noch im unmittelbaren Umfeld befinden sich derzeit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Den Schulentwicklungsplan Leipzig aufgreifend, wird jedoch für den Planungsraum der Bedarf für ein fünfzügiges Gymnasium gesehen.

5.7 Technische Infrastruktur: Verkehrsinfrastruktur

Straßenverkehr

Im Plangebiet sind keine öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorhanden. Die Anbindung des Plangebiets an das übergeordnete Straßennetz erfolgt im Süden über den Verkehrsknoten Kurt-Schumacher-Straße/Preußenseite unmittelbar am westlichen Ausgang des Hauptbahnhofs/Parkhaus zum Willy-Brandt-Platz. Die Preußenseite ist eine eisenbahnrechtlich planfestgestellte Ladestraße und dient ebenfalls der Erschließung des nördlichen Hauptbahnhofs (Zufahrt zu Gleis 1 bis 5), des Parkhauses, des ehemaligen Mitropa-Gebäudes und des Rettungsplatzes für den sogenannten City-Tunnel, der östlich angrenzend unterhalb des Plangebietes verläuft. Über diesen wird der S-Bahnverkehr der Linien S1 bis S6 abgewickelt. Der Rettungsplatz ist bahnbetriebserforderlich und eisenbahnrechtlich planfestgestellt.

Im Norden besteht in Verlängerung der Roscherstraße eine Zufahrt über die Berliner Straße, die zur Erschließung des Rettungsortes für den City-Tunnel dient. Hier kann das Plangebiet heute fußläufig über eine Überführung der Parthe und einen unbefestigten Weg provisorisch erreicht werden.

Die großräumige verkehrliche Erschließung des Plangebiets ist als gut zu bezeichnen. Mit dem Promenadenring, der Kurt-Schumacher-Straße, der Gerberstraße und der Berliner Straße sind im Nahbereich leistungsfähige Hauptstraßen sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für den über das Stadtgebiet hinaus wirkenden Regionalverkehr vorhanden.

Insbesondere mit dem geplanten Ausbau der Nordtangente wird sich die überörtliche Erschließungsqualität mittel- bis langfristig weiter verbessern.

Öffentlicher Personennahverkehr

Über den Hauptbahnhof ist das Plangebiet sowohl an das Nahverkehrsangebot der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) als auch an das regionale und überregionale Schienenverkehrsangebot angebunden. Neben dem Liniennetz der LVB stehen sechs S-Bahn-Linien für den Stadtverkehr und für regionale Verbindungen nach Halle, Borna und Wurzen zur Verfügung. Die Straßen- und Bushaltestellen „Hauptbahnhof“, „Hauptbahnhof Westseite“ und „Wilhelm-Liebknecht-Platz“ befinden sich westlich bzw. südlich des Bahnhofsgebäudes. Im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig wird die zumutbare fußläufige Luftlinienentfernung für Bus- und Straßenbahnhaltestellen mit einem 300-m-Radius definiert. Für S-Bahn- und Straßenbahnhaltestellen beträgt die Zumutbarkeitsschwelle 500 m. Im 300-m-Radius, von den genannten Haltestellen aus, wird der südliche Teil des Plangebiets erreicht. Darüber hinaus befindet sich im Norden die Haltestelle „Wittenberger Straße“. Im 300-m-Radius wird hier nur die nördliche Spitze des Plangebietes erreicht. Das Linienangebot und die Taktfrequenz sind sehr gut. Die Straßenbahnen fahren in den Hauptzeiten im 10-Minutentakt und in nachfrageschwachen Zeiten im 20-60-Minutentakt. Um eine Anbindung des gesamten Plangebietes zu gewährleisten, ist vorgesehen, die Haltestelle „Wittenberger Straße“ Richtung Westen in Richtung des Kreuzungsbereiches „Roscherstraße/Berliner Str.“ zu verschieben.

Radverkehr

Durch das Plangebiet verläuft der überregionale Radweg „Parthe Mulde“ der im Leipziger Rosenthal startet und sich bis zum Marienpark erstreckt.

5.8 Technische Infrastruktur: Ver- und Entsorgungsanlagen

In denen das Plangebiet umgebenden Straßenräumen der Kurt-Schumacher-Straße und der Berliner Straße sind Leitungen zur Wasserver- und Abwasserentsorgung der Kommunalen Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL) vorhanden.

Trinkwasserleitungen verlaufen entlang der Kurt-Schumacher-Straße (DN 400) sowie der Berliner Straße (DN 250 GGG). Die Kapazitäten der Trinkwasserleitungen sind ausreichend. Auch eine Löschwasserbereitung in einem Umfang von 96 m³/h ist vorhanden. Die Leitungen einschließlich der Schutzstreifenbreiten besitzen gem. § 109 des Sächsischen Wassergesetzes Bestandsschutz.

Abwasserleitungen sind ebenfalls in der Umgebung des Plangebietes vorhanden. In der Kurt-Schumacher-Straße befindet sich der Mischwasserkanal 850/1300. In der Berliner Straße in der Mischwasserkanal 850/1300 GfK vorzufinden. Entlang der nordwestlichen Grenze des Plangebietes verläuft der Hauptsammler 1162/1592 GfK (SR 1300/1700).

Des Weiteren sind im Plangebiet Mischwasserkanäle der Deutschen Bahn vorhanden. Die unterirdischen, bahnbetrieblich notwendigen Ver- und Entsorgungsanlagen verlaufen östlich der Straßenseite entlang der Kurt-Schumacher-Straße (Regenentwässerung zur Parthe) sowie parallel zum Gleisfeld im östlichen Plangebiet entlang der Preußenseite. Die Anlagen werden auch weiterhin für die Regenentwässerung der DB AG benötigt. Aus diesem Grund wird auch zukünftig keine Entlastung aus der Planfeststellung erfolgen (s. Kap. 7.1.5).

Darüber hinaus befinden sich im unmittelbaren Randbereich des Plangebietes weitere Abwasserkanäle.

6. Planungsrechtliche und sonstige planerische Grundlagen

6.1 Planungsrechtliche Grundlagen

6.1.1 Ziele der Raumordnung

Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 (LEP 2013)

Der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP 2013) wurde am 30. August 2013 im Sächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt bekannt gemacht und ist auf einen Zeitraum von zehn Jahren ausgerichtet. Der Landesentwicklungsplan enthält Ziele und Grundsätze zur räumlichen Ordnung und Entwicklung des Freistaates Sachsen.

Für das Plangebiet sind die Ziele des Landesentwicklungsplans als verbindliche Vorgaben zu beachten. Insbesondere das nachfolgend aufgeführte Ziel ist für das Gebiet von Belang:

- *Z 1.3.1 Die Zentralen Orte sind so zu entwickeln, dass sie*
 - *ihre Aufgaben als Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Freistaat Sachsen wahrnehmen können und*
 - *zur Sicherung der Daseinsvorsorge die Versorgung der Bevölkerung ihres Verflechtungsbereiches mit Gütern und Dienstleistungen bündeln und in zumutbarer Entfernung sicherstellen.*

Durch seine Festsetzungen trägt der Bebauungsplan dazu bei, das Oberzentrum Leipzig als Schwerpunkt des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens zu sichern und zu stärken. Die Festsetzungen ermöglichen in dem Zusammenhang eine Innen- vor Außenentwicklung und tragen zur Realisierung der „Stadt der kurzen Wege“ bei.

- *Z 2.2.1.3 Die Festsetzung neuer Wohnbaugebiete soll in zumutbarer Entfernung zu den Versorgungs- und Siedlungskernen erfolgen.*

Mit der Planung wird ein Urbanes Gebiet mit einem hohen Anteil von Wohnnutzungen festgesetzt. Da das Baugebiet sich in unmittelbarer Nähe zum ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereich „City mit Hauptbahnhof Promenanden (A-Zentrum)“ befindet, wird das Ziel beachtet.

- *Z 2.2.1.7 Brachliegende und brachfallende Bauflächen, insbesondere Gewerbe-, Industrie-, Militär- und Verkehrsbrachen sowie nicht mehr nutzbare Anlagen der Landwirtschaft, sind zu beplanen und die Flächen wieder einer baulichen Nutzung zuzuführen, wenn die Marktfähigkeit des Standortes gegeben ist und den Flächen keine siedlungsklimatische Funktion zukommt. (...)*

Das Ziel wird beachtet. Bei Vorhaben handelt es sich um die Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen brachliegenden ehemaligen Bahnfläche. Für das Vorhaben ist ein privater Entwicklungsträger vorhanden.

- *Z 2.2.1.10 Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verknüpfungspunkte des ÖPNV zu konzentrieren.*

Dieses Ziel wird ebenfalls beachtet, denn der Hauptbahnhof sowie weitere Straßenbahn- und Bushaltestellen befinden sich, wie in Kapitel 6.7 (Verkehrsinfrastruktur) dargestellt unmittelbar angrenzend an das Plangebiet bzw. in fußläufiger Erreichbarkeit im 300 m bis 500 m-Radius. Die Anbindung an den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr ist in optimaler Form gegeben.

Die Grundsätze des Landesentwicklungsplans sind als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Insbesondere die nachfolgend aufgeführten Grundsätze sind für das Plangebiet relevant:

- *G 2.2.1.1 Die Neuinanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll in allen Teilräumen Sachsens vermindert werden. (...)*

Der Bebauungsplan 323.2 berücksichtigt diesen Grundsatz, da ausschließlich brachgefallene Bahnflächen im Siedlungsgefüge der Stadt wieder genutzt werden.

- *G 4.1.4.2 Innerhalb des Siedlungsgefüges sollen siedlungsklimatisch relevante Strukturen und Räume mit ausgleichender Wirkung hinsichtlich sommerlicher Hitzebelastung geschaffen werden.*

Der Grundsatz findet Berücksichtigung. Es werden Festsetzungen im Bebauungsplan und Regelungen im städtebaulichen Vertrag getroffen, mit denen Anpflanzungen von Einzelbäumen und Baumreihen auf den privaten Bauflächen gesichert werden. Des Weiteren werden Festsetzungen zur Begrünung und Niederschlagsretention auf Dachflächen getroffen sowie (im städtebaulichen Vertrag) platzartige Versickerungsflächen gesichert, die zur Regenwasserspeicherung und -retention dienen und somit Verdunstungsprozesse sowie eine Kühlung der Umgebung bewirken. Bereits die städtebauliche Konfiguration in Bändern ermöglicht eine optimale Belüftung des Plangebietes. Stadtplätze mit Bepflanzungen und offenen Wasserflächen schaffen einen klimatischen Austausch bei Hitze.

Die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans sind daher mit den Aussagen des Landesentwicklungsplans vereinbar.

Regionalplan Westsachsen 2008 (RPIWS)

Der Regionalplan Westsachsen 2008 ist am 25.07.2008 in Kraft getreten. Seine Ziele und Grundsätze sind bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu beachten.

Im Landesentwicklungsplan ist Leipzig als Oberzentrum ausgewiesen. Der Regionalplan Westsachsen übernimmt diese Festlegung nachrichtlich durch Darstellung in der Karte 1 „Raumstruktur“.

Zu beachten sind insbesondere folgende Ziele:

- *Z 2.3.1 Zentrale Orte sind für ihren jeweiligen räumlichen Verflechtungsbereich als Versorgungs- und Arbeitsplatzzentren, als Wohnstandorte sowie als Standorte für Bildung und Kultur zu sichern und zu stärken.*

Durch seine Festsetzungen trägt der Bebauungsplan zur Sicherung und Stärkung des Gebietes sowie der angrenzenden Gebiete als Wohn- und Gewerbestandorte bei.

- *Z 2.3.3 In den zentralen Orten sollen die Standortvoraussetzungen für einen bedarfsgerechten überörtlichen Wohnungsbau in den Versorgungs- und Siedlungskernen geschaffen werden.*

Durch seine Festsetzungen trägt der Bebauungsplan dazu bei, dass zentrumsnaher Wohnungsbau für verschiedene Haushaltsgrößen realisiert werden kann.

- *Z 4.4.1 Bodenverbrauchende Nutzungen sollen auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt werden. Durch Trassenbündelung, Flächenrevitalisierung brachliegender Industrie- und Gewerbeareale, die Minimierung der Flächenneuanspruchnahme durch vorrangige Nutzung des vorhandenen innerörtlichen Bauflächenpotenzials und die Umsetzung eines Verwertungsgebots im Zuge von Baumaßnahmen ist auf den sparsamen Umgang mit Flächen und Bodenmaterial hinzuwirken.*

Der Bebauungsplan trägt zum sparsamen Umgang mit Flächen und Bodenmaterial bei, denn er regelt die Nutzung eines innerörtlichen Bauflächenpotenzials, wodurch zur Minimierung der Flächenneuanspruchnahme beigetragen wird.

- *Z 4.5.2 Im Rahmen der Bauleitplanung sind die räumlichen Voraussetzungen für den Erhalt und die Schaffung klimatisch wirksamer Freiräume sowie den Luftaustausch zu schaffen.*

Das Ziel wird beachtet, denn im Rahmen der Planung die (z.T. durch den städtebaulichen Vertrag) gesichert wird, werden mindestens 150 Großbäume gepflanzt, die zur Produktion von Sauerstoff, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit innerhalb der Stadt und zur Filterung von Luftstäuben beitragen. Weitere Festsetzungen des Bebauungsplans – insbesondere zur Dachbegrünung, Anpflanzung von Bäumen und Fassadenbegrünung – tragen dazu bei, dass auch bei Bebauung des Gebietes eine große Teilfläche als Grünfläche erhalten bleibt und das Gebiet einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leistet.

- *Z 5.1.4 Das Angebot an Wohnraum soll vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und unter Berücksichtigung der differenzierten Ansprüche hinsichtlich Wohnformen, Wohnungsgrößen und -ausstattung an die künftigen Anforderungen angepasst werden.*

Hinsichtlich des demografischen Wandels sind für die nächsten Jahre Schrumpfungsprozesse in ländlichen Gebieten und hingegen ein Bevölkerungswachstum in zentralen Orten zu erwarten, geprägt von der gleichzeitigen Zunahme kleiner Haushalte und dem Zuzug von nichtdeutschen Einwohnern. Auf der Ebene des Bebauungsplans kann zukünftigen Anforderungen an den Wohnungsmarkt dadurch entsprochen werden, dass verdichtetes Bauen in integrierten städtischen Lagen und die Mischung städtischer Funktionen (entsprechend der Leipzig-Charta) gefördert werden. Durch seine Festsetzungen trägt dieser Bebauungsplan dazu bei.

- *Z 5.2.2 Stadtteile sollen als funktionierende Versorgungs- und Sozialräume erhalten und entwickelt werden. (...)*

Durch seine Festsetzungen trägt der Bebauungsplan dazu bei, die Versorgungs- und Sozialfunktionen des Ortsteils zu entwickeln.

Die Grundsätze des Regionalplans Westsachsen sind als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Insbesondere die nachfolgend aufgeführten Grundsätze sind für das Plangebiet relevant:

- *G 2.1.5 Die Belange der Siedlungstätigkeit, der Freiraumsicherung und der Infrastrukturentwicklung sollen unter Berücksichtigung der spezifischen raumstrukturellen Bedingungen und des demografischen Wandels so miteinander abgestimmt werden, dass sie der harmonischen Gesamtentwicklung der Region dienen.*

Der Grundsatz wird berücksichtigt, denn die vorhandene Ausstattung mit Infrastruktur prädestiniert das Plangebiet für eine Bebauung sowie für Mischnutzungen. Dabei wird der demografische Wandel beachtet, denn in seinem Zuge werden zentrumsnahe Wohnstandorte wieder stärker nachgefragt.

- *G 2.1.6 Die Stadt Leipzig soll in länderübergreifender Kooperation und eingebunden in die Entwicklung der europäischen Metropolregion „Sachsendreieck“ als internationale Handels- und Dienstleistungsmetropole mit Messe- und Medienkompetenz, als bundesweit bedeutender Gewerbestandort sowie als Wissenschafts-, Kultur- und Sportzentrum und damit als „Wachstumsmotor der Region“ (...) gestärkt werden.*

Der Bebauungsplan stärkt Leipzig als internationale Metropole, denn ein Großteil der im Punkt G 2.1.6 angesprochenen oder damit verbundenen Nutzungen (Hotel, Dienstleistung, Wissenschaft, ...) ist im Plangebiet zulässig. Durch die zentrale, an die überörtliche Verkehrsinfrastruktur gut angebundene Lage ist zu erwarten, dass sich besonders höherwertige Nutzungen ansiedeln werden und damit auch die europäische Metropolregion „Sachsendreieck“ gestärkt wird.

- *G 4.3.1.6 Bei der Planung von Baugebieten sollen die wirtschaftlichen Möglichkeiten zur Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser ausgeschöpft wer-*

den, soweit dies die Bodeneigenschaften und geologischen Bedingungen zulassen. Bei Entwässerungsplanungen von Baugebieten sollen die natürlichen Wasserscheiden eingehalten werden.

Der Grundsatz wurde bei der Aufstellung des Plans berücksichtigt. Sie wird vornehmlich im städtebaulichen Vertrag geregelt.

○ *G 5.1.3 Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollen verstärkt Belange von Familien, von älteren oder beeinträchtigten Menschen sowie von Migranten berücksichtigt werden.*

Im Rahmen der Bauleitplanung kann den Belangen von Familien, älteren und beeinträchtigten Menschen sowie von Migranten am ehesten durch das Schaffen von Wohnraum an integrierten Standorten entsprochen werden. Dies wurde bei der Planung berücksichtigt, denn im Urbanen Gebiet ist ein Großteil der Geschossflächen für Wohnungen zu verwenden (s. Kap.12). Im Übrigen ist das Gebiet sehr gut in das städtische Gefüge eingebunden und auch ohne privates Kfz gut erreichbar. Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen und kulturelle Angebote sind daher ohne größeren infrastrukturellen und monetären Aufwand erreichbar.

Der Bebauungsplan ist mit den Aussagen des Regionalplans Westsachsen 2008 vereinbar.

Regionalplan Leipzig-Westsachsen 2017 (Entwurf)

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Raumordnungsgesetzes (ROG) sind in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Gemäß § 4 Abs. 1 ROG sind sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Im Entwurf des Regionalplanes Leipzig-Westsachsen 2017 sind die relevanten Ziele und Grundsätze mit den im o. g. Abschnitt der Planbegründung genannten Zielen und Grundsätzen aus dem Regionalplan Westsachsen 2008 nahezu identisch.

Der Bebauungsplan ist mit den geplanten Aussagen des Regionalplans Leipzig-Westsachsen 2017 vereinbar.

In seiner Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 17.01.2013 bestätigte der regionale Planungsverband Leipzig-Westsachsen, dass der Bebauungsplan an die Ziele der Raumordnung angepasst sei.

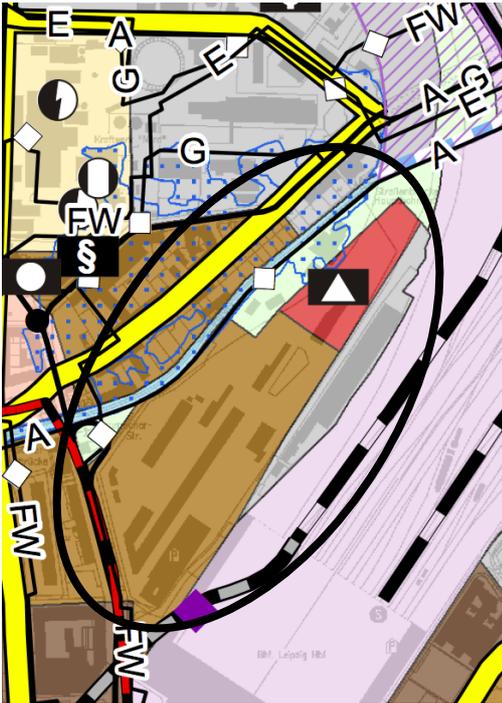
6.1.2 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan (FNP) entwickelt.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leipzig (Stadtratsbeschluss am 25.03.2015, Bekanntmachung der Genehmigung am 16.05.2015) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans südlich der Parthe überwiegend „gemischte Baufläche“ und entlang der östlichen Grenze zu den Bahnanlagen „gewerbliche Baufläche“ dar. Im Nordwesten verläuft eine „Grünfläche, die teilweise als „Überschwemmungsgebiet“ gekennzeichnet ist. Im Anschluss an die gemischte Baufläche ist eine „Fläche für den Gemeinbedarf“ dargestellt. Als nachrichtliche Übernahme sind entlang der Parthe unterirdische Leitungen für Abwasser gekennzeichnet. Parallel zur Kurt-Schumacher-Straße verläuft darüber hinaus ein archäologischer Relevanzbereich.

Die Art der Nutzung wird im Bebauungsplan entsprechend der Darstellungen im Flächennutzungsplan festgesetzt. Die „gemischte Baufläche“ wird als „Urbanes Gebiet“ gem. § 6a Baunutzungsverordnung (BauNVO) entwickelt. Der östliche Bereich des Plangebietes wird entsprechend des Flächennutzungsplans als „Gewerbegebiet“ gem. § 8 BauNVO festgesetzt.

Abb. 1: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan 2015, Quelle: Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt



Auch die Gemeinbedarfsflächen werden im Bebauungsplan gesichert. Entsprechend des inhaltlichen und räumlichen Gestaltungsrahmens des Flächennutzungsplans weist die Gemeinbedarfsfläche im Bebauungsplan einen modifizierten Zuschnitt auf: Die gesamte Gemeinbedarfsfläche des Flächennutzungsplans ist zur Entwicklung einer Schule mit Sporthalle nicht erforderlich. Daher kann der Zuschnitt gegenüber der Darstellung im FNP differenziert erfolgen. Der verbleibende nördliche Bereich ist folglich in Fortführung und Abrundung der sich anschließenden Nutzungen zu beurteilen.

Die Gemeinbedarfsfläche wird im weiträumigen Bereich von gemischten Flächen im Süden und von gewerblichen Flächen im Norden und Osten umgeben. Somit ist das planerische Ziel, die öffentliche Einrichtung in gemischte Nutzungen aus Wohnen und Gewerbe einzubetten, erreicht. Die planerische Grundkonzeption des Flächennutzungsplans wird nicht verlassen.

Damit ist der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

6.1.3 Landschaftsplan

Gemäß § 11 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist für die örtlichen Ziele des Umweltschutzes im Stadtgebiet Leipzig ein Landschaftsplan als ökologische Grundlage für den Flächennutzungsplan aufgestellt worden (bestätigt durch den Stadtrat am 16.10.2013). Er enthält neben den Zielen die für ihre Verwirklichung erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Das Bebauungsplangebiet ist als Baufläche „Industrie-, Gewerbegebiet, großflächiger Einzelhandel, stadttechnische Ver- u. Entsorgungsanlagen“ dargestellt. Parallel zur Parthe ist ein schmaler nördlicher Bereich als Grünfläche ohne nähere Definition gekennzeichnet. Nordwestlich und südöstlich des Plangebietes sollen zur Naherholung Grünverbindungen gestärkt werden. Das Plangebiet selbst ist kein Teil einer Kaltluftleitbahn; es wird relativ gut mit Kaltluft ausgehend von der nördlich angrenzenden Brachfläche durchlüftet. Zudem stellt die Parthe einen wichtigen Bereich für den Luftaustausch dar und trägt zu einer Verstärkung der Winde bei. Darüber hinaus soll eine Verknüpfung zwischen dem Plangebiet und den Quartieren westlich der Berliner Straße erfolgen. Die bestehende Barrierewirkung soll dadurch für den Biotopverbund gemindert werden.

Der Geltungsbereich ist gemäß des Integrierten Entwicklungskonzepts dem Leitbild 12 für „Industrie- und Gewerbebestände, großflächige Gleisanlagen, ehemalige militärische Anlagen“ zugeordnet. Diesem Leitbild werden folgende Ziele zugeordnet:

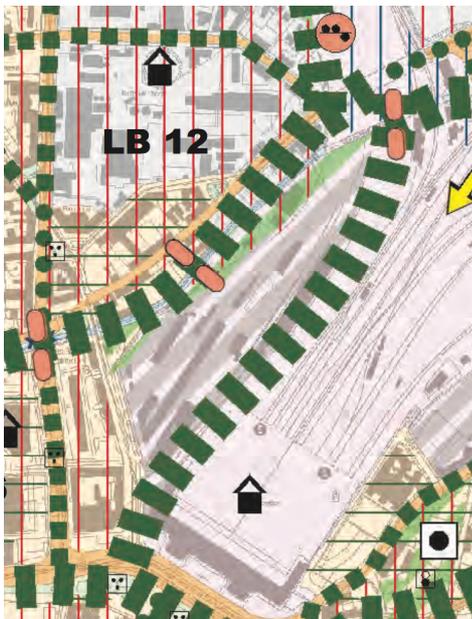
- Schaffung von begrünten Freiräumen an vorhandenen und geplanten Industrie- und Gewerbe- und Militärstandorten und deren verkehrliche Erschließungen;
- Verknüpfung mit dem Grünsystem der Stadt, stadtklimatische Entlastung durch Erhöhung des Durchgrünungsgrades durch Vegetation;
- Abbau der Barrierewirkung durch Einbindung in die Alltagsrouten für den Geh- und Radverkehr.

Bereits seit Beginn der Planung zur Entwicklung der ehemaligen Bahnfläche ist es Ziel der landschaftsplanerischen Gestaltung, die Partheniederung von Bebauung freizuhalten und als durchgängigen Grünzug zu entwickeln. Langfristig wird in dem Zusammenhang angestrebt, eine grüne Fuß- und Radwegeverbindung bis in den Stadtteil Gohlis zu schaffen. Die Ausrichtung der Baukörper entsprechend dem Bebauungskonzept ist bezüglich des Luftaustausches als günstig zu betrachten: Während austauscharmer Sommernächte stehen die Gebäude in Hauptströmungsrichtung, wodurch kühlere Luft aus dem Norden weiter in Richtung Süden gelangen kann. Die robuste Bebauungsstruktur in parallelen Bändern dient daher zur optimalen Durchlüftung. Im Plangebiet selbst dienen integrierte Quartiersplätze (sog. Pocketparks) mit umlaufenden Verdunstungsbeeten (sog. Wetlands) und abgesenkten Rasenflächen der Durchgrünung und Kühlung des Quartiers (gesichert durch den städtebaulichen Vertrag). Durch diese Maßnahmen und durch die Anpflanzung von Einzelbäumen und Baumreihen wird ein positiver stadtklimatischer Effekt auf die umgebene Bebauung erwirkt.

Die für diesen Bebauungsplan relevanten Aussagen des Landschaftsplanes werden weitestgehend durch Festsetzung im Bebauungsplan umgesetzt.

Im Landschaftsplan sind (mit Beschluss der Ratsversammlung vom 16.10.2013) die Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die örtliche Ebene der Stadt Leipzig konkretisiert. Näheres siehe Kap. 7 dieser Begründung.

Abb. 2: Ausschnitt aus dem integrierten Entwicklungskonzept zum Landschaftsplan, Quelle: Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt



6.1.4 Zulässigkeit von Bauvorhaben

Das Plangebiet befindet sich bis zur Rechtskraft des Bebauungsplans zum überwiegenden Teil im Außenbereich gem. § 35 BauGB. Demnach sind nur sogenannte privilegierten Vorhaben gem. § 35 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. sowie § 35 Abs. 2 bis Abs. 6 BauGB zulässig. Wohnungsbauvorhaben sind in der Regel nicht zulässig.

Die bestehende Struktur und überwiegende Prägung des Plangebiets durch Brachflächen, leer stehende Lagergebäude und Baustelleneinrichtungen beinhaltet keine Bebauung, die die Kriterien eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils erfüllen. Weder wird ein Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit vermittelt, noch hat die Bebauung ein gewisses Gewicht oder ist Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur. Die erhebliche Flächenausdehnung des Plangebiets von über 12 ha und seine gewisse räumliche Trennung vom übrigen Stadtgebiet durch städtebauliche Barrieren wie Höhengsprünge, Gleisanlagen und die Parthe bieten auch keine Anhaltspunkte dafür, dass im Plangebiet eine Prägung durch die umgebende Bebauung vorliegt. Vielmehr handelt es sich planungsrechtlich um einen sogenannten „Außenbereich im Innenbereich“.

Lediglich der südlich Randbereich vom Bahnhofsvorplatz ausgehend mit dem Parkhaus West am Willy-Brandt-Platz/Preußenseite, entlang der Kurt-Schumacher-Straße mit den denkmalgeschützten Kopfbauten bis zur Berliner Straße, weist eine ortsbildprägende Bebauung mit städtebaulichem Gewicht auf, sodass sich hier die Zulässigkeit von Vorhaben bisher nach § 34 BauGB im unbeplanten Innenbereich richtet.

Anträge auf Bauvorbescheide liegen derzeit nicht vor.

6.1.5 Eisenbahnrechtliche Planfeststellung

Im Geltungsbereich des Plangebietes befinden sich 12 Flurstücke bzw. Teile von Flurstücken, für die zum Zeitpunkt der vorliegenden Planung (Stand: 28.05.2018) eisenbahnrechtliche Planfeststellungen bestehen.

Im östlichen Randbereich des Plangebietes entlang der Preußenseite ist ein LST-Kabel (Kabel für Leit- und Sicherungstechnik) durch Planfeststellung mit Eisenbahnbetriebszweck gesichert (Flurstücke 1892/7; 1892/34; 1892/42; 1892/46; 1892/47; 1892/19). Dieses verläuft vom Bahnhofsgelände in Richtung des Rettungsplatzes des City-Tunnels. Die Straße Preußenseite selbst ist eine eisenbahnrechtlich planfestgestellte Ladestraße zur Erschließung des nördlichen Hauptbahnhofes.

Die vorhandenen unterirdischen, bahnbetrieblich notwendigen Ver- und Entsorgungsanlagen verlaufen östlich der Straßenmauer entlang der Kurt-Schumacher-Straße (Regenentwässerung zur Parthe) sowie parallel zum Gleisfeld im östlichen Plangebiet entlang der Preußenseite. Die Anlagen werden auch weiterhin für die Regenentwässerung der DB AG benötigt. Im westlichen Randbereich entlang der Kurt-Schumacher-Straße verläuft eine Entwässerungsleitung des Grundwassers des City-Tunnels (Flurstück 1892/22).

Die Weiteren befinden sich planfestgestellte Flächen im Bereich des geplanten neuen Verkehrsknotenpunktes Berliner Straße/Roscherstraße im Norden des Plangebietes (Flurstücke 3952, 3955/1, 2733/26, 2733/50, 2733/51, 2828/1, 1892/20, 1892/21). Hierbei handelt es sich um ehemalige Gleisanlagen, die bereits aufgegeben aber noch nicht freigestellt wurden. Über diese wird aktuell die Anfahrbarkeit des Rettungsplatzes des City-Tunnels sichergestellt.

Im Rahmen von Gesprächen zur Vorbereitung einer Prüfung der bahnbetrieblichen Erforderlichkeit konnte geklärt werden, dass einige Flächen nicht mehr bahnbetrieblich erforderlich sind.

Diese sollen im Rahmen eines Freistellungsverfahrens gem. § 23 AEG aus der Planfeststellung entlassen werden. Die Bebauungsplanung kann dabei grundsätzlich erst abgeschlossen werden, wenn die Freistellung gem. § 23 AEG vorliegt. Dieser Zusammenhang wird über eine bedingte Festsetzung gem. § 9 Abs. 2 BauGB gelöst. Die Festsetzungen als öffentliche Straßenverkehrsfläche/ Planstraße C, als Fuß- und Radweg sowie als Maßnahmenflächen (1) und (2) werden erst mit Bedingungseintritt, dem Freistellungsbescheid, zulässig. Die Bebauungsplanung kann aber dennoch abgeschlossen werden, da mit Satzungsbeschluss und Inkrafttreten eine hinreichende Planungssicherheit zur Freistellung der Preußenseite vorliegt. Im Übrigen siehe hierzu Kap. 19. Die Flächen deren Freistellung vom Eisenbahnbetriebszweck nicht erforderlich ist, da sie mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes vereinbar sind, werden in den Bebauungsplan als nachrichtliche Übernahme aufgenommen. Hierdurch wird ihre Funktionsfähigkeit sichergestellt.

6.2 Sonstige Planungen

Sonstige städtische Planungen sind für diesen Bebauungsplan wie folgt relevant:

6.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das "Integrierte Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020 (SEKo)" wurde als städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des BauGB (§ 1 Abs. 6 Nr. 11) sowie der VwV-StBauE des Freistaates Sachsen vom 21.07.2008 (Abschnitt A Punkt 2.2) vom Stadtrat am 20.05.2009 beschlossen (RB IV – 1595-09). Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030 liegt als Entwurf vor. Es soll 2018 beschlossen werden und damit „Leipzig 2020“ ablösen.

Im SEKo wird eine fachübergreifende Stadtentwicklungsstrategie für die Stadt Leipzig bis 2020 formuliert. Auf Basis der Vernetzung sektoraler Planungen (Stadtentwicklungspläne und Fachplanungen) benennt es inhaltliche und stadträumliche Ziele und Handlungsschwerpunkte sowie zentrale Maßnahmenschwerpunkte zu deren Umsetzung. Damit ist das SEKo eine Grundlage für ein zielgerichtetes, ressortübergreifendes Verwaltungshandeln sowie die Zusammenarbeit in der Stadtentwicklung und für die Kooperation mit den verschiedenen Akteuren außerhalb der Stadtverwaltung.

Das Plangebiet befindet sich im „Zentrum Ost“, für welches als fachübergreifende Strategie der Ortsteilentwicklung (C1) punktuelle räumliche Interventionen formuliert werden. Das „Zentrum Ost“ ist darüber hinaus Bestandteil des fachübergreifenden Schwerpunktraumes „Zentrum/erweitertes Zentrum“, für welches eine Handlungspriorität auf Grund großräumiger Wirkung besteht.

Die Ziele des SEKo werden in 12 Fachkonzepten dargestellt. Für das Plangebiet sind folgende Fachkonzepte von Relevanz:

- Fachkonzept Wohnen (B1): Entlang der Berliner Straße und der Parthe im nordwestlichen Grenzbereich des Plangebietes befindet sich ein schmaler Streifen, welcher als Umstrukturierungsgebiet ohne Priorität gekennzeichnet ist. Im südlichen Eingangsbereich des Plangebietes um den Willy-Brandt-Platz wird eine Bestandskonsolidierung (inkl. Anpassung) fokussiert. Wohnbebauung entlang der Kurt-Schumacher-Straße wird als konsolidiert bezeichnet (Karte B1.2).

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans 323.2 wird die innerstädtische, weitestgehend brachliegende Bahnfläche wieder nutzbar gemacht und als urbanes Wohnquartier entwickelt. Die Innenentwicklung strahlt auf die benachbarten Gebiete aus und setzt Entwicklungsimpulse zur Aufwertung der Bebauungs- und Nutzungsstruktur an der Berliner Straße und Kurt-Schumacher-Straße.

- Fachkonzept Wirtschaft und Beschäftigung (B2): Das Plangebiet befindet sich im Schwerpunktraum für dienstleistungsorientierten Gewerbe, welches darüber hinaus einen Cluster-Schwerpunkt für Logistik und Dienstleistungen ausweist (Karte B2.2).

Östlich der Gleisanlagen ist die Realisierung von zwei Gewerbegebieten vorgesehen. Diese können zur Stärkung des Logistik- und Dienstleistungszentrums dienen.

- Fachkonzept Freiraum und Umwelt (B3): Durch das Plangebiet verläuft der räumliche Handlungsschwerpunkt zur Stärkung und Entwicklung stadtbildprägender Grünzüge. Insbesondere ist eine Vernetzung der Partheaue zwischen Auwald und Freiladbahnhof West vorgesehen (Karte B3.1).

Zentraler Bestandteil des Planungskonzeptes ist die Entwicklung des Partheparkes sowie die Renaturierung der Partheaue. Die Umsetzung eines durchgängigen Geh- und Radweges im Parthepark ermöglicht die Etablierung des Parthe-Grünzugs im Bereich des Geltungsbereiches.

- Fachkonzept Bildungslandschaft (B4): Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist der Ausbau der Infrastruktur vorgesehen (Karte B4).

Im Bebauungsplan wird eine (weiterführende) Schule mit Sporthalle und Außenanlage planungsrechtlich gesichert. Die Sporthalle und die sportiven Einrichtungen der Außenanlage stehen außerhalb der Schulbetriebszeiten auch der Öffentlichkeit zur Verfügung.

- Fachkonzept Soziales (B5): Es besteht ein mittlerer Handlungsbedarf in den Bereichen Arbeit, Einkommen, Bildung und Teilhabe. Es ist kein räumlicher Handlungsschwerpunkt vorgesehen (Karte B5).

- Fachkonzept „Zentren“ (B7): Das Plangebiet befindet sich angrenzend an das A-Zentrum City mit Hauptbahnhof Promenaden. Es befindet außerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches (Karte B7).

Im Plangebiet wird zentrenrelevanter Einzelhandel nur in begrenztem Rahmen zugelassen. Dadurch findet keine Beeinträchtigung der angrenzenden zentralen Versorgungsbereiche statt.

- Fachkonzept Verkehr und Technische Infrastruktur (B8): Die Berliner Straße nördlich des Plangebietes wird als öffentlicher Raum mit besonderer Priorität definiert für den der Straßenausbau als Maßnahme Verkehr/öffentlicher Raum avisiert wird. Westlich der Gleisanlagen verläuft eine Maßnahme der Deutschen Bahn, welche mit dem Bau des City-Tunnels realisiert wurde. Diese verläuft östlich des Plangebietes parallel zum Geltungsbereich (Karte B8).

○ Fachkonzept Denkmalpflege (B9): Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich im Prioritätsbereich 3, in dem eine Minimierung von Verlusten an Denkmalsubstanz und stadthistorischen Strukturen zur Erhaltung von Stadtteilidentität vorgesehen ist. Im Schwerpunkt sollen punktuelle Maßnahmen realisiert werden (Karte B9).

Entlang der Kurt-Schumacher-Straße befindet sich das denkmalgeschützte Ensemble, bestehend aus Steinmauer, Kopfbauten der historischen Blockrandbebauung und Toranlage innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Mit der Umsetzung des Bebauungsplans werden die denkmalgeschützten Anlagen wieder in einen städtebaulichen Kontext eingebettet und erhalten eine bauliche und inhaltliche Aufwertung.

○ Fachkonzept Energie und Klimaschutz (B12): Die leitungsgebundene Wärmeversorgung im Plangebiet erfolgt durch Fernwärme (SWL) (Karte B12.1). Im Bereich der Erneuerbaren Energien wird das Plangebiet als ein Schwerpunktraum für erneuerbare Stromerzeugung (insbesondere aus Photovoltaikanlagen) in Kombination mit Verdichtung der Fernwärme und der Integration von Speichertechnologien definiert (Karte B12/Anhang). Des Weiteren wird für das Plangebiet ein hohes Potenzial zur Senkung der CO₂-Emissionen (Blöcke mit dem höchsten Wärmeenergiebedarf pro Block) festgestellt (Karte B12.2).

Im Rahmen der Bauleitplanung wurde ein Energiekonzept aufgestellt, welches eine alternative und zukunftsweisende Energieversorgung für das Stadtgebiet erörtert (siehe Kapitel 10.5: Energiekonzept). Aufgrund der hohen ökologischen und ökonomischen Effizienz ist vorgesehen, die Wärmeversorgung auf Basis von Fernwärme zu realisieren.

Der Bebauungsplan 323.2 setzt somit die Ziele des SEKo um.

6.2.2 Stadtentwicklungsplan „Zentren“

Seit 1999 liegt der Stadt Leipzig mit dem Stadtentwicklungsplan (STEP) „Zentren“ ein räumlich-funktionales Ordnungskonzept zur Erhaltung und Entwicklung ihrer zentralen Versorgungsbereiche vor. Auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen wurde dieses zuletzt 2017 (Ratsbeschluss VI-DS-04512 vom 20.09.2017) fortgeschrieben.

Mit dem STEP „Zentren“ 2016 liegt ein städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB vor, das Aussagen über die zu erhaltenden oder zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereiche der Stadt enthält.

Ziele des STEP sind:

- die Stärkung der Funktion Leipzigs als Oberzentrum und
- die Weiterentwicklung des Stadtzentrums,
- die Stabilisierung, Stärkung und Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche,
- die Sicherung und Stärkung einer räumlich ausgewogenen, wohnortnahen Grundversorgung sowie
- die gezielte Steuerung von Fachmarktstandorten und
- Planungs- und Investitionssicherheit durch einen verbindlichen Orientierungsrahmen zu geben.

Hierzu definiert der STEP „Zentren“ 42 hierarchisch strukturierte zentrale Versorgungsbereiche (A bis D-Zentrum), in denen der zentrenrelevante Einzelhandel gemäß der Leipziger Sortimentsliste 2014 (als Teil des STEP „Zentren“ vom Stadtrat beschlossen und ohne inhaltliche Änderungen in die Fortschreibung des STEP „Zentren“ 2017 übernommen) konzentriert werden soll. Darüber hinaus werden Anforderungen an Nahversorgungsstandorte benannt, die außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen realisiert werden können. Ein Nahversorgungsstandort muss sich demnach in städtebaulich integrierter Lage befinden und fußläufig erreichbar sein sowie sich außerhalb eines

500- bzw. 800-Meter-Radius um Zentren befinden, zudem darf die Kaufkraftabschöpfung in seinem 500- bzw. 800-Meter-Radius eine Quote von 35 Prozent nicht überschreiten. Wenn diese Kriterien nicht erfüllt werden, kann zentren- und nahversorgungsrelevanter Einzelhandel nur im sogenannten Leipziger Laden bis 150 m² Verkaufsfläche realisiert werden.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche. Die Nahversorgung wird durch das Angebot des A-Zentrums der City mit dem „Promenaden Hauptbahnhof“ (Einkaufsbahnhof) gedeckt. Im Plangebiet selbst werden lediglich in begrenztem Umfang Einzelhandelnutzungen ermöglicht. Eine Beeinträchtigung der zentralen Versorgungsbereiche kann dadurch ausgeschlossen werden.

Der Bebauungsplan 323.2 trägt zur Umsetzung des STEP „Zentren“ 2016 bei.

6.2.3 Strategische Konzepte zum Wohnen

Das „Wohnungspolitische Konzept“, Fortschreibung 2015 (VI-DS-1475-NF) wurde am 28.10.2015 durch den Stadtrat beschlossen. Es definiert vier wohnungspolitische Leitlinien der Stadt und benennt Instrumente sowie Maßnahmen zur Umsetzung dieser auf mehreren Ebenen (u.a. Stadtplanung, Liegenschaftspolitik, soziale Wohnraumversorgung, etc.). Die Leitlinien umfassen folgende Teilziele: Schaffung eines quantitativ und qualitativ vielfältigen Wohnangebots, Schaffung von preisgünstigem Wohnraum im Bestand und Neubau, Unterstützung von Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung, Erhaltung und Entwicklung von sozial- und nutzungsstrukturell gemischten Stadtteilen sowie Steigerung der Energieeffizienz.

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans wird die Aufwertung und Nachverdichtung des brachliegenden Bahnareals verfolgt. In innerstädtischer Lage entsteht ein gemischtgenutztes, urbanes Gebiet mit Wohn- und Gewerbenutzungen. Im Plangebiet soll ein breites Wohnangebot für unterschiedliche Haushaltsgrößen und Einkommensgruppen entwickelt werden. Im Bereich des Wohnungsbaus ist die Schaffung von Geschosswohnungsbau, zum Teil in Form von Eigentumswohnungen sowie zum Teil als Mietwohnungen, vorgesehen. Die Wohnungsgrößen liegen dabei voraussichtlich bei 1 bis 4 Zimmerwohnungen. Im Bereich des Mietwohnungsbaus wird über den städtebaulichen Vertrag die Realisierung von 30% mit Mitteln zur sozialen Wohnraumförderung geförderten mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen gesichert.

Die Ziele des Wohnungspolitischen Konzeptes finden daher bei der Umsetzung des Bebauungsplans 323.2 Berücksichtigung.

6.2.4 Stadtentwicklungsplan „Gewerbliche Bauflächen“

Der Stadtentwicklungsplan „Gewerbliche Bauflächen“ ist die planerische Zielkonzeption der Stadt Leipzig für die Entwicklung der gewerblichen Bauflächen im Stadtgebiet. Der Plan wurde 2005 aufgestellt und wird aktuell im Zusammenhang mit dem Fachkonzept Wirtschaft und Beschäftigung des STEP fortgeschrieben (Vorlage-VI-A-01182 vom 17.06.2015).

Im Stadtentwicklungsplan „Gewerbliche Bauflächen“ befindet sich der nördliche Teil des Plangebietes im Korridor entlang der Gleisanlagen „Achse B2“, für den eine Konzentration der gewerblichen Bauflächen angestrebt wird. Die gewerblichen Nutzungsarten innerhalb des Clusters fokussieren Logistik/Lagerhaltung, verarbeitendes Gewerbe (traditionell), Handwerk (produzierend), Dienstleistungen (industrienah).

Im Bebauungsplan können die angestrebten Nutzungen in den Gewerbegebieten westlich der Gleisanlagen realisiert werden.

Darüber hinaus gilt zu berücksichtigen, dass die Stadt Leipzig aufgrund des rasanten Bevölkerungswachstums und der steigenden Nachfrage an Wohnraum insbesondere in innerstädtischen Lagen zwischenzeitlich eine differenzierte Strategie für die Fläche verfolgt, welche bereits Eingang in den Flächennutzungsplan 2015 gefunden hat. Die Entwicklung als urbanes, gemischtes Wohngebiet mit nicht wesentlich störenden gewerblichen Nutzungen (wie Einzelhandel, Hotel, Büro, Verwal-

tung, Schank- und Speisewirtschaften) im Zentrum sowie weiteren gewerblichen Nutzungen (Logistik, Dienstleistung, Handwerk) im Randbereich widerspricht daher nicht dem Stadtentwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen.

6.2.5 Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“

Der Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ (STEP VöR) formuliert Planungsgrundsätze zur Schaffung einer verkehrswarmen und stadtverträglichen Mobilität. Die erste Fortschreibung wurde in der Ratsversammlung (Beschluss Nr. DS-00523/14-DS-008) vom 25. Februar 2015 beschlossen. Die Planungsgrundsätze betreffen die Sicherung von gleichwertigen Mobilitätschancen, die Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs, die multifunktionale Gestaltung des öffentlichen Raums sowie die Etablierung der Einstellung Verkehrsplanung als Prozess zu begreifen.

Für das Plangebiet wurde ein Mobilitätskonzept (siehe Kap. 9.3.3) aufgestellt, welches die Ziele des STEP VöR aufgreift.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 323.2 wird in zentraler Lage verdichteter Wohnungsbau in fußläufiger Erreichbarkeit zu Angeboten des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs geschaffen. Des Weiteren werden Festsetzungen getroffen, die eine Reduzierung des Kfz-Stellplatzschlüssels vorsehen und attraktive Geh- und Radwegeverbindungen durch das Quartier ausweisen. Im städtebaulichen Vertrag werden darüber hinaus Maßnahmen festgeschrieben, die eine Förderung der multimodalen Mobilität zum Ziel haben, wie beispielsweise die Erhöhung des Stellplatzschlüssels für Fahrräder und Schaffung von Car-Sharing Standorten.

7. Umweltbericht

Zusammenfassung

Wichtigstes **Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes** ist die Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung von Wohnraum bei gleichzeitiger Schaffung eines urbanen Wohnquartiers in zentraler Lage mit einer konfliktfreien Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen und einer Verbesserung der Erlebbarkeit der Parthe

Inhalt des Planes sind insbesondere Festsetzungen zu Art und Maß der Nutzung, überbaubaren Grundstücksflächen, Verkehrsflächen, Grünflächen, zum Immissionsschutz sowie zur Vermeidung und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben liegen vor.

Der Plan wird für ein **UVP-pflichtiges Vorhaben** aufgestellt.

Näheres zu den Zielen und Inhalten dieses Plans sowie zu dem geplanten Vorhaben siehe Kap. 7.1.1 sowie Kap 3 und Abschnitt C. dieser Begründung.

Als **fachliche Grundlagen und Ziele** liegen dem Plan vor allem zugrunde:

- Baugrundgutachten, CDM Smith 2018
- Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) Teilmodule Altlasten/Abfall Boden, Kreher 2010
- Klimaökologische Analyse, bgmr & GeoNet 2018
- Regenwasserbewirtschaftungskonzept, seecon 2018
- Überflutungsprüfung, seecon 2018
- Energiekonzept, seecon 2018
- Mobilitätskonzept, seecon/RKW/Anette Ehlers 2018

- Verkehrsgutachten inkl. verkehrstechnische Berechnung des Knotens Berliner Straße / Roscherstraße, seecon 2017
- Verkehrsuntersuchung Freiladebahnhof, Brenner 2017
- Schalltechnische Untersuchung, goritzka akustik 2016, 2017, 2018
- Artenschutzfachbeitrag. bgmr 2017
- Landschaftsplan Stadt Leipzig 2014
- Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept HBF-West, RKW/bgmr 2018
- Eingriffsbewertung, bgmr 2018

Näheres siehe Kap. 7.1.2.

Erhebliche Umweltauswirkungen, die für die Abwägung relevant sind, sind auf folgende Umweltbelange bzw. Teilaspekte von Umweltbelangen zu erwarten oder nicht auszuschließen und zur **Überwachung** erheblicher Umweltauswirkungen ist festgelegt:

Umweltbelange	Erhebliche Auswirkungen sind zu erwarten oder nicht auszuschließen	Überwachungsmaßnahmen sind festgelegt
Fläche	Nein	Nein
Boden, Altlasten	Ja	Nein
Wasser ¹	Ja	Nein
Luft, Klima ²	Ja	Nein
Pflanzen	ja	Nein
Tiere	Ja	Nein
Biologische Vielfalt	Nein	Nein
Landschaft	Nein	Nein
Menschen: Erholungspotential	Nein	Nein
Menschen: Lärm	Ja	Nein
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	Nein	Nein
Wechselwirkungen zwischen vorgenannten Belangen	Ja	Nein
Auswirkungen auf die vorgenannten Belange aufgrund Anfälligkeit der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen	Nein	Nein
Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Vorhaben auf die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe a bis i BauGB ³	Nein	Nein

Die **Liste der Quellen** ist Kap. 7.2.13 zu entnehmen.

¹ Risiken in Bezug auf urbane Überflutung werden hier behandelt.

² Risiken in Bezug auf die Entwicklung von Urban Heat Islands werden hier behandelt.

³ Die Auswirkungen werden soweit relevant bei den einzelnen Schutzgütern behandelt, da damit der direkte Bezug hergestellt werden kann.

7.1 Einleitung

Für die Belange des Umweltschutzes wird im Bauleitplan-Verfahren eine Umweltprüfung durchgeführt, in der

- die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und
- die ermittelten erheblichen Umweltauswirkungen in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet

werden (§ 2 Abs. 4 und § 2a Nr. 2 BauGB sowie Anlage 1 zum BauGB).

Dazu wird wie folgt vorgegangen:

- a) Einschätzung aufgrund einer überschlägigen Prüfung, auf welche Umweltbelange der Bauleitplan voraussichtlich erhebliche Auswirkungen haben kann, die in der Abwägung zu berücksichtigen wären.
- b) Festlegung, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Umweltbelange für diesen Bauleitplan für die Abwägung erforderlich ist, auf der Grundlage der Einschätzung
- c) Ermittlung der Umweltbelange in dem festgelegten Umfang und Detaillierungsgrad.
- d) Beschreibung und Bewertung der ermittelten erheblichen Umweltauswirkungen im Umweltbericht.
- e) Ergänzung der Ermittlungen und des Umweltberichtes, soweit im Ergebnis der Beteiligungen zum Entwurf erforderlich.

7.1.1 Ziele und Inhalt des Planes, Angaben zu geplanten Vorhaben

Vor allem folgende **Ziele des Planes** (siehe dazu auch Kap. 3) sind von Bedeutung:

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, auf der ehemaligen Bahnfläche westlich des Leipziger Hauptbahnhofes ein neues Stadtquartier zu entwickeln. Die wichtigsten Ziele sind die Entwicklung von Wohnraum bei gleichzeitiger Schaffung eines urbanen Wohnquartiers in zentraler Lage mit einer konfliktfreien Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen. Darüber hinaus soll die Erlebbarkeit der Parthe erhöht und ein Schulstandort gesichert werden.

Der Bebauungsplan setzt folgende **Inhalte** fest:

- Baugebiete auf einer Fläche von rund 6,6 ha (ca. 54 %), davon 4,1 ha Urbane Gebiete, 1,5 ha Gemeinbedarf, 1,0 ha Gewerbegebiet) mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 128.000 m²
- Verkehrsflächen von insgesamt 3,5 ha (ca. 28 %),
- öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage entlang der Parthe (1,4 ha)
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft mit dem Charakter einer naturnahen Parkanlage an der Bahn (0,7)
- Regelungen zum Immissionsschutz,
- Mindestanforderungen für die Begrünung der nicht überbauten Grundstücksflächen,
- Anlage von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als Radweg in der öffentlichen Grünfläche mit Zweckbestimmung „Parkanlage“, in der Planstraße B und im Bereich der oberen Kurt-Schumacher-Straße,
- Anforderungen an die Helligkeit von Wandflächen,
- Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes:
 - Dachbegrünung von Gebäuden (einschließlich nicht überbauter Untergeschosse)

In einem **städtebaulichen Vertrag**, werden ergänzende Regelungen getroffen, die darauf abzielen, dass das Regenwasser auf den Baugrundstücken verdunstet und versickert.

Aus den oben genannten Festsetzungen lassen sich Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden geplanter Vorhaben ableiten.

Es werden zukünftig etwa 70 % des Geltungsbereichs (ca. 8,5 ha) voll- oder teilversiegelt sein, davon sind etwa 2,5 ha neu versiegelte Flächen. Die unversiegelten Flächen sind insbesondere die Grünanlagen mit Zweckbestimmung Parkanlage entlang der Parthe sowie die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft mit dem Charakter einer naturnahen Parkanlage.

Der Plan wird für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die **Umweltverträglichkeitsprüfung** (UVPG) eine UVP vorgesehen ist, aufgestellt. Bei dem konkret geplanten Vorhaben handelt es sich um den „Bau eines Städtebauprojektes für sonstige bauliche Anlagen“ nach Nr. 18.7 der Anlage 1 zum UVPG. In dem Bebauungsplan wird dafür eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO von insgesamt rund 4,2 ha festgesetzt. Darüber hinaus wird der Plan nicht für UVP-pflichtige Vorhaben aufgestellt. Die UVP wird gemäß § 50 UVPG als Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt.

7.1.2 Fachliche Grundlagen und Ziele des Umweltschutzes

Nachfolgend werden dargelegt:

- die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind ,
- die sonstigen für diesen Bauleitplan bedeutsamen fachlichen Grundlagen sowie
- die Art, wie diese Ziele bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt wurden (zur Berücksichtigung der Umweltbelange siehe Kap. 7.1.3 jeweiliges schutzgutbezogenes Unterkapitel „Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes“.

7.1.2.1 Baugesetzbuch

Laut § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuchs (BauGB) sollen die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Sie sollen unter anderem dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Um diese Anforderungen zu berücksichtigen, wurde der Parthepark ausgewiesen, Untersuchungen zum Klima, Lärmschutz, Regenwasserbewirtschaftung, Fauna sowie eine Biotopkartierung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen waren die Grundlage für die Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzeptes und der Festsetzungen.

Klima

Des Weiteren definiert § 1 Abs. 5 BauGB , dass die Bauleitpläne u. a. dazu beitragen sollen, „den Klimaschutz und die Klimaanpassung [...] zu fördern.“

Im Rahmen der Umweltprüfung ist auch die Berücksichtigung der Vulnerabilität der Bevölkerung gegenüber dem Klimawandel zu berücksichtigen (vgl. § 1a Abs. 5 BauGB). Um das Bioklima zu verbessern und damit den Hitzestress in Hitzeperioden zu mindern, sind über die Klimaanpassungsprogramme und -strategien der Stadt Leipzig Maßnahmen zur Berücksichtigung in der Bauleitplanung vorgegeben. Im Rahmen der Klimauntersuchung zum HBF-West (bgmr & GeoNet 2018) wurden die möglichen Folgen für das Umfeld und das neue Stadtquartier untersucht. Die Anordnung der Pocketparks, die Freihaltung der Parthe-Niederung, die Dachbegrünung und die Verdunstung von Regenwasser sind Maßnahmen, die darauf abzielen, die klimatischen Auswirkungen zu begrenzen.

7.1.2.2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) und Sächsisches Bodenschutzgesetz

Zum Schutz des Bodens sind laut § 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. „Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden“ (§ 1 BBodSchG).

Des Weiteren wird in den Bodenschutzgesetzen der sparsame und schonende Umgang mit dem Schutzgut Boden gefordert. Durch eine kompakte und dichte Bebauung einer einst baulich und verkehrlich genutzten Brache erfolgt eine Flächenkonversion einer verkehrlich sehr zentralen gelegenen Fläche. Damit wird ein Beitrag zu Innenentwicklung geleistet.

Um diesen Anforderungen an den Bodenschutz zu entsprechen, wurden mehrere Untersuchungen zum Baugrund, Grundwasser und Altlasten durchgeführt. Zielsetzung ist, den Boden-Wasserhaushalt durch ein Regenwasserkonzept zu stärken, das sich am natürlichen Wasserhaushalt des Gebietes orientiert. Die Bauflächen sollen, soweit nicht Bodenverunreinigungen dem entgegenstehen, dezentral bewirtschaftet und von der Kanalisation abgekoppelt werden.

7.1.2.3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Sächsisches Naturschutzgesetz (SächsNatSchG)

Laut § 1 BNatSchG sind Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

Um diesen Belangen Rechnung zu tragen, wurde frühzeitig eine Biotopkartierung erstellt und eine faunistische Untersuchung durchgeführt, die dann in den weiteren Planungsprozess einfließt. Die Klimauntersuchung und das Regenwasserkonzept sind weitere Grundlagen für die nachhaltige Entwicklung. Festsetzungen zur Dachbegrünung und Retention von Regenwasser, Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen, die Festsetzung der Partheniederung als Parkanlage sind Maßnahmen, um den Belangen des Naturschutzgesetzes zu entsprechen.

Schutzgebiete, -objekte und Biotopschutz gemäß BNatSchG und SächsNatSchG

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 323.2 und in direktem Umfeld befinden sich keine internationalen, nationalen Schutzgebiete und geschützte Biotope gemäß § 26 SächsNatSchG bzw. § 30 BNatSchG.

Im Rahmen der Baumaßnahmen Citytunnel wurden Ausgleichsmaßnahmen in Form von Baumpflanzungen durchgeführt. Da der Bebauungsplan in diese Bestände eingreift, werden entsprechende Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Artenschutz

Die Vorschriften des § 44 BNatSchG erfordern eine Prüfung, inwieweit durch die Bebauungspläne Beeinträchtigungen besonders bzw. streng geschützter Tier- und Pflanzenarten vorbereitet werden.

Um diesen Anforderungen zu genügen, wurde eine flächendeckende Artenerfassung der Europarechtlich geschützten Arten und darüber hinaus die nach § 7 Abs. 2, Nr. 13 BNatSchG vorkommenden besonders geschützten Arten wie die Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*), die Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caeruleus*) und der Dünensandlaufkäfer (*Cicindela hybrida*) kartiert.

Auf dieser Grundlage wurde der Artenschutzbeitrag erarbeitet, der Grundlage für den Umweltbericht ist.

7.1.2.4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Sächsisches Wasserhaushaltsgesetz (SächsWG)

Das WHG regeln den Schutz, den Umgang und die Benutzung von Oberflächen- und Grundwasser durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung. Laut § 1 WHG sind Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Das Sächsische Wassergesetz (SächsWG) konkretisiert und ergänzt das Wasserhaushaltsgesetz des Bundes.

Regenwassermanagement

§ 29 SächsWG schreibt vor, dass der Wasserabfluss durch den Eigentümer oder Nutzungsberechtigten von Bodenflächen und Grundstücken so zu besorgen ist, dass gegen die bodenabtragende Wirkung des wild abfließenden Wassers geeignete Maßnahmen zu treffen sind.

Mit der Untersuchung vom Büro seecon zur Überflutung bei Starkregen (2018) wird dieser Anforderung entsprochen, es werden Module der Rückhaltung von Starkregenereignissen im Plangebiet wie z.B. Retentionsvolumen in den Pocketparks und im Parthepark geplant.

Für die Sicherung der Belange des Hochwasserschutzes wird im Bebauungsplan das Überschwemmungsgebiet der Parthe berücksichtigt. Das Überschwemmungsgebiet wird als Grünfläche festgesetzt.

Gewässerrandstreifen

Der im Zusammenhang bebauter Ortsteile zu unterhaltene fünf Meter breite Gewässerrandstreifen dient gemäß § 38 Abs. 1 WHG der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen oberirdischer Gewässer, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen aus diffusen Quellen.

