

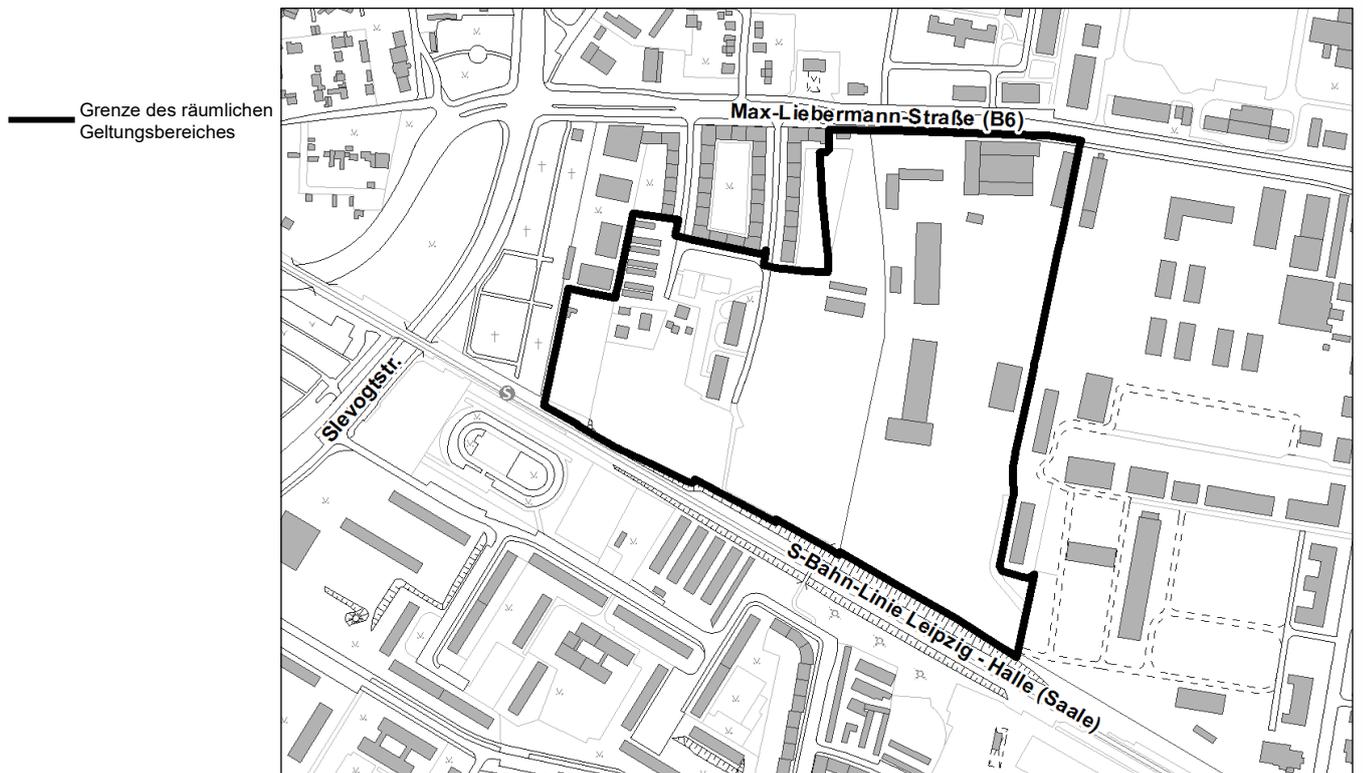


Stadt Leipzig

**Begründung zum
Bebauungsplan Nr. 453
„Stadtquartier Glesiener Straße“
(Vorentwurf)**

Stadtbezirk: Nordwest

Ortsteil: Möckern



Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt

Planverfasser: Stadtplanungsamt

23.05.2022

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-------|--|----|
| 0. | Vorbemerkungen | 3 |
| A. | PLANUNGSKONZEPTION | 3 |
| 1. | Lage und Größe des Plangebietes | 3 |
| 2. | Ausgangslage, Planungsanlass und -erfordernis | 3 |
| 3. | Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung | 4 |
| 4. | Städtebauliches Konzept | 5 |
| 5. | Verfahren..... | 8 |
| B. | GRUNDLAGEN DER PLANUNG | 8 |
| 6. | Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes..... | 8 |
| 6.1 | Topografie | 8 |
| 6.2 | Vorhandene Bebauung und Nutzungen..... | 8 |
| 6.3 | Vorhandene Freiflächen und ihre Nutzung..... | 9 |
| 6.4 | Soziale Infrastruktur | 9 |
| 6.5 | Verkehrliche und technische Erschließung | 9 |
| 6.5.1 | Verkehrsinfrastruktur | 9 |
| 6.5.2 | Ver- und Entsorgungsanlagen | 10 |
| 7. | Planerische und rechtliche Grundlagen | 10 |
| 7.1 | Formelle und informelle Planungsgrundlagen | 10 |
| 7.2 | Umweltbelange..... | 12 |

0. Vorbemerkungen

Um 1900 entstand im Norden Leipzigs, in den heutigen Ortsteilen Gohlis und Möckern, eine Kasernenstadt, die zeitweise bis zu 8.000 Soldaten beherbergte und zur zweitgrößten Kasernenanlage Sachsens zählte. Mit Aufgabe der militärischen Nutzung begann ab 2008 eine sukzessive Umnutzung der einzelnen Areale. Es entstanden attraktive, individuelle Wohnquartiere, die entsprechend ihres historischen Bestandes unterschiedliche Wohnformen im sanierten Altbau und Neubau anbieten.

