



Stadt Leipzig

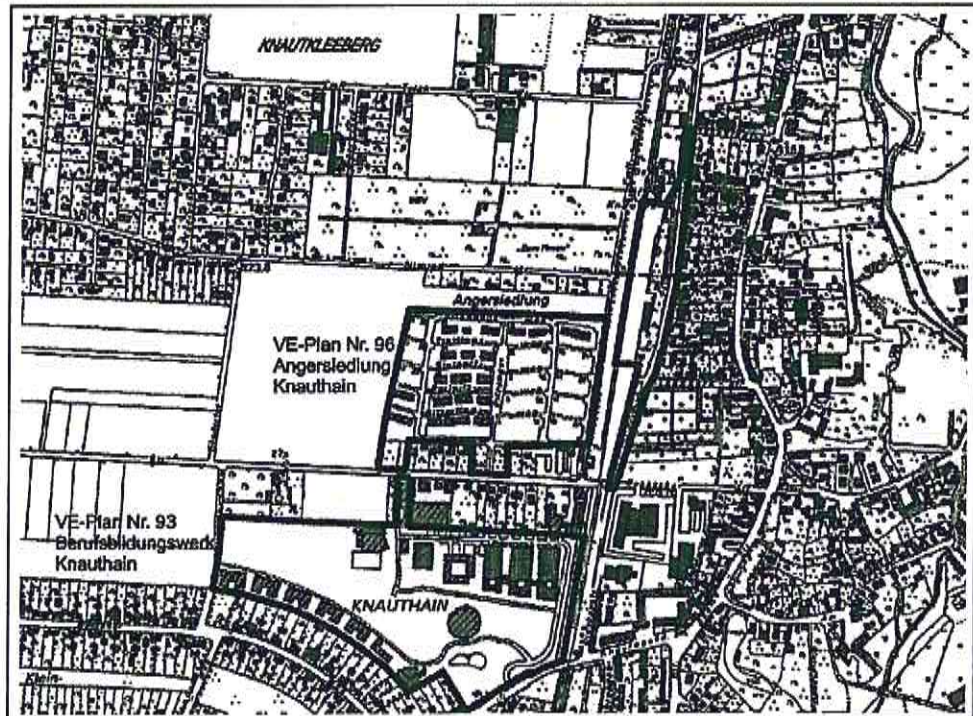
Begründung zum Bebauungsplan Nr. 291.1 Bahnhof Knauthain

Stadtbezirk: Südwest

Ortsteil: Knautkleeberg / Knauthain

Übersichtskarte:

Umgebung des Bebauungsplangebietes und anschließende Bebauungspläne (soweit vorhanden)



**Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt**

Planverfasser:

StadtLabor
Stadt- / Regional- / Verkehrsplanung

Frederik Holmes
Tim Tröger

Hirschsenstraße 3
04105 Leipzig

Tel.: 0341 / 21 11 900
Fax: 0341 / 21 11 991
www.stadtlabor.de
kontakt@stadtlabor.de

30.04.2009 *Tim Tröger*

Datum/Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

A. EINLEITUNG

1.	Lage und Größe des Plangebietes	4
2.	Planungsanlass und -erfordernis	4
3.	Ziele und Zwecke der Planung	4
4.	Verfahren	5
4.1.	Verfahrensschritte	5
4.2.	Vereinfachtes Verfahren (§ 13 BauGB)	5
4.3.	Beschleunigtes Verfahren (§ 13a BauGB)	5
4.4.	Flächenentwidmung durch das Eisenbahnbundesamt	6
4.5.	Änderung des Geltungsbereiches	6

B. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

5.	Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes*	7
5.1.	Topografie und Baugrundverhältnisse	7
5.2.	Vorhandene Bebauung und Nutzungen	7
5.3.	Vorhandene Wohnbevölkerung	8
5.4.	Vorhandene Freiflächen und ihre Nutzung	8
5.5.	Soziale Infrastruktur	8
5.6.	Technische Infrastruktur	8
5.6.1.	Verkehrsinfrastruktur	8
5.6.2.	Ver- und Entsorgungsanlagen	9
6.	Planerische und rechtliche Grundlagen*	9
6.1.	Planungsrechtliche Grundlagen	9
6.1.1.	Landesentwicklungsplan	9
6.1.2.	Regionalplan Westsachsen 2001	10
6.1.3.	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen	11
6.1.4.	Flächennutzungsplan	11
6.1.5.	Bebauungspläne	12
6.1.6.	Zulässigkeit von Bauvorhaben	12
6.2.	Sonstige Planungen	12
6.2.1.	Stadtentwicklungsplan "Zentren"	12
6.2.2.	Stadtentwicklungsplan "Wohnungsbau und Stadterneuerung"	13
6.2.3.	Stadtentwicklungsplan "Gewerbliche Bauflächen" (Fortschreibung 2005)	13
6.2.4.	Stadtentwicklungsplan "Öffentlicher Raum und Verkehr"	13
6.2.5.	Rahmenplan "Bahnhof Knauthain"	14
7.	Umweltbelange	155
8.	Ergebnisse der Beteiligungen	17
8.1.	Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)	17
8.2.	Öffentliche Auslegung des Entwurfes	20
8.3.	Beteiligung der TöB zum Entwurf / Benachrichtigung über die öffentliche Auslegung	20
8.4.	Erneute Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB - Betroffenenbeteiligung	211
9.	Städtebauliches Konzept	22
9.1.	Gliederung des Gebietes	23
9.2.	Erschließungskonzept	23
9.3.	Bebauungs- und Nutzungskonzept	24
9.4.	Grünkonzept	24
9.5.	Gestaltungskonzept	24
9.6.	Ver- und Entsorgungsleitungen	25

C. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES

10.	Grenze des räumlichen Geltungsbereiches	26
11.	Gliederung des Plangebietes	26
12.	Verkehrsflächen	26
13.	Baugebiete	28
13.1.	Maß der baulichen Nutzung	28
13.2.	Überbaubare Grundstücksfläche	28
14.	Grünordnerische Festsetzungen und Hinweise	28
14.1.	Festsetzung grünordnerischer Erfordernisse	28
14.2.	Grünordnerische Hinweise	31
15.	Hinweis - Landesamt für Archäologie, Dresden	32

D. STÄDTEBAULICHE KALKULATION

16.	Flächenbilanz	33
17.	Kosten	33

A. EINLEITUNG

1. Lage und Größe des Plangebietes

Das ca. 1,8 ha große Plangebiet befindet sich im Stadtbezirk Südwest, Ortsteil Knautkleeberg-Knauthain, ca. 12 km südwestlich des Stadtzentrums von Leipzig, östlich der Eisenbahnstrecke Leipzig - Zeitz und westlich der Dieskaustraße sowie nördlich der Rehbacher Straße. Es endet im Norden auf Höhe der Hohenthalstraße. Das Plangebiet liegt auf Flurstücken der Gemarkungen Knautkleeberg und Knauthain. Die räumliche Lage des Plangebietes ist aus der Übersichtskarte zu ersehen. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 291.1 "Bahnhof Knauthain" und die betroffenen Flurstücke sind aus der Planzeichnung bzw. aus dem Kap. 10 dieser Begründung ersichtlich.

2. Planungsanlass und -erfordernis

Planungsanlass ist die Absicht der Stadt Leipzig, das Areal zu einer attraktiven ÖPNV-Verknüpfungsstelle für die verschiedensten Verkehrsträger um- bzw. auszubauen. Mit dem Ratsbeschluss Nr. RBIII-1 389/03 über die Rahmenplanung zum Bahnhof Knauthain wurde beschlossen, dass die Verwaltung die Aufstellung eines Bebauungsplanes und die weiteren Schritte zur Realisierung des Vorhabens vorbereiten solle.

Das Erfordernis zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes ist gegeben, da die Sicherung der Flächen für den beabsichtigten Um- und Neubau der öffentlichen Verkehrsfläche notwendig ist und dies in städtebaulich geordneter Weise erfolgen soll.

3. Ziele und Zwecke der Planung

Folgende Ziele und Zwecke liegen dieser Planung zugrunde:

a) Schaffung des Planungsrechts für die Umnutzung und Umgestaltung des Umfeldes des Bahnhofs Knauthain zu einer öffentlichen Verkehrsfläche. Auf der Fläche soll eine städtebaulich geordnete Realisierung

- einer direkten und fahrgastfreundlichen Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs (Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Sonderverkehr,...),
- nutzergerechter Fahrradabstellanlagen (auch Fahrradboxen) mit Einrichtung einer Fahrradstation an Leipzigs größter B+R-Station und
- von Park+Ride-Plätzen, Kurzzeitparkplätzen, Taxistandplätzen sowie gegebenenfalls Car-Sharing-Plätzen erfolgen.

b) Planungsrechtliche Sicherung der vorgesehenen Straßenbahnwendeschleife als Fläche für Bahnanlagen. Am 22.09.2008 erging unter Aktenzeichen 32-3829.01-70 durch die Landesdirektion Leipzig die Plangenehmigung zur „Umgestaltung Bahnhof Knauthain“. Somit ist hierfür keine planungsrechtliche Sicherung mehr im vorliegenden Bebauungsplan notwendig.

c) Festsetzung der Straßenverkehrsfläche der Dieskaustraße und insbesondere der westlichen Straßenbegrenzungslinie

d) Beachtung der Belange des Umweltschutzes und deren Umsetzung in entsprechenden Festsetzungen verbunden mit Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen und Ausgleich der unvermeidbaren.

e) Sicherstellung der Erfordernisse des Schutzes vor Verkehrslärm, um gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten zu können.

4. Verfahren

4.1. Verfahrensschritte

Im Rahmen dieses Planverfahrens wurden folgende Verfahrensschritte durchgeführt:

- Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
[§4 Abs. 1 Baugesetzbuch [BauGB] in der vor dem 20.07.2004 geltenden Fassung],
Schreiben vom 16.07.2004
Abgabe der Stellungnahmen bis zum 20.08.2004

Das Verfahren wurde im Weiteren auf der Grundlage des BauGB in der seit dem 20.07.2004 geltenden Fassung durchgeführt.

- Aufstellungsbeschluss vom 26.04.2006
Beschluss Nr. IV-581/06,
Bekanntmachung im Leipziger Amtsblatt Nr. 9/06 am 06.05.2006
- Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf [§ 4 Abs. 2 BauGB],
Schreiben vom 25.05.2007
Abgabe der Stellungnahmen bis zum 04.07.2007
- Öffentliche Auslegung des Entwurfes [§ 3 Abs. 2 BauGB] 05.06.2007 bis 04.07.2007
Bekannt gemacht im Leipziger Amtsblatt Nr. 11 vom 26.05.2007

Das Verfahren wird nach § 13a BauGB zu Ende geführt (siehe dazu Kap. 4.3).

- Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange
und der betroffenen Öffentlichkeit [§4a Abs. 3 Satz 4 BauGB],
Schreiben vom 14.08.2008
Abgabe der Stellungnahmen bis zum 22.09.2008

Von einer frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie einer erneuten frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (neuer Fassung) wurde unter Anwendung des § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB abgesehen.

Näheres zu den Ergebnissen der durchgeführten Beteiligungen siehe Kapitel 8 dieser Begründung.

4.2. Vereinfachtes Verfahren (§ 13 BauGB)

Das Verfahren wurde mit Bestätigung in der Dienstberatung OBM am 17.04.07 auf ein vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB mit dem Ziel Beschluss zur öffentlichen Auslegung umgestellt.

Es kann als vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB durchgeführt werden, da die im § 13 Abs. 1 BauGB genannten Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Zulässigkeitsmaßstab für Bauvorhaben wird durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes nicht wesentlich verändert (siehe dazu Kap. 13).
- Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird nicht vorbereitet oder begründet. (siehe dazu Kap. 7).
- Beeinträchtigungen der in §1 Abs. 6 Nr.7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter sind nicht zu erwarten (siehe dazu Kap. 7).

4.3. Beschleunigtes Verfahren (§ 13a BauGB)

Nach der öffentlichen Auslegung wurde das Verfahren als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB weitergeführt. Mit der Änderung vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) wurde § 13a "Bebauungspläne der Innenentwicklung" ins Baugesetzbuch eingeführt. Die Bedingungen für die Anwendung von § 13a sind gegeben, da der vorliegende Bebauungsplan

- die Wiedernutzbarmachung von Flächen (§ 13a Abs. 1 Satz 1) vorbereitet und
- die Fläche des Geltungsbereiches weniger als 20.000 m² (§ 13a Abs.1 Satz 2 Nr.1) umfasst.