Mit der Führung des Radweges im Parthepark wird es möglich, dass im Bereich der ‚grünen Böschung‘ der 5 m breite Uferstreifen gesichert und zum Teil noch erweitert wird. Im Bereich der bestehenden Ufermauer wird der Radweg bis an die Uferkante herangeführt, um das Landschaftserleben zu ermöglichen.

Grundwasser

Die „Grundwasserneubildung darf durch Versiegelung des Bodens und andere Beeinträchtigungen der Versickerung nicht über das notwendige Maß hinaus behindert werden“ (§ 39 Abs. 1 SächsWG). Um diesem Ziel zu entsprechen, soll im Gebiet, soweit es die Bodenverhältnisse/Altlasten zulassen, das Regenwasser versickert werden (Regelung im städtebaulichen Vertrag).

7.1.2.5 Bundes-Immissionsschutzgesetz und -verordnungen

Luft

Als lufthygienisch relevante Emittenten sind nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen und Betriebe sowie Straßen- und Verkehrsbereiche (Feinstäube) einzuordnen.

Die 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) enthält einzuhaltende Grenzwerte für eine Reihe von üblichen Schadstoffen in der Luft. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt zum Beispiel der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Die selbstgesetzten Standards der Stadt Leipzig liegen für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM₁₀) bei < 20 Mikrogramm pro Kubikmeter (siehe auch Kapitel 7.1.2.9).

Um die Belastung der Luft durch das neue Quartier zu beschränken, wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Die Stellplätze sollen durch Festsetzungen unter die geforderte Anzahl nach Bauordnung

für das Wohnen und Gewerbe reduziert werden. Die Elektromobilität und der Fahrradverkehr werden gefördert. Durch Nutzung der Fernwärme wird der lokale Schadstoffausstoß gemindert.

Lärm

Für den Immissionsschutz gegen Lärm sind die Ziele und Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes mit den entsprechenden Verordnungen sowie die DIN 18005 und DIN 4109 maßgeblich.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden mehrere Schallschutzuntersuchungen erarbeitet, die sowohl die Belastungen von außen auf das Gebiet mit seinen Nutzungen als auch die Lärmemissionen, die durch das Gebiet verursacht werden, betrachtet. Im Ergebnis werden im Bebauungsplan Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umweltauswirkungen / Lärm getroffen.

7.1.2.6 Landschaftsplan 2013

Der Landschaftsplan der Stadt Leipzig ordnet das Gebiet entsprechend der Flächennutzung als Industrie- und Gewerbestandort mit großflächigen stadttechnischen Ver- und Entsorgungsanlagen ein.

Entsprechend den Darstellungen des Landschaftsplanes sind folgende Zielsetzungen für dieses Stadtquartier geplant:

- Schaffung von begrünten Erholungsflächen und naturnaher Gewässergestaltung entlang der Parthe,
- die gleichfalls der Anreicherung und Entwicklung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen dienen,
- Verknüpfung mit dem städtischen Grünsystem entlang der Parthe sowie im Süden entlang der Bahnflächen,
- Erhöhung des Durchgrünungsgrades ,
- Minderung der Barrierewirkungen entlang der Parthe durch Einbindung in die Alltagsrouten für Geh- und Radverkehr (Parthe-Mulde-Radroute).

Im Zielkonzept Klima/Luft des Landschaftsplanes der Stadt Leipzig werden für das Plangebiet die Entsiegelung, die Schaffung vernetzter Grünzonen, die Aufwertung vorhandener Luftleitbahnen, die Durchgrünung von Innenhöfen, Fassaden- und Dachbegrünungen sowie die Begrünung von Straßenräumen als generelle Ziele gefordert.

Das Freiraumkonzept, welches die Grundlage für die Bebauungsplanung ist, nimmt diese Ziele zum einem hohen Anteil auf. Lediglich die Grünverbindung entlang der Bahnflächen findet sich nicht im Konzept wieder. Aufgrund der realen Bestandssituation (Bahnhof, Bestandsnutzung Gewerbe, Cateringbetrieb) wurde im Bebauungsplan eine andere, autofreie Wegeverbindung vom Bahnhof Richtung Norden gewählt, die über den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Planweg B) verläuft. Mit dieser Modifikation werden die übergeordneten Ziele des Landschaftsplanes aufgenommen und untersetzt.

7.1.2.7 Grün- und Freiraumplanerisches Konzept

Hinsichtlich der Entwicklung von Grün- und Freiflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden durch das freiraumplanerische Konzept (bgmr 2017, Fortschreibung 2018) die Grundlagen für die Grünordnung erarbeitet. Weiterhin wurden im Rahmen der Klimauntersuchungen (bgmr & GeoNet 2018) unterschiedliche Maßnahmen der Klimaanpassung entwickelt, die in den Bebauungsplan integriert sind.

Das Grundgerüst des Freiraumkonzeptes wird durch den Parthepark, durch die Raumfolge der fünf Quartiersplätze/Pocketparks, durch die Pflanzmaßnahmen in den Baugebieten und im Straßenraum sowie durch die neu begründeten Wegeverbindungen gebildet.

Das Freiraumkonzept sieht für den Parthepark überwiegend Rasen- und Wiesenflächen vor, die in Bereichen mit Großbäumen bepflanzt werden. Damit werden die Nutzbarkeit, die klimatischen Effekte und die Durchlüftungsfunktion gesichert.

Im Bereich der Bahngleise erhält der Park einen naturnahen Charakter, der durch extensive Wiesenbereiche und Strauchpflanzungen geprägt wird. Im Parthepark verläuft ein Radweg, der perspektivisch über eine Brücke über die Berliner Straße hinweg in Richtung Gohlis geführt wird.

Die fünf Quartiersplätze bilden Freiraum-Fugen zwischen den Bebauungsbändern der Urbanen Gebiete (MU). Sie gliedern das Baugebiet, ermöglichen eine bessere Durchlüftung und dienen als begrünte kleine Pocketparks als Pausen- und Erholungsraum sowie als Retentions-, Verdunstungs- und Versickerungsmulden.

Die Straßenräume für die Planstraße A und der Planweg B erhalten eine Baumreihe, die Planstraße C eine Alleebepflanzung.

Dieses Grün- und Freiraumkonzept bildet sich in den Festsetzungen des Bebauungsplanes ab und werden im Rahmen des städtebaulichen Vertrages vereinbart.

7.1.2.8 Eingriffsregelung

Für diesen Bebauungsplan wurde eine Eingriffsbilanz auf der Grundlage des Leipziger Bewertungsmodells (Stand 2017) durchgeführt. Die ausführliche Bilanz wurde in einem separaten Bericht einschließlich Biotopkartierung dokumentiert. Die Ergebnisse sind hier zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 1: Gesamtbilanz zur Eingriffsregelung HBF-West (bgmr)

Bilanz				
Schutzgut	Gesamtwert Bestand	Gesamtwert Planung	Differenz Wertzahl	Differenz Prozent
Flora/ Fauna	1.445.651	1.242.958	-202.693	-14%
Boden	424.931	308.295	-116.636	-27%
Wasser	473.795	504.472	30.677	6%
Klima	375.243	372.718	-2.525	-1%
Summe	2.719.620	2.428.443	-291.177	-11%
Landschaftsbild	414.574	690.162	275.588	66%

In dieser Bilanz wird deutlich, dass Eingriffe vor allem in den Bereichen Flora und Fauna sowie Boden verursacht werden. Dies liegt an der Überbauung und Zunahme der Versiegelung sowie der Veränderung der Biotopflächen mit ruderalen Vegetationsbeständen zu eher gärtnerisch strukturierten Grünflächen. Der geringe Eingriff in das Schutzgut Klima bzw. die Aufwertung für die Schutzgüter Wasser beruhen auf der konsequenten Planung von blau-grünen Dächern in der Neubebauung sowie der Verdunstung und Versickerung des Regenwassers. Dadurch ergibt sich für den Eingriff in den Naturhaushalt und der Flora/Fauna nach dem Leipziger Bewertungsmodell ein Eingriff von minus 11 Prozent.

Weitere im Plangebiet vorgesehene Maßnahmen, die nicht in die Bilanzierung aufgenommen wurden, sind die Festsetzung der Begrünung von fensterlosen Fassaden, die Verbesserung des Bezuges des Partheparks zum Fluss (städtebaulicher Vertrag), die Festsetzung des Albedos für die Fassaden sowie die Verbesserung der Verknüpfung der Fuß- und Radwege in das weitere Umfeld des Bebauungsplanes. Weiterhin ist eine Doppelnutzung eines Teils des Schulhofgeländes geplant, so dass die freiraumbezogenen Erholungspotentiale gesteigert werden. Die Doppelnutzung wird stadintern geregelt und ist nicht Bestandteil des Festsetzungskatalogs des Bebauungsplans.

Für das Landschaftsbild findet nach dem Bewertungsmodell eine erhebliche Aufwertung statt, da eine Industrie-Verkehrsbrache zu einem Stadtquartier mit Grün- und Freiflächen und einer neuen Parkanlage entlang der Parthe transformiert wird.

Rechnerisch ergibt sich in der Summe ein Eingriff von unter 1 Prozent.

Die 24 Bäume im Bereich der Parthe/Berliner Straße, die als Ausgleich für Eingriffe der Baumaßnahme City Tunnel Leipzig (CTL) gepflanzt wurden, werden durch die Brücke/Anbindung Berliner Straße überbaut. Hierfür muss ein entsprechender Ersatz vorgesehen werden. Dieser ist unabhängig von der Eingriffsermittlung 1 zu 1 umzusetzen und unterliegt nicht der Abwägung.

Hinweis: Ein Teil der Bäume war im Sommer 2017 nicht angewachsen und vertrocknet.

7.1.2.9 Umweltqualitätsziele der Stadt Leipzig

Die Umweltqualitätsziele der Stadt Leipzig beziehen sich auf die menschliche Gesundheitsvorsorge und das Wohlbefinden (Immissionsschutz, Klima, Erholung, Lärm), den Naturschutz, den Ressourcenschutz und auf generelle indirekte Umweltbelastungen durch die Stadt.

Für den Umgang mit Niederschlagswasser sehen die Umweltqualitätsziele der Stadt Leipzig folgende Prioritätenliste vor: 1. Verwendung auf den Grundstücken, 2. Versickerung auf den Grundstücken, 3. Einleitung in Fließgewässer, 4. Einleitung in Kanalisation (im Trennsystem).

Die selbstgesetzten Standards der Stadt Leipzig für Stickstoffdioxid und Staub (PM10) sind:

Tabelle 2: Zielwerte der Stadt Leipzig für die Außenluft (Werte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Schadstoffkomponente	2015 - Tagesbelastung (8 bzw. 24 h Mittelwert)	2015 - Jahresbelastung (Jahresmittelwert)
Stickstoffdioxid (NO ₂)	< 100	20
Staub (PM10)	< 50	< 20

Bezogen auf die Umweltqualitätsziele für Immissionsschutz verweist das Amt für Umweltschutz auf den Lärmaktionsplan und den Luftreinhalteplan.

7.1.2.10 Bodenschutz

Die Ziele des Bodenschutzkonzeptes der Stadt Leipzig 2016 sind der Erhalt natürlicher Böden (insbesondere seltener Böden) und die Lenkung der Flächeninanspruchnahme auf weniger wertvolle Böden und bereits versiegelte Areale. Mit der baulichen Entwicklung der aufgeschütteten Flächen des Bahnhofgeländes wird dem Ziel des Bodenschutzkonzeptes gefolgt, die Flächeninanspruchnahme auf weniger wertvolle Böden zu lenken.

Zur Beurteilung des Baugrundes wurde ein Baugrundgutachten mit einer Einschätzung der Versickerungseignung 2017 erarbeitet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass eine Versickerung grundsätzlich möglich ist. Allerdings wird sie punktuell durch Böden mit einem schlechten Kf-Wert sowie durch Bodenbelastungen eingeschränkt. Die chemische Untersuchung des Bodens ergab, dass lokal mit erhöhten Schadstoffgehalten und lokalen Verunreinigungen im Boden zu rechnen ist (Z1 bis Z2). Das bedeutet im Falle einer gezielten Versickerung, dass bei ungünstigen Bodenverhältnissen in Bezug auf die Versickerung oder bei Bodenbelastungen ein Bodenaustausch lokal erforderlich wird.

Im Rahmen des städtebaulichen Vertrages wird festgelegt, dass das Regenwasser auf den Grundstücken verbleibt, solange ein Bodenaustausch machbar und zielführend ist.

7.1.2.11 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo) 2017

Aus dem SEKo 2017 wurden die Fachkonzepte ausgewertet, die im Rahmen der Umweltprüfung relevant sind. Ziele Fachkonzept „Freiraum und Umwelt“:

- Steuerung und Qualifizierung der Nachverdichtung,
- Ermöglichung, Planung und Unterhaltung von Mehrfachnutzung von Flächen und Freiräumen,
- Vernetzung der Frei- und Lebensräume in der Stadt und Verbesserung der Erreichbarkeit sowie Stärkung des Verbundes mit der Region,
- Nutzung der Potenziale der grün-blauen Infrastruktur zur Anpassung an den Klimawandel und Minderung der städtischen Umweltbelastungen,
- Sicherung und Erweiterung der vorhandenen grün-blauen Infrastruktur durch ein vorsorgendes Liegenschafts- und nachhaltiges Flächenmanagement,
- Verbesserung der Wertschätzung von Freiraum und Umwelt und Aktivierung des bürgerschaftlichen Engagements.
- Stärkung und Entwicklung stadtbildprägender Grünzüge,
- Korridore, Vernetzung und Erreichbarkeit auf Stadtebene (nicht motorisierter Bereich, Freizeitsport) und dadurch auch Anbindung an das Umland.

Ziele Fachkonzept „Gesundheit“:

- Freiräume sichern und vernetzen
- Luftqualität verbessern, Lärmemissionen vermindern
- Sport- und Bewegungsangebote weiterentwickeln

Mit der Entwicklung des Parthe-Grünzugs und der Verknüpfung Richtung Eutritzscher Bahnhof, der Doppelnutzung von Teilen der Schulhoffläche als Park und den Maßnahmen der Klimaanpassung werden wesentliche Ziele des Stadtentwicklungskonzeptes im Bebauungsplan aufgenommen.

7.1.2.12 Strategiepapier erweiterte Innenstadt 2016

Die Fläche westlich des Hauptbahnhofes ist mit 12 ha eine der größten Potenzialflächen zur Entwicklung der Innenstadt bzw. des Innenstadtrandes.

Die Handlungsleitlinien zur zukünftigen Entwicklung der Innenstadt bzw. des Innenstadtrandes stellen in Bezug auf die Schutzgüter der Landschaftsplanung folgendes heraus:

- die Potenzialfläche befindet sich in einem intensiven städtischen Überwärmungsbereich, weshalb Maßnahmen zur stadtklimaverträglichen Planung und Maßnahmen zur Klimawandelanpassung erforderlich sind;
 - Erhalt und Förderung lokalklimatischer Entlastungszonen und des kleinräumigen Luftaustausches,
 - Klimawandelangepasstes Regenwassermanagement,
 - Weitgehende Reduktion und Verzicht auf oberirdische Stellplätze zugunsten begrünter Freiräume,
 - Dachbegrünung.

Die prioritären Planungsziele sind:

- ganzheitliche Planung und Entwicklung mit besonderem Gewicht auf die stadtstrukturelle Verknüpfung zur Innenstadt und nach Norden,
- Fuß-/Radwegverbindung über die Parthe in die angrenzenden Stadtteile,
- das Gebiet ist Bestandteil des Projektes „Parkbogen-Ost“.

Diese Anforderungen werden durch das städtebaulich-freiräumliche Konzept aufgenommen. Der Bebauungsplan übernimmt wiederum diese Inhalte.

7.1.2.13 Hochwasser – Überflutung

Ein Bereich vom Plangebiet (ca. 0,5 ha) liegt nord-westlich im Überschwemmungsgebiet HQ 100 und HQ 500 der Parthe. Im Hochwasserschutzkonzept HWSK Parthe 2014 sind für solche Gebiete folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Vermeidung von Ableitung von Niederschlagswasser,
- Wiedergewinnung von Retentionsräumen,
- Freihaltung der hochwassergefährdeten Bereiche von Bebauung,
- Entwicklung von Regenwasserrückhaltmaßnahmen (Dachbegrünung, Anlage von Zisternen und Regenrückhaltebecken, Schaffung von Stauräumen).

Innerhalb des Überschwemmungsgebietes werden keine Bauflächen ausgewiesen. Die Anforderungen des Hochwasserschutzes werden in die Freiflächengestaltung der öffentlichen Parkanlage integriert. Im Bebauungsplangebiet werden Maßnahmen zur Rückhaltung des Regenwassers integriert (Retentionsdächer, Überflutungsflächen in den Pocketparks und Rückhalteflächen im Parthepark).

Für das Planungsgebiet wurde ein Regenwasserkonzept erstellt und eine Überflutungsprüfung durchgeführt. Folgende Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen sind geplant:

- Dachbegrünung mit mind. 26 cm Aufbau auf allen neugebauten Dächern (Retentionsdächer),
- Anlage von Verdunstungsbeeten und Mulden-Rigolen-Systemen als Versickerungsflächen auf einzelnen Baufeldern
- Versickerung des Regenwassers auf den Baufeldern, um dies zu ermöglichen ist zum Teil ein Bodenaustausch erforderlich
- Wenn aufgrund von Bodenbelastungen eine Versickerung nicht möglich ist, Abführung des Regenwassers mit Drosselung von Baufeldern in die Kanalisation
- Überflutungsflächen für Starkregenfälle.

Für die Überflutungsprüfung wurde auf der Grundlage der aktuellen Planung für ein Starkregenereignis bei einer 60 und 100 Jährlichkeit die Wirkungen berechnet und die Potentiale der Rückhaltung auf den Bauflächen aufgezeigt. Für den Straßenraum wurden begrenzte Rückhaltepotentiale nachgewiesen und die Fließwege Richtung Parthe aufgezeigt.

Um die Regenwasserbewirtschaftung und Überflutungsvorsorge nachhaltig zu gestalten, werden im Bebauungsplan blau-grüne Retentionsdächer, Freiflächen auf den Baufeldern (Pocketparks) sowie der Parthepark mit Retentionsfunktionen festgesetzt. Die öffentlichen und privaten Grünflächen stellen wichtige temporäre Retentionsflächen dar.

7.1.2.14 Klima

Gemäß der Stadtklimauntersuchung (2010) grenzt der Geltungsbereich an einen klimatisch stark belasteten Bereich. Das Plangebiet wird den Sonderflächen und Verkehrsflächen zugeordnet. Diese können wie die Gleisanlagen aufgrund der geringen Rauigkeit für den Luftaustausch wirksam sein.

Zwei übergeordnete Luftleitbahnen (schadstoffbelastet) führen von Norden und Osten Richtung Hauptbahnhof. Die angrenzenden städtischen Überwärmungsbereiche werden entsprechend der stadtklimatischen Bewertung als hoch empfindlich gegenüber Nutzungsintensivierung eingeschätzt.

Gemäß der Stadtklimauntersuchung 2010 sind für das Untersuchungsgebiet und das nähere Umfeld auf Grund der lufthygienisch belasteten Luftleitbahn (Gleise im Osten) folgende Maßnahmen anzustreben:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsvermeidung und –verlagerung,
- Verlängerung bzw. Optimierung von Luftleitbahnen,

- Begrünung und offene Randbebauung.

Für die die bioklimatische Belastung werden folgende Maßnahmen angeführt:

- Wärmeschutzvorrichtungen an Gebäuden,
- Einsatz heller (reflektierender) Baumaterialien,
- Fassaden- und Dachbegrünung,
- Verschattung von Freiflächen mit Aufenthaltsfunktionen (z.B. durch großkronige Bäume),
- Verlängerung bzw. Optimierung von Luftleitbahnen,
- Schaffung von Flächen mit Durchlüftungsfunktion,
- Abbau von Strömungshindernissen,
- Schaffung von „Komfortinseln“ mit räumlicher Verortung,
- Vernetzung innerstädtischer Freiflächen.

Im Rahmen der Klimauntersuchung von bgmr & GeoNet 2018 wurde die Bestandssituation und die Prognose untersucht sowie das oben genannte Maßnahmenbündel weiter konkretisiert und mit Maßnahmen untersetzt. Der Aspekt der Verdunstung wurde zusätzlich mit aufgenommen. Das Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltvorsorge, hat im Leitfaden Anpassung an den Klimawandel in Leipzig (2012) die Folgen des Klimawandels und mögliche Lösungsstrategien aufgezeigt. Die Handlungsfelder betreffen im Wesentlichen die menschliche Gesundheit, klimaangepasstes Regenwassermanagement, Mobilität und Verkehr, Freiräume/Stadtgrün/Naturschutz. Diese Anforderungen wurden vor allem durch das Konzept der Regenwasserbewirtschaftung, durch die Freiflächenplanung und durch die Fassadengestaltung mit hellen Farben berücksichtigt.

Nach der Leipziger Klimaanpassungsstrategie 2016 werden folgende Ziele verfolgt, um den Herausforderungen des Klimawandels zu entsprechen:

- Berücksichtigung der für die Belüftung der Innenstadt notwendigen Luftleitbahnen, Verbesserung der Funktionsfähigkeit,
- Durchführung einer stadtklimatisch optimierten Gestaltung von Gebäuden und Freiflächen,
- Entwicklung eines klimawandelangepassten Regenwassermanagements, z.B. eine Regenwasserversickerung vor Ort,
- die Verknüpfung der innerstädtischen Grün- und Freiflächen als Biotopverbindungen mit dem Umland.

Mit dem Freiraumkonzept für das Gebiet des HBF-West und den Maßnahmen zur Klimaanpassung (Regenwasserbewirtschaftung/blau-grüne Dächer) werden diese Ziele aufgenommen und weiter konkretisiert.

Zur städtebaulichen Optimierung in Bezug auf den Belang Klima ist ein klimatologisches Gutachten (bgmr & GeoNet 2/2018) erstellt worden. Die Untersuchungsergebnisse sind zusammengefasst folgende:

- das Plangebiet ist nicht Teil einer Kaltluftleitbahn,
- die im Bebauungsplan vorgesehenen städtebaulichen Veränderungen wirken sich klimatisch größtenteils auf das Plangebiet selbst aus,
- keine erhebliche Verschlechterung der klimatischen Situation im benachbarten Siedlungsraum,
- Ausrichtung der Baukörper im Plangebiet günstig,
- Bei Berücksichtigung von bestimmten Maßnahmen der Klimaanpassung im Plangebiet wie blau-grüne Dächer, Verdunstungs- und Versickerungsflächen auf den Baugrundstücken,

Baumpflanzungen sowie Wohlfühlräume können negative Effekte weitgehend gemindert werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung und deren Berücksichtigung werden im Kapitel zum Schutzgut Klima differenziert dargelegt.

7.1.2.15 Energie- und Klimaschutz

Mit dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (2011) wird das Ziel der Minderung des CO₂ – Emission verfolgt.

Als besondere Maßnahmen der Stadtentwicklung und Bauleitplanung werden genannt:

- Stadt der kurzen Wege,
- Bestandsentwicklung.

Als Maßnahmen für die verbindliche Bauleitplanung werden vorgeschlagen:

- südliche Ausrichtung der Hauptwohnnutzung,
- Geringes A/V-Verhältnis (Verhältnis Außenoberfläche / Volumen),
- Die Installation von Solaranlagen soll durch gestalterische Festsetzungen nicht erschwert werden, um die Wirtschaftlichkeit von Solaranlagen zu gewährleisten,
- Dach- und Wandflächen sollen zur optimalen Nutzung der Sonneneinstrahlung nicht verschattet sein,
- Begrünung von Dach- und Fassadenflächen soll durch gestalterische Festsetzungen nicht erschwert werden.

Die Stadt Leipzig hat sich dem Ziel verpflichtet, die CO₂-Emissionen alle 5 Jahre um 10 % zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen konkretisiert das Energie- und Klimaschutzprogramm 2014 – 2020 Maßnahmen für das Handlungsfeld Stadtentwicklung und Gebäude:

- Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategien „Stadt der kurzen Wege“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ für Neubau und Bestandsgebiete,
- Aufstellen von Energie- und Klimaschutzkonzepten begleitend zur Entwicklung von ausgewählten Stadtquartieren,
- Entwicklung von verkehrsberuhigten Wohngebieten mit minimiertem Stellplatzbedarf,

Den genannten Punkten wurde durch die Beauftragung des Energie- und Mobilitätskonzeptes (seecon 2017) und Berücksichtigung der Inhalte bei der Planaufstellung Rechnung getragen. Dem Ziel der Innenentwicklung vor Außenentwicklung wird mit der Umsetzung des Bebauungsplans nachgekommen; entwickelt wird eine der größten Brachflächen im Zentrum der Stadt.

7.1.2.16 Luftreinhalteplan (2009)

Der Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig sieht folgende Ziele vor:

Mobilität

- Die Erschließung von notwendigen Wegen in der Stadt sind vorzugsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu planen
- Abbau von Überhitzung und Wärmestau,
- Erhaltung von Kaltluftentstehungsgebieten sowie Freihaltung von Kaltluftabflussbahnen und sonstiger Frischluftschneisen,
- Abbau von Wärmeinseln (Urban Heat Island Effect) durch Fassaden- und Dachbegrünung.

Versiegelung:

- Reduktion von Versiegelung,
- Erhöhung von Frei- und Grünflächen.

Freiflächenschutz:

- Revitalisierung von baulich nicht nutzbaren Brachflächen,
- Vermeidung von Inanspruchnahme bzw. Zerschneidung großer zusammenhängender Freiflächen.

Mit der gut erschlossenen ÖPNV-Lage des neuen Stadtquartiers am Hauptbahnhof und der Einbindung des Gebietes in das übergeordnete Radverkehrsnetz des Partheradweges wird einer der zentralen Anforderungen der Luftreinhalteplanung (Vermeidung) entsprochen. Für das Gebiet wurde ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept aufgestellt, das zu weiteren Optimierungen in der Vermeidung von Emissionen führt.

7.1.2.17 Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig 2013 sieht für allgemeine Wohngebiete in der Nachbarschaft folgende Strategien und Planungsansätze vor:

- Sofortmaßnahmen: Im Bereich Berliner Straße (Kurt-Schumacher-Straße bis Erich-Weinert-Straße)

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um auch den Verkehr durch PKW zu minimieren. Insgesamt soll das Modal Split zu Gunsten von Fußgängern, Radverkehr und ÖPNV gestärkt werden.

Zur Ermittlung der von außen in den Geltungsbereich hinein wirkenden Schallimmissionen, verursacht durch Verkehrs- und Gewerbelärm, wurde die schalltechnische Untersuchung von 11/2010 anhand des vorliegenden städtebaulichen Konzepts 2017 aktualisiert. Weiterhin wurde untersucht, welche Wirkungen die gebietsinternen Nutzungen des Verkehrs und des Gewerbes Beeinträchtigungen mit empfindlichen Nutzungen im Gebiet verursachen können. Darüber hinaus wird betrachtet, ob Verkehrsanlagen aus dem Plangebiet in das Umfeld außerhalb des Bebauungsplanes wirken und zu Lärmbelastungen führen können (siehe schalltechnische Untersuchungen Goritzka und Partner 2016, 2017, 2018).

7.1.2.18 Sonstige fachliche Grundlagen und Ziele des Umweltschutzes

a) Verkehrsgutachten

Im Jahr 2017/2018 wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Analyse erfolgte auf Basis der Verkehrszählung Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Preußenseite (Stand 01.12.2016) und Flächenbilanzierung mit Stand 18.04.2017. Die verkehrstechnische Berechnung des Knotens Berliner Straße / Roscherstraße erfolgte durch das Büro Brenner (Stand 2/2018).

Die Verkehrskonzept 2018 prognostiziert für das Plangebiet ein Gesamtverkehrsaufkommen mit Ziel- und Quellverkehren von fast 5.000 Kfz/24h. Auf die äußere Anbindung werden sich 20 % des Gesamtverkehrs auf die Kurt-Schumacher-Straße und 80 % auf die Berliner Straße/Roscherstraße verteilen.

b) Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept (seecon 2018) zielt darauf ab, den PKW-Verkehr mit den Quell- und Zielverkehren im neuen Stadtquartier zu beschränken. Das Konzept ist darauf angelegt, die PKW-Nutzung sowohl durch restriktive Maßnahmen (z.B. Stellplatzminderung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Parkraumbewirtschaftung) als auch durch Angebote (z.B. Radwegenetze, kurze Wege, Car- und Bikesharing, autofreie Wege) einzuschränken und umweltverträglicher zu gestalten

Für den Immissions- und Klimaschutz sind neben Maßnahmen der Minderung des Verkehrsaufkommens durch PKW, auch die Förderung von Elektromobilität vorgesehen. In Parkgaragen und an Stellplätzen wird die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge vorbereitet. Die Sharing-Angebote dienen gleichzeitig dazu, den Modal Split in Richtung Umweltverbund zu stärken.

7.1.3 Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung

Gemäß Nr. 2 der Anlage 1 zum BauGB bedarf es einer Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 Satz 1 BauGB ermittelt wurden. Nach § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB legt die Gemeinde dazu für jeden Bauleitplan fest, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich ist.

Im Rahmen des Verfahrens wurde geprüft, auf welche Umweltbelange oder Teilaspekte von Umweltbelangen die Aufstellung dieses Bauleitplanes möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen haben kann, die in der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Die im Ergebnis dessen festgelegte Erforderlichkeit des Umfangs und Detaillierungsgrades der Ermittlung der Umweltbelange für die Abwägung ergibt sich aus den nachfolgenden Ausführungen.

Für die Umweltbelange, für die keine erheblichen Umweltwirkungen zu erwarten sind, wird dies begründet.

7.1.4 Fläche

Auf diesen Belang sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Ziel des Belanges Fläche ist, gegen Flächenverbrauch im Sinne von nichtnachhaltiger fortschreitender Ausweitung von Siedlungsflächen vorzugehen (vgl. UVP-ÄndRL, Erwägungsgrund 9) (Richtlinie 2014/52/EU, 2014, S. 2) und die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung („30-Hektar-Ziel“) (Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, 2017, S.159) zu begrenzen.

Dem wird der Plan vollumfänglich gerecht. Erhebliche Auswirkungen auf den Belang „Fläche“ sind nicht zu erwarten. Denn:

- Es handelt sich um eine Planung zur Innenentwicklung.
- Sie dient der Wiedernutzbarmachung ehemals verkehrlich genutzter Flächen und auch der Nachverdichtung innerhalb des Siedlungskörpers.
- Eine Ausweitung von Siedlungsflächen bzw. eine Neuinanspruchnahme von (Außenbereichs-) Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist nicht Gegenstand oder Folge des Planes. Er wirkt dem vielmehr dadurch entgegen, dass er der Innenentwicklung dient.

Weiterer Ermittlungen und Darlegungen dazu bedarf es deshalb nicht.

7.1.5 Boden / Altlasten

7.1.5.1 Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrades der Ermittlungen

Es sind **erhebliche Auswirkungen** wie folgt zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen:

- Wegfall von Bodenfunktionen durch Zunahme der Versiegelung
- Mobilisierung von Schadstoffen aus Altlasten durch dezentrale Regenwasserbewirtschaftung.

Vertiefende Ermittlungen wurden deshalb insoweit als erforderlich festgelegt, wie sich dies aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt.

- Durchführung von Baugrundbeurteilung mit Untersuchung der Versickerungseignung (CDM Smith 2018)

Hinsichtlich **darüber hinausgehender Ermittlungen** wurde festgelegt, dass es ihrer nicht bedarf, weil keine Anhaltspunkte für weitere für die Abwägung erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen.

7.1.5.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Die Beschreibung und Bewertung der Böden erfolgt anhand der Bodengutachten von Schnabel (2001, 2004) sowie der orientierenden Untersuchung (TZO) für die Westseite des Leipziger Hauptbahnhofes. Die Bewertung der geplanten Nutzung bezüglich möglicher bodenschutzrechtlicher Gefährdungen (Altlasten) erfolgt laut der Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) 2010 und dem Baugrundgutachten 2017. Folgende Quellen standen zur Verfügung:

- Neubewertung der Böden im Stadtgebiet von Leipzig (2001)
- Bodengesellschaften der Stadt Leipzig (2004)
- Bodenverhältnisse in der Stadtregion Leipzig (2005)
- Bodenschutzkonzept der Stadt Leipzig (2011)
- Orientierende Untersuchung Leipzig Hauptbahnhof West (TZO-Technologiezentrum Oberflächentechnik 1999)
- Auswertung des Grundwassermonitorings für den Bau des City-Tunnels (Abfall-/ Bodenschutzbehörde 2012)
- Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) Leipzig Hbf. Westseite, Kreher (2010)
- Baugrundbeurteilung-CDM Smith (2018)

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Geologie / Böden

Der Geltungsbereich befindet sich am Südrand der ehemaligen Partheaue, in der Leipziger Tieflandbucht, im Randbereich einer Geschiebemergelhochfläche. Hieraus begründen sich die Bodengesellschaften der breiten Talauen sowie der Flussterrassen. Tief liegende 15 m mächtige Terrassenschotter mit bis zu 3 m mächtigen Auensedimenten, die sich aus Auen-Lehm und Torfeinlagerungen zusammensetzen, sind dort anzutreffen. Darüber folgen bis zu 7 m mächtige inhomogene anthropogene Auffüllungen/Kulturschichten, die für den Bau des Bahnhofgeländes aufgeschüttet wurden. Diese Auffüllungen bestehen aus technogenem Material, wie Ziegel- oder Betonbruchstücke, Asche, Schlacke und Trümmerschutt.

Gemäß dem Zielkonzept für das Schutzgut Boden und Bodenschutzkonzept (2011) aus dem Landschaftsplan der Stadt Leipzig befinden sich innerhalb des Geltungsbereiches keine wertvollen Böden bzw. Böden mit Schutzfunktion. Das Bodenschutzkonzept 2016c weist für den überwiegenden Teil des Plangebietes eine sehr niedrige Bodenqualität aus (Bodenqualitätsstufe 1), die übrigen Teile gelten als versiegelt.

Versiegelung

Durch die Vornutzung ist der Geltungsbereich bereits stark versiegelt. 3,8 ha sind mit Gebäuden, Asphalt und Beton voll versiegelt. 2,2 ha werden als teilversiegelt Flächen eingestuft. Dies sind Schotter- und Kiesflächen, Pflasterflächen mit Fugenvegetation und schmalere Wegeflächen, die von den Rändern einwachsen. Die Gesamtfläche der Teil- und Vollversiegelung beträgt damit ca. 6,0 ha (49 % des Geltungsbereiches).

Altlasten

Das gesamte Plangebiet ist im Altlastenkataster der Stadt Leipzig als Teilbereich des Altstandortes Lager- und Werkstattbereiche Hauptbahnhof West (Altlastenkennziffer: 65012779) aufgeführt. Dem entsprechend ist auf Grund der gewerblichen Vornutzung mit punktuellen Bodenverunreinigungen zu rechnen.

Die durchgeführte Bodenuntersuchung (Flächenrisikodetailuntersuchung 2010) ergab, dass für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser die an die anthropogene Auffüllung gebundenen Kontaminationen nicht als Altlast gemäß Definition BBodSchG einzustufen sind.

Im Anstrom des Plangebietes liegt eine Grundwasserbelastung mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW), polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) sowie Benzol vor. Diese Verunreinigung erfolgt durch zwei Altstandorte, die sich im Anstrom außerhalb des Geltungsbereiches befinden. Diese Belastungen werden nicht durch die Altlasten im Plangebiet verursacht (Flächenrisikodetailuntersuchung 2010).

Im Rahmen der Baugrundbeurteilung (CDM Smith 2018) wurden an mehreren Probepunkten erhöhte Schadstoffe (für Sulfat, Blei, Kupfer, Arsen) in dem aufgefüllten Boden (Eluat, Feststoff) festgesellt (CDM Smith 2018). Zum Teil liegen die Werte entsprechend LAGA bei Z 2 und an drei Standorte über Z 2 (Feststoff). Damit besteht ein erhöhtes Risiko durch Aktivierung von Schadstoffen durch eine gezielte Versickerung und beim Pfad Boden-Mensch.

c) Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei ausbleibender Nutzung des Grund und Bodens, würden sich die natürlichen Bodenfunktionen großflächig als Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen verbessern und als Bestandteil des Wasserkreislaufs positiv auf die Wasserqualität und das Kleinklima auswirken. Dem entgegen, würden bestehende Bodenverunreinigungen der unversiegelten Flächen weiterhin eine Belastung für das Grundwasser darstellen. Bei entsprechender Wiederinanspruchnahme des Gewerbegebiets würden sich die Bodenfunktionen, bedingt durch den Nutzungsdruck und den Versiegelungsgrad ggf. großflächig verschlechtern.

7.1.5.3 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Geologie/Böden/Altlasten

Aufgrund der gewerblichen Vornutzung und den Aufschüttungen sind punktuelle Bodenverunreinigungen vorhanden. Bei Bodenbewegungen in der Bauphase und gezielter, punktueller Versickerung des Niederschlagswassers in der Betriebsphase besteht die Gefahr, dass Schadstoffe mobilisiert werden und in das Grundwasser gelangen. Erhebliche Umweltwirkungen können durch Belastung des Grundwassers verursacht werden.

Mit der Durchführung detaillierter Bodenuntersuchungen und ggf. Bodenaustausch bzw. Einschränkung der Versickerung können diese Beeinträchtigungen vermieden werden. Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren sind diese Prüfungen entsprechend durchzuführen.

Versiegelung

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes wird die Gesamtversiegelung um ca. 2,5 ha zunehmen. Dabei werden in bestimmten Bereichen bereits versiegelte Flächen entsiegelt (z.B. an der Parthe), andere bisher unversiegelte Flächen neu versiegelt und zu einem großen Anteil bereits versiegelte Flächen wieder überbaut.

Etwa 8,5 ha (70 %) des Geltungsbereiches werden zukünftig versiegelt sein, davon 1,2 ha teilversiegelt. Als Grundlage für die Teilversiegelung wurde angenommen, dass neben den Gebäudeflächen entsprechend § 19 Abs. 4 BauNVO 50 % der GRZ für Nebenanlagen überschritten werden

können. Das höchste Maß der Versiegelung auf einem Baugrundstück beträgt jedoch 80 %. Mit der Festsetzung, dass die Stellplätze, Wege und Zufahrten so anzulegen sind, dass das Regenwasser auf diesen Flächen versickert werden kann, wird für diese Flächen eine Teilversiegelung angenommen. Insgesamt nimmt die Vollversiegelung mit 3,7 ha erheblich zu, die Teilversiegelung nimmt im Gegenzug mit 1,1 ha deutlich ab. Durch diese Versiegelungszunahme sind erhebliche Umweltwirkungen (Verlust an unversiegelten Böden mit den unterschiedlichen Bodenfunktionen) zu erwarten. Allerdings können durch die Begrünung von 80 % der Dachflächen (Ausnahme Denkmäler) die Auswirkungen der Versiegelungszunahme auf den Naturhaushalt zu einem großen Anteil gemindert werden.

Tabelle 3: Versiegelung/ Teilversiegelung

Versiegelung Bestand	vollversiegelt	teilversiegelt	Gesamt
Summe	37.709 m²	22.381 m²	60.090 m²
Versiegelung Planung			
Summe	73.270 m²	11.784 m²	85.054 m²
Neuversiegelung	35.561 m²	-10.597 m²	24.964 m²

b) **Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes bei Durchführung der Planung**

Geologie / Böden / Versiegelung

Unter Berücksichtigung der innerstädtischen Nachverdichtung auf stark anthropogen geprägten Böden mit sehr niedrigen Bodenqualitäten und gleichzeitiger Begrenzung der Neuversiegelung durch die Verwendung wasserdurchlässiger Materialien sowie der Sicherung von unversiegelten Freiflächen im nord-östlichen Teil des Gebietes, finden die Belange des Bodenschutzes sowie des Bodenschutzkonzeptes Leipzig Berücksichtigung. Dem Ziel der Innenentwicklung vor Außenentwicklung und der Nachnutzung von bereits baulich genutzten Flächen wird vollumfänglich nachgekommen.

Altlasten

Lokale Bodenverunreinigungen mit LAGA Werten von Z 2 und in Teilbereichen größer Z 2 können für bestimmte Nutzungen (Freiflächennutzung, Spielen, Regenwasserversickerung) ein erhebliches Gefährdungspotenzial darstellen. Da aber im weiteren Verfahren diese Risiken durch unterschiedliche Maßnahmen (z.B. partieller Bodenaustausch) gemindert werden, können so die gesetzlichen Bestimmungen des Bodenschutzes eingehalten werden.

Wenn das Regenwasser versickern soll und wenn der Boden bewegt wird, sind besondere Anforderungen an die Untersuchung und ggf. Entsorgung zu berücksichtigen.

7.1.5.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Im Rahmen der konkreten Projektplanung sind entsprechende Bodenuntersuchungen durchzuführen. Auf dieser Grundlage kann im Rahmen der Baugenehmigung und im wasserrechtlichen Verfahren (Versickerung) geprüft werden, dass Beeinträchtigungen vermieden werden (z.B. Bodenaustausch, ggf. Einschränkung der Versickerung).

Im Rahmen der Bauausführung müssen die Prüfwerte nach Bundes-Bodenschutzverordnung nachgewiesen werden.

Anlagebedingt greifen die Festsetzungen des Bebauungsplans, die zur Vermeidung und Verringerung der Beeinträchtigungen in den Boden führen:

- Festsetzung der Grünflächen entlang der Parthe als Parkanlage (1,4)

- Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft mit dem Charakter einer naturnahen Parkanlage an der Bahn (0,7)
- Festsetzung, dass Stellplätze, Wege, Zufahrten so anzulegen sind, dass das Regenwasser auf diesen Flächen versickert
- mind. 50 cm begrünter Substrataufbau bei nicht überbaubaren Untergeschossen
- Festsetzung der Dachbegrünung auf allen Neubauten

Mit diesen Festsetzungen werden trotz der Zunahme der Versiegelung und den damit verbundenen Eingriffen Bodenfunktionen verbessert (im Park, auf den Flächen für Maßnahmen) oder Bodenfunktionen anteilig gesichert (Rückhaltung, Versickerung von Niederschlägen– versickerungsfähige Beläge; Verdunstung, Rückhaltung, Standort für Vegetation – Dachbegrünung).

In der Gesamtheit werden trotz der Zunahme der Versiegelung keine erheblichen nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sein.

7.1.6 Wasser

7.1.6.1 Festlegung des Umfanges und Detaillierungsgrades der Ermittlungen

Es sind **erhebliche Auswirkungen** wie folgt zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen:

- Hochwasser -Überschwemmung
- Starkregen - urbane Überflutung
- Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und auf das Grundwasser.

Vertiefende Ermittlungen wurden deshalb insoweit als erforderlich festgelegt, wie sich dies aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt.

- Regenwasserbewirtschaftungskonzept
- Überflutungsprüfung seecon

Hinsichtlich **darüber hinausgehender Ermittlungen** wurde festgelegt, dass es ihrer nicht bedarf, weil keine Anhaltspunkte für weitere für die Abwägung erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen.

7.1.6.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die Bestandsanalyse und –bewertung wurden die folgenden Unterlagen ausgewertet:

- Hochwasserschutzkonzept (HWSK) Parthe (2014),
- Hydrogeologischer Atlas, Hydroisohypsenplan und GW-Daten der Unteren Wasserbehörde und sonstige vorliegende Wasserdaten,
- Orientierende Untersuchung Leipzig Hauptbahnhof West (TZO-Technologiezentrum Oberflächentechnik 1999),
- Auswertung des Grundwassermonitorings für den Bau des City-Tunnels (Abfall-/ Bodenschutzbehörde),
- Regenwasserbewirtschaftungskonzept seecon 2018
- Überflutungsprüfung seecon 2018.

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Oberflächenwasser/ Hochwasserschutz

Direkt angrenzend an den Geltungsbereich verläuft die Parthe als Gewässer 1. Ordnung, die an dieser Stelle vollständig verbaut ist. Aufgrund der Hochwassergefährdung sind ein schmaler Uferstreifen und eine kleine Teilfläche im nordwestlichen Geltungsbereich als Überschwemmungsgebiet HQ

100 gem. § 76 Abs. 2 i.V.m. § 106 Abs. 3 WHG festgesetzt. Das Hochwasser HQ 500 umfasst dieselben Teilbereiche mit geringfügig mehr Fläche (vgl. AfU 2014a).

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes kommen keine Gewässer vor.

Regenwasser

Der Geltungsbereich weist in Bereichen ein Kanalnetz auf, das nach Aufgabe der Nutzungen nicht rückgebaut wurde. Nach Ermittlung vom Büro seecon sind ca. 7 ha an das Kanalnetz angeschlossen, da es sich in größeren Bereichen um teilversiegelte Flächen mit reduzierten Abflussbeiwerten handelt, wird im Regenwasserbewirtschaftungskonzept ein Gesamtabfluss ermittelt, der 4,6 ha entspricht (Regenwasserbewirtschaftungskonzept seecon 2018).

Das Leitungsnetz entwässert in Richtung Kurt-Schumacher-Straße in eine Mischwasserkanalisation (MWK Ei 850/1300). Diese verfügt über eine Entlastungsleitung, die bei Starkregen in die Parthe entlastet. Meldungen aufgrund von überfluteten Flächen liegen bis dato nicht vor.

Ca. 5 ha sind nicht an ein Kanalnetz angeschlossen. Das Regenwasser versickert oder verdunstet weitgehend auf diesen Flächen. Bei Starkregen kann aufgrund der Topografie nicht ausgeschlossen werden, dass wild abfließendes Wasser direkt in die Parthe entwässert.

Grundwasser

Pleistozäne Flussschotter und die darüber liegenden holozäne Sande bilden den Haupt-Grundwasserleiter mit einer Mächtigkeit von etwa 10 m, welcher unter den Auenlehmen und darüber befindlichen anthropogenen Aufschüttungen verläuft (CDM Smith 2017). Der Grundwasserflurabstand beträgt 4-6 m unter dem anstehenden Gelände, bei einer Höhe des Grundwasserleiters von 107-105,5 m ü. NHN. Da die Aufschüttungen ca. 6m betragen, befindet sich Grundwasserflurabstand in der Aufschüttung.

Der überwiegende Teil des Geltungsbereiches liegt im angespannten Grundwasserbereich. Das Grundwasser fließt von Ost bzw. Südost in Richtung Westen zur Parthe ab. Aufgrund der weitgehend flächig vorkommenden Auenlehme –die torfige Einlagerungen aufweisen können- ist der Grundwasserleiter weitgehend geschützt.

Im Großraum des Hauptbahnhofes liegt eine Grundwasserbelastung mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW), polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) sowie Benzol vor (AfU 2011b). Die Kontamination des Grundwassers erfolgt durch zwei Altstandorte, die sich im Anstrom des Plangebietes befinden. Daher sind die im Plangebiet befindlichen Grundwassermessstellen (siehe hierzu Kapitel 7.1.6.4) für Untersuchungen zu erhalten und deren Zugänglichkeit dauerhaft zu sichern.

Im näheren Umfeld befinden sich keine Anlagen zur Trinkwassergewinnung.

c) Voraussichtliche Entwicklung des Bestandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bleibt der Status Quo auf der Fläche erhalten, sind für das Oberflächenwasser und das Grundwasser keine erheblichen Umweltveränderungen zu erwarten. Von den an das Kanalnetz angeschlossenen Flächen wird bei Starkregen die Entlastung in die Parthe weiterhin erfolgen und zur Belastung der Parthe in Bezug auf Menge und Güte beitragen. In Bereichen ohne Kanalnetz wird das Regenwasser weiterhin versickern und verdunsten. Mit zunehmender Humusbildung und Vegetationsentwicklung würden die Rückhaltung und die Verdunstung erhöht.

7.1.6.3 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Umweltbestandes bei Durchführung der Planung

Oberflächenwasser/Hochwasserschutz

Direkte Eingriffe in die angrenzenden Oberflächengewässer werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht vorbereitet. Der Gewässerrandstreifen wird abschnittsweise als Radweg und

als Parkanlage gestaltet. Das heißt, dass in den Bereichen, wo die Parthe durch die bestehende Ufermauer begrenzt wird, der Partheradweg direkt entlang der Ufermauer verläuft. Im übrigen Bereich wird er landseitig verschwenkt, so dass hier ein begrünter Gewässerrandstreifen in der Parkanlage angelegt werden kann. Hier besteht ein Potential für eine Aufweitung des Gewässers, das allerdings durch die Abwasserleitung, die ein Teil des versiegelten Bachbettes darstellt, eingeschränkt wird. Insgesamt ist eine Verbesserung gegenüber dem Istzustand zu erwarten.

Das Überschwemmungsgebiet der Parthe (HQ 100 und HQ 500) wird nicht als Bau- sondern als Grünfläche bzw. nicht überbaubare Fläche der Schule festgesetzt. Die für Hochwasser zu sichernden Flächen können ‚überschwemmungstauglich‘ gestaltet werden, so dass eine Beeinträchtigung des Retentionsraumes nicht erfolgen wird.

Regenwasser/Urbane Überflutung

- Regenwasserbewirtschaftung

Das Regenwasser soll auf den Baugrundstücken dezentral rückgehalten, verdunstet, versickert werden. Um diesen Anforderungen zu entsprechen, sieht das Regenwasserkonzept eine Kombination von blau-grüne Dächern, Retentions- und Verdunstungsbecken sowie Versickerungsflächen vor.

Damit würden abflusslose Bauflächen entstehen, deren Wasserbilanz sich an der natürlichen Wasserbilanz orientiert.

Im Rahmen des städtebaulichen Vertrages soll diese Kaskade der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung festgeschrieben werden. Um dies zu erreichen, wird es aufgrund von Bodenbelastungen und zum Teil bindigen Böden, zum Teil erforderlich Boden auszutauschen. Mit diesem Konzeptansatz werden Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes auf den Baufeldern im Vergleich zur Bestandssituation deutlich gemindert.

Wenn durch Bodenaustausch eine technisch und ökonomisch mögliche Versickerung hergestellt werden kann, ist dieses Konzept umzusetzen. Wenn eine Umsetzung nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser zwischengespeichert und gedrosselt in das umliegende Kanalnetz abgegeben. Die vorgesehene Drosselung von 3l/sec./ha entspricht in der Größenordnung dem natürlichen Wasserhaushalt. Im Vergleich zum Bestand findet wiederum eine Aufwertung von Natur und Landschaft.

Die Entwässerung des öffentlichen Raumes (Straßen und Wegeflächen) erfolgt über den Regenwasserkanal in den Regenwasserkanal der Kurt-Schumacher-Straße. Ausnahmen bilden der Partheradweg und die Fuß- und Radwegpromenade (Planstraße B), die in wegebegleitende begrünte Mulden entwässert werden (seecon 2018).

Mit der Drosselung des Abflusses des Regenwassers auf 3l/sec./ha wird annähernd der natürliche Abfluss des Gebietes erreicht. Im Vergleich zum Bestand wiederum eine deutliche Aufwertung.

In der Eingriffsbilanz bildet sich dieses Gesamtkonzept mit ab und führt zu einer Aufwertung des Schutzgutes Wasser.

- Urbane Überflutung - Risiko

Für den Starkregenfall sind auf den privaten Baufeldern Pocketparks als Überflutungsflächen vorgesehen. In den Baufeldern, die nicht über Pocketparks verfügen, werden Überflutungsmulden in den Grünflächen geplant. Der Straßenraum soll in Bereichen als Stauraum angelegt werden. Aufgrund der Topografie und des Gefälles der Straße ist dies allerdings nur auf Teilflächen möglich. Im Überflutungsfall können teilweise temporäre Retentionsflächen im Parthepark genutzt werden.

Mit dem Konzept (siehe Überflutungsprüfung seecon 2018) kann ein größerer Teil des Starkregens zurückgehalten werden und somit Risiken gemindert werden.

Im Bereich der Straßenentwässerung wird bei extremen Starkregen eine Entwässerung in Richtung Kurt-Schumacher-Straße erfolgen, das Regenwasser wird dann letztendlich in die Parthe entwäs-

sern. Da hier eine Mischung des Regenwassers mit Schmutzwasser erfolgt, wird eine Belastung der Parthe nicht ausbleiben.

Im Vergleich zum Bestand ist hier keine zusätzliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Die Kurt-Schumacher-Straße gilt in Leipzig nach Aussagen der Wasserbetriebe nicht als besonders gefährdeter Bereich.

Grundwasser

Auch wenn die Gesamtversiegelung im Gebiet erhöht wird, wird durch das Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung dafür gesorgt, dass das Wasser der Bauflächen wo möglich im Gebiet dezentral zur Versickerung gelangt.

Im Bereich der zukünftigen Baufelder ist das Gefährdungspotenzial für das Grundwasser aufgrund der Festsetzung von Urbanen Gebieten, einem eingeschränkten Gewerbegebiet und zwei Gewerbeflächen zukünftig geringer als bei den früheren ausschließlich gewerblichen Nutzungen, die zum Teil zu den vorliegenden Belastungen führten.

Aufgrund der Bodenbelastungen ist eine Versickerung allerdings nur zulässig, wenn in kontaminierten Bereichen ein Bodenaustausch stattfindet. Da Versickerungsanlagen genehmigungspflichtig sind, ist eine Kontamination des Grundwassers aufgrund dieses Prüfweges auszuschließen.

b) Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes bei Durchführung der Planung

Oberflächenwasser/Hochwasserschutz

Im Bereich der fehlenden Parthe Ufermauer sowie im nördlichen Brückenbereich wird der Gewässerrandstreifen als Parkanlage mit standortgerechter Uferbepflanzung aufgewertet und gestaltet, so dass die Funktionen des Gewässerrandstreifens nach § 38 Abs.1 WHG gewahrt bleiben. Nur im Bereich der bestehenden Ufermauer der Parthe wird der Fuß- und Radweg ufernah geführt.

Das planungsrechtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Parthe wird in der Planung des Partheparks und der Freiflächen der Schule berücksichtigt. Die natürliche Wasserrückhaltung wird insbesondere durch die Maßnahmen des Regenwasserkonzeptes verbessert (vgl. § 73 Abs. 1 SächsWG). Die relevanten Ziele werden berücksichtigt.

Regenwasser

Mit dem Regenwasserbewirtschaftungskonzept wird durch die anteilige Abkoppelung vom Kanalnetz eine Entlastung der Kanalisation und der Vorflut der Parthe erreicht. Das Regenwasserkonzept bereitet eine geordnete, städtebauliche Entwässerungslösung vor. Ein gedrosselter Abfluss von nicht mehr als 3 l/sec kann gewährleistet werden. Der Abfluss ist damit nicht höher als die natürliche Wasserbilanz und im Vergleich zum Bestand findet eine Aufwertung statt.

Bei Starkregen wird das Regenwasser auf den Bauflächen zurückgehalten. Das Wasser im Straßenraum wird zum Teil zwischengestaut. Ergänzende Retentionskapazitäten werden im Parthepark geschaffen. Dennoch wird aufgrund der Gefällesituation bei Starkregen ein Teil des Wassers über die Kurt-Schumacher-Straße Richtung Parthe entwässert. Da das zeitgleiche Zusammentreffen von Hochwasser und urbaner Überflutung zu einem äußerst seltenen Ereignis zählt, ist das Risiko von Schäden durch Hochwasser als sehr gering einzuschätzen.

Grundwasser

Die Grundwasserneubildung wird durch die dezentrale Versickerung des Regenwassers im Geltungsbereich über Mulden-Rigolen-Systeme weiterhin gewährleistet, soweit es die Böden aufgrund von Belastungen zulassen. Die Umweltqualitätsziele der Stadt Leipzig zum Umgang mit Niederschlagswasser werden durch das Regenwasserbewirtschaftungskonzept eingehalten.

Mit der Befestigung von Wegen und Zufahrten in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau, wie der Verwendung wassergebundener Wegedecken, wird die Versiegelung des Bodens reduziert und damit dem § 39 Abs. SächsWG (die Versickerung darf nicht über das notwendige Maß hinaus behindert werden) entsprochen.

7.1.6.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Wirkphase

- Anlage von Mulden-Rigolen-Systemen als Versickerungsflächen zur dezentralen Versickerung von Regenwasser vor Ort,
- Anlage Verdunstungsflächen auf den privaten Bauflächen
- Sicherung von unversiegelten Freiflächen innerhalb der Wohnbebauung –Quartiersplätze- und nord-östlich als öffentliche Grünfläche und als Versickerungsfläche
- Gestaltung von Teilen des Gewässerrandstreifens als öffentliche Parkanlage
- Festsetzung, dass Stellplätze, Wege, Zufahrten so anzulegen sind, dass das Regenwasser auf diesen Flächen versickert
- Festsetzung von mind. 50 cm begrüntem Substrataufbau bei nicht überbaubaren Untergeschossen
- Festsetzung der Dachbegrünung mit Retentionsfunktion (60 l/m²) auf allen Neubauten
- Überflutungsflächen für Starkregenfälle
- Drosselung des Abflusses von den Straßen

Diese Maßnahmen sind durch unterschiedliche Regelung abgesichert:

- Festsetzungen im Bebauungsplan – blau-grüne Dächer, Begrünung, Grünflächen, wasserdurchlässige Beläge
- Regelung im Städtebaulichen Vertrag zur Verdunstung und Versickerung, Freiraumkonzept, Straßenraumgestaltung
- Für den Bau von Versickerungsanlagen ist eine Genehmigungs- und Erlaubnispflicht von der genehmigenden Behörde einzuholen.

7.1.7 Klima / Luft

7.1.7.1 Festlegung des Umfanges und Detaillierungsgrades der Ermittlungen

Es sind **erhebliche Auswirkungen** wie folgt zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen:

- verschlechtertes Bioklima,
- Hitzebelastung
- Beeinflussung Luftleitbahnen
- Lufthygienische Belastungen.

Vertiefende Ermittlungen wurden deshalb insoweit als erforderlich festgelegt, wie sich dies aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt.

- Klimagutachten (Wirkraum und Planungsraum)

Hinsichtlich **darüber hinausgehender Ermittlungen** wurde festgelegt, dass es ihrer nicht bedarf, weil keine Anhaltspunkte für weitere für die Abwägung erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen.

7.1.7.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Klima/Luft wurden folgende Grundlagen ausgewertet:

- Stadtklimauntersuchung (2010),
- Integriertes Energie- u. Klimaschutzkonzept (AfU 2011)
- Landschaftsplan Klima / Luft (2011),
- Leitfaden zur Anpassung an den Klimawandel (AfU 2012),
- Klimawandel – Anpassungsstrategien für Leipzig (AfU 2016),
- Klimaökologische Analyse für das Plangebiet Hauptbahnhof-West / Leipzig (bgmr & Geo-Net 2018)
- Stadtklimatische Untersuchungen zum Quartiersprojekt „Freiladebahnhof Eutritzscher Straße/Delitzscher Straße“.

Zur Beurteilung klimabedingter Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen wurde im Rahmen der Klimaökologischen Analyse die Bewertung der Tagsituation mittels des humanbioklimatischen Index PET (=Physiologisch Äquivalente Temperatur) erbracht. Entsprechend kann die Vulnerabilität der Bevölkerung gegenüber dem Klimawandel berücksichtigt werden.

Als lufthygienisch relevante Emittenten sind nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen und Betriebe sowie Straßen- und Verkehrsbereiche (Feinstäube) einzuordnen.

Für das Schutzgut Luft liegen folgende Grundlagen zur Beschreibung und Bewertung vor:

- Luftreinhalteplan (2009), ergänzende Daten 2016 (AfU)
- Verkehrskonzept (seecon 2018)
- Mobilitätskonzept (seecon 2018)
- Verkehrszählung Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Preußenseite (Stand 01.12.2016)
- Berechnung des Knotens Berliner Straße / Roscherstraße (brenner BERNHARD ingenieure GmbH 2017)
- Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Freiladebahnhofs Eutritzscher Straße/ Delitzscher Straße (Brenner 2017).

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Klima/Bioklima

Gemäß der Stadtklimauntersuchung (2010) und den Darstellungen des Landschaftsplanes der Stadt Leipzig (2013) wird das Plangebiet als größere Gleisanlage mit sonstigen klimarelevanten Freiflächen dargestellt, welches sich durch hohe Tagestemperaturen und rasche Abkühlung in der Nacht auszeichnet. Die Gleisanlagen nach Norden und Osten werden entsprechend der Bewertungskarte Klima/Luft als belastete Primäre Luftleitbahn klassifiziert.

Die **Kaltluftströmung** ist stadtklimatisch nur **schwach ausgeprägt** (AfU 2016b). Das Plangebiet selbst ist nicht Teil einer Kaltluftleitbahn; es wird aber von den nördlich gelegenen Brachflächen des Freiladebahnhofs durchlüftet (bgmr & GeoNet 2018). Ein wichtiger Bereich für den Kalt-Luftaustausch ist der Niederungsbereich der Parthe. Die Parthe inklusive Uferzone ist der kälteste Bereich innerhalb des Plangebietes.

