

STADT LEIPZIG

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN Nr. 30.1 "HENRICISTRASSE" IN LEIPZIG-LINDENAU (gem. § 9 (8) BauGB)

BEARBEITUNG:
atelier stadt & haus
Architektur - Städtebau - Bauleitplanung
Verkehrs- und Erschließungsplanung
planungs- und ingenieurgesellschaft mbh
Schürmannstr. 25a - 45136 Essen - Tel.: 0201/265016
Essen, 06.03.2000

**Bebauungsplan Nr. 30.1 "Henricistraße"
in Leipzig - Lindenau**

**Begründung zum Bebauungsplan
(gem. § 9 (8) BauGB)**

Auftraggeber:

Stadtplanungsamt Leipzig
Martin-Luther-Ring 4-6
04109 Leipzig

Ansprechpartner:

Herr Dr. Dietze, Abteilungsleiter der Bereiche Süd und West
Tel.: 0341/123-4911
Frau Dipl.-Ing. Reichstein, Sachgebietsleiterin Altwest
Tel.: 0341/123-4885

Auftragnehmer:

atelier stadt & haus
Architektur - Städtebau - Bauleitplanung
Verkehrs- und Erschließungsplanung
planungs- und ingenieurgesellschaft mbh
Schürmannstr. 25a
45136 Essen

Tel.: 0201/265016
Fax: 0201/ 265018

Ansprechpartner:

Herr Dipl.-Ing. Schauer

Essen / Leipzig, 06.03.2000

INHALTSVERZEICHNIS		SEITE
1.	Lage des Plangebietes und räumlicher Geltungsbereich	6
2.	Planungsrechtliche Situation	6
2.1	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	6
2.2	Ortsgesetz und Bebauungsplan von 1911	6
2.3	§ 34 BauGB	7
2.4	Sanierungsrecht	7
2.5	Weiterführung von Vorbereitenden Untersuchungen und besonderes Vorkaufsrecht	7
2.6	Ablauf des Bebauungsplanverfahrens	8
3.	Gesamtstädtische Planungen, Fachplanungen und Einzelvorhaben	9
3.1	Gesamtstädtische Verkehrskonzeption der Stadt Leipzig -Entwurf-	9
3.2	Stadtentwicklungsplan Zentren	10
3.3	Sanierungsgebiet Leipzig-Lindenau: Fortschreibung und Konkretisierung der Sanierungsziele / Städtebaulicher Rahmenplan	11
3.4	Variantenuntersuchung "Ausbau Kuhlturnstraße"	12
4.	Bestehende Situation	15
4.1	Historische Entwicklung	15
4.2	Städtebauliche Situation	15
4.3	Vegetationssituation	17
4.4	Infrastrukturelle Situation	17
4.4.1	Individualverkehr	17
4.4.2	Ruhender Verkehr	18
4.4.3	ÖPNV	19
4.4.4	Ver- und Entsorgung	19
4.4.5	Spielraumsituation	20
4.5	Eigentumsverhältnisse	20
4.6	Denkmalschutz und Denkmalpflege	20
5.	Planungsanlaß und Sanierungsziele	21
5.1	Planungsanlaß und Erforderlichkeit der Bauleitplanung	21
5.2	Wesentliche Ziele, Zwecke und Auswirkungen des Bebauungsplanes	21
6.	Grundzüge der städtebaulichen Neuordnung	22
6.1	Erschließung	23
6.1.1	Kuhlturnstraße	23
6.1.2	Individualverkehr	24
6.1.3	Fuß- und Radverkehr	24
6.1.4	Ruhender Verkehr / Anlieferung	25
6.2	Nutzungen	26
6.3	Baulich-räumliche Entwicklung	26
7.	Umweltverträglichkeit	27
7.1	Zusammenfassende Darstellung (gem.§ 11 UVPG)	28
7.1.1	Darstellung des Ist-Zustandes	28
7.1.2	Voraussichtliche Änderungen der Umwelt bei Vorhabens- bzw. Trassenvarianten	30
7.1.3	Voraussichtliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt	31
7.1.4	Hinweise aus Behördenbeteiligung und Äußerungen der Öffentlichkeit	32

7.2	Bewertung der Umweltverträglichkeit gemäß § 12 UVPG	32
7.2.1	Mensch	32
7.2.1.1	Lärm	32
7.2.1.2	Erholung	32
7.2.2	Stadtbild /Sach- und Kulturgüter	33
7.2.3	Flora / Fauna	33
7.2.4	Boden	33
7.2.5	Luft / Klima	34
7.2.6	Wasser	34
7.3	Planungsempfehlungen	34
7.4	Planerische Abwägung zur Umweltverträglichkeit	35
7.4.1	Planerische Abwägung zur Variantendiskussion der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit	35
7.4.2	Planerische Abwägung zur Bewertung der Umweltverträglichkeit gem. § 12 UVPG zur Bebauungsplankonzeption auf der Grundlage der Variante 5	37
7.4.2.1	Lärm	37
7.4.2.2	Erholung	37
7.4.2.3	Stadtbild / Sach- und Kulturgüter	38
7.4.2.4	Flora / Fauna	38
7.4.2.5	Luft / Klima	38
7.4.3	Planerische Abwägung zu den Planungsempfehlungen der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit	38
8.	Sanierungsschwerpunkte	39
9.	Inhalte des Bebauungsplanes	40
9.1	Art und Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise	40
9.1.1	Art der baulichen Nutzung	40
9.1.2	Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche	41
9.1.3	Bauweise	43
9.2	Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze	43
9.3	Öffentliche Erschließung / Verkehrsflächen	44
9.4	Immissionsschutz	44
9.5	Grünordnungsplan / Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Ausgleich	45
9.6	Ver- und Entsorgung	46
9.7	Bodenschutz	47
9.8	Altlasten	47
9.9	Denkmalschutz	47
9.10	Hinweise und nachrichtliche Übernahmen	48
9.11	Örtliche Bauvorschriften nach § 83 SächsBO	48
10.	Frühzeitige Bürgerbeteiligungen	49
11.	Berücksichtigung der Anregungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	50
12.	Berücksichtigung der Anregungen aus der öffentlichen Auslegung und dem Änderungsverfahren	51
13.	Flächenbilanz	52

14.	Bodenordnung	52
15.	Kosten	53
15.1	Kosten für den Um- und Ausbau der Kuhlurmstraße	53
15.2	Kosten für die erstmalige Herstellung von Erschließungsstraßen	53
15.3	Kosten durch die festgesetzten Baumpflanzungen in bereits bestehenden Straßen	53
15.4	Kosten für die Erstellung des geplanten öffentlichen Spielplatzes	54
15.5	Kosten für die festgesetzten Wegerechte	54
15.6	Überschlägige Gesamtkostenermittlung	54

Anlagen

1. Lage des Plangebietes und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Südosten des Stadtteils Lindenau im Übergang zwischen dem Stadtteilzentrum Lindenauer Markt und dem städtebaulichen "Eingangsbereich" des Stadtteils an der Anger-/Kuhturmstraße. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt den Block 43 zwischen Anger-/Kuhturm- und Henricistraße als einen Problemschwerpunkt des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes Lindenau. Zur sachgerechten Abwägung von voraussehbaren Auswirkungen der Planung (im wesentlichen Immissionsschutz) wird der Blockrandbereich südlich der Kuhturmstraße in den Geltungsbereich einbezogen. Dieser umfaßt damit insgesamt eine Fläche von ca. 4,0 ha und wird folgendermaßen begrenzt:

im Osten	durch die östliche Straßenbegrenzungslinie der Angerstraße zwischen Demmeringstraße und Kuhturmstraße
im Süden	durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der südlich an die Kuhturmstraße angrenzenden Grundstücke
im Westen	durch die östliche Straßenbegrenzungslinie des Lindenauer Marktes sowie die nördliche und westliche Straßenbegrenzungslinie der Henricistraße
im Norden	durch die nördliche Straßenbegrenzungslinie der Demmeringstraße.

2. Planungsrechtliche Situation

2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (Bekanntmachung der Genehmigung am 15.04.1995) enthält für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Henricistraße" die folgenden Darstellungen:

- Wohnbauflächen nördlich und südlich der Kuhturmstraße
- Straßenbahn mit Haltestellen in der Kuhturmstraße unter der Kategorie örtliche Hauptverkehrswege

Als nachrichtliche Übernahme ist der Bereich des Baublockes nördlich der Kuhturmstraße als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet dargestellt.

Auf der Grundlage dieser Darstellungen wird der Bebauungsplan "Henricistraße" aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Die über den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinausgehenden räumlichen und funktionellen Verflechtungen sind mit der Planungskonzeption berücksichtigt.

2.2 Ortsgesetz und Bebauungsplan von 1911

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Henricistraße" und darüber hinaus wurde bereits im Jahre 1911 der Bebauungsplan Leipzig-Lindenau - Alter Ortsteil (Nr. 19 des Gesamtplanes) aufgestellt.

Der Bebauungsplan sah die Aufweitung der Kuhturmstraße nach Norden und eine direkte Straßenverbindung zwischen der Henricistraße und der Kuhturmstraße vor. Für die beiden so entstehenden Baublöcke war eine geschlossene Blockrandbebauung festgesetzt.

Nach Prüfung der rechtlichen Wirksamkeit stellt das Ortsgesetz und der Bebauungsplan von 1911 aufgrund der Rechtslage der DDR heute kein geltendes Ortsrecht dar. Der historische Bebauungsplan ist somit für die Formalien im aktuellen Aufstellungsverfahren unbeachtlich.

2.3 § 34 BauGB

Das Plangebiet wird derzeit nach § 34 BauGB beurteilt. Auf dieser Grundlage wurden bereits mehrere Bauanträge für Grundstücke an der Henricistraße genehmigt. Die genehmigungsrechtlichen Bescheide erfolgten in Übereinstimmung mit den angestrebten Sanierungszielen.

2.4 Sanierungsrecht

Der Rat der Stadt Leipzig hat gem. § 142(1) und (3) BauGB die Satzung über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet beschlossen. Die Satzung wurde ortsüblich bekannt gemacht. Neben dem allgemeinen Städtebaurecht ist damit für den Bereich des Bebauungsplangebietes nördlich der Kuhturmstraße auch das besondere Städtebaurecht der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 bis 164 BauGB) anzuwenden. Diese Satzung wird durch die Präzisierung der Sanierungsziele ergänzt.

Um die seit langer Zeit in der Schwebe gehaltene Entscheidung zum Ausbau der Kuhturmstraße nicht weiter zu erschweren, wurden vom Amt für Stadtsanierung und Wohnungsbauförderung verschiedene Anträge auf Durchführung von Rechtsgeschäften und baulichen Veränderungen im Zusammenhang mit den Grundstücken und Gebäuden auf der nördlichen Seite der Kuhturmstraße gem. § 144 BauGB abgelehnt. Für das Grundstück Kuhturmstraße 23 führte dies zu einem Übernahmeverlangen des Eigentümers, so daß das Grundstücksverkehrsamt mit dem Erwerb des Objektes aus Städtebauförderungsmitteln beauftragt wurde.

Weiterhin wurden die Abschlüsse von 10-jährigen Ladenmietverträgen in der Kuhturmstraße 1 und 7 sowie die Modernisierung der Kuhturmstraße 7 abgelehnt.

2.5 Weiterführung von Vorbereitenden Untersuchungen und besonderes Vorkaufsrecht

Mit Beschluß des Rates der Stadt werden u. a. für den Bereich südlich der Kuhturmstraße, der nicht in das bereits förmlich festgelegte Sanierungsgebiet fällt, die vorbereitenden Untersuchungen weitergeführt und die Satzung über das besondere Vorkaufsrecht (Beschluß vom 26.08.1992) aufrechterhalten, und zwar befristet bis zum Vorliegen des Städtebaulichen Rahmenplanes. Damit besteht für den Bereich südlich der Kuhturmstraße die Möglichkeit, Baugesuche zurückzustellen, Grundstücksteilungen zu versagen und das Vorkaufsrecht auszuüben, um die Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen.

2.6 Ablauf des Bebauungsplanverfahrens

Aufstellungsbeschuß

Der Beschluß zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 30 der Stadt Leipzig mit der Bezeichnung „Leipzig-Lindenau“ erfolgte am 18.09.1991 (Beschluß-Nr. 310/91).

Der seinerzeit vorgesehene Geltungsbereich erstreckte sich auf ein Gesamtgebiet von mehr als 80 ha. Es ist inzwischen vorgesehen, die erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren für Teilbereiche gesondert durchzuführen, um flexibler und schneller auf die kleinteiligen Planungsprobleme und Investorenabsichten eingehen zu können. Im weiteren Verfahren wurden bzw. werden die erforderlichen Beschlüsse zur Anpassung des räumlichen Geltungsbereiches und zur Umstellung auf Teilbebauungspläne vorgenommen.

Mit der Aufstellung des Teilbebauungsplanes Nr. 30.1 „Henricistraße“ wird dieser angestrebten Verfahrensweise Rechnung getragen.

Beteiligung der Bürger an der Planung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB zum Bebauungsplanvorentwurf wurde vom 21.10.1996 bis 08.11.1996 in Form einer öffentlich zugänglichen Ausstellung sowie einer Erörterung der Planung am 23.10.1996 durchgeführt. Die Bürger hatten damit die Möglichkeit, ihre Bedenken und Anregungen bereits frühzeitig schriftlich und mündlich zu äußern.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB erfolgte vom 16.10.1996 bis 22.11.1996.

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Begleitend zu den Beteiligungsverfahren wurde die gemäß § 3 des UVP-Gesetzes erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf der Grundlage einer erarbeiteten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt.

Grünordnungsplan und weitere Fachgutachten

Neben dem parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Grünordnungsplan (GOP) wurden weitere Fachgutachten (Lärmschutz, Erschütterung, Altlasten) erstellt.

Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes

Vor der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes wurden die öffentlichen und privaten Belange, die aus den Stellungnahmen sowie Anregungen und Bedenken aus den durchgeführten Beteiligungsverfahren und darüber hinaus aus der UVP und den parallel erarbeiteten Fachgutachten ersichtlich wurden, gegeneinander und untereinander sachgerecht abgewogen. Im Vordergrund standen dabei die Belange der Sicherung einer funktionsgerechten städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes zur Behebung der städtebaulichen Funktionsschwächen mit Anstoßwirkung zur Verbesserung und Aufwertung des Stadtteilzentrums Lindenau, der Verbesserung und Effektivierung des ÖPNV, der verträglichen Abwicklung des Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Zielsetzung, für den Bereich des Lindenauer Marktes insgesamt oder teilweise eine Fußgängerzone einzurichten, der Lösung der Probleme des ruhenden Verkehrs, der Umweltverträglichkeit, des Denkmalschutzes einschließlich der Bewahrung des Stadtbild prägenden baulich-räumlichen Erscheinungsbildes insbesondere im Übergang vom Lindenauer Markt zur Kuhlturnstraße, der wirtschaftlichen Verwertung vorhandener Bausubstanz, der Minimierung von Eingriffen in private Rechte sowie der angemessene und effektive Einsatz von öffentlichen Mitteln.

Als Ergebnis dieser Abwägung wurde der Bebauungsplanentwurf damit auf der Grundlage der Variante 5 der Machbarkeitsstudie zur Variantenuntersuchung Kuhlturnstraße (verkehrsrechtlicher Ausbau im östlichen Abschnitt, Planstraße zwischen Kuhlturnstraße und Henricistraße

und Fußgängerzone im westlichen Abschnitt sowie Integration einer zweigleisigen Stadtbahntrasse) erarbeitet. Da die Ergebnisse der Abwägung sowie dieser Varianten-Entscheid in den Bebauungsplanentwurf eingearbeitet bzw. berücksichtigt wurden, beschloß die Ratsversammlung der Stadt Leipzig in ihrer Sitzung am 24.02.1999 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes gemäß § 3 (2) BauGB. Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden ortsüblich im Leipziger Amtsblatt Nr. 7 vom 27.03.1999 bekannt gemacht.

Der Entwurf und die Begründung des Bebauungsplanes haben vom 12.04.1999 bis zum 11.05.1999 öffentlich ausgelegen.

Änderungsverfahren

Während der öffentlichen Auslegung wurden keine Anregungen vorgebracht, die eine Änderung der Planung verursachen. Die Kenntnis von nicht schriftlich vorgebrachten Bedenken betroffener Nachbarn zur grenzständigen Bebauung mit dem im WB 1 geplanten Quartiersparkhaus war ausschlaggebend für das eingeleitete Änderungsverfahren nach § 3 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 BauGB. Die Änderungen berührten nicht die Grundzüge der Planung und die Träger öffentlicher Belange wurden weder erstmalig noch stärker als bisher berührt. Die Beteiligung der Betroffenen wurde daher entsprechend § 3 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 BauGB durchgeführt.

Von den Änderungen wurden die Grundstücke Kuhlenturmstraße 3, Lindenauer Markt 4 und 6 sowie Henricistraße 2 bis 10 betroffen. Aus den eingegangenen Anregungen der im Änderungsverfahren Betroffenen ergaben sich nach sachgerechter Abwägung keine weiteren Änderungen der Planung.

3. Gesamtstädtische Planungen, Fachplanungen und Einzelbauvorhaben

3.1 Gesamtstädtische Verkehrskonzeption der Stadt Leipzig - Entwurf -

Für die Bearbeitung des Bebauungsplanes liegt der Entwurf der gesamtstädtischen Verkehrskonzeption des Amtes für Verkehrsplanung von Januar 1992 vor. Aufgrund der Analyse der Verkehrssituation im Stadtgebiet und der zu erwartenden Verkehrszunahmen werden die gesamtstädtischen Ziele formuliert.

Die Entwicklung des Modal Split seit 1987 zeigt eine deutliche Abnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs - (ÖPNV-) Anteils am Gesamtverkehr, obwohl das Stadtgebiet sehr gut durch das radiale Straßenbahnnetz erschlossen ist. Dieser Prozeß ist einerseits durch die rasante Zunahme des PKW-Besatzes in den Haushalten nach der Wende und die Abnahme des ÖPNV-Fahrgastaufkommens gekennzeichnet und insgesamt mit einem Qualitätsverlust bei der Abwicklung des gesamtstädtischen Verkehrs verbunden. Langsamfahrstrecken und Überlagerungen mit dem Individualverkehr im Verlauf von ÖPNV-Trassen verstärken die Angebotsqualitäten. Auf der Ebene der verkehrsplanerischen Strategie wird mit der gesamtstädtischen Verkehrsplanung eine generelle Verminderung des Verkehrsaufkommens und insbesondere die Reduzierung des MIV angestrebt. Die Straßenbahn wird auch zukünftig ihre Funktion als wichtigstes Verkehrsmittel Leipzigs beibehalten. Diese soll als Oberflächenverkehrsmittel weiterentwickelt werden und künftig Qualitäten aufweisen, die eine Alternative zum MIV darstellen können. Kernstück einer verbesserten Verkehrsorganisation ist u.a. das Beschleunigungsprogramm für Straßenbahnen. Die Elemente Fahrweg und Fahrbetrieb sollen auf einen hohen Standard gebracht werden. Priorität haben bauliche und organisatorische Maßnahmen, die zur Verkürzung von Fahrzeiten und zur Einhaltung der Taktzeiten beitragen.

Im Rahmen des Ausbaus und der Verbesserung des gesamtstädtischen Verkehrsnetzes für den ÖPNV soll die bisherige Straßenbahnlinie Nr. 15 von Miltitz nach Meusdorf zur Stadtbahn aufgewertet und künftig auf einem eigenen Gleiskörper geführt werden. Soweit eine parallele Führung mit anderen Straßenbahnlinien besteht, sollen diese ebenfalls auf der separaten Stadtbahntrasse fahren. Das Vorhaben bildet eine wesentliche Maßnahme zur Attraktivierung und Beschleunigung des ÖPNV und entspricht damit den Zielsetzungen der gesamtstädtischen Verkehrskonzeption der Stadt Leipzig.

Weitere Zielsetzungen der gesamtstädtischen Verkehrsplanung, soweit sie für das Bebauungsplangebiet relevant sind:

- In den Wohngebieten sind langfristig Quartiersgaragen auszuweisen; je nach Wohngrößen ist von 1,0 bis 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit auszugehen.
- Für Wohngebiete ist stadtweit eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen einzuführen (hierzu liegt ein eigenständiger Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vor).
- Beim Neubau und Umbau von Straßen sind möglichst breite, baumbestandene Gehwege anzulegen, in die Parkplatzangebote verträglich eingefügt werden sollen.
- Für die gesamte Stadt ist ein dichtes, zusammenhängendes Netz für den Radverkehr zu schaffen.
- Für den zu bewältigenden MIV soll eine umweltverträgliche Verkehrsführung angestrebt werden. Hierzu gehört die Vermeidung von Schleichverbindungen durch Wohngebiete sowie die Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähigen, umweltgerecht ausgebauten Straßen.

3.2 Stadtentwicklungsplan Zentren

Nach dem Stadtentwicklungsplan Zentren der Stadt Leipzig soll der Lindenauer Markt als flächenhaftes Stadtteilzentrum der C-Kategorie erhalten und ausgebaut werden. Der Lindenauer Markt weist eine dichte Tertiärstruktur auf, die durch eine funktionale Mischung von Dienstleistungen und Geschäften sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen bestimmt ist. Eine quantitative Ausweitung der Zentrumsfunktionen wird als tragfähig angesehen, ist jedoch nur unter Einbeziehung angrenzender Bereiche möglich, die weitgehend einer städtebaulichen Neuordnung bzw. Sanierung bedürfen. Hierzu gehört insbesondere der Bereich der Kuhturmstraße. Dieser wird eine besondere Bedeutung zugesprochen, da diese Straße die Verbindung zur östlich gelegenen Kleinmesse sowie zum zentralen ÖPNV-Umsteigepunkt Angerbrücke herstellt.

Die derzeitige Straßenraumqualität und der Bauzustand der überwiegenden Gebäude wird jedoch einer Einbeziehung der Kuhturmstraße als Geschäftsstraße in das Stadtteilzentrum nicht gerecht. Es wird angestrebt, zusammen mit der Verbesserung der ÖPNV-Führung die Kuhturmstraße insgesamt städtebaulich aufzuwerten. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes "Henricistraße" sollen hierfür die planungsrechtlichen Grundlagen gelegt werden.

3.3 Sanierungsgebiet "Leipzig-Lindenau" : Fortschreibung und Konkretisierung der Sanierungsziele / Städtebaulicher Rahmenplan

Für das Untersuchungsgebiet Leipzig-Lindenau, in dem auch der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes liegt, wurde vom Rat der Stadt Leipzig im September 1990 der Beginn von Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB beschlossen.

Die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen formulierten Entwicklungsziele für die städtebauliche Erneuerung Lindenaus begrenzen sich im Kern auf die Beseitigung von Substanzschwächen der vorhandenen Bebauung und beinhalten darüber hinaus eine grobe Leitlinie für die zukünftige Stadtteilentwicklung Lindenaus. Hinsichtlich vorliegender Funktionsschwächen werden die Problematiken des ruhenden Verkehrs und fehlender Kinderspielplätze angesprochen, aber nicht vertieft.

Nach Abschluß der Vorbereitenden Untersuchungen wurden im Februar 1993 Teilbereiche (u.a. auch Teilbereiche des vorliegenden Bebauungsplanes) als förmliches Sanierungsgebiet Leipzig-Lindenau gem. § 142 (1 und 3) BauGB festgelegt. Für die übrigen Bereiche wurde der Status der Vorbereitenden Untersuchungen jedoch aufrechterhalten, um im Interesse einer geordneten Stadtentwicklung die besonderen planungsrechtlichen Steuerungsinstrumentarien für einen begrenzten Zeitraum beizubehalten. Die Aufhebung der Vorbereitenden Untersuchungen wurde mit Ratsbeschluß an die Vorlage eines Städtebaulichen Rahmenplanes gebunden, der die Grundzüge der künftigen Stadtteilentwicklung darstellen und Aussagen darüber treffen soll, mit welchen städtebaulichen Instrumentarien die im Stadtteil vorliegenden, funktionalen und substantiellen Mängel behoben werden können.

Ein erster Entwurf zum Rahmenplan Leipzig-Lindenau wurde 1994 durch die Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (GFS) im Auftrage des Stadtplanungsamtes erstellt. Dieser Entwurf wurde jedoch nicht abgeschlossen. Das atelier stadt & haus, Essen, wurde daher 1996 beauftragt, den vorliegenden Rahmenplanentwurf unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen für die demographische und wirtschaftliche Gesamtentwicklung zu überarbeiten und fertigzustellen.

Der Stand des Sanierungsverfahrens in dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet, der Stillstand im weiteren Umgang mit der Aufrechterhaltung der Vorbereitenden Untersuchungen und die Fertigstellung des Städtebaulichen Rahmenplanes erfordern einen koordinierten Handlungs- und Maßnahmenkatalog, um die dringend benötigte Entwicklungsperspektive für den Stadtteil auf der Basis differenzierter und realistischer Leitbilder und im Rahmen eines überschaubaren Zeithorizontes zu konkretisieren und gegenüber Betroffenen und Beteiligten transparent zu machen. Daher beauftragte das Amt für Stadtplanung und Wohnungsbau der Stadt Leipzig (ASW) parallel zur Bearbeitung des Rahmenplanes ebenfalls das atelier stadt & haus, Essen, mit der Fortschreibung und Konkretisierung der Sanierungsziele. Die Erarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplanes erfolgt im Kontext zur Fortschreibung und Konkretisierung der Sanierungsziele.

Während die Konkretisierung der Sanierungsziele kleinräumige Planungsziele für die Blöcke des bereits förmlich festgelegten Sanierungsgebietes enthält, stellen sich die Schwerpunkte der künftigen Sanierungs- und Erneuerungsstrategie (Fortschreibung der Sanierungsziele), die sich auf den gesamten Untersuchungsraum beziehen, wie folgt dar.

Ergänzende Festlegung von Sanierungsgebieten für den Lindenauer Markt, Roßmarkt, dem Block 40 der vorbereitenden Untersuchungen (Bereich zwischen Lindenauer Markt und Odemannstraße) sowie die begleitenden Straßen der Sanierungsblöcke. Ein entsprechender Beschluß wurde durch die Ratsversammlung der Stadt Leipzig am 18.11.1999 gefaßt.

Mit dem Städtebaulichen Rahmenplan „Leipzig-Lindenau“ wurden die folgenden Leitbilder zur weiteren Entwicklung des Stadtteils herausgearbeitet:

- Reaktivierung des Bestandes
 - Im wesentlichen Sanierung und Instandsetzung leerstehender und untergenutzter Gebäude
- Differenzierte Stadtraumreparatur
 - Blockrandschließung und Entwicklung von Einfamilienhausgrundstücken
- Attraktivierung des Wohnumfeldes
 - Offensives Freiraumkonzept – Grünflächen auf Zeit
 - Aufwertung der Wohn- und Anliegerstraßen
 - Blockinnenentwicklung
- Stützung und Stärkung der Stadtteilzentrumsfunktion
- Bewahrung der Nutzungsmischung
- Behutsame Verkehrsentwicklung ohne überzogene Investitionsansprüche
 - verkehrintegrierende und verkehrsberuhigende Maßnahmen
 - alternative Lösungen für den ruhenden Verkehr
 - Aufwertung des ÖPNV

Dem Bebauungsplangebiet Nr. 30.1 „Henricistraße“ kommt im Stadtteil durch seine exponierte Lage im Anschluß an das Stadtteilzentrum, der Verbindungs- und Ergänzungsfunktion der Kuhturmstraße, sowie den entwicklungsfähigen Grundstückspotentialen eine besondere Bedeutung zu. Es wird daher die hohe Chance gesehen, durch die konkrete Umsetzung der städtebaulichen Leitbilder im vorliegenden Bebauungsplangebiet wesentliche Anstöße für die Gesamtentwicklung und Neuordnung des Stadtteils zu geben.