Mit der vorliegenden Planung sollen die noch brachliegenden Flächen der ehemaligen Kaserne und die unvollendet gebliebenen Flächen der Wohnanlage an der Max-Liebermann-Straße einer neuen Nutzung zugeführt werden. Geplant ist ein modernes, energieeffizientes und nachhaltiges Stadtquartier mit dem Schwerpunkt Wohnen, einem Angebot an sozialer Infrastruktur (Kita) und einem Nahversorgungsmarkt. Vorgesehen sind öffentlich nutzbare und vielfältig ausgebildete Freiräume und eine flächensparende und zukunftsweisende Mobilität.

Nunmehr wird – im Vorfeld eines anlaufenden Ideenwettbewerbes – die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Gleichzeitig werden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten.

Im vorliegenden Plan sind die allgemeinen Ziele für das Plangebiet formuliert. Wie die Gebäude errichtet, die Grünflächen gestaltet und die Straße und Wege geführt werden, wird dieses Jahr im Rahmen eines Ideenwettbewerbes eruiert und anschließend in die Planung aufgenommen.

Mit dieser Beteiligung sollen zunächst die Hinweise aus der Öffentlichkeit sowie Informationen der Träger öffentlicher Belange gesammelt werden. Diese fließen dann in den Ideenwettbewerb und somit in den nächsten Planungsschritt, den Bebauungsplanentwurf, ein, welcher ebenfalls öffentlich ausgelegt wird.

A. PLANUNGSKONZEPTION

1. Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet dieses Bebauungsplanes befindet sich im Stadtbezirk Nordwest und dort im Ortsteil Möckern.

Es umfasst eine Fläche von ca. 13,5 ha und wird umgrenzt

- im Norden durch die Max-Liebermann-Straße bzw. die südlich daran angrenzenden Wohnanlagen,
- im Osten durch die Wohnquartiere Werk Motor und Heeresbäckerei bzw. die Erstaufnahmeeinrichtung für Asylbegehrende,
- im Süden durch die S-Bahn-Trasse der Verbindung Leipzig - Halle (Saale) und
- im Westen durch den Friedhof Möckern.

Die räumliche Lage und die Abgrenzung des Plangebietes sind aus der Abbildung auf dem Deckblatt zu ersehen.

2. Ausgangslage, Planungsanlass und -erfordernis

Das Plangebiet ist Teil der früheren Kasernenstadt Möckern, die zwischen 1895 und 1897 für die königlich sächsische Infanterie als städtebaulich-freiräumliches Gesamtensemble entstand.

Die im Plangebiet in Teilen noch vorhandene Bausubstanz weist auf diese ehemalige militärische Nutzung hin. Dieser Teilbereich gehörte zur sogenannten „Trainkaserne“ – später als Werk Motor bekannt – und kennzeichnet den westlichen Abschluss des Kasernengeländes entlang der Max-Liebermann-Straße. Gleichzeitig bildet dieser Bereich eine räumliche Zäsur zwischen der ehemaligen militärischen und der angrenzenden zivilen Nutzung im Plangebiet.

Die bauliche Entwicklung im westlichen Teil des Quartiers begann während des ersten Weltkrieges mit dem Bau einer dreigeschossigen Wohnanlage durch den damaligen Bauverein zur Beschaffung preiswerter Wohnungen (heute Baugenossenschaft Leipzig) mit dem Ziel, „gesunde, preiswerte und neuzeitliche Wohnungen“ für ihre Mitglieder zu schaffen. Die Papitzer Straße war als Mittelachse geplant und sollte sich im mittleren Abschnitt zu einer 40 m breiten Platzanlage ausweiten. Unter den Begleitumständen der Weltkriege wurde eine anspruchsvolle Wohnanlage mit Vorgärten und breiten Wohnstraßen errichtet. Eine bauliche Expansion entsprechend der ursprünglichen Planungen gelang nach 1939 nicht mehr. Lediglich der Garagenkomplex am südlichen Ende der Radefelder Straße wurde bis 1990 errichtet.

Erst Mitte der 1990er Jahre wurde der Wohnungsbau fortgeführt. Zwischen der Radefelder Straße und dem Friedhof Möckern entstanden mehrgeschossige Wohngebäude in Blockbauweise und südlich davon drei Einfamilienhäuser mit Kleingewerbe.

Die im Osten angrenzenden Flächen der ehemaligen Heeresbäckerei und von Werk Motor wurden zu modernen Wohnstandorten entwickelt.

Mit dieser Planung soll in gewisser Weise an die Bautradition des damaligen Bauvereins bzw. an die bauliche Entwicklung der benachbarten Wohngebiete, vor der militärischen Nutzung des Gebietes, angeknüpft werden. Es besteht das Bestreben der Eigentümer und der Stadt Leipzig, die derzeitige Brachfläche zu einem modernen Stadtquartier zu entwickeln. Neben einem Angebot an unterschiedlichen Wohnformen sind eine Kindertagesstätte sowie ein Nahversorgungsmarkt vorgesehen.

3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Als Grundlage für den Bebauungsplan soll im Rahmen eines Ideenwettbewerbs ein städtebauliches Konzept zur Entwicklung eines vielseitigen, innovativen Stadtquartiers erarbeitet werden. Der Wettbewerb wird zwischen Juni und November 2022 durchgeführt.