Zudem sind die in § 13a Abs. 1 Satz 4 u. 5 genannten Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren erfüllt:

- Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird nicht vorbereitet oder begründet.
- Beeinträchtigungen der in §1 Abs. 6 Nr.7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter sind nicht zu erwarten (siehe dazu Kap. 7).

4.4. Flächenentwidmung durch das Eisenbahnbundesamt

Bahngewidmete Flächen sind der Planungshoheit der Kommunen entzogen. Um den Bebauungsplan als Satzung beschließen zu können, bestand die Notwendigkeit, die derzeit noch bahngewidmeten Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bis zum Satzungsbeschluss in einem separaten Verfahren durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) entwidmen zu lassen.

Der Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes erging am 25.10.2007 (eingegangen bei der Stadt Leipzig – 61.3 am 16.11.07, mit Aktenzeichen 52141 Paw 12/07).

Zum 29.10.2007 werden folgende Teilflächen an der Streckennummer 6383 Leipzig-Leutzsch - Probstzella (km 15,29-17,82) von Bahnbetriebszwecken freigestellt:

- Gemarkung Knautkleeberg Flurstück 372/3 und
- Knauthain Flurstück 406

(Nach der Vermessung 372/4 und 406/1).

(Antragsteller DB Netz AG vom 14.02.07, vertreten durch DB SIM Leipzig).

4.5. Änderung des räumlichen Geltungsbereiches

Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss B-Plan Nr. 291 vom 26.04.2006 wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes zweimal geändert.

Beim ersten Mal wurde der Geltungsbereich vergrößert. Die Dieskaustraße wurde in ihrem südlichen Verlauf bis zur Rehbacher Straße miteinbezogen, um fehlende Rad- und Fußwege planungsrechtlich sichern zu können.

Das zweite Mal musste eine Verkleinerung des Plangebietes vorgenommen werden. Um den Bebauungsplan als Satzung beschließen zu können, müssen die Flächen der Deutschen Bahn durch das Eisenbahnbundesamt entwidmet werden. Dies ist mit Entscheid vom 25.10.2007 geschehen (siehe dazu Kap. 4.3). Dabei sind aber nicht alle Flächen des geplanten Umgriffs entwidmet worden: Dazu gehören der größte Teil des Bahnhofsvorplatzes, das Empfangsgebäude selbst und die nördlich des Empfangsgebäudes liegenden Grünflächen. Um das Verfahren nicht weiter zu verzögern, soll der Bebauungsplan ohne diese Flächen mit reduziertem Geltungsbereich mit der Bezeichnung B-Plan Nr. 291.1 "Bahnhof Knauthain" zum Satzungsbeschluss zu geführt werden. Angestrebt wird der Beschluss durch den Stadtrat der Stadt Leipzig für die bislang noch nicht freigestellten Flächen und derzeit noch nicht der Planungshoheit der Stadt Leipzig unterliegenden verbleibenden Flächen (Vorplatz, Empfangsgebäude, nördlich angrenzende Flächen, ...) gegebenenfalls in Form weiterer Bebauungspläne - je nach Freistellung bahngewidmeter Nutzungen durch das Eisenbahnbundesamt.

B. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

5. Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes*

* Zu den umweltrelevanten Grundlagen siehe Umweltbelange (Kap. 7).

5.1. Topografie und Baugrundverhältnisse

Das Plangebiet kann als überwiegend eben beschrieben werden. Kleinere Geländeversprünge sind lediglich südlich des Empfangsgebäudes entlang des Bahnsteiges zu finden. Von der Dieskaustraße steigt das Gelände zu den Bahnanlagen der DB AG um ca. 1,5m an.

Im Plangebiet sind entsprechend der regionalgeologischen Situation fluviatile Sande/Kiese der Tieferen Mittelterrasse (Hauptterrasse) verbreitet, die lückenhaft von geringmächtigen saalekaltzeitlichen Geschiebelehm/-mergeln (teilweise mit eingelagerten Sandhorizonten) überlagert würden. Die natürliche Schichtenabfolge sei in den bebauten Bereichen des Plangebietes anthropogen überprägt. Zuoberst seien dort inhomogene Auffüllungsböden mit wechselnder Mächtigkeit zu erwarten.

In Abhängigkeit vom konkret geplanten Umfang der Baumaßnahmen empfiehlt das Landesamt für Geologie Dresden zur näheren Quantifizierung der örtlichen Baugrundsichtverhältnisse die Durchführung einer standortkonkreten Baugrunduntersuchung bzw. eine geotechnische Baubetreuung. Sofern bei Baugrunduntersuchungen Bohrungen abgeteuft würden, sei die geltende Bohranzeige- und Bohrergebnismitteilungspflicht gegenüber dem LfUG gemäß § 4 Lagerstättengesetz (vgl. Sächsisches Amtsblatt Nr. 48 vom 29.11.2001) zu beachten.

Die beabsichtigten Tiefbauvorhaben stellen aber wohl keine überdurchschnittlichen Anforderungen an den Baugrund.

Im Plangebiet befindet sich ein im Altlastenkataster der Stadt Leipzig registrierter Altlastenstandort. Der Standort wurde bereits orientierend untersucht mit dem Ergebnis, dass es keine Anhaltspunkte gibt, die den hinreichenden Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast im Sinne § 9(2) BBodSchG begründen.

5.2. Vorhandene Bebauung und Nutzungen

Das Plangebiet wird durch Nutzungsstrukturen geprägt, die größtenteils parallel von Nord nach Süd verlaufen. Im Westen befindet sich ein Nebengleis der Bahn, das an einer Laderampe auf der Südseite des Bahnhofsgebäudes endet. Östlich daneben liegt eine Ladestraße, die südlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Knauthain beginnt und bis zur Rehbacher Straße verläuft. Zwischen der Ladestraße und der Dieskaustraße befindet sich ein Streifen mit größtenteils ungenutzten Kleingärten. Im südlichen Teil des Streifens liegt ein ungenutztes Gewerbegrundstück mit einer eingeschossigen Halle. Unmittelbar daran schließt sich zur Ladestraße hin ein Mobilfunkmast an. Direkt an der Dieskaustraße verlaufen auf einem schmalen Grundstücksband der LVB die Gleise der Straßenbahnendstelle der Linie 3. Über das im Straßenraum befindliche Wendedreieck erfolgt der Richtungswechsel in Richtung Stadt.

Nördlich des Untersuchungsgebiets entspricht das Gelände in seiner Gliederung und seinem Bestand noch weitgehend der historischen Bahnnutzung. Mittelpunkt und Blickfang ist das Empfangsgebäude, das von der Dieskaustraße abgesetzt liegt. Der Bahnhofsvorplatz ist seitlich eng gefasst durch Nebengebäude und die Straßenbahnhaltestelle im Süden sowie einem abgeäugten Grünbereich im Norden. Er ist aber vor allem durch die schrittweise entstandene Bike+Ride-Anlage zum großen Teil überbaut. Zu den Bahnsteigen selbst führt ein schmaler Zugang nördlich des Empfangsgebäudes. Sichtbeziehungen zwischen dem öffentlichen Raum und den Bahnanlagen bestehen kaum.

Östlich des Plangebietes bzw. der Dieskaustraße ist eine straßenbegleitende Bebauung mit freistehenden Wohnhäusern vorhanden. Im Süden zur Rehbacher Straße hin schließt der Friedhof an.

Südlich des Plangebietes sind eher gewerbliche Baustrukturen zu finden (Autohaus, Tankstelle usw.). Westlich liegen Wohngebiete und Ackerflächen, nördlich Wohnbebauung.

5.3. Vorhandene Wohnbevölkerung

Im gesamten Plangebiet gibt es keine Wohngebäude und demzufolge auch keine Wohnbevölkerung.

Direkt östlich des Plangebietes stehen die Dieskaustraße begleitend Wohnhäuser mit entsprechender Wohnbevölkerung.

5.4. Vorhandene Freiflächen und ihre Nutzung

Die Vegetationsstruktur im Plangebiet ist geprägt von überwiegend ungenutzten Kleingärten im Süden und ruderalisierten Flächen der Deutschen Bahn AG im Westen. Straßenbegleitgrün/Straßenbäume sind im Planungsumgriff nicht vorhanden.

Ein klares Konzept und eine geordnete Nutzung sind nicht zu erkennen.

5.5. Soziale Infrastruktur

Einrichtungen sozialer Infrastruktur sind im Plangebiet nicht vorhanden.

5.6. Technische Infrastruktur

5.6.1. Verkehrsinfrastruktur

Im Plangebiet bzw. in direkter Beziehung dazu kommen die verschiedensten Verkehrsträger zusammen:

Deutsche Bahn AG: Bahnhof Knauthain, Kursbuchstrecke 550 Leipzig-Plagwitz - Zeitz

DB Cargo: Verladegleis parallel zur Ladestraße

Straßenbahn: Straßenbahnendstelle Linie 13

Bus: Linien 119, 120

Autoverkehr über die Dieskaustraße

Radverkehr

Fußgänger

Der Bahnhof Leipzig-Knauthain ist der vorletzte Haltepunkt auf Leipziger Stadtgebiet auf der Strecke Richtung Zeitz. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt die Bahnlinie Leipzig - Zeitz in den nächsten Jahren auszubauen. Vorgesehen sind ein elektronisches Stellwerk, die Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit und die Grunderneuerung aller bestehenden Verkehrsstationen.

Die Straßenbahnendstelle ist als Wendedreieck angelegt. Die vorhandenen Haltestellen sind ebenerdig angeordnet und befinden sich am Fahrbahnrand bzw. im Gleisrandbereich. Der Haltestelle zugeordnet ist zudem ein kleines Aufenthaltsgebäude für Straßenbahn- und Busfahrer.

Die Bushaltestellen befinden sich beiderseits der Dieskaustraße an versetzten Punkten.

Auf dem Bahnhofsvorplatz sind einige Kurzzeitparkplätze für PKW vorhanden, Park+Ride-Parkplätze gibt es bisher allerdings keine.

Eine große Bedeutung hat der Bahnhof Knauthain bereits heute für das Fahrradparken (Bike+Ride). Insgesamt gibt es im Bahnhofsbereich etwa 130 Fahrradstellplätze (50 überdachte, davon fünf Fahrradboxen).

Mobilitätsbehinderte haben keinen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen, ins Empfangsgebäude und zu den Bussen.

Die Umstiegsorientierung und -wege sind stark verbesserungswürdig. Den räumlichen Umsteigebeziehungen fehlt ein umfassendes Konzept.

Zwischen Schönbergstraße und Rehbacher Straße gibt es lediglich auf der Ostseite der Dieskaustraße entlang der Friedhofsmauer einen Gehweg, der zudem in seiner Breite derzeit unzureichend ist.

5.6.2. Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Gehweg- und Fahrbahnbereich der Dieskaustraße sind zahlreiche Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich der Hausanschlussleitungen vorhanden. Es sind alle relevanten Medienträger vertreten. Dazu gehören:

- Stadtwerke (SWL) Gas
- SWL-Strom
- Kommunale Wasserwerke Leipzig (KWL)- Trinkwasser
- KWL-Abwasser
- Telekom
- HLKomm
- Weiterhin sind Leitungen der Stadtbeleuchtung und der Verkehrstechnik vorhanden.

Für den Straßenbahnverkehr sind folgende Einrichtungen vor Ort:

- LVB-Bahnstrom, Oberleitungen der LVB
- einschließlich der Abspannmasten und Wandhalterungen

Im überplanten Bereich neben der Dieskaustraße sind nur vereinzelt Bestandsleitungen vorhanden. Dies sind vor allem die Hausanschlussleitungen für die vorhandenen Gebäude und Versorgungsleitungen der DB AG. Im Bereich der geplanten Gleisschleife befindet sich derzeit der Übergabepunkt der SWL-Strom an die DB Energie.

Zum Status des Leitungsbestandes der DB AG wurde eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt. Nicht entbehrliche Versorgungsleitungen der DB AG müssen umverlegt werden. Dies betrifft die Übergabestation der SWL-Strom an die DB Energie einschließlich der erforderlichen Leitungsumverlegungen.

Die bestehenden (ruinösen) Gebäude im Plangebiet werden abgebrochen und von den entsprechenden Medien getrennt, die Zuleitungen werden entsprechend rückgebaut.

Siehe dazu auch Kapitel 9.6 "Ver- und Entsorgung".

6. Planerische und rechtliche Grundlagen*

* Zu den umweltrelevanten Grundlagen siehe Umweltbelange (Kap. 7).