Das Plangebiet ist wie die gesamte Innenstadt und -rand als vordringlicher klimatisch-lufthygienischer Sanierungsbereich eingestuft (siehe LP, Teilplan Klima/Luft 2013). Die Freiflächen im Geltungsbereich haben eine sehr hohe klimatisch-lufthygienische Ausgleichsfunktion.

Im Geltungsbereich sind aktuell keine Wohnnutzungen vorhanden. Demzufolge ist die Empfindlichkeit gegenüber Hitzestress aufgrund der fehlenden Wohnbevölkerung und somit die sozioökonomische Vulnerabilität im Geltungsbereich als gering einzuschätzen.

Die angrenzenden Quartiere sind als **intensiver städtischer Überwärmungsbereich** eingestuft; mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen (Stadtklimauntersuchung 2010: Bewertungskarte). Diese baulich hoch verdichtete Zone mit geringem Grünanteil ist durch Wärmeinseln mit tagsüber starker Aufheizung und verminderter nächtlicher Abkühlung gekennzeichnet.

Luft

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind Anlagen und Betriebe nach BImSchG nicht vorhanden. Die nächstliegende nach dem BImSchG genehmigungspflichtige Anlage befindet sich mit den Stadtwerken Leipzig ca. 300 m nordwestlich vom Geltungsbereich.

Der Straßenverkehr ist im Geltungsbereich auf den Zugang zum süd-östlich gelegenen Parkplatz hinter dem Parkhaus und dem Hauptbahnhof sowie der Straße „Preußenseite“ zu vereinzelt Gewerbegebäuden begrenzt. Von daher wird die lufthygienische Situation im Plangebiet maßgeblich von der regionalen und städtischen Hintergrundbelastung sowie den verkehrlichen Emittenten im weiteren Umfeld geprägt.

Im umliegenden Straßen- und Verkehrsbereich ist der Straßenabschnitt der Berliner Straße (von Eurtzischer Str. bis Kurt-Schumacher bis Erich-Weinert-Str.) als hochbelastet aufgeführt (Luftreinhalteplan 2009/2016a). In den Jahren 2001-2005, 2011, 2015 und 2016 wurde z.B. der jährliche Grenzwert (inkl. der Hintergrundbelastung) von 40 µg/m³ Stickstoffdioxid von 2 bis 11 µg/m³ mehrfach überschritten.

Der Flächenwert für Stickstoffdioxid liegt im Bereich des Geltungsbereiches und des näheren Umfelds bei 30 µg/m³; jener für Feinstaub bei 26 µg/m³. Die angestrebten Standards der Stadt Leipzig werden für diese Parameter überschritten.

Der Landschaftsplan 2016 stellt die Luftleitbahn entlang der östlich verlaufenden Gleise als belastet dar (Stadt Leipzig 2016)

c) Voraussichtliche Entwicklung des Bestandes bei Nichtdurchführung der Planung

Klima/Bioklima

Auf den Teilflächen, die nicht genutzt werden, würde die Sukzession einsetzen. Mit zunehmender Gehölzentwicklung (Grünvolumen/Schatten) würden die klimatischen Extreme (heiß, kühl) des Gebietes abnehmen und sich ein klimatisch entlasteter Raum entwickeln. In genutzten Bereichen wie Stellplatz- und Lagernutzungen (ohne Vegetation) würden die Temperaturextreme weiter zunehmen.

Die Wirkungen eines kleinräumigen Luftaustausches dürften mit zunehmender Sukzession für das Plangebiet abnehmen, da dichte Vegetation als Hindernis wirken würde, die Fläche würde ausgleichend wirken. Die bioklimatische Situation der angrenzenden Siedlungsräume wird durch die oben beschriebene, klimatisch bedingte Situation insbesondere in der Nacht nicht erheblich verändert.

Luft

Der zunehmend dichte Vegetationsbestand würde Stäube filtern und somit im und an das Gebiet angrenzend zu einer verbesserten Luftqualität beitragen. Gleichzeitig könnte es durch großflächiges Parken und Ablagerungen auf verfestigten Boden zu einer vermehrten Staubentwicklung kommen.

7.1.7.3 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Klima/Bioklima

Erhebliche Veränderungen ergeben sich für das Plangebiet selbst, hinsichtlich der Temperatur und des Bioklimas. Für den Siedlungsraum außerhalb des Plangebietes ergeben sich keine erheblichen Verschlechterungen der klimatischen Situation (bgmr & GeoNet 2018).

Die Volumenstromabnahmen, die durch die Bebauung verursacht werden, beschränken sich auf den Straßenraum und reichen bis max. 350 m. Da der Volumenstrom ohnehin sehr schwach ausgeprägt ist, sind die Veränderungen nicht erheblich.

Im Plangebiet kann durch die Bebauung in der Nacht die Temperatur um 2° C steigen, die Winde können sich abschwächen. Die Wärmebelastung am Tag kann mit einer PET-Erhöhung von bis zu 5° C spürbar wirksam sein. Damit steigen die Risiken für die Gesundheit des Menschen in Folge von Hitzebelastungen. Mit der geplanten Bebauung des Freiladebahnhofs wird der nächtliche Volumenstrom, der zur Entlastung des HBF-West-Geländes führt, reduziert. Allerdings ist der bestehende Austauschprozess derzeit bereits durch die Topografie im Bereich Berliner Straße/Parthe eingeschränkt.

Mit den geplanten Klimaanpassungsmaßnahmen im Plangebiet werden diese Belastungen gemindert und positive Effekte für die Klimaanpassung vorbereitet, sodass Beeinträchtigungen deutlich reduziert werden.

Die Ausrichtung der Baukörper in Nord-Ost nach Süd-West, die Perforierung der Baubänder durch die Pocketparks und das Freihalten der Partheniederung von Bebauung sind wesentliche Faktoren für die Sicherstellung der kleinteiligen Durchlüftung.

Durch die Anlage von Verdunstungsflächen und Versickerungsmulden werden kleinräumig gute Kühleffekte von bis zu 2°C erreicht. Die Dachbegrünung mit Retentionsfunktion wirkt in den oberen Etagen und vor allem auf die Dachflächen selbst und ist eine sehr wirksame Maßnahme, um die Gebäudetemperatur zu senken. Bei einer 5-geschossigen Bebauung hat die Begrünung allerdings keine merkbare Wirkung auf den Freiraum. Daher sind die positiven Wirkungen von Baumpflanzungen und die Sicherung eines Mindestanteils an begrünter Flächen in den Höfen und Blockfreiflächen/Pocketparks von besonderer Bedeutung. Zusätzlich wirkt die helle Fassadengestaltung (Albedo) positiv gegen die Aufheizung von Gebäuden.

Die Minderung der klimatischen Belastung der Gesundheit der Menschen innerhalb des Plangebietes wird somit nicht durch eine Maßnahme sondern durch das Maßnahmenbündel erreicht. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Luft

Da im Geltungsbereich des Bebauungsplanes keine genehmigungsbedürftigen Anlagen nach BImSchG vorhanden noch geplant sind, sind diese Risiken auszuschließen. Darüber hinaus sind Gewerbe, die hinsichtlich ihrer Luftschadstoffe- und Geruchsemission das Wohnen wesentlich stören, unzulässig.

Es ist davon auszugehen, dass mit der Art der Bebauung keine erhebliche Zunahme der lufthygienischen Belastungen im Gebiet zu erwarten ist. Der geplante Bezug der Fernwärme trägt dazu bei, dass im Gebiet selbst keine Schadstoffe für die Wärmeversorgung entstehen.

Der im Bestand befindliche Schienenverkehr sowie die Haltestelle für Busunternehmen in südöstlicher Angrenzung zum Plangebiet (Bahnhofshalle) sind in ihrem Ausmaß der Luftbelastung nicht erfasst. Der Busverkehr besteht täglich aus 20 An- und Abfahrten im Zeitraum 5.00 bis 23.00 Uhr und ist damit in der Gesamtmenge nicht als erheblich einzuschätzen.

In Bezug auf den Straßenverkehr prognostiziert das Verkehrskonzept (seecon 2018) für das Plangebiet ein Gesamtverkehrsaufkommen von 4.920 Kfz/24h. Auf die äußere Anbindung werden sich 20 % des Gesamtverkehrs auf die Kurt-Schumacher-Straße und 80 % auf die Berliner Straße/Roscherstraße verteilen.

Bei diesen Verkehrsmengen treten in der Regel keine erheblichen Belastungen auf, die dazu führen, dass Grenzwerte überschritten werden. Da die Bebauungsstruktur keinen durchgängigen geschlossenen Blockrand ausbildet, sondern durch ‚Lücken‘ wie die Pocketparks perforiert wird, entstehen keine ‚geschlossenen‘ Räume, die eine Schadstoffanreicherung fördern.

Im Bereich Berliner Straße/ Roscher Straße ist für das Jahr 2016 eine Bestandsverkehrsbelastung von 24.390 Kfz/24h mit 2,7 % Schwerlastverkehr/24h in der Untersuchung zur Erschließung des Freiladebahnhofes Eutritzscher Straße/ Delitzscher Straße ausgewiesen (Brenner 2017).

Bei der Prognose der Umweltwirkungen sind die Summationseffekte der allgemeinen Verkehrsentwicklung und die der Entwicklung der geplanten Bebauung des Freiladebahnhofes im direkten Umfeld zu berücksichtigen.

Bis zum Jahr 2030, also nach der Realisierung der geplanten Bebauung HBF-West und Freiladebahnhof, wird die tägliche Verkehrslast im Straßenabschnitt Berliner Straße/ Roscherstraße um 44 % auf etwa 35.040 Kfz pro Tag zunehmen (Brenner 2017). Im Bereich Berliner Straße (Abschnitt Kurt-Schumacher Str. bis Erich-Weinert-Str.) wird die Verkehrsbelastung von 19.700 Kfz pro Tag auf ca. 25.020 Kfz pro Tag und damit um 27 % zunehmen (ebd.).

Da die Berliner Straße im Bereich Erich-Weinert-Straße und Eutritzscher Straße bereits zu einem hoch belasteten Straßenabschnitt zählt, an dem regelmäßig die Grenzwerte überschritten werden, wird es zu einer Zunahme der Belastungen kommen, die in der Summation aus der allgemeinen Verkehrsentwicklung und auch aus den Vorhaben Freiladebahnhof und HBF-West verursacht werden. Nach den Verkehrsprognosen (Prognoseplanfall 2030 Variante 1 und Variante 2, Bernard 2017) wird der Zielverkehr, der über die Berliner Straße und dem Knoten Roscherstraße zum HBF-West fährt in der Spitzenstunde ca. 50 KFZ/Std., der Quellverkehr vom HBF-West über den Knoten Roscherstraße mit dem Ziel Berliner Straße ca. 55 KFZ/Std. sein.

Den sich aus den Verkehrszahlen ergebenden lufthygienischen Belastungen sind zukünftige technische Entwicklungen im Straßenverkehr gegenüberzustellen. Die Stadt Leipzig muss aufgrund der derzeitigen Situation bereits handeln. Mit der jüngsten Rechtsprechung können Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ausgesprochen werden. Großräumige Umlenkungsmaßnahme der Verkehre, Temporeduzierung und insgesamt die Erhöhung des Modal Split zum Umweltverbund sind weitere Möglichkeiten, die zur Entlastung beizutragen. Technische Entwicklung in der Motorentechnik, Umstellung von Diesel auf Benzin, Erhöhung der E-PKW-Anteils sind weitere Faktoren, um Beeinträchtigungen zu mindern. Diese Maßnahmenbündel können nur gesamtstädtisch und darüber hinaus gelöst werden.

Mit der Entwicklung des Stadtquartiers am HBF-West werden die Ziele der Luftreinhalteplan aufgenommen, indem ein Quartier entsteht, in dem eine Mobilität entwickelt wird, die nicht auf das Auto angewiesen ist. Es werden innerörtliche Brachflächen revitalisiert, anstelle des Bauens auf der Grünen Wiese am Stadtrand wird ein innerstädtisches Quartier entwickelt, das beste Voraussetzung für ein autoarmes Quartier hat.

Mit der gut erschlossenen ÖPNV-Lage am Hauptbahnhof und der Einbindung des Gebietes in das übergeordnete Radverkehrsnetz des Partheradweges wird so einer der zentralen Anforderungen der Luftreinhalteplanung (Vermeidung) entsprochen. Für das Gebiet wurde ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept (seecon 2018) aufgestellt, das zu Optimierungen im Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes und zur Vermeidung von Emissionen führt.

b) Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes

Klima/Bioklima

Ziele zur Klimaanpassung wie z.B. im Leitfaden zur Anpassung an den Klimawandel dargestellt, finden durch das städtebauliche Konzept und entsprechenden Festsetzungen Beachtung und tragen mit der Umsetzung zur klimatischen Entlastung des Gebietes bei.

Das Ziel der Förderung kleinerer innerstädtischer Luftaustauschbahnen wird mit der Realisierung und entsprechenden Gestaltung des Partheparks entsprochen. Des Weiteren zeigen Gründächer, dass Regenwassermanagement und klimaangepasste Gestaltungen von Straßen und Plätzen mit Versickerungs- und oder Verdunstungsmulden sowie Straßenbegleitgrün eine positive klimatische Wirkung erzielen können und tragen so den Zielen einer hitzeangepassten Stadtentwicklung Rechnung.

Luft

Nach den prognostizierten Verkehrszahlen werden kritische Bereiche mit möglichen Überschreitungen der Grenzwerte im Bereich der Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Straße und Eutritzscher Straße zu erwarten sein. Diese Belastungen lassen sich aber nur durch eine gesamtstädtische Strategie lösen, da bereits heute lufthygienische Grenzwerte und Zielwerte der Stadt Leipzig in Bezug auf Stickstoffdioxid und Staub (PM10) überschritten werden. Mit dem jüngsten Gerichtsurteil wurde den Städten bestätigt, dass Fahrverbote für Dieselmotorkraftfahrzeuge möglich sind.

Keine zusätzlich erheblichen Belastungen sind durch genehmigungsbedürftige Anlagen zu erwarten. Diese sind in Urbanen Gebieten oder eingeschränkten Gewerbegebieten nicht zulässig. In den Gewerbegebieten werden luftschadstoff- und geruchemittierende Gewerbe nur unter der Ausnahme zugelassen, dass eine immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit mit den unmittelbar angrenzenden Gebietsnutzungen gegeben ist.

7.1.7.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Um eine dichte Neubebauung einer bisher un bebauten Freifläche von klimatisch negativen Folgen zu entkoppeln wird ein Bündel an Maßnahmen im Bebauungsplan und im städtebaulichen Vertrag geplant:

Klima/Bioklima

- Festsetzung eines durchgängigen Grünraumes entlang der Parthe mit Wiesenflächen sowie Gruppen- und Solitärbäumen
- dezentrale Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung des Niederschlagswassers auf den Baufeldern zur Erhöhung der Verdunstungskühlung (städtebaulicher Vertrag)
- Festsetzung von blau-grünen Dächern auf allen Gebäuden mit Ausnahme der denkmalgeschützten Bestandsgebäude (Mindestaufbau 26 cm inkl. Retentionsmodule)
- Festsetzung von fünf begrünten Quartiersplätzen mit Verschattungsbereichen als Komfortinseln
- Bepflanzung der Straßen mit Straßenbäumen zur Erhöhung der Verschattung und der Evapotranspiration
- Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mit standortgerechten Bäumen

Luft

Durch ein Bündel an Maßnahmen soll vor allem der KFZ-Verkehr im Plangebiet reduziert werden

- Schaffung von Angeboten zur Stärkung des Fahrradverkehrs (Anlage des Partheradweges, Anlage eines kombinierten Fuß- und Radweges im Planweg B)

- Stärkung des Fußgängerverkehrs – ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume, Schaffung eines dichten Wegenetzes (Stadtquartier der kurzen Wege)
- Begrenzung der privaten Stellplätze, Erhöhte Anzahl an Fahrradstellplätzen
- Förderung der Elektromobilität durch Vorhalten von Einrichtungen zur Stromversorgung in Tiefgaragen wie öffentlichen Stellplätzen
- Car- und Bikesharing
- Tempo 30 Zonen
- Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebietes, sodass deren Anlagen und Betriebe hinsichtlich ihrer Luftschadstoff- und Geruchsemissionen das Wohnen in den angrenzenden Gebieten nicht wesentlich stören
- Fernwärmeversorgung

Um die Schadstoffbelastungen im Bereich der Berliner Straße zu erzielen, werden gesamtstädtische Maßnahmen erforderlich.

7.1.8 Pflanzen

7.1.8.1 Festlegung des Umfanges und Detaillierungsgrades der Ermittlungen

Es sind **erhebliche Auswirkungen** wie folgt zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen:

- Verlust von Pflanzenbeständen infolge von Baumaßnahmen
- Veränderung der Artenzusammensetzung infolge von gärtnerischer Gestaltung und Baumpflanzungen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen

Vertiefende Ermittlungen wurden deshalb insoweit als erforderlich festgelegt, wie sich dies aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt.

- Durchführung Biotopkartierung

Hinsichtlich **darüber hinausgehender Ermittlungen** wurde festgelegt, dass es ihrer nicht bedarf, weil keine Anhaltspunkte für weitere für die Abwägung erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen.

7.1.8.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Als Grundlage wurde eine Biotoptypenkartierung 2012 erstellt, die 2016 überarbeitet wurde. Bis Mai 2017 wurden einzelne Aktualisierungen vorgenommen. Die Biotope wurden gemäß Leipziger Bewertungsmodell (Stand 08.2016) erfasst und bilanziert. Weiterhin wurde im Rahmen der Vermessung der Baumbestand erfasst.

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Im Geltungsbereich und im näheren Umfeld kommen keine internationalen, nationalen Schutzgebiete und geschützte Biotope gem. § 26 SächsNatSchG bzw. § 30 BNatSchG vor.

Größere Teilflächen sind versiegelt. Offenlandflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 3,3 ha sind junge Ruderalfluren, die sich auf Brachflächen und nach umfangreichen Erdbewegungen durch Zwischenlagerung von Baumaterialien in Folge des Citytunnelbaus in den letzten Jahren entwickelt haben.

Gehölzgeprägte Flächen mit einer Gesamtfläche von 2,5 ha setzen sich aus Gebüschflächen zusammen, die ebenfalls überwiegend ruderal entstanden sind. Sie weisen wie die baumgeprägten Gehölzflächen einen hohen Anteil an nicht einheimischen Arten wie Pappeln, Götterbaum, Robinen, Platane auf (40 % der gehölzgeprägten Flächen). Der größte Teil der Bäume befindet sich im Verbund mit Sukzessionsflächen. Viele Bäume haben einen geringen Stammumfang. Einige prägende Bäume befinden sich im Bereich der Parthe.

Im Bereich der Partheniederung kommen vermehrt Arten wie Eschen, Erlen und einzelne Bäume mit größeren Stammumfängen vor.

c) Prognose der Entwicklung des Bestandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei einem weiteren Brachliegen der Fläche würde die Sukzession weiter fortgesetzt werden und sich aus den offenen Ruderalfluren gebüsch- und vorwaldartige Bestände entwickeln. In den weiterhin als Stellplätze und Lagerflächen genutzten Bereichen würde sich die Vegetation nicht weiter entwickeln.

7.1.8.3 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Umweltbestandes bei Durchführung der Planung

Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes ändern sich die Vegetationsstrukturen von einem ruderalen zu einem gärtnerischen Charakter auf den Bauflächen.

Mit der Festsetzung der Partheniederung als Grünfläche/Parkanlage wird hier ein neuer Park entstehen, der von Rasen und Wiesenflächen sowie Baumgruppen und Solitär-bäumen geprägt wird. Naturnahe Bereiche können durch extensive Wiesenpflege (Langgraswiesen) entstehen. Im Bereich der Partheufer soll der Wasserbezug gestärkt werden.

Auf den Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft wird eine Vegetationsentwicklung angestrebt, die sich aus Gebüsch- und Offenflächen mit ruderalem Charakter zusammensetzt.

Mit der Dachbegrünung werden neue Vegetationsflächen entwickelt, die ebenfalls einen ‚Extremstandort‘ darstellen. Somit wird es eine Verschiebung von der ruderalen Pflanzenzusammensetzung der Spontanvegetation zu einer verstärkt gärtnerischen Bepflanzung stattfinden.

b) Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes bei Durchführung der Planung

Mit der Planung werden keine Schutzgebiete und –objekte nach dem Sächsischen- und Bundesnaturschutz beeinträchtigt.

Das Ziel des Landschaftsplans Leipzig der Anreicherung und Entwicklung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen wird gefolgt, indem auf den nicht überbaubaren Flächen der Baufelder, auf den begrünten Dächern und vor allem im Bereich der Parthe neue Grünstrukturen entstehen.

Die 24 Bäume, die als Ausgleichsmaßnahme für den City-Tunnel gepflanzt wurden, werden im Bereich der neuen Parthebrücke (Maßnahmenfläche 1) ersetzt.

7.1.8.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Folgende Maßnahmen sind von besonderer Relevanz:

- Festsetzung der Dachbegrünung
- Festsetzung von mindestens 100 großkronigen, einheimischen Bäumen mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm innerhalb der Parkanlage
- Festsetzung der Parkanlage der Parthe
- Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- Festsetzung zur Anzahl der zu pflanzenden Straßenbäume
- Festsetzung zur Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen

Das Freiraumkonzept für den HBF-West und die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Parthepark werden Bestandteil des städtebaulichen Vertrages, so dass damit für das Schutzgut Pflanze eine Qualitätssicherung gewährleistet wird.

7.1.9 Tiere

7.1.9.1 Festlegung des Umfanges und Detaillierungsgrades der Ermittlungen

Es sind **erhebliche Auswirkungen** wie folgt zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen:

- Veränderung des Bestandes an Vögeln infolge des Verlustes von Lebensstätten.
- Reduzierung des Bestandes an Heuschrecken und Käfern infolge des Verlustes von Lebensstätten.

Vertiefende Ermittlungen wurden deshalb insoweit als erforderlich festgelegt, wie sich dies aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt.

- Kartierung der Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien und Heuschrecken

Hinsichtlich **darüber hinausgehender Ermittlungen** wurde festgelegt, dass es ihrer nicht bedarf, weil keine Anhaltspunkte für weitere für die Abwägung erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen.

Fledermäuse:

Hinsichtlich der Fledermäuse wurden faunistische Erfassungen durchgeführt. Die dabei festgestellte geringe Anzahl der jagenden Tiere schließt das Vorhandensein von Fortpflanzungsstätten im Gebiet aus (BIOCART 2016). In den Gebäuden konnten keine Hinweise auf Wochenstuben gefunden werden. Zudem befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes keine Alt- und Biotopbäume mit Höhlen und Spalten, die von baumhöhlenbewohnenden Fledermäusen als Sommer- bzw. Zwischenquartier genutzt werden könnten. Jedoch ist nicht auszuschließen, dass einzelne Gebäudespalten als Sommerquartier genutzt werden.

Anlagebedingte Verluste von Sommer- wie Winterquartieren sind bei Durchführung des Bebauungsplans nicht zu erwarten.

In Bezug auf die zukünftige Gebietseignung des nördlichen Plangebietes als Jagdgebiet oder Raum für Transferflüge sind kaum bau- oder betriebsbedingte Auswirkungen zu befürchten. Nur die Wasserfledermaus verlagert bei Lichteinwirkung ihre Flugrouten, die anderen Arten sind gegenüber Lichtemissionen unempfindlich. Empfindlichkeit gegen Lärm weist keine der Arten auf. Im Bereich der Parthe wird die Parkanlage mit Offenflächen und Großbäumen angelegt. Der Bereich kann weiter als Jagdrevier dienen.

Das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung sieht keine Verstöße gegen das Tötungs- oder Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 BNatSchG. Das heißt, eine erhebliche Störung, die zu einer Verschlechterung der lokalen Population führt, kann ausgeschlossen werden.

Zauneidechsen:

Im Jahr 2009 wurde erstmalig im Bereich um den Hauptbahnhof der Nachweis von Zauneidechsen im Untersuchungsgebiet erbracht (vgl. GROSSE 2009). Es wurden 5 Individuen gesichtet. Im Jahr 2012 sowie 2016 konnten trotz intensiver Suche im gesamten Gebiet keine Nachweise der Zauneidechse erbracht werden. Als mögliche Ursachen des Verschwindens kommen Hauskatzen, Waschbären sowie die zunehmende dichte Vegetationsbedeckung des Gebietes in Betracht. Erhebliche Auswirkungen auf Zauneidechsen sind folglich nicht zu erwarten.

Amphibien

Aufgrund der Gebietseigenschaft eignet sich das Plangebiet nicht für Amphibien. Im Rahmen der Gebietsbegehungen (Artenkartierung, Biotopkartierung) wurden keine Hinweise gefunden, die auf das Vorkommen von Amphibien schließen lassen. Erhebliche Auswirkungen auf Amphibien sind folglich nicht zu erwarten.

7.1.9.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die Artengruppen Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien und Heuschrecken wurden faunistischen Erfassungen 2009, 2012 und 2016 durchgeführt.

Die Prüfung, inwieweit durch den Bebauungsplan Beeinträchtigungen für Arten nach § 44 BNatSchG vorbereitet werden, erfolgte im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages 2017 (die Ergebnisse sind im Folgenden nur kurz dargestellt). Zu den europäisch geschützten Arten gehören die im Gebiet untersuchten Artengruppen der Avifauna, Fledermäuse und Zauneidechsen.

Weiterhin werden die in großer Anzahl vorkommenden Heuschreckenarten und Sandlaufkäfer beschrieben und bewertet.

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Avifauna

Im Folgenden wird auf den aktuellen Stand der Brutvogelkartierungen aus dem Jahr 2016 Bezug genommen. Bei der Erfassung der Avifauna wurden insgesamt 86 Brutpaare (BP) von 24 Brutvogelarten nachgewiesen. Hinzu kommen weitere Arten, welche das Gebiet als Nahrungsgäste oder Durchzügler nutzen. Die Artenzahl ist in Anbetracht der innerstädtischen zentralen Lage hoch.

Die Brutvogelfauna kann insgesamt als typisch für den Untersuchungsraum Leipziger Innenstadt angesehen werden. Es sind Arten der Gärten und Siedlungen, aber auch der stadtnahen Wälder und Parks vorhanden. 2016 sind wiederholt gebäudebrütende Vogelarten dominierend.

Nach BNatSchG sind alle Arten als „besonders geschützt“ eingestuft, als „streng geschützt“ ist keine der gefundenen Arten klassifiziert.

Tabelle 4: Im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Brutvogelarten und ihre Gefährdungseinstufung 2016

<i>Art Deutsch</i>	<i>Art wissenschaftlich</i>	<i>Anzahl BP</i>	<i>Rote Liste Sachsen</i>	<i>Rote Liste BRD</i>	<i>BNatSchG</i>	<i>EU VogelschRL Anhang I</i>
Amsel	<i>Turdus merula</i>	15	-	-	§	-
Bachstelze	<i>Motacilla alba</i>	1	-	-	§	-
Blaumeise	<i>Parus caeruleus</i>	2	-	-	§	-
Buchfink	<i>Fringilla coelebs</i>	2	-	-	§	-
Dorngrasmücke	<i>Sylvia communis</i>	3	V	-	§	-
Elster	<i>Pica pica</i>	1	-	-	§	-
Gartengrasmücke	<i>Sylvia borin</i>	1	V	-	§	-
Gebirgsstelze	<i>Motacilla cinerea</i>	2	-	-	§	-
Gelbspötter	<i>Hippolais icterina</i>	2	V	-	§	-
Girlitz	<i>Serinus serinus</i>	2	-	-	§	-
Grünfink	<i>Carduelis chloris</i>	1	-	-	§	-
Hausrotschwanz	<i>Phoenicurus ochruros</i>	9	-	-	§	-
Haussperling	<i>Passer domesticus</i>	14	V	V	§	-

Heckenbraunelle	<i>Prunella modularis</i>	2	-	-	§	-
Klappergrasmücke	<i>Sylvia curruca</i>	1	V	-	§	-
Kohlmeise	<i>Parus major</i>	1	-	-	§	-
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	3	-	-	§	-
Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	4	-	-	§	-
Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>	2	-	-	§	-
Rabenkrähe	<i>Corvus corone</i>	1	-	-	§	-
Ringeltaube	<i>Columba palumbus</i>	2	-	-	§	-
Rotkehlchen	<i>Erithacus rubecula</i>	7	-	-	§	-
Zaunkönig	<i>Troglodytes troglodytes</i>	2	-	-	§	-
Zilpzalp	<i>Phylloscopus collybita</i>	6	-	-	§	-
§ = besonders geschützt gemäß BNatSchG Rote-Liste –Status: 0 – Bestand erloschen; 1 – Vom Aussterben bedroht; 2 – Stark gefährdet; 3 – Gefährdet; R – Arten mit lokaler Restriktion; V – Arten der Vorwarnliste						

Die Arten Dorngrasmücke (3 BP), Gartengrasmücke (1BP), Gelbspötter (2 BP), Klappergrasmücke (1 BP) und Haussperling (14 BP) sind in der sächsischen Vorwarnliste aufgeführt, in der bundesdeutschen Vorwarnliste ist der Haussperling aufgeführt.

Mit 14 Brutvogelpaaren ist der Haussperling der zweithäufigste Brutvogel und als Gebäudebrüter größtenteils auf das Vorhandensein der bestehende Gebäude angewiesen.

Der Gelbspötter (2 BP) wird in der Liste „In Sachsen auftretenden Vogelarten, Version 2.0“ als Art mit hervorgehobener artenschutzrechtlicher Bedeutung geführt (LfULG 2017). Die Entwicklung der Brutbestände ist sachsenweit als „schlecht“ bewertet worden bzw. durch einen sehr deutlichen Rückgang gekennzeichnet (ebd.).

Zusammenfassend ist herauszustellen, dass, mit Ausnahme des Gelbspötters, die vorkommenden Brutvögel im Stadtgebiet von Leipzig weit verbreitet und vor allem in dessen Randbereichen häufig vertretene Brutvogelarten sind.

Insgesamt wird die Bedeutung des Plangebietes für Vögel als durchschnittlich eingeschätzt.

Heuschrecken und andere Insekten

Im Geltungsbereich wurden über die Jahre 2009, 2012 und 2016 folgende wertgebenden Insektenarten festgestellt, die nach § 7 Abs. 2, Nr. 13 BNatSchG zu den besonders geschützten Arten zählen:

- Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*),
- Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caeruleans*),
- Dünensandlaufkäfer (*Cicindela hybrida hybrida*).

Diese Arten wurden auf den offenen bis schütter bewachsenen Rohbodenstandorten kartiert.

c) Prognose der Entwicklung des Bestandes bei Nichtdurchführung der Planung

Avifauna

Das Plangebiet würde weiterhin eine durchschnittliche Bedeutung für eine Vielfalt an Vogelarten im näheren Umfeld der Innenstadt aufweisen. Der Bestand an Arten der Gärten und Siedlungen dürfte weiterhin hoch bleiben, wobei langfristig ein Anstieg der Arten der Wälder und Parks zunehmen würde.

Heuschrecken und andere Insekten

Das Vorkommen der Heuschreckenarten wie des Sandlaufkäfers ist an das Vorkommen von offenen, sandigen Rohbodenstandorten bzw. Flächen mit einem Deckungsgrad von weniger als 50% gebunden. Bei ausbleibenden Bauarbeiten, Erdbewegungen, Befahren wie Begehen von Flächen

würden die Sukzession einsetzen und die Lebensraumbedingungen sich für die Offenlandarten schrittweise verschlechtern.

7.1.9.3 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Umweltbestandes bei Durchführung der Planung

Avifauna

Mit zunehmender Bebauungs- und Nutzungsintensität der Flächen wird ein Großteil der Fortpflanzungs- und Ruheplätze einiger Arten verloren gehen, bzw. die Dichte des Brutvogelaufkommens abnehmen. Allerdings würden auch wiederum neue Habitatstrukturen entstehen (Parthepark, Flächen für Maßnahmen).

Insbesondere für Gebäude- bzw. Höhlen- und Halbhöhlenbrüter (z. B. Haussperling, Mauersegler und Hausrotschwanz) werden Brutstätten verloren gehen. Die alten Bestandsgebäude werden durch neue Bauten ersetzt, welche überwiegend auf Grund von fehlenden Nischen kein Lebensraumpotential für Gebäudebrüter bieten.

Für die übrigen vorkommenden Brutvogelarten werden mit zukünftiger Entwicklung der Vegetationsstrukturen die verlorengegangenen Strukturen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang wieder hergestellt. Über die Parkfläche entlang der Parthe hinaus wird der Lebensraum durch Pflanzung von Bäumen in den Baugebieten und der Dachbegrünung erweitert.

Für gebüschbrütende Arten (wie z.B. Gelbspötter, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke) werden mit der Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft auf einer Fläche von 0,7 ha, auf denen 75 % der Fläche mit Sträuchern und 25 % der Fläche mit ruderalen Offenflächen angelegt werden, Ersatzlebensräume geschaffen.

Heuschrecken und andere planungsrelevante Insekten

Die Bestände der Blauflügeligen Ödlandschrecke, der Blauflügelige Sandschrecke und des Dünen-sandlaufkäfer sind vorwiegend an sonnenexponierte schütterere Vegetationsbestände mit sandigen Rohbodenstandorten gebunden. Diese Lebensraumstrukturen wird es im Geltungsbereich anlagenbedingt nicht mehr geben. Abhängig vom Substrataufbau werden möglicherweise vereinzelt Individuen Refugien auf Gründächern und im Bereich der Maßnahmenflächen, die auch offene, ruderale Vegetationsstrukturen aufweisen, noch vorkommen können.

b) Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes bei Durchführung der Planung

Die Einhaltung der Vorschriften gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG für die europäisch geschützten Arten wurde im Artenschutzfachbeitrag untersucht:

Avifauna

Mit den Festsetzungen einer Parkanlage mit Großbaumbestand und von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft wird einem Fortbestand bzw. einer Entwicklung der geeigneten Lebensräume des Gelbspötters sowie vieler der im Gebiet häufig vorkommenden Brutvogelarten entsprochen. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Demnach sind durch den Bebauungsplan keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote der Avifauna zu erwarten. Verstöße gegen das Tötungsverbot können durch geeignete Maßnahmen zum bauzeitlichen Management vermieden werden.

In Bezug auf den landesweiten Betrachtungsraum ist anzumerken, dass auf Grund des starken Rückgangs vom Haussperling geeigneter Lebensraum für Gebäudebrüter zunehmend fehlt. Aus diesem Grund wird zur Stabilisierung der landesweiten Populationen empfohlen, gebäudeintegrierte

künstliche Nisthilfen für Gebäudebrüter (Haussperling und Mauersegler) zu installieren (Regelung im städtebaulichen Vertrag).

Das Tötungsverbot kann durch Beschränkung von Baumaßnahmen außerhalb der Brutperiode von Oktober bis Februar eingehalten werden.

Heuschrecken und Sandlaufkäfer

Folgend wird die Einhaltung der Naturschutzziele für besonders geschützte Arten nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG dargestellt.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes führen zu Verlusten von Biotopen, die von besonders geschützten Heuschreckenarten und dem Sandlaufkäfer genutzt werden.

Die zwei Heuschreckenarten kommen im Stadtgebiet Leipzigs zerstreut auf alten Brachflächen vor. In den Randgebieten kommen sie häufiger auf den verbliebenen Rohbodenstandorten der ehemaligen Tagebaue und Kiesgruben vor. Große Populationen sind in aktiven Sand- und Kiestagebauen der Leipziger Umgebung zu finden. Auf Grund der vorkommenden Populationen im Randgebiet Leipzigs, ist nicht davon auszugehen, dass durch das Verschwinden der Teilpopulation im Geltungsbereich die Metapopulation der jeweiligen Art bedroht ist. Zudem sind diese Arten an einen häufigen Wechsel von Lebensräumen angepasst. Gegebenenfalls können an den südexponierten Bereichen der Maßnahmenflächen an den Bahnflächen geeignete Strukturen geschaffen werden.

7.1.9.4 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Bauphase

- Rodungs- und Abrissarbeiten sollen außerhalb der Vegetations- und Fortpflanzungszeit, d.h. nur im Zeitraum von Oktober bis Ende Februar durchgeführt werden.
- Sofern eine Rodung von größeren Bäumen erfolgt, sind die Bäume auf Vorkommen von Lebensstätten gehölzgebundener Brutvogelarten und baumbewohnender Fledermäuse zu untersuchen.

Wirkphase

- Grundstücksflächen.
- Pro angefangene 200 m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche ist ein gebietstypischer, standortgerechter, großkroniger Laubbaum zu pflanzen (Stammumfang mind. 20 cm)
- Dachbegrünung als Ausgleichsraum für Flora und Fauna

Zum Erhalt der Artenvielfalt von Gebäudebrütern wird empfohlen, künstliche (gebäudeintegrierte) Nisthilfen aufzustellen. Empfohlen werden 5 Nisthilfen für Mauersegler und 12 Nisthilfen für Höhlenbrüter.

7.1.10 Biologische Vielfalt

Auf diesen Belang sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Hinsichtlich der biologischen Vielfalt sind erhebliche Auswirkungen, die in der Abwägung zu berücksichtigen wären, nicht zu erwarten. Denn:

Die biologische Vielfalt der Arten wird sich bei Durchführung des Bebauungsplanes zwar in ein anderes Artenspektrum verändern, da der großräumige Biototyp ruderaler Standorte abnimmt (allerdings handelt es sich bei diesem im Geltungsbereich um einen stark gestörten, der keine überdurchschnittliche biologische Vielfalt besitzt). Eine Vielfalt an Arten wird jedoch durch unter-

schiedliche Biotopstrukturen (gärtnerische geprägte Biotope, extreme Vegetationsstandorte auf den Dächern, parkartige wiesengeprägte Biotope mit Einzelbäumen und Baumgruppen, ruderales Gebüschflächen) weiterhin gewährleistet werden.

Im Ergebnis bedarf es hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen keiner Abwägung und auch keiner weiterer Ermittlungen und Darlegungen.

7.1.10.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Grundlage für die Beurteilung sind die Biotoptypenkartierung 2016/2017 und die faunistischen Kartierungen sowie der Artenschutzbeitrag (bgmr 2017).

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Die Vielfalt an Biotoptypen sowie das vorkommende Artenspektrum wurde bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere beschrieben.

Aufgrund der großflächigen Versiegelungen, der künstlichen Aufschüttungen der Böden, der Ufermauern an der Parthe und der vielfältigen Störungen des Gebietes ist im Vergleich zur Gebietsgröße die biologische Vielfalt der Biotope und Arten durchschnittlich bis begrenzt einzuschätzen. Mit wenigen Ausnahmen sind hier vor allem Arten anzutreffen, die im städtischen Kontext weit verbreitet vorkommen

c) Prognose der Entwicklung des Bestandes bei Nichtdurchführung der Planung

Durch die zunehmende Sukzession auf den nicht genutzten Flächen würde die Vielfalt der Biotopstrukturen sich zu den gebüsch- und vorwaldartigen Biotopen weiter verschieben. Im Bereich der als Stellplatz- und Lagerflächen genutzten Flächen würde die biologische Vielfalt weiterhin beschränkt bleiben. In den ungenutzten Gebäuden kann die Anzahl der Brutplätze für Gebäudebrüter zunehmen und so die Vielfalt dieser Artengruppen stärken.

7.1.10.2 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Umweltbestandes bei Durchführung der Planung

Bei den vorkommenden Biotopen handelt es sich nicht um geschützte Biotoptypen, die Populationen der vorkommenden Arten sind nicht gefährdet. Biotopverbundflächen kommen im unmittelbaren Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht vor.

Die biologische Vielfalt der Arten wird sich in ein anderes Artenspektrum verändern. Eine Vielfalt an Arten wird durch unterschiedliche Biotopstrukturen (gärtnerische geprägte Biotope, extreme Vegetationsstandorte auf den Dächern, parkartige wiesengeprägte Biotope mit Einzelbäumen und Baumgruppen, ruderales Gebüschflächen) weiterhin gewährleistet werden.

Großflächig betrachtet nimmt in der wachsenden Stadt Leipzig die Vielfalt ruderal bestimmter Biotopstrukturen durch Bebauung ab. In der näheren Umgebung sind es Flächen wie der Freilandebahnhof Eutritzscher Straße. Im weiteren Umfeld der Stadt sind im Bereich der Braunkohletagebau größere Bereiche noch vorhanden, die diesen ruderalen Charakter haben.

b) Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes bei Durchführung der Planung

Die biologische Vielfalt der Arten wird zukünftig mit den unterschiedlichen Biotopstrukturen im Plangebiet weiterhin gesichert werden. Damit wird ein wesentliches Ziel des Naturschutzes eingehalten. Der großräumige Biotoptyp ruderaler Standorte nimmt ab, allerdings handelt es sich bei diesem im Geltungsbereich um einen stark gestörten, der keine überdurchschnittliche biologische Vielfalt besitzt. Es wird davon ausgegangen, dass sich die biologische Vielfalt ändert, aber insgesamt durch die geplanten Maßnahmen wiederum neue Qualitäten entstehen, die diese wiederum fördert.

7.1.10.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Die Maßnahmen die für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen durchgeführt werden, tragen auch dazu bei, die biologische Vielfalt im Plangebiet zu sichern.

7.1.11 Landschaft

Auf diesen Belang sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Bei Durchführung der Planung sind zwar erhebliche Veränderungen und damit erhebliche Auswirkungen auf den Belang „Landschaft“ zu erwarten. Im Ergebnis der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz findet aber eine erhebliche Aufwertung statt, da eine Industrie-Verkehrsbrache zu einem Stadtquartier mit Grün- und Freifläche und einer neuen Parkanlage entlang der Parthe transformiert wird. Der Wert des Landschaftsbildes wird bei Durchführung der Planung für alle unterschiedenen Teilflächen verbessert. In der Gesamtbilanz ergibt sich eine Verbesserung um 66 % gegenüber dem Bestandswert.

Zu dieser Verbesserung bedarf es keiner Abwägung und deshalb auch keiner weiterer Ermittlungen und Darlegungen.

7.1.12 Menschen: Erholungspotential

Auf diesen Belang sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Aktuell ist die Fläche für Erholungsnutzungen nicht zugänglich. Mit der Umsetzung des Gesamtkonzeptes Durchführung der Planung wird das Erholungspotential dieser Fläche erst erschlossen. Den Zielen des Landschaftsplans (Teilplan: Zielkonzept Erholung) wird durch die Anlage einer öffentlichen Grünfläche entsprochen, welche als Grünverbindung entlang der Parthe fungiert.

Die in der Parkanlage verlaufenden Rad- und Fußwege, der Planweg B, die Pocketparks und die Freiflächen der Schule erschließen das Gebiet erstmalig für die Erholungsnutzung. Daher sind zwar erhebliche Auswirkungen für die Erholungsnutzung gegeben, die Erholungseignung des Raumes wird aber deutlich verbessert werden. Damit sind erhebliche positive Auswirkungen auf den Belang „Menschen – Erholung“ zu erwarten.

Zu dieser Verbesserung bedarf es keiner Abwägung und deshalb auch keiner weiterer Ermittlungen und Darlegungen.

7.1.13 Menschen: Lärm

Es sind **erhebliche Auswirkungen** wie folgt zu erwarten oder zumindest nicht auszuschließen:

- Erhöhte Lärmimmissionen und potentielle Beeinträchtigungen durch Bahn, Straßenbahn, KFZ-Verkehr sowie gebietsinterne Nutzungen (Gewerbe)

Vertiefende Ermittlungen wurden deshalb insoweit als erforderlich festgelegt, wie sich dies aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt.

- Schalltechnische Untersuchung
- Schallimmissionsprognose

Hinsichtlich **darüber hinausgehender Ermittlungen** wurde festgelegt, dass es ihrer nicht bedarf, weil keine Anhaltspunkte für weitere für die Abwägung erhebliche Umweltauswirkungen vorliegen.

7.1.13.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

a) Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die Beschreibung und Bewertung der Belastungen der Menschen durch Lärm wurden folgende Grundlagen ausgewertet:

- Lärmkartierungen der Stadt Leipzig von 2012
- Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig 2013
- Verkehrstechnische Untersuchung 2012
- Schalltechnische Untersuchung – Bericht 4334/16 - Ermittlung der Verkehrslärm-Immissionen, Goritzka und Partner, Dezember 2016
- Schalltechnische Untersuchung – Emissionskontingentierung für den Bebauungsplan Nr. 323.2. – Bericht 4653-K/17, Goritzka und Partner 25.1.2018
- Schallimmissionsprognose Gewerbe – Bericht 4653-G/17 - Ermittlung der gewerblichen Vorbelastung im Umkreis, Goritzka und Partner, 25.1.2018
- Schallimmissionsprognose - Verkehrslärmuntersuchung nach 16. BImSchV an umgebender Bebauung außerhalb des Plangebietes durch prognostizierten Verkehrslärm im Plangebiet Bericht 4698-V/18, Goritzka und Partner 1.3.2018
- Schallimmissionsprognose –Schutz vor Außenlärm – Bestimmung des resultierenden Außenlärmpegels nach DIN 4109 an der geplanten Bebauung innerhalb des Bebauungsplans Nr. 323.2. – Bericht 4698-A/18 Goritzka und Partner 2018, 1.3.2018

b) Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Als verkehrliche Emissionsquellen, die auf den Geltungsbereich einwirken, sind die Kurt-Schumacher-Str./Berliner Straße (Straßenbahnen), die Berliner Straße (Kfz) und der Schienenverkehr des Leipziger Hauptbahnhofes maßgeblich.

Von diesen Lärmquellen gehen am Tag und in der Nacht zum Teil erhebliche Belastungen aus.

Da im Plangebiet derzeit, außer Stellplatz- und Lagernutzungen, keine Nutzungen durch den Menschen stattfinden, bestehen derzeit keine Konflikte mit der Gesundheit des Menschen.

Immissionsschutzrelevante Anlagen sind derzeit nicht im Geltungsbereich vorhanden.

c) Voraussichtliche Entwicklung des Bestandes bei Nichtdurchführung der Planung

Für den Fall der weiteren Nutzungsauffassung des Geltungsbereichs ergeben sich keine negativen Auswirkungen für den Menschen.

7.1.13.2 Prognose über die Entwicklung bei Durchführung der Planung

a) Prognose der Entwicklung des Bestandes bei Durchführung der Planung

Das Lärmthema ist für das Plangebiet von mehreren Seiten aus zu betrachten:

Wirkungen von außen auf das Plangebiet:

- Verkehrslärm durch die Bahn
- Verkehrslärm durch Straßenverkehr (Kurt-Schumacher-Straße, Berliner Straße)
- Verkehrslärm durch Straßenbahn, Linie 9, 10, 11, 16
- Gewerbelärm von außen

Wirkungen durch Lärmemissionen im Plangebiet selbst

- Festsetzung von Gewerbegebieten
- Verkehrslärm (Straßenverkehr)

Wirkungen durch Lärmemissionen auf empfindlichen Nutzungen außerhalb des Plangebietes, die durch den Bebauungsplan erzeugt werden

- Bau von verkehrstechnischen Anlagen im Plangebiet und deren Wirkung auf die umliegende Nutzungen in der Berliner/Roscherstraße und Kurt-Schumacher Straße
- Zunahme des Verkehrs in der Berliner Straße infolge des Ziel- und Quellverkehrs (Summationswirkung mit Freiladebahnhof)

Die Untersuchungen vom Büro Goritzka und Partner 2016,2017,2018 zeigen deutlich, dass es durch die unterschiedlichen Verkehrsquellen im Bestand und Planung sowie durch die bestehenden und geplanten gewerblichen Nutzungen zum Teil zu erheblichen Belastungen im Geltungsbereich kommt, die mit den Anforderungen an gesunde Lebensverhältnisse nicht vereinbar sind.

Daher werden zahlreiche Regelungen erforderlich, die zur Kontingentierung von Emissionen führen sowie für einen Lärmschutz der empfindlichen Nutzungen sorgt (Schutz vor Außenlärm durch entsprechende Bauschalldämmmaße der Außenteile am Gebäude). Damit die Belüftung von Schlafräumen in der Nacht möglich ist, wird es erforderlich, dass schallgedämmte fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen eingebaut werden.

Weiterhin wurde durch das Büro Goritzka und Partner die Wirkungen von verkehrstechnischen Anlagen im Plangebiet auf die umliegende Nutzungen in der Berliner Straße und Kurt-Schumacher Straße untersucht (Bericht 4698-V/18). Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es an keinem der relevanten Immissionspunkte zu Erhöhungen führt, die um mindestens 3 dB (A) liegen, oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht oder auf von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht erhöht werden.

Inwieweit durch die Zunahme des Ziel-und Quellverkehrs über den Knoten Berliner Straße / Roscher Straße zusätzliche Beeinträchtigungen der Nutzungen durch Lärm in der Berliner Straße zwischen Erich-Weinert-Straße und Kurt-Schumacher-Straße entstehen können, wurde nicht untersucht.

Bis zum Jahr 2030, also nach der Realisierung der geplanten Bebauung HBF-West und Freiladebahnhof, wird die tägliche Verkehrslast im Straßenabschnitt Berliner Straße/ Roscherstraße um 44 % auf etwa 35.000 Kfz pro Tag zunehmen (Brenner 2017). Im Bereich Berliner Straße (Abschnitt Kurt-Schumacher-Str. bis Erich-Weinert-Str.) wird die Verkehrsbelastung von ca. 19.700 Kfz pro Tag auf ca. 25.000 Kfz pro Tag und damit um 27 % zunehmen (ebd.).

Da entsprechend dem Lärmaktionsplan Leipzig die Berliner Straße mit über 70 dB (A) Tag und über 60 dB (A) bereits belastet ist, besteht hier das Risiko der Beeinträchtigung und Gesundheitsgefährdung der Bewohner durch die Summation der allgemeinen Zunahme des Verkehrs und der beiden großen städtebaulichen Projekte des HBF-West und Freiladebahnhof.

Da aufgrund der lufthygienischen Belastung in diesem Straßenabschnitt ohnehin Handlungsbedarf besteht, Verkehrsmengen zu reduzieren, um die Luftqualität zu verbessern, kann von einer Reduzierung der Lärmbelastungen ausgegangen werden. Werden aber keine Maßnahmen der Verkehrsminimierung durchgeführt, ist eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen.

b) Prognose der Einhaltung der relevanten Ziele des Umweltschutzes bei Durchführung der Planung

Nach den Berechnungen des Gutachters Goritzka und Partner 2018 werden mit den Festsetzungen zum Lärmschutz im Bebauungsplan die rechtlichen Vorgaben an gesunde Lebensverhältnisse sowohl bezogen auf den Verkehrslärm als auch auf den Gewerbelärm im Plangebiet eingehalten. Durch die Verkehrsbauten im Plangebiet werden keine rechtlichen Vorgaben überschritten, die außerhalb des Bebauungsplanes wirken.

Für mögliche Beeinträchtigungen, die durch die Verkehrszunahme auf der Berliner Straße verursacht werden können, liegen keine schalltechnischen Untersuchungen vor. Unter der Prämisse, dass

aufgrund der lufthygienischen Belastungen der Berliner Straße Maßnahmen der Verkehrsminderung durchgeführt werden, können Beeinträchtigungen der Gesundheit ausgeschlossen werden. Wenn diese Maßnahmen nicht erfolgen, wäre im weiteren Verfahren zu prüfen, wie die Ziele des Lärmschutzes entsprechend der 16. BImSchV eingehalten werden.

7.1.13.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, die dazu führen, dass innerhalb des Bebauungsplanes gesunde Lebensverhältnisse erreicht werden:

Zeichnerische Festsetzung:

Es werden im Bebauungsplan flächig differenziert die ermittelten resultierenden Außenlärmpegel $L_{a, res}$ dargestellt, auf deren Grundlage das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w, ges}$ der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen nach DIN 4109 zu bestimmen ist.

Zudem werden hierzu textliche Festsetzungen getroffen (s. Kapitel 12.7), die für schutzbedürftige Räume Vorkehrungen zum Schutz vor Außenlärm am Gebäude definieren.

Mit diesen Regelungen im Bebauungsplan wird im Plangebiet nach den Ergebnissen der Schalluntersuchungen von Goritzka und Partner 2018 gewährleistet, dass die rechtlichen Regelungen zum Lärmschutz eingehalten werden und damit gesunde Lebensverhältnisse gesichert werden.

Ob und in welchem Umfang im Bereich der Berliner Straße Beeinträchtigungen auftreten, und ob und in welchem Umfang diese gemindert werden, ist noch nicht abschließend festgelegt. Da aufgrund der lufthygienischen Belastungen im Bestand ohnehin Handlungsbedarf besteht, wird davon ausgegangen, dass es hier zu Reduktionen des KFZ-Verkehrs durch gesamtstädtische Maßnahmen kommen muss und damit einhergehend Lärmbelastungen reduziert werden.

7.1.14 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Auf diesen Belang sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Das Gebiet ist durch die Verkehrsgeschichte geprägt. Es weist historisch bedeutsame Kulturgüter auf, die unter Denkmalschutz stehen, wie die Einzelgebäude an der Kurt-Schumacher-Straße, Stützmauern, Torpfosten, Tore und historische Pflasterbeläge.

Anhaltspunkte dafür, dass aus der Durchführung der Planung umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter folgen können, liegen nicht vor.

Dazu bedarf es deshalb keiner Abwägung und auch keiner weiteren Ermittlungen und Darlegungen.

7.1.15 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen werden auf zwei Ebenen beschrieben und betrachtet:

- Wechselwirkung durch Summation mit weiteren Vorhaben
- Wechselwirkung der Schutzgüter untereinander

Wechselwirkung durch Summation mit weiteren Vorhaben

Nach Auskunft des Stadtplanungsamtes Leipzig vom 28.02.2017 ist in unmittelbarer Umgebung des Plangebietes (Ecke Kurt-Schumacher-/Berliner Straße) ein Studentenwohnheim geplant. Auf Grund bisheriger Nutzung des Gebietes, Lage und Zufahrten zur Erschließung des Wohnheimes außerhalb des Plangebietes, sind keine erheblichen Summationseffekte mit den Vorhaben im Plangebiet wahrscheinlich.

Nördlich des Plangebietes schließt sich die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers auf dem Gelände des früheren preußischen Freiladebahnhofs in Eutritzsch an. Das 30 Hektar große Areal liegt zwischen der Roscher- und Theresienstraße. Bisher sind große Teile des Freiladebahnhofs Eutritzsch wie des Plangebietes Teil einer Luftleitbahn, in der auf den Freiflächen über Nacht eine erhöhte Kaltluftproduktion stattfindet. Mit der Entwicklung beider Gebiete gehen größere Freiflächen verloren. Damit wird die Kaltluftproduktion dieser Gebiete minimiert und die Luftleitbahn auf die vorhandenen Gleisanlagen beschränkt (siehe zu den Summationswirkungen Umweltbelang Klima/Luft).

Betreffend der lufthygienischen Situation sind die summarischen Effekte bei der Prognose der Verkehrszahlen im Bereich Berliner Str. / Roscherstr. für 2030 zu berücksichtigen. Da der Verkehr insgesamt und durch die beiden Vorhaben (HBF-West, Freiladebahnhof) um 44 % zunimmt, ist diese Summation zu betrachten (siehe zu den Summationswirkungen Umweltbelang Klima/Luft).

Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander

Wechselwirkungen sind im Plangebiet in Bezug auf die Wirkkette abiotischer Faktoren und biotischer Faktoren von besonderer Relevanz:

- Wirkkette abiotische Faktoren: Boden – Wasser - Klima

Wirkungen auf den Boden durch Versiegelung und Verdichtung führen über Wirkketten zu Veränderungen des Wasserhaushalts und des Klima. Je höher die Versiegelung und damit Einschränkung der Bodenfunktion ist, umso geringer sind die Versickerung des Regenwassers und die Grundwasserneubildung. Das Wasser kann bei einer hohen Versiegelung nicht im Boden zurückgehalten werden, damit steht wenig Wasser für die Verdunstung über Boden und Vegetation zur Verfügung. Die Kühlwirkung wird damit eingeschränkt.

Diese Wechselbeziehungen bestehen. Im Rahmen der Prüfung der Belange Boden, Wasser und Klima wurde festgestellt, dass keine der Veränderungen aufgrund der Minderungsmaßnahmen zu dauerhaften erheblichen und nachteiligen Umweltwirkungen führen werden.

- Wirkkette biotische Faktoren: Boden – Vegetation- Fauna

Mit der Zunahme der Versiegelung wird die Vegetation überformt und damit veränderte Lebensbedingungen für die Fauna geschaffen. Im Rahmen der Prüfung der einzelnen Belange wurde festgestellt, dass keine der Veränderungen aufgrund der Minderungsmaßnahmen zu dauerhaften erheblichen und nachteiligen Umweltwirkungen führen werden.

Für die weiteren Umweltbelange sind keine Wechselwirkungen festzustellen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Im Rahmen des Bebauungsplanes wurde bereits in der Planphase frühzeitig Maßnahmen entwickelt, die zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen dienen. Die einzelnen Maßnahmen wirken überwiegend multifunktional und kommen damit verschiedenen Schutzbelangen und den Wechselwirkungen zugute.

Folgende Maßnahmen sind von besonderer Relevanz:

- Festsetzung der Dachbegrünung mit Retentionsfunktion
- Festsetzung der Parkanlage der Parthe
- Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft
- Festsetzung zur Anzahl der zu pflanzenden Straßenbäume
- Festsetzung zur Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen/Pocketparks
- Festsetzungen zum Lärmschutz

- Verankerung der Verdunstung und Versickerung des Niederschlagswassers auf den Baufeldern

Das Freiraumkonzept für den HBF-West und die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Parthepark werden Bestandteil des städtebaulichen Vertrages, so dass diese Ziele mit verbindlich werden. Im Städtebaulichen Vertrag wird über die Erschließungsplanung die Drosselung des Abflusses von Straßen auf 3l/sec/ha festgeschrieben.

7.1.16 Auswirkungen aufgrund Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Es sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Anhaltspunkte dafür, dass derartige Auswirkungen zu erwarten sind, liegen nicht vor. Die nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben weisen keine besondere Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. j BauGB auf.

Im Einzelnen:

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. j BauGB sind, unbeschadet des § 50 Satz 1 des BImSchG, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen auf die Belange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. a bis d und i BauGB zu erwarten sind, bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen.

Gegenstand der Betrachtungen sind dabei grundsätzlich ausschließlich (Bundesregierung, 2014, S. 40)

- Vorhaben,
 - für die nach dem Bebauungsplan eine Zulässigkeit gegeben ist und
 - die nach gegenwärtigem Wissensstand hinsichtlich derjenigen Merkmale, die für die Bestimmung der Relevanz von Unfall- oder Katastrophenereignissen von Bedeutung sind, hinreichend konkretisiert sind, sowie
- Unfall- oder Katastrophenereignisse,
 - die aufgrund der Anfälligkeit des jeweiligen Vorhabens für schwere Unfälle und/oder Katastrophen zu erwarten und deshalb für das betroffene Vorhaben von Bedeutung sind, wobei
 - für die Bestimmung der Relevanz von Unfall- und Katastrophenereignissen sowohl ihre Wahrscheinlichkeit als auch das mit ihnen verbundene Schadensausmaß zu berücksichtigen sind,
- Auswirkungen, die
 - bei relevanten Unfall- oder Katastrophenereignissen
 - von dem jeweiligen Vorhaben selbst hervorgerufen werden können.

Für schwere Unfälle,

- die als vorhabeninterne Ereignisse von dem Vorhaben selbst hervorgerufen werden können,
- bei denen die Eintritts-Wahrscheinlichkeit nicht so gering ist, dass mit ihrem Eintreten nicht gerechnet werden muss, und
- bei denen erhebliche Auswirkungen auf die genannten Belange zu erwarten oder nicht auszuschließen sind,

ist zu ermitteln und darzulegen, welche erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten oder nicht auszuschließen sind.

Hinsichtlich schwerer Unfällen im Sinne der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU, 2012) bzw. StörfallVO werden hier zusätzlich die Auswirkungen in den Blick genommen, die von außerhalb des Plangebietes gelegenen Betriebsbereichen von Störfallbetrieben auf schutzbedürftige Nutzungen einwirken können.

Für Katastrophen,

- die als vorhabenexterne Ereignisse von außen auf das jeweilige Vorhaben einwirken können,
- bei denen die Eintritts-Wahrscheinlichkeit nicht so gering, dass mit dem Eintreten nicht rechnen muss,
- für die das jeweilige Vorhaben anfällig ist und
- deren Einwirken auf das jeweilige Vorhaben bewirkt, dass von ihm erhebliche Auswirkungen auf die genannten Belange zu erwarten oder nicht auszuschließen sind,

ist zu ermitteln und darzulegen, welche erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten oder nicht auszuschließen sind.