3.4 Variantenuntersuchung "Ausbau Kuhturmstraße"

In Vorbereitung der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 30.1 „Henricistraße“ wurden für die Kuhturmstraße die möglichen Umgestaltungs- und Ausbauvarianten zur Integration einer Straßenbahn bzw. Stadtbahntrasse in einer gesonderten Machbarkeitsstudie untersucht und die Rahmenbedingungen bewertet. Eine Entscheidung zum künftigen Ausbau der Kuhturmstraße war aus verschiedenen Gründen erforderlich. Insbesondere bedurfte die unumgängliche Straßenbahngleiserneuerung im Straßenverlauf zwischen Lindenauer Markt und Angerbrücke einer gesicherten Planungsperspektive. Die seit längerer Zeit unklare Entwicklungsperspektive führte darüber hinaus zur Vernachlässigung der vorhandenen Bausubstanz und zur Verstärkung der Sanierungsbedürftigkeit für den Gesamtbereich.

Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie konzentrierte sich auf fünf Varianten, die im weiteren Planungsverfahren zu entscheiden waren:

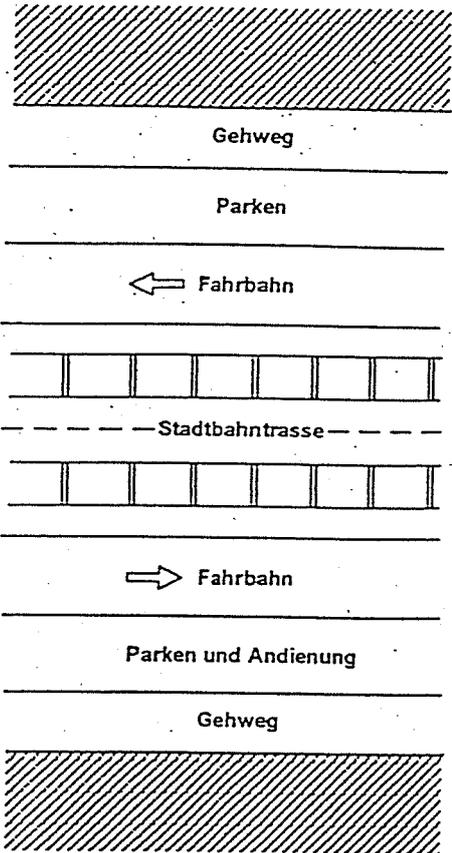
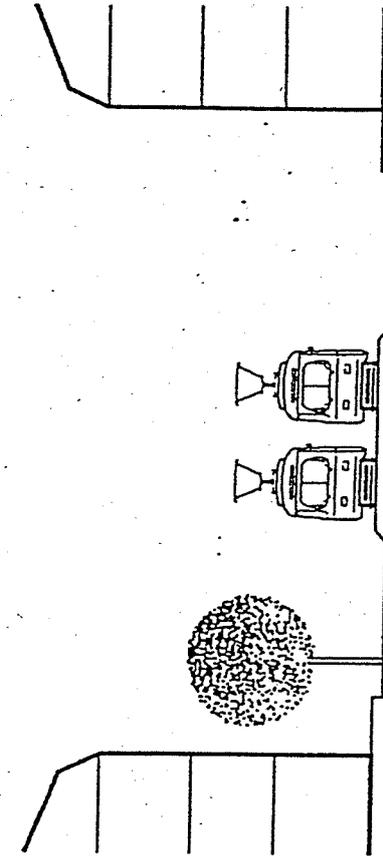
- Variante 1: Eingleisige Straßenbahnführung im Bestand
- Variante 2: Zweigleisige Straßenbahnführung im Bestand
- Variante 3: Zweigleisige Stadtbahntrasse mit durchgehenden Mischverkehrszonen
- Variante 4: Zweigleisige Stadtbahntrasse mit Mischverkehrszone und Straßenerweiterung
- Variante 5: Zweigleisige Stadtbahntrasse mit Fußgängerzone (mit Erhaltung der Bebauung im westlichen Teilabschnitt) und Straßenerweiterung im östlichen Abschnitt.

Entsprechend der Abstimmung mit Beteiligten und Betroffenen soll die Umgestaltung der Kuhturmstraße zur Integration einer separaten Stadtbahntrasse auf der Grundlage der Variante 5 der Machbarkeitsstudie weiterverfolgt werden. Die intensive Diskussion und Abstim-

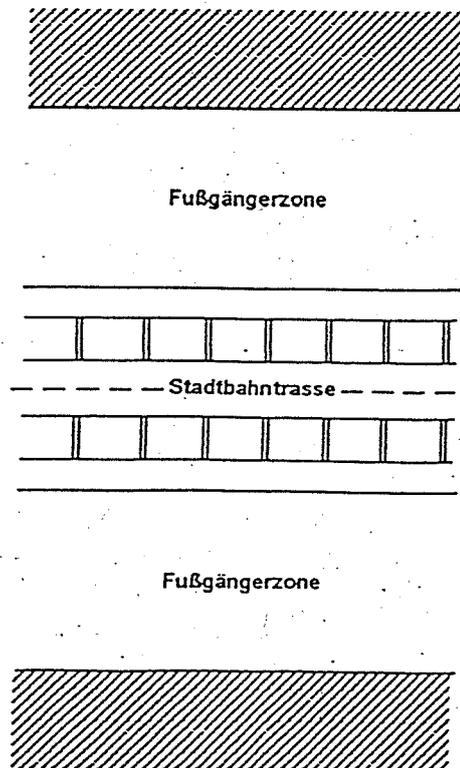
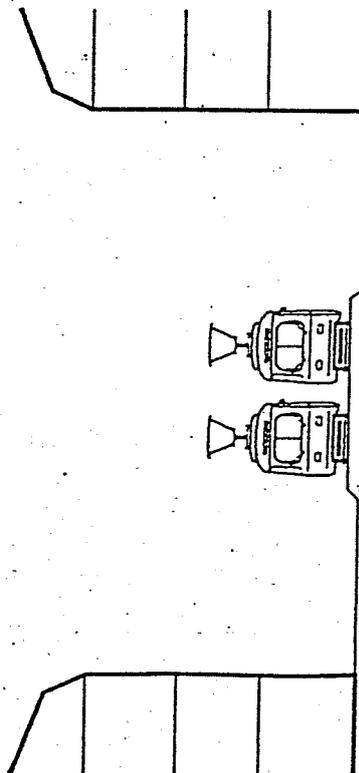
mung im Rahmen der Machbarkeitsstudie erfolgte mit dem Ziel, eine sachgerechte Abwägung zwischen öffentlichen wie privaten Belangen vorzunehmen. Darunter fallen hauptsächlich die Belange der Umweltverträglichkeit, des Denkmalschutzes, der Effektivierung des ÖPNV, der Stadtgestaltung, der wirtschaftlichen Verwertung vorhandener Bausubstanz, der Minimierung von Eingriffen in private Rechte sowie der effektive und angemessene Einsatz öffentlicher Mittel.

Varlante 5: Stadtbahntrasse mit Fußgängerzone und Straßenerweiterung

Querschnitt:
Östlicher Abschnitt



Querschnitt:
Westlicher Abschnitt



4. Bestehende Situation

4.1 Historische Entwicklung

Der heutige Stadtteil Lindenau ist im Mittelalter als Angerdorf angelegt worden. Die erste Erwähnung der Ortes "Lindinouve" erfolgte um das Jahr 1000. Um den großen Dorfteich (heute Lindenauer Markt) bildete sich neben dem frühen Anger um den Roßmarkt ein zweiter Anger heraus. Diese beiden Siedlungskerne Lindenaus samt den Verbindungs- und Erschließungswegen bilden die auch heute noch ablesbare Grundlage der Stadtstruktur des Ortsteils. Die ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Ortserweiterung mit dem umfangreichen Bau von Gründerzeitsiedlungen verdichtete die bestehenden Strukturen und markierte augenfällig den Wechsel von der Kleinbebauung des dörflichen Lindenaus zur geschlossenen gründerzeitlichen Bebauung. Da jedoch die gründerzeitliche Überformung der Baustruktur nur abschnittsweise erfolgte und viele Einzelgrundstücke aussparte, ist diese städtebauliche Entwicklung bis heute an dem häufig vorzufindenden Übergang zwischen eingeschossiger Kleinhausbebauung und 3 - 5-geschossigem Mehrwohnungsbau abzulesen.

Ein besonderes Kennzeichen der insbesondere ab 1870 einsetzenden baulichen Verdichtung war die Durchmischung der Wohngebiete mit gewerblichen Anlagen. In den Blockinnenbereichen entstanden kleinteilige Produktionsbetriebe, die keine Ansprüche an eine besondere verkehrliche Anbindung stellten.

Die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen bestanden neben den vorhandenen Straßen in einer Pferdebahnverbindung nach Plagwitz und Leipzig, die gegen Ende des Jahrhunderts zur elektrifizierten Straßenbahn ausgebaut worden ist. Im Zuge der gründerzeitlichen Überformung der dörflichen Siedlungsbereiche wurde das ehemalige Wegenetz weitgehend als Erschließungsnetz beibehalten. Hier wird die Ursache für die gegenüber vergleichbaren Stadtteilen kompliziertere Führung der Straßenbahntrasse gesehen.

Nach der Jahrhundertwende stagnierte die Neubebauung, punktuell entstanden nach Abriß der Kleinbebauung vornehmlich im Verflechtungsbereich des Plangebietes repräsentative Wohngebäude und öffentliche Gebäude wie das Haus der Volkskunst und die musikalische Komödie.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Bautätigkeit in Lindenau weiter reduziert, Veränderung im Ortsbild ergaben sich im wesentlichen durch den Abriß von Kleinbebauungen.

4.2 Städtebauliche Situation

Die städtebauliche Situation im Plangebiet wird durch relativ unterschiedliche Nutzungsbereiche und bauliche Ausformungen geprägt. Auf das Nebeneinander der ursprünglichen Kleinbebauung und der gründerzeitlichen Geschoßbauten wurde bereits oben eingegangen.

Das Plangebiet hat aufgrund seiner Lage unmittelbar am Lindenauer Markt Ergänzungsfunktionen für das dort befindliche und auszubauende Stadtteilzentrum zu erfüllen. Im Verflechtungsbereich des Plangebietes sind neben zahlreichen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen auch eine Reihe von bedeutsamen Kultureinrichtungen wie die Musikalische Komödie (MUKO) oder das Haus der Volkskunst vorzufinden. Das ehemalige Westbad steht zwar zur Zeit leer, ist jedoch als bedeutendes Umnutzungspotential zu bewerten.

Städtebauliche Gebietsprägung

Im Plangebiet selber überwiegt der Bestand an Wohnhäusern, die i.d.R. als Straßenrandbebauung unmittelbar an der Gehwegkante stehen. Die meisten Gebäude weisen III Normalge

schosse sowie ein ausgebauter oder ein ausbaufähiger Dachgeschoß auf. Der Übergang vom Lindenauer Markt in die Kuhlturnstraße wird durch eine IV- und V- geschossige Bebauung mit Dachgeschoß bestimmt. Im Kreuzungsbereich Angerstraße/ Kuhlturnstraße überwiegen ebenfalls Gebäude mit IV- Vollgeschossen. Mit Ausnahme des Gewerbehofes an der Angerstraße weisen fast alle Hauptgebäude geneigte Dächer auf, wobei Satteldächer überwiegen. Vereinzelt sind Mansard- bzw. Walm- oder Krüppelwalmdächer anzutreffen.

Die Gründerzeitbebauung wurde ausschließlich in geschlossener Bauweise errichtet und weist an den Grundstücksgrenzen i. d. R. fensterlose Brandwände auf, wenn im Übergang zu der ursprünglichen Kleinbebauung auf diesen Grundstücken seitliche Grenzabstände bestehen.

Im Plangebiet ist insgesamt eine Unterschreitung der heute nach der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) eigentlich einzuhaltenen Abstandsflächen festzustellen. Dies trifft auf fast alle Abschnitte der Straßenrandbebauung an der Kuhlturn- und der Henricistraße zu. In kaum einem Fall lassen sich die Abstandsflächen bis zur Mitte der öffentlichen Verkehrsflächen beschränken, so daß es bei gegenüberliegender Bebauung regelmäßig zu Überlagerungen von Abstandsflächen kommt. Gleiches gilt für viele seitliche Grenzabstände.

Die GRZ der bebauten Grundstücke bewegt sich zwischen 0,2 und 1,0, der Großteil der Grundstücke weist eine GRZ von 0,7 - 1,0 auf.

Die unversiegelten Flächen innerhalb des Blockes 43 betragen ca. 6000 qm. Bei einer Grundstücksfläche von ca. 24.000 qm im Blockbereich (ausgenommen Straßen) ergibt sich ein Versiegelungsgrad von ca. 75 %.

Das Erscheinungsbild der Blockinnenbereiche stellt sich sehr inhomogen dar. Insgesamt 10 Grundstücke weisen teilweise brachgefallene Gartenflächen auf. Der wesentliche Teil des Innenbereiches ist durch versiegelte Flächen gekennzeichnet, auf denen noch heute gewerbliche Nutzungen vorhanden sind, oder die von brachgefallenen Gewerbegebäuden und -flächen bestimmt werden. Insgesamt bieten die bereits begrünten und die brachgefallenen Flächen ein Potential zur Steigerung der Wohnqualität durch Schaffung von gebäudebezogenen Grünflächen und Gärten.

Nutzungsprobleme

Ein großer Teil der Wohngebäude steht vollständig oder zumindest teilweise leer. Der Leerstand konzentriert sich auf die Bebauung nördlich der Kuhlturnstraße, da hier auf Grund der ungesicherten Entwicklungsperspektive notwendige Investitionen unterblieben und langfristige Mietverträge nicht geschlossen werden konnten. Die Wohngebäude südlich der Kuhlturnstraße am Übergang zum Lindenauer Markt sowie im nördlichen Abschnitt der Angerstraße wurden größtenteils bereits modernisiert oder zumindest renoviert und weisen keine leerstehenden Wohnungen auf. Dies ist ein Indiz dafür, daß bei gesicherten Entwicklungsperspektiven im Verflechtungsbereich des Lindenauer Marktes private Investitionen in den Wohnungsbestand getätigt werden.