Gesucht wird ein städtebauliches Leitbild, welches die lokalen Identitäten und bestehenden Grünstrukturen berücksichtigt, die Besonderheiten hervorhebt und dabei gleichzeitig ein zukunftsfähiges, nachhaltiges und vielschichtiges Quartier gestaltet. In Umsetzung des strategischen Ziels des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) „Balance zwischen Verdichtung und Freiraum“ soll im Gebiet möglichst flächensparend geplant werden. In Umsetzung dieses Ziels wird die Mehrfachnutzung von Freiräumen und Gebäuden gezielt ermöglicht. Das Quartier selbst soll identitätsprägend sein und sich darüber hinaus mit den angrenzenden Bereichen vernetzen.

Das gesamte Gebiet soll eine vielschichtige Nutzung erfahren. Aufgrund der geplanten Verdichtung bei gleichzeitigem Erhalt und Qualifizierung der Freiräume wird das Augenmerk auf ein verstärktes Miteinander von Nutzungen gelegt. Die Freiräume sollen einerseits die Aufenthaltsqualität stärken und andererseits in einer ausreichenden Größe entwickelt oder erhalten werden, um eine stadtklimatische Wirkung entfalten zu können.

Die Mobilität soll zukunftsfähig ausgerichtet werden. Insbesondere sind Maßnahmen für eine flächensparende Verkehrsorganisation und eine verträgliche Integration des Kfz-Verkehrs einschließlich verschiedener Mobilitätsalternativen aufzuzeigen. Das Quartier soll ein geeignetes Fuß- und Radwegenetz mit Anschluss an die benachbarten Gebiete erhalten.

Diese städtebaulichen Entwicklungsziele sollen anschließend im Bebauungsplan weiter konkretisiert werden.

- Geplant ist ein gemischtgenutztes Stadtquartier mit dem Schwerpunkt ‚Wohnen‘. Es werden Angebote für unterschiedliche Wohnformen inklusive eines verpflichtenden Anteils an mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum in Höhe von mind. 30 % an der Bruttogeschossfläche entstehen. Die sozialen Einrichtungen wie die Kindertagesstätte sollen integriert werden. Ein Einzelhandelsmarkt soll die Nahversorgung des Gebietes sichern.

- Der Standort ist an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (S-Bahn-Haltestellen Olbrichtstraße und Slevogtstraße) und an den Busverkehr über die Max-Liebermann-Straße angebunden. Die Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz, insbesondere die zwei o.g. S-Bahn-Haltestellen, soll weiter optimiert werden. Dafür und für die innere Erschließung wird ein zukunftsfähiges, flächensparendes Mobilitätskonzept für ein autoarmes Quartier entwickelt.
- Die planerischen Ansätze zur Realisierung einer Radschnellverbindung, um die Städte Halle (Saale) und Leipzig miteinander zu vernetzen, sollen Eingang in den Bebauungsplan finden.
- Dem Bebauungsplan wird auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses ein qualifiziertes Freiraumkonzept zu Grunde gelegt. Das Augenmerk soll bereits im Wettbewerbsverfahren auf einem vielfältigen Angebot an öffentlich nutzbaren Flächen liegen, die zudem zur stadtklimatischen Verbesserung im Plangebiet beitragen und arten- und naturschutzrechtliche Belange berücksichtigen.
- Die Planung folgt den Grundsätzen des umweltfreundlichen, energieeffizienten und an den Klimawandel angepassten Städtebaus. Besondere Bedeutung wird dabei der Förderung einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung und Energieversorgung unter Einbeziehung erneuerbarer Energien beigemessen. Dafür sind entsprechende Konzepte zu entwickeln.

4. Städtebauliches Konzept

Der Vorentwurf des Bebauungsplans liegt als Strukturkonzept vor, in welches die folgenden grundsätzlichen planerischen Überlegungen eingeflossen sind:

Allgemeine Zielsetzung

Eine hohe Identifikation der ortsansässigen Bevölkerung mit dem neuen Quartier zu ermöglichen, lokale Identitäten zu fördern und dahingehend eine hohe Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erreichen, ist ein sehr hohes Anliegen hinsichtlich der Entwicklung des neuen Quartiers. Ziel ist es, für das bislang unbebaute Areal eine hohe städtebauliche Qualität herzustellen und somit einen attraktiven Stadtraum zu schaffen.

Dabei wird der Schwerpunkt auf verdichtetem Geschosswohnungsbau liegen, mit dem entsprechenden Maß an geeigneter Dichte. Eine unterschiedliche Intensität von Dichte in den Bebauungsstrukturen, abwechselnde Gebäudetypologien sowie bauliche Hochpunkte sind dabei denkbar, sollen sich jedoch zu einem städtebaulichen Gesamtbild fügen.

Mit der Verflechtung der angestrebten Nutzungen Wohnen und Arbeiten, Gemeinschaftseinrichtungen, Nahversorgung sowie Geschäfts-, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten soll ein in funktionaler und sozialer Hinsicht vielseitiges, innovatives und damit langfristig stabiles Quartier entstehen.

Für den zentralen Bereich des Plangebietes wird eine Überlagerung von unterschiedlichen Nutzungen („Stapelung“), bspw. für soziale Infrastruktur, Einzelhandel und Garagen, angestrebt, um Mehrfachnutzungen von Gebäuden zu ermöglichen und fernerhin die funktionelle Durchmischung innerhalb des Quartiers zu bestärken.