An Katastrophenereignissen sind von den grundsätzlich denkbaren Fällen (z.B. Erdbeben, Anstieg des Meeresspiegels, Überschwemmungen (Richtlinie 2014/52/EU, 2014) für die Stadt Leipzig in diesem Zusammenhang nach ausreichendem Ermessen nur Hochwassersituationen bzw. Überflutungen nach Starkregen bedeutsam und daher auch nur diese zu betrachten.

Davon ausgehend ist festzustellen:

Hinreichend konkretisierte Vorhaben sind derzeit nicht bekannt. Der Bebauungsplan setzt die Art der baulichen Nutzung lediglich generell und nicht etwa bezogen auf ein konkretes Vorhaben fest. Es ist auch derzeit kein konkretes Vorhaben, welches über diese generelle Festsetzung realisiert werden soll, hinreichend bekannt.

Einschätzungen über die Anfälligkeit der zulässigen Vorhaben sind derzeit nicht möglich; weiterer Ermittlungen und Darlegungen dazu bedarf es darum nicht.

Außerhalb des Plangebietes gelegene Betriebsbereiche von Störfallbetrieben liegen zwar mit dem Gas- und Dampfturbinenkraftwerk der Stadtwerke Leipzig vor. Das Plangebiet befindet sich jedoch in einem deutlichen Abstand mit dazwischenliegender Bebauung von Gerichten und Wohngebäuden an der Berliner Straße, sodass auch bei schweren Unfällen keine für die Abwägung erheblichen Auswirkungen auf die im Plangebiet zulässigen Nutzungen zu erwarten sind.

Katastrophen aufgrund Gefährdungen durch Hochwasser oder Überflutungen können ausgeschlossen werden. Die in dem Bebauungsplan festgesetzten Baugebiete liegen weder in einem Überschwemmungsgebiet noch in einem Bereich, der in der Vergangenheit von Überflutungen betroffen war bzw. für den es Hinweise auf eine derartige Gefährdung gibt. Zwar liegen Teile der „Fläche für den Gemeinbedarf“ innerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete der Parthe. Für Katastrophen anfällige Vorhaben sind hier aber nicht zu erwarten, zumal es sich um nicht überbaubare Grundstücksflächen und damit um potentielle Freiflächen der Gemeinbedarfsnutzung handelt.#

Die Risiken durch Hochwasser und Überflutung wurden bereits beim Umweltbelang Wasser behandelt und festgestellt, dass bei Berücksichtigung der in der Planung vorgesehenen Maßnahmen keine erheblichen Risiken im und außerhalb des Plangebietes bestehen.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase

Es sind **keine für die Abwägung erheblichen Umweltauswirkungen**, die über die bereits genannten Auswirkungen hinausgehen würden, zu erwarten. Deshalb wurde festgelegt, dass dazu **keine weiteren Ermittlungen** erforderlich sind.

Begründung:

Gemäß Nr. 2 Buchst. b Teilsatz 2 der Anlage 1 zum BauGB sind, soweit möglich, die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Vorhaben auf die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe a bis i BauGB zu beschreiben.

Anhaltspunkte dafür, dass andere als die in den Kap. 7.2.1 bis 7.2.13 bereits genannten Auswirkungen zu erwarten sind, liegen nicht vor.

Von Bedeutung ist dafür auch: Dieser Bebauungsplan wird zwar für ein Vorhaben „Bau eines Städtebauprojektes für sonstige bauliche Anlagen“ nach Nr. 18.7 der Anlage 1 zum UVPG aufgestellt. Für dieses Vorhaben sind zwar die städtebaulichen Planungen weitgehend ausgearbeitet und der bauplanungsrechtliche Zulässigkeitsrahmen, der zur Verfügung stehen soll, durch umfangreiche und detaillierte Festsetzungen des Bebauungsplanes weitgehend klar bestimmt. Ein hinreichend konkret geplantes Vorhaben im Sinne von Nr. 2 Buchst. b Teilsatz 2 der Anlage 1 zum BauGB, auf dessen Grundlage die dort genannten Aspekte umfassend ermittelt und beschrieben werden könnten, liegt allerdings noch nicht vor.

Weitere Darlegungen dazu sind deshalb nicht möglich und auch nicht erforderlich.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ohne die Festsetzungen des Bebauungsplanes wären eine geordnete städtebauliche Entwicklung und die Beseitigung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Defizite nicht möglich.

Auf der Basis des geltenden Planungsrechtes (Gebietsentwicklung gemäß § 34 BauGB) wäre nur eine gewerbliche Nutzung von den südlichen Teilflächen in der bisherigen Struktur möglich. Das Gebiet wäre dem umgebenden Stadtraum weiterhin entkoppelt, eine Erschließung für Wohnen und Freizeit nicht möglich. Aufwertungspotenziale wie übergeordnete Radwegeverbindung, Erlebbarkeit der Parthe, die durch die Planung entwickelt werden, blieben ungenutzt.

Andere Planungskonzepte, wie nur Gewerbe, Dienstleistung oder großflächiger Einzelhandel wurden in den Voruntersuchungen geprüft und aus Gründen der Unverträglichkeit mit den Zielen der Stadtentwicklung verworfen.

Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen (§ 4c BauGB). Die geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Umweltbericht zu beschreiben (siehe Nr. 3. b der Anlage 1 zum BauGB).

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehen wird. Für deren Überwachung sind die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen vorgesehen. Es wird dabei in die Bau- und Betriebsphase unterschieden:

Bauphase

- Zur Vermeidung von negativen Wirkungen für den Artenschutz sollten vorbeugend Maßnahmen zur Baufeldfreimachung fachgutachterlich begleitet werden. Rodungsarbeiten sollten nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt werden.
- Bei Baumaßnahmen mit Bodeneingriff und Abbruch-/Umbaumaßnahmen ist eine fachgutachterliche Baubegleitung (Bodenschutz) erforderlich.
- Vor der Beantragung der Genehmigung der Versickerung des Niederschlagswassers sind vorab Bodenuntersuchungen standortgenau durchzuführen.

Betriebsphase

- Für Maßnahmen auf den öffentlichen Flächen (Straßen, Radwege, Grünflächen, Maßnahmenflächen) ist die Stadt selbst zuständig und kann die Überwachung im Rahmen der Pflege und Unterhaltung selbst durchführen.
- Für die privaten Flächen sind im Rahmen der Bauabnahme Kontrollen möglich, so dass ein geordneter Betrieb gewährleistet wird.
- Im Rahmen der weiteren Gebietsentwicklung wird zu überprüfen sein, ob Maßnahmen der Verkehrsreduzierung in der Berliner Straße in Hinblick auf Luftschadstoffe und Lärmminde- rung durchgeführt werden. Diese Kontrolle sollte durch das Stadtplanungsamt in Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz durchgeführt werden.

Externe Ausgleichsmaßnahmen sind nicht geplant, daher wird eine Überwachung außerhalb des Bebauungsplangebietes nicht erforderlich.

Im Rahmen der städtebaulichen Vertragsgestaltung können zusätzliche Maßnahmen festgelegt werden, die im weiteren Verfahren für erforderlich erachtet werden

Auf die gesetzliche Pflicht der Behörden zur Unterrichtung der Stadt (§ 4 Abs. 3 BauGB) wird hingewiesen.

Sollte es bei der Durchführung dieses Bebauungsplanes Hinweise auf unvorhergesehene Umwelt- auswirkungen geben, dann werden erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Liste der Quellen

Pläne, Gutachten:

- AfU – Amt für Umweltschutz 2003: Umweltqualitätsziele und –standards für die Stadt Leipzig. Im Auftrag der Stadt Leipzig, Juli 2003
- AfU – Amt für Umweltschutz 2010: Stadtklimauntersuchung Leipzig, Dezember 2010
- AfU – Amt für Umweltschutz 2011a: Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Leipzig. Im Auftrag der Stadt Leipzig, Oktober 2011
- AfU – Amt für Umweltschutz 2011b: Altlastenauskunft zu den Flurstücken 1892/16, 1892/17, 1892/18, 1892/20, 1892/22, 1892/23, 1892/24, 1892/25 der Gemarkung Leipzig. Posteingang 19.12.2011
- AfU – Amt für Umweltschutz 2012: Anpassung an den Klimawandel in Leipzig. Im Auftrag der Stadt Leipzig, 2012
- AfU – Amt für Umweltschutz 2013: Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig. Im Auftrag der Stadt Leipzig, September 2016
- AfU – Amt für Umweltschutz 2014a: Hochwasserschutzkonzept. Im Auftrag der Stadt Leipzig, Dezember 2014
- AfU – Amt für Umweltschutz 2014b: Energie- und Klimaschutzkonzept. Im Auftrag der Stadt Leipzig, Januar 2014
- AfU – Amt für Umweltschutz 2016a: Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig – Auszug (Karten zu NO₂ und PM₁₀). Im Auftrag der Stadt Leipzig, November 2016
- AfU – Amt für Umweltschutz 2016b: Klimawandel – Anpassungsstrategien für Leipzig. Im Auftrag der Stadt Leipzig, August 2016
- AfU – Amt für Umweltschutz 2016c: Bodenschutzkonzept der Stadt Leipzig. Im Auftrag der Stadt Leipzig, Januar 2016
- bgmr 2017: Grün- und Freiraumkonzept. Im Auftrag von Leipzig 1 GmbH, November 2017
- bgmr 2018: Eingriffsbilanz nach dem Leipziger Bewertungsmodell zum Bebauungsplan 323.2 Leipzig Hauptbahnhof-West. Im Auftrag von Leipzig 1 GmbH, Februar 2018
- bgmr & BioCart 2017: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Bebauungsplan 323.2 Leipzig Hauptbahnhof-West. Im Auftrag von Leipzig 1 GmbH, Juni 2017
- bgmr & GeoNet 2018: Klimaökologische Analyse – Planungsempfehlungen der Optimierung für das Gebiet Hauptbahnhof-West / Leipzig. Im Auftrag von Leipzig 1 GmbH, Februar 2018
- Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt, Deutscher Bundestag, Drucksache 18/10942, S. 40
- Brenner 2017: Verkehrsuntersuchung Freiladebahnhof. Stand 06.02.2017
- Brenner 2018: Verkehrstechnische Untersuchung Knotenpunkt Berliner Straße /Roscherstraße, Stand 16.2.2018
- CDM Smith 2017: Baugrundbeurteilung - Einschätzung der Versickerungseignung des Untergrundes unter Berücksichtigung möglicher Elution aus der Auffüllung. Im Auftrag der Leipzig 1 GmbH, September 2017
- Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016, Hrsg.: Die Bundesregierung, Stand: 1. Oktober 2016, Kabinettsbeschluss vom 11. Januar 2017
- Düttemeyer 2017: Stadtklimatisches Gutachten - Stadtklimatische Untersuchungen zum Quartierentwicklungsprojekt „Freilade- bahnhof Eutritscher Straße/Delitzscher Straße“ in Leipzig, 3. Fassung. Im Auftrag von seecon Ingenieure GmbH, März 2017.

- Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012).
- Richtlinie 2014/52/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, S. 2, Erwägungsgrund (15).
- Goritzka und Partner 2016: Schalltechnische Untersuchung – Bericht 4334/16 - Schallimmissionsprognose Ermittlung der Verkehrslärm-Immissionen Berechnungen für den Bebauungsplan Nr. 323.2. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, Dezember 2016
- Goritzka und Partner 2018: Schallimmissionsprognose Gewerbe – Bericht 4653-G/17 - Ermittlung der gewerblichen Vorbelastung im Umkreis Bebauungsplan Nr. 323.2. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, 25.1.2018
- Goritzka und Partner 2018: Schallimmissionsprognose Verkehrslärmuntersuchung nach 16. BImSchV an umgebender Bebauung außerhalb des Plangebietes zum Bebauungsplan Nr. 323.2. – Bericht 4698-G/18 Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, 28.2.2018
- Goritzka und Partner 2018: Schallimmissionsprognose - Verkehrslärmuntersuchung nach 16. BImSchV an umgebender Bebauung außerhalb des Plangebietes durch prognostizierten Verkehrslärm im Plangebiet zum Bebauungsplan Nr. 323.2. – Bericht 4698-V/18 Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, 1.3.2018
- Goritzka und Partner 2018: Schallimmissionsprognose –Schutz vor Außenlärm – Bestimmung des resultierenden Außenlärmpegels nach DIN 4109 an der geplanten Bebauung innerhalb des Bebauungsplans Nr. 323.2. – Bericht 4698-A/18 Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, 1.3.2018
- Goritzka und Partner 2018: Schalltechnische Untersuchung – Emissionskontingentierung für den Bebauungsplan Nr. 323.2. – Bericht 4653-K/17 Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, 25.1.2018
- Kreher Ingenieurbüro 2010: Gutachten Liegenschaftsrisiko. Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) Leipzig Hbf. Westseite - Teilmodule Altlasten/Abfall Boden. Im Auftrag der aurelis Real Estate GmbH & Co, November 2010
- Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012).
- Richtlinie 2014/52/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, S. 2, Erwägungsgrund (15).
- Seecon 2018: Regenwasserbewirtschaftungskonzept - Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südliche Parthe. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, Februar 2018
- Seecon , RKW Architekten+Städtebau, AE Anette Ehlers 2018: Mobilitätskonzept - Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, Februar 2018
- Seecon 2018: Verkehrskonzept - Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, Februar 2018
- Seecon 2017: Energiekonzept - Bebauungsplan 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südlich der Parthe“. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, 2017
- Seecon 2018: Überflutungsprüfung - Bebauungsplan Nr. 323.2 „Westlich des Hauptbahnhofes, Teilbereich südliche Parthe. Im Auftrag von RKW Architekten+Städtebau, Februar 2018
- Stadt Leipzig 2014: Landschaftsplan der Stadt Leipzig. Oktober 2014
- Stadtentwicklung und Bau 2017: Entwurf Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Leipzig 2030“ (INSEK). Im Auftrag der Stadt Leipzig, August 2017
- Stadtentwicklung und Bau 2016: Strategiepapier erweiterte Innenstadt 2016. August 2016
- LfULG - Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie 2017. hervorgehobener artenschutzrechtlicher Relevanz gemäß der Tabelle „regelmäßig in Sachsen auftretenden Vogelarten“ (Version 2.0). Im Internet unter: <https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/natur/20403.htm>, Abruf am: 18.09.2017

8. Ergebnisse der Beteiligungen

8.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Stadt Leipzig hat am 09. Januar 2013 im Sitzungssaal des Neuen Rathauses eine öffentliche Veranstaltung durchgeführt, in der die Anwesenden entsprechend § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB über das Vorhaben unterrichtet wurden und in der Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung bestand. Darüber hinaus lagen die Planunterlagen im Zeitraum vom 11.12.2012 bis zum 18.01.2013 in Form einer Ausstellung im Neuen Rathaus, 4.OG aus.

Zu der Veranstaltung wurde durch öffentliche Bekanntmachung im Leipziger Amtsblatt Nr. 23/2012 vom 08.12.2012 eingeladen.

Im Rahmen der Erörterung wurde die Planung von den anwesenden ca. 40 Bürgern begrüßt. Während der Beteiligung wurde vor allem vorgetragen:

Städtebau

- Es solle ein lebendiger Stadtteil mit vielfältigen Nutzungen und Familienwohnen entstehen.

- Überprüfung der baulichen Dichte des Städtebaus. Diese wurde als sehr gering im Verhältnis zur innerstädtischen Lage eingeschätzt.
- Die Stadthäuser entlang der Parthe wurden eher abgelehnt, da diese dem Leitbild der kompakten europäischen Stadt widersprechen.
- Forderung nach dem Erhalt und der Aufwertung der denkmalgeschützten Gebäude an der Kurt-Schumacher-Straße.

Den Anregungen wurde in der weiteren Planung gefolgt. Die Planung sieht eine hohe Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe vor, welche einen belebten, vielfältigen Stadtteil bedingen sollen. Dabei ist die Schaffung von unterschiedlich großen Wohnungen (voraussichtlich mit 1 – 4 Räumen) vorgesehen, sodass auch Wohnungen in Größenordnungen entstehen, die üblicherweise von Familien genutzt werden. Die bauliche Dichte im Quartier wurde erhöht; es hat eine diesbezügliche Überarbeitung stattgefunden: Die Geschossigkeiten sowie die Kubaturen der Gebäude selbst wurden überarbeitet und die (städte-)bauliche Dichte in diesem Zuge erhöht. Entlang der Parthe entsteht eine dem Leitbild der kompakten europäischen Stadt folgende Bebauung aus vier- bis fünfgeschossigen Baukörpern. Die denkmalgeschützten Kopfbauten an der Kurt-Schumacher-Straße werden erhalten und in die Neuplanung integriert (s. Kapitel 10.2).

Freiraum und Umwelt

- Der Park an der Parthe solle noch großzügiger ausgeführt werden.
- Die Parthe solle mit Wasserbezügen erlebbar gemacht werden.
- Bei der Aufstellung des Grünraumkonzepts solle auch die Finanzierung zur Umsetzung und Unterhaltung geklärt werden.

Der Park entlang der Parthe wird entsprechend der aktualisierten städtebaulichen Planungen ausgestaltet, dabei wird die Fläche entsprechend gegenüber der Vorplanung aufgeweitet. Die derzeit mehrheitlich in einem steinernen Kanal mit Ufermauern fließende Parthe selbst wird durch die Planungen des Freiraumkonzepts erlebbarer gemacht. Auf einem Teilstück existiert eine grüne Böschung, an der eine Aufweitung des Gewässers ermöglicht wird. Hiermit sollen ein Wasserplatz und auch ein Retentionsraum geschaffen werden. Im Sinne der Erlebbarkeit des Gewässers wird der Fuß- und Radweg zudem weitestgehend entlang der Ufermauer geführt.

Verkehr und Erschließung

- Überprüfung der Dimensionierung des Verkehrsknotenpunktes an der Berliner Straße/Roscherstraße. Der vorliegende Planstand erscheine sehr großzügig.
- Optimierung der äußeren und inneren Erschließung des Gebietes. Der Wendehammer in der Planstraße B stelle keine optimale Verkehrskonzeption dar. Die Südanbindung an den Willy-Brandt-Platz sei ebenfalls zu überdenken.
- Entwicklung des Gebietes als autofreies Stadtquartier sei zu prüfen. Die verkehrliche Anbindung solle nur über den ÖPNV bzw. die Straßenbahn erfolgen.
- Es bestanden Befürchtungen, dass die Planstraße B als Durchgangsstraße/Schleichweg genutzt werden könne.

Für den Verkehrsknotenpunkt wurde eine vertiefende Planung vorgenommen. Diese gewährleistet die optimale Funktion des Knotens. Die innere und äußere Erschließung des Gebietes wurde überarbeitet, der Wendehammer ist dabei nicht mehr Bestandteil der Planung. Das Gebiet wird als Kfz-armes Quartier ausgestaltet (s. Kapitel 10.3.3). Der Planweg B wird als Fuß- und Radweg festgesetzt. Eine Nutzung als Durchgangsstraße für den Autoverkehr kann damit ausgeschlossen werden.

Ferner ging eine Stellungnahme eines Telekommunikationsunternehmens ein. Diese enthielt vornehmlich Hinweise auf vorhandene Leitungen und sonstige zugehörige Infrastrukturen, die zur

Kenntnis genommen wurden. Hinweise zum Ausbau des Telekommunikationsnetzes nach Satzungsbeschluss entfalten auf Ebene der Bebauungsplanung keine Relevanz.

Rad- und Fußverkehr

- Zustimmung für den Parthe-Radweg. Die Ausgestaltung solle gemäß des Radwegs am Pleißenmühlgraben erfolgen.
- Die übergeordnete Radwegeverbindung nach Gohlis sei im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu thematisieren und solle Bestandteil des Bebauungsplans werden.
- Prüfung, inwieweit eine Öffnung der Mauer an der Kurt-Schumacher-Straße erfolgen könne, um die Erreichbarkeit des Quartiers für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern und das Quartier zur Kurt-Schumacher-Straße zu öffnen.
- Die äußere und innere Erschließung für den Rad- und Fußverkehr sei zu gewährleisten. Besonders der Anschluss an die ehemaligen Gleise 1- 5.
- Es sei zu überlegen, ob der südliche Platz nur für den nichtmotorisierten Verkehr zugänglich werde.

Die Anbindung an den überregionalen Radweg „Parthe-Mulde“ wird mit der Planung vorbereitet. Die Ausgestaltung ist Teil des freiraumplanerischen Konzepts. Die historische Mauer an der oberen Kurt-Schumacher-Straße wird an einer Stelle geöffnet und derart auf Höhe der zentralen Wegeverbindung ins Quartier und in Richtung Schule ein weiterer Zugang geschaffen. Die Erreichbarkeit des Quartiers für Fußgänger und Radfahrer ist durch die Ausgestaltung der neuen Erschließungsplanung optimal gewährleistet. Die Platzgestaltungen/-konzeptionen wurden überarbeitet. Sie sind als Quartiersplätze frei von motorisiertem Verkehr geplant (s. Kapitel 10.3.3).

Nutzungen

- Überprüfung des Standortes der weiterführenden Schule und ggf. Verlagerung in Richtung Kurt-Schumacher-Straße. Der derzeitige Standort befinde sich zu weit im Norden und sei schlecht angebunden.
- Für die Kfz-Werkstatt in der Berliner Straße 66 sei die Zufahrtssituation zu überprüfen ggf. werde eine neue Zufahrt erforderlich.
- Der ruhende Verkehr solle in einem Parkhaus bzw. einer Quartiersgarage untergebracht werden.

Der Standort der Schule wurde in Richtung Süden/Kurt-Schumacher-Straße verlagert. Hier ist er sowohl von Norden über die Berliner Straße als auch von Süden über die neu entstehenden Erschließungsstraßen optimal angebunden. Durch die geplante Verlegung der Haltstelle der LVB in die Berliner Straße, von der Wittenberger Straße hin zur Roscherstraße, verbessert sich außerdem die Anbindung im ÖPNV. Der ruhende Verkehr im Quartier wird weitestgehend in Tiefgaragen untergebracht (s. Kapitel 13.5.3). Die Zufahrt für die Kfz-Werkstatt in der Berliner Straße 66 ist prinzipiell über die Berliner Straße gegeben. Der Betrieb selbst hat diese Zufahrtsmöglichkeit jedoch verbaut. Das Grundstück Berliner Straße befindet sich ebenfalls im Besitz des Investors, der mit dem Fortfall der zweiten Erschließungsmöglichkeit seines Grundstücks von Norden her einverstanden ist.

Ferner ging von einem Umweltverband eine Stellungnahme ein. Dieser fordert in seinem Schreiben verstärkte Maßnahmen zum Artenschutz und beantragt auf Basis von § 4 SächsUIG die Zusendung des kompletten Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages. Zudem wird ein Konzept für ein autofreies Quartier vorgeschlagen und die Beteiligung am weiteren Verfahren gewünscht. Diese Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass das Quartier analog der Stellungnahme als autoarmes Quartier (s. Kap. 9.3.3) konzipiert wird. Im Rahmen eines Bebau-

ungsplanverfahrens können keine das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner steuernden Festsetzungen aufgenommen werden, denn für die Ausweisung von „autofreiem Wohnen“ fehlen die Rechtsgrundlagen. Es können lediglich Anreize zur Nutzung des ÖPNV und von bspw. Carsharing-Angeboten geschaffen werden, die so den Anstoß zur Umschichtung des Modal Split hin zu weniger motorisiertem Individualverkehr geben können. Hierzu werden entsprechende Festsetzungen getroffen. Im Übrigen siehe Kap. 12.5 dieser Begründung.

8.2 Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 12.12.2012.

Von den insgesamt 27 Beteiligten sind 19 Stellungnahmen eingegangen.

- Die **Kommunalen Wasserwerke Leipzig (KWL)** teilten mit ihrem Schreiben vom 11.08.2010 mit, dass trotz bestehender Versorgungsleitungen sowohl eine trinkwasserseitige als auch eine schmutzwasserseitige Neuerschließung des Plangebietes notwendig sei. Dies sei mit dem Versorgungswerk im Detail abzustimmen. Zudem wiesen sie darauf hin, die Abwasserentsorgung im Trennverfahren vorzusehen.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: Die trinkwasserseitige und schmutzwasserseitige Neuerschließung ist im Rahmen der für das Gebiet ohnehin neu herzustellen Straßen geplant. Die Abwasserentsorgung wird bis zu den Übergebepunkten an das bestehende Netz im Trennverfahren geführt. Die Leitungsführung wurde bereits mit den Versorgungswerken abgestimmt. Im Zuge der weiteren Planung erfolgen weitere detaillierte Abstimmungen mit dem Versorgungswerk.

- In einem weiteren Schreiben vom 16.01.2013 legen die KWL dar, dass einer Bebauung der Schutzstreifen für Leitungstrassen nicht zugestimmt werde. Ebenso sei der Bestandsschutz und die Anfahrbarkeit des ersten nördlichen Hauptabwassersammlers zu gewährleisten.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: Durch die Herstellung des 5 m breiten Geh- und Radweges entlang der Parthe wird die Anfahrbarkeit des nördlichen Hauptabwassersammlers gegenüber dem Ist-Zustand verbessert. In den Schutzstreifen dürfen gemäß der Stellungnahme keine Bäume gepflanzt werden – dies wird in der Planung berücksichtigt. Gegen den geplanten Geh- und Radweg liegen keine Einwände vor.

- Ferner wird die Festsetzung von Leitungsrechten in den Abwasserkanälen und die grunddienstliche Sicherung von vorhandenen und geplanten Leitungstrassen, die sich nicht in öffentlichen Verkehrsflächen befinden, mit 3,00 m Mindestbreite gefordert.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Gemäß der Planung befinden sich alle Leitungen im Straßenbereich bzw. im Gehweg. Es werden damit keine privaten Grundstücke in Anspruch genommen.

- Das **Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)** empfiehlt mit dem Schreiben vom 12.12.2012/15.01.2013, die Begründung mit dem Hinweis zu ergänzen, dass die Versickerung von Regenwässern nur erfolgen könne, wenn es die hydrogeologischen Verhältnisse gestatten. Ferner sollte eine angepasste Baugrunduntersuchung in Anlehnung an die DIN 4020/DIN EN 1997-2 durchgeführt werden.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: Es handelt sich zwar lediglich um einen Hinweis, der auf der Ebene der Bebauungsplanung keine Relevanz hat, dieser wird jedoch in die Begründung aufgenommen (s. Kap. 9.7). Ein Baugrundgutachten von Juni 2017 und eine Baugrundbeurteilung von Februar 2018 liegt vor. Diese sind in Anlehnung an die DIN 4020/ DIN EN 1997-2 durchgeführt worden.

- Das LfULG übersandte außerdem Hinweise zum vorsorgenden Radonschutz, die im Anhang zur Begründung dargestellt sind und wies auf mächtige Torfeinlagerungen im Bereich der Auesedimente hin.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass es sich um Hinweise handelt, die auf Ebene der Bebauungsplanung keine Relevanz entfalten. Die Hinweise zum vorsorgenden Radonschutz werden Teil des Anhangs der Begründung. Weiteres siehe Anhang I dieser Begründung.

- Die **Industrie- und Handelskammer zu Leipzig** macht mit dem Schreiben vom 16.01.2013 auf die Betroffenheit von Unternehmen aufmerksam. So sei ein neuer Kreuzungsbereich Berliner Straße/Roscherstraße notwendig und die Sicherung der Unternehmensstandorte an der Planstraße B zu gewährleisten. Ferner seien Überlegungen für einen Parkplatz für Reisebusse an den ehemaligen Gleisen 1-5 des Leipziger Hauptbahnhofes in der weiteren verkehrlichen Erschließung mit einzubeziehen.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: Der Umbau des Kreuzungsbereichs Berliner Straße/Roscherstraße wird durch den Bebauungsplan planungsrechtlich vorbereitet. Die Sicherung der Unternehmen an besagter Planstraße ist dadurch gesichert. Vom Bau eines Parkplatzes für Reisebusse an den ehemaligen Gleisen 1-5 wurde abgesehen, da an der Ostseite des Leipziger Hauptbahnhofes ein Fernbusbahnhof geplant wurde (Stand Ende Mai 2018: Der Fernbusbahnhof ist inzwischen in Betrieb). Ein Busunternehmen hat eine Nutzungsvereinbarung mit der DB um einige Busparkplätze direkt im Bahnhofsgebäude zu unterhalten. Die Zufahrt erfolgt über die Kreuzung Berliner Straße/Roscherstraße und die Planstraße C.

- Die **Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH** wies mit dem Schreiben vom 16.01.2013 darauf hin, die Kurt-Schumacher-Straße in ihrer Definition zu überarbeiten und die Leistungsfähigkeit des betreffenden Knotenpunktes an der Hauptbahnhof Westseite zu überprüfen. Ebenso sei die ÖPNV-Erschließung in ihrer Haltestellenplanung zu überdenken, in dessen Folge auch die Errichtung einer Fußgängerbrücke über die Parthe überflüssig sei. Entsprechende Hinweise sind in der Stellungnahme enthalten.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des o.g. Knotenpunktes nicht zu dem Ergebnis einer erforderlichen Anpassung der Kurt-Schumacher-Straße führte.

Das Plangebiet ist gut durch den ÖPNV erschlossen. Die geplanten Wohn- und Gewerbeeinheiten liegen überwiegend im Haltestellen-Einzugsbereich. Für die Bereiche, die nicht im Einzugsbereich von bereits existierenden Haltestellen liegen, ist in Abstimmung mit den Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) geplant, die Haltestelle „Wittenberger Straße“ auf die Roscherstraße im Bereich des Verkehrsknotenpunkts Berliner Straße/Roscherstraße zu verschieben, so dass das gesamte Plangebiet durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Weiteres siehe Kap. 9.3.3 dieser Begründung.

- Der **Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV)** empfiehlt in dem Schreiben vom 16.01.2013 die Aktualisierung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes inklusive der Haltestellen. Die ÖPNV-Erschließung wird ebenfalls als unzureichend bewertet. Vorgeschlagen wird die Errichtung einer Haltestelle in der Erich-Weinert-Straße in Verbindung mit einer Fußgängerbrücke über die Parthe.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass das Plangebiet gut durch den ÖPNV erschlossen ist. Die geplanten Wohn- und Gewerbeeinheiten liegen überwiegend im Haltestellen-Einzugsbereich. Für die Bereiche, die nicht im Einzugsbereich von bereits existierenden Haltestellen liegen, ist in Abstimmung mit den Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) geplant, die Haltestelle „Wittenberger Straße“ auf die

Roscherstraße im Bereich des Verkehrsknotenpunkts Berliner Straße/Roscherstraße zu verschieben, so dass das gesamte Plangebiet durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Weiteres siehe Kap. 13 dieser Begründung.

- Das Unternehmen **Netz Leipzig GmbH** (Teil der Stadtwerke Leipzig GmbH) teilt in ihrem Schreiben vom 16.01.2013 mit, dass sich innerhalb der Grenze des Geltungsbereiches kein Leitungsbestand von ihnen befinde und nur ihre Hinweise zum Verlegen oder Errichten von Energieversorgungsanlagen sowie ihre Standort- und Anlagensicherung im Planverfahren zu berücksichtigen seien. Es haben aber erste Vorgespräche hinsichtlich der Erschließung und Versorgung mit dem Investor stattgefunden. Allerdings sei die Entscheidung für eine Versorgungsvariante noch offen. Aus diesem Grunde können detaillierte Aussagen zu Erschließungsmaßnahmen bzw. zu den Netzanschlüssen erst bei einem konkreteren Planungsstand bzgl. der Wege und Bebauung getroffen werden.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass es sich lediglich um einen Hinweis handelt, der auf der Ebene der Bebauungsplanung keine Relevanz hat. Diese werden auf Ebene des Baugenehmigungsverfahrens relevant. Weiteres siehe Kap. 5.8 dieser Begründung.

- Die **Polizeidirektion Leipzig** merkt in dem Schreiben vom 16.01.2013 die fehlende Errichtung eines Fernbusparkplatzes westlich des Hauptbahnhofes an.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass an der Ostseite des Leipziger Hauptbahnhofes ein Fernbusbahnhof geplant wurde (Stand Ende Mai 2018: Der Fernbusbahnhof ist inzwischen in Betrieb).

- Die **Landesdirektion Sachsen** teilt in ihrem Schreiben vom 18.01.2013 mit, dass in Hinblick auf die überörtlichen Vorgaben wie bspw. der Raumordnung sowie vorhandener städtebaulicher Entwicklungskonzepte keine Bedenken gegen das Planvorhaben bestehen. Gleiches gelte auch für die Durchgrünung des Plangebietes und der Berücksichtigung der Hochwasserschutzbelange, die das derzeitige Gesamtkonzept hinreichend berücksichtige. Die Landesdirektion Sachsen weist hinsichtlich des Hochwasserschutzes darauf hin, dass im Zuge des Planverfahrens eine künftige Bebauung der bislang von Bebauung freizuhaltenen Fläche auch weiterhin nicht erfolgen dürfe.
- Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass die Belange des Hochwasserschutzes in der vorliegenden Planung berücksichtigt werden. Die bislang von Bebauung freizuhaltenen Flächen werden gemäß der Festsetzungen des Bebauungsplans auch künftig nicht bebaut werden. Weiteres siehe Kap. 9.2 dieser Begründung. Der **Zweckverband Parthenaue** regt in dem Schreiben vom 18.01.2013 die nordöstliche Erweiterung des Plangebietes an. Ebenso wird empfohlen, die Geltungsbereichsabgrenzung im Bereich der Fußgängerbrücke und westlich des Gebietes im Bereich der Straßenschleife zu erweitern. Darüber hinaus würde es sich anbieten, im Bereich der Straßenschleife zwecks einer sicheren Fuß- und Radwegeanbindung in das künftige Stadtquartier zwei weitere Zugänge entlang der Kurt-Schuhmacher-Straße vorzusehen. Fernerhin wird in der Stellungnahme empfohlen, weitere Maßnahmen zur Öffnung und Schaffung einer Grünverbindung entlang der Parthe umzusetzen:
 - Fuß- und Radwegeanbindung zur Kurt-Schuhmacher-Straße,
 - Öffnung der Bebauung zwischen der Berliner Straße und dem Partheufer mittels einer Fußgängerschneise,
 - Anpassung/Schaffung der/von textlichen Festsetzungen über die Baukörpergestaltung zur Parthe.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Öffnung und Schaffung einer Grünverbindung entlang der Parthe wurden in der Planung berücksichtigt und entsprechend umgesetzt (s. Kap. 9.4). Von der Aufweitung des Geltungsbereichs im Bereich der Straßenbahnschleife wurde abgesehen, da dieser Bereich zur Erreichung der städtebaulichen Ziele des Plangebers nicht erforderlich ist. Eine sichere Fuß- und Radwegeanbindung in das künftige Stadtquartier ist durch die vorliegende Planung gewährleistet und wurde entsprechend gutachterlich untersucht (s. Kap. 9.3.2).

- Die **Stadtreinigung Leipzig** stellt in dem Schreiben vom 21.01.2013 die Notwendigkeit der Befahrbarkeit des Gebietes durch Versorgungsfahrzeuge dar. So seien Wendemöglichkeiten für 3-achsige Abfallsammelfahrzeuge sicher zu stellen.

Die Äußerung führte nicht zur Änderung von Planinhalten. Dies ist damit begründet, dass es sich hierbei lediglich um einen Hinweis handelt. Die Straßenverkehrsflächen erfüllen die Anforderungen an die Dimensionierung für die Befahrbarkeit mit 3-achsigen Abfallsammelfahrzeugen. Die konkrete Dimensionierung der Wendeanlagen ist Gegenstand der nachfolgenden Ausführungsplanung. Weiteres siehe Kap. 9.3 dieser Begründung.

- Die **Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH**, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, erhebt in ihrem Schreiben vom 23.01.2013 die Forderungen, die Erschließung einer Nutzung der Freiflächen der ehemaligen Gleise 1-5 zu gewährleisten und empfiehlt, die aurelius-Real-Estate GmbH Hamburg am Verfahren zu beteiligen. Darüber hinaus soll sichergestellt werden, dass die Leitungen auf dem Korridor der Planstraße B nicht beeinträchtigt werden und die Planstraße B den Endzustand der im ersten Quartal 2014 fertig gestellten Eisenbahnüberführung miteinbezieht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zufahrt der Planstraße B zur Berliner Straße nicht als Rettungszufahrt im Rahmen des City-Tunnels Leipzig benutzt werde. Außerdem solle gewährleistet werden, dass der Ankauf der überplanten Grundstücke vor Beschlussfassung des Planes vertraglich geregelt sei und eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken ausgewiesen werden.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: Die Erschließung der Freiflächen der ehemaligen Gleise 1 – 5 ist durch die geplante Erschließung (s. Kap. 9.3) gewährleistet. Die Leitungen im Bereich der heutigen Planstraße C (zum Zeitpunkt der Beteiligung Planstraße B) werden durch die Planung nicht beeinträchtigt und sind mit dieser vereinbar – eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken muss daher nicht ausgewiesen werden. Die Planstraße C wird gegenüber der damaligen Planung im nördlichen Bereich direkt mit der Berliner Straße verbunden und damit Teil des öffentlichen Straßennetzes. Ob die Anfahrbarkeit deshalb über die Berliner Straße oder über den Bahnhofsvorplatz erfolgen wird hat für die Notwendigkeit der Erreichbarkeit des Rettungsplatzes keine Relevanz. Das Anschlussstück von der Planstraße C zum Rettungsplatz wird neu gemäß den Bestimmungen für Rettungsfahrzeuge hergestellt, siehe im Übrigen hierzu Kap. 9.3. Die eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen werden entsprechend nachrichtlich in die Planung übernommen (s. Kap. 20.1).

- Die **Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen (LTV)** wies mit dem Schreiben vom 21.02.2013 darauf hin, die Gewässerrandstreifen gemäß § 50 Sächsisches Wassergesetz (SächsWg) freizuhalten und die Bepflanzungen in jenem Bereich abzustimmen. Ebenso seien Maßnahmen im Gewässer selbst oder die Einleitung des Niederschlagswassers ohne Zustimmung nicht möglich. Ferner wird auf das Hochwasserschutzkonzept der Parthe verwiesen.

Aufgrund der Äußerung wurde der Plan wie folgt geändert: In Zuge der weiteren Entwurfsplanung für die Fläche wurde der Verlauf des Geh- und Radwegs entlang der Parthe angepasst. Die Parthe fließt im Bereich des HBF-West in einem ‚steinernen Kanal‘ mit Ufermauern. Nur auf einem Teilstück gibt es eine grüne, relativ steile Böschung.

Im Bereich der vorhandenen denkmalgeschützten Ufermauer werden im Bestand die Anforderungen des § 38 WHG an den Gewässerrandstreifen nicht erfüllt; gemäß § 38 Wasserhaushaltsgesetz dienen Gewässerrandstreifen der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen oberirdischer Gewässer, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen aus diesen Quellen. Das Hochwasserschutzkonzept der Parthe wurde im weiteren Verlauf der Planung entsprechend berücksichtigt.

Die geplante Maßnahme der Aufweitung der Parthe („Wasserplatz“, s. Kap. 9.4) ist mit der Landestalsperrenverwaltung thematisiert worden.

Die übrigen Träger öffentlicher Belange übersandten lediglich Sachverhaltsdarstellungen oder Hinweise für die Begründung, die zu keiner Änderung der Planung führten, oder sie äußerten keine Bedenken.

9. Städtebauliches Konzept

9.1 Gliederung des Gebietes

Der südliche Teilbereich des Plangebiets wird als gegliedertes Urbanes Gebiet (MU) festgesetzt. In zentraler Lage wird eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel“ festgesetzt. Südöstlich und nördlich an die Gemeinbedarfsfläche angrenzend werden Gewerbegebiete (GE) ausgewiesen. Entlang der Parthe entwickelt sich ein Grünzug. Weiteres zur Gliederung siehe Kap. 9.1.

9.2 Bauungs-/Nutzungskonzept

Auf der in großen Teilen brachliegenden Plangebietsfläche soll ein funktionsgemischtes, lebendiges Quartier errichtet werden. Gleichsam sollen durch die Planung Entwicklungsimpulse für die nördlich angrenzenden Bereiche geschaffen werden.

Das Landschaftselement der Parthe und seiner begleitenden Freiraumqualitäten ist zentraler Bestandteil des Entwurfes. Die bebaute Fläche spannt sich dabei zwischen Partheraum und Bahnseite auf. Die Bebauung im Plangebiet folgt einer klaren städtebaulichen Grundstruktur, die durch vier Bebauungsbänder (Band A, B, C, D) ausgestaltet wird. Diese erstrecken sich, ausgehend von der bestehenden Bebauung am südwestlichen Rand des Geltungsbereichs (denkmalgeschützte Kopfbauten parallel zur Kurt-Schumacher-Straße) parallel zu den bestehenden Gleisanlagen des Hauptbahnhofs durch das Plangebiet:

- **Band A** befindet sich zwischen Parthe und der geplanten westlichen Erschließungsstraße (Planstraße A), den nördlichen Abschluss bildet die geplante Parkanlage östlich der Parthe. Hier sind vornehmlich IV- und V-geschossige Gebäudekörper geplant, die sich nach Westen zur Partheseite hin öffnen. Der Übergang zwischen dem II-geschossigen denkmalgeschützten Bestandsgebäude und den V-geschossigen Gebäuden entlang der Planstraße A wird dabei durch ein III-geschossiges Gebäude gestaltet.
- **Band B** liegt zwischen Planstraße A und der mittleren Erschließung Planweg B. Die Bebauungsstruktur folgt hier vornehmlich einer aufgebrochenen Blockrandbebauung, sodass es ebenso zu privaten Hofbildungen kommt, wie zu der Bildung von sogenannten Pocketparks - privaten Plätzen mit öffentlicher Nutzung - zwischen den Blöcken. Die zu den Plätzen orientierten Gebäudeflanken werden VI-geschossig ausgestaltet, die nach Innen orientierten Flanken V-geschossig. Den nördlichen Abschluss des Bandes bildet ein I-geschossiges Turnhallegebäude der geplanten Schule, dem entlang der Erschließungsstraße zur Bildung einer Raumkante zwei weitere Geschosse aufgesetzt werden.

- Band C befindet sich zwischen Planweg B und der östlichen Erschließungsstraße Planstraße C und bildet das längste der vier Bänder, dessen nördlichen Abschluss ein geplanter städtebaulicher Hochpunkt bildet (s. Kap. 12.1.7). Hier weisen die Gebäude vornehmlich VI Geschosse auf, allerdings auch V- und vereinzelt II-geschossige Gebäudeteile. Der geplante Schulneubau weist IV Geschosse auf; der daran anschließende Gebäudekörper wird als städtebaulicher Hochpunkt ausgestaltet und ist mit XIII Geschossen geplant.
- Band D liegt östlich der Planstraße C auf Höhe des geplanten Schulgebäudes. Es ist mit einer Höhe von 18,35m geplant und kann, je nach Nutzung, damit V bis VI Geschosse aufweisen.

Diese „Baubänder“ lassen sich in südwestlicher bis nordöstlicher Richtung in verschiedene Nutzungsbereiche gliedern, welche sich aus den umgebenden räumlichen Bedingungen ergeben und die das Plangebiet auf verschiedene Arten prägen sollen. So lassen sich die Bänder aufgrund ihrer geplanten Nutzungsstrukturen weiter unterteilen:

- Durchmischtes Quartier mit einer Nutzungsstruktur aus Wohnen und Gewerbe (südlicher Teilbereich (zwischen Planstraße D und der Verbindungsstraße der Planstraßen A und C),
- Fläche für den Bau einer Schule sowie einer Turnhalle (nördlich des gemischten Quartiers),
- zwei Flächen für gewerbliche Nutzungen (nördlich und östlich der Schulfläche).

Den flächenmäßig größten Teilbereich nimmt dabei der für eine Mischnutzung vorgesehene Bereich ein. Hier soll in Nachbarschaft der Leipziger Innenstadt ein urbanes Wohn- und Arbeitsquartier entstehen. Analog der stadtstrukturellen Prägung der Umgebung erfährt dieser Teilbereich in den jeweiligen Bändern A, B und C eine Unterteilung bezüglich der geplanten Ansiedlung von Wohn- und Gewerbenutzungen. So sieht das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende, städtebauliche Konzept in etwa einen sich von Band C bis A erhöhenden Anteil an Wohnnutzungen vor, welche sich mit der Lagegunst in unmittelbarer Nähe zum Parthezug und der vorhandenen größeren räumlichen Entfernung vom Hauptbahnhof begründet (s. Kap. 12.1). Weiterhin wird die Struktur der Baubänder durch öffentlich nutzbare Plätze (Pocketparks) durchbrochen.

9.3 Erschließungskonzept

Das Areal ist durch Straßen in der Umgebung an öffentliche Straßenflächen angeschlossen, im Plangebiet selbst sind keine Straßenflächen vorhanden (s. Kap. 5.3). Zur Anbindung und Erschließung des neu geplanten Quartiers war daher die Erstellung eines Verkehrsgutachtens und einer entsprechenden Erschließungsplanung erforderlich. Begleitend zur Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans wurde zudem ein Mobilitätskonzept entwickelt. Die Gesamtstrategie der städtischen Klimapolitik mit dem Bestandteil des Aufzeigens von gesamtstrategischen Zielen der Mobilität ist laufend in Fortschreibung. So war der Eigentümer aufgefordert, ein individuelles Mobilitätskonzept bereits im Planungsstadium vorzustellen. Dieses findet u.a. Berücksichtigung in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans und wird über den städtebaulichen Vertrag gesichert.

9.3.1 Kfz-Verkehr/ÖPNV

Kfz-Verkehr

Das Gebiet wird über den Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Preußenseite im Südwesten und den Knoten Berliner Straße/Roscherstraße im Norden an das vorhandene Straßennetz angebunden. Dabei wird der Bau einer neuen Brücke über die Parthe erforderlich. Der Knoten Kurt-Schumacher-Straße/Preußenseite verbleibt im Bestand. Für den Anschluss an den Knoten Berliner Straße/Roscherstraße wird dieser zu einem vierarmigen Knotenpunkt ausgebaut.

Die Haupteerschließung des geplanten Gebietes erfolgt über die Planstraße C, die sich zwischen den beiden genannten Knotenpunkten erstreckt. Im Zuge der Planung ist parallel zur bestehenden Kurt-Schumacher-Straße die Planstraße D geplant, über welche die Verteilung des Kfz-Verkehrs in die

südwestlich durchs Quartier verlaufende Erschließungsstraße Planstraße A geschieht. Planstraße D wird dabei im westlichen, oberen Teilbereich als Mischverkehrsfläche (Fuß- und Radweg als Teil der Straße), aufgrund des Geländeversprungs zur Kurt-Schumacher-Straße als sogenannter „Stadtbalkon“ mit Aufenthaltsqualität, ausgestaltet (s. Kap. 9.4).

ÖPNV

Das Plangebiet ist gut bis sehr gut durch den ÖPNV erschlossen (s. Kap. 9.3.1). Die geplanten Wohn- und Gewerbeeinheiten liegen überwiegend im Haltestellen-Einzugsbereich. Für die Bereiche, die nicht im Einzugsbereich von bereits existierenden Haltestellen liegen, ist in Abstimmung mit den Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) geplant, die Haltestelle „Wittenberger Straße“ auf die Roscherstraße im Bereich des Verkehrsknotenpunkts Berliner Straße/Roscherstraße zu verschieben, so dass das gesamte Plangebiet durch den ÖPNV erschlossen werden kann.

9.3.2 Fuß- und Radwege

Hauptwege

Das innere Erschließungssystem des geplanten Quartiers besteht aus einem dichten Netz an Fuß- und Radwegen. Es sind Fußwege entlang der Planstraßen A, C und D geplant. Da das gesamte Quartier als Tempo 30 Zone geplant ist, erfolgt keine separate Ausweisung von Radfahrspuren auf den Straßen. Zudem ist das Gebiet zwischen Planstraße A und C unabhängig vom Kfz-Verkehr passierbar. Der mittig in diesem Bereich verlaufende Planweg B dient als Fußweg und ist für Radfahrer frei. Er nimmt auch Erschließungsfunktionen für Rettungsfahrzeuge auf. Ferner verbindet er die Pocketparks untereinander. Der Weg ist dabei mit einer Breite von 4 m geplant. Auf diese Weise sind Begegnungsverkehre von Fuß- und Radfahrern problemlos möglich. Ferner ist die Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen möglich. Diese Verkehrsfläche wird damit Bestandteil des Freiraumsystems des neuen Quartiers (s. Kap. 9.4). Weitere Fußwege zwischen den Baufeldern vernetzen die Planstraßen untereinander und schaffen kurze Wegeverbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Übergeordneter Radweg „Parthe Mulde“

Nahe des Plangebiets verläuft der überregionale Radweg „Parthe Mulde“, der im Leipziger Rosenthal startet und sich an der Ostseite des Bahnhofs bis zum Marienpark erstreckt. Um das Gebiet an diesen Radweg anzuschließen, soll entlang der Parthe ein Fuß- und Radweg errichtet werden, der an die Kurt-Schumacher-Straße anbindet. Die Flächenoptionen für eine spätere Durchbindung des Radweges über die Parthe, den Rettungsplatz für den Citytunnel und über einen neuen Brückenschlag über die Berliner Straße zum Grünzug auf dem Gelände des Eutritzscher Freiladbahnhof werden vorgehalten. Ziel ist eine schnelle Radwegwegeverbindung nach Gohlis. Der Fuß- und Radweg wird mit einer befestigten Breite von 5 m angelegt, damit Fahrradfahrer und Fußgänger diesen konfliktfrei nutzen können.

9.3.3 Mobilitätskonzept

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lagegunst und besonders guten Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr für die Realisierung eines autoarmen Quartiers (autoreduziertes Wohnen und Arbeiten) geeignet. Denn die Einwohnerzahlen von Leipzig steigen stetig und das geplante Quartier bietet alle Voraussetzungen, um eine zukunftsfähige Mobilität zu schaffen. Stadt und Investor haben sich daher im Rahmen des Gesamtvorhabens der Quartiersentwicklung darauf verständigt, autoreduziertes Wohnen und Arbeiten zu fördern.

Begleitend zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde dazu ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um Machbarkeit und die zur Umsetzung notwendigen Maßnahmen zu klären. Ziel ist es, den zukünftigen Verkehr durch die Nutzer (Bewohner, Kunden, Angestellte) in höherem Maße durch die Verkehrsträger des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr) sowie durch Carsharing zu bewältigen und weniger durch private Kfz.

Stadt und Investor können dabei den künftigen Nutzern der Gebäude nur Angebote für ein verändertes Mobilitätsverhalten machen. Eine rechtliche Bindung der Nutzer zum Verzicht auf einen eigenen Pkw ist durch Festsetzungen im Bebauungsplan oder durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag (z.B. mit dem Ziel der Gestaltung von Miet- oder Kaufverträgen, d.h. mit Wirkung auf unbeteiligte Dritte) nicht möglich.

Die Bestätigung des Konzepts durch das Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig steht aktuell (Stand: 28.05.2018) noch aus.

Bausteine zur Umsetzung dieses Konzeptes sind die Förderung von Fahrrad- und Fußverkehr sowie der Nutzung des ÖPNV, Mietwagenbereitstellung vor Ort bzw. Carsharing, aber auch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen.

Die zur Förderung des angestrebten autoarmen Quartiers notwendigen Lenkungsmaßnahmen sollen teils durch Festsetzungen im Bebauungsplan erfolgen, teils werden sie im städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Investor vereinbart.

Durch Festsetzung im Bebauungsplan umzusetzende Maßnahmen zugunsten einer autoarmen Quartiersentwicklung:

- Die nach Bauordnungsrecht notwendigen Stellplätze werden durch Festsetzung verringert; die Höchstzahl⁴ zulässiger Stellplätze wird auf diese erforderlichen Stellplätze begrenzt. Ein freiwilliges Mehrangebot privat errichteter Stellplätze ist damit nicht möglich.
- Dennoch sind Stellplätze erforderlich, die fast ausschließlich in Tiefgaragen bereitgestellt werden sollen, damit wertvoller Freiraum den Nutzern und Bewohnern zur Verfügung steht.
- Durch Festsetzung werden Durchwegungen der Quartiersplätze (mit Gehrecht für die Allgemeinheit) vorgesehen. Dies trägt auch zur Umsetzung der Ziele des STEP Verkehr und öffentlicher Raum – Förderung des Fußverkehrs – bei.

Zur Erschließung des Baugebietes mit technischen Medien sind außerdem Telefon- und Trinkwasserleitungen neu zu verlegen. Durch technische Maßnahmen ist die Ableitung anfallenden Niederschlagswassers zu gewährleisten. Die das Baugebiet umgebenden öffentlichen Straßen sind ausreichend dimensioniert.

9.3.4 Ver- und Entsorgungsanlagen

Zur Ver- und Entsorgung des Plangebietes mit Energie, Wasser, Abwasser und Abfall kann teilweise auf die bestehenden Netzstrukturen und –einrichtungen in den angrenzenden Straßen zurückgegriffen werden (s. Kap. 5.7). Zur Versorgung des geplanten Quartiers werden Erweiterungen der vorhandenen Infrastrukturen erforderlich.

Trinkwasserversorgung

Das Plangebiet ist über vorhandene Trinkwasserleitungen entlang der Kurt-Schumacher-Str (DN 400) sowie der Berliner Straße (DN 250 GGG) versorgbar. Die neu zu schaffende Leitungsführung erfolgt analog zur geplanten Verkehrserschließung.

Schmutzwasser- und Regenwasserentsorgung

Die Entsorgung erfolgt im Gebiet im Trennsystem und wird an der angrenzenden Straße in das bestehende Mischsystem überführt. Das Plangebiet ist im Bestand grundsätzlich über einen Einleitepunkt in der Kurt-Schumacher-Straße an das Mischwassernetz der Leipziger Wasserwerke erschlossen. Das anfallende Schmutzwasser ist über diesen Mischwasserkanal entsorgbar.

⁴ Es kann dabei nur festgesetzt werden, dass mehr als die über den Schlüssel der VwVSächsBO mit dem Verringerungsfaktor aus dem Mobilitätskonzept errechneten Stellplätze pro Einzelvorhaben nicht gebaut werden dürfen. Die Zahl kann also zum Zeitpunkt der Erstellung des B-Plans nur relativ angegeben werden.

Das Regenwasser der privaten Grundstücke wird möglichst dezentral entwässert. Die abflusswirksame Fläche wird über den Bau von Gründächern minimiert. Prinzipiell soll außerdem auf den Grundstücken versickert werden. Ist dies wegen baugrundtechnischer Belange oder aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar, ist dies zunächst im Bauantrag nachzuweisen. In diesen Fällen ist das Regenwasser zwischenzuspeichern und gedrosselt in das umliegende Regenwassernetz einzuleiten. Die Entwässerung der entstehenden Straßen erfolgt konventionell über eine geschlossene Entwässerung. Der Regenwasserkanal bindet dann an die Mischwassentlastungsleitung in der Kurt-Schumacher-Straße mit gedrosselter Einleitung auf.

Energie- und Fernwärmeversorgung

Die Stadtwerke Leipzig GmbH verfügen als Konzessionsnehmer für das Gebiet derzeit noch über keinen Leitungsbestand innerhalb des Plangebietes. Konkrete Aussagen zu Erschließungsmaßnahmen bzw. zu den Netzanschlüssen können dabei bei einem konkreteren Planungsstand bzgl. der Wege und Bebauung getroffen werden.

Abfallentsorgung

Die Ver- und Entsorgung im Gebiet (insb. Müllentsorgung, außerdem Lieferverkehr aus Waren- und Energielieferungen sowie Dienstleistungsverkehr usw.) wird über die Planstraßen A, C und D erfolgen. Die Abfallentsorgung des Baugebietes ist dadurch gesichert und entspricht somit den technischen Anforderungen der Stadtreinigung Leipzig GmbH. Müllsammelplätze sollen dabei vornehmlich in die Gebäude integriert werden.

9.3.5 Soziale Infrastruktur

Auf der im Bebauungsplan als MU 1.1 ausgewiesenen Fläche soll eine Kindertagesstätte mit mindestens 90 Plätzen entstehen. Die konkrete Platzzahl wird im Städtebaulichen Vertrag geregelt. Auf der im Bebauungsplan ausgewiesenen Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel“ soll ein fünfzügiges Gymnasium gemäß der ermittelten Bedarfe im Schulentwicklungsplan 2016 errichtet werden (s. Kap. 3.2). Auch hier findet eine Konkretisierung hinsichtlich der praktischen Ausführung im Städtebaulichen Vertrag statt.

9.4 Grünordnerisches Konzept

Auch das grünordnerische Konzept nimmt die Grundzüge der Planung aus dem Wettbewerb 2008 auf und berücksichtigt gleichzeitig die aktuellen Entwicklungen in der Stadt Leipzig.

Grundsatz der Freiraumplanung im Gebiet ist es, die Partheniederung von Bebauung freizuhalten, um entsprechend den Zielen der gesamtstädtischen Stadt- und Landschaftsplanung den Parthegrünzug zu entwickeln. Die urbane Wasserlage sollte in der Stadt erlebbar werden. Die Parthe fließt im Bereich des HBF-West in einem „steinernen Kanal“ mit Ufermauern. Nur auf einem Teilstück gibt es eine grüne, relativ steile Böschung. Durch die Aufweitung dieses Bereichs soll ein grünes Ufer entstehen. Weiterhin kann entsprechend der Konzeption ‚Erlebbarkeit der Parthe‘ (2010) hier eine grüner Wasserplatz angelegt werden.

Das Rückgrat des Freiraumkonzeptes besteht aus dem Parthegrünzug. Ergänzt wird der Grünzug durch „grüne Doppelnutzungen“ im Bereich der Schule. Der Parthegrünzug wird zudem mit den angrenzenden Stadträumen vernetzt.

Im Bereich der langgestreckten Bebauungsbänder mit gemischtem Nutzungsprofil aus Wohnen und Gewerbe (Urbane Gebiete) sind sogenannte Pocketparks das zentrale Freiraumelement. Die Pocketparks bilden jeweils mit den angrenzenden Baublöcken kleinere Quartierseinheiten. Sie sind mit ca. 1.500 m² besonders geeignet, um unterschiedliche Freiraumnutzungen aufzunehmen. Verknüpft werden die Pocketparks durch die zentrale Wegeachse (Planstraße B als Fuß- und Radweg). Ein zentral liegender Pocketpark (Band B) ist als urbaner „Quartiersplatz“ konzeptioniert. Die Pocketparks sind in ihrer Lage so angeordnet, dass immer eine gute Erreichbarkeit der nächstliegenden Grünfläche gewährleistet wird.

Die obere Kurt-Schuhmacher-Straße (Planstraße D) wird mit ihren historischen Pflasterungen als sogenannter „Stadtbalkon“ mit Aufenthaltsqualität ausgebildet und damit Teil des Freiraumsystems. Der Stadtbalkon wird aufgrund seiner erhöhten Lage gegenüber der Kurt-Schuhmacher-Straße über zwei neue Treppen bzw. eine Rampe mit dem angrenzenden Stadtquartier verknüpft. Durch diese Treppenanlage wird so ein öffentlichkeitswirksamer weiterer Zugang ins Quartier geschaffen. Die stadtbildprägende Mauer wird derart erhalten und behutsam den geplanten Nutzungen angepasst. Die Realisierung dieses Zugangs wird über den städtebaulichen Vertrag geregelt.

Aufgrund der baulichen Dichte, der Nutzungsintensität sowie den besonderen Anforderungen an die Klimaanpassung wird für die Freiraumgestaltung das Prinzip der Multicodierung angewandt. Das heißt, Flächennutzungen werden nicht nebeneinander sondern überlagernd organisiert. Dies trifft insbesondere auf den Schulhof zu, der eine Doppelnutzung als Schulhof und Parkfläche für die Öffentlichkeit erfährt. Während der Schulbetriebszeit ist der Bereich Bestandteil der Schule, nach Unterrichtsschluss, am Wochenende oder in den Ferien ist dieser Bereich Teil der Parkanlage.

Die Mehrfachnutzung findet auch in den Pocketparks statt. Diese dienen Anwohnern und in der Umgebung Arbeitenden als Grünfläche zur Naherholung, sie sind aber auch ein wesentlicher Baustein für die Regenwasserbewirtschaftung und Hitzevorsorge. Auf diesen Flächen werden gedichtete Retentionsflächen als Verdunstungsbeete angelegt. Anschließend kann überschüssiges Wasser in begrünten Mulden versickert werden. Sie wirken zudem gleichzeitig als Retentionsflächen bei Starkregenereignissen.

Der Planweg B nimmt die Erschließungsfunktionen für Rettungsfahrzeuge auf, sie dient aber vor allem als Fußweg und ist für Radfahrer frei. Er verbindet die Pocketparks untereinander. Diese Verkehrsfläche wird damit Bestandteil des Freiraumsystems des neuen Quartiers.