Gewerbliche Nutzungen

Die Erdgeschoßzone der Bebauung in der Kuhlturnstraße wird überwiegend durch Ladenlokale sowie Dienstleistungs- oder Büronutzungen bestimmt. Der größte Teil der Ladenlokale auf der nördlichen Straßenseite steht leer.

Der Blockinnenbereich zwischen der Anger- und der Henricistraße weist eine gewerbliche Nutzung auf, die sich auf zwei Schwerpunkte konzentriert. Im südlichen Abschnitt hat sich ein inzwischen modernisierter Gewerbehof mit Kfz- bezogenem Gewerbe, einem Laborbetrieb

und weiteren Büronutzungen fest etabliert. Im nördlichen Abschnitt der Angerstraße bestehen zwei Gewerbebetriebe auf den rückwärtigen Grundstücksbereichen bis zur Henricistraße, die in ihrem Bestand nicht so stabil beurteilt werden. Bei der gewerblichen Bebauung überwiegen II-geschossige Betriebsgebäude, der Gewerbehof an der Angerstraße weist überwiegend eine III-geschossige Bebauung auf.

Weitere Gewerbebetriebe befinden sich auf den Grundstücken südlich der Kuhturmstraße (Bauschlosserei und Schreinerei/Glaserei).

Umnutzungstendenzen sind im Bereich der Henricistraße festzustellen. Hier wurden 1995 ein Reifenhandel und ein Holzlagerplatz aufgegeben, um die Grundstücke mit einer Wohnbebauung umzunutzen. Ein Wohngebäude wurde bereits realisiert. Für weitere Grundstücke liegen Bauanträge vor.

In Bezug auf umgekehrte Nutzungsänderungen (Wohnen zu gewerblicher Nutzung) besteht ausreichender Schutz durch das Zweckentfremdungsverbot.

Entwicklungsflächen

Im Plangebiet sind relativ große Baulücken vorhanden, die wertvolle Entwicklungspotentiale zur Stützung und Stärkung der Wohnfunktion im Plangebiet darstellen.

Hierzu gehören insbesondere die Grundstücke an der Demmeringstraße und an der Henricistraße sowie südlich der Kuhturmstraße. Die Flächen werden teilweise für Park- und Stellplätze genutzt, teilweise handelt es sich auch um nicht mehr genutzte Gewerbeflächen.

4.3 Vegetationssituation

Dem Bebauungsplan ist ein Grünordnungsplan beigelegt, der eine Beschreibung, Analyse und Bewertung der ökologischen Situation beinhaltet und das künftige Konzept der Grünordnung im Plangebiet in den Grundzügen entwickelt.

4.4 Infrastrukturelle Situation

4.4.1 Individualverkehr

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist über die vorhandenen Straßenzüge der Angerstraße, Demmeringstraße, Henricistraße, Kuhturmstraße und dem Lindenauer Markt gesichert. Sämtliche Grundstücke besitzen einen Anschluß an öffentliche Verkehrsflächen.

Fußwege sind am Verlauf der Straßen vorhanden, ein kurzer separater Fußweg verläuft über den Nachbarschaftsspielplatz an der Ecke Demmering-/ Henricistraße. Die Grundstücke am Lindenauer Markt / Henricistraße werden teilweise als Marktplatz genutzt. Eigenständige Radwege sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die Kuhturmstraße erfüllt die Funktion einer Erschließungsstraße zwischen dem Lindenauer Markt und der Jahnallee und weist drei Straßenabschnitte unterschiedlicher Profilbreiten auf. Die Straßenoberflächen sind stark erneuerungsbedürftig. Der Fahrbahnquerschnitt selber beträgt ca. 7,0 bis 7,5 m. Das vorhandene Straßenbahngleis verläuft innerhalb der Fahrbahn. Beidseitig der Fahrbahn liegen ca. 2,0 m breite Gehwege. Fahrzeuge werden im Straßenraum als Bordsteinparker bzw. Gehwegparker abgestellt.

Verkehrsordnungsrechtlich ist die Kuhturmstraße als Anliegerstraße mit Einbahnverkehr in Richtung Lindenauer Markt gewidmet. Augenscheinlich besteht der überwiegende Anteil des Verkehrsaufkommens jedoch aus durchfahrendem Verkehr.

Die Jahnallee stellt die südöstliche Hauptzufahrt in den Stadtteil Lindenau aus Richtung Stadtzentrum dar. Im weiteren Verlauf erfüllt die Angerstraße die Funktion einer Sammelstraße, die neben dem Ziel- und Quellverkehr jedoch auch stark mit stadtteilübergreifendem Durchgangsverkehr belastet ist. Die Dreilindenstraße erfüllt ebenfalls, wie die Kuhturmstraße, weitgehend Erschließungsfunktionen.

Wesentliche Änderungen in der Abwicklung der Verkehrsbeziehungen sind jedoch mit der Einrichtung einer Fußgängerzone im westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße zu erwarten und bei der Entwicklung unterschiedlicher Verkehrslösungen für die Kuhturmstraße zu berücksichtigen.

4.4.2 Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Bestandsanalyse zum Städtebaulichen Rahmenplan wurde auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes (im wesentlichen der Block 43 und Teilbereiche des Block 46) eine Ermittlung des vorhandenen Stellplatzangebotes und des Stellplatzbedarfes durchgeführt. Dabei wurde trotz der zahlreichen Gebäudeleerstände sowie der vorhandenen Baulücken, auf denen sich z.Z. noch Parkmöglichkeiten befinden (wie z.B. südlich der Henricistraße), schon im Bestand ein erhebliches Stellplatzdefizit festgestellt.

Mit der Realisierung der Planung wird sich dieses Defizit durch den neu entstehenden Bedarf, z.B. durch die Reaktivierung leerstehender Gebäude (ca. 60 WE) und die mögliche Neubebauung (ca. 160 WE), noch wesentlich erhöhen, wobei dann gleichzeitig auch die Parkplätze auf den bisherigen Baulücken entfallen. Darüber hinaus ist tendenziell mit einem weiteren Anstieg des Motorisierungsgrades der Leipziger Bevölkerung zu rechnen, so daß auch ein weiterer Anstieg des Stellplatzbedarfs pro Einwohner wahrscheinlich ist.

Weiterhin erweist sich der Stellplatznachweis für Neubauten gemäß der Richtzahlentabelle für den Stellplatzbedarf (Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren zur Sächsischen Bauordnung) in der Praxis in vielen Fällen als schwierig, da bei Ansatz der Richtwerte von 1-1,5 Stellplätzen je Wohnung aufgrund der hohen Nutzungsdichte oftmals kein vollständiger Nachweis auf dem Grundstück erbracht werden kann. Die Folge ist eine Ablösung der nicht erstellten Stellplätze. In den Fällen, in denen der Nachweis nicht in den meist geforderten Tiefgaragen möglich ist, kommt es teilweise zur Neuerrichtung von offenen Stellplätzen oder Garagen in den Blockinnenbereichen, was dem Ziel der Wohnumfeldverbesserung in den Blockinnenbereichen entgegensteht.

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, sehen sowohl die Verkehrskonzeption der Stadt Leipzig, als auch diverse informelle Planungen für die Leipziger Stadtteile Standorte für die Errichtung von Quartiersgaragen vor, die zu einer dezentralen Konzentration der Stellplätze in den jeweiligen Quartieren beitragen sollen. Dies ist u.a. eine Voraussetzung dafür, das in vielen Bereichen bestehende Ziel der Blockentkernung zu realisieren. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist jedoch keine der geplanten Quartiersgaragen errichtet worden. Als Alternative werden im städtebaulichen Rahmenplan Standorte für Quartiersparkhäuser entwickelt, von denen im Verflechtungsbereich des Stadtteilzentrums zwei Standorte innerhalb des vorliegenden Plangebietes planungsrechtlich gesichert werden.

4.4.3 ÖPNV

Durch die Kuhturm- und Dreilindenstraße verläuft die bedeutendste Ost-West-Straßenbahntrasse zwischen den westlichen Stadtteilen Leutzsch, Böhlitz-Ehrenberg, Miltitz und Grünau-Nord sowie dem Stadtzentrum durch den Stadtteil Lindenau. Im Einzugsbereich der Straßenbahnhaltestellen westlich der Weißen Elster wohnt ca. 1/5 der Leipziger Bevölkerung. Weitere Fahrgastpotentiale aus dem Landkreis werden über Zubringer zu den Endhaltestellen erreicht.

Auf dem Abschnitt der Kuhturmstraße innerhalb des Untersuchungsbereiches verkehren auf der eingleisigen Strecke zahlreiche Straßenbahnlinien der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB).

Während der Hauptverkehrszeiten fährt durchschnittlich alle zwei Minuten ein Straßenbahnzug durch die Kuhturmstraße.

Die gleiche Verkehrsfrequenz liegt auf der Richtungsstrecke zum Stadtzentrum. Diese wird jedoch nicht durch die Kuhturmstraße geführt, sondern durchquert ab dem Lindenauer Markt die Dreilindenstraße, mündet in die Zschochersche Straße und trifft in der Jahnallee wieder auf die Gegenrichtungsfahrspur.

Restriktionen im Straßenbahnbetrieb

Die derzeitige Führung des Straßenbahnverkehrs zwischen Lindenauer Markt und Angerbrücke durch die Kuhturmstraße in westlicher Fahrtrichtung und die Dreilindenstraße in östlicher Fahrtrichtung entsprechen bei weitem nicht dem angestrebten Qualitätsstandard. Beide Straßenabschnitte sind aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der teilweise eingeschränkten Sichtverhältnisse an Knotenpunkten als ausgesprochene Langsamfahrstrecken zu bewerten. Insbesondere in der Dreilindenstraße wird der Straßenbahnverkehr durch den MIV zeitweise ganz blockiert, darüberhinaus kommt es an der Ausfahrt der Dreilindenstraße in die Zschochersche Straße zu Behinderungen durch Rückstau des MIV aus dem Kreuzungsbereich Zschochersche Straße/Lützner Straße. Das Anfahren an der Steigung im Gleisbogen stellt eine unvermeidbar hohe Belastung für die Fahrwerke dar und führt zu einem überdurchschnittlichen Fahrzeugverschleiß. Die Langsamfahrweise und die ungünstigen Gleislagen führen in der Folge zu erhöhten Instandhaltungsaufwendungen für Wagenmaterial und Gleisanlagen.

Es ist dringend erforderlich, die Gleisanlagen in der Kuhturmstraße und der Dreilindenstraße zu erneuern, da in absehbarer Zeit ein verkehrssicheres Befahren der Gleise nicht mehr gewährleistet werden kann. Es ist vorgesehen, kurzfristig die Gleisanlage in der Kuhturmstraße zu erneuern. Dies soll entsprechend der späteren Ausbauplanung erfolgen. Mit der städtebaulichen Konzeption und den planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 30.1 „Henricistraße“ zum Ausbau der Kuhturmstraße besteht nun die Möglichkeit, eine zweispurige Gleisanlage zu verlegen.

4.4.4 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet befindet sich im Gasvorranggebiet der Stadtwerke Leipzig. Zukünftig ist die Versorgung mit Gas vorgesehen. Zur Ver- und Entsorgung des Plangebietes mit Energie, Wasser, Abwasser und Kommunikation wird auf die bestehenden Netzstrukturen des Plangebietes oder des angrenzenden Umfeldes zurückgegriffen. Bedenken gegen gegebenenfalls erforderliche Netzerweiterungen oder -verstärkungen wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren von seiten der Versorgungsträger nicht vorgebracht.

4.4.5 Spielraumsituation

Im Rahmen einer Standort- und Bedarfsanalyse für Spielflächen in Leipzig-Lindenau wurden in der Zeit von Dezember 1995 bis April 1996 sowohl die vorhandenen Flächenpotentiale zur Schaffung von Spielflächen als auch der Bedarf abhängig von der demographischen Situation ermittelt.

Nach der Standortanalyse stehen im gesamten Untersuchungsbereich Alt-Lindenau nur ein öffentlicher Spielplatz (Georgplatz) und eine Grünanlage mit vernachlässigten Spielbereichen (Ecke Demmering-/Henricistraße) zur Verfügung. Es besteht damit im Stadtteil ein gravierendes Defizit an Spielflächen für alle Altersgruppen, das je nach Bedarfswerten unterschiedlich groß ausfällt. Unter Heranziehung der DIN 18034 besteht danach ein Flächenbedarf von rd. 1.000 m² und nach den Bedarfswerten des Flächennutzungsplanes von ca. 3.850 m².

Neben der Analyse des Bedarfes wurden innerhalb des Untersuchungsgebietes 78 derzeit vorhandene Freiflächen hinsichtlich einer möglichen Nutzung als Spielraum untersucht. Die Freiflächen wurden anhand eines Erhebungsbogens mit festgelegten Kriterien erfaßt und abschließend bewertet. Anschließend wurden die in Frage kommenden Flächen in die drei Kategorien "unbedingt geeignet", "geeignet" und "bedingt geeignet" eingestuft. Der Standort Ecke Demmering-/ Henricistraße fiel dabei in die Kategorie "unbedingt geeignet".

Allerdings ist die Standort- und Bedarfsanalyse einer kritischen Würdigung zu unterziehen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß die Bedarfszahlen aus den tatsächlichen Einwohnerzahlen abgeleitet wurden. Im Stadtteil ist einerseits derzeit ein sanierungsbedingter, hoher Wohnungsleerstand und andererseits in einigen Bereichen eine umfangreiche Neubautätigkeit zu verzeichnen. Es ist für die Zukunft daher noch von wesentlich höheren Bedarfszahlen auszugehen.