6.1. Planungsrechtliche Grundlagen

6.1.1. Landesentwicklungsplan

Entsprechend der Zielsetzung und seiner lediglich innerstädtischen Auswirkungen haben nur wenige Aspekte des Landesentwicklungsplanes Sachsen von 2003 Bezug zum Bebauungsplan "Bahnhof Knauthain".

Folgende Grundsätze (G) und Ziele (Z) sind zu nennen:

"Z 2.5.2

Im Verdichtungsraum ist unter Beachtung der Aspekte des Umweltschutzes und der spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ein leistungsfähiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) vorzugsweise entlang der Achsen zu entwickeln und zu sichern. Der nicht motorisierte Verkehr ist durch den Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes zu stärken und mit dem SPNV/ÖPNV zu verknüpfen."

Begriffserklärung: "Verdichtungsräume sind großflächige Gebiete um die Oberzentren des "Sachsendreiecks" mit einer hohen Konzentration von Bevölkerung, Wohn- und Arbeitsstätten, Trassen, Anlagen und Einrichtungen der technischen und sozialen Infrastruktur sowie einer hohen inneren Verflechtung."

Leipzig ist ein solcher Verdichtungsraum.

"G 10.1

Das Verkehrssystem in Sachsen ist im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung und unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Strukturen so zu gestalten, dass

- durch den Aufbau einer intakten Verkehrsinfrastruktur insbesondere die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung aller Teilräume des Landes unterstützt,
- die Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen, der Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie der Erholungsräume gesichert,
- die Anbindung an nationale und internationale Verkehrswege verbessert,
- Verkehrsstrassen und Verkehrsmittel umwelt- und ressourcenschonend geplant und vernetzt sowie
- die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Kindern, mobilitätsbeeinträchtigten und älteren Menschen berücksichtigt werden."

"Z 10.18

In den Regionen ist das Radwegenetz für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr weiter zu entwickeln, die Netzgestaltung zu optimieren, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und die Ausstattung zu verbessern."

Der B-Plan folgt zudem den fachlichen Zeilen des Landesentwicklungsplanes 2003 zum Siedlungswesen. Er bereitet die Wiederaufnahme einer teilweise brachfallenden und städtebaulich ungeordnet genutzten Fläche zu einer städtebaulich geordneten Nutzung (Ziel 5.1.5 LEP 2003) vor, die dem Bedarf entspreche und durch städtische Teilentwicklungskonzepte begründet und gesichert ist (Ziel 5.1.3 LEP 2003).

6.1.2. Regionalplan Westsachsen 2001

Das Plangebiet hat in der Raumnutzungskarte (Karte 11) des Regionalplans Westsachsen die Signatur "Bebaute Fläche". Die Bahnlinie und der Bahnhof sind als "Kernnetz mit Haltepunkt" klassifiziert.

Folgende Grundsätze (G) und Ziele (Z) des Regionalplans sind entsprechend der Zielsetzung des Bebauungsplans besonders zu beachten:

Kapitel 6.1.2 ÖPNV

"G 6.1.2.4

Nahverkehrspläne sind so aufzustellen, dass

- eine zielgerichtete enge Verknüpfung im Zusammenwirken von schienengebundenem Personennahverkehr mit Straßenbahn- und Buslinien erreicht wird,

- (...),

- die Bahnhöfe und Haltepunkte des regionalen Eisenbahnnetzes fußläufig oder von Zubringerverkehrsmitteln gut erreichbar sind und

- durch den Neu- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen und von PKW-Parkplätzen (B+R/P+R) an den Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV und an den Bahnhöfen die Wirksamkeit des Schienenverkehrssystems unterstützt wird."

"G 6.1.2.9

Die Bahnhöfe und Haltepunkte des schienengebundenen Personennahverkehrs sind in den Siedlungsbereichen zu erhalten und gegebenenfalls auszubauen. Beim Aus- und Neubau sind insbesondere die Belange des behindertengerechten Zugangs zu berücksichtigen."

Kapitel 6.1.7 Radverkehr

"G 6.1.7.1

In der Region sollen durch den Neu- und Ausbau von Radwegen die Voraussetzungen für den Radverkehr, insbesondere den Alltagsradverkehr, verbessert werden. Bei allen Maßnahmen des Straßen- und Wegebbaus sollen die Belange des Radverkehrs verstärkt berücksichtigt werden."

"Z 6.1.7.5

Der Radverkehr soll zu einer verbesserten Flächenerschließung des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen. Dazu sind an geeigneten Haltepunkten des schienengebundenen Personennahverkehrs Bike-&-Ride-Einrichtungen zu schaffen und auszubauen."

6.1.3. Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen

Der fachliche Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen vom 24. Juni 1999 stellt im Leitbild voran, dass zur Verknüpfung von schienen- und straßengebundenem öffentlichen Verkehr sowie von öffentlichen und motorisiertem Individualverkehr Schnittstellen (Übergangs- / Übergabestellen) geplant werden sollen, die sich durch kurze und sichere Umsteigewege, eine funktionsgerechte Ausstattung (Service- und Versorgungseinrichtungen) sowie durch Strukturverdichtung und Funktionsmischung im Einzugsbereich auszeichnen.

6.1.4. Flächennutzungsplan

Die Fläche des räumlichen Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes ist im wirksamen FNP als "Fläche für Bahnanlagen, Allgemeine Grün- und Freifläche mit der Zweckbestimmung Kleingärten/Dauerkleingärten und Allgemeine Grün- und Freifläche" dargestellt. Die geplanten Festsetzungen des B-Planes entsprechen dabei nicht mehr der bisherigen Darstellung des FNP, so dass eine Änderung der Darstellung des FNP erforderlich ist.

Dabei müssen die Flächen des Geltungsbereiches im Gesamtzusammenhang mit den nördlich und südlich angrenzenden Flächen zwischen der DB-Strecke und der Dieskaustraße vom Naturbad Südwest bis zur Knautnaundorfer Straße betrachtet werden. Die Flächen sind durch eine Mischung aus kleingewerblichen Nutzungen, Wohnbebauung, Brachflächen geprägt. Die geplante Umnutzung der Flächen des Geltungsbereiches entspricht dieser Nutzungsstruktur. Da die nördlich an den Geltungsbereich grenzenden Flächen teilweise bereits als gemischte Baufläche dargestellt sind, sollen auch die Flächen des Geltungsbereiches zukünftig als gemischte Bauflächen dargestellt werden.

Die Änderung der FNP-Darstellungen im Umgriff des Bebauungsplanes erfolgt im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB. Dieses wird jedoch nicht in einem separaten Verfahren zeitgleich

zum Bebauungsplan durchgeführt, sondern in das laufende Verfahren zur Fortschreibung des FNP der Stadt Leipzig, die mit der Gemeindegebietsreform im Jahr 2000 erforderlich wurde, integriert.

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 BauGB kann der Bebauungsplan vor dem geänderten Flächennutzungsplan bekannt gemacht werden, wenn nach dem Stand der Planungsarbeiten anzunehmen ist, dass der Bebauungsplan aus den zukünftigen Darstellungen des FNP entsprechen wird.

Mit der Diskussion der Darstellungsänderungen im Geltungsbereich des B-Planes im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur FNP-Fortschreibung sowie der öffentlichen Auslegung wird zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses des B-Planes ein Planungsstand erreicht sein, der belegt, dass der B-Plan den zukünftigen Zielen des FNP für diesen Bereich entsprechen wird und damit gemäß § 8 Abs. 3 Satz 2 BauGB vor dem fortgeschriebenen FNP bekannt gemacht werden kann.

6.1.5. Bebauungspläne

Im Plangebiet selbst liegt kein Bebauungsplan vor.

Westlich schließt der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 96 "Angersiedlung Knauthain" an. Südwestlich liegt der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 93 "Berufsbildungswerk Knauthain".

Östlich grenzt der räumliche Geltungsbereich der Aufstellung zum Bebauungsplan Nr. 355 "Dieskaustraße / Seumestraße - Nutzungsarten" an.

6.1.6. Zulässigkeit von Bauvorhaben

Das Plangebiet befindet sich im Innenbereich. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich somit derzeit nach § 34 BauGB.

6.2. Sonstige Planungen

6.2.1. Stadtentwicklungsplan "Zentren"

Mit dem vom Stadtrat im November 1999 (RB III - 128 /99) beschlossenen Stadtentwicklungsplan (STEP) "Zentren" verfügt die Stadt Leipzig über ein räumliches Ordnungskonzept zur Entwicklung von Versorgungszentren. Der STEP geht auf der Basis einer definierten Zentrenhierarchie von der Konzentration der Versorgungsfunktion auf die Innenstadt sowie ausgewählte Versorgungsbereiche im Stadtgebiet aus.

Auf der Basis eines abgestuften integrierten Zentrensystems von 45 Zentren verschiedener Größe - Innenstadt, Zentren in den Stadtteilen und kleinteilige Versorgungslagen - hat der STEP "Zentren" zum Ziel, die Versorgung der Bevölkerung zu sichern. Dieses Zentrensystem soll es ermöglichen, im Herzen der Wohnquartiere multifunktionale Versorgungsbereiche mit guter ÖPNV-Erschließung zu schaffen. Es zeigt die beabsichtigte siedlungsräumliche Schwerpunktbildung im Stadtgebiet auf. Dabei sind als weitere Aspekte die Verhinderung der Zersiedlung der Landschaft, die Vermeidung gegenseitiger Nutzungskonflikte und die Gliederung des Stadtgebietes in Versorgungsräume berücksichtigt worden. Der Zielplan des STEP "Zentren" enthält die Zielperspektive für die zukünftige räumlich-funktionale Verteilung der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt.

Der STEP "Zentren" verfolgte für Knauthain das Entwicklungsziel eines kleineren vielfältig strukturierten Nahversorgungszentrums im Bereich des Bahnhofs Knauthain. Da sich in Knautkleeberg-Knauthain bis zum Jahr 2001 noch kein Nahversorgungszentrum entwickelt hatte, entschied der Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau (DS 111/1374 vom 19.02.2001 und 20.03.2001) aufgrund einer in Aussicht gestellten Investition auf dem etwas weiter nördlich gelegenen Standort "An der Schlippe", der mit einer Erweiterung des Konsummarktes und der Entwicklung eines Wohn- und Geschäftshauses einhergehen sollte, den Zentrenstandort zugunsten der Investition zu verlagern. Damit sollte die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums ermöglicht und gleichzei-

tig eine Ansiedlung von großflächigen Einrichtungen an anderen Standorten in Knautkleeberg-Knauthain vermieden werden. Die Investition des Konsums (ca. Verdoppelung der Supermarktfäche) ist inzwischen abgeschlossen. Die private Investition wird vorerst nicht umgesetzt werden.

6.2.2. Stadtentwicklungsplan "Wohnungsbau und Stadterneuerung"

Zwar ist das Plangebiet selbst im STEP "Wohnungsbau und Stadterneuerung" (Stadtratsbeschluss Nr. RBIII-432/00 vom 18.10.2000) nicht erwähnt, aber der Bereich Knauthain/Hartmannsdorf im gesamten wird im STEP als ein großes Entwicklungsgebiet für den Wohnungsbau angesehen.

Die Bauflächen liegen überwiegend westlich der Bahnlinie. Die bestehende und zukünftige Bebauung setzt sich größtenteils aus Einfamilienhaustypen aller Art zusammen. Das langfristige Potential wird mit über 1.000 Wohneinheiten angegeben. Diese liegen teilweise in direkter Nachbarschaft des Bahnhofs Knauthain und gerade diese Flächen haben nach dem Zielplan sogar Entwicklungspriorität (eine Fläche westlich und drei östlich der Bahnlinie).

Insgesamt ist davon auszugehen, dass ein Potential für die Nutzung des geplanten Verknüpfungspunktes gegeben ist bzw. sich weiter entwickeln wird. Eine ansprechende Gestaltung des Verknüpfungspunktes kann das vorhandene Potential daher noch ausbauen.

6.2.3. Stadtentwicklungsplan "Gewerbliche Bauflächen" (Fortschreibung 2005)

Für den Bereich des Bebauungsplanes trifft der STEP "Gewerbliche Bauflächen" (Stadtratsbeschluss Nr. RB IV-330/05) keine Aussagen.

Das bestehende Gewerbe im Umfeld des Plangebietes ist in Größe und Ausprägung gesamtstädtisch von untergeordneter Bedeutung.