Wesentlich für das künftige Stadtquartier ist zudem eine räumliche Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren, insbesondere zu den Wohnquartieren westlich und östlich des Areals. Doch ebenfalls sollen die Gebiete nördlich und südlich angebunden werden. Die S-Bahn-Trasse im Süden stellt hierbei eine räumliche Zäsur bzw. Barriere dar. Die Max-Liebermann-Straße im Norden bildet in vergleichbarer Weise eine Grenzzone, kann aber vorteilhaft in den entstehenden Stadtraum integriert werden.

Wohnen

Das Hauptaugenmerk hinsichtlich der Nutzungen liegt im Wohnungsbau. Denkbar sind unterschiedliche Wohnungsbautypologien, die eine ausgewogene Mischung von Wohnungsgrößen ermöglichen. So wird angestrebt, dass ca. 60 % der Wohnungen als Drei- und Vierraumwohnungen gebaut werden, zu jeweils etwa 20 % sollen Zwei- bzw. Fünfraumwohnungen entstehen.

Ein gewichtiger Anteil der mehrstöckigen Wohnbebauung soll auf der östlichen Hälfte des Gesamtareals errichtet werden.

Zu einem Anteil von 30 % oder mehr wird der Wohnungsbau miethaus- bzw. belegungsgebunden (sozialer Wohnungsbau) umgesetzt werden. Der geförderte Wohnraum soll dabei möglichst kleinteilig mit dem freifinanzierten Wohnungsbau gemischt werden. Ziel ist es, Segregation nach sozialem Status planerisch zu unterbinden.

Gemeinschaftseinrichtungen

Vorgesehen ist die Integration einer Kindertagesstätte mit voraussichtlich 165 Plätzen in das neue Stadtquartier, deren Bedarf auch aus dem künftigen Anwachsen der lokalen Bevölkerung entsteht. Für das Gebäude wird vorzugsweise eine Stapelnutzung angestrebt, so dass einschließlich der Außenbereiche wie Freiflächen, Stellplätze oder Zufahrten und abhängig von der Anzahl der Geschosse mit einer Gesamtfläche von mindestens 3.000 m² zu rechnen ist. Die Verortung im Plangebiet ist noch offen.

Nahversorgung und wohnverträgliches Gewerbe

Für das Quartier werden ein der Versorgung des Gebietes dienender Einzelhandelsmarkt sowie Möglichkeiten weiterer gewerblicher Einheiten aus dem Dienstleistungssegment und Handelsbetriebe angestrebt, um dem Grundanliegen der Nutzungsmischung im Stadtquartier zu folgen. Damit soll dem Konzept der Stadt der kurzen Wege entsprochen und auf eine bestmögliche Versorgung der Bevölkerung auch unter dem Blickwinkel demographischer Veränderungen sowie eine Belebung des Quartiers hingewirkt werden.

Der Einzelhandel ist tendenziell im nördlichen Teil des Gebietes vorgesehen und soll gegenüber den bestehenden Zentren- und Nahversorgungsstrukturen im näheren Umfeld verträglich dimensioniert sein. Ein solches Gebäude soll als gestapeltes Objekt bspw. mit weiteren Gewerbeflächen oder Wohnungen errichtet werden.

Freiraum und Erholung

Neben dem Anspruch an das neue Quartier eine urbane städtebauliche Dichte zu entwickeln, besteht gleichzeitig die Anforderung, qualitativ hochwertige Freiräume zu schaffen. Im Bereich der vorgesehenen Bebauung sollen durch begrünte Innenhöfe und Dächer sowie einer Fassadenbegrünung eine attraktive Aufenthaltsqualität geschaffen und positive Auswirkungen auf das Mikroklima erzielt werden. Die künftigen Grünflächen sollen mit dem Umfeld vernetzt, stadtoökologisch wertvoll und vielfältig nutzbar sein.

Um eine hohe Freiraumqualität zu erreichen, sollen Aufenthaltsorte und Verweilmöglichkeiten für die Bevölkerung geschaffen werden, welche als gestaltete Durchwegungen sowie auch punktuell (Spielplatz, Sport- und Bewegungsmöglichkeiten, Sitzbänke etc.) zur Identifikation der Einwohnerschaft mit dem Stadtquartier und zur Erholung beitragen.

Im zentralen Bereich des Gesamtareals befindet sich eine räumlich zusammenhängende und gewachsene Grünstruktur von etwa einem Hektar Größe. Diese zeichnet sich durch einen verhältnismäßig dichten Baumbestand aus und stellt somit ein bedeutendes Grünvolumen innerhalb des Plangebietes dar. In ökologischer und freiraumgestalterischer Hinsicht gilt es diese Grünfläche möglichst zu erhalten, gestalterisch zu qualifizieren und in die Planung des neuen Quartiers sinnvoll einzubeziehen.

Der südöstliche Bereich des Plangebietes dient gegenwärtig als Habitat für Zauneidechsen und soll als unbebaute Fläche fortbestehen.

Daneben bestehen für den südlichen Teilbereich seitens der Stadt Leipzig planerische Ansätze zur Realisierung einer Radschnellverbindung, die die Städte Halle (Saale) und Leipzig miteinander vernetzen soll. Entsprechend der Potenzial- und Machbarkeitsanalyse für eine Radschnellverbindung Halle - Leipzig der Metropolregion Mitteldeutschland sollte der Radweg eine Breite von mind. 6,50 m aufweisen. Die Vorzugsvariante der Linienführung sieht unmittelbar nördlich der Bahntrasse bzw. parallel zu dieser einen gemeinsam geführten Geh- und Radweg vor.