Das grünordnerische Konzept sieht weiterhin umfangreiche Baumpflanzungen im Quartier vor. Für das Erscheinungsbild der Straßen sind Straßenbäume von besonderer Bedeutung. Entsprechend der Bänderstruktur der Baufelder werden daher Baumreihen geplant, die den Straßenraum begleiten. Die Planstraße A erhält auf der nördlichen Straßenseite eine Baumreihe, die in Clustern in unterschiedlichen, variablen Abständen gepflanzt werden. Die Planstraße C als bedeutsamere Straße erhält beidseitig eine Alleebepflanzung. Im Planweg B sollen Bäume als Baumreihe im öffentlichen und privaten Raum gepflanzt werden.

Die Pflanzausrichtung unterstreicht die Bänderstruktur der Baufelder und gibt dem Gebiet eine besondere Charakteristik. Im Kontrast werden in den Pocketparks und im Parthepark Baumpflanzungen in freier Stellung angestrebt.

Zudem ist je angefangene 200 m² nicht überbaubare, private Grundstücksfläche ein standortgerechter Laubbaum zu pflanzen. Ebenso ist je angefangene vier ebenerdige Stellplätze ein hochstämmiger Laubbaum zu pflanzen. Für die Dächer ist festgesetzt, sämtliche flachen bzw. flach geneigten Dächer extensiv zu begrünen. Damit wird einerseits ein Beitrag zur Stadtökologie geleistet und andererseits zum Rückhalt von Regenwasser. Andere Maßnahmen wie z.B. die Begrünung von fensterlosen Fassadenabschnitten tragen zur Entstehung eines durchgrüntes Wohnquartiers bei.

Das vorliegende Freiraumkonzept trifft darüber hinaus weitergehende Aussagen auf eher gestalterischer Ebene, z.B. zur Möblierung. Als Bestandteil des städtebaulichen Vertrages legen die thematischen Ausführungen Standards für die zukünftige Gestaltung des Quartiers fest. Das einheitliche Gestaltungskonzept soll im neuen Stadtquartier eine eigene Identität erzeugen. Im Bebauungsplan werden solche Grünfestsetzungen auf Grundlage des grünordnerischen Konzepts getroffen, die für das Erreichen der grundsätzlichen städtebaulichen Ziele erforderlich sind.

9.5 Energiekonzept

Für das neue Quartier ist ein Energiekonzept erstellt worden. Ausgehend vom „Kommunalen Klimaschutzkonzept“ thematisiert das Energiekonzept den Energiebedarf, die Wärme-, Kälte- und Stromversorgung sowie die Energie- und CO₂-Bilanz der Gebäude im Plangebiet. Da die baulichen

Anforderungen durch die Energieeinsparverordnung weitestgehend geregelt sind und die Wahl der Wärmeversorgung den größten Einfluss auf den resultierenden Primärenergieeinsatz und die CO₂-Emissionen hat, konzentriert sich das Energiekonzept auf die Beschreibung möglicher Varianten in diesem Bereich.

Verglichen wurde u.a. der Einsatz von Fernwärmeanschlüssen und Gasthermen im Bezug auf die Wirtschaftlichkeit auf Vollkostenbasis und Ökologie bzgl. der Wärmeversorgung.

Die Stromversorgung wird grundsätzlich über das öffentliche Netz erfolgen. Photovoltaikanlagen sind zulässig und könnten bei Nutzung aller Dachflächen den Strombedarf im Quartier bis zu 20% decken. Ein Blockheizkraftwerk in Verbindung mit einem Nahwärmenetz könnte 30% der benötigten elektrischen Energie bereitstellen.

Das Energiekonzept favorisiert den Anschluss des Quartiers an das Fernwärmenetz, da die Primärenergiebedarfe und die CO₂-Emissionen im Vergleich zu anderen konventionellen Versorgungslösungen gering gehalten sowie dezentrale Anlagen zur Einspeisung von solarer Wärme eingebunden werden können.

Für den Anschluss des Quartiers an diverse Versorgungsnetze entfaltet sich keine Relevanz auf der Ebene der Bauleitplanung.

9.6 Klimaökologische Analyse

Auf Grundlage des der Bebauungsplanung zugrundeliegenden städtebaulichen Konzepts wurde eine klimaökologische Analyse für das Plangebiet durchgeführt. Die klimaökologische Situation des Plangebiets selbst ist dabei durch das sich in unmittelbarer Nähe befindende, ausgedehnte Gleisareal gekennzeichnet, welches sich in Richtung Norden, Nordosten und Osten erstreckt. Die Bahngleise stellen ein Bindeglied zwischen kühleren Grünflächen und der überwärmten Innenstadt dar und bilden eine geeignete Oberflächenstruktur, die ein Eindringen von Kaltluft in die Bebauung erleichtert. Es wurde untersucht, welchen Einfluss eine Umstrukturierung des Gebietes auf die Belüftungssituation der Leipziger Innenstadt und das gegenwärtige Stadtklima allgemein nimmt und wie das neue Quartier klimaökologisch optimiert werden kann.

Des Weiteren wurde untersucht, welche klimaökologischen Funktionen das ehemalige Bahngelände bei austauscharmen Strahlungswetterlagen erfüllt und welche Klimaveränderungen sich durch die neu geplanten Strukturen des städtebaulichen Konzeptes ergeben. Mit Blick auf das bodennahe Windfeld um 4 Uhr nachts wird deutlich, dass das Plangebiet selbst kein Teil einer Kaltluftleitbahn ist. Jedoch wird das Plangebiet relativ gut mit Kaltluft von der nördlich angrenzenden Brachfläche durchlüftet. Zudem stellt die Parthe einen wichtigen Bereich für den Luftaustausch dar und trägt zu einer Verstärkung der Winde bei. Sowohl im Ist- als auch im Planzustand kann die Ausrichtung der Baukörper auf der Planfläche als günstig betrachtet werden: Während austauscharmer Sommernächte stehen die Gebäude in Hauptströmungsrichtung, wodurch kühlere Luft aus dem Norden weiter in Richtung Süden gelangen kann. Die gute Durchlüftung mit Nordost-Winden besteht auch mit der geplanten Bebauung weiterhin fort.

Im Vergleich von Ist- und Plansituation geht hervor, dass sich die im Planszenario vorgesehenen Veränderungen klimatisch größtenteils auf das Plangebiet selbst auswirken: In der Nacht ist durch die Bebauung mit einer Temperaturzunahme von bis zu 2 °C zu rechnen. Die Änderungsraten der nächtlichen Windgeschwindigkeit decken weitestgehend ein Wertespektrum von -0,2 bis 0,2 m/s ab, wobei der im Planszenario vorgesehene höhere Bebauungsanteil vor allem zu einer Abschwächung der Winde beiträgt. Die Umstrukturierung wird zudem mit einer deutlichen Reduktion des Kaltluftvolumenstroms ($\geq 10\%$) innerhalb des Plangebiets verbunden sein. Insbesondere in den Bereichen, wo eine Freifläche bebaut wird, kann der Volumenstrom teils um mehr als 60 % reduziert sein. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Wärmebelastung am Tag mit einer PET-Erhöhung von bis zu 5 °C auf der Planfläche weiter zunehmen wird. Dies kann in einigen Bereichen einen

Sprung von einer aktuell starken Wärmebelastung ($\geq 35 \text{ }^\circ\text{C}$) in eine extreme Wärmebelastung bedeuten ($\geq 41 \text{ }^\circ\text{C}$).

Im benachbarten Siedlungsraum ist hingegen mit keiner erheblichen Verschlechterung der klimatischen Situation zu rechnen. Dies betrifft zum einen die thermische Situation am Tag und in der Nacht, welche in der Umgebung der Planfläche nahezu unverändert bleibt. Die stärkeren Abnahmen von Windgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom beschränken sich auf den Straßenraum und haben eine maximale Reichweite von 350 m Entfernung zur Plangebietsgrenze. Somit werden belastete Siedlungsräume (z.B. die Innenstadt) nicht zusätzlich beeinträchtigt.

Aus klimatischer Sicht ist der im Planszenario vorgesehene Eingriff im Bezug auf die Umgebung als nicht erheblich einzustufen. Aufgrund der hohen Wärmebelastung (insbesondere am Tag) und der deutlichen Reduktion des Kaltluftvolumenstroms innerhalb des Planareals sollten entsprechende Anpassungsmaßnahmen im Quartier (z.B. helle Fassaden, Retentions- und Grünflächen, Bäume als Schattenspendler) vorgenommen werden.

Im Rahmen städtebaulich-freiräumlichen Planung wurden frühzeitig planungsbegleitend Maßnahmen integriert, die dazu beitragen, dass klimatischen Belastungen vermieden oder zumindest vermindert werden. Die Ergebnisse der klimaökologischen Untersuchung werden entsprechend in den Festsetzungen des Bebauungsplanes berücksichtigt.

9.7 Regenwassermanagement – Hochwasserschutz

Die Vorflut der Parthe ist aufgrund der Hochwassergefahr stark begrenzt. Daher wurden in der Planung Möglichkeiten der Rückhaltung und Versickerung im Planungsgebiet vorgesehen. Da die Retentions- und Versickerungsflächen im Parthegrünzug nach der Planungsoptimierung begrenzt sind, sind nunmehr verstärkt dezentrale Potenziale der Rückhaltung und Versickerung zu aktivieren, um kostenintensive Staukanäle oder gedeckelte Retentionsräume zu vermeiden.

Für das Plangebiet wurde dementsprechend eine Überflutungsprüfung durchgeführt. Der betrachtete Überflutungsregen wurde auf Grundlage getroffener Annahmen und vereinfachter Berechnungen anhand zweier Fälle untersucht:

- Fall 1: 30 Jahre, 60 min,
- Fall 2: 100 Jahre, 60 min.

Aus der Untersuchung ging hervor, dass das nach DIN 1986-100 nachzuweisende Regenwasser im Starkregenfall (T=30 a, D= 10min) auf allen Grundstücken zurückgehalten werden kann.

Im Plangebiet wird über ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept das Niederschlagswasser soweit es geht zurückgehalten. Dies wird kaskadenartig zunächst über Gründächer (s. textliche Festsetzung 8.1) dann Verdunstungsbeete in den Pocketparks (Sicherung über städtebaulichen Vertrag) und die Versickerung am Entstehungsort realisiert.

Im Straßenraum (öffentlicher Raum) können aufgrund der Gefälleverhältnisse die meisten Flächen nicht in öffentliche Grünflächen zur Versickerung verbracht werden. Hier muss eine Ableitung auf konventionellem Weg über ein Kanalsystem erfolgen. Ausnahme bilden der Partheradweg und der Planweg B in der Mitte des Plangebietes. Hier sind geh-/radwegbegleitende Mulden geplant. Straßenbegleitende, dezentrale Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen sind bisher von Seiten des Verkehrs und Tiefbauamts der Stadt Leipzig (VTA) nicht gewünscht. Die Mulden sollen jedoch so ausgeführt werden, dass sie in dem Sinne keine technische Anlage darstellen, sondern „nur“ eine tiefer liegende Grünfläche. Die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung der Straßen und Wege könnten einen signifikanten Beitrag zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung beitragen. Sollten sich im Zuge der Planung Neuerungen zu diesem Thema sowohl in der Stadt als auch technischer/umsetzungsrelevanter Natur (Stichwort Tausalzproblematik) ergeben, sollte die dezentrale Bewirtschaftung der Straße nochmal diskutiert werden.

Die Regenwässer der öffentlichen Straßen werden zu einem Großteil in das öffentliche Kanalnetz geleitet, damit werden die noch vorhandenen Reserven des Netzes genutzt. Lediglich der nördliche Abschnitt der Haupteinschließung wird dann noch in die Parthe abgeführt. Die Einleitung des Abflusses, der nicht vor Ort verbracht werden kann, sollte nicht wie im Bestand in den Mischwasserkanal erfolgen. Die Einleitung vorgereinigten Regenwassers in einen Mischwasserkanal widerspricht jeglichen Entwässerungsgrundsätzen. Es wird die Einleitung in die Mischwasserentlastungsleitung der Kurt-Schumacher-Straße empfohlen.

Das planungsrechtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Parthe wird in der Planung des Partheparks und der Freiflächen der Schule berücksichtigt. Diese Flächen werden „überschwemmungstauglich“ (als „Grüner Wasserplatz“, s. Kap. 9.4) gestaltet, so dass eine Beeinträchtigung des Retentionsraumes nicht erfolgen wird.

C. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES

10. Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist dem Übersichtsplan (siehe Deckblatt) bzw. der Planzeichnung zu entnehmen. Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich die folgenden Flurstücke beziehungsweise Teile von Flurstücken:

ein Teil des Flurstücks 2733/50, ein Teil des Flurstücks 2828/1, 1892/49, 1892/48, 1892/47, 1892/46, 1892/45, 1892/44, 1892/42, 1892/39, 1892/37, 1892/36, 1892/34, 1892/32, 1892/31, 1892/22, ein Teil des Flurstücks 1892/21, ein Teil des Flurstücks 1892/19, 1892/17, 1892/7, ein Teil des Flurstücks 1892/k, 1892/l, ein Teil des Flurstücks 3952, ein Teil des Flurstücks 3955/1 und ein Teil des Flurstücks 3958.

Er umfasst eine Fläche von ca. 12,2 ha und wird umgrenzt von der Parthe und teilweise der Berliner Straße im Nordwesten, im Osten und Südosten von den Gleisanlagen und dem Gebäude des Hauptbahnhofes sowie von der Straße Preußenseite, im Südwesten von der Kurt-Schumacher-Straße und im Westen von der Straßenbahn-Wendeschleife.

11. Gliederung des Plangebietes

Zur Umsetzung der zugrundeliegenden planerischen Gesamtkonzeption gliedert sich das Plangebiet in verschiedene Baugebiete und Teil-Baugebiete. Durch das festgesetzte Spektrum der Nutzungen wird eine Entwicklung des Gebiets ermöglicht, welche eine bedarfsgerechte Entwicklung der Flächen im Sinne der stadträumlichen Zielsetzungen des Plangebers erwirkt und dabei gleichsam die Belange der späteren Vermarktung der Flächen berücksichtigt.

Grundsätzlich gliedert sich das Plangebiet dabei gemäß des Bauungs- und Nutzungskonzepts in fünf Teilbereiche. Zum einen den westlichen Bereich entlang der Parthe, der durch Grünflächen geprägt wird. Zum anderen den südöstlichen Bereich, welcher durch gemischte Nutzungen analog der Baugebietstyps Urbanes Gebiet geprägt wird. Weiterhin befindet sich mittig im Geltungsbereich die Gemeinbedarfslfläche mit der Zweckbestimmung „Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel“, welche von der Grünfläche sowie dem Planweg B eingefasst wird. Nördlich und östlich dieser Fläche schließen Gewerbegebiete an. Den nördlichen Abschluss des Gebietes bildet der Verkehrsknoten Berliner Straße/Roscherstraße.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich:

- **Baugebiete** mit der Art der baulichen Nutzung
 - Urbanes Gebiet (MU) gem. § 6a BauNVO und
 - Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO.

Die Baugebiete werden jeweils entsprechend ihrer planerischen Konzeption gegliedert. Die drei parallel verlaufenden Baubänder (MU) im südlichen Teilbereich des Geltungsbereichs (s. Kap. 9.2) werden jeweils als Teil-Baugebiete festgesetzt. Die vornehmlich gewerblicher Nutzung dienenden Baugebiete im nördlichen Teilbereich des Bebauungsplans werden als zwei Gewerbegebiete (GE1 und GE2) planungsrechtlich gesichert. Die Gliederung in Teil-Baugebiete ergibt sich dabei aus der Verkehrsbelastung der angrenzenden Straßen und Schienen, der Wohnqualität, die sich aus der Lage am geplanten Grünzug der Parthe ergibt sowie der Anbindung an bestehende Nutzungen im Umfeld. Eine weitere Untergliederung erfahren die Urbanen Gebiete, die analog zum städtebaulichen Baukonzept in drei Bändern angeordnet werden. So staffelt sich der Anteil an festgesetzten Anteilen von Wohnnutzungen von Band A (hoher Anteil) bis C (flexibler Wohnanteil bis maximal 50% der Geschossfläche) sukzessive ab (s. Kap. 12.1). Entsprechend vergrößert sich der Anteil festgesetzter gewerblicher Nutzungen in Richtung des westlich gelegenen Hauptbahnhofes.

- **Gemeinbedarfsfläche** mit der Zweckbestimmung „Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel“
- **Öffentliche Grünflächen** mit der Zweckbestimmung
 - Parkanlage/Spielfläche,
- **Straßenverkehrsflächen** analog des Erschließungskonzepts (s. Kap. 9.3)
 - im Knotenbereich Berliner Straße/Roscherstraße,
 - auf den Planstraßen A, C und im nordwestlichen Teilbereich der Planstraße D,
 - auf der Verbindungsstraße zwischen Planstraße A und C südlich der Gemeinbedarfsfläche.
- **Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung** (Fuß- und Radweg)
 - auf dem Planweg B sowie
 - im nordöstlichen Teilbereich der Planstraße D.

Weiterhin werden die Ergebnisse des Wettbewerbs aus dem Jahr 2008 sowie die Inhalte der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung berücksichtigt.

Einzelheiten ergeben sich aus den im Folgenden begründeten Festsetzungen.

12. Baugebiete

Für das Plangebiet werden als Art der baulichen Nutzung Urbane Gebiete (MU) und Gewerbegebiete (GE) festgesetzt (vgl. Teil A: Planzeichnung). Durch die Festsetzung wird der beabsichtigte Nutzungscharakter des Plangebiets bestimmt und die Umsetzung der beabsichtigten Vorhaben planungsrechtlich gesichert. Eine planerische Feinsteuerung der Gebiete findet anhand der Möglichkeiten des § 1 Abs. 4 ff BauNVO statt.

Analog der vorliegenden planerischen Konzepte werden im Plangebiet fünf Urbane Gebiete als Teil-Baugebiete (MU1.1, MU1.2, MU2, MU3 und MU4) sowie zwei Gewerbegebiete (GE1 und GE2) festgesetzt.

Durch seine besondere Topographie an der Kurt-Schumacher-Straße (Geländevorsprung) und die Einfassung des Gebietes durch die Parthe sowie die Gleisanlagen im Osten und Norden steht das Plangebiet in keinem direkten Zusammenhang zu den umgebenden Baugebieten. Aus diesem Grund soll das Plangebiet einen eigenständigen städtebaulichen Charakter ausformen; es soll ein Städtebau entstehen, der den Bewohnern und Nutzern der Baugebiete Identität stiftet. Dies wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans planungsrechtlich vorbereitet.

12.1 Art der baulichen Nutzung

Die textlichen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung listen nacheinander die zulässigen Nutzungen, ausnahmsweise zulässigen Nutzungen und zum Schluss die unzulässigen Nutzungen auf. Die Reihenfolge der einzelner Nutzungen entspricht der Baunutzungsverordnung.

Zeichnerische Festsetzung

In der Planzeichnung wird ein Urbanes Gebiet und Gewerbegebiete festgesetzt.

Das Urbane Gebiet wird zeichnerisch festgesetzt, gegliedert in die Teil-Baugebiete MU 1.1, MU 1.2, MU 2, MU3 und MU 4 unter Trennung mit dem Planzeichen 15.14 (Knotenlinie). Die Nummerierung der Teil- Baugebiete wird in der Planzeichnung aufgeführt.

Die Gewerbegebiete werden zeichnerisch als GE 1 und GE 2 festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 1, 6a, 8 BauNVO]

Unter Anwendung der Feinsteuerungsmöglichkeiten des § 1 BauNVO wird das Urbane Gebiet analog der städtebaulichen Zielsetzungen des Plangebers gegliedert. Die allgemein und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen werden räumlich verteilt und in einzelnen Teil-Baugebieten beschränkt oder ausgeschlossen.

Während in dem Gewerbegebiet GE 2 ein relativ breites Nutzungsspektrum zulässig ist und nur einzelne allgemein oder ausnahmsweise zulässigen Nutzungen unter Anwendung des § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO ausgeschlossen werden, stellt das Gewerbegebiet GE 1 unter Anwendung von § 1 Abs. 4 Satz 2 BauNVO ein gemeindegebietsübergreifend gegliedertes Gewerbegebiet dar.

Ein Antragsteller hat lediglich bei den in den Baugebieten als allgemein zulässig erklärten Nutzungen einen Rechtsanspruch auf die Erteilung einer Baugenehmigung. Ein Bau- oder Nutzungsantrag, der den Regelungen des Bebauungsplans nicht widerspricht, kann nicht abgelehnt werden, es sei denn, es liegen die Voraussetzungen für die Anwendung des § 15 BauNVO vor. Nach § 15 BauNVO sind die in den §§ 2 bis 14 BauNVO aufgeführten baulichen Anlagen unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Sie sind auch unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind, oder wenn sie solchen Belästigungen oder Störungen ausgesetzt werden.

Bei den nur als Ausnahme zulässigen Nutzungen besteht dieser Rechtsanspruch auf die Erteilung einer Baugenehmigung ausdrücklich nicht. Die Erteilung der Genehmigung liegt hier im Ermessen der Genehmigungsbehörde. Es besteht lediglich ein Anspruch auf eine sachgemäße Ermessensausübung. Sprechen städtebauliche Gründe gegen eine Genehmigung des Vorhabens, ist eine Genehmigung zu versagen. Liegen keine Gründe vor, die gegen die Gewährung der Ausnahme sprechen könnten, kann die Baugenehmigung im beantragten Umfang erteilt werden. Da im konkreten Fall die Genehmigungsbehörde bei der Stadt Leipzig selbst angesiedelt ist, gibt die Stadt die Entscheidungsbefugnis über die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen auch nicht aus der Hand. Die Stadt behält somit über die Ansiedlung der als Ausnahme zulässigen Nutzungen die Kontrolle. Die Gewährung der Ausnahme kann unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt der Antragstellung bestehenden Rahmenbedingungen erfolgen. Ferner könnte die Gewährung einer Ausnahme an weitere Bedingungen geknüpft werden.

Alle anderen Nutzungen, die weder allgemein, noch ausnahmsweise zulässig sind, sind im Plangebiet unzulässig. Durch die in der oben genannten textlichen Festsetzung zusätzlich explizit als unzulässig aufgeführten Nutzungen ist zugleich klargestellt, dass diese auch nicht im Wege der Befreiung auf Grundlage des § 31 Absatz 2 BauGB zugelassen werden könnten, da andernfalls ein Grundzug der Planung berührt wäre.

12.1.1 Teil-Baugebiet MU 1.1

Textliche Festsetzung:

1.1 Urbanes Gebiet MU 1.1

1.1.1 Allgemein zulässig sind:

- a) Geschäfts- und Bürogebäude,*
- b) Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- c) sonstige Gewerbebetriebe,*
- d) Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

1.1.2 Unzulässig sind:

- a) Wohnungen,*
- b) Vergnügungsstätten,*
- c) Bordelle und bordellartige Betriebe,*
- d) Tankstellen,*
- e) Einzelhandelsbetriebe.*

[§ 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

Begründung zu 1.1.1

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet MU 1.1 bestimmt. Dieses ist Teil des gegliederten Urbanen Gebietes (MU 1.1 – MU 4). Das Teil-Baugebiet MU 1.1 liegt östlich der Planstraße D und bildet den südwestlichen Auftakt des Bebauungsbandes A (s. Kap 10.2). Es beinhaltet ferner einen denkmalgeschützten Baukörper. Eine Wohnnutzung ist hier aufgrund der unmittelbaren Nähe zur vielbefahrenen Kurt-Schumacher-Straße und der damit einhergehenden Emissionen nicht geplant. Städtebaulich gewünscht ist hier eine gewerblich geprägte Nutzung. Der Auftakt zum neu geplanten Quartier soll so die Nutzungsstrukturen der nahe gelegenen Innenstadt spiegeln und zugleich als östlicher Abschluss dieser fungieren. Mit dem Ziel der Etablierung einer vielfältigen Mischung und belebter Erdgeschosszonen sollen hier insbesondere solche Nutzungen gefördert werden, die eine Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum besitzen und zur lebendigen Atmosphäre des Gebietes beitragen. Zugleich darf dabei das Nutzungsspektrum aber auch nicht so weit eingeschränkt werden, dass Leerstände die Folge sein könnten, wenn sich diese belebenden Nutzungen nicht ansiedeln sollten. Im Teil-Baugebiet des MU 1.1 ist zudem für Ergänzung der sozialen Infrastruktur der Bau einer Kindertagesstätte geplant, deren Realisierung über den städtebaulichen Vertrag geregelt wird.

Daher werden die folgenden Nutzungen im MU 1.1 **allgemein zulässig**: Geschäfts- und Bürogebäude, Schank- und Speisewirtschaften (z.B. Restaurants, Bars) sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes (z.B. Hotels, Pensionen), sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Unter den allgemein zulässigen **sonstigen Gewerbebetrieben** sind solche Betriebe zu verstehen, die nicht unter eine der anderen in der Festsetzung aufgezählten gewerblichen Nutzungen fallen und die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Denkbar sind beispielsweise kleinere Handwerksbetriebe oder Manufakturen.

Darüber hinaus sind gemäß § 13 BauNVO in Urbanen Gebieten Gebäuden und Räumen für freie Berufe grundsätzlich allgemein zulässig.

Begründung zu 1.1.2

Einige der gem. § 6a Abs. 2 und 3 BauNVO allgemein und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sollen im MU 1.1 nicht zulässig sein. Hierbei handelt es sich um Wohnungen, Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und –flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, Tankstellen sowie Einzelhandelsbetriebe.

Wohnungen werden im MU 1.1 ausgeschlossen, da diese Nutzung in anderen Teil-Baugebieten verwirklicht werden soll, die nicht derart stark vom Verkehr (hier: der Kurt-Schumacher-Straße) belastet sind. Sie sollen dementsprechend in den Teil-Baugebieten realisiert werden, die im Inneren des neu geplanten Quartiers vorgesehen sind.

Mit dem Ausschluss von **Vergnügungsstätten** soll eine städtebauliche Fehlentwicklung verhindert werden, die in der Regel mit der Ansiedlung solcher Einrichtungen einhergeht. Die Gefahr von Fehlentwicklungen ist im Plangebiet aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof und der damit einhergehenden hohen Zentralität verstärkt gegeben. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten im Sinne der oben genannten steht der Entwicklung eines hochwertigen, innerstädtischen Quartiers mit einem hohen Wohnanteil sowie der geplanten Schulnutzung entgegen. In diesem Zusammenhang geht mit der Festsetzung auch der Schutz von im Gebiet wohnenden und zur Schule gehenden Kinder und Jugendlichen einher. In unmittelbarer Nähe zur Leipziger Innenstadt und dem Hauptbahnhof besteht zudem bereits ein ausreichendes Angebot an derartigen Betrieben.

Vergnügungsstätten wie z.B. Nachtlokale, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, sodass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten Nutzungsmischung führen und den angestrebten Gebietscharakter mit einer lebendigen und ausgewogenen Funktionsmischung, die durch ein hochwertiges Nutzungsspektrum geprägt sein soll, gefährden. Weiterhin haben sie regelmäßig das Potential, den Ruf eines Quartiers schädigen. Die genannten Vergnügungsstätten könnten zudem, aufgrund ihrer oftmals nächtlichen Betriebszeiten, zu einer Ruhestörung für die angrenzende Wohnnutzung führen. Insbesondere Diskotheken bringen verstärkt nächtlichen Publikumsverkehr mit sich, häufig begleitet von undiszipliniertem Umgang mit Kraftfahrzeugen.

Bordelle und bordellartige Betriebe rufen wiederum andere negative städtebauliche Auswirkungen hervor, die im Plangebiet ausgeschlossen werden sollen. Derartige Betriebe sind zudem regelhaft geeignet, den „guten Ruf“ eines Viertels zu schädigen.

Vor allem die geringe Distanz zu vorhandenen bzw. geplanten Wohnnutzungen und der damit einhergehenden fußläufigen Erreichbarkeit begründen den Ausschluss dieser Nutzungsart im vorliegenden Bebauungsplan. Außerdem steht der Schutz der Kinder und Jugendlichen im Vordergrund, die in den umliegenden Wohngebieten leben und/oder die geplante Schule im Plangebiet besuchen.

Durch die ausgeschlossenen Betriebe könnte weiterhin insbesondere eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie entweder mit aggressiver Werbung Kunden anzuwerben versuchen (z.B. bei Diskotheken) oder aber –auf Grund von gewerberechtlichen Regelungen die Schaufenster zum Beispiel durch Klebefolien nicht einsehbar gemacht werden müssen (bei Spielhallen und Wettbüros). In der unmittelbaren Nähe zur Leipziger Innenstadt und dem Hauptbahnhof würde eine Beeinträchtigung im Sinne der geschilderten in dieser besonderen, zentralräumlichen Situation in hohem Maße zu einer Schädigung der Wahrnehmung der städtebaulichen Gesamtsituation führen.

Der Ausschluss der gem. § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweisen Zulässigkeit von **Tankstellen** im Plangebiet erfolgt aus den folgenden Gründen: Tankstellen stellen aufgrund ihrer baulichen Beschaffenheit mit ausgedehnten, auch für größere Pkw und Lkw ausgelegten Rangierbereichen eine ungewollte Zäsur des – vorhandenen sowie angestrebten – baulichen Umfeldes dar, das von einer dichten, urbanen Bebauung mit klar definierten Freiräumen geprägt wird. Tankstellen verursachen zudem eine Erhöhung des Autoverkehrs im Gebiet und sie durch ihre regelmäßig 24-stündige An-

dienbarkeit eine zusätzliche Lärmquelle. Aufgrund der negativen Auswirkungen auf insbesondere die geplanten Wohnnutzungen und die ungewollte Mehrinanspruchnahme von Flächen wird diese Art der Nutzung im Plangebiet ausgeschlossen. Der Ausschluss von Tankstellen stellt für die Quartiersbevölkerung keine unzumutbare Härte dar, da die Kraftstoffversorgung durch Tankstellen an der Wittenberger Straße 7 und der Rackwitzer Straße 26 im nahen Umfeld sichergestellt ist.

Zur Steuerung des **Einzelhandels** werden Einzelhandelbetriebe im Plangebiet ausgeschlossen. Mit diesem Ausschluss soll sichergestellt werden, dass die zur Verfügung stehenden Flächen überwiegend für die in 1.1.1 genannten, städtebaulich erwünschten, gewerblichen Nutzungen in Anspruch genommen werden. In der unmittelbaren Nähe zur Leipziger Innenstadt und dem Bahnhof mit vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten soll hier bewusst auf die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben verzichtet werden, um keine Konkurrenz zu den etablierten Einkaufsstandorten zu schaffen. Gemäß des Stadtentwicklungsplans (STEP) „Zentren“ vom 18.3.2009 soll Einzelhandel mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten zudem grundsätzlich nur in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 232.2 liegt in unmittelbarer Nähe des zentralen Versorgungsbereichs der City (A-Zentrum), jedoch außerhalb dieses. Für Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten, nicht-zentrenrelevanten und nahversorgungsrelevanten Sortimenten stehen im Plangebiet zudem an anderer zentraler Stelle Flächen in einem für die Quartiersversorgung angemessenen Umfang zur Verfügung.

12.1.2 Teil-Baugebiet MU 1.2

Textliche Festsetzung:

1.1 Urbanes Gebiet MU 1.2

1.1.1 Allgemein zulässig sind:

- a) Geschäfts- und Bürogebäude,*
- b) Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- c) sonstige Gewerbebetriebe,*
- d) Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

1.1.2 Unzulässig sind:

- a) Wohnungen,*
- b) Vergnügungsstätten,*
- c) Bordelle und bordellartige Betriebe,*
- d) Tankstellen,*
- e) Einzelhandelsbetriebe.*

[§ 1 Abs. Satz 1 4 Nr. 1, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

Begründung

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet MU 1.2 bestimmt.

Das Teil-Baugebiet MU 1.2 entspricht in seiner Lagequalität dem Teil-Baugebiet MU 1.1. Es liegt östlich der Planstraße D unmittelbar südlich angrenzend zum MU 1.1 und bildet den südwestlichen Auftakt des Bebauungsbandes B (s. Kap 9.2). Wie das MU 1.1 befindet sich hier ein denkmalgeschützter Baukörper. Aufgrund der gleichen planerischen Rahmenbedingungen soll sich das MU 1.2 hinsichtlich seines Nutzungsspektrums entsprechend des MU 1.1 entwickeln.

Begründung zu 1.2.1

Sämtliche im Teil-Baugebiet MU 1.1 zulässigen und unter *1.1.1 a) bis d) aufgezählten Nutzungen* sollen aus den unter 1.1.1 aufgezählten Gründen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 1.2 zulässig sein.

Begründung zu 1.2.2

Sämtliche im Teil-Baugebiet MU 1.1 unzulässigen und unter *1.1.2 a) bis e) aufgezählten Nutzungen* sollen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 1.2 unzulässig sein. Zur näheren Begründung siehe daher die Begründung zu 1.1.2.

12.1.3 Teil-Baugebiet MU 2

Textliche Festsetzung:

1.3 Urbanes Gebiet MU 2

1.3.1 Allgemein zulässig sind:

- a) Wohnungen, Wohngebäude,*
- b) Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- c) Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

1.3.2 Unzulässig sind:

- a) Vergnügungsstätten,*
- b) Tankstellen,*
- c) Geschäfts- und Bürogebäude,*
- d) sonstige Gewerbebetriebe,*
- e) Einzelhandelsbetriebe.*

[§ 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

1.3.3. Oberhalb des Erdgeschosses sind ausschließlich Wohnungen zulässig.

Begründung

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet MU 2 bestimmt. Das Teil-Baugebiet MU 2 liegt westlich der Planstraße A und bildet in nordöstlicher Verlängerung des MU 1.1 den größten Teilbereich des Bebauungsbandes A (s. Kap. 9.2).

Begründung zu 1.3.1 und 1.3.3

Die im Teil-Baugebiet MU 1.1 zulässigen und unter 1.1.1 a) und d) aufgezählten Nutzungen sollen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 2 zulässig sein. Zur näheren Begründung dieser siehe daher die Begründung zu 1.1.1.

Im Unterschied zum MU 1.1 sollen jedoch Wohnungen zulässig sein. Zusätzlich wird geregelt, dass oberhalb des Erdgeschosses nur Wohnungen zulässig sind. Das MU 2 befindet sich in einiger Entfernung von den Lärmemitteln Kurt-Schumacher-Straße und Hauptbahnhof und liegt zudem direkt an dem westlich angrenzenden Grünzug entlang der Parthe. Entsprechend dieser für eine Wohnnutzung prädestinierten Lagegunst wird im Zuge der räumlichen Verteilung der gem. § 6a Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen diesem Standort ein entsprechend hoher durch textliche Festsetzungen gesicherter Wohnanteil zugeordnet.

Andere als Wohnnutzungen sollen im Erdgeschoss zulässig sein, denn die Bedingungen für das Wohnen sind in höheren Geschossen tendenziell besser (Belichtung, Sozialabstand, Störeinflüsse wie Straßen- oder Personenverkehr). Denkbar und planerisch vertretbar sind in diesem Teil-

Baugebiet die unter 1.3.1 b) und c) genannten Nutzungen, die in der Regel mit einer Wohnnutzung vereinbar sind.

Das Wohnen wird jedoch im Erdgeschoss nicht ausgeschlossen, denn Wohnungen im Erdgeschoss werden von Menschen mit Gehbehinderung oder Menschen, die Wert auf einen Gartenanteil legen, bevorzugt nachgefragt.

Begründung zu 1.3.2

Abgesehen von der im MU 2 gewünschten Wohnnutzung werden sämtliche im Teil-Baugebiet MU 1.1 unzulässigen und unter 1.1.2 b) bis e) aufgezählten Nutzungen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 2 ausgeschlossen. Zur näheren Begründung siehe daher die Begründung zu 1.1.2.

Im Unterschied zum MU 1.1 sollen jedoch auch Geschäfts- und Bürogebäude und sonstige Gewerbebetriebe unzulässig sein. Geschäfts- und Bürogebäude und sonstige Gewerbebetriebe stünden der angestrebten Prägung des Teil-Baugebiets entgegen. In diesem Bereich des MU soll die Wohnnutzung im Vordergrund stehen und eine hohe Privatheit und Wohnruhe erzielt werden. Der mit Geschäfts- und Bürogebäuden und sonstigen Gewerbebetrieben einhergehende Publikumsverkehr würde die Wohnqualität zu sehr beeinträchtigen. Diese Nutzungen können besser in den beiden südöstlich angrenzenden „Baubändern“ angesiedelt werden.

12.1.4 Teil-Baugebiet MU 3

Textliche Festsetzung:

1.4 Urbanes Gebiet MU 3

1.4.1 Allgemein zulässig sind:

- a) *Wohnungen, Wohngebäude,*
- b) *Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- c) *sonstige Gewerbebetriebe,*
- d) *Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

1.4.2 Unzulässig sind:

- a) *Vergnügungsstätten,*
- b) *Bordelle und bordellartige Betriebe,*
- c) *Tankstellen,*
- d) *Geschäfts- und Bürogebäude,*
- e) *Einzelhandelsbetriebe, soweit sie nicht nach 1.4.3 b) zulässig sind.*

1.4.3 a) oberhalb des 1. Obergeschosses sind ausschließlich Wohnungen zulässig,

- b) *in den mit (A) bezeichneten Teilflächen der überbaubaren Grundstücksflächen sind im Erdgeschoss nur Einzelhandelsbetriebe, Beherbergungsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften und Anlagen für kulturelle und soziale Zwecke zulässig.*

[§ 1 Abs. 4 Satz Nr. 1, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

Begründung

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet MU 3 bestimmt. Das Teil-Baugebiet MU 3 liegt östlich der Planstraße A und westlich des Planwegs B und bildet in nordöstlicher Verlängerung des MU 1.2 den größten Teilbereich des Bebauungsbandes B (s. Kap. 9.2).

Begründung zu 1.4.1

Im Unterschied zum MU 1.1 und MU 1.2 sollen – wie im MU 2 – auch im MU 3 Wohnungen zulässig sein. Anders als im MU 2 sind im MU 3 Wohnungen jedoch erst oberhalb des 1. Obergeschosses und nicht schon ab dem 1. Obergeschoss ausschließlich zulässig. Diese Öffnung des Nutzungsspektrums für das 1. Obergeschoss ist dadurch begründet, dass entsprechend der zu erwartenden Wohnruhe und der sonstigen Lagequalitäten für eine Wohnnutzung durch Regelungen zur Art der baulichen Nutzung bewirkt werden soll, dass der Anteil der Wohnnutzung vom Band A zum Band C sukzessive abnehmen bzw. der Grad der Funktionsmischung kontinuierlich zunehmen soll. Auf diese Art und Weise können unterschiedliche Standortqualitäten geschaffen werden. Während das MU 2 (Band A) in erster Linie ein Wohnangebot für diejenigen bereits halten soll, die in erster Linie eine hohe Wohnruhe und einen Grünbezug wünschen, soll das MU 3 diejenigen ansprechen, die lieber in einem urbaneren und funktionsgemischten Bereich leben wollen. Im Unterschied zum südöstlich angrenzenden MU 4 kann im MU 3 dennoch von einer insgesamt guten Wohnruhe ausgegangen werden, denn es befindet sich in einiger Entfernung von den Lärmemitteln Kurt-Schumacher-Straße und Hauptbahnhof. Es wird östlich von der Planstraße A begrenzt und grenzt westlich unmittelbar an die zentrale quartiersinterne Fuß- und Radwegeverbindung des Planwegs B an und ist somit nur einseitig einer Verkehrslärmbelastung ausgesetzt. Entsprechend dieser für eine Wohnnutzung guten Lagegunst wird im Zuge der räumlichen Verteilung der gem. § 6a Abs. 2 BauNVO zulässigen Nutzungen diesem Standort ein hoher, durch textliche Festsetzungen gesicherter Wohnanteil zugeordnet. Den allgemein zulässigen gewerblichen Nutzungen wird jedoch mehr Raum gegeben als im Bebauungsband A (MU 1.1 und MU 2).

Um den Umfang dieser Nutzungen zu begrenzen, sollen diese jedoch nur unterhalb des 2. Obergeschosses zulässig sein, denn die Bedingungen für das Wohnen sind in höheren Geschossen tendenziell besser (Belichtung; Störeinflüsse wie Straßen- oder Personenverkehr). Denkbar und planerisch vertretbar sind in diesem Teil-Baugebiet die unter 1.4.1 genannten Nutzungen. Über die Zulässigkeit dieser Nutzungen im konkreten Einzelfall ist unter Berücksichtigung ihrer Verträglichkeit mit der Wohnnutzung zu entscheiden.

Das Wohnen wird jedoch im Erdgeschoss aus den gleichen Gründen, wie sie oben für das MU 2 ausgeführt worden sind, nicht ausgeschlossen und ab dem 1. Obergeschoss ist in der Regel ohnehin in Hinblick auf Besonnung und Privatheit nicht mehr mit wesentlichen Einschränkungen der Wohnqualität zu rechnen. Zudem ist hier die Ausbildung von Hochparterre-Wohnen aufgrund der hohen Erdgeschosßzone möglich.

Die im MU 3 gewünschte im Vergleich zum MU 2 ausgeprägtere Urbanität bzw. Funktionsmischung kommt auch darin zum Ausdruck, dass in den mit (A) (s. Planzeichnung) gekennzeichneten Bereichen im Erdgeschoss ausschließlich die folgenden Nutzungen zulässig sind: Einzelhandelsbetriebe, Beherbergungsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften und Anlagen für kulturelle und soziale Zwecke.

Das MU 3 bildet die zentrale Achse des Urbanen Gebietes. Bei den mit (A) gekennzeichneten Teilbereichen der Baufelder handelt es sich um die Gebäudeteile, die den Quartiersplatz südwestlich und nordöstlich einfassen. Diese dort zulässige Nutzungsmischung ist prädestiniert für die Lage im Erdgeschoss am zentralen Quartiersplatz, da mit dieser oftmals repräsentative Außendarstellungen einhergehen, die die hochwertige Gestaltung und zentrale Bedeutung des Platzes unterstreichen sollen. Gleichsam soll seine Bedeutung für das Gesamtquartier hierdurch unterstrichen werden. Eine Wohnnutzung ist hier nicht gewünscht, um den öffentlichen Charakter der Plätze nicht zu gefährden. Zudem ist die Erdgeschosßzone in höherem Maße Störungen ausgesetzt, z.B. durch Kunden-

verkehr, Lärm und anderen Immissionen. Ferner sind auf dem Quartiersplatz zwei Durchwegungen geplant, die durch Gehrechte gesichert werden (s. Kap. 12.6). Von diesen können ebenfalls Störungen und Einschränkungen der Privatsphäre ausgehen.

Diese Teilbereiche (A) sind ferner die einzigen im Bebauungsband B, an denen eine Einzelhandelsnutzung vorgesehen ist. Im MU 3 sind Einzelhandelsbetriebe zulässig, die zentrenrelevante, nicht-zentrenrelevante und nahversorgungsrelevante Sortimente anbieten (s. Festsetzung 1.4.3 b)); es erfolgt keine Einschränkung hinsichtlich des Sortiments. Grundsätzlich gilt, dass im Urbanen Gebiet großflächiger Einzelhandel gem. § 11 Abs. 3 BauNVO nicht zulässig ist. Einzelhandelsbetriebe sind großflächig im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO, wenn sie eine Verkaufsfläche von 800 m² überschreiten (BVerwG, Urteil vom 24.11.2005 – 4 C 10.04). In den entsprechend gekennzeichneten Erdgeschossbereichen beträgt die Größe des Baufeldes jeweils ca. 600 m². Nach einem in der Rechtsprechung üblichen Berechnungsmodus (die Verkaufsfläche beträgt $\frac{2}{3}$ der Geschossfläche) entspricht die im Erdgeschoss gegebene Nettotonutzfläche unter Berücksichtigung von üblichen Flächenanteilen für Lagerflächen und Sozialräume somit lediglich jeweils etwa 400 m² Verkaufsfläche. Somit kann im Plangebiet eine Verkaufsfläche von insgesamt etwa 800 m² realisiert werden, wenn die gesamte Erdgeschosszone beider den Quartiersplatz flankierenden Baufelder vollständig durch Einzelhandelsnutzungen in Anspruch genommen werden. Eine Agglomeration von Einzelhandelsnutzungen mit den gleichen nachteiligen Folgen wie großflächiger Einzelhandel im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO ist somit nicht zu befürchten. Die in Plangebiet realisierbare Verkaufsflächen kann als verträglich für die umliegenden Einzelhandelsstandorte der Innenstadt und des Hauptbahnhofes angesehen werden. Die Festsetzung steht aufgrund der geringen realisierbaren Verkaufsflächengröße den Vorgaben des Stadtentwicklungsplans (STEP) "Zentren" vom 18.3.2009 nicht entgegen, laut dem Einzelhandel mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten grundsätzlich nur in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden soll. Zudem liegt eine zusammenhängende Verkaufsflächengröße von 400 m² weit unterhalb der heute üblichen Standards für Nahversorger, die durchschnittlich über Verkaufsflächen von ca. 1.200 m² verfügen. Die zulässigen Einzelhandelsbetriebe sollen viel mehr der ergänzenden Versorgung der Bevölkerung in ihrem Einzugs- und Nahbereich dienen. Derart kleine Läden ziehen weniger Kundschaft an als entsprechend größere Läden, verursachen demzufolge wenig Verkehr und generieren vergleichsweise geringe Umsätze (i.d.R. auch geringere Flächenumsätze), sodass die zentralen Lagen nicht gefährdet werden und eine Überlastung der Verkehrsinfrastruktur auszuschließen ist. Daher ist im vorliegenden Fall keine Einschränkung hinsichtlich des Sortiments erforderlich.

Es wird davon ausgegangen, dass durch die zulässigen Einzelhandelsnutzungen am genannten Standort der positive Effekt der Belebung des Quartiersplatzes und der direkten Nachbarschaft sowie der Aspekt der ergänzenden Versorgung der Bevölkerung überwiegt. Daher sollte Einzelhandel im genannten Umfang hier allgemein zulässig sein.

Allgemein zulässig sind ferner Einzelhandelsbetriebe, die nicht-zentrenrelevante Sortimente gemäß der Leipziger Sortimentsliste anbieten. Hierbei handelt es sich um Waren wie beispielsweise Möbel, Fliesen oder Sportgroßgeräte. Die Ansiedlung solcher Einzelhandelsbetriebe ist aber kaum zu erwarten, da die möglichen Verkaufsflächen für derartige Betriebe im Plangebiet in der Regel zu klein sein dürften.

Begründung zu 1.4.2

Sämtliche im Teil-Baugebiet MU 2 unzulässigen und unter 1.2.2 b) bis d) aufgezählten Nutzungen sollen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 3 unzulässig sein. Die unter 1.2.2 als unzulässig geführte Nutzung Einzelhandel soll in allen anderen Bereichen des MU 2, die nicht mit „(A)“ bezeichnet sind, ebenfalls unzulässig sein. Zur näheren Begründung zum Ausschluss dieser Nutzungen siehe die Begründung zu 1.2.2.

12.1.5 Teil-Baugebiet MU 4

Textliche Festsetzung:

1.5 Urbanes Gebiet MU 4

1.5.1 Allgemein zulässig sind:

- a) Wohnungen, Wohngebäude,*
- b) Geschäfts- und Bürogebäude,*
- c) Einzelhandelsbetriebe, soweit sie keine zentrenrelevanten Hauptsortimente gemäß der „Leipziger Sortimentsliste 2014“ anbieten,*
- d) Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,*
- e) sonstige Gewerbebetriebe,*
- f) Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

1.5.2 Unzulässig sind:

- a) Vergnügungsstätten,*
- b) Bordelle und bordellartige Betriebe, sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist,*
- c) Tankstellen,*
- d) Einzelhandelsbetriebe, soweit sie nicht nach 1.5.1 c) zulässig sind.*

1.5.3 In Gebäuden sind mindestens 50 vom Hundert der zulässigen Geschossfläche für gewerbliche Nutzungen zu verwenden.

[§ 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

Begründung

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet MU 4 bestimmt. Das Teil-Baugebiet MU 4 liegt östlich des Geländes des Hauptbahnhofes und westlich der Planstraße C und bildet die südwestliche Hälfte des Bebauungsbandes C (s. Kap. 9.2).

Begründung zu 1.5.1

Sämtliche im Teil-Baugebiet MU 1.1 zulässigen und unter 1.1.1 a) bis d) aufgezählten Nutzungen sollen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 4 zulässig sein. Zur näheren Begründung siehe daher die Begründung zu 1.1.1.

Im Unterschied zum MU 1.1 sollen im MU 4 jedoch auch Wohnungen und Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten zulässig sein.

Eine Wohnnutzung im MU 4 ist jedoch auf maximal 50% der zulässigen Geschossfläche je Gebäude vorgesehen (s. 1.5.3).

In den Bebauungsbändern der Planstraße C soll auch eine Einzelhandelsnutzung allgemein zulässig sein, soweit keine zentrenrelevanten Hauptsortimente angeboten werden. Dem Handel mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten, wie beispielsweise dem Verkauf von Küchen oder Sportgroßgeräten, stehen hier keine städtebaulichen Gründe entgegen. Derartige Betriebe sind aufgrund ihrer geringeren Flächenumsätze auf Standorte außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angewiesen.

Sie weisen in der Regel auch eine geringere Kundenfrequenz auf, so dass mit ihnen für ihr Umfeld keine unzumutbaren Verkehrsbelastungen einhergehen. Großflächige Betriebe, bei denen dies der Fall sein könnte, sind in einem MU generell nicht zulässig.

Begründung zu 1.5.2

Die im Teil-Baugebiet MU 1.1 unter 1.1.2 b) bis d) aufgezählten Nutzungen sollen ebenfalls im Teil-Baugebiet MU 4 ebenfalls unzulässig sein. Gleiches gilt für Einzelhandel mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten. Zur näheren Begründung siehe die Begründung zu 1.1.2. Ausgeschlossen werden auch Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist. Diese Betriebe vertrieben teilweise auch zentrenrelevante Sortimente, wie z.B. Tonträger/ Bücher, Cremes/ Hygieneartikel, Kleidung, Schuhe usw. Aufgrund dessen ist die Spezifikation in der Festsetzung erforderlich. Nicht von der Festsetzung erfasst sind solche Artikel, die im Randsortiment anderer Läden angeboten werden, wie z.B. Kondome oder einzelne erotische Zeitschriften.

Begründung zu 1.5.3

Im Urbanen Gebiet MU 4 sind in Gebäuden mindestens 50 vom Hundert der zulässigen Geschossfläche für die in 1.5.1 b-f) genannten Nutzungen zu verwenden.

Entlang der Haupterschließungsstraße Planstraße C soll gewerblichen Nutzungen mehr Raum gegeben werden, da das MU 4 im stärkeren Maße Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt ist. Da die Lärmbelastung jedoch nicht so stark ist, das gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt werden könne, wäre ein vollständiger Ausschluss der Wohnnutzung nicht gerechtfertigt. Durch die Einschränkung der Wohnnutzung wird jedoch eine steuernde Wirkung erzeugt. Die Wohnnutzung soll bevorzugt in den weniger immissionsbelasteten Teil-Baugebieten MU 2 und MU 3 angesiedelt werden, während das MU 4 bevorzugt den gewerblichen Nutzungen als Standort dienen soll.

12.1.6 Gewerbegebiet GE 1

Textliche Festsetzung:

1.6 Gewerbegebiet GE 1

1.6.1 Allgemein zulässig sind:

Gewerbebetriebe folgender Arten:

- a) Betriebe des Beherbergungsgewerbe,*
- b) Schank- und Speisewirtschaften,*
- c) Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
- d) Einzelhandelsbetriebe, soweit sie keine zentrenrelevanten Hauptsortimente gemäß der „Leipziger Sortimentsliste 2014“ anbieten.*

1.6.2 Ausnahmsweise zulässig sind:

- a) Gewerbebetriebe aller Art,*
- b) Lagerhäuser und öffentliche Betriebe,*
- c) Anlagen für sportliche Zwecke,*
- d) Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,*
- e) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind.*

1.6.3 Unzulässig sind:

- a) Lagerplätze,
- b) Vergnügungsstätten,
- c) Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und –flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist,
- d) Tankstellen.

[§ 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und Satz 2, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

Begründung

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet GE 1 bestimmt. Das GE 1 wird gemäß § 1 Abs. 4 BauNVO Satz 2 gemeindegebietsübergreifend gegliedert. Westlich der Planstraße C und nordwestlich der Fläche für den Gemeinbedarf liegend bildet es den Abschluss des Bebauungsbandes C (s. Kap. 9.2).

Begründung zu 1.6.1

Das GE 1 bildet von Norden kommend den Quartiersauftakt. Die bauliche Nutzung im GE 1 soll aufgrund dieser besonderen Lagequalität solchen Betrieben vorbehalten sein, die auf eine gute Sichtbarkeit angewiesen sind und bei denen in der Regel aufgrund ihres Repräsentationsbedürfnisses auch zu erwarten ist, dass Wert auf eine positive bauliche Gestaltung der Betriebsgebäude und Außenanlagen gelegt wird. Dies gilt in der Regel für Beherbergungsbetriebe, Schank und Speisewirtschaften, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, soweit sie keine zentrenrelevanten Hauptsortimente gemäß der „Leipziger Liste zentrenrelevanter Sortimente 2014“ anbieten allgemein zulässig sind.

Zusätzlich wird die Art der Nutzung im Gewerbegebiet durch die festgesetzten Emissionskontingente eingeschränkt (s. Kap. 12.7), um die Wohn- und Schulnutzung im Plangebiet vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen.

Begründung zu 1.6.2

Nur ausnahmsweise zulässig sind Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser und öffentliche Betriebe, Anlagen für sportliche Zwecke sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke. Diese Betriebe sollen nur dann genehmigt werden, wenn eine Einzelfallbetrachtung ergibt, dass die konkrete Nutzung mit ihrem Gestaltungsanspruch der Lagegunst des GE 1 gerecht wird. Anders als bei den allgemein zulässigen Betrieben kann bei den nur als Ausnahme zulässigen Betrieben nicht a priori davon ausgegangen werden, dass es einen positiven Gestaltungsanspruch an die betrieblichen Gebäude und Außenanlagen gibt, so dass hier eine Einzelfallbetrachtung erforderlich ist. Da es bei diesen Nutzungen auf den konkreten Einzelfall ankommt, würde ein Ausschluss dieser Nutzungen jedoch ein Übermaß darstellen. Aus diesem Grund können auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, als Ausnahme zugelassen werden. Zwar handelt es sich bei den allgemein zulässigen Nutzungen durchweg um Betriebstypen, bei denen eine zugehörige Wohnnutzung aus Gründen der Aufsicht und betriebsbedingten Bereitschaft nicht erforderlich ist und es ist zudem eine Wohnnutzung in dem angrenzenden Urbanen Gebiet möglich. Ferner wären sie im starken Maße Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt. Sollte im konkreten Einzelfall dennoch eine Wohnung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter erforderlich sein, so kann diese als Ausnahme genehmigt werden, wenn sie beispielsweise lärmgeschützt angeordnet bzw. ausgerichtet wird, das trotz der erhöhten Verkehrslärmbelastung gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt sind.

Begründung zu 1.6.3

Im GE 1 ausgeschlossen sind solche Nutzungen, bei denen regelhaft nicht erwartet werden kann, dass durch sie der Quartiersauftakt positiv gestalten werden kann. Generell ausgeschlossen werden daher Lagerplätze, Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und –flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist sowie Tankstellen.

Insbesondere Lagerplätze und Tankstellen hätten eine stark nachteilige Wirkung für das stringente städtebauliche Gesamtkonzept, das durch diesen Bebauungsplan umgesetzt werden soll. Das Konzept von parallel angeordneten bebauten Bändern würde stark verwässert, wenn ausgerechnet das längste Band im Norden keinen hochwertigen gestalterischen Abschluss findet. Lagerplätze und Tankstellen werden zudem aufgrund ihrer Flächenintensität ausgeschlossen. Die Gewerbeflächen im GE 1 sollen Nutzungen vorbehalten werden, die dem Charakter des innerstädtisch-urbanen Quartiers entsprechen.

Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und –flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sind ebenfalls geeignet, das Quartier nachhaltig zu beeinträchtigen. An dem exponierten Standort kommen die negativen Auswirkungen dieser Nutzungen in besonderer Weise zum Tragen. So wären hier Spielhallen und Wettbüros aufgrund verklebter oder verhängter Fenster und einer Aufmerksamkeit erzeugenden (Leucht-)Reklame stadtgestalterisch problematisch. Sie würden, wie Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Sexshops auch, Nutzerkreise in das Quartier ziehen, was sich negativ auf das Quartiersimage auswirken kann, da moralischen Urteile über diese Nutzungen und deren Nutzer sowie die in im Zusammenhang mit Spielhallen und Wettbüros zudem stets präsente Suchtproblematik auch stadtsociologische Problemlagen befürchten lässt. Dies gilt um so mehr, da eine Schule unmittelbar an das GE 1 anschließt.

Einzelhandelsbetriebe mit zentren- oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen ausgeschlossen werden, da sichergestellt werden soll, dass keine Schädigung der umliegenden Einzelhandelsstandorte mit diesem Sortimentsgepräge eintritt. Gemäß des Stadtentwicklungsplans (STEP) "Zentren" vom 18.3.2009 soll Einzelhandel mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten zudem grundsätzlich nur in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden, außerhalb dessen das Plangebiet liegt.

12.1.7 Gewerbegebiet GE 2

Textliche Festsetzung:

1.7 Gewerbegebiet GE 2

1.7.1 Allgemein zulässig sind:

- a) Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser und öffentliche Betriebe,*
- b) Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,*
- c) Anlagen für sportliche Zwecke,*
- d) Einzelhandelsbetriebe, soweit sie keine zentrenrelevanten Hauptsortimente gemäß der „Leipziger Sortimentsliste 2014“ anbieten.*

1.7.2 Ausnahmsweise zulässig sind:

- a) Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,*
- b) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind.*

1.7.3 Unzulässig sind:

- a) Lagerplätze,
- b) Vergnügungsstätten,
- c) Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und –flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist,
- d) Tankstellen,
- e) Einzelhandelsbetriebe, soweit sie nicht nach 1.7.1 d) zulässig sind.

[§ 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1, Abs. 5, Abs. 6, Abs. 8, Abs. 9 BauNVO]

Begründung

Durch die Festsetzung wird die Art der Nutzung für das Teil-Baugebiet GE 2 bestimmt. Das GE 2 bildet mit den südlich angrenzenden, für Bahnlogistik durch die Deutschen Bahn AG genutzten Gebäuden, ein viertes Siedlungsband aus, das ausschließlich einer gewerblichen Nutzung vorbehalten werden soll. Es ist einer starken Bahnlärmbelastung ausgesetzt. Da östlich dieses Siedlungsbandes die Haupteinfahrt für das neue Quartier verläuft, ist eine beidseitige hohe Verkehrslärmbelastung gegeben. Die Haupteinfahrt bedingt zudem eine räumliche Trennung zu dem westlich angrenzenden funktionsgemischten Quartier.

Begründung zu 1.7.1

Das GE 2 kann im Vergleich zum GE 1 aufgrund seiner weniger exponierten Lage für ein breiteres Nutzungsspektrum geöffnet werden. Allgemein zulässig sind hier Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser und öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Anlagen für sportliche Zwecke, Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten sowie Gebäude und Räume für freie Berufe. Zusätzlich wird die Art der Nutzung im Gewerbegebiet durch die festgesetzten Emissionskontingente eingeschränkt (s. Kap. 12.7), um die Wohn- und Schulnutzung im Plangebiet vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen. Sofern diese Nutzungen die festgesetzten Emissionskontingente einhalten, lassen sie keine städtebaulichen Spannungen erwarten und können daher allgemein zugelassen werden. Einzelhandel ist nur dann allgemein zulässig, wenn nicht zentrenrelevante Kernsortimente angeboten werden. Diese Einschränkung erfolgt aus den gleichen Gründen, wie sie bereits unter 1.6.1 dargelegt wurden.

Begründung zu 1.7.2

Gemäß § 8 Absatz 3 BauNVO sind in Gewerbegebieten Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zulässig. Es besteht kein planerisches Erfordernis, an dieser vom Ordnungsgeber erstellten Grundkonzeption des Baugebiets etwas zu ändern. Diese Nutzungen sind nicht zwingend auf typische Gewerbegebietsstandorte angewiesen. Sie können auch im benachbarten MU angesiedelt werden. Sie sollen daher weiterhin nur als Ausnahme zulässig sein, um das GE 2 solchen Betrieben vorzuhalten, die zwingend auf Gewerbegebietsflächen angewiesen sind. Im Einzelfall kann eine Ansiedlung dieser Nutzungen im GE 2 jedoch planerisch sinnvoll sein. So könnte eine Anlage für soziale Zwecke eine funktionale Ergänzung des benachbarten Schulstandortes darstellen oder aber wenn die genannten Nutzungen eben nicht stadträumlich und funktional konfliktfrei im benachbarten MU integrierbar sind und somit eine Ansiedlung im GE 2 zu bevorzugen wäre.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, können als Ausnahme aus den gleichen Gründen zugelassen werden, wie sie bereits oben in Kap. 1.6.2 dargelegt wurden.