Größere Gewerbeflächen sind im Süden in Knautnaundorf und im Norden in Großschocher, Plagwitz, Lindenau und Leutzsch zu finden. Laut Zielplan liegen dort zudem noch größere Entwicklungsflächen. All diese Flächen sind über die Bahnlinie Leipzig - Zeitz mit dem Plangebiet "verbunden", so dass diese auf das Plangebiet eine Auswirkung haben, soweit aus den Siedlungen um das Plangebiet herum Pendlerbeziehungen zu den dortigen Arbeitsplätzen vorhanden sind oder entstehen. Der geplante ÖPNV-Verknüpfungspunkt trägt diesen Verkehrsbeziehungen z.B. durch Bike+Ride in geeigneter Weise Rechnung.

6.2.4. Stadtentwicklungsplan "Öffentlicher Raum und Verkehr"

Allgemeines

Der STEP "Öffentlicher Raum und Verkehr" (Stadtratsbeschluss Nr. RB III-1440/03 vom 15.10.2003) hat unter anderem folgende Planungsgrundsätze: "Stadt- und umweltverträgliche Verkehrsmittel, wie der öffentliche Personennahverkehr, sind besonders zu fördern. Die Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer sind attraktiv zu gestalten" (S. 6).

Öffentlicher Nahverkehr

In Kapitel 2.4 "Öffentlicher Nahverkehr" wird in den Leitlinien "eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen" gefordert (S. 20).

"Wesentliche Aufgabe bleibt die Optimierung der Übergangsmöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, und zwar sowohl in zeitlicher Hinsicht (Fahrplankoordinierung, Anschlusssicherung) als auch in ihrer räumlichen Dimension (Linienverknüpfung an attraktiven Umsteigepunkten)" (S. 26).

Fußgängerverkehr

Unter 2.6 "Fußgängerverkehr" wird in den Leitlinien angemahnt, den Fußgängerverkehr durch "Sicherung ausreichend breiter und gut begehbarer Gehwege entlang der öffentlichen Straßen" und die "Anlage und Erweiterung von fußgängerfreundlich gestalteten Bereichen im Stadtzentrum und in den Ortsteil- und Wohngebietszentren besonders zu fördern" (S. 31).

"Im Rahmen von Nahverkehrsplanung sollen die Haltestellenabstände sowie die Haltestellenabstände sowie die Zugangs- und Umsteigestellen und ihr Umfeld auf ihre Fußgängerfreundlichkeit überprüft werden" (S. 33).

Radverkehr

Neben der Anlage von straßenbegleitenden Radwegen findet sich im Kapitel 2.7 "Radverkehr" folgende Forderung:

"Von besonderer Bedeutung für die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten ist die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel (Bike + Ride)" (S. 35)

Besondere Mobilitätsbedürfnisse

"Bei Um- und Neugestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum sind die Belange mobilitätsbehinderter Verkehrsteilnehmer regelmäßig zu berücksichtigen" (S. 37).

"Haltestellen und Bahnhöfe sollen stufenlos und barrierefrei erreichbar sein" (S. 38).

Behindertenparkplätze sind an wichtigen Verkehrszielen in angemessener Zahl vorzuhalten.

6.2.5. Rahmenplan "Bahnhof Knauthain"

Für den räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wurde mit Beschluss der 50. Ratsversammlung (RBIII-1389/03) am 09.07.2003 der Rahmenplan "Bahnhof Knauthain" beschlossen. Auf Grundlage dieser Rahmenplanung wurde eine durch den ZVNL finanzierte Nutzungskonzeption für das Empfangsgebäude und eine Vorplanung für den Um- und Neubau der ÖPNV-Verknüpfungsstelle erarbeitet. Hierauf aufbauend wurde die durch den ZVNL finanzierte technische Entwurfsplanung parallel mit dem Bebauungsplan erarbeitet. Die Realisierung des durch den ZVNL finanzierten Planungs- und Bauvorhabens ist durch das Verkehrs- und Tiefbauamt und die Leipziger Verkehrsbetriebe für Sommer 2009 avisiert.

Der Rahmenplan "Bahnhof Knauthain" basiert auf folgenden Planungen:

- Konzeption für die Entwicklung der Ortsstelle Knautkleeberg, Knauthain, Hartmannsdorf, Knautnaundorf und Reibach bis 2010 (Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt, 2001)
- Zugangsstellenkonzeption für den Nahverkehrsraum Leipzig (Agentur BahnStadt, 2001)
- Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig (Stadt Leipzig, 2000)
- Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs in Leipzig (Stadt Leipzig, 2000, RBIII-1122/02)

7. Umweltbelange

Umweltverträglichkeitsprüfung:

Durch das Amt für Umweltschutz wurden bereits für den großen räumlichen Geltungsbereich im 1. Quartal 2006 auf der Grundlage von § 13 Abs. 1 Punkt 1 und 2 BauGB die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) und mögliche Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von Schutzgütern nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB überprüft und Folgendes festgestellt:

1. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein Mischgebiet unterliegt nach Nr. 18.8 i.V.m. Nr. 18.4 (Parkplatz) und Nr. 14.11 (Straßenbahngleis, Straßenbahnwendeanlage) der Anlage 1 UVPG der Forderung zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung im Einzelfall nach § 3c UVPG. Die vom Amt für Umweltschutz durchgeführte Vorprüfung führte in diesem speziellen Fall unter Berücksichtigung des Verfahrensstandes und der Anwendung der 16. BImSchV zu dem Ergebnis, dass für das vorliegende Vorhaben „Bahnhof Knauthain“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.
2. Im Umfeld des räumlichen Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes befinden sich keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB), deren Erhaltungsziele und Schutzzwecke durch das Vorhaben gefährdet werden könnten.

Ergebnis: Damit ist im Ergebnis der durch das Amt für Umweltschutz durchgeführten Überprüfungen grundsätzlich die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 291 „Bahnhof Knauthain“ auf der Grundlage des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB möglich. Nach der öffentlichen Auslegung wurde das Verfahren als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB weitergeführt. Mit der Änderung vom 21.12.2006 (BGBl. I S. 3316) wurde § 13a "Bebauungspläne der Innenentwicklung" ins Baugesetzbuch eingeführt. Die Bedingungen für die Anwendung von § 13a BauGB sind gegeben (siehe dazu Kap. 4).

Weitere Darlegung der Umweltbelange:

In einer separaten "Darlegung der Umweltbelange" wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des durch den Bebauungsplan planerisch vorbereiteten Vorhabens ermittelt und bewertet (durch Büro Spiel.Raum.Planung, Leipzig).

Dabei wurde die Bestandsituation der Schutzgüter

- Pflanzen- und Tierwelt, biologische Vielfalt
 - Boden
 - Wasser
 - Klima / Luft
 - Landschaft
 - Mensch
 - Kultur- und Sachgüter
 - sowie die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern
- dargelegt und die Auswirkungen des Planvorhabens abgeschätzt.

Die Darlegung der Umweltbelange kommt zu folgenden Ergebnissen:

Die **Flächennutzung** im Plangebiet kann differenziert werden in Teile eines Bahnhofsgeländes, die Dieskaustraße mit Straßenbahndestelle, Gartenland und Gartenbrachen. Charakteristisch sind ein relativ hoher Anteil voll- und teilversiegelter Flächen im Bestand sowie ein hoher Anteil an Ruderalfluren und Brachflächen. Noch genutztes Garten- und Grabeland hat hingegen nur noch einen sehr geringen Flächenanteil, da mehrere Gärten in der jüngsten Vergangenheit aufgegeben wurden. Für die Brachflächen und das Gartenland sind ein relativ hoher Anteil, junger bis mittelalter, Baum- und Strauchbestände charakteristisch.

Die im Gebiet vorkommenden Fauna ist charakteristisch für einen urbanen, mit Gärten durchgrün-ten, Siedlungsbereich. Abgesehen von einer jungen Feldulme und einer Hausrotschwanzbrut konnten im gesamten Plangebiet keine geschützten und / oder gefährdeten Tier- und Pflanzenarten nachgewiesen werden.

In einem brachgefallenen Garten stehen zwei höhlenreiche Einzelbäume, die nach § 26 Sächs-NatSchG geschützt sind.

Mit Realisierung der Vorgaben des Bebauungsplanes ändert sich der **Charakter des Gebietes** grundsätzlich - die vorhandenen Brachen und das Gartenland wird überbaut bzw. in Grünflächen (Baum- und Strauchpflanzungen, Rasen) umgewandelt.

Verbunden ist diese Änderung der Flächennutzung mit einer Verschiebung in der **Versiegelungsbi-lanz**. So beträgt der Anteil voll- und teilversiegelter Flächen in der Planung etwa 13.710 (78,5 %) im Gegensatz zu 11.645 m² (66,7 %) überbauter Flächen des Bestandes.

Mit der Neuversiegelung der Flächen sind Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser sowie Tier, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten.

Der Grad der Beeinträchtigungen wird jedoch aufgrund der Bestandssituation, der Vorbelastungen und des Umstandes, dass der bauplanungsrechtliche Zulässigkeitsrahmen im Plangebiet durch den Bebauungsplan nicht wesentlich erweitert wird, als unerheblich eingeschätzt.

Bezüglich des **Schutzgüter Klima und Luft** wird eingeschätzt, dass das Vorhaben keine erhebli-chen Auswirkungen haben wird.

Bezüglich des **Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion** wird von einer Verbesserung ge-genüber dem Bestand ausgegangen. Erhebliche Auswirkungen können somit auch für diese Schutzgüter ausgeschlossen werden.

Auch für das **Schutzgut Mensch** wirkt sich die Verbesserung der Erholungsinfrastruktur positiv aus, ebenso wie die Verbesserung des Ortsbildes.

Im Plangebiet befindet sich ein im **Altlastenkataster** der Stadt Leipzig registrierter Altlastenstand-ort. Der Standort wurde bereits orientierend untersucht mit dem Ergebnis, dass es keine Anhalts-punkte gibt, die den hinreichenden Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast im Sinne § 9(2) BBodSchG begründen.

Während der Baumaßnahme gegebenenfalls zur Kenntnis kommende Sachverhalte (z.B. Abfall, organoleptische Auffälligkeiten im Boden), die auf schädliche Bodenveränderungen / Altlasten i. S. des § 9 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 3 bis 6 BBodSchG hinweisen, sollen i. S. des § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB dokumentiert werden. Die nach § 13 Abs. 1 SächsABG zuständige Behörde ist nach § 10 Abs. 2 SächsABG davon in Kenntnis zu setzen.

In einer **Schalltechnischen Untersuchung** [DR. KIEBS + PARTNER, 09/2006] wurden die Aus-wirkungen der Planung untersucht. Folgende Ergebnisse konnten aus dem Gutachten zusammen-fassend abgeleitet werden:

- Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens „Umgestaltung Bahnhof Knauthain“ wurde festge-stellt, dass der Neubau der Wendeschleife dazu führt, dass es in der Nacht an den Wohnhäusern Gleitsmannstraße 9 und 10 zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte um 2,5 bis 4,9

dB(A) kommt und sich daraus formal Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Fenster der Schallschutzklasse 2 an der straßenzugewandten Seite der Wohngebäude) ableiten lassen. Die mit der Plangenehmigung verbundenen Maßnahmen sind im entsprechenden Genehmigungsverfahren geregelt (siehe Aktenzeichen 32-3829.01-70 vom 22.09.2009, ergangen durch die Landesdirektion Leipzig).

- Der Verkehrslärm macht es erforderlich, dass im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bei einer Neuordnung der schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb des Empfangsgebäudes die Frage des passiven Schallschutzes zu prüfen ist.

Aufgrund der Vorbelastungen im Plangebiet und unter Berücksichtigung der vorgenannten Rahmenbedingungen, wird eingeschätzt, dass keine erheblichen Auswirkungen bezüglich Lärmimmissionen zu erwarten sind.

Beim Schutzgut **"Kultur und sonstige Sachgüter"** ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind, unter der Voraussetzung, dass vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten durch das Landesamt für Archäologie archäologische Grabungen durchgeführt werden.

Erhebliche Auswirkungen auf die **Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern** sind aufgrund der Bestandsituation, der Vorbelastungen und der Planungsauswirkungen nicht zu erwarten. Ebenso können erhebliche Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen räumlich benachbarten bzw. getrennten Ökosystemen ausgeschlossen werden.

Im Bebauungsplan wurden Maßnahmen festgesetzt und Hinweise aufgenommen, die geeignet sind, negative Auswirkungen auf einzelne Umweltbelange zu vermeiden oder zu minimieren.