Erschließung und Mobilität

Das gesamte Quartier soll verkehrsberuhigt und weitestgehend autofrei gestaltet werden. Dabei soll eine geringe Inanspruchnahme von privaten Pkw sowie eine flächensparsame Verkehrsorganisation arrangiert werden. Der Anteil der Verkehrsflächen im Gebiet soll somit insgesamt niedrig ausfallen.

Die privaten Stellplätze, welche den Mehrheitsanteil des ruhenden Verkehrs darstellen, sollen – auch zugunsten der Freiraumqualität – überwiegend in Tiefgaragen oder mehrgeschossigen Quartiersgaragen möglichst am Quartiersrand untergebracht werden. Angedacht sind des Weiteren Mobilitätsstation für integrierte Mobilitätsangebote, Ladesäulen für Elektromobilität und Carsharing-Ausleihstationen.

Dem Fußgängerverkehr soll durchweg Priorität eingeräumt werden. Damit verbunden besteht der Anspruch, ein durchgängiges Wegenetz im Quartier und in die Nachbarquartiere zu entwickeln, welches durch eine intensive Bepflanzung geprägt ist.

Im südlichen Teil des Areals parallel zur S-Bahn-Trasse befindet sich eine durchgängige Grünfläche, welche gegebenenfalls als Trassenverlauf für eine Radschnellverbindung Halle (Saale) - Leipzig beplant wird. In diesem Fall würde eine Anbindung des Geh- und Radwegenetzes des Quartiers an die Trasse erfolgen.

Mit der Entwicklung des neuen Stadtquartiers sollen bauliche Barrieren beseitigt und verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV geschaffen werden. Im Ergebnis soll eine Anbindung des Quartiers mit einer Entfernung von höchstens 500 m von den Haltepunkten der S-Bahn ermöglicht werden können. Des Weiteren wird verkehrsplanerisch geprüft, inwiefern die Errichtung einer weiteren Bushaltestelle auf der Max-Liebermann-Straße auf zentraler Höhe des Plangebietes zweckdienlich ist.

Klima, Energie, Immissionen

Die städtebauliche Planung des neuen Quartiers soll die wesentlichen Parameter berücksichtigen, die sich positiv auf eine energieoptimierte Bauweise auswirken, einen deutlich reduzierten Energiebedarf ermöglichen und somit verringerte Energie- und Betriebskosten gewährleisten. Dahingehend von Bedeutung sind bspw. die Stellung und Verschattung der Gebäude, die Kompaktheit der Baukörper oder die Bebauungsdichte. Des Weiteren sollen der Einsatz – möglichst vor Ort erzeugter – regenerativer Energien und effizienter Energieversorgungssysteme Berücksichtigung finden.

Angesichts des Klimawandels sollen Maßnahmen für eine ressourceneffiziente Wasserbewirtschaftung bzw. ein sinnvoller Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser in die Planung einbezogen werden, um auf die Zunahme von Starkregenereignissen sowie auch länger anhaltende Trocken- bzw. Hitzeperioden angemessen zu reagieren. Die Anlage von Retentionsdächern, natürlich gestalteten Regenrückhaltebecken (bspw. als offene Wasserflächen) und Optionen zur Zwischenspeicherung von Regenwasser sollen daher entsprechend in die Planung des Stadtquartiers einfließen.

Der südliche Bereich des Areals nahe der Gleisanlagen der Deutschen Bahn ist mit Schienenlärm belastet. Durch Anordnung der Baukörper und der Freianlagen sollen hier entsprechende schalltechnische Lösungen vorgesehen werden. Für den Verkehrslärm, welcher von der Max-Liebermann-Straße ausgeht, gilt dies gleichermaßen.

5. Verfahren

Der Aufstellungsbeschluss (Beschluss Nr. VII-DS-00472) vom 22.07.2021 wurde im Leipziger Amtsblatt Nr. 16/2021 vom 11.09.2021 bekannt gemacht.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt im vollen Verfahren, d.h. mit frühzeitigen Beteiligungsverfahren (§ 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB) sowie Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4 BauGB).

B. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

6. Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes

6.1 Topografie

Das Plangebiet erstreckt sich von ca. 122 m ü. NHN im südwestlichen Bereich des Plangebietes bis knapp 130 m ü. NHN an der östlichen Begrenzung, so dass sich ein Anstieg innerhalb des Gebietes von etwa acht Metern in östliche Richtung ergibt.

Auf dem Gelände sind in Teilbereichen ruinöse Gebäude, versiegelte Flächen sowie Ablagerungen vorhanden, so dass das natürliche Geländeniveau an vielen Stellen des Plangebietes nicht wahrnehmbar ist.

6.2 Vorhandene Bebauung und Nutzungen

Das Plangebiet ist nur in geringem Maße durch bestehende Bausubstanz vorgeprägt. Dies resultiert aus einer in weiten Teilen nicht erfolgten Bebauung. Im westlichen Teilbereich ist lediglich das Privatgrundstück südlich der Papitzer Straße mit zwei Gebäuden bebaut, die sich jedoch in einem baulich schlechten Zustand befinden und deshalb keinerlei Nutzung unterliegen. Weiterhin existieren bauliche Anlagen in Form von Garagenhöfen im nordwestlichen und mittleren Teilbereich, die beide Parkraumfunktionen für die bestehenden Wohngebäude im nördlichen Umfeld darstellen.