Begründung zu 1.7.3

Im GE 2 erfolgt ein Ausschluss von Lagerplätze, Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und –flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, Tankstellen, Einzelhandelsbetriebe mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten.

Im Hinblick auf das Ortsbild ist das GE 2 zwar als deutlich weniger sensibler Bereich im Vergleich zum GE 1 anzusehen. Es ist dennoch integraler Bestandteil eines Gesamtquartiers, so dass der Ausschluss solcher Nutzungen, die dessen städtebauliche Gestalt zu sehr beeinträchtigen könnten, wie Tankstellen und Lagerplätze, auch im GE 2 gerechtfertigt ist.

Der Ausschluss der übrigen Nutzungen erfolgt aus den gleichen Gründen, wie sie bereits oben unter 1.6.3 erläutert wurden.

12.2 Fläche für den Gemeinbedarf

Zeichnerische Festsetzung

Die Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel“ wird zeichnerisch festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB]

Begründung

Auf der im Bebauungsplan ausgewiesenen Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel“ soll im Wesentlichen ein Neubau für ein fünfzügiges Gymnasium gemäß der ermittelten Bedarfe im Schulentwicklungsplan 2016 errichtet werden (s. Kap. 3.5). Zudem soll eine bedarfsgerechte Turnhalle entstehen. Die Fläche ist insbesondere aufgrund ihrer innerstädtischen, verkehrsgünstigen Lage für die angestrebte Nutzung prädestiniert.

Die Schule soll Unterrichts- und begleitende Räumlichkeiten ein fünfzügiges Gymnasium bereitstellen. Die Turnhalle ist als Dreifeldturnhalle geplant. Auf den Außenanlagen der Schule sollen unter anderem eine 100 m Laufbahn und Weitsprunganlage sowie eine Kugelstoßanlage, ein Kleinsportfeld und eine Gymnastikwiese entstehen.

Im Bebauungsplan wird die geplante weiterführende Schule mit weitem Einzugsgebiet als Fläche für den Gemeinbedarf – „Bildung, Soziale Zwecke, Sport und Spiel“ – planungsrechtlich gesichert. Durch diese Zweckbestimmung werden über die beabsichtigte Schulnutzung hinaus weitere soziale Nutzungen planungsrechtlich ermöglicht. Hierdurch wird ermöglicht, dass Teile des Schulgebäudes, die Turnhalle sowie die Außenanlagen des Schulgeländes dem Quartier auch außerhalb des Schulbetriebs zur Verfügung stehen können. Hierdurch generiert der Schulneubau über den Schulbetrieb hinaus einen Mehrwert für das Quartier und die davon unabhängigen Nutzer der Fläche. Die Festsetzung ist zudem planungsrechtlich nachhaltig, weil sie langfristig unterschiedliche Nutzungsoptionen eröffnet. Dementsprechend wird hier ferner auch dem Konzept der Multicodierung der Schulhoffläche auch als Teil der öffentlichen Parkfläche gemäß des vorliegenden grünordnerischen Konzepts entsprochen (s. Kap. 9.4). Auch die notwendigen Freiflächen der geplanten Schule wie Pausenflächen und Außensportflächen können auf dem Grundstück nachgewiesen werden.

12.3 Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage/Spielfläche“

Zeichnerische Festsetzung

In der Planzeichnung wird im nordwestlichen Bereich des Plangebiets entlang der Parthe eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage/Spielfläche“ festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB]

Begründung

Entlang der Nordwestseite des Plangebiets verläuft parallel zur Parthe eine öffentliche Grünfläche. Die Grünfläche dient der Versorgung des neuen Quartiers mit öffentlichem Freiraum. Durch sie wird erhöhte Dichte des urban geprägten Gebiets ein Stück weit ausgeglichen. Sie steigert die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Baugebiete. Sie kann den besonderen Bewegungs- und Spielinteressen der unterschiedlichen Altersgruppen in besonderer Weise Rechnung tragen.

Der Park ist ein wesentlicher Abschnitt in der Herstellung des übergeordneten Grünzuges entlang der Parthe. Er findet eine Anbindung an die geplanten Grünflächen im Bereich des Eutritzscher Freiladebahnhofes.

Die Anordnung der öffentlichen Grünfläche entlang der Parthe ist aus verschiedenen Gründen sinnvoll. Zum einen können die Flächen als Überschwemmungsgebiet (siehe Kap. 20.3) ohnehin teilweise baulich nicht genutzt werden. Sie kann die Parthe visuell stärker im Stadtraum erlebbar machen. Sie dient zudem als „grüne Einrahmung“ für den das Plangebiet querenden Radweg „Parthe-Mulde“ und übernimmt somit auch zugleich die Funktion eines Grünzuges und schafft somit auch attraktive Angebote, die von den Bewohnern der umliegenden Stadtteile genutzt werden können. Da die Grünfläche zudem direkt an das geplante Schulgelände anschließt, kann sie den zukünftigen Schülerinnen und Schülern in Erweiterung des Schulhofgeländes auch als zusätzliche Spiel- und Bewegungsfläche dienen.

Aufgrund der räumlichen Anordnung der öffentlichen Grünfläche erscheint eine Mehrfachcodierung sinnvoll. Dementsprechend wird die Zweckbestimmung sowohl als „Parkanlage“ als auch klarstellen als „Spielfläche“ definiert. Sie soll sowohl der Erholung, als grüner Transferraum und auch der Freizeitbetätigung für Kinder und Jugendliche dienen.

Der öffentliche Grünfläche soll das Erscheinungsbild des neuen Stadtteils auf entscheidende Weise prägen und langfristig die besondere Standortqualität des Stadtteils definieren. Sie ist somit geeignet, dem neuen Quartier ein positives Image zu verleihen und die Identifikationsmöglichkeit zu stärken. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Parkanlage zu legen. Es wurde daher parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Konzept zur Ausgestaltung der Grünfläche zur Entwicklung dauerhafter und robuster und zugleich hochwertiger Raumqualitäten erstellt.

Die öffentliche Grünfläche übernimmt zudem Funktionen im Rahmen der Regenwasserrückhaltung bei Starkregenereignissen.

Die vorgenannten Funktionen sind durch die Ausweisung als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage/Spielfläche“ abgedeckt. Die Festsetzung erlaubt generell die Errichtung solcher Anlagen, die nach der Zweckbestimmung der Grünfläche zur normalen Ausstattung dazugehören. In der festgesetzten Grünfläche sind daher ohne weitere Regelung die erforderlichen Wege, Spielplätze oder Sitzmöglichkeiten im Nahbereich der Parthe zulässig. Es soll genug Spielräume für eine fortwährende Anpassung der Parkanlage an die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergeneration geben. Weiterhin werden Stützmauern in die Fläche integriert, um trotz der Topografie ebene, nutzbare Flächen zu erhalten.

12.4 Maß der baulichen Nutzung

12.4.1 Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl

Zeichnerische Festsetzung

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird für die Urbanen Gebiete (MU 1.1. – MU 4) mit 0,6, für die Gewerbegebiete (GE 1 und GE 2) mit 0,8 und für die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Bildung, soziale Zwecke, Sport und Spiel mit 0,6 festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 1, § 19 BauNVO]

Begründung

Die GRZ wird in den Urbanen Gebieten (MU 1.1 bis MU 4) mit 0,6 festgesetzt, vergleichbar mit Mischgebieten. Damit wird die in § 17 BauNVO aufgezeigte Obergrenze von 0,8 unterschritten. Die festgesetzte GRZ entspricht der gewünschten, dem Standort angemessenen baulichen Dichte für gemischt genutzte Quartiere. Die gewählte GRZ berücksichtigt dabei die Lage des Plangebiets in der unmittelbaren Nähe zur Leipziger Innenstadt und die daraus resultierende Urbanität und gleichsam den erforderlichen und geplanten Freiflächenbedarf für ein Quartier mit ausgeprägter Wohnnutzung.

In den Teil-Baugebieten GE 1 und GE 2 wird eine GRZ von 0,8 gemäß § 17 BauNVO festgesetzt. Aufgrund der knappen Baugebietszuschnitte einerseits und der Nähe zu Grün- und Maßnahmenflächen andererseits ist es gerechtfertigt, dass in den Gewerbegebieten die nach § 17 Abs. 1 BauNVO für diesen Gebietstyp als Höchstmaß zulässige Grundflächenzahl ausgeschöpft wird.

Auf der Gemeinbedarfsfläche wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Diese inkludiert die geplanten Flächen für notwendige Außenanlagen für den Schulbetrieb, so dass eine mögliche Versiegelung des Baugrundstücks von 60% ermöglicht wird. Testentwürfe für die Außenanlagen haben gezeigt, dass dieses Nutzungsmaß auskömmlich ist. Die festgesetzte GRZ entspricht der für die Urbanen Gebiete im Plangebiet. Hinsichtlich des Nutzungsmaßes soll sich zwischen den Urbanen Gebieten und der Gemeinbedarfsfläche kein städtebaulicher Strukturbruch ergeben.

Die zugrunde gelegten maximalen Versiegelungsanteile sind zudem Grundlage der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung.

Zur Wahrung des bestehenden und insbesondere des analog des vorliegenden städtebaulichen Entwurfs geplanten Gebietscharakters eines autoarmen Quartiers darf im Urbanen Gebiet zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze und Nebenanlagen die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen und unterirdische Nebenanlagen gem. § 19 Abs. 4 BauNVO regelhaft bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 überschritten werden. Auf diese Weise werden potentiell störende, insbesondere durch an- und abfahrenden Pkw-Verkehr ausgelöste, Lärmimmissionen reduziert. Hierzu muss keine Festsetzung im Bebauungsplan erfolgen. § 19 Abs. 4 BauNVO gilt nicht für Gemeinbedarfsflächen, deren GRZ derart gewählt ist, dass auch die oben genannten Anlagen realisierbar sind.

Zeichnerische Festsetzung

Die Geschoßflächenzahl (GFZ) wird für das Teil-Baugebiet GE 1 mit 3,65 festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 2, § 20 BauNVO]

Begründung

Im Teil-Baugebiet GE 1 wird eine Geschoßflächenzahl (GFZ) von 3,65 festgesetzt. Durch diese wird die mögliche Geschossfläche begrenzt. Anders als in den anderen Baugebietsflächen und der Gemeinbedarfsfläche wird im GE 1 die für verträglich erachtete Baudichte nicht bereits durch das Zusammenspiel von überbaubarer Fläche und als Höchstmaß zulässiger Gebäudehöhe begrenzt. Dem Bebauungsplan liegt für dieses Baufeld kein konkretes städtebauliches Konzept zu Grunde. Es soll die Errichtung eines Hochhauses ermöglicht und die konkrete Gebäudekubatur hierfür im Rahmen eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs entwickelt werden. Um entsprechende planerische Spielräume zu wahren, werden die überbaubaren Flächen großzügig dimensioniert. Die festgesetzte GFZ stellt sicher, dass nicht die gesamte überbaubare Fläche unter Ausschöpfung der als Höchstmaß zulässigen Gebäudehöhe durch ein Hochhaus überbaut werden kann, sondern nur ein Teil von ihr. Im Rahmen eines Testentwurfs (siehe das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept) ist die für das Baugebiet verträgliche Baumasse ermittelt worden (siehe hierzu auch Kap. 9.2.)

12.4.2 Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen

Zeichnerische Festsetzung

Die Zahl der Vollgeschosse wird für die Urbanen Gebiete gem. Planeinschrieb wie folgt festgesetzt:

- a) MU 1.1: zwingend drei Vollgeschosse
- b) MU 1.2: zwingend zwei und fünf Vollgeschosse
- c) MU 2: zwingend vier und fünf Vollgeschosse
- d) MU 3: zwingend fünf und sechs Vollgeschosse
- e) MU 4: maximal zwei, fünf und sechs Vollgeschosse

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 3, § 20 BauNVO]

Zeichnerische Festsetzung

Die maximal zulässigen Traufhöhen, Firsthöhen und Oberkanten der Gebäude werden in der Planzeichnung als Höhen über Normalhöhennull festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO]

Bezugshöhe: Die maximal zulässigen Traufhöhen, Firsthöhen und Gebäudehöhen werden in der Planzeichnung als Höhen über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt. Bei der Festsetzung der Trauf- und Firsthöhen (TH, FH) sowie der Oberkante der Gebäude handelt es sich dabei um ein aus städtebaulichen Gründen festgesetztes Maß der baulichen Nutzung. Bei der Festsetzung von Höhen ist immer die Bezugshöhe als Ausgangshöhe eindeutig anzugeben. Dies ist bei Festsetzung von Höhen über NHN bereits gegeben. Die festgesetzten GH bzw. TH und FH berücksichtigen die Höhen der bestehenden Straßenplanung, die zu diesem Verfahrensstand noch nicht mit Endmaßen vorliegt, sich jedoch auf einen Meter genau bestimmen lassen.

Begründung

Im Bebauungsplan werden in den Teil-Baugebieten MU 1.1. bis MU 4 des Urbanen Gebiets Regelungen zur zulässigen **Zahl der Vollgeschosse** getroffen. Hierbei wird für die Teil-Baugebiete MU 1.1 – MU 3 größtenteils eine zwingende Anzahl von Vollgeschossen festgesetzt. In dieser zentralen Achse des geplanten Quartiers ist die einheitliche, harmonische Höhenentwicklung der Gebäude auch im Bezug auf die Geschossigkeiten städtebaulich gewünscht. Ziel der Festsetzung von Vollgeschossen ist es, dass entsprechend des städtebaulichen Entwurfs die Höhenentwicklung der Gebäude im Gebiet als harmonisches, aufeinander abgestimmtes Ensemble wirkt. Auch in der Höhenentwicklung soll ein einheitliches städtebauliches Bild des Quartiers entstehen. Ein stärkeres „Verspringen“ der Geschosse in den Bebauungsbändern würde diesem städtebaulichen Ziel entgegenstehen. In den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 sowie auf der Gemeinbedarfsfläche kann in Anbetracht der geplanten Nutzungsstrukturen (s. Kap. 9.2) auf die Festsetzung einer zwingenden oder maximalen Anzahl von Vollgeschossen verzichtet werden. Sowohl Schulgebäude als auch Gewerbebauten weisen häufig sehr hohe Geschosse auf, so dass die Höhenentwicklung mit Regelungen zur Anzahl der Vollgeschosse nicht hinreichend gesteuert werden kann. Im MU 4 wird daher zur Steuerung der Höhenentwicklung einzig **Gebäudehöhen als Mindest- und Höchstmaße** festgesetzt. In der Gemeinbedarfsfläche erfolgt die Festsetzung der Gebäudehöhe nur als Höchstmaß.

Für alle anderen überbaubaren Flächen wird im Bebauungsplan die maximal **zulässige Höhe der Oberkante von Gebäuden über NHN von – bis** festgesetzt, da selbst im Falle einer Wohnnutzung die Geschosshöhen so stark variieren könnten, dass zwischen den Gebäuden für das Ortsbild nachteilige Gebäudeversprünge bereits bei einer fünfgeschossigen Bebauung zu befürchten wären (z.B. ein Versprung von 2,5 m bei einer Geschosshöhendifferenz von 0,5 m zwischen zwei Gebäuden).

Die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen orientieren sich dabei am vorliegenden städtebaulich-architektonischen Konzept (s. Kap. 9.2). Durch die Wahrung einer Mindesthöhe wird die Entstehung der gewünschten städtebaulichen Kubatur mit harmonischer Höhenentwicklung gewährleistet. Weiterhin berücksichtigen die festgesetzten Gebäudehöhen, dass sich die Abstandsflächen der Gebäude gegenseitig nicht überlappen und sichern ein für das Ortsbild harmonische Verhältnis zwischen Gebäudehöhe und Straßenquerschnitt. Die Mindestmaße für die Gebäudehöhen liegen dabei einen Meter unter den Maximalmaßen. Dies lässt sich folgendermaßen begründen: Die tatsächliche Höhe der Gebäude über Gelände ergibt sich aus der Differenz der Höhe der Straßenflächen und der OK des einzelnen Gebäude. Die Straßenhöhen liegen zu diesem Verfahrensstand noch nicht mit Endmaßen vor, die Maße variieren jedoch voraussichtlich in einem Rahmen von ca. 50 cm. Zusätzlich soll den Bauherrn eine angemessene Flexibilität in der baulichen Ausgestaltung von Gebäuden ermöglicht, die sich aufgrund der Geringfügigkeit nicht negativ auf das Ortsbild auswirken kann. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der wahrnehmbaren Gebäudehöhen werden zusätzlich die geplanten Straßenhöhen innerhalb der internen Erschließungsflächen in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Die zulässigen Gebäudehöhen ermöglichen großzügige Geschosshöhen, was insbesondere im Urbanen Gebiet für die in Teilbereichen gewünschte gewerbliche Erdgeschossnutzung von Bedeutung ist (z.B. für Schaufensterflächen, zusätzliche technische Einrichtungen oder Leitungsverzüge unter den Erdgeschoßdecken etc.) und heutigen Ansprüchen an repräsentative Räumlichkeiten (z.B. für Büros oder auch Hochparterrewohnungen) entspricht.

MU 1.1 und MU 1.2

Abweichend von den übrigen Teilbaugebieten wird im MU 1.1 und MU 1.2 jeweils für die denkmalgeschützten Gebäude eine Trauf- und Firsthöhe analog des Bestandes festgesetzt (MU 1.1: TH 116,5 und FH 121,9 m jeweils über NHN (entspricht 12,15 m über vorhandenem Gelände); MU 1.2: TH 116,73 und FH 122,07 m jeweils über NHN (entspricht 8,45 m über vorhandenem Gelände)). Mit diesen bestandskonformen Höhenfestsetzungen wird der planerische Wille zum Erhalt dieser ortsbildprägenden Baukörper unterstrichen. Da die angrenzenden Neubauten wiederum mit ihrer Kubatur auf diese Bestandsgebäude reagieren, sind diese Maßfestsetzungen auch im Falle eines Abgangs der Denkmäler gerechtfertigt. Die Kubatur des Gebäudes wird auf diese Weise in Kombination mit den baukörperbezogenen Festsetzungen auch nach dessen Abgang gewahrt. Das städtebauliche Gesamtensemble könnte rekonstruiert werden. Diese städtebauliche Bewahrung insbesondere auch der Dachentwicklung (Satteldach) im Bereich der innenstadtseitigen Plangebietsgrenze ist städtebaulich erwünscht.

Für den restlichen Teilbereich des MU 1.1 wird eine Gebäudehöhe von 122,87 bis 123,87 m ü. NHN⁵ festgesetzt (entspricht max. 12,15 m über Gelände) sowie zwingend drei Vollgeschosse. Hierdurch wird die festgesetzte maximale Höhe des denkmalgeschützten Gebäudekörpers aufgenommen und um ein weiteres Vollgeschoss erweitert. Derart wird die sukzessive Erhöhung des Gebäudebandes auf der Westseite der Planstraße A vorbereitet, an der eine klare räumliche Kante zum Straßenraum entstehen soll.

Durch die Aufnahme der Höhe des denkmalgeschützten Gebäudeteils ist eine harmonische Höhenentwicklung gewährleistet. Die städtebauliche Integration des neu geplanten Baukörpers in den Bestand wird hierdurch erleichtert.

Im Teilgebiet MU 1.2 wird in Verlängerung des denkmalgeschützten Gebäudekörpers entlang des Planwegs B eine zwingende II-Geschossigkeit in Kombination mit einer GH von 118,81 – 119,81 m (entspricht max. 8,45 m über Gelände) festgesetzt, die die Höhe des genannten Bestandsgebäudes aufnimmt und fortführt.

⁵ Aufgrund des Geländegefälles variieren die einzelnen Höhenangaben der Baufelder ü. NHN dabei um bis zu 30 cm – die Höhe der Gebäude „über Gelände“ bleibt dabei einheitlich. Dieses gilt es auch bei der Angabe der weiteren Gebäudehöhen ü. NHN in diesem Kapitel zu beachten. Die aufgeführten Gebäudehöhen gelten dabei also für das exemplarisch aufgeführte Baufeld.

Im 90-Grad-Winkel zu den Planstraßen A und B wird der offene Block durch einen V-geschossigen Bauteil an der dritten Seite geschlossen. Dessen Höhe wird mit mindestens 128,71 m und höchstens 129,71 m (entspricht max. 15,05 m über vorhandenem Gelände) festgesetzt. Durch die zwingend festgesetzte Geschossigkeit wird in Kombination mit der festgesetzten Gebäudehöhe eine klare bauliche Akzentuierung des angrenzenden Pocketparks gewährleistet.

MU 2

Im MU 2 wird an den straßenseitigen Baufluchten (Planstraße A) eine zwingende Bebauung mit fünf Vollgeschossen festgesetzt. Diese Festsetzung ist im Zusammenspiel mit einer Baukörperausweisung (s. Kap. 12.5.1) und der Festsetzung von Gebäudehöhen (GH) als Mindest- und Höchstmaß (s. Kap. 12.4.2) sinnvoll, um eine städtebaulich dominante räumliche Kante analog des abgestimmten städtebaulichen Konzepts (s. Kap 9.2) entlang der Planstraße A herzustellen. Ziel ist es, hier eine einheitliche straßenbegleitende Bebauung entstehen zu lassen. In den zur Parthe ausgerichteten Gebäudeteilen ist abweichend eine zwingende IV-Geschossigkeit vorgesehen. Die Bebauung erfährt zum Grünzug in der Höhenentwicklung eine in Hinblick auf das Landschaftsbild sinnvolle Abstufung. Gleichsam wird durch die Festsetzung gewährleistet, dass auch zur Partheseite eine einheitliche und gleichmäßig proportionierte Bebauungsstruktur entsteht. Durch die Festsetzung wird dementsprechend ein einheitliches Bild in der Außenwahrnehmung des Quartiers gewährleistet, welches zu einer Adressbildung und Identifikation mit dem geplanten Quartier beitragen kann.

Entsprechend der festgesetzten zwingenden Geschossigkeiten werden im MU 2 Gebäudehöhen als Mindest- und Höchstmaße festgesetzt. In den zur Planstraße A orientierten Gebäudeteilen wird eine GH von 127,89– 128,89 m ü. NHN (entspricht max. 17,15 m über Gelände) (Beispiel südwestliches Baufeld) festgesetzt. In den zu Parthe ausgerichteten Gebäudeteilen (IV) wird eine entsprechend des städtebaulichen Konzepts niedrigere GH von 124,59– 125,59 m ü. NHN (entspricht max. 13,85 m über Gelände) festgesetzt.

MU 3

Im MU 3 werden für die beiden in Teilen geöffneten Blockrandbebauungen für die die Pocketparks rahmenden Gebäudeteile zwingend sechs Vollgeschosse sowie eine GH von 132,15 – 133,15 m ü. NHN (entspricht max. 21,65 m über vorhandenem Gelände) – hier exemplarisch für den südwestlichen Gebäudekörper – festgesetzt. Die Pocketparks erfahren hierdurch eine klare städtebauliche Rahmung. Für die innenliegenden Gebäudeteile wird eine zwingende V-Geschossigkeit plus GH von 128,85 – 129,85 m ü. NHN (entspricht max. 18,35 m über vorhandenem Gelände) planungsrechtlich gesichert. Durch die geringere Höhe der innenliegenden Gebäudeteile wird ferner deren ausreichende Besonnung gewährleistet.

MU 4

Im MU 4 wird die höchstzulässige Anzahl der Vollgeschosse nicht zwingend, sondern als Höchstmaß festgesetzt. Analog des städtebaulichen Konzepts werden in den die Pocketparks rahmenden Bereichen vornehmlich sechs Vollgeschossen und in den innenliegenden Gebäudeteilen fünf- und zweigeschossig Gebäudekörper ermöglicht. Ebenfalls werden GH als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt. Die folgenden Gebäudehöhen werden festgesetzt: II = 118,95 – 119,95 ü. NHN (entspricht max. 8,45 m über vorhandenem Gelände), V = 128,85 – 129,85 m ü. NHN (entspricht max. 18,35 m über vorhandenem Gelände), VI = 132,15 – 133,15 m ü. NHN (entspricht max. 21,65 m über vorhandenem Gelände) (exemplarisch am nordwestlichen Baufeld).

In diesem Teil-Baugebiet wird die Anzahl der zulässigen Wohnnutzung auf höchstens 50% der Geschossfläche in Gebäuden verringert (s. Kap. 12.1.4). Der gewerblich genutzte Anteil kann daher entsprechend einen Anteil von > 50 % einnehmen. Um hier auch Bauten zu ermöglichen, die zur Ausübung einer gewerblichen Nutzung auf z.B. überhohe Geschosse oder bspw. hallenartige Räume angewiesen sind, wird hier auf die Festsetzung von zwingenden Vollgeschossen verzichtet. Eine harmonische Höhenentwicklung wird jedoch über die als Mindest- und Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhen sichergestellt.

Gemeinbedarfsfläche

Auf der Gemeinbedarfsfläche wird auf die Ausweisung einer zwingenden oder maximal möglichen Anzahl an Vollgeschossen verzichtet. Derartige Festsetzungen sind für den Bau der Turnhalle sowie des Schulgebäudes nicht erforderlich und würden ggf. dem Bau von beispielsweise teilweise überhohen Geschossen für eine Aula o.ä. widersprechen. Zudem bilden die Gebäude der Schulnutzung eine typologische und voraussichtlich auch architektonische Einheit, die sich von der umgebenden Bebauung abhebt. Eine einheitliche Höhe der Geschosse analog dem Bebauungsband B ist hier dementsprechend aus Gründen der städtebaulichen Einheitlichkeit nicht erforderlich.

Nach Satzungsbeschluss wird ferner für die Flächen ein architektonischer Wettbewerb gemäß der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) durchgeführt werden. Auch um einer Bebauungsplanänderung vorzugreifen, die ggf. bei der Festsetzung von zwingenden oder auch höchstzulässigen Geschossigkeiten erforderlich werden würde, wird die Höhenentwicklung hier einzig über festgesetzte Gebäudehöhen hinreichend gesteuert (s. Kap. 12.4.2).

Für die Baufelder der Gemeinbedarfsfläche werden zur Steuerung der Höhenentwicklung Gebäudehöhen als Höchstmaße festgesetzt. Auf die Festsetzung von Mindestgebäudehöhen wird in der Gemeinbedarfsfläche verzichtet. Schulgebäude sind Spezialimmobilien, deren konkrete Ausgestaltung die zum Zeitpunkt des Schulneubaus verfolgten pädagogischen Konzepte widerspiegelt. Im Rahmen der Abwägung wird die diesbezügliche Flexibilität höher eingestuft, als die Sicherung einer möglichst gleichmäßige Gebäudehöhe im Band C des neuen Quartiers. Es ist zudem angesichts des knappen Zuschnitts der überbaubaren Grundfläche in der Gemeinbedarfsfläche davon auszugehen, dass die als Höchstmaß zulässige Gebäudehöhe weitgehend ausgeschöpft wird.

Für die Schule wird eine Gebäudehöhe von max. 130,65 m ü. NHN (entspricht max. 18,35 m über vorhandenem Gelände). Die Turnhalle wird mit einer Gebäudehöhe von max. 124,70 m ü. NHN (entspricht max. 12,65 m über vorhandenem Gelände) festgesetzt. Im südlichen Bereich, hin zur Planstraße, soll die Eingangshalle plus Umkleiden, Technikflächen und weitere Funktionsräume für die Turnhalle entstehen; in diesem Bereich ist so der Bau von drei Vollgeschossen problemlos möglich, um die erforderlichen Nutzungen für den (Schul-) Sportbetrieb unterzubringen. Im rückwärtigen Bereich soll die eigentliche Dreifeldturnhalle untergebracht werden. Bei der Höhenausweisung wurde die spätere Nutzung entsprechend berücksichtigt.

Die Turnhalle bildet den nördlichen Abschluss des Bebauungsbandes B. Die Höhe des nördlichsten Baufeldes des MU 3 wird hierbei nicht wieder aufgenommen, sondern eine Höhenentwicklung entsprechend der Nutzungen einer Turnhalle mit begleitenden Räumlichkeiten festgesetzt. Das langgestreckte Schulgebäude kann hingegen in Verlängerung des MU 4 (Bebauungsband C) die Gebäudehöhe einer regelhaften V-Geschossigkeit wieder aufnehmen.

GE 1

Textliche Festsetzung

2.1.1

Im GE 1 kann die festgesetzte Gebäudehöhe auf 50 % der überbaubaren Fläche bis zu einer Gebäudehöhe von 162 m ü. NHN überschritten werden.

[§ 16 Abs. 6 BauNVO]

Begründung

Im GE 1 ist die Festsetzung einer Anzahl von Vollgeschossen städtebaulich nicht erforderlich; die einheitliche Geschossigkeit ist an dieser exponierten Stelle außerhalb des Bebauungszusammenhangs – insbesondere außerhalb des Ensembles des Urbanen Gebietes – städtebaulich nicht erforderlich. Auf Ebene des Bebauungsplans sollen hier gemäß dem Gebot der planerischen Zurückhal-

tung keine Einschränkungen durch Festsetzungen zu Geschossigkeiten erfolgen. Gegen den Bau von beispielsweise höheren oder niedrigeren Vollgeschossen spräche aus städtebaulichen Gründen nichts, wenn die städtebauliche Struktur des Plangebiets mit einer bandartigen Anordnung insgesamt gewahrt bleibt. Eine gewerbliche Nutzung am Standort soll flexibel baulich umsetzbar sein.

Jedoch erfolgt eine Regelung der Höhenentwicklung durch Planeinschrieb als Mindest- und Höchstmaß von 133,60 – 134,60 m ü. NHN (entspricht max. 22 m über vorhandenem Gelände). Diese Gebäudehöhe sichert eine harmonische Höhenentwicklung im Verlauf des Bebauungsbandes C in Verlängerung des MU 3 und des geplanten Schulgebäudes in der Gemeinbedarfsfläche.

Da das GE 1 am Ende des längsten Bebauungsbandes liegt (das im Südwesten mit dem Parkhaus-West außerhalb des Plangebiets seinen Abschluss findet) und zudem den nördlichen Quartiersauftakt bildet, ist hier auch die Ausbildung eines städtebaulichen Hochpunktes vorstellbar, wenn städtebaulich auch nicht zwingend erforderlich. Um den städtebaulichen Hochpunkt analog des zugrundeliegenden Bebauungskonzepts zu ermöglichen, wird die textliche Festsetzung getroffen, dass im GE festgesetzte Gebäudehöhe auf 50 vom Hundert der überbaubaren Flächen bis zu einer Gebäudehöhe von höchstens 162 m ü. NHN überschritten werden darf. Die konkrete Gebäudeform soll im Rahmen eines architektonischen Wettbewerbs gemäß der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) entwickelt werden.

Auf diese Weise wird in Kombination mit der Festsetzung der GFZ (s. Kap. 12.5) gewährleistet, dass der städtebaulich gewünschte Hochpunkt entwickelt werden kann, ohne das jedoch eine gebietsunterverträgliche bauliche Dichte zu befürchten ist. Die Lage des Hochpunktes innerhalb des Baufeldes ist dabei städtebaulich nicht relevant. Die konkrete bauliche Ausgestaltung des Wettbewerbsergebnisses soll auf der Ebene der Bauleitplanung nicht unnötig eingeschränkt werden.

GE 2

Im GE 2 wird ebenfalls auf die Festsetzung der Anzahl von Vollgeschossen verzichtet. Eine gewerbliche Nutzung am Standort soll flexibel möglich sein; das heißt, dass der Bau von einer variablen Anzahl an Vollgeschossen hier städtebaulich vertretbar ist. Seine Höhenentwicklung wird durch Festsetzungen zur GH gesteuert. Das GE 2 nimmt dabei die Höhe des gegenüberliegenden Baufeldes für den geplanten Schulbaukörper wieder auf: GH 129,65 – 130,65 m ü. NHN (entspricht 18,35 m über vorhandenem Gelände). Es markiert durch seine Lage den östlichsten Abschluss des neu entstehenden Quartiers.

Städtebauliche Dichte in GE 1 und GE 2

In den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 können jeweils aufgrund der Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung im Zusammenspiel mit der überbaubaren Grundstücksfläche Geschossflächen verwirklicht werden, durch die in § 17 Abs. 1 BauNVO für Gewerbegebiete als Höchstmaß genannte Geschossflächenzahl von 2,4 überschritten werden kann.

Diese hohe Dichte ist vor allem aufgrund der Lage des neuen Stadtteils im zentralen Bereich Leipzigs unmittelbar neben dem Hauptbahnhof gerechtfertigt. Es ist explizites Ziel des Master- und damit des Bebauungsplans, ein verdichtetes, urbanes Stadtquartier zu entwickeln. Die hohe Lagegunst des Plangebiets soll entsprechend ausgenutzt werden. Die festgesetzten Dichteparameter gewährleisten eine ortsbildverträgliche Einfügung der beiden Gewerbegebietsflächen in die angrenzenden und ebenfalls mit urbaner Dichte geplanten benachbarten Teil-Baugebiete. Die hohe Dichte ist zudem städtebaulich gerechtfertigt, um die bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und mit Infrastruktur versorgten Bereich zu konzentrieren. Die Konzentration der Baukörper soll eine möglichst flächensparsame Entwicklung des neuen Stadtteils bewirken, die auch aus gesamtstädtischer Sicht erstrebenswert ist, um die bauliche Nutzung von Freiflächen möglichst zu vermeiden und einen schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB sicherzustellen. Das Grundkonzept des Masterplans und damit auch des Bebauungsplans orientiert sich damit insgesamt am Leitbild der kompakten europäischen Stadt und entspricht modernen städtebaulichen Konzepten für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Die hohe Dichte ist zudem unter Berück-

sichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. den Kosten für die Flächenherrichtung erforderlich.

Ein Ausgleich für die hohe städtebauliche Dichte erfolgt zudem durch die Nachbarschaft der Baugebiete an einer öffentlichen Parkanlage und an Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zu Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, die unmittelbar angrenzen. Ein lokalklimatischer Ausgleich ist ferner dadurch gegeben, dass das Plangebiet an weiträumige Bahntrassen angrenzt, auf denen keine bauliche Nutzung stattfindet.

Auch potenziell nachteilige Auswirkungen einer erhöhten baulichen Dichte (GRZ) auf Natur und Umwelt werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gemindert, indem z.B. Anpflanzgebiete getroffen werden.

Für das Plangebiet ist ferner ein Mobilitätskonzept erstellt worden, dessen Umsetzung im Rahmen des Städtebaulichen Vertrags abgesichert wird. Das Plangebiet ist darüber hinaus an den ÖPNV und das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Belange des Verkehrs finden somit ausreichend Berücksichtigung.

Sonstige öffentliche Belange stehen der Überschreitung der Dichteobergrenzen nach § 17 Absatz 1 BauNVO in den Gewerbegebieten nicht entgegen.

Textliche Festsetzung

2.2

Die in der Planzeichnung festgesetzten Gebäudehöhen können in den Urbanen Gebieten MU 1.1, MU 2 und MU 3 auf bis zu 15 % und in den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2, den Urbanen Gebieten MU 1.2 und MU 4 sowie der Gemeinbedarfsfläche auf bis zu 25% der Dachfläche des darunter liegenden Geschosses um bis zu 3 m durch Aufbauten wie Dachzugänge und technische Anlagen (z.B. Zu- und Abluftanlagen, Fahrstuhlüberfahrten) überschritten werden. Ausgenommen von der Regelung in Satz 1 sind Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie. Der Abstand der Aufbauten von den Außenseiten des darunter liegenden Geschosses muss mindestens der Höhe des Aufbaus entsprechen. Abweichend von Satz 1 darf bei Gebäuden mit bis zu zwei Vollgeschossen die Grundfläche der in Satz 1 genannten Aufbauten insgesamt 15% der auf dem Baugrundstück tatsächlich überbauten Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO nicht überschreiten. Bei Ausnutzung von Nr. 2.1 sind Dachaufbauten, welche nach oben über den oberen Abschluss der Fassaden hinausreichen, unzulässig.

[§ 16 Abs. 6 BauNVO]

Begründung

Bei der Erbauung eines Gebäudes sind aufgrund der heute geforderten Wohn- und Energiestandards mannigfache technische Anforderungen bezüglich dessen technischer Ausstattung (z.B. Wärmetauscher, Lüftungen etc.) erforderlich. Dies hat zur Folge, dass einige Gebäudeteile höher sind als das Gebäude selbst, z.B. Fahrstuhlschächte oder Abluftanlagen. Dies hat Auswirkungen auf die Dachlandschaft eines Quartiers. Innerhalb des Plangebiets kommt der Dachlandschaft aufgrund seiner innerstädtischen, exponierten Lage eine besondere Bedeutung zu, denn diese wirkt mit prägend für das neu entstehende Ortsbild am Standort, insbesondere weil vielfältige Sichtbezüge zu den umliegenden und geplanten Nutzungen, aber auch durch vorbeifahrende Pkw und Züge bestehen werden. Auch die vorgesehene hochwertige bauliche Gestaltung der Gebäude könnte durch ungesteuert zulässige Dachaufbauten konterkariert werden, ebenso die durch die Festsetzungen zur Anzahl von Vollgeschossen sowie der Gebäudehöhen angestrebte Einheitlichkeit des Quartiers in der Höhenentwicklung.

Um der besonderen städtebaulichen Sensibilität des Standorts einerseits und den genannten technischen Anforderungen an die Gebäudeausstattung andererseits gerecht zu werden und entsprechend

flexibel auf erforderliche technische Anlagen in der Bauausführung reagieren zu können, wird daher eine eingeschränkte Überschreitung der maximalen Gebäudehöhen um maximal drei Meter zugelassen. Durch die Festsetzung wird zugleich sichergestellt, dass technische Aufbauten allseitig rückversetzt werden. Die Festsetzung reguliert die maximale Höhe dieser in Relation zum einzuhaltenden Abstand zu den Außenseiten des darunter befindlichen Geschosses. Durch die Regelung werden die Aufbauten städtebaulich unbedenklich, da deren Wahrnehmung aus dem öffentlichen Raum durch den zwingenden Rücksprung von der Traufkante deutlich gemindert wird.

Zur Erreichung der genannten planerischen Zielsetzungen wird das Ausmaß der Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen durch Dachaufbauten dabei an zwei Bedingungen geknüpft:

- Die Begrenzung der Überschreitung durch Dachaufbauten selbst (3 m) und
- das Zurücktreten der Aufbauten in dem Maß, das der Höhe des jeweiligen Aufbaus entspricht, damit die optische Prägung für Benutzer des öffentlichen Straßenraums möglichst begrenzt wird.

Ziel der Regelung ist es, die Belange der Baukultur und der Gestaltung des Ortsbildes bei der städtebaulichen Planung angemessen zu berücksichtigen und die Einpassung der Bebauung in die Umgebung zu steuern.

Mit der Festsetzung wird eine angemessen großzügige und flexible Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Gebäudehöhen durch Dachaufbauten wie bspw. technische Anlagen gewährt.

Abweichend von Satz 1 der textlichen Festsetzung 2.4.2 ist auf dem geplanten Hochpunkt im GE 1 die Überschreitung der maximal möglichen Gebäudehöhe durch die genannten technischen Anlagen nicht zulässig, wenn die Regelung in der textlichen Festsetzung Nr. 2.1 ausgeschöpft wird und auf einem Teilbereich der überbaubaren Fläche eine Gebäudehöhe von bis zu 162 m ü. NHN realisiert wird. Der weithin sichtbare Hochpunkt soll eine städtebauliche Landmarke sein und als Orientierungspunkt dienen. Er soll als architektonisch-städtebauliches Highlight mit Strahlkraft die Identifikation mit dem Quartier stärken. Die Verunklarung dieses städtebaulichen Elements durch technische Dachaufbauten ist aufgrund der besonderen Rolle und Funktion des Gebäudes städtebaulich nicht vertretbar.

Die flächenmäßige Begrenzung der Dachaufbauten bilden eine weitere Bedingung für den Umfang und die Ausgestaltung von Dachaufbauten. Dabei findet eine Unterscheidung der Teil-Baugebiete bezüglich der von Dachaufbauten in Anspruch genommenen Dachflächen in Relation zur auf dem Baugrundstück tatsächlich überbauten Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO statt.

Für die Teil-Baugebiete MU 1.1, MU 2 und MU 3, die gemäß der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (s. Kap. 12.1) vornehmlich einer Wohnnutzung dienen sollen und in denen zur Wahrung einer besonderen städtebaulichen Einheitlichkeit eine zwingende Anzahl von Vollgeschossen in Kombination mit Regelungen zur Gebäudehöhe (Mindest- und Höchstmaße) festgesetzt wird, wird ein Flächenanteil der Dachaufbauten von 15 % festgesetzt. In den Teil-Baugebieten GE 1, GE 2 und MU 1.2 sowie MU 4, die im Wesentlichen durch gewerbliche Nutzungen dominiert werden sollen, wird dementsprechend eine Inanspruchnahme der Dachflächen in Relation zur tatsächlich überbauten Grundfläche auf dem Baugrundstück von 25 % festgesetzt. In gewerblich genutzten Baugebieten sind technische Dachaufbauten oftmals für die Funktion dieser unabdingbar (z.B. in Form von Lüftungs-, Abluft-, Klima- und Filteranlagen). Um hier keine unverhältnismäßige Einschränkung in der flächenmäßigen Ausdehnung von für die gewerbliche Nutzung erforderlichen Dachaufbauten festzulegen, wird die oben stehende Regelung getroffen. In den Teil-Baugebieten MU 1.1, MU 2 und MU 3 wird hingegen ein anderes städtebauliches Bild angestrebt, das von einem höheren Anteil an Wohnnutzungen und einer starken Einheitlichkeit in der Höhenentwicklung geprägt ist (s. Kap. 12.4.2). Dementsprechend soll die von Dachaufbauten in Anspruch genommene Dachfläche aus städtebaulichen Gründen hier nicht mehr als 15 % betragen.

Bei Gebäuden mit bis zu zwei Vollgeschossen dürfen die Grundflächen von Dachaufbauten unabhängig von ihrer vornehmlichen Nutzungsstruktur 15 % der auf dem Baugrundstück tatsächlich überbauten Flächen nicht überschreiten. Diese Festsetzung wird getroffen, da die Dachlandschaft von zweigeschossigen Gebäuden aufgrund der geringeren Höhe eine größere städtebauliche Wirkung entfaltet. Negative visuelle Beeinträchtigungen dieser Bereiche sollen durch die Festsetzung gemindert werden.

Ausgenommen von der Regelung zur flächenmäßigen Begrenzung der Dachaufbauten sind Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie. Photovoltaik- und Solarthermieanlagen sind regelhaft flach geneigte Anlagen, die aus städtebaulicher Sicht keine Verunstaltung der Dachlandschaften mit sich bringen – zudem greift auch hier die Festsetzung 2.2, die das Zurückweichen von Dachaufbauten von den Gebäudeaußenkanten regelt. Aus städtebaulichen Gründen ist keine weitere Beschränkung dieser Anlagen in ihrer flächenhaften Ausdehnung erforderlich. Ferner wird durch die Regelung auch dem Leitsatz des § 1 Abs. 6 Nr. 7 f) entsprochen, laut dem bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere auch die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzungen von Energie zu berücksichtigen ist. Sie sind zudem nach Stand der Technik problemlos mit einer Dachbegrünung (s. textliche Festsetzung 8.1) vereinbar.

12.5 Überbaubare Grundstücksfläche; Bauweise; Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, Stellplätze, Nebenanlagen

12.5.1 Überbaubare Grundstücksfläche

Zeichnerische Festsetzung

Die Grenzen der überbaubaren Grundstücksflächen werden mit Baugrenzen und Baulinien zeichnerisch festgesetzt. Dabei werden entlang der Straßenverkehrsflächen und zu den Pocketparks regelmäßig Baulinien festgesetzt, wobei in den inneren bzw. rückwärtigen Bereichen der Baufelder Baugrenzen festgesetzt werden. Im Bebauungsplan findet an bestimmten Stellen außerdem eine weitere Spezifizierung von Baugrenzen und Baulinien statt (s. textliche Festsetzung 3.3).

[§ 9 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1 BauNVO]

Begründung

Gemäß des der Planung zugrundeliegenden Bebauungs- und Nutzungskonzepts (s. Kap. 9.2) werden die überbaubaren Flächen unter Zuhilfenahme von Baugrenzen und Baulinien baukörperbezogen ausgewiesen. Hierbei werden besondere städtebauliche Fluchten und Raumkanten durch Baulinien planungsrechtlich fixiert, die überbaubaren Grundstücksfläche in den städtebaulich weniger sensiblen Bereichen, insbesondere in den straßenabgewandten und rückwärtigen Bereichen der Bauflächen durch Baugrenzen bestimmt. Durch die baukörperbezogene Ausweisung der überbaubaren Flächen wird sichergestellt, dass das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept in der aus dem Wettbewerbsverfahren einschließlich des anschließenden Überarbeitungsprozesses hervorgegangenen Ausgestaltung umgesetzt werden kann, da die Umsetzung dieses hochwertigen und vielfältig fachbehördlich abgestimmten Konzeptes die wesentliche planerische Zielsetzung des Bebauungsplans abbildet.

Durch Baulinien werden die folgenden Gebäudeteile und Baufluchten zur Strukturierung des öffentlichen Raumes gesichert:

- Die denkmalgeschützten Kopfbauten an der Planstraße D werden durch Baulinien gesichert. Auch bei Abgang der Gebäude wird derart der Fortbestand der vorhandenen prägenden Raumkanten gewährleistet. Die Baulinien im MU 1.1 und MU 1.2 umfassen die vorhandenen und geplanten Baukörper entlang der Straßenverkehrsflächen der Planstraße A und der Planwegs B und markieren somit eine klare Raumkante in dieser cityseitigen Eingangssitua-

tion in das neue Quartier. Die sonstigen vorhandenen und geplanten Gebäudeteile werden durch Baugrenzen gesichert.

- Die die Pocketparks flankierenden Gebäudeteile werden ebenfalls durch Baulinien gesichert. Hier wird zudem eine Überschreitungsmöglichkeit für Erker und Balkone vorgesehen (s. Festsetzung 3.1, 3.2 und 3.3). Diese baulichen Kanten dienen der klaren städtebaulichen Akzentuierung und Rahmung der Pocketparks.
- Dieser Argumentation folgend werden auch die Gebäudeteile, die die Pocketparks – getrennt durch die Straßenverkehrsflächen der Planstraße C und des Planwegs B – rahmen durch Baulinien gesichert.
- Im MU 3 und MU 4 werden zudem die straßenseitigen Flanken der am Quartiersplatz liegenden Gebäudeteile durch Baulinien gesichert. Hierdurch sollen die städtebaulich bedeutsamen Kanten der Baublöcke in ihrer Form gesichert werden.
- Im MU 3 wird für den südlichen Baublock die zur Planstraße A ausgerichtete Gebäudeseite durch Baulinien gesichert. Dem liegt das Planungsziel zu Grunde, dem gegenüberliegenden MU 2, wo durch Ausweisung von Baugrenzen eine stärker strukturierte Fassade möglich ist, eine klare definierte Bauflucht gegenüberzustellen, um dem Straßenraum noch im ausreichendem Maße räumlich fassen zu können und ein beidseitiges Ausfransen der Raumkanten zu vermeiden.
- Die Bauflucht entlang der Planstraße C wird im MU 4, dem Schulbaukörper (Gemeinbedarfsfläche) und dem GE 2 durch Baulinien gesichert. Hierdurch wird eine klare Bauflucht entlang der Haupteerschließungsstraße des Gebietes geschaffen. Die Bebauung im Plangebiet wird entlang der Straßenräume geschlossen und der öffentliche Raum klar erkennbar begrenzt und strukturiert. Das GE 2 nimmt eine Sonderstellung in Quartier ein. Die konkrete Ausformung der Gebäudekörper soll hier nicht bereits auf Ebene der Bauleitplanung zu stark fixiert werden. Von Bedeutung ist jedoch die Ausbildung einer Raumkante entlang der zentralen Erschließungsachse und der klaren räumlichen Begrenzung des Straßenraums auf Höhe des geplanten Schulgebäudes.
- Die Baulinie entlang der südwestlichen Grenze des Turnhallengebäudes wird in Ausrichtung zur Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um eine klare bauliche Kante am Endpunkt des Bauungsbandes B (s. Kap. 9.2) zu schaffen. Durch die klare Raumkante wird ferner der Pocketpark baulich umfasst und erfährt hierdurch eine städtebauliche Hervorhebung.

Zeichnerische Festsetzung

Es werden Baugrenzen und Baulinien zeichnerisch festgesetzt, die durch Erker und Balkone um die in der textlichen Festsetzung beschriebenen Werte überschritten werden dürfen. Die verwendeten Planzeichen sind gem. § 2 Abs. 2 PlanZV sinngemäß aus den Planzeichen 3.4 (Baulinie) und 3.5 (Baugrenze) entwickelt.

Es handelt sich um die folgenden Baugrenzen und Baulinien:

- MU 2: Baugrenzen zur Planstraße A und zum festgesetzten Gehrecht
- MU 1.2: Baulinien zum Pocketpark
- MU 3: Baulinien zu den Pocketparks
- MU 4: Baulinien zu den Pocketparks sowie am nordöstlichen Ende des Baufeldes (90°-Winkel zur Planstraße C)

[§ 23 Abs. 2 Satz 3, Abs. 3 Satz 3 BauNVO]

Textliche Festsetzung

3.1

In den Bereichen mit unterbrochener Baugrenze ist eine Überschreitung der Baugrenzen für Erker und Balkone bis zu einer Tiefe von 1 m ausnahmsweise zulässig, sofern eine Breite von jeweils 6 m nicht überschritten wird. Die Länge aller Überschreitungen darf dabei je Geschoss höchstens 1/3 der Breite der jeweiligen Außenwand betragen.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO]

3.2

In den Bereichen mit unterbrochener Baulinie ist eine Überschreitung der Baulinien für Erker und Balkone bis zu einer Tiefe von 1 m sowie ein Zurückweichen von der Baulinie bis zu einer Tiefe von 2 m ausnahmsweise zulässig, sofern eine Breite von jeweils 6 m nicht überschritten wird. Die Länge aller Überschreitungen darf dabei je Geschoss höchstens 1/3 der Breite der jeweiligen Außenwand betragen.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 2 Satz 3 BauNVO]

Es werden Möglichkeiten der Überschreitung der Baulinien und Baugrenzen durch Erker und Balkone textlich zugelassen. Die Überschreitung von Baulinien und Baugrenzen wird dabei an die folgenden Bedingungen geknüpft:

- Die Tiefe der Überschreitung beträgt höchstens 1 m und
- überschreitet dabei eine Breite von 6 m nicht.
- Sämtliche Überschreitungen dürfen höchstens 1/3 der Breite der jeweiligen Außenwand je Geschoss betragen.

Durch die genannten geringfügigen Überschreitungen von Baulinien und Baugrenzen werden flexible Gestaltungsmöglichkeiten der einzelnen Gebäudefassaden ermöglicht, ohne grundsätzliche, für die Wirkung des Stadtraums maßgebliche Abweichungen vom Bebauungskonzept zuzulassen. Insbesondere die Schaffung hochwertiger Räume (speziell Wohnungen) nach heutigem Standard ist regelhaft verbunden mit dem Vorhandensein von Erkern und Balkonen. Durch die zulässige Überschreitung der Baulinien und Baugrenzen durch Erker und Balkone um 1 m wird ein Teil dieser voraussichtlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen realisiert werden, um eine ausreichende Tiefe des zur Wohnung gehörenden Freisitzes für eine Möblierung zu bekommen. Um gut nutzbare Wohnaußenbereiche schaffen zu können, ist im Falle von Baulinien daher auch eine Regelung für das Zurückweichen von der Baulinie erforderlich. Dadurch, dass von dieser 2 m zurückgewichen werden darf, kann der Bauherr entscheiden, ob die Außenwohnbereiche ausschließlich als Loggia oder nur als Teilloggia mit einer 1 m tiefen Auskragung realisiert werden. Die textlichen Festsetzungen 3.1 und 3.2 sichern die Attraktivität der Gebäude für die späteren Nutzer und wirken Leerständen entgegen.

Die Festsetzungen werden klarstellend getroffen, denn gemäß § 23 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 BauNVO sind geringfügige Überschreitungen der Baulinien und Baugrenzen zulässig. Der Entscheidung über die Zulässigkeit und das Maß der Überschreitung durch die Baugenehmigungsbehörde wird mit der Festsetzung vorgegriffen. Beim möglichen Maß der Überschreitung kann zwar auf Rechtsprechungen zurückgegriffen werden, diese werden jedoch einzelfallabhängig getroffen. Auf ihrer Grundlage lässt sich ebenso wenig wie auf der Grundlage einer prognostizierten Einzelfallentscheidung der Baugenehmigungsbehörde ein verlässlicher Wert der möglichen Überschreitungen für den vorliegenden Fall ermitteln. Das zulässige Maß der Überschreitung, das durch die Festsetzung gesichert wird, entspricht dem der Planung zugrundeliegenden städtebaulich-architektonischen Konzept.

Von den textlichen Festsetzungen 3.1 und 3.2 bleiben zudem die Regelungen in § 23 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 BauNVO unberührt, sodass auch in den Bereichen, wo die textlichen Festsetzun-

gen nicht gelten, ein geringfügiges Überschreiten von Baugrenze und Baulinie grundsätzlich im Rahmen einer fehlerfreien Ermessensentscheidung von der Baugenehmigung genehmigt werden kann. Der Bauherr hätte auf diese positive Ermessensausübung nur eben keinen Rechtsanspruch.

Die Überschreitungen der Baulinien und Baugrenzen sind in dem genannten geringfügigen Ausmaß regelhaft in zwei räumlichen Situationen zulässig:

- Zu den Quartiersplätzen und den nordwestlichen Grenzen des Baufeldes im MU 4 und
- im MU 2 zu den öffentlich nutzbaren Flächen, nämlich zur Planstraße A und zum festgesetzten Gehrecht.

Diese Orte sind durch ihre besondere städtebauliche Prägung für die genannten geringfügigen Überschreitungen vorgesehen. Im MU 2 sind oberhalb des Erdgeschosses ausschließlich Wohnungen zulässig. Es sprechen keine städtebaulichen Gründe gegen eine Überschreitung der Baulinien durch Erker und Balkone um bis zu 1 m. Die gewünschte städtebauliche Einheitlichkeit der Baukörper im MU 2 wird durch die Festsetzungen zur zwingenden Anzahl von Vollgeschossen und der GH gewährleistet. Durch die einheitliche Überschreitungsmöglichkeit durch Erker und Balkone wird diese noch unterstrichen. Durch die Zulässigkeit von Erkern und Balkonen soll der Bau von attraktiven, zeitgemäßen Wohnungen ermöglicht werden.

Zu den Quartiersplätzen sind die genannten Überschreitungen zulässig, um auch hier zum einen den Bau von attraktiven und modernen Wohnungen (außer am zentralen Quartiersplatz, s. Kap. 9.2) und gewerblich genutzten Flächen (z.B. Büros) zu ermöglichen. Die Quartiersplätze bergen als belebte und begrünte Platzflächen zudem eine hohe Freiraumqualität, die die Ausrichtung der Balkone zu diesen Flächen sinnvoll macht. Ferner können durch die individuelle Fassadengestaltung durch Erker und Balkone der angrenzenden Gebäude die Plätze ein individuelles Gepräge erhalten, das zur Identifikation mit dem Quartier beiträgt.

Die Zulässigkeit von Erkern und Balkonen mit einer Breite von höchstens 6 m und auf 1/3 des jeweiligen Geschosses wird dabei im Verhältnis zu den geplanten Gebäudelängen als Höchstgrenze für verträgliche Auskragungen gesehen. Ein Dominieren der Fassaden durch Erker und Balkone oder gar die Schaffung von durchgehenden Balkonbändern, die die Festsetzung einer Baulinie oder auch Baugrenze ab absurdum führen, wird dadurch untersagt.

Textliche Festsetzung

3.3

An den mit (E) bezeichneten Baugrenzen ist eine Überschreitung dieser für Erker und Balkone bis zu einer Tiefe von 2 m ausnahmsweise zulässig. Die Länge aller Überschreitungen darf dabei je Geschoss höchstens ½ der Breite der jeweiligen Außenwand betragen.

[§ 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO]

Durch die Festsetzung wird eine Überschreitungsmöglichkeit der Baugrenzen an straßenabgewandten und innenliegenden Gebäudeseiten für Erker und Balkone ermöglicht. Diese ist an die folgenden Bedingungen geknüpft:

- Eine Tiefe von 2 m darf nicht überschritten werden und
- Die Überschreitungen dürfen höchstens ½ der jeweiligen Außenwand des Geschosses betragen.

Durch die Festsetzung soll den Bauherren in Verbindung mit den Festsetzungen 3.1 und 3.2 in der Ausgestaltung der Gebäude eine möglichst hohe Freiheit in der baulichen Ausgestaltung der Gebäude gewährt werden, ohne dass das gewünschte städtebauliche Bild beeinträchtigt wird. Die Zulässigkeit in genannten Maßstab wird dabei als verträglich angesehen. Balkone mit einer Tiefe von

2 m entsprechen dabei zudem den heutigen Standards. Insbesondere für die Ausgestaltung von Wohnungen ist diese Überschreitungsmöglichkeit für die Schaffung attraktiver und hochwertiger Außenwohnräume erforderlich. Auch die Überschreitung der Baugrenzen auf einer maximalen Länge, die der Hälfte des jeweiligen Geschosses entspricht, ist in den innenliegenden und straßenabgewandten, somit städtebaulich weniger prägenden Bereichen der Gebäude vertretbar.

12.5.2 Bauweise

Zeichnerische Festsetzung

Durch Planeinschrieb des Buchstabens a wird im GE 2 eine abweichende Bauweise festgesetzt. Diese bedarf der Konkretisierung mittels der textlichen Festsetzung 4.1. Im Bebauungsplan werden Gebäudeseiten markiert, an denen das Abstandsflächenmaß reduziert wird. (s. textliche Festsetzung 4.2).

[§ 9 Abs. 1 Nrn. 2, 2a BauGB, i.V.m. § 22 Abs. 4 BauNVO]

Textliche Festsetzung

4.1

Für die Urbanen Gebiete MU 1.1 bis MU 4 und das Gewerbegebiet GE 1 wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Begründung:

Für die Urbanen Gebiete MU 1.1 bis MU 4 und das Gewerbegebiet GE 1 wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Es wird somit sichergestellt, dass auch im Falle einer kleinteiligen Parzellierung der einzelnen Baublöcke jeweils dort, wo dies aufgrund der ausgewiesenen überbaubaren Flächen möglich ist, eine Grenzbebauung erfolgt und dadurch die Chance auf eine vollständige Umsetzung des Quartiers auch dann gewahrt bleibt, wenn Teilflächen des Plangebiets durch verschiedene Bauherrn zeitlich versetzt realisiert werden. Es wird zudem sichergestellt, dass durch die Baukörper die gewünschte lärmabschirmende Wirkung erzielt wird.

Bei Verzicht auf die Festsetzung der geschlossenen Bauweise erhöht sich die Gefahr, dass im Falle eines Planvollzugs durch verschiedene Bauherren das Baurecht nicht voll ausgenutzt und mit seitlichem Grenzabstand gebaut wird. Die so entstehenden Lücken in den Gebäudefluchten wären rein zufällig, so dass ein städtebaulicher Torso entstehen könnte. Dieser Torso könnte ggf. durch erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgende Baumaßnahmen auch nicht mehr geheilt werden, wenn nämlich bei späteren Bauvorhaben zur Vermeidung sich überdeckender Abstandsflächen ebenfalls ein seitlicher Grenzabstand eingehalten werden muss. Um die Umsetzung des verfolgten städtebaulichen Konzepts zu begünstigen, wird daher für die genannten Baugebiete eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Textliche Festsetzung

4.2

Für das Gewerbegebiet GE 2 wird als abweichende Bauweise festgesetzt:

Es gilt die offene Bauweise, jedoch darf die Länge der Gebäude gemessen parallel zur straßenseitigen Baulinie jeweils nicht weniger als 40 m und nicht mehr als 80 m betragen. Abweichend von Satz 2 beträgt die erforderliche Mindesttiefe der seitlichen Abstandsflächen 10 m.