Da das Planvorhaben im Innenbereich nach § 34 BauGB realisiert werden soll und das zulässige Maß der baulichen Nutzung nicht erweitert wird, sind weiterführende Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich. Die Eingriffe in die Gehölzbestände werden nach der kommunalen Baumschutzsatzung geregelt.

Abgesehen von den Gehölzen, welche der Baumschutzsatzung unterliegen, und den beiden nach § 26 SächsNatSchG geschützten höhlenreichen Einzelbäumen, befinden sich im Plangebiet keine weiteren Schutzgebiete und -objekte nach dem Naturschutzrecht.

Aufgrund der räumlichen Distanz und dem Charakter des Vorhabens können Auswirkungen auf Schutzgebiete im weiteren Umfeld (SPA, FFH, LSG und NSG) ausgeschlossen werden.

Nach der näheren Betrachtung der einzelnen Umweltbelange ist zusammenfassend festzustellen, dass die Durchführung der Planung voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen nach sich ziehen wird.

8. Ergebnisse der Beteiligungen

8.1. Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)

Mit Schreiben vom 16.07.2004 wurde den TöB die Vorplanung Bahnhof Knauthain zur frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB (in der vor dem 20.07.2004 geltenden Fassung) zugesandt.

Es wurden 26 TöB beteiligt. Von diesen haben 11 grundlegende Anregungen und Hinweise zur Planung vorgebracht und 5 TöB haben keine Stellungnahme abgegeben.

Gleichzeitig mit der TöB-Beteiligung wurden den von der Planung berührten Bürgervereinen (Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V., BUND e.V., NABU Sachsen e.V., BI Knauthain /Knautkleeberg, Siedlerverband Thomas-Müntzer-Siedlung e.V., Siedlerverein Angersiedlung e.V.) die Unterlagen zur Stellungnahme zugeschickt. Es sind lediglich vom Ökolöwen und vom NABU Sachsen Stellungnahmen mit grundlegenden Anregungen und Hinweisen eingegangen.

Die Anregungen und Hinweise sind teilweise in der technischen Entwurfsplanung berücksichtigt (z.B. Einarbeitung der Informationen zum Leitungsbestand verschiedener TÖB etc.). Des Weiteren wurden die Anregungen und Hinweise im laufenden Bebauungsplanverfahren geprüft und soweit möglich in die Planung eingearbeitet.

Hinweis:

Der zu beurteilende Geltungsbereich des Bebauungsplans in dieser frühzeitigen Beteiligung war noch größer als der aktuelle. Siehe dazu die Kapitel 4.4 und 10.

Im Folgenden werden die einzelnen Anregungen und Hinweise dargestellt, allerdings nur solche, die für den Bebauungsplan Relevanz haben. Technische und vor allem den späteren Baubetrieb betreffende Aspekte werden nicht aufgeführt:

Deutsche Bahn Netz AG (Schreiben vom 12.08.2004)

Mit dem Bebauungsplan würden auch dem Bahnbetrieb gewidmete Flurstücke überplant. Die Bahnanlagen würden nicht als solche im Bebauungsplan dargestellt. Eine Entbehrlichkeitsprüfung sei die Voraussetzung für eine Übertragung der Flurstücke an die Stadt Leipzig. Es bedürfe der Entwidmung der Bahnflächen als Voraussetzung des Wechsels der Planungshoheit von der DB AG zur Stadt als Träger der gebietsbezogenen Bauplanungshoheit. Es werde darauf hingewiesen, dass die Entwidmung der Bahnflächen vor der Beschlussfassung zu erfolgen hat.

Diese Tatsachen sind der Stadt Leipzig bekannt; sie geht deshalb entsprechend vor (siehe dazu Kapitel 4 "Verfahren", Kapitel 8 "Ergebnisse Beteiligungen"). Die Bahnflächen werden im Plan nicht als solche dargestellt, da der Plan einen zukünftigen Zustand nach Durchführung des Entwidmungsverfahrens zeigt.

Landesamt für Archäologie (Schreiben vom 12.08.2004)

Das Vorhabenareal sei Teil eines fundreichen Altsiedelgebiets. Im direkten Umfeld des Vorhabenareals befänden sich zahlreiche archäologische Kulturdenkmale. Sie zeigten die hohe archäologische Relevanz des gesamten Vorhabenareals deutlich an und seien nach § 2 SächsDschG Gegenstand des Denkmalschutzes.

Vor Beginn von Bodeneingriffen im Rahmen von Erschließungs- und Bauarbeiten - dies betreffe auch Einzelbaugesuche - müsse in den von Bautätigkeit betroffenen Arealen durch das Landesamt für Archäologie eine archäologische Grabung durchgeführt werden. Auftretende Befunde und Funde seien sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren. Diese beiden Sätze seien als Hinweise in den B-Plan aufzunehmen, um die Untere Bauaufsichtsbehörde und den künftigen Bauherrn von der Genehmigungspflicht zu informieren.

Nach § 14 SächsDschG bedürfe der Genehmigung der Denkmalschutzbehörde, wer Erdarbeiten etc. an einer Stelle ausführen wolle, von der bekannt oder den Umständen nach zu vermuten sei, dass sich dort Kulturdenkmale befinden.

Die gewünschten Hinweise wurden in den Entwurf des Bebauungsplans, Teil B: Text übernommen (siehe dort unter Nr. II).

Staatliches Umweltfachamt (Schreiben vom 15.09.2004)

- Immissionsschutz

Im Einwirkungsbereich der Planungen befänden sich mit bestehenden Wohngebieten und Dauerkleingärten (Flächennutzungsplan) sowie dem genehmigten und teilweise realisierten Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 96 "Angersiedlung" schutzbedürftige Nutzungen.

Bei der Streckenverlängerung der Gleisanlagen der LVB und dem Bau der Gleisschleife handelte es sich offensichtlich um Vorhaben, die hinsichtlich der Lärmvorsorge in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fielen.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sei der Nachweis i. S. der 16 BImSchV zu erbringen, um ggf. Flächen für aktiven Lärmschutz im Bebauungsplan festzusetzen.

Es sei zu klären, ob es sich bei den P+R Plätzen um einen öffentlichen oder einen nicht öffentlichen Parkplatz (vgl. auch Bayer. Landesamt für Umweltschutz: Parkplatzlärmstudie, 4. Auflage, Augsburg 2003) handele.

Öffentliche Parkplätze seien hinsichtlich der zu erwartenden Lärmimmissionen nach RLS 90 zu berechnen und nach der 16. BImSchV zu beurteilen.

Nicht öffentliche Parkplätze seien wie Anlagen nach § 22 BImSchG in Verbindung mit der TA Lärm zu beurteilen.

Die entsprechenden Berechnungen der Schallimmissionen an den maßgeblichen Immissionsorten (östlich Dieskaustraße und Angersiedlung) seien vorzunehmen.

Die Nutzung Biergarten sei nur möglich, wenn die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten würden.

Um diese Fragen zu klären hat die Stadt Leipzig ein Schallgutachten in Auftrag gegeben (Dr. Kiebs + Partner). Näheres dazu in Kapitel 7 "Umweltbelange".

Die befürchtete Beeinträchtigung der Kleingartenparzellen ist unberechtigt, da diese Parzellen im Zuge der Baumaßnahmen aufgegeben und überbaut werden.

- Naturschutz / Landschaftspflege

Den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werde ausreichend Rechnung getragen. Es sei eine rechtsverbindliche Übernahme der grünordnerischen Maßnahmen aus den vorgelegten Planungen in den Rechtsplan sicherzustellen.

Mit Bezug auf den vorhandenen Gehölzbestand sowie erforderlichen Baumfällungen werde auf die DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" hingewiesen.

Die grünordnerischen Maßnahmen werden im Bebauungsplan rechtsverbindlich festgesetzt (siehe dazu Teil B: Text unter Nr. I).

- Altlasten / Bodenschutz

Zum Grundstück lägen keine begründeten Altlastenverdachtsmomente vor. Im Grundstücksbereich (ehemaliger Bahnhofsvorplatz mit Bahnhofsgelände) sei nicht von notwendigen Gefahrenabwehr- oder Sicherungsmaßnahmen auszugehen.

Zum Erhalt bzw. zur Wiederherstellung natürlicher Bodenfunktionen sollte geprüft werden, ob auch der Parkplatz wasserdurchlässig (z.B. Rasengittersteine) gestaltet werden könne.

Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes schreiben eine Errichtung von Stellplätzen in wasserdurchlässiger Bauweise vor (siehe dazu Teil B: Text unter Nr. I).

Naturschutzbund (NABU) Landesverband Sachsen e.V. (Schreiben vom 19.08.2004)

Eine Neuversiegelung des Bodens sei so weit wie möglich zu minimieren. Eine wasserdurchlässige Bauweise der geplanten nicht überdachten Stellplätze wäre deshalb empfehlenswert.

Im Vegetationskonzept des Bebauungsplanes sollte nicht nur heimischen und ortstypischen Gehölzen der Vorzug gegeben werden, sondern es seien prinzipiell einheimische und standortgerechte Gehölze zu verwenden und in den Planungsunterlagen festzulegen.

Bei nicht vermeidbaren erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes seien geeignete Kompensationsmaßnahmen festzulegen, die diese Beeinträchtigungen vollständig ausgleichen.

Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes schreiben eine Errichtung von Stellplätzen in wasserdurchlässiger Bauweise vor (siehe dazu Teil B: Text unter Nr. I).

Für die Gehölzpflanzungen (inkl. Rank-, Schling- oder Kletterpflanzen) im privaten Bereich wird die Verwendung von einheimischen und standortgerechten Gehölzen empfohlen.

Eine Liste standortgerechter Gehölze für das Stadtgebiet von Leipzig befindet sich in der Anlage 4 des Grünordnungsplanes.

Im Bebauungsplan werden Maßnahmen festgesetzt aufgenommen, die geeignet sind, negative Auswirkungen auf einzelne Umweltbelange zu vermeiden oder zu minimieren (siehe dazu Teil B: Text unter Nr. I).

Da das Planvorhaben im Innenbereich nach § 34 BauGB realisiert werden soll und das zulässige Maß der baulichen Nutzung nicht erweitert wird, sind weiterführende Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich. Die Eingriffe in die Gehölzbestände werden nach der kommunalen Baumschutzsatzung geregelt.

8.2. Öffentliche Auslegung des Entwurfes

Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde der Entwurf des Bebauungsplan öffentlich ausgelegt. Der Rechtsplan (Stand 01.06.07), die Begründung zum Bebauungsplan (Stand 02.03.2007) lagen in der Zeit vom 05.06. 2007 bis 04.07.2007 zu jedermanns Einsicht im Neuen Rathaus Leipzig öffentlich aus. Als zusätzliche Information war auch ein Gestaltungsplan mit ausgelegt.

Es wurden von Dritten eine (Siedlerverband Thomas Müntzer e.V.) und von Bürgern sieben Stellungnahmen zum Planentwurf abgegeben.

Die wichtigsten Bedenken befassten sich mit dem Thema "Parken in der Dieskaustraße" und Fragen des Lärmschutzes:

Es wurde mehrfach bemängelt, dass sich durch die vorliegende Planung die Parkplatzsituation und hierbei insbesondere die Parkmöglichkeiten für Kunden der ortsansässigen Gewerbetreibenden verschlechtere. Diesen Bedenken wurde nicht gefolgt, da sich die Parkplatzsituation durch die Neustrukturierung der Verkehrsflächen sogar verbessert (siehe dazu Punkt II-6.1 der Abwägung).

Die Bedenken bezüglich der Lärmbelastungen konnten mit Hinweis auf das Lärmschutzgutachten zerstreut werden (siehe dazu Punkt II-7.6 der Abwägung).

Den genauen Inhalt der Stellungnahmen, die weiteren Anregungen und Bedenken und der Umgang mit diesen kann dem Abwägungsprotokoll in der Anlage 1 der Begründung der Vorlage entnommen werden.

Hinweis:

Die abgegebenen Stellungnahmen beziehen sich auf die öffentlich ausgelegten Unterlagen. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Siehe dazu die Kapitel 4.4 und 10.

8.3. Beteiligung der TöB zum Entwurf / Benachrichtigung über die öffentliche Auslegung

Gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden die Träger öffentlicher Belange (TöB) mit Schreiben vom 25.05.2007 beteiligt und über die öffentliche Auslegung benachrichtigt. Sie wurden aufgefordert ihre Stellungnahmen bis zum 04.07.2007 abzugeben.

16 TöB haben Stellungnahmen zum Planentwurf abgegeben. Es wurden dabei keine Stellungnahmen vorgebracht, die gegen die Planung sprechen oder eine Änderung oder Ergänzung der Planung erforderlich machen würden.