Ein vergleichsweise größerer Umfang an Gebäudesubstanz ist im östlichen Teilbereich des Plangebietes vorhanden. Jedoch unterliegt auch dieser Teilbereich keiner systematischen Bebauungsstruktur, die das Gebiet bereits umfassend vorprägen würde. Diese auffälligen Gebäudereste sollen abgerissen werden.

Im Plangebiet befinden sich keine Gebäude, die denkmalschutzrechtlichen Auflagen unterliegen. Die derzeit noch vorhandene Bebauung könnte mit Ausnahme der sonstigen privaten Grundstücke im Westen daher überplant werden.

Jedoch wird der Untersuchungsraum räumlich wesentlich gefasst durch die vorhandene drei- bis viergeschossige Bebauung im Nordwesten sowie die vier- bis sechsgeschossigen ehemaligen Kasernengebäude im Osten und Südosten.

Die benachbarte Nutzung ist weitestgehend wohngeprägt.

Auf den Nachbargrundstücken im Osten, welche das Plangebiet stark prägen, sind bereits fertiggestellte hochwertige Wohnungen entstanden (Alte Heeresbäckerei, König Albert Residenz, Kaisergärten, Siebengrün). Diese sind weitestgehend im Bereich denkmalgeschützter, sanierter Kasernenanlagen entstanden.

Westlich des Betrachtungsraumes befinden sich Wohnbauten aus den Jahren 1900 -1930, welche Teil einer begonnenen, aber nicht vollendeten Wohnanlage sind, sowie ergänzende Neubauten ab dem Zeitraum 1990.

6.3 Vorhandene Freiflächen und ihre Nutzung

Das Gebiet ist in weiten Teilen nicht zugänglich. Im Plangebiet konnten sich daher in den vergangenen Jahren natürliche Sukzessionen weitgehend ungestört herausbilden.

Im zentralen Bereich des Gesamtareals existiert ein etwa einen Hektar großer zusammenhängender Baumbestand, mit dessen Grünvolumen ein hohes freiräumliches und ökologisches Potential einhergeht.

Nach Ortsteilbewertung des Fachkonzepts Freiraum und Umwelt im INSEK der Stadt Leipzig ist der Stadtteil Möckern mit Freiräumen stark unterversorgt. Auch die stadtklimatischen Bedingungen werden als problematisch bewertet. Mit seinem weitreichenden Bewuchs trägt das Gebiet gegenwärtig zur Verbesserung der Funktionen des Naturhaushaltes bei, u.a. als klimatischer Ausgleichsraum. Aufgrund der ungesteuerten Entwicklung wird es jedoch gleichzeitig als städtebauliches Defizit wahrgenommen. Dieser Situation gilt es, durch gestalterische Maßnahmen eine positive Ausstrahlung zu verleihen und das Areal für die lokale Bevölkerung zugänglich und erlebbar zu machen.

6.4 Soziale Infrastruktur

Innerhalb des Plangebiets sind derzeit keine Einrichtungen der sozialen Infrastruktur vorhanden.

In der näheren Umgebung befinden sich folgende Einrichtungen:

- Integrative Kindertagesstätte Diderotstraße 13 (in ca. 700 m Entfernung),
- Kindertagesstätte „Zwergenland“, Hans-Beimler-Straße 3 (ca. 1 km),
- Kindertagesstätte Hans-Beimler-Straße 17 (ca. 1,2 km),
- Waldorfkindergarten Gohlis, Jörgen-Schmidtchen-Weg 6, Kindertagesstätte "Kinderhaus Naseweis", Jörgen-Schmidtchen-Weg 4 (ca. 1,4 km),
- Kindertagesstätte St. Benno, Fleißnerstraße 2 (ca. 1,5 km),
- Kindertagesstätte "Bremer Straße", Bremer Straße 17 (ca. 1,5 km),
- Grundschule „Wilhelm-Hauff“ in der Diderotstraße 37 und 68. Oberschule Möckern (ca. 700 m),
- Hans-Kroch-Schule (Grundschule), Jörgen-Schmidtchen-Weg 8 (ca. 1,5 km),
- Werner-Heisenberg-Schule Gymnasium, Renftstraße 3 (ca. 1,4 km) sowie

Des Weiteren werden derzeit der Bau einer vierzügigen Grundschule an der Hans-Beimler-Straße sowie der Bau eines Gymnasiums an der Bremer Straße planungsrechtlich vorbereitet. Beide Einrichtungen werden frühestens 2025/2026 in Betrieb genommen werden können.

6.5 Verkehrliche und technische Erschließung

6.5.1 Verkehrsinfrastruktur

Fußgänger- und Radverkehr

Eine Durchquerung des Plangebietes ist über eine offizielle und gesicherte Wegeführung bislang nicht möglich. Lediglich über die Glesiener Straße als Nord-Süd-Achse ist eine fußläufige Verbindung von der Max-Liebermann-Straße über eine Brücke über die S-Bahn-Trasse zu den Wohnquartieren südlich der Bahnlinie gegeben. Sie wird auch durch Radfahrende genutzt. Darüber hinaus bestehen keine offiziell ausgewiesenen Wegeführungen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aus dem innerstädtischen Bereich besteht eine leistungsfähige Erschließung über den schienengebundenen ÖPNV der S-Bahn-Linie 3. Sie verkehrt wochentags im 30-Minuten-Takt zwischen Halle-Trotha und Markleeberg-Gaschwitz und verbindet unter anderem die hoch frequentierten Hauptbahnhöfe von Leipzig und Halle (Saale) miteinander. In der näheren Umgebung zum Plangebiet befinden sich zwei Haltepunkte dieser Bahnlinie: „Olbrichtstraße“ im Südosten sowie „Slevogtstraße“ im Westen.