[§ 9 Abs. 1 Nrn. 2, 2a BauGB, i.V.m. § 22 Abs. 4 BauNVO]

Begründung

Im GE 2 soll weder in der offenen, noch der geschlossenen Bauweise gebaut werden. Daher wird eine abweichende Bauweise definiert. Durch die Festsetzung ist sichergestellt, dass dort entstehende Gebäude straßenseitig

- eine Länge von 40 m nicht unterschreiten und
- eine Länge von 80 m nicht überschreiten.

Hierdurch wird eine flexible Bebauung des Baufeldes beispielsweise mit bis zu zwei Gebäuden mit jeweils 60 m Länge gewährleistet. Genauso ist aber auch eine Bebauung mit einem Gebäude mit 80 m Länge und einem weiteren Gebäude mit 40 m Länge zulässig. Die Maße ergeben sich wie folgt:

- 40 m: Eine Gebäudelänge von mindestens 40 m ist erforderlich, um die städtebauliche Wirkung zu erhalten, die am Standort gewünscht ist. Es soll ein beidseitig durch bauliche Kanten gerahmter Straßenraum geschaffen werden. Im Rahmen der geplanten Umgebungsbebauung sind 40 m Gebäudelänge hier als Mindestmaß erforderlich, um den gewünschten städtebaulichen Effekt zu erzielen.
- 80 m: Als Höchstmaß werden 80 m Gebäudelänge definiert. Diese Länge leitet von der maximal möglichen Gebäudelänge ab, die sich bei Einhaltung der definierten seitlichen Abstandsflächen (Grenzabstände) von je 10 m ergibt (40 m Gebäude + 20 m Lücke + 80 m Gebäude = 140 m Länge des Baufeldes).

Die Gebäude müssen dabei einen seitlichen Mindestabstand von 10 m einhalten. Auf diese Weise entsteht beim Bau von zwei Gebäuden von mindestens 40 m Gebäudelänge und bei Vollaussnutzung der Gebäudehöhe (s. Kap. 12.4.2) eine Freifläche zwischen diesen, die 20 m misst. Durch diese Regelung soll gewährleistet werden, dass bei Maximalbebauung des Baufeldes (2 Baukörper á z.B. 40 m und 80 m) immer eine bauliche Lücke von 20 m entsteht. Hierdurch soll dem baulichen Riegel ein höheres Maß an optischer Leichtigkeit zuteil werden. Nach dem Vorbild der Pocketparks entsteht somit auch hier eine Platzsituation, die dem Aufenthalt der Nutzer der Gebäude dienen kann und das Potential birgt, die Fläche durch entsprechend repräsentative Gestaltung aufzuwerten.

Im restlichen Quartier wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet, da sie aus städtebaulichen Gründen nicht erforderlich ist. Durch die baukörperbezogene Ausweisung der überbaubaren Flächen und die sonstigen Festsetzungen zum Maß der Nutzung werden die gewünschten Kubaturen auch ohne festgesetzte Bauweise ausreichend gesichert.

Textliche Festsetzung

4.2

Die erforderliche Tiefe der Abstandsflächen beträgt entlang der mit (B1) bezeichneten Gebäudeseiten $0,25 H$ und entlang der mit (B2) bezeichneten Gebäudeseiten $0,3 H$.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB]

Die festgesetzten Gebäudehöhen stellen in den Baugebieten jeweils sicher, dass sich die Abstandsflächen gegenüberliegender Gebäude nicht überlappen, so dass die Ziele, die mit den bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen verfolgt werden, wie insbesondere eine ausreichende Belichtung und die Wahrung eines angemessenen Sozialabstandes, weiterhin gewahrt sind. Da jedoch einerseits einige Gebäude unmittelbar an der Straßenbegrenzungslinie errichtet werden sollen und andererseits die Erschließungsstraßen mit Blick auf eine sparsame Erschließung und unter Berücksichtigung der Belange des Bodenschutzes keineswegs unnötig groß dimensioniert werden sollen, kommt es an den mit (B1) und (B2) markierten Fassaden insofern zu einer Unterschreitung des regulär bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächenmaßes, als dass die Abstandsfläche über die Straßenmitte hinausragt. Die textliche Festsetzung Nr. 4.2. ist folglich erforderlich, damit die als Mindest- und Höchstmaße festgesetzten Gebäudehöhen nicht im Widerspruch zu den bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen stehen und der Bebauungsplan somit vollziehbar ist.

12.5.3 Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche

Textliche Festsetzung

3.4

Kellergeschosse und Tiefgaragen mit ihren Nebeneinrichtungen dürfen, mit Ausnahme ihrer Zufahrtsrampen, auch außerhalb der festgesetzten Baulinien und Baugrenzen errichtet werden.

[§ 23 Abs. 2 Satz 3, Abs. 3 Satz 3 BauNVO]

Begründung

Mit der angestrebten baulichen Dichte im Plangebiet geht ein entsprechend hoher Stellplatzbedarf einher. Damit eine städtebaulich vorteilhafte Unterbringung des ruhenden Verkehrs analog des im vorliegenden städtebaulichen Entwurf geplanten Gebietscharakters eines autoarmen Quartiers erreicht werden kann, ist dessen möglichst vollständige Verlagerung in Tiefgaragen planerisch gewünscht (s. Kap. 9.3.3). Zur Unterstützung dieses Planungsziels ist eine Grundflächenzahl von 0,8 gem. § 19 Abs. 4 BauNVO ausreichend. Dementsprechend wird die oben stehende Festsetzung getroffen. Die Lage der Tiefgaragen soll unabhängig von der überbaubaren Fläche ermöglicht werden, da die Baukörperfestsetzung der individuell gestalteten Gebäude kaum Spielraum zur ökonomisch sinnvollen Anlage von Tiefgaragen lässt.

Die Zufahrtsrampen zu Tiefgaragen sind nicht außerhalb der durch Baulinien und Baugrenzen definierten überbaubaren Grundstückflächen zulässig. Auf diese Weise kann verhindert werden, dass Rampen zu Tiefgaragen in den Freiflächen zwischen Gebäuden entstehen, die gemäß des zugrundeliegenden Bauungs- und Nutzungskonzepts (s. Kap. 9.2) eine Funktion als Freiflächen für Bewohner und Nutzer des Quartiers innehaben sollen. Zudem soll die fußläufige Durchwegbarkeit des Quartiers umfassend möglich sein. Diese Planungsabsichten sollen durch den Ausschluss von, aufgrund der regelhaft über Rampen erfolgenden, flächenintensiven Tiefgaragenzufahrten außerhalb der überbaubaren Grundstückflächen gesichert werden. Auf diese Weise sind Tiefgaragenzufahrtsrampen innerhalb der Gebäude unterzubringen. Hier ist eine Rampenlösung denkbar oder auch eine Zufahrtslösung über Autofahrstühle. Durch die Festsetzung wird dementsprechend eine städtebaulich zurückhaltende Unterbringung von Tiefgaragenzufahrten gewährleistet.

Weiterhin ist der Betrieb von Tiefgaragen mit einer gewissen räumlichen Infrastruktur verbunden, die für die reibungslose Funktion dieser erforderlich ist. Dabei handelt es sich beispielsweise um Lagerräume, Räume für die Unterbringung diverser technischer Anlagen (z.B. Lüftungsanlage). Diese Nebeneinrichtungen sind für die Funktion der Tiefgaragen erforderlich; für diese gelten daher die gleichen Regelungen wie für Tiefgaragen.

Mit der Festsetzung soll weiterhin ermöglicht werden, dass auch Kellergeschosse außerhalb der überbaubaren Grundstückflächen entstehen können. Diese Regelung folgt der gewünschten Belebung der Erdgeschosszone des Quartiers. Dementsprechend soll vermieden werden, dass Lager- oder Abstellräume in den Erdgeschosszonen entstehen, die aufgrund ihrer oftmals abweisenden Ausgestaltung (z.B. durch fensterlose Fassadenbereiche) dem gewünschten oben geschilderten städtebaulichen Charakter entgegenstehen können.

12.5.4 Stellplätze

Textliche Festsetzung

5.1

In den Urbanen Gebieten MU 1.1 bis MU 4 sind Stellplätze und zugehörige Nebeneinrichtungen mit Ausnahme nur in Untergeschossen zulässig (Tiefgaragen).

[§ 12 Abs. 6 BauNVO]

Begründung

Die Festsetzung wird in dem Urbanen Gebiet MU 1.1 – MU 4 getroffen, da in diesem durch gemischte Nutzungen – also auch durch das Wohnen – geprägten Quartier analog des vorliegenden städtebaulichen Konzepts eine städtebaulich vorteilhafte Unterbringung des ruhenden Verkehrs geplant ist. Im Übrigen entspricht die der Festsetzung 5.1 der Begründung zur Festsetzung 3.4.

Die tendenziell höheren Baukosten von Tiefgaragen sind angesichts üblicher Baukosten und angesichts der Verwertbarkeit der äußerst zentral gelegen Flächen zumutbar.

Parkplätze im öffentlichen Raum sind von der Regelung nicht betroffen, da sie keine „Stellplätze“ im bauordnungsrechtlichen Sinne sind. Im öffentlichen Raum sind die folgenden Parkplätze vorgesehen:

- Entlang der Planstraße A einseitige Parkstreifen (Breite 2,0 m),
- entlang der Planstraße C zweiseitige Parkstreifen (Breite 2,5 m) und
- vor den geplanten Gebäudekörpern im MU 4 und GE 2 jeweils eine Lieferzone (Länge: 10,4 bis 12,6 m, Breite: 2,5 m).

Zusätzlich sollen Parkplätze in den Straßenflächen an Kita- und Schulstandorten entstehen.

12.5.5 Nebenanlagen

Textliche Festsetzung

5.2

Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind nur in Form von Werbepylonen gemäß 9.4, Außenspielflächen, Einfriedungen und Möblierungen wie z.B. Bänken zulässig. Ausnahmsweise können auch Freisitze außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Abweichend von Satz 1 sind im MU 1.1 und MU 2 Nebenanlagen in einem 5 m tiefen Bereich im Anschluss an die öffentliche Grünfläche und die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Fuß- und Radweg" ausgeschlossen. Von der Regelung in Satz 3 ausgenommen sind Einfriedungen, sofern diese zur öffentlichen Grünfläche durch eine mindestens gleich hohe Hecke abgeschirmt werden.

[§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO]

Begründung zu 5.2

Aufgrund der geplanten Nutzungen ist es das städtebauliches Ziel, hochwertig gestaltete Freiflächen in den Baugebieten zu entwickeln, die weitgehend als Grün- oder Platzflächen ohne störende Einbauten nutzungsbezogen genutzt werden können. Aufgrund der innenstadtnahen Lage der Fläche und der angestrebten hochwertigen städtebaulich-architektonischen Gestaltung des Gesamtquartiers, müssen an die Gestaltung der privaten Grundstücksbereiche erhöhte Anforderungen gestellt werden.

Der Grund hierfür ist, dass diese aufgrund der geplanten Baustrukturen von den öffentlichen Räumen regelhaft uneingeschränkt einsehbar sein werden. Um den städtebaulichen Gesamteindruck nicht zu stören, sollen also bauliche Nebenanlagen im Plangebiet ausgeschlossen werden. Als Ausnahme sind Werbepylonen in dem Urbanen Gebiet auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig (s. hierzu Begründung zu textlicher Festsetzung 9.3). Ebenso sind Außenspielflächen, Einfriedungen und Möblierungen wie z.B. Bänke zulässig. Diese Nebenanlagen dienen regelhaft der qualitätvollen Ausgestaltung eines Gebietes und entfalten aufgrund ihrer baulichen Eigen-

schaften keine negativen städtebaulichen Auswirkungen, die es zu verhindern gäbe. Freisitze werden ausnahmsweise zugelassen. Diese sind insbesondere auf den Quartiersplätzen denkbar und können zur Belebung dieser beitragen (z.B. durch Gastronomie wie Caféaußenanlagen). (Überdachte) Freisitze z.B. in den Hofinnenflächen oder den straßenabgewandten Teilbereichen der Baufelder können zur Aufenthaltsqualität einen positiven Beitrag leisten. Daher sollen diese nicht kategorisch ausgeschlossen werden. Ihre Zulässigkeit zeigt sich dabei im Rahmen einer Einzelfallprüfung durch das zuständige Bauamt.

Eine besondere Aufmerksamkeit erfordert der Übergang zwischen den privaten Gartenflächen im MU 1.1 und MU 2 zu dem angrenzenden Grünzug und dem in ihm eingebetteten Fuß- und Radweg. Hier sollen bis zu einer Tiefe von 5 m gar keine Nebenanlagen zulässig sein, um die Aufenthaltsqualität im Grünzug und dem in ihm eingebetteten Fuß- und Radweg nicht zu beeinträchtigen. Es muss den zukünftigen Bewohnern jedoch gestattet sein, aus Gründen der Sicherheit und des damit verbundenen Wohlbefindens ihr Grundstück einzufrieden, z.B. durch einen Zaun, der weiterhin zulässig bleibt. Damit die Einfriedung jedoch die Gestalt- und Aufenthaltsqualität in der öffentlichen Grünfläche und auf dem Fuß- und Radweg nicht beeinträchtigt, ist geregelt, dass diese zur öffentlichen Grünfläche und zum Fuß- und Radweg durch eine Hecke abgeschirmt werden muss.

Textliche Festsetzung

5.3

Abweichend von der Festsetzung 5.2 sind Abstellplätze für Fahrräder in den Urbanen Gebieten ausnahmsweise auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO, i.V.m. VwVSächsBO 49.1.2]

Begründung zu 5.3

Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradschuppen, Fahrradbügel) sollen allgemein nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in Tiefgaragen zulässig sein. Derart sollen insbesondere von ihnen ausgehende störende Effekte auf die angestrebte Freiflächengestaltung ausgeschlossen werden. Durch die baukörperbezogenen Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche kann davon ausgegangen werden, dass Fahrradabstellanlagen innerhalb der Gebäude, z.B. in Tiefgaragen oder Fahrradräumen im Erdgeschoss, untergebracht werden. Denn insbesondere der Bau von überdachten Fahrradabstellanlagen (Nebenanlagen) kann zu städtebaulichen Wirkungen führen, die den vorliegenden Planungen zur hochwertigen städtebaulichen und freiraumplanerischen Gestaltung entgegenstehen. Um den Nutzern des Quartiers trotzdem die Chance auf einen niedrighwelligen Zugang zu ihren Fahrrädern (ohne Erforderlichkeit der im Zweifelsfall zeitaufwendigeren Abholung des Fahrrads aus der Tiefgarage) zu ermöglichen, wird festgesetzt, dass Fahrradstellplätze ausnahmsweise auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Hierdurch soll auch der Umstieg auf das Fahrrad als Fortbewegungsmittel erleichtert werden; die Umsetzung der Ziele des Mobilitätskonzepts soll zudem derart unterstützt werden (s. Kap. 9.3.3). Es kann davon ausgegangen werden, dass in den Außenanlagen 30 % der gemäß SächsBO notwendigen Fahrradstellplätze für das Ortsbild noch verträglich sind.

Über die Flächenaufteilung nach Wohnen und (bisher unspezifischem) Gewerbe im Plangebiet wurde im Verkehrskonzept eine Anzahl an Einwohnern und Beschäftigten für das Gebiet ermittelt. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Menschen in Leipzig 3,6 Wege am Tag zurücklegen (vgl. Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt: Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2015“, Leipzig 2015). Der sogenannte Modal Split bildet dabei ab, zu welchen Anteilen diese Wege mit dem MIV, dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV getätigt werden. Die Wahl des Verkehrsmittels ist von der Lage des Gebietes und Nähe zur Innenstadt abhängig. So werden nach Modal Split in Citynähe weniger Wege mit dem MIV zurückgelegt, dafür mehr durch das Rad, zu Fuß und den ÖPNV. Im Plangebiet wird sich der Modal Split, durch die im Mobilitätskonzept beschriebenen

Maßnahmen, dem ermittelten vorhandenen Modal Split der innenstadtnahen Bereiche angleichen und sich folgendermaßen auffächern:

Verkehrsmittel	%
MIV	28,3 %
ÖPNV	19,0 %
Fahrrad	23,1 %
Fuß	29,6 %

Hieraus leitet sich der Anteil der außerhalb überbaubarer Flächen zulässigen Fahrradabstellanlagen ab. Denn 23,1% der Wege im citynahen Bereich werden mit dem Rad zurückgelegt. Diesen regelmäßigen Nutzern wird mit der Festsetzung die Chance eingeräumt, niederschwellig auf ihr Rad zugreifen zu können. Außerdem kann auf diese Weise der Umstieg auf das Fahrrad auch für andere Nutzer des Gebietes attraktiver gestaltet werden.

12.6 Gehrechte

Zeichnerische Festsetzung:

Für die geplanten Durchwegungen der privaten Flächen der Pocketparks sowie der Freifläche zwischen den beiden zentralen Baufeldern im MU 2 werden Flächen außerhalb der Baugrenzen zeichnerisch als mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Flächen mit je 3 m Breite festgesetzt. Auf dem zentralen Quartiersplatz werden zwei dieser Durchwegungen durch Gehrechte gesichert.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB]

Begründung

Eine Durchwegung der Pocketparks in südöstlicher bis nordwestlicher Ausrichtung soll aus den folgenden Gründen zulässig sein:

Die fußläufige Durchquerungsmöglichkeit der Pocketparks sowie der Freifläche zwischen den beiden zentralen Baufeldern im MU 2 soll gemäß dem städtebaulichen Konzept der Allgemeinheit offenstehen. Das Quartier soll für Bewohner und sonstige Nutzer fußläufig optimal erschließbar sein. Die Durchquerungsmöglichkeit soll ferner bestehen, um die ÖPNV-Angebote am Hauptbahnhof und im Bereich des Knotenpunkts Berliner Straße/Roscherstraße auf möglichst kurzen und stadträumlich attraktiv geführten Wegen zugänglich zu machen. Damit werden auch die Ziele des Stadtentwicklungsplans (STEP) „Verkehr und öffentlicher Raum“ umgesetzt.

Für die Sicherung der Durchwegungen der Pocketparks werden in der Planzeichnung mit dem Planzeichen Nr. 15.5 der PlanZV Bereiche (Korridore) als Flächen für die Eintragung eines Gehrechtes zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Deren genaue Lage ergibt sich aus dem vorliegenden Freiflächenkonzept (s. Kap. 9.4). Dessen Umsetzung ist mit den jeweiligen Fachstellen der Verwaltung abgestimmt und wird durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert. Dementsprechend ist die genaue Verortung der Korridore möglich. Die Breite von 3 m ermöglicht dabei auch Begegnungsverkehr zwischen Fußgängergruppen und ist entsprechend ausreichend dimensioniert.

(Üblicherweise ist die Streitige Durchsetzung von Gehrechten nicht nötig, da die Erfahrung zeigt, dass Bauherren es vorziehen, Wegerechte für die Öffentlichkeit gemäß den Wünschen der Stadt, aber in eigener Regie zu realisieren. Auch in diesem Planverfahren hat der Investor erklärt, die gewünschten Wegerechte einzuräumen und die erforderlichen Wege zu bauen. Ein streitiger Vollzug

der Festsetzung und die Verwendung städtischer Haushaltsmittel ist daher aller Wahrscheinlichkeit nach nicht erforderlich.)

Rettungs-, Feuerwehrfahrzeuge und andere öffentlich-rechtliche Einsatzfahrzeuge dürfen auf diesen – und anderen befahrbaren – Flächen im Urbanen Gebiet ebenfalls fahren. Für das Zufahrtsrecht der Rettungsdienste ist jedoch keine planungsrechtliche Festsetzung nötig, da die Duldungspflicht der Grundstückseigentümer bereits im Sächsischen Gesetz über den Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz verankert ist.

Die Abgabe der Erklärung des derzeitigen Grundstückseigentümers gegenüber der Stadt, dass Bau-lasten eingetragen werden sollen, kann im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden; sie kann jedoch im städtebaulichen Vertrag zu diesem Bebauungsplan vereinbart werden.

12.7 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Zeichnerische Festsetzung:

In einer Nebenzeichnung sind die ermittelten resultierenden Außenlärmpegel $L_{a,res}$ dargestellt, auf deren Grundlage das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen nach DIN 4109 zu bestimmen ist.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB]

Textliche Festsetzung

6.1.

Für schutzbedürftige Räume nach DIN 4109-1:2018-01 sind Vorkehrungen zum Schutz vor Außenlärm am Gebäude zu treffen. Für die Mindest-Dimensionierung der Vorkehrungen zum Schutzes vor Außenlärm ist das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen nach der o.g. Norm unter Anwendung des in der Nebenzeichnung 1 für den entsprechenden Fassadenabschnitt eingetragenen resultierenden Außenlärmpegels $L_{a,res}$ zu bestimmen. Die Anwendung eines geringeren Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ ist zulässig, wenn gutachterlich nachgewiesen wird, dass aus der tatsächlichen Außen-Lärmbelastung geringere Anforderungen an den passiven Schallschutz resultieren.

6.2

Schutzbedürftige Räume im Sinne der o.g. Norm, die nur Fenster zu Fassaden mit einer Lärmbelastung > 50 dB(A) nachts besitzen, sind nach VDI-Richtlinie 2719 mit schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen auszustatten. Für die Lüftung dieser Räume sind auch andere technische Lösungen zulässig, wenn der sich aus der o.g. Norm ergebende Schutzanspruch nicht unterschritten wird.

6.3

Innerhalb der mit GE 1 und GE 2 bezeichneten Teilflächen sind ausschließlich solche Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK nach DIN 45691:2006-12 weder tags (06:00 bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) überschreiten:

Teilfläche	LEK tags [dB(A)]	LEK nachts [dB(A)]
GE 1	61	47

GE 2	66	49
------	----	----

Für den im Plan dargestellten Richtungssektor A (Bezugspunkt ETRS89/UTM33: 317 836,00 / 5691 947,50) erhöhen sich die Emissionskontingente L_{EK} um folgende Zusatzkontingente:

Sektor	Richtung	Zusatzkontingent	
		$L_{EK,Zus,tags}$	$L_{EK,Zus,nachts}$
A	20° bis 220°	+10 dB	+11 dB

Die Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens erfolgt nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5, wobei in den Gleichungen (6) und (7) nach DIN 45691 für Immissionsorte j im Richtungssektor k $L_{EK,i}$ durch $L_{EK,i} + L_{EK,zus,k}$ zu ersetzen ist.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB]

Begründung

Auf das Plangebiet wirkt sowohl Gewerbe- als auch Verkehrslärm ein. Die Verkehrslärmbelastung ergibt sich aus

- den östlich des Plangebiets befindlichen Bahntrassen und den von dort ausgehenden Bahnlärm,
- den von der Straßenbahnlinien 9, 10, 11 und 16 ausgehenden Straßenbahnlärm im Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße und der Berliner Straße und
- den vom umliegenden Straßennetz, maßgeblich von der Kurt-Schumacher-Straße und der Berliner Straße auf das Plangebiet einwirkende Straßenverkehrslärm.

Darüber hinaus wirkt auf das Plangebiet von außen Gewerbelärm ein. Relevante Gewerbelärmquellen sind hier

- Betriebsstätte der städtischen Wasserwerke, Berliner Straße 25
- Elektrogroßhandel, Roscherstraße 12
- Städtisches Kraftwerk, Eutritscher Straße 14
- Autohaus, Roscherstraße 15,
- Autohaus und Kfz-Werkstatt, Roscherstraße 17-21,
- Autohaus, Roscherstraße 23,
- Reifenhandel, Roscherstraße 27,
- Kfz-Werkstatt, Roscherstraße 4,
- Parkhaus, Preußenseite,
- Standort Bodenservice Hauptbahnhof, Preußenseite,
- Warenanlieferung für die Gewerbeeinheiten des Hauptbahnhofs,
- Busplatz an der Preußenseite.

Neben diesen im Bestand bereits vorhandenen und von außen auf das Plangebiet einwirkenden Lärmemissionen sind im Rahmen der Planung auch die Emissionen zu beachten, die erst in Folge der Planung innerhalb des Plangebiets entstehen und auf das Plangebiet einwirken werden. Dazu gehören

- die Verkehrslärmbelastungen, die auf den innerhalb des Plangebiets geplanten Erschließungsstraßen entstehen werden und

- die Gewerbelärmbelastungen, die potenziell von den im Plangebiet vorgesehenen Gewerbegebietsflächen ausgehen könnten.

Darüber hinaus sind die Lärmimmissionen zu beachten, die in Folge des Plangebiets entstehen, aber auf Nutzungen außerhalb des Plangebiets einwirken. Es handelt sich um die Zunahme der Verkehrslärmbelastungen im Umfeld des Plangebiets durch den Ausbau des Kreuzungspunktes Berliner Straße / Roscherstraße zur Anbindung des Quartiers an das übergeordnete Straßennetz und die allgemeine planungsbedingte Zunahme der Verkehrslärmbelastung durch die planungsinduzierten Mehrverkehre.

Im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen wurde daher geprüft,

- wie hoch die Verkehrslärmbelastung für die geplante Wohnbebauung sein wird und welche Maßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse erforderlich sind,
- in welchem Maße sich durch die Umsetzung des Bebauungsplans die Verkehrs- und damit die Lärmbelastung für das Umfeld des Plangebiets verändert,
- welche Geräuschimmissionen durch das im Plangebiet festgesetzte Gewerbegebiet hervorgerufen werden bzw. unter welchen Voraussetzungen eine hier vorgesehene gewerbliche Nutzung aus immissionschutzrechtlicher Sicht genehmigungsfähig ist,
- welche Gewerbelärmbelastung von außen auf die Wohnnutzung im Plangebiet einwirkt und
- ob und welche planerischen Maßnahmen jeweils zur Konfliktbewältigung erforderlich sind.

Grundsätzlich gilt, dass im Rahmen der Abwägung die Abwägungsdirektive des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist, zu berücksichtigen ist. Demnach sind Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen einerseits und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen andererseits möglichst räumlich zu trennen. Setzt man diesen Planungsleitsatz als Planungsprämisse, könnten insbesondere aufgrund der auf das Plangebiet einwirkenden Bahnlärmbelastung im Plangebiet auf großen Teilflächen nur solche Nutzungen angesiedelt werden, die selbst relativ lärmunempfindlich sind, zugleich aber selbst wenig Lärm erzeugen, um für die nord- und südwestlich des Plangebiets befindliche Wohnnutzung keine zusätzlichen Lärmbelastungen zu erzeugen. § 50 BImSchG fordert jedoch nicht im Sinne eines rigorosen Trennungskonzepts die räumliche Trennung, sondern die Zuordnung der Flächen derart, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden und ist daher als Optimierungsgebot zu verstehen. Planerische Zielsetzung muss es daher sein, die bestehende Konfliktlage, die im konkreten Fall aus der unmittelbaren Nachbarschaft zwischen Bahntrasse und den Urbanen Gebieten mit anteiliger Wohnnutzung resultiert, zu entschärfen. Dementsprechend sieht das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Bauungs- und Nutzungskonzept eine Abstufung des Nutzungsspektrums entlang der geplanten Baubänder von Südost nach Nordwest vor, in dem die lärmunempfindlicheren Nutzungen nahe der Bahntrasse und die lärmsensibleren Wohnnutzungen von dieser abgerückt und im Schwerpunkt in den ruhigeren Bereichen entlang der Parthe angeordnet werden. So kann dem Planungsziel entsprochen werden, ein funktionsgemischtes, insbesondere auch dem Wohnen dienendes Quartier zu schaffen, um die besondere Lagegunst des Standorts optimal ausschöpfen zu können. Zugleich wird auch die steigende Nachfrage nach Wohnraum und der Bedarf nach einem Schulstandort berücksichtigt.

Verkehrslärm in Folge des Kreuzungsausbaus Berliner Straße / Roscherstraße

Der Umbau der Kreuzung Berliner Straße / Roscherstraße stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar, so dass die in der Berliner Straße vorhandene Wohnnutzung gegebenenfalls Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen hat, wenn eine „wesentliche Änderung“ und eine Überschreitung der Im-

missionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV vorliegen. Die hierzu in der 16. BImSchV genannten Voraussetzungen wurden überprüft.

Eine „wesentliche Änderung“ auf Grund eines erheblichen baulichen Eingriffs liegt vor, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- a. um mindestens 3 dB(A) oder
- b. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- c. von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die Berechnungen des Gutachters zeigen, dass an keinem der relevanten Immissionspunkte eines der Kriterien erfüllt ist.

Verkehrslärmbelastung im Plangebiet

Das Plangebiet ist bereits in der Bestandssituation insbesondere entlang der Bahntrasse einer erheblichen Verkehrslärmbelastung ausgesetzt. Aber auch im Süd- und Nordwesten entlang der Kurt-Schumacher-Straße und entlang der Berliner Straße ist mit einer erhöhten Verkehrslärmbelastung zu rechnen. Die von der Berliner Straße ausgehenden Verkehrslärmemissionen wirken sich auf das Plangebiet umso stärker aus, je dichter die Neubebauung an diese Straße heranrückt. Zudem geht auch von den Erschließungsstraßen im quartiersinneren eine Verkehrslärmbelastung aus.

Konkret ist in Folge der Planung für die geplante Bebauung in den einzelnen Bereichen mit folgender Verkehrslärmbelastung (jeweils im Erdgeschoss) resultierend aus allen Verkehrslärmquellen zu rechnen:

- Im Südwesten, entlang der Planstraße D und dem als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzten Bereich in Verlängerung der Planstraße D ist an der straßenzugewandten Fassade zwischen etwa 59 und 63 dB(A) tags und zwischen 55 und knapp 60 dB(A) nachts zu erwarten.
- Die nach Nordwesten zur Parthe ausgerichteten Fassaden im Siedlungsband A weisen Außenlärmpegel zwischen gut 58 und knapp 60 dB(A) tags und gut 55 und 57,5 dB(A) nachts auf.
- Die Außenlärmpegel an den nach Südosten zur Bahntrasse und zentralen Erschließungsachse ausgerichteten Fassaden im Siedlungsband C sowie die gleichsam ausgerichtete Fassade des geplanten Schulgebäudes variieren zwischen rund 63 und 67 dB(A) tags sowie 59 und 64 dB(A) nachts.
- Die höchste Lärmbelastung ist für das GE 1 entlang dessen bahnrassenzugewandter Südostfassade gegeben. Sie liegt bei bis zu 68,5 dB(A) tags und 65,1 dB(A) nachts.
- In den lärmgeschützten Blockinnenbereichen des Siedlungsbandes B ist es hingegen am ruhigsten. Hier beträgt die Lärmbelastung im günstigsten Fall nur gut 44 dB(A) tags und gut 40 dB(A) nachts.

Die durch das Lärmgutachten ermittelten Beurteilungspegel zeigen, dass in den einer Wohnnutzung zugänglichen Baugebieten die zur Orientierung herangezogenen schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete häufig nicht eingehalten werden können. Zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse muss daher ein ausreichender passiver Schallschutz am Gebäude erfolgen, der durch die Festsetzung von Bau-Schalldämm-Maße der Außenbauteile sichergestellt wird.

In der Festsetzung wird auf die DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ verwiesen. Da die Fassadenabschnitte der Baugebiete entlang der öffentlichen Straßen in unterschiedlichem Ausmaß von Straßenverkehrslärm betroffen sind, werden die in der Nebenzeichnung 1 ermittelten resultierenden Außenlärmpegel $L_{a,res}$ eingetragen und damit den Fassadenabschnitten zugeordnet. Auf Grundlage des ermittelten resultierenden Außenlärmpegel $L_{a,res}$ kann dann in der DIN 4109 das erforderliche Bau-Schalldämm-Maß für den jeweiligen schutzbedürftigen Raum eindeutig bestimmt werden. Beim Vollzug der Festsetzung Nr. 3.2.1 ist zur Bestimmung des notwendigen Bau-Schalldämm-

Maßes zudem auf die vom Bauherrn beabsichtigte Nutzung abzustellen. Die textliche Festsetzung i. V. mit der zeichnerischen Angabe des ermittelten resultierenden Außenlärmpegel $L_{a,res}$ in der Nebenzeichnung 1 und mit Verweis auf die DIN 4109 erfüllt das Kriterium der Bestimmtheit, denn die am Bau Beteiligten können das Maß des baulichen Schallschutzes eindeutig aus Bebauungsplan und DIN 4109 bestimmen.

Die in der Nebenzeichnung 1 dargestellten resultierenden Außenlärmpegel $L_{a,res}$ stellen jeweils auf das lauteste Geschoss ab. Es kann sich im Einzelfall ergeben, dass für andere Geschosse ein geringerer Lärmschutz ausreichend ist. Um ein Übermaß zu vermeiden ist daher geregelt, dass von den getroffenen Anforderungen abweichende geringere Schalldämm-Maße zulässig sind, wenn durch Sachverständige für Schallschutz nachgewiesen wird, dass die Anwendung dieser Maße ausreichend ist.

Für gesunde Wohnverhältnisse hat eine ausreichende Nachtruhe eine hervorgehobene Bedeutung. Zu einem ungestörten und erholsamen Schlaf gehört eine ausreichende Belüftung der schutzbedürftigen Räume, die für das Schlafen geeignet und dazu genutzt werden.

Sofern ein für das Wohnen genutzter Raum nur Fenster zu einer Fassade mit einer hohen nächtlichen Schalleinwirkung besitzt, sind für einen ausreichenden Schutz vor gesundheitsschädlichen Schalleinwirkungen nicht nur die Dämmwirkung der Fassade gemäß Festsetzung 6.1 erforderlich, sondern gleichzeitig auch besondere Vorkehrungen zur Sicherung der notwendigen nächtlichen Belüftung (Luftwechsel). Das Öffnen eines (üblichen) Fensters zu lärmbelasteten Straßen zum Zwecke der Belüftung ist der Gesundheit abträglich, denn bei Beurteilungspegeln über 45 dB ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich. Daher sind andere (technische) Möglichkeiten zur Belüftung vorzusehen, so dass Fenster zur Straße nicht (auf herkömmliche Art weit) geöffnet zu werden brauchen.

Für diese Wohnungen werden daher durch die Festsetzung 6.2 die notwendigen Luftwechsel sichergestellt. Gemäß der Festsetzung wird der Einbau fensterunabhängiger Lüftungsvorrichtungen notwendig, wenn die nächtliche Schallbelastung der Fassade 50 dB(A) überschreitet (Beurteilungspegel). Dies betrifft im Plangebiet ein Großteil der Fassaden.

Fensterunabhängig im Sinne der Vorschrift bedeutet, dass die Lüftung unabhängig von der Öffnung des Fensters funktioniert; eine baulich-räumliche Zuordnung ist aber möglich. Die Lüftungseinrichtungen müssen den Richtlinien der VDI 2719 entsprechen: In dieser Richtlinie wird in Kap. 5.1 die Schalldämmung von Lüftungseinrichtungen und -elementen geregelt. Die geforderten fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen können entweder als einzelne Anlagen in jedem Raum oder bspw. als Teil einer zentralen Anlage realisiert werden.

Auch bei Festsetzung eines hohen Maßes an baulichem Schallschutz soll die Festsetzung 6.2 zur Belüftung dem Bauherren ein Mindestmaß an Flexibilität bei der Erfüllung des Festsetzungsziels gewähren, da die notwendigen baulichen / technischen Vorkehrungen einen erhöhten technischen Aufwand erfordern. Es ist zu erwarten, dass es weitere Fortschritte in der Bautechnik gibt. Daher bestimmt Satz 2 der Festsetzung, dass auch andere technische Lösungen zulässig sind, soweit der Schallschutz dabei gewährleistet ist. Dies ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Gewerbelärm

Auf das Plangebiet wirken aus unterschiedlichsten Richtungen Gewerbelärmimmissionen ein (siehe oben). Die lärmtechnischen Berechnungen haben ergeben, dass diese Lärmbelastungen jedoch nur so hoch sind, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Urbane Gebiete an den nach den Vorgaben des Bebauungsplans hinsichtlich der überbaubaren Flächen möglichen maßgeblichen Immissionspunkte durchgehend eingehalten werden können. Folglich ergibt sich aus den vorhandenen Gewerbelärmquellen im Umfeld des Plangebiets und den in Folge der Planung zu erwartenden Nutzungen im Plangebiet kein Immissionskonflikt, die mit planerischen Mitteln aufgelöst werden müssten.

Für die von der Deutschen Bahn AG betriebene Logistiktutzung am Südostrand des Plangebiets (unmittelbar nördlich der Bahnhofshalle) kommt es jedoch durch eine heranrückende Wohnnutzung zu einer Einschränkung des Nutzungsspielraums. Zwar kommt es in Folge der Planung für die derzeit ausgeübte Nutzung nicht zu einer Einschränkung. Im Falle einer Nutzungsänderung müsste jedoch auf eine eventuell westlich angrenzende Wohnnutzung in einem Urbanen Gebiet Rücksicht genommen werden. Diese Einschränkung ist im Rahmen der Abwägung jedoch als hinnehmbar einzustufen, da andernfalls die Zielsetzung, auch innerhalb des Bandes C eine kleinräumige Funktionsmischung zu erreichen, nicht verwirklicht werden könnte.

Für andere Gewerbenutzungen im Umfeld des Plangebiets ist eine Einschränkung der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten als Planungsfolge nicht zu befürchten, da entweder, wie im Falle des Parkhauses oder der Anlieferung der im Bahnhofsgelände befindlichen Nutzungen, eine Nutzungsänderung oder Ausweitungen nicht zu erwarten ist oder da für die vorhandenen Gewerbebetriebe bereits näher gelegene maßgebliche Immissionsorte im Sinne der TA Lärm limitierend für die Nutzungsmöglichkeiten des Gewerbegrundstücks wirken und die im Plangebiet vorgesehene Wohnnutzung nicht näher an diese Betriebe heranrückt.

Obwohl es durch keinen der im Umfeld des Plangebiets derzeit vorhandenen Gewerbebetrieb zu einer Überschreitung des Immissionsrichtwerts für Urbane Gebiete an nach den Regelungen des Bebauungsplans möglichen Immissionspunkten kommt, ergibt sich durch diese Betriebe für das Plangebiet eine Vorbelastung, die bei der Ermittlung, welche Lärmemissionen innerhalb des neu geplanten Gewerbegebiets noch erzeugt werden dürfen, damit die Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Plangebiet nicht überschritten werden, berücksichtigt werden muss. Zur Vermeidung von Immissionskonflikten zwischen gewerblichen Nutzungen, die in den Gewerbegebieten angesiedelt werden können und der Wohnnutzung, die in den Urbanen Gebieten zulässig ist, ist es daher erforderlich, die in den Gewerbegebieten zulässigen Emissionen entsprechen der textlichen Festsetzung 6.3 zu kontingentieren. Für die Gemeinbedarfsfläche wird dabei die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebiets angesetzt. Bei Neuansiedlung eines Gewerbebetriebs ist durch verschiedene Maßnahmen, wie z.B. Gebäudestellung bzw. Organisation von Liefervorgängen, die Möglichkeit gegeben, relativ problemlos die festgesetzten Emissionskontingente einzuhalten.

12.8 Beschränkung der Stellplätze

Textliche Festsetzung

5.5

Die höchstens zulässige Zahl der Kfz-Stellplätze ergibt sich aus der für Wohnnutzungen um 40%, für Gewerbenutzungen um 50% und für Schulnutzungen um 25% reduzierten Mindestzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze, die auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung durch die zuständige Behörde ermittelt wurde. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen erfahren abweichend von Satz 1 keine Reduktion anhand der genannten Werte.

[§ 12 Abs. 6 BauNVO i.V.m. VwVSächsBO 49.2.1]

Begründung

Gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO kann in einem Bebauungsplan festgesetzt werden, dass in einem Baugelände oder in bestimmten Teilen des Baugebiets Stellplätze insgesamt ausgeschlossen werden oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind.

Landesrechtliche Regelungen dürfen dem nicht entgegenstehen. § 49 Abs. 1 SächsBO beinhaltet zwar eine Stellplatzpflicht, es gibt aber die Möglichkeit, die erforderlichen Stellplätze auch in zumutbarer Nähe herzustellen oder nach § 49 Abs. 2 SächsBO abzulösen. Damit gibt es landesrechtliche Ausnahmen zur Stellplatzpflicht auf dem eigenen Grundstück, sodass die Anwendung des § 12 Abs. 6 BauNVO i.V.m. dem Bebauungsplan grundsätzlich rechtskonform ist und den Ausschluss oder eine Beschränkung durch Festsetzung ermöglicht.

Diese Reduzierung der Zahl notwendiger Stellplätze soll im Bereich dieses Bebauungsplans aus stadt- und umwelplanerischen Gründen in höherem Maße erfolgen. Es sind für Wohnnutzungen 60%, für Gewerbenutzungen 50% sowie für Schulnutzungen 75% der gemäß SächsBO mindestens erforderlichen Stellplätze zulässig.

Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Die Stadt Leipzig flankiert die Entwicklung zentraler und zentrumsnaher Lagen mit dem Bestreben, diese schrittweise vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten und damit die Aufenthalts- und Erlebnisqualität für Gäste und Bewohner spürbar zu verbessern. Als Baugebiet in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt soll im Plangebiet ebenfalls ein autoarmes Quartier entstehen (siehe STEP Verkehr und Öffentlicher Raum, 1. Fortschreibung 2015).
- Des Weiteren gehören die Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt und Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB grundsätzlich zu den Zielen der Bauleitplanung. Die Stadt Leipzig unternimmt vielfache Anstrengungen, um den Umwelt- und insbesondere den Klimaschutz lokal zu verbessern (siehe Energie- und Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig 2014-2020).
- Der Beitrag der Bauleitplanung für den Umwelt- und Naturschutz erfolgt auch für die Ziele des lokalen Lärm- und Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung (siehe Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig 2009).
- In der stark vorbelasteten zentralen Stadtlage werden durch den Bebauungsplan Maßnahmen ergriffen, die sich vermindern auf Quell- und Zielverkehr von Kraftfahrzeugen auswirken. Die Reduzierung von Parkierungsmöglichkeiten soll die vorhandenen Alternativen wie öffentlicher Verkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr entsprechend attraktiver werden lassen. Die in diesem Plan formulierte Stellplatzbeschränkung soll aus Gründen des Umweltschutzes die (erweiterte) Innenstadt von Verkehr entlasten.

Der Investor hat in einem Mobilitätskonzept Möglichkeiten erarbeitet, um dazu beizutragen, den zukünftigen Verkehr durch die Nutzer (Bewohner, Kunden, Angestellte) in höherem Maße durch die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu bewältigen und weniger durch das private Kfz.

Insgesamt erlauben Lagegunst und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes eine Reduzierung der Stellplätze, da die Stadt Leipzig davon ausgeht, dass der zu erwartende Verkehr in geordnetem Maße bewältigt werden kann.

Vollzug der Festsetzung

Die im Einzelfall erforderliche Anzahl der notwendigen Stellplätze wird (grundsätzlich) von der Bauaufsichtsbehörde bestimmt, und zwar „unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sowie der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (so § 49 Abs. 1 Satz 3 SächsBO). Im Baugenehmigungsverfahren wird dabei die Stellplatzanzahl gem. SächsBO regelhaft von dem zuständigen Architekten ermittelt. Die Auswahl des Wertes bei Von-Bis-Angaben muss dabei mit der Behörde abgestimmt werden. Die Behörde muss der Rechnung jedoch zustimmen. In diesem Rahmen prüft sie den angegebenen Wert.

Bereits in der Verwaltungsvorschrift zur Sächsischen Bauordnung vom 31.8.2012 ist eine Reduktionsmöglichkeit der Anzahl notwendiger Stellplätze vorgesehen. Dort werden in Nr. 49.1.5 die Kriterien genannt, bei deren Erfüllung Reduktionen durch die Bauaufsichtsbehörde vorgenommen werden können, z.B. eine Nähe von max. 500 m zu einer Haltestelle des ÖPNV um 30%, Nähe zu einer Straßenbahnlinie oder Großkunden-Abonnements der Nutzer. Die in der Verwaltungsvorschrift eröffneten Reduktionsmöglichkeiten sind bei der Konzipierung der Festsetzung bereits be-

rücksichtigt und in dem festgesetzten Abzug von 40% für Wohnnutzungen und 50% für Gewerbenutzungen und 25% für Schulnutzungen enthalten. Beim Vollzug der Festsetzung ist bspw. die Reduktionsmöglichkeit um 30% aufgrund des ÖPNV weiterhin in Anspruch zu nehmen. Zudem berücksichtigt dieser Einbezug, das je nach Lage des Gebäudes der Nachweis des 500m-Abstands zum ÖPNV geführt werden muss. Wird beispielsweise gebaut, bevor wie bereits zuvor erläutert die Haltestelle zur Roscherstraße verlegt wird, fällt die Stellplatzverpflichtung entsprechend höher aus.

Zum Vollzug der Festsetzung sind in einem ersten Schritt die Tabellenwerte für die notwendigen Stellplätze entsprechend der Nutzung zu ermitteln.

Im zweiten Schritt sind die ermittelten Werte um die in der Festsetzung angegebenen Prozentsätze zu vermindern und ergeben dann die Anzahl der Stellplatzverpflichtung und gleichzeitig die maximal zulässige Zahl der Stellplätze.

Über diese Mindestanforderung hinaus vom Bauherrn freiwillig zusätzlich errichtete Stellplätze sind keine „notwendigen“ Stellplätze i.S.d. Bauordnung. Diese „überschießenden“ Stellplätze sind durch die Festsetzung untersagt.

Mit der Festsetzung wird die zulässige Anzahl der Stellplätze, die (vorhabenbezogen) auf den Grundstücken im Baugebiet errichtet werden dürfen, wie oben beschrieben auf diejenige Anzahl von Stellplätzen begrenzt, die nach Bauordnungsrecht als notwendig festgelegt wird. Die Errichtung überschießender Stellplätze ist somit nicht zulässig; die Beschränkung besteht in der Unzulässigkeit freiwillig errichteter „nicht notwendiger“ Stellplätze. Eine mögliche künftige Stellplatzsatzung für Leipzig, welche differenziert nach Gebieten eine Stellplatzverpflichtung vorsieht und zu einer geringeren Zahl an notwendigen Stellplätzen kommt, kann zur Ermittlung des genannten Wertes anstelle der oberen Rechnung angesetzt werden; die Maximalzahl ermittelt sich dann jedoch weiterhin nach dem oben beschriebenen Verfahren.

Die Festsetzung ist angemessen, denn es werden sowohl die städtebaulichen Ziele der Stadt umgesetzt als auch die Interessen der Grundstückseigentümer gewahrt. Sämtliche Grundstücke des Plangebiets bleiben erschlossen – auch für den Kfz-Verkehr. Notwendige Stellplätze und alle Stellplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (sog. Behindertenstellplätze) sind im Rahmen der übrigen Festsetzungen weiterhin zulässig.

Erhöhung der Anzahl von Fahrradstellplätzen

Eine Erhöhung der Anzahl der gem. SächsBO erforderlichen Fahrradstellplätze wird im Mobilitätskonzept als Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs aufgeführt. Vorgesehen ist die Erhöhung dieser um pauschal 33%. Eine derartige Regelung ist nicht mit den Mitteln der Bauleitplanung festsetzbar, da sie einer Ermächtigungsgrundlage entbehrt. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird daher im städtebaulichen Vertrag gesichert.

13. Verkehrsflächen, Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

Zeichnerische Festsetzung

Die zur Erschließung der Baugebiete notwendigen Straßen werden als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Maße der Flächen sind aus der Planzeichnung ablesbar. Entlang der Planstraße A und der Planstraße C sind Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB]

Begründung

Die festgesetzten Straßenverkehrsflächen dienen der effizienten Erschließung des Plangebietes und stellen eine Fortsetzung der Straßenverkehrsflächen in der Umgebung dar (s. Kap. 9.3.1).

Für die überörtliche Erschließung des Plangebiets ist ein Ausbau des Knotenpunktes Berliner Straße /Roscherstraße erforderlich. An diesen Kreuzungspunkt soll die Zufahrt zum Rettungsplatz als vierter Kreuzungsarm durch die Anbindung der Haupterschließungsstraße des Plangebiets ersetzt werden. Da auch nördlich des Plangebiets auf den Flächen des ehemaligen Freiladebahnhofs ein neues Quartier entstehen soll, muss der Knotenpunkt in einem Maße dimensioniert und ausgebaut werden, dass er die aus beiden Städtebauprojekten ergebenden Mehrverkehre aufnehmen kann.

Die Berliner Straße weist im Bestand zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. In stadteinwärtiger Richtung kann in die Roscherstraße abgebogen werden. Von der Roscherstraße kommend kann sowohl nach links als auch rechts in die Berliner Straße eingefahren werden. Das mittig in der Berliner Straße gelegene Gleisbett der Straßenbahn ist offen mit Schotter befestigt. Im Kreuzungsbereich sind die Gleisanlagen überfahrbar gestaltet.

Der Ausweisung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im Kreuzungsbereich liegt eine konkrete Kreuzungsausbauplanung zu Grunde. Damit eine ausreichend leistungsfähige Anbindung des neuen Quartiers an das übergeordnete Straßennetz möglich ist, muss der Straßenraum der Berliner Straße nordöstlich der Roscherstraße entlang von beiden Straßenseiten aufgeweitet werden.

Mit in die Planung eingeflossen sind die Abmessungen der geplanten Straßenbahnhaltestelle, die in den Bereich des Kreuzungspunkts verlegt werden soll. Der gemeinsame Geh-/Radweg im unmittelbaren Knotenpunktbereich wurde auf eine Breite von 3,50 m reduziert, da ab dieser Breite die Aufnahme des aufkommenden Fuß- und Radverkehrs gewährleistet werden kann. Der Grünstreifen wurde hinter die Gehwege gelegt. Der Eingriff in das Grundstück 2733/50 wurde somit so gering wie möglich gehalten. Dennoch zeigt die dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Kreuzungsplanung, dass für den angestrebten Endausbau der Kreuzung ein erheblicher Eingriff in das Flurstück 2733/50 erfolgen muss. Die Erschließung des Grundstücks bleibt jedoch gewahrt.

In der verkehrstechnischen Untersuchung, die auf einer überschlägigen Festzeitsteuerung basiert, wurden die Verkehrsqualität und die Rückstaulängen für die Spitzenstunde der Prognose 2025 (Arbeitsstand Januar 2017) bestimmt. Die Prognose berücksichtigt die Neuverkehre des Bebauungsplanes Nr. 323.2 und die Neuverkehre des Planungsgebietes Freiladebahnhof an der Eutritzscher Straße/ Delitzscher Straße.

Die Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten wird über das Kriterium der mittleren Wartezeit beschrieben. Im „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) sind für signalisierte Knotenpunkte Werte für die Einteilung der Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr (QSV) festgelegt. Es können Verkehrsqualitäten der Stufe A bis F ermittelt werden, wobei die Stufe A die beste Verkehrsqualität widerspiegelt. In der Stufe F sind die Wartezeiten sehr lang und in dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität überschritten. Der Rückstau wächst stetig und die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken (vgl. HBS 2015, Teil S, Kapitel S 4.2.2).

Der Knotenentwurf wurde für die Prognoseverkehrsbelastung 2025 mit Arbeitsstand Januar 2017 geprüft. Die überschlägigen Berechnungen weisen für den Knotenpunktentwurf bei einer Umlaufzeit von $TU = 90$ s die Verkehrsqualitätsstufe D aus. Maßgebend für die Einteilung in diese Stufe ist der Linksabbieger der östlichen Berliner Straße und der Linkseinbieger der Roscherstraße. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unter der Prognoseverkehrsbelastung ist somit gegeben.

Die für den Eingriff in das Grundstück 2733/50 relevanten Verkehrsströme (östliche Berliner Straße) werden in den Berechnungen in die Stufe A eingeteilt. Für den Rechtsabbieger wird eine erforderliche Staurlänge von ca. 70 m ausgewiesen, der Geradeausverkehr staut sich in der Rotphase im Mittel bis auf ca. 80 m je Spur.

Die konkrete Kreuzungspunktplanung zeigt jedoch auch, dass es mit dem stadteinwärtigen Verlegen der Straßenbahnhaltestelle „Wittenberger Straße“ und dem Ausbau des Knotens mit einer Linksabbiege-, drei Geradeausspuren (Kfz- und Radverkehr) und der Rechtsabbiegespur einen großen Eingriff in das Flurstück 2733/50 geben wird. Die entsprechenden Grundstücksflächen sind durch den

Investor des benachbarten Entwicklungsgebietes (Eutritzscher Freiladebahnhof) gesichert, der ebenfalls Interesse an der geplanten Umsetzung hat.

Um auf mögliche zeitliche Verschiebungen reagieren zu können, wurde untersucht, ob der Knoten stufenweise ausgebaut werden kann. Zeitliche Verschiebungen könnten sich ergeben, wenn der Grundstückseigentümer des Flurstücks 2733/50 dem Verkauf des benötigten Teils nicht zustimmt und ein Enteignungsverfahren angestrengt werden müsste. Um das Grundstück 2733/50 nicht zu berühren, könnten die Fahrspuren auf einen Querschnitt von 3 m reduziert werden und es würde nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 1,64 m verbleiben.

Diese provisorische Ausbauvariante ist nur ohne Verlegung der Haltestelle umsetzbar. Wird die Haltestelle in den Kreuzungsbereich verlegt, ist in jedem Fall ein Eingreifen in das Grundstück 2733/50 nötig.

Die für die innere Erschließung des neuen Quartiers festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind so angeordnet und dimensioniert, dass das in Kap. 9.3.1 beschriebene Erschließungskonzept umgesetzt werden kann. Die Planstraße A soll überwiegend mit einem Querschnitt von 13 m ausgebaut werden, sodass neben einer 5,5 m breiten Fahrbahn genug Platz für einen Park-/Pflanzstreifen und die beidseitige Führung von Fußwegen in angemessener Breite verbleibt. Der an der Südseite der Gemeinbedarfsfläche verlaufende Abschnitt der Planstraße A weist hingegen nur einen Querschnitt von 11 m auf. Hier wird auf einen fahrbahnbegleitenden Park-/Pflanzstreifen verzichtet.

Für die als zentrale Erschließungsachse fungierende Planstraße C ist ein Straßenquerschnitt von 18,5 m erforderlich. Die Fahrbahnbreite ist hier mit 6,5 m vorgesehen, um auch den Begegnungsverkehr LKW/LKW problemlos zu ermöglichen. Zudem sind beidseitig der Fahrbahn Park- und Pflanzstreifen vorgesehen. Die beidseitigen Fußwege sind größer dimensioniert als in Planstraße A.

Die Planstraße D soll einen Querschnitt von 16 m aufweisen. Der gegenüber der Planstraße A größere Querschnitt ergibt sich daraus, dass durch die historische Mauer und die historischen Bauten der künftige Querschnitt vorgegeben ist. Zudem ist beidseitig ein Park-/Pflanzstreifen vorgesehen.

Die festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen ermöglichen eine ausreichende Erschließung der Baufelder mit dem motorisierten Individualverkehr und sind für eine ausreichend leistungsfähige Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsbelastung ausreichend dimensioniert.

Im Bebauungsplan werden an folgenden Stellen Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt:

- im Bereich der Pocketparks,
- im Bereich des festgesetzten Gehrechts im MU 2 sowie
- im Grenzbereich zwischen MU 1.1 und MU 2.

In diesen Bereichen sollen jeweils aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Grundstücksüberfahrten erfolgen, da hier mit einem erhöhten Fußgängerverkehr zu rechnen ist. Die Pocketparks und das im MU 2 festgesetzte bündeln jeweils die zwischen Quartier und öffentlicher Grünfläche bzw. zur Parthe zu erwartenden Fußgängerströme. Im Grenzbereich zwischen dem MU 1.1 und dem MU 2 sind Ein- und Ausfahrten ebenfalls ausgeschlossen, da an diesen Bereich die Freiflächen der geplanten Kindertagesstätte anschließen werden, die entsprechend der im städtebaulichen Vertrag getroffenen Regelungen im MU 1.1 vorgesehen werden soll. Es ist zu erwarten, dass die Freifläche im Grenzbereich zwischen MU 1.1 und MU 2 auch als Wegealternative zur Kindertagesstätte genutzt wird, so dass hier daher ebenfalls ein erhöhtes Fußgängeraufkommen, sogar mit besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern, zu erwarten ist.

Zeichnerische Festsetzung

Die erforderlichen Fuß- und Radwege werden als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ sowie „Stadtplatz“ festgesetzt. Die Maße der Flächen sind aus der Planzeichnung ablesbar.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB]

Begründung

Die Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ sowie „Stadtplatz“ dienen der sinnvollen und effizienten Erschließung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer (s. Kap. 9.3.2). Hierbei können im Einzelnen drei Bereiche definiert werden:

- Fuß- und Radweg „Parthe-Mulde“,
- Fuß- und Radweg Planweg B und
- Stadtplatz (Planstraße D).

Der Fuß- und Radweg entlang der Parthe fungiert als Teilstück des übergeordneten Radwegs „Parthe-Mulde“. Der Fuß- und Radweg Planweg B fungiert als zentrale Erschließungsstraße für den nicht-motorisierten Verkehr und verbindet die Pocketparks miteinander. Der „Stadt balkon“ (s. Kap. 9.4) ist als Fläche mit Aufenthaltsqualität geplant und verbindet die Planstraße D mit dem übergeordneten Fuß- und Radweg entlang der Parthe.

Der Fuß- und Radweg „Parthe-Mulde“ erhält eine Breite von 5 m, so dass ein konfliktfreies Nebeneinander von Rad- und Fußgängerverkehr gewahrt ist und auch entsprechende Begegnungsverkehre ermöglicht werden.

Der Fuß- und Radweg B ist mit einem festgesetzten Querschnitt von 6,5 m etwas großzügiger dimensioniert. Die eigentliche Wegefläche wird jedoch nur 4 m breit sein und soll von einem 2,5 m breiten Pflanzstreifen begleitet werden. Zwar wird auf dieser Wegeverbindung eine hohe Frequenzierung durch Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg von und zur Schule erwartet. Der Weg ist jedoch vorrangig als Fußweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ geplant. Damit ist eine stärkere Rücksichtnahme der Radfahrer auf den Fußverkehr gewährleistet.

Der „Stadtplatz“ dient sowohl dem Fußgänger- als auch dem Radverkehr. Er hat darüber hinaus die Funktion einer Platzfläche, auf der auch Außengastronomie ermöglicht werden kann. Entsprechend dieser Zielsetzung ist der Querschnitt hier mit 15,9 m großzügig ausgebildet. Es verbleibt Raum auch für die Unterbringung von Fahrradabstellmöglichkeiten. Zudem soll die Platzfläche durch zwei Pflanzstreifen gegliedert werden. Der „Stadtplatz“ wird ferner aufgrund seiner erhöhten Lage gegenüber der Kurt-Schumacher-Straße über zwei neue Treppen bzw. eine Rampe innerhalb der denkmalgeschützten Mauer mit dem angrenzenden Stadtquartier verknüpft (s. Kap. 9.4).

14. Grünordnerische Festsetzungen

Zeichnerische Festsetzung

In dem Planstraßen A, C und D sowie im Planweg B und im Bereich der Pocketparks sowie auf der Fläche für den Gemeinbedarf werden Linien für Baumpflanzungen mit der Anzahl zu pflanzender Bäume zeichnerisch festgesetzt. Die jeweilige Anzahl kann der Planzeichnung entnommen werden.

Südlich der jeweiligen Plangebietsgrenzen der Teil-Baugebiete MU 1.1 und MU 1.2 wird jeweils ein anzupflanzender Einzelbaum zeichnerisch festgesetzt.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB]

Begründung

Ein stadtgestalterisches Ziel ist die Herstellung begrünter Straßenräume. Die zeichnerischen Festsetzungen dienen somit der Neugestaltung des Straßenraumes. Die Festsetzungen dienen aber auch der Verbesserung der stadttökologischen Bedingungen im Plangebiet.

Mit der zeichnerischen Festsetzung werden die Anzahl sowie die Zuordnung zu Straßenabschnitten festgelegt: Die Linie markiert die beabsichtigte Anordnung der Bäume an der Straße. Es handelt sich um die straßenraumbegleitenden Bäume sowie Baumreihen auf den Platzflächen der Pocketparks. Ferner wird die Pflanzung von zwei Einzelbäumen festgesetzt. Die Regelung, dass Abweichungen von den Standorten der zeichnerischen Festsetzungen in geringfügigem Ausmaß zulässig sind, dient der Flexibilität der genauen Standorte, die im Rahmen der Straßenausbauplanung und mit Rücksicht auf Platzangebot, Leitungen, Zufahrten, Parkplätze usw. vom zuständigen Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig festgelegt wird.

Im Übrigen siehe die Begründung zur textlichen Festsetzung Nr. 6.3.

Zeichnerische Festsetzung

Innerhalb der Pocketparks werden Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen zeichnerisch festgesetzt und die Mindestanzahl anzupflanzender Bäume auf diesen definiert (siehe Planeinschrieb).