4.5 Eigentumsverhältnisse

Der überwiegende Teil der Grundstücke im Plangebiet befindet sich in privatem Einzeleigentum. Ein Teil wird durch die LWB verwaltet. Für einige Grundstücke sind die Eigentumsverhältnisse ungeklärt, dies gilt insbesondere für die Grundstücke im Bereich der Kuh-turmstraße.

Die kleinteiligen Eigentumsverhältnisse werden in der Bebauungsplankonzeption berücksichtigt, um den Eingriff in die privaten Grundstücksverhältnisse möglichst gering zu halten. Die für Teilbereiche angestrebte städtebauliche Neuordnung (Ausbau der Kuh-turmstraße, Hofentkernungen) werden jedoch Bodenordnungsmaßnahmen erforderlich machen.

4.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Bereich des Bebauungsplanes Henricistraße werden eine Reihe von Einzeldenkmalen in der offenen Denkmalliste der Stadt Leipzig geführt. Dieses sind die Gebäude Angerstraße 11, 17 und 19; die Gebäude Henricistraße 12, Lindenauer Markt 2 und 4 sowie die Häuser Kuhl-turmstraße Nr. 1a, 3, auf der nördlichen Straßenseite und 2, 4, 6 sowie das Eckgebäude zur Dreilindenstraße auf der südlichen Straßenseite.

5. Planungsanlaß und Sanierungsziele

5.1 Planungsanlaß und Erforderlichkeit der Bauleitplanung

Wesentlicher Anlaß zur Aufstellung des Bebauungsplanes ist das Erfordernis, die verkehrliche Entwicklungsperspektive für die Kuhlurmstraße abschließend zu entscheiden und den angestrebten Aus- bzw. Umbau planungsrechtlich abzuwägen und zu sichern. Der Entscheidungsprozeß ist vorrangig und dringlich zu betreiben. Bei einer Verzögerung sind betriebswirtschaftliche Nachteile für die LVB im Rahmen des Straßenbahnbetriebes unvermeidbar. Auch ist eine weitere Vernachlässigung der Bausubstanz an der Kuhlurmstraße nicht aufzuhalten, wenn die bisher ungesicherte Entwicklungsperspektive nicht einer Entscheidung zugeführt wird.

Aus der zusammenfassenden Betrachtung ergibt sich für das Plangebiet das Erfordernis, zur Lösung der städtebaulichen und verkehrlichen Probleme, zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Blockentwicklung sowie zur planungsrechtlichen Absicherung der angestrebten Sanierungsziele, den Bebauungsplan aufzustellen.

5.2 Wesentliche Ziele, Zwecke und Auswirkungen des Bebauungsplanes

Die generelle Zielsetzung des Bebauungsplanes besteht in der städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes zur Behebung der Funktionsschwächen, insbesondere der Bewältigung des Individualverkehrs einschließlich der Probleme des ruhenden Verkehrs und der Stützung und Stärkung der zentrumsnahen Wohnfunktion im Rahmen einer städtebaulich klaren Gebietsprägung. Die Kuhlurmstraße soll im Spannungsfeld zwischen Bestandssicherung und Neuordnung als Maßnahmenschwerpunkt der städtebaulichen Umgestaltung Ergänzungsfunktionen zur Aufwertung des Stadtteilzentrums Lindenauer Markt aufnehmen. Damit soll der Stadtteil Lindenau im Südosten wieder einen attraktiven Eingangsbereich erhalten, der in den vergangenen Jahren verloren gegangen ist.

Als Einzelziele stehen im Vordergrund:

- Städtebauliche Attraktivierung des Plangebietes durch Stützung und Stärkung der Wohnfunktion und planungsrechtliche Sicherung baulicher Ergänzungen
- Einfügung von Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen im Rahmen der Ergänzungsfunktion zum Stadtteilzentrum Lindenauer Markt
- Planungsrechtliche Sicherung der geplanten Verbreiterung der Kuhlurmstraße zur Situationsverbesserung und Attraktivierung des ÖPNV durch den Bau einer zweigleisigen Stadtbahntrasse im Rahmen der Beschleunigung der Straßen- und Stadtbahnverbindung zwischen Lindenau und dem Stadtzentrum
- Planungsrechtliche Sicherung der „Planstraße“ zwischen der Kuhlurmstraße und der Henricistraße im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung des Stadtteils und der damit verbundenen Neuordnung des Verkehrsnetzes als Voraussetzung zur geordneten Abwicklung des Ruhenden Verkehrs
- Planungsrechtliche Sicherung vorhandener Gewerbenutzungen, soweit diese mit den angestrebten Zielen der städtebaulichen Neuordnung in Einklang stehen
- Schließung der Baulücken und Blockränder

- Entkernung von Blockinnenbereichen, Beseitigung ungenutzter Nebengebäude, Erhöhung der Wohnqualität durch Steigerung der Aufenthaltsqualität im Blockinnenbereich
- Planungsrechtliche Vorgaben als Grundlage für Investitionen in die Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude und der erhaltenswerten Bausubstanz
- Sicherung eines gestalterischen Mindeststandards für die Bebauung, die privaten Grundstücksflächen und die öffentlichen Verkehrsflächen
- Ableitung des Ziel- und Quellverkehrs in Richtung der äußeren Erschließung mit der höchsten Klassifizierung, der Jahnallee
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Verbesserung des Stellplatzangebotes durch Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Quartiersparkhäusern
- Sicherung der Grünfläche an der Ecke Demmeringstraße / Henricistraße als quartiersbezogener Spielplatz

Als Auswirkungen sind dabei im wesentlichen zu erwarten:

- Erforderliche Einstellung der von der Stadt Leipzig zu tragenden Finanzmittel zum Ausbau der Kuhlurmstraße und der öffentlichen Erschließung in den Haushaltsplan der Stadt Leipzig
- Grundstücks- und Gebäudeerwerb zur Umsetzung der Sanierungsziele
- für Teilbereiche des Plangebietes sind bodenordnungsrechtliche Maßnahmen erforderlich, insbesondere im Zuge der Realisierung der Verbreiterung der Kuhlurmstraße und der Realisierung von Gemeinschaftsanlagen in Blockinnenbereichen
- Auslagerung von zwei Gewerbebetrieben
- Abbruch der Baudenkmale Kuhlurmstraße 23 und 25 in Verbindung mit der Erarbeitung entsprechender Dokumentationen der abzubrechenden Denkmale

6. Grundzüge der städtebaulichen Neuordnung

Die Grundzüge der städtebaulichen Neuordnung spiegeln die konkretisierten Sanierungsziele wider. Es werden die Schwerpunkte der städtebaulichen Neuordnung und der Sicherung des Stadtraumes sowie die Grundzüge der Erschließungskonzeption festgelegt. Die vorgeschlagene Erschließungskonzeption baut auf den Ergebnissen und Abstimmungen der gesonderten Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Kuhlurmstraße auf und berücksichtigt die Neuordnung des Erschließungssystems im Rahmen der Ziele zur städtebaulichen Neuordnung des Gesamtstadtteiles und insbesondere des Stadtteilzentrums.

Das Plangebiet ist durch den Bestand an Wohn-, Geschäfts- und Gewerbebebauung sowie die vorhandenen Erschließungsflächen in seiner baulich-räumlichen Ausformung und Zonierung unterschiedlicher städtebaulicher Nutzungen weitgehend vorgeprägt. Eine wesentliche Aufgabe der städtebaulichen Planung besteht daher in der gestalterischen und funktionalen Integration ergänzender Nutzungen in das Gesamtkonzept.

Um die Umsetzungsfähigkeit der städtebaulichen Neuordnung sicherzustellen, wurden mit relevanten Gewerbetreibenden im Plangebiet auf der Grundlage von städtebaulichen Grobkonzepten Vorabstimmungen i. S. von § 137 BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse der Abstimmungen wurden in das Neuordnungskonzept eingearbeitet. Darüber hinaus werden konkrete Einzelbauvorhaben berücksichtigt, soweit die vorgenommenen Abstimmungen mit dem Stadtplanungsamt und weiteren Fachämtern ein zustimmendes Ergebnis erwarten lassen.

6.1 Erschließung

6.1.1 Kuhturmstraße

Von grundlegender Bedeutung für die Konzeption des Bebauungsplanes war die Entscheidung über die Widmung und die Ausbauquerschnitte der Kuhturmstraße, die durch die gesonderte Machbarkeitsstudie vorbereitet und im Mittelpunkt der Beteiligungsverfahren zum Bebauungsplanvorentwurf standen.

Der östliche Straßenabschnitt der Kuhturmstraße wird in einem Gesamtquerschnitt von ca. 21,70 m als Erschließungsstraße mit separierten Verkehrsflächen ausgebaut. Dies trägt der Bedeutung des Straßenabschnittes für die Erschließung des Stadtteiles Rechnung. Ein wesentlicher Teil des Individualverkehrs mit Ziel oder Quelle im Stadtteil Lindenau führt derzeit über die Jahnallee und verteilt sich über die Anger- und die Kuhturmstraße. Mit der angestrebten Umgestaltung des Lindenauer Marktes und Teilen der Kuhturmstraße zur Fußgängerzone sind wesentliche Veränderungen der Verkehrsströme im Stadtteil zu erwarten. Ein verkehrsgerechter Ausbau des östlichen Teilabschnittes mit direkter Zufahrt zu einem zentralen Quartiersparkhaus und weiter zur Henricistraße kann einen Teil dieser Verkehrsströme auf kurzem Wege bewältigen und trägt damit den Zielsetzungen der gesamtstädtischen Verkehrskonzeption Rechnung.

Der westliche Abschnitt der Kuhturmstraße bleibt im Bestand erhalten und die zweigleisige Stadtbahntrasse wird in eine Fußgängerzone integriert. Diese Verkehrslösung stellt einen Kompromiß zwischen den Belangen des Denkmalschutzes und der erhaltenden Stadtgestaltung sowie den Ansprüchen an ein effektives und modernes ÖPNV-Angebot und den Bedürfnissen des Individualverkehrs dar. Für den westlichen Teilabschnitt steht die Zielsetzung der städtebaulichen Erhaltung im Vordergrund. Die Aufenthaltsqualität in dem beengten Straßenraum wird als eingeschränkt und das Konfliktpotential angesichts der hohen Straßenbahnfrequenz als hoch eingestuft.

Da jedoch diverse Beispiele aus anderen Städten bekannt sind (z.B. Erfurt, Karlsruhe), die zeigen, daß es für vergleichbare Situationen bzw. beengte Straßenquerschnitte Lösungsmöglichkeiten gibt, kann an der Zielsetzung der städtebaulichen Erhaltung festgehalten werden.

Entsprechende Detaillösungen zum verträglichen Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sind allerdings erst im Rahmen der Ausbauplanung zu entwickeln. Hier sollte hinsichtlich der Minderung des o.g. Konfliktpotentials auch darüber nachgedacht werden, ob für die Kuhturmstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Stadtbahn in Betracht kommt und ob der Radverkehr auch in der geplanten Fußgängerzone zugelassen werden sollte. Auf jeden Fall ist darauf zu achten, daß die Gleiskörper der Stadtbahntrasse für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge befahrbar bleiben.

Desweiteren ist zu beachten, daß Anlieferungszone im Bereich des Lindenauer Marktes, der Dreilindenstraße, des östlichen Abschnittes der Kuhturmstraße sowie der Planstraße realisiert werden, um eine Anlieferung der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen im künftigen fußläufigen Abschnitt der Kuhturmstraße zu gewährleisten.

Zur Stärkung des ÖPNV sollten neben den geplanten Umbaumaßnahmen für die Stadtbahntrasse auch allgemein verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Straßenbahn ins Auge gefaßt werden.

Bezüglich der zeitlichen Abfolge der Realisierung des Um- und Ausbaues der Kuhturmstraße wird empfohlen, darauf zu achten, daß eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe entsteht.

6.1.2 Individualverkehr

Der vorgeschlagene Ausbau der Kuhturmstraße ist zwangsläufig mit dem direkten Netzschluß zwischen der Henrici- und der Kuhturmstraße verbunden, um eine reibungslose Abwicklung des Individualverkehrsaufkommens und eine effektive Erschließung des Plangebietes zu gewährleisten. Der von Südosten in den Stadtteil einfahrende Zielverkehr kann so auf dem kürzesten Weg in dem Stadtteilgebiet östlich des Lindenauer Marktes verteilt werden. Der westliche Abschnitt der Kuhturmstraße stellt nach den bisherigen Planungen im Rahmen der Stadtteilentwicklung künftig durch die Umgestaltung zur Fußgängerzone eine Zäsur für den Individualverkehr dar, der bei den kleinräumigen Erschließungskonzeptionen berücksichtigt werden muß. Der Quellverkehr soll durch eine Umfahrung des Blockbereiches über die Henrici-, Demmering- und Angerstraße wieder aus dem Stadtteil herausgeführt werden. Der entsprechende Ausbau der Angerstraße wurde bereits durchgeführt. Über die Planstraße zwischen der Kuhturm- und der Henricistraße hinaus sind keine zusätzlichen Erschließungsmaßnahmen im Plangebiet erforderlich. Die weitere Erschließung ist über das vorhandene Straßennetz sichergestellt.

6.1.3 Fuß- und Radverkehr

Der westliche Abschnitt der Kuhturmstraße soll als Fußgängerzone ergänzende Funktionen des Entwicklungsbereiches des Stadtteilzentrums Lindenauer Markt erhalten. Diese Widmung korrespondiert mit der Integration der Stadtbahntrasse in den vorhandenen Straßenquerschnitt.

Die Straßenraumquerschnitte im Plangebiet bieten nicht genügend Platz, um separate Radwegestreifen zu integrieren. Der Radverkehr soll im Mischverkehr auf den Erschließungsstraßen zusammen mit dem Individualverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Es wird angestrebt, daß die verkehrsordnungsrechtliche Widmung der Fußgängerzone im westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße eine Durchfahrt für Radfahrer beinhaltet, um die direkte Verbindung zum Lindenauer Markt zu gewährleisten. Aufgrund der engeren Situation im Straßenquerschnitt sollte die verkehrsordnungsrechtliche Zulassung von Radverkehr im westlichen Teilbereich der Kuhturmstraße erst nach Prüfung und Bewertung des Konfliktpotentials (Fußgänger/Radfahrer) entschieden werden.