Über die Max-Liebermann-Straße führt die Buslinie der Nummer 80, welche die Stadtteile Wahren bis Thekla im Nordraum der Stadt miteinander verbindet. Sie verkehrt im 10-Minuten-Takt sowie ergänzend im 20-Minuten-Takt weiterführend von Wahren bis zum Stadtteil Lindenau im Leipziger Westen.

Durch die genannte Buslinie nördlich sowie die S-Bahn-Verbindung südlich des Areals ist eine insgesamt gute Anbindung des Plangebietes durch den ÖPNV gewährleistet.

Unweit des Plangebietes in jeweils etwa einem Kilometer verkehren zudem die Straßenbahnlinien 10 und 11 südlich auf der Georg-Schumann-Straße sowie die Linie 4 auf der Landsberger Straße im Osten und erweitern damit das Angebot im ÖPNV.

Motorisierter Individualverkehr

Die direkte Anbindung an das städtische Verkehrsnetz erfolgt ausschließlich nördlich des Plangebietes über die Max-Liebermann-Straße, die als Bundesstraße 6 ausgewiesen ist. Von dieser Hauptverkehrsstraße besteht die Möglichkeit, über die Anliegerstraßen Radefelder Straße, Glesiener Straße, Papitzer Straße und Rügener Straße das Plangebiet zu erschließen. Weitere Möglichkeiten bestehen gegenwärtig nicht. Über die westlich gelegene Louise-Otto-Peters-Straße ist eine Anbindung an die Bundesautobahn 14 (Auffahrt Leipzig-Nord) gegeben.

Der allgemeine PKW-Verkehr kann und soll auch künftig von der Max-Liebermann-Straße in das Gebiet geleitet werden. Eine Zufahrt aus südlicher Richtung ist auf Grund der S-Bahn-Trasse nicht möglich.

Ruhender Verkehr

Neben den Garagenhöfen im nordwestlichen und mittleren Teilbereich des Areals existieren Stellplätze im öffentlichen Raum jeweils einseitig längsseits entlang der Radefelder, der Papitzer sowie der Glesiener Straße.

6.5.2 Ver- und Entsorgungsanlagen

Das Plangebiet ist derzeit unerschlossen, eine innere medientechnische Erschließung muss daher vollends neu hergestellt werden.

Prinzipiell ist davon auszugehen, dass das Plangebiet mit allen erforderlichen Medien ver- bzw. entsorgt werden kann. Hinsichtlich des anfallenden Regenwassers kann grundsätzlich der im östlich angrenzenden Wohngebiet vorhandene Stauraumkanal und Regenwasseranschluss gedrosselt genutzt werden.

7. Planerische und rechtliche Grundlagen

7.1 Formelle und informelle Planungsgrundlagen

Die beabsichtigte Planung entspricht den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung (Landesentwicklungsplan Sachsen, Regionalplan Leipzig-West Sachsen) sowie den Zielen der Stadtentwicklung.

Das 2018 vom Stadtrat beschlossene integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 (INSEK) stellt ein ressortübergreifendes, langfristiges Handlungskonzept und städtebauliches Entwicklungskonzept

dar. Das Plangebiet ist Teil des Entwicklungsgebietes „Möckern (ehemalige Kasernen)“ und kann entsprechend dieses Konzeptes besondere Aufgaben im gesamtstädtischen Wachstumsprozess übernehmen. Angestrebt wird die integrierte Entwicklung eines urbanen sozial- und nutzungsstrukturell gemischten Quartiers. Relevant sind insbesondere die Ziele „Bezahlbares Wohnen“, „Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote“ sowie „Balance zwischen Verdichtung und Freiraum“. Das Gebiet ist im INSEK zudem als Erweiterungs- und Entwicklungsgebiet mit Fokus auf modellhafte energetische Quartierslösungen benannt. Neben der Entwicklung einer maximal CO₂-reduzierten Energieversorgung durch hohe Gebäudeeffizienzstandards, muss der Einsatz von Nahwärmenetzen, Speicherlösungen und Abwärme geprüft werden (Energiekonzept).

Im Wohnungspolitischen Konzept von 2015 werden die wohnungspolitischen Leitlinien der Stadt und die Instrumente und Maßnahmen zur Umsetzung benannt. Auf Grund der steigenden Nachfrage nach Wohnungen und einer effizienten Flächennutzung wird Geschosswohnungsneubau an infrastrukturell gut erschlossenen Standorten insbesondere im Einzugsbereich des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs priorisiert. Der Standort entspricht diesen Anforderungen.

Vor dem Hintergrund zunehmender Anspannung auf dem Leipziger Wohnungsmarkt fasste der Stadtrat den Beschluss, bei Neubauvorhaben im Rahmen von Bebauungsplanverfahren durch städtebauliche Verträge sicherzustellen, dass „30% der für Wohnen genutzten Bruttogeschossfläche als geförderten, mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungsbau zu errichten“ sind. Diese Bindung gilt für Bebauungspläne, in denen die planungsrechtliche Zulässigkeit für mindestens 5.000 m² Bruttogeschossfläche für den Geschosswohnungsbau begründet wird und ist bei der vorliegenden Planung entsprechend zu berücksichtigen.