[§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB]

Begründung

Durch die zeichnerische Festsetzung werden gemäß dem vorliegenden Bebauungskonzept auf den Flächen für die Pocketparks (nicht überbaubare Flächen definiert, die mit der Festsetzung eine durchgrünte Freiflächenqualität absichern soll. Sie dienen somit der Erhöhung der Gestaltungs- und Nutzungsqualität der Platzflächen. Die Anzahl der anzupflanzenden Bäume entspricht dem vorliegenden und über den städtebaulichen Vertrag gesicherten Freiraumkonzept. Die Pocketparks sollen dabei einen urbaneren Charakter mit einem höheren Anteil an befestigten Flächen aufweisen. Daher wurden Flächen zum Anpflanzen auf Teilflächen beschränkt. Insbesondere gilt dies für den Quartiersplatz.

Die planungsrechtliche Festsetzung erfolgt nicht als private Grünfläche, da die Fläche dann nicht Teil des Baugebietes (Urbanes Gebiet) wäre und nicht als Bemessungsgrundlage i.S.d. § 19 Abs. 3 BauNVO bei der Beurteilung von Bauanträgen mitzurechnen wäre – die beabsichtigte bauliche Ausnutzung des Plangebietes wäre dann nicht möglich. Siehe weiter die Begründung zur textlichen Festsetzung Nr. 6.4.

Textliche Festsetzung

7.1

Je angefangene 200 m² nicht überbaubarer Grundstücksfläche ist ein standortgerechter Laubbaum (Stammumfang mindestens 20 cm) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Vorhandene standortgerechte Laubbäume, die die vorstehend festgesetzten Mindestanforderungen erfüllen, werden angerechnet.

7.2

Je angefangene vier ebenerdige Kfz-Stellplätze ist ein hochstämmiger Laubbaum (Stammumfang mindestens 20 cm) zu pflanzen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Die mindestens 6 m großen begrüntten Baumscheiben sind mit einer Breite von mindestens 2 m anzulegen und vor Überfahren zu schützen.

7.3

Entlang der zeichnerisch festgesetzten Linien für Baumpflanzungen ist mindestens die jeweils in der zeichnerischen Festsetzung angegebene Anzahl standortgerechter Laubbäume (Stammumfang mindestens 20 cm) anzupflanzen.

Die Bäume sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

Die mindestens 6 m² großen begrünten Baumscheiben sind mit einer Breite von mindestens 2,0 m anzulegen und vor Überfahren zu schützen.

Geringfügige Abweichungen von den Standorten der zeichnerischen Festsetzungen sind zulässig.

7.4

Auf den zeichnerisch festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen ist mindestens die jeweils in der zeichnerischen Festsetzung angegebene Anzahl standortgerechter, großkroniger, hochstämmiger Laubbäume (Stammumfang mindestens 20 cm) anzupflanzen. Die Bäume sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

7.5

Auf der öffentlichen Grünfläche sind offene Rasen- und Wiesenflächen mit mindestens 100 mittel- bis großkronigen, einheimischen Bäumen mit einem Stammumfang von mindesten 20 cm zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Parkwege, Möblierung und Spiel- und Bewegungsangebote sind zulässig.

7.6

Nicht überbaute Untergeschosse sind mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Dies gilt nicht für Terrassen, erforderliche Müllstandorte und Fahrradabstellplätze sowie Zuwegungen und Platzflächen.

[§ 9 Abs. 1 Nrn. 25 a) BauGB]

Begründung

Mit Festsetzungen zur Begrünung wird ein Grünstandard im Bebauungsplangebiet festgelegt.

Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Ziel ist es diese zu mindern und durch geeignete Maßnahmen negative Wirkungen auf die Umwelt zu mindern. Biotopverluste durch Überbauung sollen durch Begrünungsmaßnahmen kompensiert und neue Biotopstrukturen geschaffen werden. Die klimatische Belastung wird durch Erhöhung der Begrünung gemindert. Die Risiken von urbanen Überflutungen werden gemindert, indem die Retentionskapazität auf den Grünflächen und begrünten Dächern erhöht wird. Damit wird ein Beitrag zur Klimanpassung geleistet und Risiken gegenüber Umweltbeeinträchtigungen und Katastrophen gemindert.

Mit der Entwicklung entsteht ein dichtes Wohnquartier, das gleichzeitig einen grünen Charakter haben soll. Daher ist eine umfassende Begrünung der Freiflächen sicherzustellen. Mit den Grünmaßnahmen soll auch gleichzeitig die Freiraumqualität im Gebiet für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigte kleinteilig gesichert werden.

Um dieses Zielsetzung zu erreichen, ist ein Bündel sich ergänzender Maßnahmen der Grünordnung erforderlich, Daher werden die bei diesem Städtebauprojekt möglichen Begrünungsmaßnahmen

durch diese Festsetzungen angeordnet. Sie dienen somit zum einen der Gestaltung, der Freiraumnutzung im Wohnumfeld und zum anderen aber auch der Verbesserung der ökologischen Bedingungen und der Klimaanpassung.

Begründung zu 7.1

Die Festsetzung regelt eine Mindestbepflanzung der nicht überbaubaren Baugrundstücke aus städtebaulichen, konkret: landschaftsbildgestalterischen, Gründen.

Mit der Festsetzung wird ein Mindeststandard für die Begrünung mit Bäumen festgesetzt. Die Flächengröße wurde so gewählt, dass ausreichend lichter Raum für Besonnung vorhanden ist, die Nutzung des Grundstücks nicht grundlegend eingeschränkt wird aber dennoch auch die ökologischen und gestalterischen Ziele erreicht werden. Bei 200 m² nicht überbaubare Fläche je Baum ist ausreichend Raum, damit sich ein großkroniger Baum entwickeln kann.

Die Bäume müssen dabei standortgerecht sein – d.h. hinsichtlich ihrer arttypischen Ansprüche an Boden, Wasserangebot, Belichtung u. dergl. für die Anpflanzung an diesem Ort geeignet sein – da standortgerechte Pflanzungen die Pflanzengesundheit fördern und die Dauerhaftigkeit der Pflanzung gewährleisten. An dieser Dauerhaftigkeit hat die Stadt Leipzig ein städtebaulich begründetes Interesse. Laubbäume sind aus stadtgestalterischen Gründen (Erscheinungsbild) und unter Umweltsichtspunkten (z.B. Verdunstung, Biodiversität, Filterwirkung) zu bevorzugen.

Die Möglichkeit zur Anrechnung vorhandener Bäume oder Sträucher oder beider Typen (Gehölze) verringert für die Bauherren den (finanziellen) Aufwand und es kommt nicht dazu, dass vorhandene Gehölze ggf. gerodet werden müssten um geforderte zu pflanzen. Da in den Pflanzfestsetzungen Mindestgrößen – hier der Stammumfang bei Bäumen – geregelt ist, soll die Anrechnung von vorhandenen Gehölzen auch erst ab dem festgesetzten Maß erfolgen, da ansonsten unter Umständen auch zu dünne Gehölze zur Anrechnung kämen.

Begründung zu 7.2

Aus Sicht der Stadt ist die Anordnung von Stellplätzen in Tiefgaragengeschossen die bessere Lösung für innenstadtnahen Lagen des Urbanen Gebietes, da Freiflächen auf den Grundstücken dort knapper sind als in Stadtrandlagen. Für die Gemeinbedarfsfläche sowie die Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 gilt, dass wenn ebenerdige Stellplätze neu gebaut werden, die in Leipzig üblichen Festsetzungen zur Begrünung und versickerungsfördernden Ausführung von Stellplätzen zur Anwendung kommen: Danach ist je 4 Stellplätze ein hochstämmiger Laubbaum zu pflanzen; da dies der Verbesserung des Kleinklimas durch Verdunstung, Beschattung und der Stadtökologie dient. Die Regelungen zu Pflanzqualität und Baumschutz gleichen den Regelungen in Nr. 7.1 (nähere Begründung siehe dort). In der Festsetzung 6.2 wird zusätzlich festgesetzt, dass hochstämmige Bäume verwendet werden sollen. Diese Regelung erfolgt zum Schutz der Bäume, die derart davor bewahrt bleiben, durch ein- und ausfahrende Pkw Schaden zu nehmen. Um das Anwachsen und den Bestand der Straßenbäume zu sichern, werden offene Baumscheiben von mindestens 6 m² festgesetzt, da dies die Versorgung der Wurzeln mit Sauerstoff fördert und der Versickerung dient. Damit die Baumscheibe nicht der Verdichtung durch fehlerhaftes Befahren oder Falschparken von Kfz ausgesetzt werden kann, ist die Baumscheibe durch geeignete bauliche Maßnahmen (z.B. Geländer oder Bügel) vor Überfahrten zu schützen. Dies ist insbesondere angesichts der Beschränkung der Stellplätze im Baugebiet von besonderer Wichtigkeit.

Begründung zu 7.3

Analog der Begründung der oben stehenden zeichnerischen Festsetzung der Linien für Baumpflanzungen, dient die Festsetzung von Baumpflanzungen in den öffentlichen Straßenräumen, auf straßenbegleitenden Privatflächen sowie auf den Pocketparks und der Gemeinbedarfsfläche zum einen der Stadtgestaltung, zum anderen aber auch der Verbesserung der ökologischen Bedingungen. Von Bäumen gehen in der Stadt vielfältige positive Wirkungen aus: Beschattung und Verdunstung, somit Minderung von sommerlicher Überhitzung, Filterung belasteter Luft, bei Auswahl geeigneter

Baumarten sind Straßenbäume zudem wichtige Lebensräume heimischer Insekten, Vögel und auch Fledermäuse. Daher wird mit der Festsetzung angeordnet, dass entlang der zeichnerisch festgesetzten Linien für Baumpflanzungen die jeweils angegebene Anzahl von Bäumen zu pflanzen ist.

In der Festsetzung ist eine Mindest-Pflanzqualität angegeben, damit das oben genannte städtebauliche Ziel erreicht werden kann. Die Bäume sollen einen Stammumfang von mindestens 20 cm aufweisen, um die gewünschte gestalterische und klimatische Wirkung zu erzeugen. Für die Pflanzung sind standortgerechte Laubbäume zu verwenden, s. hierzu die Begründung von Festsetzung 6.1. Um das Anwachsen und den Bestand der Straßenbäume zu sichern, werden offene Baumscheiben von mindestens 6 m² festgesetzt, da dies die Versorgung der Wurzeln mit Sauerstoff fördert und der Versickerung dient. Damit die Baumscheibe nicht der Verdichtung durch fehlerhaftes Befahren oder Falschparken von Kfz ausgesetzt werden kann, ist die Baumscheibe durch geeignete bauliche Maßnahmen (z.B. Geländer oder Bügel) vor Überfahrten zu schützen. Dies ist insbesondere angesichts der Beschränkung der Stellplätze im Baugebiet von besonderer Wichtigkeit.

Grund für die Festsetzung ist unter anderem die gewünschte Straßenraumbegrünung. Denkbar ist hier eine gleichmäßige Verteilung der Bäume entlang der festgesetzten Linien oder auch eine Anordnung in Gruppen. Die genaue Ausgestaltung der Baumpflanzungen (z.B. Clusterpflanzungen, Reihenspflanzung) ist dabei im Zuge der Straßenausbauplanung und mit Rücksicht auf Platzangebot, Leitungen, Zufahrten, Parkplätze usw. vom zuständigen Verkehrs- und Tiefbauamt sowie Amt für Stadtgrün und Gewässer der Stadt Leipzig analog der durch den städtebaulichen Vertrag gesicherten Freiflächenplanung zu bestimmen.

Begründung zu 7.4

Analog der Begründung der oben stehenden zeichnerischen Festsetzung der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, dient die Festsetzung der grünordnerischen Gestaltung und klimatischen Aufwertung der Pocketparks. Die Begrünung der Flächen wird mit der textlichen Festsetzung gesichert, denn es wird eine Mindestzahl (s. Planeinschrieb) gemäß der vorliegenden Freiraumplanung sowie eine Mindestqualität der Bäume mit mindestens 20 cm Stammumfang festgesetzt. Die Pocketparks dienen dem Aufenthalt und der Freizeitnutzung der Bewohner und Nutzer der umliegenden Bebauung. Die Bäume müssen daher standortgerecht sein, zudem sollen Laubbäume gepflanzt werden; s. hierzu die Begründung von Festsetzung 6.1. Durch die festgesetzte Großkronigkeit sowie Hochstämmigkeit der Laubbäume wird u.a. gewährleistet, dass ein großzügiges Blätterdach entsteht, welches nicht nur positive klimatische und ökologische Wirkungen hervorruft (z.B. Schattenspender, Lebensraum für Tiere), sondern auch eine besonders hohe Aufenthaltsqualität unter den Bäumen gewährleistet.

Begründung zu 7.5

Durch die Schaffung von offenen Rasen- und Wiesenflächen in der Verbindung mit den Mittel- und Großbaumpflanzungen entsteht ein offener Wiesenpark, der hinsichtlich der klimatischen Funktionen eine besondere Wirkung hat. Die Großbäume bieten schattige Orte und tragen zur Verdunstung bei. In der Kombination mit den offenen Rasen- und Wiesenbereichen wird der kleinteilige Luftaustausch gewährleistet. Gleichzeitig können offene Wiesenflächen bei entsprechender Bewirtschaftung einen Beitrag zur Erhöhung der Biodiversität leisten (z.B. Langgraswiesen).

Begründung zu 7.6

Aufgrund der Bestimmungen der Sächsischen Bauordnung zur Stellplatzpflicht werden Stellplätze notwendig (trotz Verringerung ihrer Anzahl durch Festsetzung in diesem Bebauungsplan). Teil des städtebaulichen Konzeptes ist es, diese Nutzungen in dem Urbanen Gebiet ausschließlich in Tiefgaragen (Kellergeschossen) zu realisieren, um die Freiflächen entsprechend ihrer Funktion freizuhalten. Überdies werden voraussichtlich Kellergeschosse für Haustechnik oder Kellerräume (Lagerräume) der Mieter notwendig.

Angesichts der städtebaulichen Dichte und oder auch, um eine Gesamtentwicklung des unbebauten Areals (mit größeren Bauabschnitten für Tiefgaragen) zu ermöglichen, wird es notwendig werden, Tiefgaragen und Kellergeschosse auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zu errichten (s. textliche Festsetzung 3.4). Als Begrünungsmaßnahme und zum Erhalt des angestrebten durchgrünt-urbanen Charakters des Plangebiets sowie zur Vermeidung von Temperaturextremen wird daher eine Begrünung von allen nicht überbauten Untergeschossen festgesetzt.

Eine Unterbauung soll nicht dazu führen, dass nicht oder nur unzureichend begrünt werden kann. Daher wird eine Mindeststärke der Erdüberdeckung festgesetzt, sodass hier Bepflanzungen erfolgen können. Eine völlige oder sehr weitgehende Unterbauung ist dabei nicht zu befürchten, da die Obergrenze dem. § 19 Abs. 4 BauNVO von 0,8 einzuhalten ist.

Der Sache nach ausgenommen von der Regelung sind Terrassen, erforderliche Müllstandorte und Fahrradstellplätze sowie Zuwegungen und Platzflächen.

15. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Textliche Festsetzung

8.1

Flachdächer mit einer Neigung bis 5 Grad sind auf mindestens 80 % ihrer Fläche zu begrünen. Dies gilt nicht für technische Einrichtungen, Beleuchtungsflächen und Terrassen. Die Gesamtaufbaustärke der Dachbegrünung ist mit einer Stärke von mindestens 26 cm, incl. der Retentionselemente, anzulegen, sodass ein Retentionsvolumen von mindestens 60 l pro m² erreicht wird. Die Begrünung und die Retentionselemente sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB]

Begründung zu 8.1

Im Plangebiet wird festgesetzt, dass die Dächer von Neubauten zwingend mit Flachdächern bis 5 Grad Neigung gebaut werden müssen (s. Textliche Festsetzung 11.1); diese sind analog der Festsetzung zwingend zu begrünen. Die Begrünung stärker geneigter Dächer würde ferner einen unverhältnismäßig hohen Aufwand zur Sicherung des Begrünungssubstrates gegen Abrutschen oder Abwehung erfordern. Von der Begrünungspflicht ausgenommen sind Teilflächen, die sich aus technischen Gründen nicht zur Begrünung eignen bzw. davon freizuhalten sind, z.B. Wartungswege auf dem Dach und technische Anlagen (zulässige Aufbauten), die sich nicht in die Gebäudehülle integrieren lassen sowie Terrassen, die für die Wohnqualität von Bedeutung sein können. Die Dachbegrünung wird damit auf allen neugebauten Dächern zu mindestens 80% vorgesehen. Sie wird auf jedem Neubau realisiert. Dies sind prinzipiell alle Gebäude bis auf zwei denkmalgeschützte Bestandsgebäude an der Planstraße D, die dem Denkmalschutz unterliegen und erhalten bleiben sollen (die Dachfläche der Bestandsgebäude entspricht 3,4% der geplanten entstehenden Dachflächen).

Den begrünten Dachflächen kommt eine wichtige klimawirksame Funktion zu, indem von ihnen Regenwasser aufgenommen wird, das anschließend zwischengespeichert werden kann und in der Speicherphase zu einer Abkühlung des Quartiers an heißen Tagen beiträgt.

Als zusätzlicher Effekt dient die Dachbegrünung auch der Niederschlagsretention, denn auf den Baufeldern soll zunächst das anfallende Niederschlagswasser über intensiv begrünte Dächer zurückgehalten und der Abfluss verringert werden. Der Überlauf der Dächer und das auf den Zuwegungen der Gebäude anfallende Oberflächenwasser soll über Verdunstungsflächen zwischengespeichert und dann erst versickert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag geleistet, dass sich die Wasserbilanz an die natürlichen Verhältnisse annähert. Wenn die Verdunstung und Versickerung aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser über

einen Retentionsraum aufzufangen und gedrosselt in das öffentliche Kanalnetz abgeleitet. Die Retentionselemente werden somit Teil der Dachbegrünung.

Durch die festgesetzte Gesamtaufbaustärke der Dachbegrünung von 26 cm wird gewährleistet, dass Retentionselemente in ausreichender Größe untergebracht werden können, sodass das gewünschte Retentionsvolumen von 60 l pro m² erreicht wird, dies entspricht einer Einstauhöhe der Retentionselemente von mindestens 0,06 m. Durch die Kombination von Retentionselementen und Dachbegrünung mit Bodensubstrat wird gewährleistet, dass das Regenwasser auf den Dächern kleinklimatisch wirksam zurückgehalten und zwischengespeichert wird bzw. bei geringeren Regenmengen verdunsten kann. Bei stärkeren Regenereignissen wird das Wasser gedrosselt abgegeben und der bodenbezogenen Nutzung in den Verdunstungsflächen und Versickerungsflächen zugeführt. Damit wird ein Beitrag geleistet, um abflusslose Bauflächen zu sichern, von denen das Regenwasser für die Verdunstung und Versickerung genutzt wird.

Während die Dachbegrünung als Festsetzung im Bebauungsplan geregelt wird, ist die Anlage der Verdunstungs- und Versickerungsflächen Bestandteil der Regelungen im städtebaulichen Vertrag.

Die Erhaltung der Begrünung und der Retentionselemente entspricht dabei den Zielen der Stadtökologie der Stadt Leipzig.

Die Realisierung einer Dachbegrünung ist ferner auch bei gleichzeitiger Nutzung von Dachflächen für photovoltaische Anlagen möglich und sogar empfehlenswert, da inzwischen bautechnisch bewährte aufgeständerte Systeme auf dem Markt sind und dadurch die Luftabkühlung oberhalb der Dachbegrünung der Wirkungsgrad der Solarzellen gesteigert wird. Gemäß aktueller Untersuchungen wird die Mehrleistung mit etwa 5% je zehn Grad Abkühlung gegenüber der Umgebungstemperatur angegeben.

Textliche Festsetzung

8.2

Die Befestigung von Stellplätzen, Zufahrten und Wegen auf den Baugrundstücken ist so auszuführen, dass das auf den jeweiligen Flächen anfallende Niederschlagswasser weitestgehend innerhalb dieser Flächen versickern kann.

[§9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB]

Begründung zu 8.2

Neu angelegte ebenerdige Stellplätze einschließlich ihrer Zufahrten sind in versickerungsfördernder Weise zu bauen. Diese Festsetzung gilt analog der textlichen Festsetzung Nr. 5.1 für die Gemeinbedarfsoberfläche sowie die Gewerbegebiete GE 1 und GE 2. Dabei ist die Auswahl der Pflasterung, Unterbaumaterialien, Fugenbreite usw. so vorzunehmen, dass eine weitgehende Versickerung des auf diesen Flächen anfallenden Regenwassers erreicht wird. Das kann bei geeignetem Untergrund z.B. eine Kombination von Großpflastersteinen in Splitt leisten. Ziel ist die Förderung eines naturnahen Wasserhaushaltes sowie die Entlastung der öffentlichen Regenwasserkanalisation insbesondere bei Spitzenereignissen (Starkregen).

Zeichnerische Festsetzung

Im nördlichen Plangebiet werden zeichnerisch zwei Maßnahmenflächen mit dem zugehörigen Planzeichen 13.1 gem. PlanZV festgesetzt. Maßnahmenfläche (1) befindet sich nordwestlich der nachrichtlich übernommenen Wasserfläche der Parthe, westlich des Rettungplatzes, und östlich des Knotenpunktes Berliner Straße/Roscherstraße. Maßnahmenfläche (2) befindet sich südwestlich der nachrichtlich übernommenen Wasserfläche der Parthe und erstreckt sich östlich der Planstraße C bis unter den südlichen Arm der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB]

Textliche Festsetzung

8.3

Auf der Maßnahmenfläche (1) sind 75% der Fläche mit einheimischen Sträuchern und Einzelbäumen zu bepflanzen und 25% der Fläche als artenreiche Ruderalflur anzulegen und dauerhaft zu erhalten. Es sind mindestens 24 großkronige, einheimische Bäumen mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm zu pflanzen.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB]

8.4

Auf der Maßnahmenfläche (2) sind 75% der Fläche mit einheimischen Sträuchern und Einzelbäumen zu bepflanzen und 25% der Fläche als artenreiche Ruderalflur anzulegen und dauerhaft zu erhalten. Es sind mindestens 22 großkronige, einheimische Bäumen mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm zu pflanzen.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB]

Begründung zu 8.3

Die mit dem Planeinschrieb (1) gekennzeichnete Fläche ist gemäß der textlichen Festsetzung als Maßnahmenfläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft anzulegen. Auf ihr sind offene Rasen- und Wiesenflächen mit mindestens 24 großkronigen, einheimischen Bäumen mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Die 24 anzupflanzenden Bäume fungieren als Ersatz für die durch den Bau der Brücke/Anbindung Berliner Straße abgängigen Bäume, die sich im Bereich der Parthe/Berliner Straße befinden. Dieser Ersatz wird nicht Bestandteil der Eingriff-Ausgleichs-Bilanz.

Begründung zu 8.4

Die mit dem Planeinschrieb (2) gekennzeichnete Fläche ist gemäß der textlichen Festsetzung als Maßnahmenfläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft anzulegen. Auf ihr sind 75 % der Fläche mit einheimischen Sträuchern zu bepflanzen und 25 % der Fläche als artenreiche Ruderalflur anzulegen und dauerhaft zu erhalten. Durch die Festsetzung wird eine vielfältige Vegetationsstruktur geschaffen, die ausgeprägte Randstrukturen aufweisen. Eine Bepflanzung mit Solitärbäumen ist zulässig und erhöht den Struktureichtum. Mit dieser Struktur von geschlossenen Gebüschern und offenen Flächen werden auch Lebensraumbedingungen geschaffen, die für Vogelarten wie Gelbspötter, Heckenbraunelle oder Klappergrasmücke geeignet sind. Bei einer entsprechend extensiven Bewirtschaftung der Ruderalfluren (ohne Düngung, magere Substrate) können hier auch Trockenrasenstrukturen entstehen. Mit der Festsetzung wird der entsprechende Rahmen gegeben.

In diese Fläche werden 22 Bäume gepflanzt, die als Ersatz für Ausgleichsbäume aus der Planfeststellung der Bahn dienen.

16. Höhenlage

Textliche Festsetzung

9.1

In dem Urbanen Gebiet MU 4 und dem Gewerbegebiet GE 1 muss der Abstand zwischen der Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens und der Oberkante des Fertigfußbodens des ersten Obergeschosses mindestens 4,5 m und darf höchstens 5,5 m betragen.

9.2

In dem Urbanen Gebiet MU 3 muss der Abstand zwischen der Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens und der Oberkante des Fertigfußbodens des ersten Obergeschosses mindestens 3,5 m und darf höchstens 5,5 m betragen.

Hiervon abweichend muss bei den mit (A) bezeichneten Gebäuden der Abstand zwischen der Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens und der Oberkante des Fertigfußbodens des ersten Obergeschosses mindestens 4,5 m und darf höchstens 5,5 m betragen.

[§9 Abs. 3 BauGB]

Begründung

Die Festsetzung dient der Gestaltung der Fassaden mit Wirkung zum öffentlichen Straßenraum; ihre Umsetzung dient dem Belang der Baukultur und der Gestaltung des Ortsbildes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB. Es ist Ziel, im Plangebiet in den zentral gelegenen Siedlungsbändern B und C eine großstädtisch anmutende Sockelzone mit räumlich flexiblen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Nutzungen zu entwickeln. Durch die Festsetzung wird gewährleistet, dass im gesamten Bebauungsband C eine relativ einheitliche Erdgeschosszone von 4,5 bis 5,5 m entsteht und im Bebauungsband B eine Erdgeschosszone ausgebildet wird, die zumindest noch durch eine relativ großzügige Erdgeschosshöhe geprägt wird.

Durch die Überhöhung des Erdgeschosses kann als wichtiger gestalterischer Aspekt eine deutliche Teilung der Fassade in eine Sockel- und eine Obergeschosszone ausgebildet werden. Diese ist ähnlich wie die festgesetzte Höhenstaffelung von Bedeutung, um die relativ großen Baukörper zu gliedern. Zudem ist die horizontale Gliederung und das Absetzen des Erdgeschosses ein typisches Gestaltungselement von innerstädtischen Quartieren.

Ferner soll mit der Festsetzung zu den Erdgeschosshöhen eine Belebung des Quartiers begünstigt werden, denn die Erdgeschosszone hat für die soziale Interaktion von Bewohnern und Passanten eine erhöhte Bedeutung.

In den für vornehmlich gewerbliche Nutzungen vorgesehenen Teil-Baugebieten MU 4 und GE 1 birgt ein überhohes Erdgeschoss zudem weitere Vorteile, denn für z.B. Büros, Gastronomie, Einzelhandel oder auch Hotelnutzungen entsteht derart ein großzügiger und repräsentativer Raumeindruck. Zudem werden in gewerblich genutzten Räumlichkeiten häufig größere Geschosshöhen zur Unterbringung von technischen Gebäudeausrüstungen benötigt. Ferner besteht in derart hohen Geschossen die Möglichkeit, durch den Ein- oder Rückbau von Galerien zusätzliche flexible Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen.

In dem Siedlungsband B, das vornehmlich durch eine Wohnnutzung geprägt sein wird, wird an der zentralen Achse zur fußläufigen Erschließung des Gebietes, dem Planweg B, derart eine flankierende Bebauung gewährleistet, die durch großzügige Erdgeschosszonen einen hochwertigen und repräsentativen Eindruck erzielt.

17. Örtliche Bauvorschriften zu Werbeanlagen

Textliche Festsetzung

10.1

Werbeanlagen sind nur im Erdgeschossbereich sowie im Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses zulässig.

Sofern ein Anbringen nach Satz 1 nicht möglich ist, sind Werbeanlagen an den Gebäudefronten entlang der Planstraßen C und D ausnahmsweise auch bis in den Brüstungsbereich des zweiten Obergeschosses zulässig.

10.2

10.2 In den Baugebieten MU 1.1, MU 1.2, MU 4, GE 1 und GE 2 kann in den Bereichen, die an die öffentliche Verkehrsfläche grenzen, die Errichtung von Dachwerbeanlagen (Werbung auf den Gebäuden) aus Einzelbuchstaben und Signets unter Überschreitung der festgesetzten Oberkante der Gebäude ausnahmsweise zugelassen werden. Bedingung für die Überschreitung ist, dass die festgesetzte Oberkante des Gebäudes durch die Dachwerbeanlage um nicht mehr als 1,5 m überschritten wird und die Überschreitung nicht verunstaltend wirkt.

10.3

Werbeanlagen über 8,0 m² Ansichtsfläche sind unzulässig. Die Ansichtsfläche von Werbeanlagen aus Einzelbuchstaben errechnet sich aus der Summe der die einzelnen Buchstaben umgrenzenden Rechtecke. Freistehende Werbepylone sind bis zu einer Höhe von 4 m und einer Breite und Tiefe von 1 m zulässig.

10.4

Werbeausleger dürfen eine Höhe von 0,8 m nicht überschreiten und nicht mehr als 0,6 m aus der Fassade herausragen.

10.5

Die Beleuchtung von Werbeanlagen muss blendfrei sein. Anstrahlungen sind unzulässig.

Werbeanlagen mit Lauf-, Wechsel- oder Blinklicht, Digitalbildanlagen sowie Bild- oder Filmprojektionen sind unzulässig.

[§ 9 Abs.4 BauGB i.V.m. § 89 Abs.1 Nr. 1 SächsBO]

Begründung

Sämtliche Festsetzungen zur Gestalt der Werbeanlagen sollen eine störende Wirkung von Werbung verhindern. Werbeanlagen, die sich nicht in die äußere Gestalt der Gebäude einfügen – ihn also gegenüber einem mittelmäßig empfindlichen Betrachter optisch dominieren, verfremden oder unkenntlich werden lassen, sollen nicht zulässig sein, da sie zum baulichen Zusammenhang der innenstadtnahen Gebiete und zu deren Gestaltqualität im Widerspruch stehen. Ob eine Werbeanlage sich noch einfügt oder den zulässigen Rahmen verlässt, ist unter Berücksichtigung der gesamten Umstände des Einzelfalles zu beurteilen, wobei auch die Funktion des jeweils betroffenen Baugebiets zu berücksichtigen ist. Dabei ist auf das ästhetische Empfinden eines normal (durchschnittlich) empfindsamen Betrachters abzustellen (auf den sog. „gebildeten Durchschnittsmenschen“). Die Anwendung des Begriffes „Einfügen“ ist in der Rechtsprechung hinreichend geklärt.

Aus diesen Gründen sind im Plangebiet auch übergroße Werbeanlagen (über 8 m²) oder zu hoch angebrachte Werbeanlagen (über dem Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses) unzulässig. Ausnahmsweise können entlang der durch eher gewerbliche Nutzungen geprägten Haupteerschließungsstraße Planstraße C sowie an der zur Innenstadt orientierten Planstraße D auch Werbeanlagen bis in den Brüstungsbereich des zweiten Obergeschosses zugelassen werden. Dies ist hier stadtgestalterisch vertretbar, da diese Bereiche nicht von einer Wohnnutzung dominiert sind und eine gute Sichtbarkeit von Werbeanlagen an diesen einsehbaren Straßenbereichen zugunsten Gewerbetreibender vertretbar ist. Eine solche Ausnahme ist anhand des konkreten Einzelfalls zu beurteilen: Entsprechend den Erfahrungen aus der Praxis wird durch Kommunikation zwischen Bauherr und der zuständigen Verwaltung einer Verunstaltung des Stadtbildes am besten vorgebeugt.

Auch der Begriff der Verunstaltung beinhaltet naturgemäß eine gewisse Unschärfe, ist in der Rechtsprechung zum Baurecht aber ebenfalls ein eingeführter Begriff (Vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Juni 1965 – I C 146.53 -, BVerwGE 2, S. 172; Vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. April 1995 – 4 B 70,95, BRS 57 Nr. 109 NJW 1995, 2648 ff.; vgl. auch Voßkuhle, Bauordnungsrechtliches Verunstaltungsverbot und Bau-Kunst, BayVBl. 1995, S. 613 ff.; Vgl. BVerfG, Beschluss vom 26. Juni 1985 – 1 BvR 588/84, NVwZ 1985, S. 819).

Freistehende Werbepylone (10.3) sind in dem Urbanen Gebiet bis zu einer Höhe von 4 m und einer Breite und Tiefe von 1 m zulässig. Hierdurch wird gewährleistet, dass Werbepylonen sich in ihrer Höhenentwicklung in Bereich der Erdgeschosszonen bewegen. Durch die weiteren gestalterischen Festsetzungen ist gewährleistet, dass diese sich nicht durch aggressive Lichtwerbung negativ auf das Stadtbild auswirken. Pylonen sind im Regelfall eine auch stadtgestalterisch sinnvolle Möglichkeit, konzentriert auf Werbetreibende hinzuweisen und können Nutzer bei der Orientierung im Quartier unterstützen.

Dachwerbung bis 1,5 m über der Gebäude-Oberkante kann in den gewerblich geprägten Teil-Baugebieten MU 1.1 und MU 1.2 (an der Planstraße D) sowie im MU 4 und den GE 1 und GE 2 (an der Planstraße C) zugelassen werden, wenn diese aus Einzelbuchstaben und Signets besteht und dies nicht verunstaltend (s.o.) wirkt. Dachwerbungen sind in innerstädtischen Gebieten üblich. Eine übertriebene Einschränkung der Werbetreibenden soll daher im Plangebiet nicht stattfinden. Dachwerbeanlagen in den innerquartierlichen, von Wohnnutzungen geprägten Teil-Baugebieten MU 2, MU 3 und MU 4 werden aufgrund potenzieller Störwirkungen ausgeschlossen.

Werbeausleger (10.4) werden aufgrund der Tatsache gesteuert, dass auch sie regelhaft bei zu großer Dimensionierung Fassaden dominieren können oder gar Auswirkungen auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes haben. Aus diesem Grund wird festgesetzt, dass Werbeausleger eine Höhe von 0,8 m nicht überschreiten und nicht mehr als 0,6 m aus der Fassade herausragen dürfen. Die Maße leiten sich von üblichen Maßen für Ausleger ab und sind regelhaft nicht geeignet, Fassaden im negativen stadtgestalterischen Sinne zu dominieren.

Die Bandbreite der auf Lichttechnik gestützten Werbung ist geeignet, in hohem Maße das städtebauliche Erscheinungsbild zu dominieren. Damit dies nicht zu Verunstaltungen führt, wird mit der Festsetzung 10.5 die Anwendung sämtlicher in hohem Maße störender Techniken ausgeschlossen: Werbeanlagen, die durch zu hohe Leuchtkraft blenden, ebenso Werbeanlagen mit laufendem, wechselndem (Farbe, Intensität o.ä.) oder blinkendem Licht, Digitalbildanlagen (LED-Schirme oder ähnliche Techniken), Filmsequenzen, Bild- oder Filmprojektionen auf Fassaden, Bürgersteige oder andere Hintergründe. In diesem Sinne sind auch Anstrahlungen unzulässig.

Als Folge der Festsetzungen ist weiterhin Werbung am Ort der Leistung möglich, die zwar maßvoll auffallen darf, sich jedoch in den Rahmen der Architektur einfügt. Mit den Festsetzungen wird damit auch einem Wettlauf der verschiedenen Werbeformen (zum Schaden des öffentlichen Raumes) um möglichst hohe Aufmerksamkeit der Passanten vorgebeugt.

Um negative Auswirkungen auf angrenzende Verkehrsstrassen und die Bahnstrecken zu verhindern,

18. Örtliche Bauvorschriften zur Gestaltung der Gebäude

Zeichnerische Festsetzung

Die Baufelder innerhalb der Teil-Baugebiete MU 1.1 und MU 1.2, in denen als Dachform Satteldach gem. der Festsetzung 11.1 festgesetzt ist, sind durch den Planeinschrieb „Sd“ kenntlich gemacht. Die Firstrichtung ist durch eine zeichnerische Festsetzung vorgegeben.

[§ 9 Abs.4 BauGB i.V.m. § 89 Abs.1 Nr. 1 SächsBO]

Textliche Festsetzung

11.1

Dachform

Die festgesetzten Satteldächer sind mit Dachneigungen von mindestens 30 und höchstens 40 Grad auszubilden und traufständig anzuordnen.

Alle weiteren Dächer der Hauptgebäude sind als Flachdach mit einer Dachneigung bis höchstens 5 Grad auszuführen.

[§ 9 Abs.4 BauGB i.V.m. § 89 Abs.1 Nr. 1 SächsBO]

Begründung

Das bestehende Ortsbild an der Kurt-Schumacher-Straße soll auch nach einem möglichen Abgang der denkmalgeschützten Bestandsgebäude erhalten bleiben. Aus diesem Grund wird dort die Dachform Satteldach festgesetzt. Die festgesetzte Dachneigung orientiert sich dabei an der der bestehenden Gebäude. Durch die Regelung einer Mindestdachneigung von 30 Grad und einer maximalen Dachneigung von 40 Grad wird gewährleistet, dass bei Neubau in Kombination mit den Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung Gebäude entstehen, die eine dem jetzigen Bestand ähnliche städtebauliche Wirkung erzeugen. Eine genaue Dachneigung kann dabei nicht festgesetzt werden, da dies eine unangemessene Einschränkung des Bauherren wäre.

Zur Gewährleistung der Ausrichtung der Dächer wird zudem durch eine zeichnerische Festsetzung geregelt, dass diese traufständig anzuordnen sind.

Durch die Festsetzung wird gewährleistet, dass auch bei Abgang der Gebäude die schützenswerte städtebauliche Situation gewahrt bleibt. Im Übrigen richtet sich die Bebauung der denkmalgeschützten Gebäude nach den denkmalrechtlichen Vorgaben des Landes Sachsen.

Für alle weiteren Dächer der Hauptgebäude wird festgesetzt, dass diese als Flachdach mit einer Dachneigung bis höchstens 5 Grad auszuführen sind.

Es ist gewünscht, dass analog des abgestimmten städtebaulichen Konzepts die Dachflächen im Quartier als Flachdächer realisiert werden. Hierdurch soll ein einheitliches Gepräge des nicht direkt durch umliegende Bebauungen geprägten Quartiers auch im Bereich der Dachlandschaften entstehen. Zudem ist es ein Ziel des Bebauungsplans, Dachflächen aus ökologischen Gründen zu begrünen und zur Niederschlagsretention zu nutzen (s. Festsetzung 8.1).

Textliche Festsetzung

11.2

Fassaden

Putzflächen sind zu mindestens 80 % als hell getönte Putzflächen auszubilden: zulässig sind nur Farben, die nach dem Natural Color System folgende Eigenschaften aufweisen:

- *abgetöntes Weiß aus allen Farbbereichen mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 10 % und einem Buntanteil von höchstens 2 %, reines Grau mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 10 %.*
- *Farben aus dem Farbbereich von Gelb bis Gelbrot (davon max. 50 % Rot) mit einem Schwarzanteil von mindestens 5 % und höchstens 10% und einem Buntanteil von höchstens 10 %.*

[§ 9 Abs.4 BauGB i.V.m. § 89 Abs.1 Nr. 1 SächsBO]

Begründung

Sämtliche Absätze der Festsetzung dienen der Gestaltung der Fassaden mit Wirkung zum öffentlichen Straßenraum; ihre Umsetzung dient dem Belang der Baukultur in § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB. Zudem können diese im Plangebiet zu einer klimatischen Optimierung führen.

Eine Möglichkeit der Optimierung ist die Verwendung heller Oberflächen, die eine hohe Rückstrahlung haben (Albedo). Eine hohe Albedo hat aus thermischer Perspektive sowohl eine positive Auswirkung auf die Wärmeleitung als auch auf die Lufterwärmung. Je höher also die Albedo der Baumaterialien oder der Fassadenanstriche („cool colors“) ist, desto mehr einfallende Sonnenstrahlung wird von ihnen reflektiert und desto geringer fällt die Erwärmung der Oberfläche und der Baukörper aus. Die Gestaltung von hellen Fassaden und Belägen ist auch ein Belang der Stadtgestaltung und ist daher nicht allein eine Frage der Klimaanpassung. Im Vergleich zur Fassadenbegrünung ist ein hoher Albedowert in der Herstellung und Bewirtschaftung aus Kostensicht eine sinnvolle Variante.

Textliche Festsetzung

11.3

Fassadenbegrünung

An Gebäudeaußenwänden, die nicht grenzständig sind und die keine Fenster- oder Türöffnungen aufweisen, sind mindestens 2 Kletterpflanzen je 1 m Wandlänge anzupflanzen. Die Kletterpflanzen sind bis zur Begrünung von mindestens 50% der jeweiligen Wandfläche aufwachsen zu lassen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

[§ 9 Abs.4 BauGB i.V.m. § 89 Abs.1 Nr. 1 SächsBO]

Begründung

Der planmäßige und kontrollierte Bewuchs geeigneter oder speziell vorgerichteter Fassaden mit Pflanzen wird als Fassadenbegrünung bezeichnet. Fassadenbegrünungen von Gebäuden dienen der Entwicklung des Siedlungsbildes sowie der Straßenraumgestaltung des Gebietes. Durch die ergänzenden Begrünungsmaßnahmen werden kleinklimatische Verbesserungen (Verminderung sommerlicher Aufheizung) erreicht. Die Kletterpflanzen absorbieren Schall, binden Staub, bilden einen Wetterschutz für die Außenwandkonstruktion und machen sie optisch attraktiver. Im Sinne der Stadtökologie sind begrünte Fassaden ein Zugewinn.

Fassadenbegrünung ist insbesondere an den südost- und südwestexponierten Fassaden wirksam. Ein Großteil der südostexponierten Fassaden ist im Plangebiet auf die Straßenräume ausgerichtet und damit prägend für das Stadtbild. Insofern ist diese Maßnahme auch eine Frage der Stadtgestaltung. Aus diesem Grund wird festgesetzt, dass Fassadenbegrünungen nicht an grenzständigen Gebäudeaußenwänden, die regelhaft einer höheren Verschattung ausgesetzt sind, entstehen sollen.

Die klimaökologische Wirksamkeit der Fassadenbegrünung ist dabei abhängig vom Bewässerungsintervall und der Größe der begrünten Fassadenfläche. Erdgebundene Systeme müssen im Gegensatz zu fassadengebundenen Systemen nicht zwangsläufig bewässert werden und sind demzufolge

pflegeleichter. Bei ‚bewässerten‘ Fassaden kann die Klimawirksamkeit zwar weiter gesteigert werden, der Herstellungs- und Pflegeaufwand und damit die Kosten steigen jedoch erheblich an. Das schattenwerfende Blattwerk, die Luftschicht zwischen der Vegetation und der Hauswand sowie die Evaporation verringern die Wärmeaufnahme und die Oberflächentemperatur der Gebäudehülle und erhöhen den thermischen Komfort in allen Stockwerken des Gebäudeinneren sowie im unmittelbar angrenzenden Außenklima. Zusätzlich wirkt eine Grünfassade dämmend auf das Gebäude und führt zu Abmilderung der Innentemperaturextreme im Tages- und Jahresverlauf (Synergie zu Klimaschutzaktivitäten).

19. Aufschiebend bedingte Festsetzung: Bahnanlagen

Zeichnerische Festsetzung

In der Planzeichnung wird die bedingte Festsetzung 12 durch eine lilagestreifte, andere Nutzungen überlagernde, Fläche kenntlich gemacht. Diese Kennzeichnung wird in der Plan-Legende wie folgt erläutert: "Bedingte Festsetzung von Flächen, die derzeit noch dem Fachplanungsvorbehalt des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterliegen".

Textliche Festsetzung

12

Die Straßenverkehrsfläche auf den Flurstücken 3952, 3955/1, 2733/26, 2733/50, 2733/51, 2828/1 und 1892/20, die Maßnahmenfläche (1) auf dem Flurstück 1892/21 und die Maßnahmenfläche (2) auf den Flurstücken 1892/46 und 1892/47 der Gemarkung Leipzig, die derzeit als Eisenbahnbetriebsanlagen dem Fachplanungsrecht unterliegen, sind erst mit der Freistellung der Flächen nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, zulässig.

[§ 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB]

Begründung

Im Plangebiet befinden sich aufgrund der Nutzungshistorie der Fläche eisenbahnrechtlich gewidmete Flurstücke. Ein Großteil der derart gesicherten Nutzungen zum Eisenbahnbetriebszweck ist mit den Festsetzungen des Bebauungsplans vereinbar und wird nachrichtlich übernommen. Dies betrifft im Wesentlichen vorhandene Bahnbetriebszwecken dienende Leitungen und Kabel (s. Kap. 5.8). Die im Bereich des neu geplanten Knotenpunkts Berliner Straße/Roscherstraße geplanten Nutzungen Maßnahmenfläche und Straßenverkehrsfläche sind hingegen erst nach Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) möglich. Hierbei handelt es sich um die Flurstücke bzw. Teile von Flurstücken: 3952 (teilw.), 3955/1 (teilw.), 2733/26 (teilw.), 2733/50 (teilw.), 2733/51 (teilw.), 2828/1 (teilw.), 1892/20 (teilw.), 1892/21 (teilw.), 1892/46 und 1892/47 (teilw.).

Die Festsetzungen für die vorgesehenen Nutzungen auf den o.g. Flächen erfolgen unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung dieser Fläche von Bahnbetriebszwecken. Derzeit dienen die Flächen der Anfahrbarkeit des Rettungsplatzes des City-Tunnels. Zukünftig wird diese über die als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzten Wege innerhalb der Maßnahmenfläche (2) erfolgen, die aus Richtung des Knotenpunktes Berliner Straße/Roscherstraße wie auch über die Planstraße C angefahren werden können. Die Gewährleistung der Anfahrbarkeit wurde ebenso wie die Bereitstellung der Löschwasserversorgung, die derzeit über einen innerhalb des Plangebietes liegenden Hydranten (südlich des Rettungsplatzes) gewährleistet wird, mit der Feuerwehr der Stadt Leipzig abgesprochen. Ab dem Zeitpunkt, da die betriebsnotwendigen Flächen nicht

mehr benötigt werden – also wenn die Zufahrt zum Rettungsplatz über die Planstraße C und/oder den Knotenpunkt Berliner Straße/Roscherstraße sowie die Nutzung des Hydranten über Behelfswasserversorgung hergestellt ist – können diese aus der eisenbahnrechtlichen Sicherung entlassen werden.

Mit der Anwendung des § 9 Abs. 2 BauGB („aufschiebend bedingte“ Festsetzung gem. § 158 Abs. 2 BGB) können Bahnflächen, die noch planfestgestellt sind, ganz oder teilweise mittels eines Bebauungsplans überplant werden. Der Satzungsbeschluss und die Veröffentlichung können bereits erfolgen, bevor der Freistellungsbescheid durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt ist. Damit verfügen Kommunen über einen in Kraft gesetzten Bebauungsplan, auch wenn einzelne festgesetzte Nutzungen erst dann zulässig werden, wenn die damit verknüpfte Bedingung – die Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken – eingetreten ist. Hierdurch kann verhindert werden, dass ein Kreislauf von Abhängigkeiten entsteht, der nicht aufgelöst werden kann.

Voraussetzung für die Freistellungsfähigkeit ist dabei stets der Konsens zwischen Kommune und Bahn. Es müssen konkrete und verlässliche Erkenntnisse zur Freistellungsfähigkeit vorhanden sein. Das heißt, das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG muss zwar noch nicht beendet sein, Gemeinde und Erwerber sollten aber bereits über eine ausreichende Arbeitsgrundlage verfügen, um die weiteren Planungs- und Investitionsentscheidungen vorzubereiten. Das bedingte Baurecht im Hinblick auf Bahnflächen darf folglich nur ausgewiesen werden, wenn bspw. in Vorbereitung des Freistellungsverfahrens ("Entbehrlichkeitsprüfung") offenkundig wird, dass die Widmung der Bahnflächen ganz oder teilweise aufgegeben werden kann, die zur Freistellung erforderlichen Maßnahmen aber noch nicht erfolgt sind und somit der Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes noch aussteht. Im vorliegenden Planvorhaben ist die Stadt Leipzig durch eindeutige Erklärung des Eisenbahn-Bundesamtes in die Lage versetzt worden, sachgerecht über die Aufstellung des Bebauungsplans zu beschließen. Im Zuge der Bebauungsplanung haben zahlreiche Gespräche zwischen der Stadt Leipzig, dem Investor, Eisenbahnbundesamt (Dresden), DB Immobilien und der DB Netz AG stattgefunden. Es herrscht Konsens über den planungsrechtlichen Umgang mit den für Eisenbahnzwecke gewidmeten Flächen im Plangebiet. Dementsprechend liegen konkrete und verlässliche Erkenntnisse zur Freistellungsfähigkeit der genannten Flächen vor.

20. Nachrichtliche Übernahmen

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB werden die nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen sowie Denkmäler nach Landesrecht im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen, da sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig und zweckmäßig sind.

20.1 Bahnrechtlich gewidmete Flächen

Im Plangebiet befinden sich Flurstücke, die eisenbahnrechtlich planfestgestellt sind (s. Kap. 6.1.5). Diese sind mit den Festsetzungen des Bebauungsplans vereinbar. Es handelt sich um die folgenden Flurstücke: 1892/22, 1892/7, 1892/34, 1892/42, 1892/46, 1892/47 und 1892/19. Widmungszweck der Flächen ist die Sicherung von Leitungen und Kabeln, die dem Eisenbahnbetriebszweck dienen sowie die Sicherung der Erschließung des nördlichen Hauptbahnhofes über die eisenbahnrechtlich planfestgestellte Ladestraße Preußenseite. Über eine Schotterstraße wird über die Preußenseite auch die Anfahrbarkeit des Rettungsplatzes für den City-Tunnel zusätzlich abgesichert (die offizielle Zufahrt geht von der Berliner Straße ab). Die bahnrrechtlichen Widmungen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Die sich im Bereich des Flurstücks 1892/22 (an der Planstraße D sowie im Bereich östlich der Parthe und westlich der Teil-Baugebiete MU 1.1 und MU 2) befindliche Entwässerungsleitung steht der Festsetzung als Straßenverkehrsfläche und Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestim-

mung sowie als öffentliche Grünfläche und Urbanes Gebiet nicht entgegen. Die Unterbringung und Funktion der Leitung kann weiterhin gewährleistet werden.

Innerhalb der Flurstücke 1892/22, 1892/7, 1892/34, 1892/42, 1892/46, 1892/47 und 1892/19 befindet sich ein LST-Kabel. Dessen Bestand kann auch bei Ausbau der Flächen zur Planstraße C gewährleistet werden. Zudem ist mit dem Bau der Planstraße C auch die Anfahrbarkeit des nördlichen Hauptbahnhofes weiterhin gesichert. Auch die Zufahrt zum Rettungsplatz kann nach Freistellung über die Planstraße C erfolgen.

20.2 Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich gemäß Kulturdenkmalliste der Stadt Leipzig folgende Denkmale:

- D1: Kopfbauten mit Naturstein- und Putzfassaden in Neorenaissanceform vor den zu den ehemaligen Ladenstraßen 1 und 2 gehörenden Güterschuppen,
- D2: Die in den Formen einer historischen Stadtmauer errichtete Böschungswand,
- D3: die Doppeltoranlage, bestehend aus Natursteinpfeilern und schmiedeeisernen Torflügeln,
- D4: der gesamte Bestand des Straßen- und Platzpflasters aus großformatigem Naturstein.

Die genannten Baulichkeiten (Nummern 1– 3) wirken in Verbindung mit dem Hauptbahnhof und dem Hotel Astoria maßstabsbildend im Verständnis großstädtischer Stadtbaukunst an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Sie haben deshalb stadtbaugeschichtlich einen überdurchschnittlichen Zeugniswert. Trotz stellenweiser Umbauten nach Kriegsschäden ist die Wirkung dieses Bauensembles, dem besondere denkmalpflegerische Wertschätzung zukommt, noch ohne wesentliche Einschränkungen erlebbar.

Das Straßenpflaster (Nummer 4) soll, wenn möglich, zumindest teilweise oder in modifizierter Form am Ort verbleiben. Anderenfalls ist es zu bergen und vorrangig für andere denkmalpflegerische Arbeiten einzulagern.

Die oben stehenden Denkmale sind dementsprechend ortsprägend und entsprechend erhaltenswert. Sie bewirken eine qualitative Aufwertung des Quartiers, insbesondere im Bereich der nordwestlichen Eingangssituation. Die Denkmale wurden im Zuge der Erstellung des städtebaulich-architektonischen Konzepts sowie der Straßen- und Freiraumkonzeption stets als Bestandteil der Planung gesehen und derart in diese integriert. Sie werden daher nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

20.3 Überschwemmungsgebiet

Im Plangebiet sind gem. Darstellung in der Planzeichnung Flächen entlang der Parthe als Überschwemmungsgebiet HQ 100 und HQ 500 festgesetzt (§ 76 Abs. 2 i. V. m. § 106 Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)).

20.4 Wasserfläche

Der sich im Geltungsbereich befindende Teil des Flusses Parthe (Gewässer erster Ordnung; Teilbereich des Flurstücks 1892/k) wird nachrichtlich als Wasserfläche in den Bebauungsplan übernommen.

Leipzig, 08.08.2018

gez .

Stefan Heinig

amt. Amtsleiter

Anhang

Anhang I: Hinweise

1. Vorsorgender Radonschutz

Das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie hat mit Stellungnahme vom 15.01.2013 mitgeteilt, dass aus strahlenschutzfachlicher Sicht keine rechtlichen Bedenken zum vorliegenden Bebauungsplan bestehen.

„Wir empfehlen jedoch, im Rahmen weiterer Planungen zur Bebauung, die fachlichen Hinweise zum vorsorgenden Radonschutz zu beachten.

Das Plangebiet liegt nach den uns bisher vorliegenden Kenntnissen in einem Gebiet, für das uns keine Prognosewerte zu Radonkonzentrationen in der Bodenluft vorliegen. Es ist jedoch nicht mit Sicherheit auszuschließen, dass auf Grund lokaler Gegebenheiten und der Eigenschaften des Gebäudes hinsichtlich eines Radonzutrittes erhöhte Werte der Radonkonzentration in der Raumluft auftreten können.

In Deutschland existieren bisher keine gesetzlichen Regelungen mit einem verbindlichen Grenzwert zu Radon in Gebäuden. Aus Gründen der Vorsorge werden dementsprechend Empfehlungen für Schutzmaßnahmen ausgesprochen. Die Richtlinie der EU nennt als maximalen Referenzwert 300 Bq/m³, oberhalb dem Radonkonzentrationen in Innenräumen als unangemessen betrachtet werden.

Zum vorsorgenden Schutz vor erhöhter Strahlenbelastung durch Zutritt von Radon in Aufenthaltsräume empfehlen wir, bei geplanten Neubauten generell einen Radonschutz vorzusehen oder von einem kompetenten Ingenieurbüro die radiologische Situation auf dem Grundstück und den Bedarf an Schutzmaßnahmen abklären zu lassen. Bei geplanten Sanierungsarbeiten an bestehenden Gebäuden empfehlen wir, die Radonsituation durch einen kompetenten Gutachter ermitteln zu lassen und ggf. Radonschutzmaßnahmen bei den Bauvorhaben vorzusehen.

Bei Fragen zu Radonvorkommen, Radonwirkung und Radonschutz wenden Sie sich bitte an die Radonberatungsstelle des Freistaates Sachsen:

Staatliche Betriebsgesellschaft für Umwelt und Landwirtschaft, Radonberatungsstelle, Besucheradresse: Prof.-Dr.-Rajewsky-Str. 4, 08301 Bad Schlema, Öffnungszeiten: Dienstag und Donnerstag 10.00–12.00 Uhr und 13.30–16.00 Uhr sowie nach Vereinbarung, Telefon/ Fax: (03772) 2 42 14, E-Mail: radonberatung@smul.sachsen.de, Internet: www.strahlenschutz.sachsen.de.“

Anhang II: Pflanzempfehlungen

Im Folgenden werden die für den räumlichen Geltungsbereich empfohlenen Pflanzenarten in Form von Pflanzlisten genannt:

Pflanzliste

A. Bäume

1. Ordnung

Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
Acer platanoides i.S.	Spitzahorn in Sorten
Alnus Cordata	Italienische Erle
Carpinus betulus	Hainbuche
Fraxinus angustifolia	Schmalblättrige Esche i.S.
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche
Gleditsia triacanthos	Lederhülsenbaum
Quercus petraea	Traubeneiche
Quercus robur	Stieleiche
Quercus palustris	Sumpfeiche
Pinus sylvestris	Waldkiefer
Sorbus intermedia	Schwedische Mehlbeere
Styphnolobium japonicum	Schnurbaum
Tilia cordata	Winterlinde i.S.
Ulmus Resista ® 'Sapporo Gold'	Resista-Ulme

2. Ordnung

Acer campestre	Feld-Ahorn
Betula pendula	Sandbirke
Corylus avellana	Hasel
Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
Frangula alnus	Faulbaum
Malus sylvestris	Holzapfel
Prunus avium	Vogel-Kirsche
Prunus padus	Wildbirne
Pyrus pyraister	Holzbirne
Rhamnus catharticus	Purgier-Kreuzdorn
Salix alba, fragilis i.S.	Silber-/Bruchweide in Sorten
Sorbus aucuparia	Eberesche
Ulmus minor	Feldulme

Hinweis:

Bei der Verwendung von Straßenbäumen werden i.d.R. standortbezogen Sorten auszuwählen sein.

B. Dachbegrünung

Blütenstauden

Alyssum saxatile	Felsensteinkraut
Armeria elongata	Gemeine Grasnelke
Artemisia campestris	Feldbeifuß
Cerastium filziges	Hornkraut
Dianthus arenaria	Sandnelke
Dianthus carthusiana	Karthäuser Nelke
Dianthus deltoides	Heide-Nelke
Echium vulgare	Natternkopf
Erodium cicutarium	Gemeiner Reiherschnabel
Erophila verna	Hungerblümchen
Helichrysum arenarium	Sandstrohlblume

Jasione montana
Pehorhagia prolifera
Potentilla in Sorten
Rumex acetosella
Veronica prostrata

Bergsandglöckchen
Nelkenköpfchen
Fingerkraut
Kleiner Sauerampfer
Liegender Ehrenpreis

Gräser

Corynephorus canescens
Festuca ovina
Festuca pallens
Festuca rubra
Festuca trachyphylla
Poa angustifolia
Poa compressa

Silbergras
Schaf-Schwengel
Blauschwengel
Rotschwengel
Raublatt schwengel
Schmalblättriges Rispengras
Platthalm-Rispengras

Sukkulenten

Sedum album
Sedum sexangulare
Sedum acre
Sedum reflexum
Sempervivum tectorum

Weißer Fetthenne
Milder Mauerpfeffer
Scharfer Mauerpfeffer
Felsen-Fetthenne
Dach-Hauswurz

Kräuter

Artemis tinctoria
Thymus pulegioides

Färber-Hundskamille
Gemeiner Thymian

Moose

Camptothecium lutescens
Brachythecium rutabulum
Bryum argenteum

Echtes Goldmoos
Krücken-Kegelmoos
Silber-Birnmoos

Anhang III: Städtebauliche Kalkulation

Flächenart	Flächengröße in m ²	
	m ²	%
Baugebiete	51.824,27	42,3
Urbanes Gebiet MU 1.1	2.937,44	2,4
Urbanes Gebiet MU 1.2	4.518,39	3,7
Urbanes Gebiet MU 2	9.302,49	7,6
Urbanes Gebiet MU 3	13.413,59	10,9
Urbanes Gebiet MU 4	10.920,02	8,9
Gewerbegebiet GE 1	4.630,59	3,8
Gewerbegebiet GE 2	6.101,76	5
Verkehrsflächen	38.098,87	31,1
Straßenverkehrsfläche	30.195,38	24,6
Verkehrsfl. besond. Zweckbest.	7.903,49	6,5
Grünflächen	10.817,01	8,8
öffentliche Grünfläche	10.871,013	8,8
Sonstige	21.771,10	17,8
Gemeinbedarfsfläche	15.177,79	12,4
Maßnahmenfläche 1	2.796,88	2,3
Maßnahmenfläche 2	2.955,3	2,4
Wasserfläche	841,14	0,7
gesamt	122.511,25	100,0

Maximal zulässige Grundflächen und Geschossflächen					
Baugebiet	Größe (m ²)	Grundflächenzahl (GRZ)	maximale Grundfläche (m ²)	Geschossflächenzahl (GFZ)	maximale Geschossfläche (m ²)
MU 1.1	2.937,44	0,6	1.609,72	-	2.634,07
MU 1.2	4.518,39	0,6	2.041,98	-	7.056,19
MU 2	9.302,49	0,6	3.867,5	-	18.512
MU 3	13.413,59	0,6	5.319,6	-	29.577,6
MU 4	10.920,02	0,6	5.975,5	-	25.753,1
GE 1	4.630,59	0,8	2.513,55	3,65	-
GE 2	6.101,76	0,8	3.500,0	-	-
Gemeinbedarfsfläche	15.177,79	0,6	4.908,65	-	-
gesamt	67.002,07		29.736,50		83.532,96

Anmerkung: Geringfügige Abweichungen durch Rundung von Teildaten sind möglich.