Folgende TöB haben eine Stellungnahme abgegeben aber keine Einwände geltend gemacht oder :

- Bundesnetzagentur, Max-Liebermann-Str. 81, 04157 Leipzig
- GDMcom (für VNG), Maximilianallee 4, 04129 Leipzig
- envia Verteilnetz GmbH, Netzregion Westsachsen/Sitz Markkleeberg, 06076 Halle (Saale)
- Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz, PF 1165, 04851 Torgau
- MITGAS GmbH, PF 200 552. 06006 Halle (Saale)
- Regionaler Planungsverband Westsachsen, Bautzner Str. 67, 04347 Leipzig

Den genauen Inhalt der anderen Stellungnahmen und der Umgang mit diesen kann dem Abwägungsprotokoll in der Anlage 1 der Begründung zur Vorlage entnommen werden.

Hinweis:

Die abgegebenen Stellungnahmen beziehen sich auf die öffentlich ausgelegten Unterlagen. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Siehe dazu die Kapitel 4.4 und 10.

8.4. Erneute Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB - Betroffenenbeteiligung

Um den Bebauungsplan als Satzung beschließen zu können, müssen die Flächen der Deutschen Bahn durch das Eisenbahnbundesamt entwidmet werden. Dies ist mit Entscheid vom 25.10.2007 geschehen (siehe dazu Kap. 4.3). Dabei sind aber nicht alle Flächen des ursprünglich geplanten Umgriffs entwidmet worden: Der größte Teil des Bahnhofsvorplatzes, das Empfangsgebäude selbst und die nördlich des Empfangsgebäudes liegenden Grünflächen wurden nicht entwidmet. Um das Verfahren nicht weiter zu verzögern, soll der Bebauungsplan ohne diese Flächen mit reduziertem Geltungsbereich mit der Bezeichnung B-Plan Nr. 291.1 "Bahnhof Knauthain" zum Satzungsbeschluss geführt werden. Für die bislang noch nicht freigestellten Flächen und derzeit noch nicht der Stadt Leipzig unterliegenden Planungshoheit verbleibenden Flächen (Vorplatz, Empfangsgebäude, nördlich angrenzende Flächen, ...) wird der Beschluss durch den Stadtrat der Stadt Leipzig gegebenenfalls in Form weiterer Bebauungspläne angestrebt - je nach Freistellung bahngewidmeter Nutzungen durch das Eisenbahnbundesamt.

Da durch die Änderung des Entwurfs des Bauleitplans durch die Verkleinerung des Geltungsbereiches die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, wurde gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB lediglich eine Betroffenenbeteiligung durchgeführt. Dazu wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange (TöB) und die betroffene Öffentlichkeit mit Schreiben vom 01.08.2008 beteiligt und aufgefordert ihre Stellungnahmen bis zum 22.09.2008 abzugeben.

Drei TöB und der Eigentümer des Empfangsgebäudes wurden um Stellungnahmen gebeten.

Zwei TöB haben Stellungnahmen zum Planentwurf abgegeben. Es wurden dabei keine grundsätzlichen Einwände erhoben.

Folgende TöB haben eine Stellungnahme abgegeben, aber keine Einwände geltend gemacht oder waren nicht betroffen:

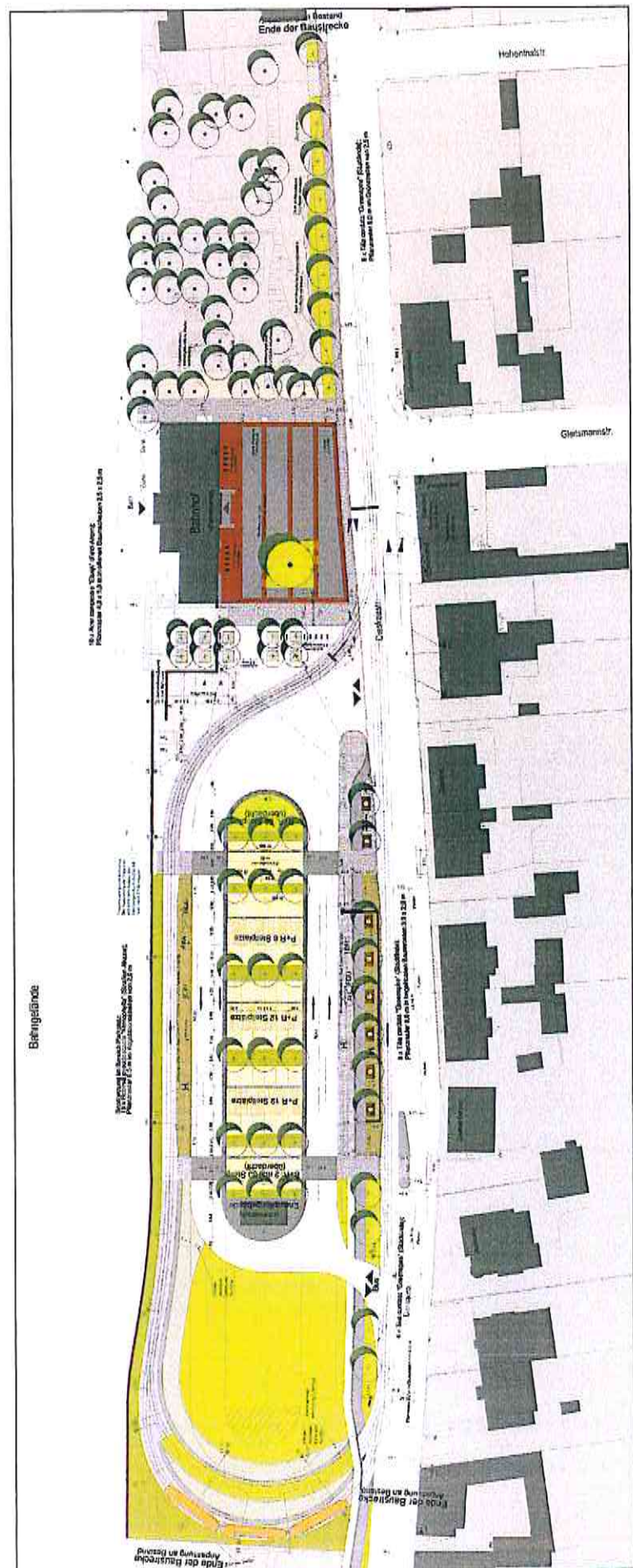
- Deutsche Bahn Service Immobilien GmbH, Niederlassung Leipzig
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Der Eigentümer des Empfangsgebäudes hat keine Stellungnahme abgegeben.

Den genauen Inhalt der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Dresden und der Umgang mit dieser kann dem Abwägungsprotokoll in der Anlage 1 der Begründung zur Vorlage entnommen werden.



9. Städtebauliches Konzept



9.1. Gliederung des Gebietes

Das Plangebiet soll künftig in mehrere Teilbereiche gegliedert sein, die öffentlich zugänglich, aber unterschiedlich genutzt werden. Sie sind jeweils räumlich gefasst, gestalterisch wird jedoch eine zusammenhängende Wirkung angestrebt. Wesentliche Unterschiede gegenüber der heutigen Situation sollen die freie Zugänglichkeit der Bahnsteige und die klare Betonung der Schnittstelle als eigenständiger Teilbereich sein. Im Mittelpunkt der Planung steht die funktionale und gestalterische Aufwertung des Verknüpfungspunktes für Bahn-, Straßenbahn-, Bus-, PKW-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr mit vielen Nebenfunktionen.

Grob lässt sich die geplante Umgestaltung des Bahnhofumfeldes in drei Bereiche gliedern:

- a) Den flächenmäßig größten und funktionell wichtigsten Bereich stellt die geplante Wendeschleife für die Straßenbahn mit der innerhalb dieser Schleife gelegenen Verkehrsflächen dar. Diese wiederum setzen sich zusammen aus: Einer Buswendeschleife, Flächen für Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze, Haltestellen für Straßenbahnen und Busse und einer Fläche, auf der das neue Aufenthaltshäuschen für die Bus- und Straßenbahnfahrer entstehen soll.
- b) Der Vorplatz vor dem Bahnhofsgelände nördlich des Geltungsbereiches soll in naher Zukunft ebenfalls repräsentativ neu gestaltet werden. Der südliche Teil dieses Bahnhofsvorplatzes, der innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegt, ist damit Teil dieser Neugestaltung.
- c) Die Dieskaustraße stellt einen weiteren Teilbereich des Plangebietes dar.

9.2. Erschließungskonzept

Fußgänger

- a) Die geplante Neugestaltung des gesamten Vorplatzes vor dem Empfangsgebäude nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes soll die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger erhöhen. Innerhalb des Bebauungsplans wird der südliche Bereich des Vorplatzes als Teilbereich der gesamten Platzfläche entsprechend der Gesamtgestaltung ausgeführt.
- b) In Richtung Süden soll ein Übergangsbereich mit Befahrung durch öffentliche Verkehrsmittel erfolgen, bevor an der eigentlichen Schnittstelle aufgrund der Dichte eine Separierung der Verkehrsarten vorgeschlagen wird. Zwei geplante quer liegende Wegeachsen verbinden alle Verkehrsträger miteinander. Diese sollen sich von der Dieskaustraße bis zum Hauptbahnsteig bzw. zu den Zugängen des Tunnels oder eines ebenerdigen Bahnübergangs (BÜ) über die Gleisanlagen erstrecken.
- c) Auf der Westseite der Dieskaustraße gibt es bisher keinen Fußweg. Dieser Mangel wird durch die vorliegende Planung behoben.

Radverkehr

- a) Im Zuge der Dieskaustraße werden zwischen Bahnhof Knauthain und Rehbacher Straße auf der westlichen Straßenseite durch einen Grünstreifen von der Straße abgesetzt ein Radweg und ein Gehweg angelegt. Dieser beginnt im Bereich der Ausstiegshaltestelle Straßenbahn und endet an der Rehbacher Straße.
- b) Die B+R-Anlagen, die bisher auf dem Bahnhofsvorplatz liegen, sollen direkt an die ÖPNV-Schnittstelle angelagert werden. Die Kapazität soll aufgrund des angestiegenen Bedarfes auf mind. 150 - 180 Fahrradstellplätzen und Fahrradboxen erweitert werden.

Sonderverkehrsmittel

Für die Erschließung der Naherholungsregion Südraum Leipzig mit dem Cospudener See, dem zukünftigen Zwenkauer See und dem Freizeitpark Belantis soll neben der Busverkehrserschließung auch der Einsatz von Sonderverkehrsmitteln möglich sein.

Straßenbahn

- a) Die LVB beabsichtigen den Ausbau der neuen Endhaltestelle mit einer Wendeschleife.
- b) Die neu geplante Einstiegshaltestelle Straßenbahn soll gleichzeitig als Busausstiegshaltestelle dienen. Die Haltestellen sollen als behindertengerechte Einfachhaltestellen ausgebaut werden.

Bus

- a) Innerhalb der Gleisschleife soll eine entsprechend breite Fahrgasse angelegt werden, die dem Busverkehr zur Bedienung der Haltestellen und gleichzeitig als Zu- und Abfahrt des Parkplatzes dient. Hierdurch soll der Tür zu Tür - Umstieg mit der Straßenbahn erreicht werden.
- b) Es ist eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt für Busse und PKW von der Dieskaustraße geplant.

PKW

- a) Es wird eine Verzahnung des Schienenverkehrs mit dem Kfz-Verkehr geplant. Hierzu sollen zunächst ca. 25-30 Parkplätze [P+R] in der geplanten Straßenbahnwendeschleife eingeordnet werden, um eine direkte Zuordnung der Stellplätze zur Verknüpfungsstelle zu haben und damit dem Anspruch an kürzere Umsteigewege sowohl zur Eisenbahn als zur Straßenbahn und zum Bus zu gewährleisten. Noch innerhalb und südlich der Straßenbahnwendeschleife besteht flächenmäßig die Option, weitere P+R-Plätze unterzubringen.
- b) Kurzzeitstellplätze und Behindertenparkplätze sollen südlich des Empfangsgebäudes außerhalb der für P+R vorgesehenen Flächen angeboten werden.

Taxistandplätze

Derzeit sind 2 Taxistandplätze vor der Bahnsteigrampe vorgesehen. Damit wären diese sowohl von der Schnittstelle als auch vom Empfangsgebäude gut erreichbar. Die Taxis sollen diese Fläche auf kurzem Weg von der Dieskaustraße aus erreichen.