Im Stadtentwicklungsplan Zentren wird das Plangebiet als fußläufig unterversorgter Bereich klassifiziert. Die Integration einer Nahversorgungseinrichtung in einer Größe von ca. 800 m² Verkaufsfläche ist entsprechend der endogenen Potenziale ortsangepasst und konform zu den Stadtentwicklungszielen. Im Sinne einer Nutzungsmischung und flächeneffizienten Bauweise soll die Nahversorgungseinrichtung durch eine vertikale Stapelung mit anderen Nutzungen kombiniert werden (bspw. mit wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen).

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leipzig ist das Plangebiet als gewerbliche Baufläche, Wohnbaufläche und Grünfläche dargestellt. Da der Bebauungsplan voraussichtlich von den Darstellungen des FNP abweicht, wird gemäß § 8 Abs. 3 BauGB eine Änderung im Parallelverfahren erforderlich.

Der Landschaftsplan enthält neben den Zielen die für ihre Verwirklichung erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Für das Plangebiet sind das Leitbild 6 (innerstädtische Freiräume der offenen und geschlossenen Block- und Blockrandbebauung) und das Leitbild 8 (Freiräume der städtischen Großsiedlungsgebiete) zutreffend. Ziel ist es, die Aufenthalts- und Stadtbildqualität in innerstädtischen Räumen durch Schaffung von begrünten Innenhöfen, Fassaden und Dächern zu entwickeln, zu sichern und zu verbessern. Wohnungsnahe Grünflächen sollen einbezogen und Verbindungen zu Parkanlagen hergestellt werden. Es sollte eine großzügige Freiflächengestaltung durch Erhalt und Entwicklung raumbildender Bäume und der Entwicklung grüner Quartiersplätze erfolgen. Darüber hinaus ist für das Schutzgut Arten/Biotope die Anreicherung von Lebensräumen vorgesehen.

In Bezug auf die soziale Infrastruktur geht aus der aktuellen Kita-Bedarfsplanung hervor, dass die vorhandenen Kapazitäten im Stadtbezirk Nordwest für den prognostizierten Bedarf nicht ausreichen. Großer Handlungsbedarf wird für den Bereich Möckern gesehen. Für das Plangebiet besteht der Bedarf für eine Kita. Mit deren Realisierung soll dem im „Langfristigen Entwicklungskonzept Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege für die Stadt Leipzig bis 2030“ formulierten Ziel des wohnortnahen Wunsch- und Wahlrechts der Eltern entgegengekommen werden.

7.2 Umweltbelange

Im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens ist eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen. Darin werden die unterschiedlichen umweltbezogenen Prüfaufgaben gebündelt und als obligatorischer Teil in das Bebauungsplanverfahren integriert. Die Umweltprüfung führt alle umweltrelevanten Belange zusammen und legt die Ergebnisse der Prüfung auf Umweltverträglichkeit und schutzgutbezogene Auswirkungen in einem Umweltbericht nach § 2a Nr. 2 BauGB dar.

Biotope und Schutzgebiete

Im südöstlichen Bereich des Plangebietes befindet sich ein gemäß § 30 BNatSchG und § 21 SächsNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop der Kategorie „höhlenreicher Einzelbaum“. Das Vorhandensein weiterer geschützter Biotope wird im Verfahrensverlauf geprüft.

Das Plangebiet ist ansonsten weder Bestandteil eines Natur- oder Landschaftsschutzgebietes noch von Gebieten nach der Vogelschutzrichtlinie noch solcher der Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie. In näherer Umgebung existieren keinerlei derartige Schutzgebiete oder Schutzobjekte.

Im südöstlichen Bereich des Geländes befindet sich eine Habitatfläche für Zauneidechsen entlang der S-Bahn, welche im Rahmen einer gutachterlichen Untersuchung für das Bebauungsplangebiet Nr. 357.1 festgestellt worden ist.

Immissionsschutz

Im südlichen Teil des Plangebietes ist der Bereich direkt an den Gleisen der Deutschen Bahn mit Schienenlärm belastet. Von der Max-Liebermann-Straße geht ein nicht unbeträchtlicher Verkehrslärm aus.

Gewerbelärm spielt im Planungsgebiet dagegen keine Rolle.

Weiteres Verfahren

Im weiteren Planungsprozess werden zunächst im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs grundlegende grünordnerische Maßgaben formuliert (Lage, Größe und grobe Qualitäten von Grünflächen etc.). Für den Bebauungsplan werden daraus grünordnerische Festsetzungen abgeleitet, die die ökologische und freiraumgestalterische Grundlage des Bebauungsplans bilden.

Für die Erstellung des Umweltberichtes sind verschiedene Bewertungen und Gutachten erforderlich, um die umweltrelevanten Belange zu berücksichtigen, die für eine qualifizierte Planung notwendig sind. Diese sind bspw. ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, eine schutzgutbezogene Grundlagenermittlung, ein Gutachten zur Ermittlung der Versickerungsfähigkeit sowie ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept zum Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser. Ferner werden ein Energie- sowie ein Mobilitätskonzept erstellt, welche inhaltlich in den Umweltbericht einfließen werden.

Des Weiteren wird unter Anwendung der Eingriffsregelung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB die Erforderlichkeit von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen geprüft. Es wird eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz nach dem Leipziger Bewertungsmodell erstellt und der Kompensationsbedarf aus den Eingriffen ermittelt. Grundlage für die Bewertung des Bestands bildet eine zu beauftragende Biotoptypenkartierung, Grundlage der Bewertung des Planzustands wird der Entwurf des Bebauungsplans sein.

gez .

Dr.-Ing. Brigitta Ziegenbein
Amtsleiterin