Das straßenbegleitende Fuß- und Radwegenetz im Plangebiet und im Verflechtungsbereich wird um eine Verbindung zwischen der Henrici- und der Angerstraße ergänzt. Damit wird eine direkte fußläufige Erreichbarkeit des Lindenauer Marktes aus dem mittleren Abschnitt der Angerstraße möglich. Die geplante Verbindung verkürzt und attraktiviert die Entfernung zwischen einem Schwerpunkt der gewerblichen Arbeitsplätze im Stadtteil und dem zentralen ÖPNV-Haltepunkt am Stadtteilzentrum.

6.1.4 Ruhender Verkehr / Anlieferung

Ein Schwerpunkt der städtebaulichen Neuordnung im Plangebiet liegt in der verträglichen Integration ausreichender Stellplatzangebote. Dies erhält auch in der funktionalen Verflechtung mit dem Stadtteilzentrum eine besondere Bedeutung und trägt einem relevanten Sanierungsziel Rechnung.

Im Zusammenhang mit größeren, zusammenhängenden Neubaubereichen wird der Stellplatzbedarf über Tiefgaragen nachgewiesen, soweit die Grundstücksflächen für die Anlage einer Tiefgarage ausreichend dimensioniert und Zufahrtsmöglichkeiten ohne Konflikte mit dem fließenden Verkehr möglich sind. In diesen Fällen sollte auf die Anwendung der Ablösesatzung der Stadt Leipzig, grundsätzlich verzichtet werden.

Quartiersparkhäuser

Um für den Altbestand und für kleinere Neubaubereiche ein ausreichendes Stellplatzangebot zu bekommen, werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung von zwei Quartiersparkhäusern geschaffen. Grundsätzlich wurde bisher als Sanierungsziel die Realisierung von Quartiertiefgaragen formuliert und im Rahmen der Blockkonzepte auch konkrete Standorte vorgesehen. Die kleinteiligen und beengten Grundstücksverhältnisse ermöglichen lediglich Tiefgaragen, die Stellplätze für die unmittelbar zugehörigen Grundstücke aufnehmen können. Mehrgeschossige Tiefgaragen sind jedoch aufgrund der Bodenverhältnisse und des hohen Grundwasserspiegels im Plangebiet problematisch.

Ein Quartiersparkhaus liegt an der Ecke Kuhturmstraße / Planstraße zur Henricistraße und ist damit unmittelbar am Stadtteileingang verkehrsgünstig anfahrbar. Der Standort ist auch durch die Lage am Beginn der Fußgängerzone Kuhturmstraße gekennzeichnet und ermöglicht ein Stellplatzangebot von ca. 200 Stellplätzen (je nach Ausbau sind unterschiedliche Stellplatzkapazitäten möglich). Somit bestehen Reserven für Besucher- und Kundenparkplätze, aber auch für kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen im Stadtteil. In der Erdgeschoßzone des Quartiersparkhauses wird eine Geschäftsnutzung angestrebt. In der weiteren Umsetzung sind mögliche Trägerschaften und Realisierungskonzepte zu prüfen. Alternativ kommt für den Bereich die Realisierung einer Wohnbebauung mit gewerblichen Nutzungen in der Erdgeschoßzone in Frage.

Ein weiterer Standort liegt an der Henricistraße im Zusammenhang mit einer privaten Neubaumaßnahme, die auf der Seite zum Lindenauer Markt auch eine Ladenutzung von etwa 1200m² beinhaltet. Neben dem Stellplatzbedarf für diese sowie die angrenzende Wohn- und Geschäftsnutzung ist hier insbesondere an ein zusätzliches Stellplatzangebot für vorhandene und geplante Kultur- und Freizeiteinrichtungen rund um den in Lindenauer Markt gedacht. In dem Quartiersparkhaus besteht in der dargestellten Form des Gestaltungsplanes ein Angebot von ca. 150 Stellplätzen. Die Anfahrt erfolgt dabei im wesentlichen über die Kuhturmstraße und die Planstraße zur Henricistraße.

Anlieferverkehr

Anlieferzonen sind im öffentlichen Straßenraum, insbesondere im östlichen Abschnitt der Kuhturmstraße und in der Planstraße vorgesehen. Durch die geplante Fußgängerzone im westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße sind außerhalb des Plangebietes im Rahmen der Ausbauplanung für den Lindenauer Markt und die Dreilindenstraße ebenfalls Anlieferzonen vorzusehen. Unter diesen Voraussetzungen sind Geschäfte und auch Wohnungen in einer maximalen Entfernung von ca. 70,0 m über Kleintransportmittel belieferbar. Eine auch nur kurzfristige Befahrung der Fußgängerzone Kuhturmstraße für Anlieferzwecke ist aufgrund der hier verlaufenden Stadtbahntrasse auszuschließen.

6.2 Nutzungen

Wohnen

Der Schwerpunkt des Nutzungskonzeptes für die städtebauliche Neuordnung des Plangebietes liegt in der Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung. Die Qualitäten des Wohnstandortes werden durch die Nähe zum Stadtteilzentrum und die sehr gute ÖPNV-Anbindung wesentlich mitbestimmt.

Zur Zeit sind im Plangebiet ca. 115 Wohnungen bewohnt, durch Modernisierungsmaßnahmen können ca. 60 Wohnungen reaktiviert werden. Die mit dem städtebaulichen Konzept angestrebte Neubebauung ermöglicht ca. 160 neue Wohneinheiten.

Handel und Dienstleistungen

Der Schwerpunkt für Handels- und Dienstleistungseinrichtungen in der Erdgeschoßzone liegt im gesamten Verlauf der Kuhturmstraße, am Lindenauer Markt und im westlichen Abschnitt der Henricistraße. Insbesondere die Kuhturmstraße weist für ergänzende Nutzungen zum Stadtteilzentrum gute Standortqualitäten auf, die jedoch in den vergangenen Jahren durch die Unsicherheit der Straßen- und Stadtbahnplanung nicht genutzt werden konnten. Mit dem Bebauungsplan Nr. 30.1 „Henricistraße“ werden nunmehr die planungsrechtlichen Grundlagen für die Sicherung und Erweiterung eines stabilen Tertiärangebotes zur Verfügung gestellt.

Gewerbe

Die Umsetzung der angestrebten Planungsziele ist in zwei Fällen mit der Auslagerung von Gewerbebetrieben verbunden. Die Realisierung der Planstraße zwischen der Kuhturm- und der Henricistraße bedingt die Auslagerung einer Reinigungsfirma. Diese nutzt im Mietverhältnis eine ältere Gewerbebebauung südlich der Henricistraße. Die Realisierung der Wohnbebauung südlich der Kuhturmstraße setzt ebenfalls die Verlagerung einer Fensterbaufirma voraus. Eine ebenfalls hier noch vorhandene Tischlerei besitzt einen bis 2001 gültigen Pachtvertrag, der jedoch nicht mehr verlängert werden soll. In beiden Fällen ist der Eingriff zur Umsetzung wesentlicher Planungsziele erforderlich.

Für die weitere gewerbliche Nutzung im Plangebiet wird grundsätzlich die Möglichkeit zur Erhaltung und für betriebliche Veränderungen gewährleistet, auch wenn es sich um nicht baugebietstypische Nutzungen handelt. Unter die Regelungen fällt der Gewerbehof an der Angerstraße, der in den vergangenen Jahren bereits modernisiert wurde. Auf dem nördlichen Grundstücksteil sollen kurzfristig weitere Stellplätze realisiert werden. Neben einem Autohaus ist hier derzeit eine Modellbaufirma, ein feinoptischer Betrieb, ein Steuer- sowie ein Unternehmensberater untergebracht.

Im nördlichen Abschnitt der Angerstraße haben sich ein Maschinenbauunternehmen und ein Fahrzeugwartungs- und Reparaturbetrieb etabliert. Eine Verlagerung dieser Betriebe kommt nach den durchgeführten Abstimmungsgesprächen mit den Betriebsinhabern aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht in Frage. Der Wartungs- und Reparaturbetrieb wird derzeit aus Altersgründen heruntergefahren und voraussichtlich in absehbarer Zeit nicht mehr weitergeführt.

6.3 Baulich-räumliche Entwicklung

Im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung wird die vorhandene Gebietsprägung aufgenommen und weiterentwickelt. Es wird eine möglichst geschlossene Blockrandbebauung mit Betonung der stadträumlich bedeutsamen Übergänge angestrebt.

Vorrangiges Ziel ist die Schließung der Baulücke auf der südlichen Seite der Kuhturmstraße und die schnelle Wiederbebauung der durch den Stadtbahnausbau freigeräumten Grundstücke auf der nördlichen Straßenseite. Es wird eine insgesamt IV-geschossige Bebauung angestrebt, die sich den Gebäudehöhen der Gründerzeitbebauung anpaßt. Der städtebauliche Eingangsbereich der Kuhturmstraße soll an der Angerstraße durch eine V-geschossige Punkthausbebauung bestimmt werden. Die Bebauung ist in den Straßenraum hineingezogen, um die räumliche Torsituation des historischen Stadtbildes widerzuspiegeln. Die Fußwege werden in der Erdgeschoßzone durch Arkaden geführt.

Der Übergang zur Fußgängerzone im westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße wird durch eine weitere Raumverengung markiert, die auf der Nordseite durch die Altbebauung gebildet wird und der auf der südlichen Straßenseite eine streng ausgerichtete Entsprechung gegeben wird.

Die Baulücke auf der südlichen Seite der Kuhturmstraße und der mit Abbruch der Straßenrandbebauung nun das Erscheinungsbild dominierende "Hinterhofbetrieb" stellt einen gravierenden Mangel im gestalterischen Erscheinungsbild des Stadtteils dar. Eine Schließung des Blockrandes mit einer ansprechenden Wohn- und Geschäftsbebauung stellt einen unverzichtbaren Bestandteil der städtebaulichen Aufwertung der Kuhturmstraße dar.

Weiter sollte der Eckbereich Lindenauer Markt/Henricistraße vorrangig einer Bebauung zugeführt werden. Aufgrund der exponierten Lage sind hier ebenfalls V-Vollgeschosse vorgesehen.

Die Erhaltung der Grünfläche an der Ecke Henrici-/Demmeringstraße erfolgt, da der Standort im Rahmen der Spielraumanalyse (siehe auch Pkt. 4.4.5 Spielraumsituation) als einer von fünf Standorten als „unbedingt geeignet“ bewertet wurde. Alle fünf Standorte verteilen sich im Stadtteilgebiet und haben unterschiedliche Einzugsbereiche. Die Entwicklung der Standorte aus der ersten Priorität der Spielraumanalyse stellt somit den Mindeststandard dar, um das Freiflächendefizit im Stadtteil qualifiziert abzubauen.

Es wird jedoch eine strengere baulich-räumliche Fassung der öffentlichen Grünfläche durch eine IV-geschossige Bebauung an der Demmering- und durch eine III-geschossige Bebauung an der Henricistraße mit architektonisch gestalteten Giebelwänden angestrebt.

Die Wohnbebauung nördlich des Fußweges zwischen Henrici- und Angerstraße entspricht einem eingereichten und nach § 34 BauGB genehmigten Bauantrag. Von dem Antragsteller wurden für alle Abstandsflächen auf Fremdgrundstücken nachbarrechtliche Zustimmungserklärungen beigebracht. Überlagerungen von Abstandsflächen sind nach Abstimmung mit dem Bauordnungsamt als geringfügig zu bewerten. Das Bauvorhaben wurde inzwischen schon fertiggestellt.

Die maximal mögliche IV-geschossige Kopfbebauung vor dem Gewerbehof an der Angerstraße ist als langfristige Angebotsplanung zu sehen, da mit einer kurzfristigen Realisierung nicht zu rechnen ist.

7. Umweltverträglichkeit

Begleitend zu den Beteiligungsverfahren wurde die erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf der Grundlage der erarbeiteten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt sowie der Grünordnungsplan (GOP) und weitere Fachgutachten (Lärmschutz, Erschütterung, Alllasten) erarbeitet.

Die Maßnahmeempfehlungen des GOP wurden weitgehend in die Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen.

Die Gutachten zur Alllasten- und Lärmsituation führten insofern zu Änderungen des Bebauungsplanentwurfes, als daß ein Flurstück, welches erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet ist, gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB gekennzeichnet wurde. Weiterhin wurden die textlichen Festsetzungen um Maßnahmen des passiven Lärmschutzes ergänzt.

Durch das erarbeitete Erschütterungsgutachten konnte nachgewiesen werden, daß bei einem zukünftig zweigleisigen Straßen- bzw. Stadtbahnbetrieb in der Kuhlturnstraße, unter Voraussetzung einer verbesserten Gleisanlage, auch für den ungünstigsten Fall der maßgebliche Anhaltswert nach der entsprechenden DIN am Fundament der angrenzenden Bebauung nicht erreicht wird.

Im folgenden wird zunächst die zusammenfassende Darstellung (gemäß § 11 UVPG), die Bewertung der Umweltverträglichkeit (gem. § 12 UVPG) sowie die Planungsempfehlungen des Umweltamtes der Stadt Leipzig dargestellt (Punkte 7.1 bis 7.3) und im weiteren einer Abwägung (Punkt 7.4) unterzogen.

7.1 Zusammenfassende Darstellung (gem. § 11 UVPG)

Grundlage für die zusammenfassende Darstellung stellt die Umweltverträglichkeitsstudie zum Bebauungsplan Henricistraße vom Büro Adrian Landschaftsplanung dar.

7.1.1 Darstellung des Ist-Zustandes

Für den Menschen wird die Wohnsituation als von generell mittel bis hoher Wohnqualität eingeschätzt. Lokale Unterschiede sind im Untersuchungsraum vor allem durch die Lärmbelastung durch Straßenbahnen und Kfz-Verkehr sowie angrenzende störende gewerbliche Nutzungen gegeben. Eine hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit der Wohnfunktion liegt im gesamten Untersuchungsraum vor.