9.3. Bebauungs- und Nutzungskonzept

Als einziger Hochbau im Geltungsbereich wird ein Aufenthalts- und Pausengebäude für Bus- und Straßenbahnfahrer errichtet werden.

9.4. Grünkonzept

Wesentliche gestalterische und grünplanerische Eckpunkte sind insbesondere folgende:

- Aufwertung des Straßenraumes und Landschaftsbildes durch eine straßenraumbegleitende Baumreihe entlang der Dieskaustraße
- Bepflanzung der Parkplatzflächen

In der Pflanzenwahl soll der dörflich-vorstädtische Charakter von Knautkleeberg / Knauthain Berücksichtigung finden. Deshalb soll heimischen und ortstypischen Gehölzen der Vorzug gegeben werden. Eine Liste standortgerechter Gehölze für das Stadtgebiet von Leipzig befindet sich in der Anlage 4 des Grünordnungsplanes.

9.5. Gestaltungskonzept

Die einzelnen Teilflächen sollen zurückhaltend gestaltet werden, um die Wirkung des unter Denkmalschutz stehenden Empfangsgebäudes, des Grünbestandes und der neuen Schnittstelle zu betonen. Die Gestaltungsidee ist, trotz der unterschiedlichen Nutzungen auf den Teilflächen, einen visuellen Zusammenhang der umzugestaltenden Bereiche zu erzielen. Die grundlegend zu verwendenden Materialien wurden bereits in der Vorplanung abgestimmt.

Die Schnittstelle soll in der Materialwahl einfach und ruhig gehalten werden. Von Bedeutung ist hierbei die einheitliche Gestaltung von kombinierten Mastleuchten, Oberleitungsmasten und sonstigen Ausstattungselementen.

9.6. Ver- und Entsorgungsleitungen

Es sind umfangreiche Leitungs(um)verlegungen nahezu aller Medien erforderlich.

Aufgrund der Gleisverlegungen in der Dieskaustraße müssen eine Gasleitung und eine Regenwasserleitung umverlegt werden (Änderungen am Regenwasseranlagenbestand der Kommunalen Wasserwerke: Beginnend am Schacht Nr. 21820166 Verlegung der ersten 73 m der bestehenden Regenwasserleitung). Die Elt-Übergabestation zwischen der Stadtwerke Leipzig GmbH und der DB-Energie GmbH wird aus dem Baufeld heraus gelegt. Die Deutsche Telekom AG veranlasst die Umverlegung von Leitungen außerhalb der Fahrbahn. Im Zuge des Gleisbaues werden Kabel für Fahr- und Bahnstrom sowie für die Bahnübergangssicherungsanlage gelegt.

Des Weiteren werden Kabel für die neue Beleuchtungsanlage sowie Beleuchtungskabel für die Gleisschleife verlegt.

C. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES

10. Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

Das Plangebiet liegt östlich der Eisenbahnstrecke Leipzig - Zeitz und westlich der Dieskaustraße sowie nördlich der Rehbacher Straße. Es endet im Norden auf Höhe der Hohenthalstraße.

Es umfasst folgende Flurstücke:

Gemarkung Knautkleeberg	Flurstücke:	518; 79/5; 79/7; 372/3
	Teile von:	548; 547/2
Gemarkung Knauthain	Flurstücke:	89/1; 96/3; 96/4; 96/7; 399; 890;
	Teile von:	91; 91c; 406; 400a

Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 26.04.2006 wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes zweimal geändert.

Beim ersten Mal wurde der Geltungsbereich vergrößert. Die Dieskaustraße wurde in ihrem südlichen Verlauf bis zur Rehbacher Straße miteinbezogen, um fehlende Rad- und Fußwege planungsrechtlich sichern zu können.

Das zweite Mal musste eine Verkleinerung des Plangebietes vorgenommen werden. Um den Bebauungsplan als Satzung beschließen zu können, müssen die Flächen der Deutschen Bahn durch das Eisenbahnbundesamt entwidmet werden. Dies ist mit Freistellungsbescheid vom 25.10.2007 geschehen (siehe dazu Kap. 4.3). Dabei sind aber nicht alle Flächen des geplanten Umgriffs entwidmet worden: Dazu gehören der größte Teil des Bahnhofsvorplatzes, das Empfangsgebäude selbst und die nördlich des Empfangsgebäudes liegenden Grünflächen. Um das Verfahren nicht weiter zu verzögern, soll der Bebauungsplan ohne diese Flächen mit reduziertem Geltungsbereich zum Satzungsbeschluss zu geführt werden.

Eine flurstücksscharfe Beschreibung der Grenzen des Bebauungsplangebietes ist nicht immer möglich, da die Grenzen teilweise quer über die Flurstücke verlaufen und nicht entlang der Flurstücksgrenzen. Erst die Grundstücksteilungen und -neubildungen im Rahmen der Neuordnung der Flächen wird eine klarere Grenzziehung ermöglichen.

Es sind daher die Eintragungen in der Planzeichnung maßgeblich. Sie wurden auf Grundlage der technischen Entwurfsplanung erstellt.

11. Gliederung des Plangebietes

Das Plangebiet ist in verschiedene Verkehrsflächen gegliedert (siehe Kapitel 9.1 und 12).

Begründung:

Als Verkehrsflächen wurden diejenigen Teile des Plangebiets festgesetzt, die für verkehrliche Nutzungen benötigt werden, um das von der Stadt verfolgte Planungskonzept umsetzen zu können. Dabei handelt es sich teilweise um bislang schon als (z.T. öffentliche) Verkehrsflächen genutzte Flächen, teilweise aber auch um bisher anderweitig genutzte Flächen (z.B. Kleingärten). Näheres siehe dazu nachfolgend im Kapitel 12.

12. Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt nach § 9 BauGB Abs. 1 Nr. 11 folgende Verkehrsflächen fest (siehe Teil A: Planzeichnung):

a) Straßenverkehrsflächen

b) Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich

c) Bahnanlage: Straßenbahntrasse mit separatem Gleiskörper einschließlich der Haltestellen (nachrichtliche Übernahme gemäß Plangenehmigung "Umgestaltung Bahnhof Knauthain" - ergangen unter Aktenzeichen 32-3829.01-70 am 22.09.2008 durch die Landesdirektion Leipzig)

d) Straßenbahntrasse innerhalb der Straßenverkehrsfläche (nachrichtliche Übernahme gemäß Plangenehmigung "Umgestaltung Bahnhof Knauthain" - ergangen unter Aktenzeichen 32-3829.01-70 am 22.09.2008 durch die Landesdirektion Leipzig)

e) Einfahrtbereich

Begründung:

Allgemein:

Ausgangspunkt für alle Planungen im Umfeld des Bahnhofs Knauthain sind verkehrsplanerische Überlegungen. Der angestrebte Verknüpfungspunkt für Bahn, Straßenbahn, Bus, Auto, Fahrrad und Fußgänger ist in der tiefbaulichen und gestalterischen Planung schon sehr weit entwickelt und durch die entsprechenden Gremien bestätigt worden. Die Planungen sind in Kapitel 9 dieser Begründung beschrieben. Der Bebauungsplan soll den planungsrechtlichen Rahmen schaffen, um diese Planungen umzusetzen.

Im gesamten Plangebiet werden daher Verkehrsflächen festgesetzt.

Zu a)

Der größte Teil davon ist als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Sie umfasst die gesamte Dieskaustraße und den gesamten Bereich der Straßenbahnwendeschleife. In der Dieskaustraße kann damit auf der westlichen Straßenseite planungsrechtlich genügend Fläche gesichert werden, um bisher fehlende Geh- und Radwege zu ermöglichen.

Auf der Straßenverkehrsfläche westlich der Dieskaustraße und südlich des Bahnhofsgebäudes soll die gesamte Verkehrsschnittstelle untergebracht werden (Straßenbahnwendeschleife, Buswendeschleife, Haltestellen für Straßenbahn und Bus, Zugänge zum Bahnsteig der DB AG, Flächen für Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride und Taxisstellplätze).

Zu b)

In naher Zukunft soll der gesamte Bahnhofsvorplatz umgestaltet werden: Das historische Empfangsgebäude ist das prägende Gebäude des Gebietes und soll einen entsprechend repräsentativ gestalteten Vorplatz erhalten. Die Blickbeziehungen von der Dieskaustraße zum Gebäude sollen sichergestellt, die Aufenthaltsqualität des Platzes gesteigert und die Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen verbessert werden. Die Fußgänger sollen einen geschützten und qualitativ hochwertigen Bereich erhalten.

Neben temporärer Marktfunktion ist die Fläche zudem als Feuerwehraufstellfläche und als Wendeplatz für die Müllfahrzeuge wichtig; sonstiger Fahrverkehr soll auf dieser Fläche aber nichts zu suchen haben. Diese Ziele können am besten mit einem Fußgängerbereich erreicht werden.

Der südliche Bereich des Vorplatzes, der innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegt, wird daher als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt: als Fußgängerbereich.

Zu c) und d)

Die zentralste und auffälligste Maßnahme wird der Bau der Straßenbahnwendeschleife sein.

In Bereichen, wo diese separat verläuft wird die Wendeschleife als "Bahnanlage: Straßenbahntrasse mit separatem Gleiskörper einschließlich der Haltestellen" festgesetzt.

Ist die Trasse bündig in die Straßen- oder Platzflächen (Dieskaustraße, Bahnhofsvorplatz,...) integriert, wird sie als "Straßenbahntrasse innerhalb der Straßenverkehrsfläche" festgesetzt.

Zu e)

Im Norden des Plangebietes wird an der Dieskaustraße eine Zufahrtsmöglichkeit zum westlich der Straße gelegenen Grundstück 372/4 festgesetzt.

Dies ergibt sich aus dem Rahmenplan „Bahnhof Knauthain“: Dessen Vorgaben an dieser Stelle sollen so für zukünftige Planungen gesichert und die angestrebte Zonierung der Grünfläche entsprechend dem Rahmenplan soll unterstützt werden.

13. Baugebiete

13.1. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung [§ 9 Abs. 1 Nr. 1, BauGB, §§ 16 und 20 BauNVO] wird über die Zahl der Vollgeschosse begrenzt. Dazu wird ein Höchstmaß angegeben [§ 16 Abs. 2 Nr. 3, § 20 BauNVO].

Begründung:

Im Bereich der Straßenbahnwendeschleife soll ein neues Pausen- und Aufenthaltsgebäude für die Straßenbahn- und Busfahrer entstehen. Die getroffenen Festsetzungen legen nur Geschossigkeit und Standort fest (vgl. Kap.13.3). Das ist ausreichend, um das Gebäude in das Gesamtkonzept einzuordnen. So bleibt genügend Spielraum für die Ausgestaltung des Gebäudes.

13.2. Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen [§9 Abs.1 Nr. 2 BauGB, §23 BauNVO] werden über den Eintrag von Baugrenzen [§9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 Abs. 3 BauNVO] im zeichnerischen Teil festgesetzt.

Begründung:

Im Bereich der Straßenbahnwendeschleife soll ein neues Pausen- und Aufenthaltsgebäude für die Straßenbahn- und Busfahrer entstehen. Der Standort ist durch die Vorplanungen genau festgelegt und soll im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden.

14. Grünordnerischer Festsetzungen und Hinweise

14.1. Festsetzung grünordnerischer Erfordernisse

Vermeidung von Vollversiegelung

Ziel: Versiegelungsbeschränkung

Planungsrechtliche Grundlage:

§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Festsetzung:

Die Befestigung von öffentlichen Parkplätzen ist so auszuführen, dass das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser dort weitestgehend versickern kann.

Begründung:

Um natürliche Versickerungsvorgänge nicht vollkommen zu unterbinden, zur Erhöhung der Grundwasserneubildung und zur Entlastung von Abwassersystemen sind Parkplätze so zu befestigen, dass das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser dort versickern kann.

Insbesondere im Umfeld von Bäumen kommt dem Verzicht auf voll versiegelte Flächen eine besondere Bedeutung zu, da so eine bessere Wasser- und Luftversorgung der Baumwurzeln erzielt werden kann und damit die Vitalität sowie die Verkehrs- und Standsicherheit der Bäume gefördert wird.

Beispiele einer Bauweisen welche eine Versickerung von Niederschlagswasser zulassen sind: Pflasterflächen, wassergebundene Decke, Rasengittersteine, Ökopflaster.

Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Ziel: Neubegrünung

Planungsrechtliche Grundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

Festsetzungen:

Maßnahme 1

Auf der Westseite der Dieskaustraße ist, auf den als Straßenverkehrsfläche oder Bahnanlage gekennzeichneten Flächen, zwischen Rehbachstraße und dem Platz vor dem Empfangsgebäude, eine Baumreihe neu anzulegen.