Der erholungsrelevante Grünflächenbestand ist gering. Die gehölzbestandenen Grünanlagen in der Demmeringstraße und an der Kleinen Luppe sind die einzigen öffentlichen Grünflächen im Untersuchungsraum und werden daher sehr hoch bewertet. Private Grünflächen sind selten, die wenigen größeren Gärten im Untersuchungsraum weisen deshalb eine hohe Bedeutung auf.

Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist in den ruhigen Wohnstraßen hoch, bei Vorbelastung durch Straßenbahnen und Kfz-Verkehrsmittel bzw. gering. Die Empfindlichkeit ist im Bereich der ruhigen Wohnstraßen sowie der stark frequentierten Zentrumsbereiche (Lindenauer Markt und angrenzende Bereiche) hoch.

Das Stadtbild wird im wesentlichen durch die im südlichen Teil des Untersuchungsraumes zum Großteil erhaltene Bausubstanz zwischen 1870 und 1918 errichteter Gebäude dominiert. Der Lindenauer Markt hat besondere Bedeutung auf Grund der Platzsituation und dem weitgehenden Erhalt der repräsentativen gründerzeitlichen Gebäude. Auch die südliche Henricistraße, die westliche Kuhlturnstraße, die östliche Dreilindenstraße und die südliche Angerstraße weisen auf Grund des historisch und städtebaulich bedeutenden Gebäudebestandes

und der Widerspiegelung historischer Stadtentwicklung u. a. im Straßenraum eine sehr hohe Bedeutung und Empfindlichkeit in Bezug auf das Stadtbild auf.

Sehr viele Wohngebäude des Untersuchungsraumes stehen unter Denkmalschutz. Diese sind als **Kulturdenkmäler (Sach- und Kulturgüter)** als von hoher Bedeutung und Empfindlichkeit zu bewerten. Außerdem ist im Untersuchungsraum südlich der Kuhlturnstraße ein Archäologisches Bodendenkmal ausgewiesen.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:

Für den Arten- und Biotopschutz wertvolle Strukturen stellen dar:

- die Grünanlage an der Kleinen Luppe mit altem Baumbestand
- verwilderte Gartenflächen mit reichem Baumbestand
- ältere Laub- und Obstbäume.

Diese Bereiche weisen eine hohe Bedeutung als Lebensraum auf Ihre Empfindlichkeit ist gleichfalls hoch zu bewerten.

Schutzgut Boden:

Im Untersuchungsraum sind keine natürlichen Bodenbildungen mehr vorhanden. Die antropogen geprägten Aufschüttungsböden sind von geringer Bedeutung und Empfindlichkeit. Der Versiegelungsgrad ist hoch. Es sind einige Atlastenverdachtsflächen vorhanden.

Schutzgut Grundwasser- und Oberflächenwasser:

Der Grundwasserstand ist in Alt-Lindenau als einem natürlichen Auengebiet hoch und liegt nur ca. 2 - 3 m unter Flur. Die Bedeutung des Hauptgrundwasserleiters in Bezug auf Grundwasserneubildung und -vorratshaltung ist als gering zu bewerten. Eine hohe Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Verschmutzungsgefährdung und Unterbrechung von Grundwasserströmen liegt praktisch im gesamten Untersuchungsraum auf Grund des geringen Flurabstandes vor.

Die Kleine Luppe als einziges Fließgewässer im Untersuchungsraum ist hochgradig ausgebaut und von geringer Gewässergüte. Ihre Bedeutung und Empfindlichkeit wird daher gering eingeschätzt.

Schutzgut Klima und Luft:

Lindenau gehört zu den stark versiegelten und bebauten innerstädtischen Räumen, die durch ein Stadtklima mit Überwärmung etc. geprägt sind. Die Situation ist hier aber im Vergleich zur Innenstadt oder Plagwitz weniger extrem.

Als einzige klimarelevante Ausgleichsfläche ist die Kleine Luppe (Gewässer mit lokalklimatischer Entlastungsfunktion) zu nennen.

Die zusammenfassende Analyse des Raumwiderstands und der Konfliktschwerpunkte ergibt ein hohes bis sehr hohes Konfliktpotential (bzw. Raumwiderstand) im Bereich der meisten Wohngebäude und der Öffentlichen Grünflächen. Als besondere Konfliktschwerpunkte werden der Lindenauer Markt, die westliche Kuhlturnstraße, die östliche Dreilindenstraße, die südliche Angerstraße sowie die Grünanlage Demmeringstraße herausgehoben.

7.1.2. Voraussichtliche Änderungen der Umwelt bei Vorhabens- bzw. Trassenvarianten

In der vorliegenden UVS werden folgende Varianten betrachtet:

- Variante 1:** Eingleisige Straßenbahnführung im Bestand (je ein Gleis bzw. eine Fahrtrichtung in der Kuhturm- und in der Dreilindenstraße) unter Beibehaltung des einspurigen Kfz-Verkehrs in der Kuhturmstraße (Anliegerverkehr) sowie der zwei separaten Fußwege.
- Variante 1a:** wie 1 mit Widmung der Kuhturmstraße als Fußgängerzone
- Variante 2:** Zweigleisige Straßenbahnführung im Bestand (beide Gleise in der Kuhturmstraße) mit zweisepurigem Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (Anliegerverkehr), zwei separate Fußwege.
- Variante 2a:** wie 2 mit Widmung der Kuhturmstraße als Fußgängerzone
- Variante 3:** Ausbau zur zweigleisigen Stadtbahntrasse mit durchgehenden Mischverkehrszonen von je 5,85 m Breite für Kfz (Anlieger / verkehrsberuhigt), Radfahrer und Fußgänger beiderseits der Stadtbahntrasse in der Kuhturmstraße; Abriß der Gebäude auf der nördlichen Straßenseite auf Grund der Straßenverbreiterung um ca. 6 m.
- Variante 5:** Ausbau zur zweigleisigen Stadtbahntrasse mit Fußgängerzone im westlichen Teil der Kuhturmstraße bei Erhalt der Straßenbreite und des Gebäudebestandes und Straßenerweiterung (Stadtbahntrasse, beidseitig eigene Fahrspuren für Kfz und separate Fußwege) im östlichen Teil der Kuhturmstraße; Abriß der Gebäude auf der nördlichen Straßenseite (nur östlicher Teil) auf Grund der Straßenverbreiterung um ca. 8,4 m. Anlage einer neuen Straße („Planstraße“ mit zweisepurigem Kfz-Verkehr) zwischen Kuhturmstraße und Henricistraße.
- Variante 5a:** wie 5 bei durchgehender Fußgängerzone auch in der östlichen Kuhturmstraße und der neuen Planstraße.

Die Entscheidung für eine Variante ist von der Gewichtung der drei Faktoren

- Stadtbild / historische Situation / Denkmalschutz
- Entlastungswirkungen in der Dreilindenstraße
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum der Kuhturmstraße als wesentliche Ergänzung zum Stadtteilzentrum Lindenauer Markt

abhängig. Eine gleichzeitige und gleichrangige Berücksichtigung aller drei Faktoren, die aus Umweltsicht alle als erheblich einzustufen sind, ist auf Grund des engen Straßenraumes in der Kuhturmstraße nicht möglich.

Bei reiner Bevorzugung der Faktoren Stadtbild / Entlastung wird die Variante 2a zur Vorzugsvariante.

Bei Entscheidung für die Faktoren Stadtbild / Aufenthaltsqualität ist Variante 1a aus Um

weltsicht zu bevorzugen.

Bei reiner Bevorzugung der Faktoren **Entlastung und Aufenthaltsqualität** ist aus Umweltsicht eine **Veränderte Variante 3** auszuarbeiten, die zum einen den Anlieger mit Ausnahme des reinen Anlieferverkehrs möglichst ganz aus der Kuhturmstraße herausdrängt (Fußgängerzone), und die Störung durch Anlieferung möglichst minimiert (z. B. zeitliche Beschränkung). Zum anderen ist für die Erreichung einer hohen Aufenthaltsqualität auf einen separaten Gleiskörper (Stadtbahntrassen), auf der die Stadtbahnen beschleunigt fahren, zu verzichten, sondern eine langsam fahrende Straßenbahn einzusetzen. Dies bedeutet eine fußgängerverträgliche Integration der Straßenbahn, wie sie in anderen Städten bereits seit Jahren praktiziert wird.

Von diesen Varianten ist die Variante 2a aus Umweltsicht durch die konflikträchtige Situation in der Kuhturmstraße, vor allem im Westteil bzw. im Eingangsbereich zum Lindenauer Markt, weiterhin als kritisch zu bewerten.

Daher wird aus Umweltsicht eine Entscheidung zwischen Variante 1a und einer veränderten Variante auf Grundlage der Variante 3 empfohlen.

7.1.3 Voraussichtliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes als Kompromißvariante die Variante 5 empfohlen. Diese fand Eingang in den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Henricistraße.

Variante 5 bewirkt ebenfalls die Entlastung der Dreilindenstraße durch Herausnahme der Straßenbahn.

Der Westabschnitt der Kuhturmstraße bleibt im Bestand erhalten. Damit kann der wesentliche Teil des historischen Stadtbildes in der Kuhturmstraße, die Nordbebauung des westlichen Straßenabschnittes mit 6 Gebäuden, darunter einem Kulturdenkmal, erhalten werden. Die vorhandene Straßenraumsituation bleibt erhalten.

In diesem Bereich wird der Kfz-Verkehr herausgenommen, wobei durch die zweigleisige Stadtbahntrasse dennoch nur wenig Platz - beidseitig je 2,40 m Fußgängerzone - verbleibt. Damit wird eine erheblich verminderte Aufenthaltsqualität in Kauf genommen, das Konfliktpotential ist hoch. Bei Mitbenutzung durch Fahrradfahrer sind erhebliche Konflikte vorprogrammiert.

Die Lärmbelastung in der Kuhturmstraße durch die Straßenbahn wird zunehmen, kann im westlichen Teil aber durch die Herausnahme des Kfz-Verkehrs kompensiert werden. Im östlichen Teil wird die Lärm- und Schadstoffbelastung auch durch den zweispurigen Kfz-Verkehr dagegen insgesamt erheblich ansteigen, ebenso in der geplanten Verbindungsstraße zwischen Kuhturm- und Henricistraße. Diese Verbindungsstraße könnte auf Grund der Nutzung dieser neu ausgebauten Verbindung als Schleichweg für den Durchgangsverkehr auch zu einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zu einer Verminderung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum der ruhigen Wohnstraße der Henricistraße führen, wovon auch die Meyerschen Häuser und die Grünanlage Ecke Demmeringstraße betroffen wären.

Parken und Anlieferung sind im westlichen Abschnitt der Kuhlurmstraße nicht möglich, daher müssen Bereiche am Lindenauer Markt hierfür beansprucht werden. Anlieferzonen in den Blockinnenbereichen sind nicht geplant. Die Blockinnenbereiche werden im östlichen Straßenabschnitt aber durch die Straßenverbreiterung um insgesamt 9,40 m verkleinert.

7.1.4 Hinweise aus Behördenbeteiligung und Äußerungen der Öffentlichkeit

Am 28.02.1997 fand die Präsentation der Umweltverträglichkeitsstudie statt. Im Nachgang der Präsentation gingen 4 schriftliche Stellungnahmen beim Amt für Umweltschutz ein. Die Stellungnahme des Tiefbauamtes beinhaltet die Vorzugsvariante 3 und gibt dazu den Hinweis, daß ein eigener Bahnkörper nicht realisiert werden müsse. Die Stellungnahme des StU-FA sieht die Variante 5a als Vorzugsvariante vor. Der Ökolöwe favorisiert in seiner Stellungnahme dagegen die Variante 1a. Das Stadtplanungsamt begründete die Vorzugsvariante 5.

7.2 Bewertung der Umweltverträglichkeit gemäß § 12 UVPG

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

7.2.1 Mensch

7.2.1.1 Lärm

Für den Bebauungsplan wurde ein Lärmschutzgutachten erstellt. Eine getrennte Ausweisung in Straßenbahnlärm erfolgt nicht. Das Gutachten führt aus, daß die Geräuschbelastung durch Verkehrslärm zu einer Überschreitung der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005, von in den am stärksten betroffenen Aufpunkten tags und nachts um maximal 13 dB(A) führt.

Auch an den weniger betroffenen Gebäuderückseiten der Wohnhäuser kann eine Überschreitung der Orientierungswerte nicht ausgeschlossen werden. Die UQZ sehen als Standard für den baulichen Bestand als Zielwert für:

Wohngebiete 59/49 dB(A) (Tag/Nacht)
Mischgebiete 64/54 dB(A) (Tag/Nacht)

vor. Somit werden die Zielwerte der UQZ mit der vorliegenden Planung nicht eingehalten.

Im Anhang 1 zu o.g. Gutachten werden passive (bauliche) Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen, da aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht realisiert werden können.

7.2.1.2 Erholung

Nach § 2 I BNatSchG sind begrünte Flächen und deren Bestände in besonderem Maße zu schützen, zu erhalten und zu pflegen. Die Gärten der vom Abriß betroffenen Wohnhäuser Kuhlurmstraße 3, 5, 7 besitzen eine hohe Erholungsqualität, die durch die Planung hinfällig wird.

7.2.2 Stadtbild / Sach- und Kulturgüter

Durch den mit der Straßenverbreiterung einhergehenden Abriß von 6 Gebäuden an der Nordseite der Kuhturmstraße, darunter 1 Kulturdenkmal, würde historisch und städtebaulich relevante Bausubstanz verloren gehen.

Dazu würden Baulücken geschaffen werden, bis zu deren Schließung eine unbekannte Zeitdauer verstreichen wird.

In dieser Zeit würden die Blockinnenbereiche stark verlärmert, eine Nutzung der dort befindlichen Grünflächen zur Naherholung wäre hinfällig.

Das spätklassizistische Bürgerhaus hat zudem besondere Bedeutung auf Grund des geringen Anteils an baulichen Zeugen aus der Vorgründerzeit.