Die Bäume sind in einem Pflanzabstand von 8 bis 10 m zu pflanzen, wobei Einmündungsbereiche von der Pflanzung freizuhalten sind.

Insgesamt sind 34 Laubbäume der Art *Tilia cordata* 'Greenspire' (Stadtlinde) in folgender Qualität und Größenbindung zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten: Hochstämme; 4 x verpflanzt mit Ballen, Stammumfang 20 -25 cm.

Je Baum ist eine offene Bodenfläche von mindestens 6 m² vorzusehen.

Begründung:

Die geplante Baumreihe dient der Eingriffsminimierung und dem Teilausgleich der Eingriffsfolgen (Verlust von Gehölzen).

Insbesondere aus mikroklimatischer Sicht ist die Baumpflanzung erforderlich, um einer Verschlechterung des Stadtklimas, ausgelöst durch die zusätzliche Flächenversiegelung und dem Verlust von Grünstrukturen, im Plangebiet entgegenzuwirken.

Baumreihen an Straßen mildern die Aufheizung, haben Lüftungsfunktion und sind immissionsschützend, indem sie Staub binden. Durch die Pflanzung der Bäume im Kronenschluss bilden sie "Wanderungsschienen" für Vögel und Insekten.

Der variabel zu wählende Abstand zwischen den Bäumen von 8 bis 10 m gewährleistet einerseits, dass die Bäume im Kronenschluss stehen, andererseits bleibt genügend Spielraum bei der Wahl der Baumstandorte im Zuge der Ausführungsplanung.

Die gewählte Baumart Stadtlinde ist hitzetolerant, Lufttrockenheit vertragend und daher für das Stadtklima besonders geeignet. Die Art hat sich bei Anpflanzungen in Leipzig gut bewährt.

Die Festsetzung der Pflanzqualität dient einem homogenen Erscheinungsbild und erzielt bei der gewählten Größe relativ schnell einen hohen ökologischen Wert für das Gebiet. Die festgesetzten mindestens 6 m² offene Bodenfläche dienen der Sicherung der Baumvitalität.

Maßnahme 2

Auf der Straßenverkehrsfläche innerhalb der Straßenbahnwendeschleife sind 18 mittelkronige Laubbäume einer Art in folgender Qualität und Größenbindung: Hochstämme; 4 x verpflanzt mit Ballen, Stammumfang 20 -25 cm, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Je Baum ist eine offene Bodenfläche von mindestens 6 m² vorzusehen.

Begründung:

Die geplante Baumreihe dient der Eingriffsminimierung und dem Teilausgleich der Eingriffsfolgen (Verlust von Gehölzen).

Insbesondere aus mikroklimatischer Sicht ist die Baumpflanzung erforderlich, um einer Verschlechterung des Stadtklimas, ausgelöst durch die zusätzliche Flächenversiegelung und dem Verlust von Grünstrukturen, im Plangebiet entgegenzuwirken.

Bäume über befestigte Flächen mildern die Aufheizung, haben Lüftungsfunktion und sind immissionsschützend, indem sie Staub binden. Sie übernehmen Lebensraumfunktionen insbesondere für Vögel und Insekten.

Entsprechend der bereits vorliegenden Gestaltungsplanung (Vorentwurf des Büros Spiel.Raum.Planung; Stand 24.07.06) sollen innerhalb der Wendeschleife Parkstellflächen angeordnet werden. Diese Stellflächen sollen entsprechend des Gestaltungsplanes mit Bäumen eingegrünt werden. Die Anzahl der zu pflanzenden Bäume resultiert aus der geplanten Anordnung der Stellplätze.

Die Beschränkung auf mittelkronige Laubbäume begründet sich im geringeren Raumanpruch solcher Wuchsformen. Die Beschränkung auf nur eine Art erfolgt aus gestalterischen Gesichtspunkten.

Die Festsetzung der Pflanzqualität dient einem homogenen Erscheinungsbild und erzielt bei der gewählten Größe relativ schnell einen hohen ökologischen Wert für das Gebiet.

Die festgesetzten mindestens 6 m² offene Bodenfläche dienen der Sicherung der Baumvitalität.

Maßnahme 3

Auf der Straßenverkehrsfläche im Bereich der Straßenbahnwendeschleife sind sämtliche unbefestigte Flächen mit einer Rasenansaat oder mit Strauchpflanzungen zu begrünen.

Begründung:

Die Festsetzung dient der Eingriffsminimierung.

Insbesondere aus mikroklimatischer Sicht sind die anzulegenden Rasen- und Strauchflächen erforderlich, um einer Verschlechterung des Stadtklimas, ausgelöst durch die zusätzliche Flächenversiegelung und dem Verlust von Grünstrukturen, im Plangebiet entgegenzuwirken.

Neben den positiven Auswirkungen der begrüneten Flächen auf das Mikroklima und dem Erhalt der Bodenfunktionen auf diesen Flächen dient diese Festsetzung auch der Förderung von Flora und Fauna und ermöglicht einen, wenn auch eingeschränkten, Biotopverbund zwischen den Grünstrukturen innerhalb und außerhalb des Plangebietes.

Maßnahme 4

Südlich des Empfangsgebäudes, auf der als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich gekennzeichneten Fläche, sind 10 kleinkronige Laubbäume einer Art in folgender Qualität und Größenbindung: Hochstämme; 4 x verpflanzt mit Ballen, Stammumfang 20 -25 cm, zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Je Baum ist eine offene Bodenfläche von mindestens 6 m² vorzusehen.

Begründung:

Die geplante Baumreihe dient der Eingriffsminimierung und dem Teilausgleich der Eingriffsfolgen (Verlust von Gehölzen). Insbesondere aus mikroklimatischer Sicht ist die Baumpflanzung erforderlich, um einer Verschlechterung des Stadtklimas, ausgelöst durch die zusätzliche Flächenversiegelung und dem Verlust von Grünstrukturen, im Plangebiet entgegenzuwirken.

Bäume über befestigte Flächen mildern die Aufheizung, haben Lüftungsfunktion und sind immissionsschützend, indem sie Staub binden. Sie übernehmen Lebensraumfunktionen insbesondere für Vögel und Insekten.

Entsprechend der bereits vorliegenden Gestaltungsplanung (Vorentwurf des Büros Spiel.Raum.Planung; Stand 24.07.06) soll südlich des Empfangsgebäudes eine Baumgruppe angeordnet werden. Die Anzahl der zu pflanzenden Bäume resultiert aus der zur Verfügung stehenden Fläche.

Die Beschränkung auf kleinkronige Laubbäume begründet sich im geringen Raumannspruch solcher Wuchsformen. Die Beschränkung auf nur eine Art erfolgt aus gestalterischen Gesichtspunkten.

Die Festsetzung der Pflanzqualität dient einem homogenen Erscheinungsbild und erzielt bei der gewählten Größe relativ schnell einen hohen ökologischen Wert für das Gebiet.

Die festgesetzten mindestens 6 m² offene Bodenfläche dienen der Sicherung der Baumvitalität.

14.2. Grünordnerische Hinweise

Bodenschutz

Bodenverdichtungen sind auf das für die Baumaßnahmen unumgängliche Maß zu beschränken. Im Bereich der geplanten Baumaßnahmen ist der kulturfähige Oberboden vor Beginn der Bauarbeiten fachgerecht zu sichern, zu lagern und einer Wiederverwendung zuzuführen.

Baulich nicht beanspruchte Böden sind vor negativen Einwirkungen wie Schadstoffkontaminationen, Erosionen und Verdichtungen sowie sonstige Devastierungen zu schützen.

Geschädigte Böden, welche nicht mehr für die Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden, sind zu rekultivieren; die Bodenfunktionen sind wiederherzustellen.

Boden ist nicht als Abfall (im Sinne des § 3 KrW-/AbfG) abzulagern.

Nicht mehr benötigte versiegelte Flächen aus dem Bestand, welche nicht wieder

überbaut werden, sind zurückzubauen. Nach dem Rückbau der Versiegelungen ist der Unterboden aufzureisen und zu lockern, entstandene Volumendefizite sind durch Bodenauftrag zu kompensieren. Die Fläche ist mit wenigstens 10 cm Oberboden zu übererden.

Artenschutz

(§ 25 Abs. 1 SächsNatSchG; § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 sowie § 42 Abs. 1 BNatSchG)

Gehölzrodungen und Baumfällarbeiten sind im Zeitraum 1. Oktober bis 28. Februar durchzuführen. Ausnahmen von dieser Regelung kann die Untere Naturschutzbehörde zulassen, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen und die Maßnahmen Belangen des Artenschutzes nicht beeinträchtigen.

Biotopschutz

Im Vorhabensgebiet befinden sich zwei Bäume welche als höhlenreiche Einzelbäume nach § 26 SächsNatSchG besonders geschützt sind. Die beiden Bäume können bei Realisierung der Planvorgaben nicht erhalten werden. Die Beseitigung der beiden Bäume bedarf einer Ausnahmegenehmigung nach § 26 Abs. 4 SächsNatSchG von der zuständigen Naturschutzbehörde.

(siehe Kap. 5.5 und 7 des GOP)

Fertigstellung der Pflanzmaßnahmen

Die Fertigstellung und Bepflanzung der Grünflächen muss spätestens 12 Monate nach Beendigung der Baumaßnahmen abgeschlossen sein. Wird die Bebauung abschnittsweise realisiert, sind auch die für diese Bereiche festgelegten grünordnerischen Maßnahmen innerhalb eines Jahres, nach Beendigung der Baumaßnahme, durchzuführen.

Erhalt und Pflege der Pflanzung

Sämtliche Pflanzungen sind im Wuchs zu fördern, zu pflegen und vor Zerstörung zu schützen. Alle ausgefallenen Gehölze sind, insoweit es die Standortverhältnisse zulassen, artengleich zu ersetzen.

15. Hinweis - Landesamt für Archäologie, Dresden

(siehe Teil B: Textliche Festsetzungen unter Nr. II).

"Vor Beginn von Bodeneingriffen im Rahmen von Erschließungs- und Bauarbeiten - dies betrifft auch Einzelbaugesuche - muss im von Bautätigkeit betroffenen Areal durch das Landesamt für Archäologie eine archäologische Grabung durchgeführt werden. Auftretende Befunde und Funde sind sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren."

Begründung:

Dieser Hinweis wurde auf Bitte des Landesamt für Archäologie (Dresden) in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe dazu Kapitel 8.1 "Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)").

D. STÄDTEBAULICHE KALKULATION**16. Flächenbilanz**

	Planung	Anteil
Öffentliche Verkehrsflächen	ca. 1,8 ha	100 %
Gesamtes Plangebiet	ca. 1,8 ha	100 %

17. Kosten

Der B-Plan selbst erzeugt keine unmittelbaren Kosten. Für die Baumaßnahme erfolgte bereits der Bau- und Finanzierungsbeschluss (BS/ VA IV-84/07 und BS/ VA IV-93/07), der nachfolgenden Eckwerte enthält.

Kosten der Baumaßnahme

Baukosten Stadt Leipzig / Tiefbauamt 1,9 Mio. € brutto inkl. 19% Mwst.

Baukosten LVB ca. 2,0 Mio. € netto

Grunderwerb

Grunderwerb 132.000,- € brutto (besteht aus Kauf, Entschädigung und Vermessung/Vermarkung)

Folgekosten

Die Baumaßnahme umfasst den Neubau einer Verkehrsanlage. Danach ergeben sich folgende zusätzliche Folgekosten:

- für die Verkehrsfläche ab 2009
13.000 €/Jahr - HH St. 1.630.515.100.2 (Unterhaltung der Straßen)
- für die Beleuchtung ab 2009
1.930 €/Jahr - HH St. 1.670.575.100.9 (Stromkosten Straßenbeleuchtung)
2.830 €/Jahr - HH St. 1.670.516.100.7 (Unterhaltung der Straßenbeleuchtung)
- für die Pflege neu hergestellter Grünanlagen ab 2011
3.150 €/Jahr - HH-St. 1.515.400.1 (Unterhaltung des Straßengrüns)

Die genannten Folgekosten werden innerhalb der Eckwerte des Verkehrs- und Tiefbauamtes finanziert. Ein Bedarf zusätzlicher Mittel kann daraus nicht abgeleitet werden.

Leipzig, den 30.6.2009



Wölpert

stellv. Amtsleiter

des Stadtplanungsamtes