Das vorliegende Erschütterungsgutachten trifft keine eindeutige Aussage zu den südlichen Wohngebäuden Kuhturmstraße / Lindenauer Markt. Eine Gebäudeschädigung durch den Straßenbahnbetrieb kann z.Zt. nicht sicher ausgeschlossen werden.

7.2.3 Flora / Fauna

Im vorliegenden Untersuchungsgebiet sind weder geschützte Landschaftsbestandteile, hochwertige Biotope oder besonders geschützte Individuen vorhanden.

Darüber hinaus wird durch die Planung der Naturhaushalt nicht beeinträchtigt. Die Gärten der vom Abriß bedrohten Wohnhäuser Kuhturmstraße 1a, 1b, 3, 5, 7 besitzen eine hohe Empfindlichkeit, die höchste Empfindlichkeit / Bedeutung im Untersuchungsgebiet. Ein Abriß wirkt sich somit schädlich auf diese Gärten aus.

7.2.4 Boden

Nach § 2 Nr.4 BNatSchG ist der Boden zu erhalten.

Gem. § 7 1 Sächs. EGAB ist der Boden außerdem als Naturkörper und Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen zu erhalten und vor Belastungen zu schützen.

Auf Grund der starken Vorbelastung der Böden ist jedoch nicht mit der Zerstörung natürlicher Bodenstrukturen zu rechnen.

Die Flächenbilanz des Bebauungsplanes sieht eine Verringerung der versiegelten Flächen, trotz Ausbau der Kuhturmstraße und Bau der Planstraße, um ca. 0,138 ha vor. Die Umweltstandards wären hier demnach erfüllt.

7.2.5 Luft/Klima

Durch das Straßenbahnvorhaben ist keine Verschlechterung der Luftverunreinigung im Untersuchungsgebiet zu erwarten.

Durch den Bau der Verbindungsstraße zwischen Kuhturmstraße und Henricistraße ist allerdings mit einer Erhöhung der Schadstoffbelastung zu rechnen. Selbiges gilt auch für die Henricistraße. Auf Grund fehlender Prognosen kann hier eine rechtliche Bewertung nicht erfolgen.

Nach § 2 I Nr.8 BNatSchG sind nachteilige Auswirkungen auf das Klima zu vermeiden. Diese Zielsetzung ist auch in § 1 V Nr.7 BauGB und Ziel 1.2. der UQZ bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Beim Bau einer Straße (Kuhturmstraße / Planstraße) wird insbesondere durch die betriebsbedingten Umweltauswirkungen das innerstädtische Klima negativ beeinflusst.

7.2.6 Wasser

Durch die Planung wird die Kleine Luppe nicht zusätzlich geschädigt.

Nach § 78 II Sächs. WG sind nicht naturnah ausgebaute Gewässer grundsätzlich zu renaturieren. Auch dieses Gebot ist als Belang des Naturschutzes, der nach § 1 V Nr.7 BauGB bei der Erstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist, zu verstehen.

7.3 Planungsempfehlungen der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit

Aus Umweltsicht könnte eine Kompromißvariante mitgetragen werden, die aufbauend auf die Variante 5 im Unterschied zu dieser

- zwei nicht separat als Stadtbahntrasse geführte Straßenbahngleise mit langsam fahrender Straßenbahn
- eine möglichst auf den Anlieferverkehr (evtl. Einbahnverkehr) beschränkte weitgehende Fußgängerzone im Ostteil der Kuhturmstraße
- damit eine geringere Verbreiterung der Straße im Ostabschnitt der Kuhturmstraße als bei Variante 5 vorgesehen
- den Ausbau des Stichweges nördlich der Kuhturmstraße nicht zu einer Planstraße, aber zu einer fußläufigen (bzw. insbesondere bei Einbahnverkehr in der östlichen Kuhturmstraße für Anlieferverkehr offenen) Wegeverbindung zwischen Kuhturm- und Henricistraße.

beinhaltet.

Die Geschwindigkeiten der Straßenbahnen sollten auch nach dem Bau der Gleisanlagen nicht über den jetzigen Fahrgeschwindigkeiten liegen, damit die Anhaltswerte für Bauwerkser-schütterungen eingehalten werden können.

Eine Reduzierung der Lärmemission von 2 dB(A) durch die Straßenbahn sollte durch die Realisierung eines Rasenbahnkörpers erfolgen.

7.4 Planerische Abwägung zur Umweltverträglichkeit

Aufgrund der zentralen Lage im Stadtteil unmittelbar angrenzend an das Stadtteilzentrum Lindenauer Markt und der damit verbundenen sehr hohen städtebaulichen Bedeutung des Plangebietes fällt der städtebaulichen Konzeption eine besondere Schlüsselrolle für die weitere geordnete Entwicklung des Gesamtstadtteils zu, deren sachgerechte Abwägung die komplexe Einbeziehung aller Belange erfordert.

Der Untersuchungsraum der UVP geht zunächst weit über den räumlichen Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes hinaus, so daß ein Teil der Aussagen und Empfehlungen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei anderen formellen oder informellen Planverfahren zu berücksichtigen ist.

7.4.1 Planerische Abwägung zur Variantendiskussion der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit

Im Mittelpunkt der Umweltverträglichkeitsprüfung steht zunächst die Variantenentscheidung zur künftigen Widmung und Umgestaltung der Kuhturmstraße. Dabei werden die Gewichtungen der folgenden drei Faktoren als Entscheidungsgrundlage angeführt

- Stadtbild / historische Situation / Denkmalschutz
- Entlastungswirkungen in der Dreilindenstraße
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum der Kuhturmstraße als wesentliche Ergänzung zum Stadtteilzentrum Lindenauer Markt

und weiter ausgeführt, daß eine gleichzeitige und gleichrangige Berücksichtigung aller drei Faktoren, die aus Umweltsicht alle als erheblich einzustufen sind, aufgrund des engen Straßenraumes in der Kuhturmstraße nicht möglich ist.

Aus der Sicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit wird daher bei reiner Bevorzugung der Faktoren Stadtbild / Entlastung die Variante 2a (zweigleisige Straßenbahnführung in der Kuhturmstraße bei Erhaltung aller vorhandenen Bebauung) mit Widmung als Fußgängerzone zur Vorzugsvariante.

Dem ist entgegenzuhalten, daß im Unterschied zu der Variante 5, die der Konzeption des Bebauungsplanes zugrunde liegt, sich der zusätzliche Erhalt vorhandener Bausubstanz in der Variante 2a lediglich auf den östlichen Abschnitt der Kuhturmstraße bezieht. Als Baudenkmal werden in diesem Abschnitt die Gebäude Kuhturmstraße Nr. 23 und 25 geführt, deren Überplanung mit dem Amt für Denkmalpflege der Stadt Leipzig einvernehmlich abgestimmt wurde. Unter Berücksichtigung von Leerstand und Gebäudezustand wird die Bebauung im östlichen Abschnitt im Vergleich zum westlichen Abschnitt als von geringerer Wertigkeit eingestuft. Auch wird der Bewahrung des historischen Stadtraumes für den Übergang der Kuhturmstraße zum Lindenauer Markt eine höhere Bedeutung beigemessen als dem Übergang von der Jahnallee/Angerstraße zur Kuhturmstraße, zumal der Bebauungsplan zwingend eine baulich-räumliche Straßenraumverengung der Kuhturmstraße westlich der Angerstraße festsetzt.

Bei einer Variante 2a als Vorzugsvariante wird zwar die Dreilindenstraße von dem Straßenbahnverkehr entlastet, jedoch wäre demgegenüber die Widmung der Kuhturmstraße insgesamt als Fußgängerzone mit einer zusätzlichen Belastung der Anger-/Demmering- und Henricistraße durch Individualverkehr verbunden, da dieser aus Richtung Stadtzentrum ausschließlich über die Angerbrücke in den Stadtteil Lindenau einfahren kann und der Ziel- und Quellverkehr für die Henrici- und Demmeringstraße damit erhebliche Umwegfahrten in Kauf nehmen muß.

Auch wird eine zweigleisige Straßenbahnführung ohne separate Trassenführung den Zielen zur Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV nicht gerecht, ohne daß sich die Aufenthaltsqualität oder die möglichen Konflikte zwischen den jeweiligen Verkehrsteilnehmern wesentlich unterscheiden. Bei Verzicht auf die Realisierung einer separaten Stadtbahntrasse wäre auch die Förderfähigkeit der Gleiserneuerungen nicht mehr gegeben.

Die vollständige Widmung der Kuhturmstraße als Fußgängerzone wirft Probleme hinsichtlich des Anlieferverkehrs auf. Bei einer Zulässigkeit des Anlieferverkehrs in der Fußgängerzone kommt es zwangsläufig zu Behinderungen für den ÖPNV. Eine Anlieferung über Kleintransportmittel von der Angerstraße oder dem Lindenauer Markt aus scheidet aufgrund der langen Transportwege aus. Eine Anlieferung müßte demnach über die der Kuhturmstraße abgewandten Blockseiten erfolgen. Dies wäre mit erheblichen Eingriffen in den Bestand und mit einer erheblichen Minderung der Aufenthaltsqualität in den Blockinnenbereichen verbunden.

In der Gesamtbewertung ist aus planerischer Sicht daher festzuhalten, daß eine reine Bevorzugung der Faktoren Stadtbild/Entlastung nicht zwangsläufig zu einer Vorzugsvariante 2a führt und darüber hinaus auch die anderen Faktoren nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Als zweiter Vorschlag wird aus Sicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit bei reiner Bevorzugung der Faktoren Stadtbild/Aufenthaltsqualität die Variante 1a (eingleisige Straßenbahnführung im Bestand mit je einem Gleis bzw. einer Fahrtrichtung in der Kuhturm- und Dreilindenstraße mit Widmung der Kuhturmstraße als Fußgängerzone) zur Vorzugsvariante.

Dem sind im wesentlichen die gleichen Argumente wie zur vorstehenden Vorzugsvariante 2a entgegenzuhalten, wobei die Nichtberücksichtigung der Ziele für die Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV verstärkt in Gewicht fallen.

Als dritter Vorschlag wird aus Sicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit bei einer reinen Bevorzugung der Faktoren Entlastung und Aufenthaltsqualität eine veränderte Variante 3 (Abriß der Gebäude auf der nördlichen Seite der Kuhturmstraße, Integration einer zweigleisigen langsam fahrenden, nicht separierten Straßenbahn und der Widmung der Kuhturmstraße als Fußgängerzone mit Ausschluß des Anliegerverkehrs und zeitlich begrenzten Regelungen für den Anlieferverkehr) zur Vorzugsvariante.

Aus planerischer Sicht wird eine solche veränderte Vorzugsvariante den städtebaulichen Zielen einer tragfähigen Neuordnung nicht gerecht und ist nicht funktionsfähig. Neben dem Eingriff in den baulich-räumlichen Bestand, insbesondere im Übergang zwischen Lindenauer Markt und der Kuhturmstraße sowie den Nachteilen für die künftige Attraktivität des ÖPNV ist insbesondere zu befürchten, daß durch den Ausschluß von Anliegerverkehr auf dem gesamten Abschnitt der Kuhturmstraße eine Investitionsbereitschaft zur unverzichtbaren Neubebauung der nördlichen Straßenseite grundsätzlich gefährdet ist, u. a. auch durch die ausschließliche Erreichbarkeit für den ruhenden Verkehr nur auf Umwegen über die Anger-/Demmering- und Henricistraße unter gleichzeitiger Öffnung der nördlichen Blockseiten. Dies wäre andererseits lediglich mit einer Verlagerung der umweltrelevanten Eingriffsbewertung verbunden, die nicht in die vorliegende Darstellung der Umweltverträglichkeit einbezogen wurde.

Abschließend wird in Bezug auf die Variantendiskussion aus Sicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit eine Entscheidung zwischen der Variante 1a und einer veränderten Variante 3 empfohlen, da die vorstehend diskutierte Variante 2a aus Umweltsicht weiterhin als kritisch zu bewerten ist.

Aus planerischer Sicht kann dieser Empfehlung nicht gefolgt werden, da eine reine Bevorzugung einzelner Faktoren der komplexen städtebaulichen Aufgabenstellung für das vorliegende Plangebiet und den Zielsetzungen zur Sicherung einer langfristig geordneten Stadterneuerung mit Impulswirkungen für den Gesamtstadtteil und insbesondere für die Aufwertung und Attraktivierung des Stadtteilzentrums sowie der Beschleunigung und Verbesserung des ÖPNV nicht gerecht wird. Eine ausschließlich isolierte Betrachtung der Situation in der Kuhturmstraße vernachlässigt zwangsläufig die komplexen planerischen Zusammenhänge und verlagert die als umweltrelevant zu beurteilenden und abzuwägenden Maßnahmen und Auswirkungen in die der Kuhturmstraße benachbarten Bereiche, ohne diese hier in die Darstellung der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Der ausführliche und komplexe Entscheidungsprozeß im Verlauf des gesamten planerischen Verfahrens ist jedoch gerade dadurch gekennzeichnet, daß alle Faktoren korrespondierend einbezogen wurden. Dabei wurden für die einzelnen Faktoren Kompromißlösungen erarbeitet, abgestimmt und als tragfähig bewertet, so daß in Gesamtbetrachtung der Belange die vorliegende Konzeption des Bebauungsplanes der Umweltverträglichkeit am weitesten entspricht.

7.4.2 Planerische Abwägung zur Bewertung der Umweltverträglichkeit gemäß § 12 UVPG zur Bebauungsplankonzeption auf der Grundlage der Vorzugsvariante 5

7.4.2.1 Lärm

Parallel zum Bebauungsplan wurde vom Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig eine „Verkehrslärmuntersuchung für die Straßenbahntrasse Kuhturmstraße – zweigleisiger Ausbau – durchgeführt. Darüber hinaus wurde ein schalltechnisches Gutachten durch die Firma Bonk-Maire-Hoppmann GbR erarbeitet. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden die Auswirkungen der Straßenbahnlinie bei einem zweigleisigen Ausbau ermittelt und bewertet.

Die Ergebnisse dieser Gutachten, insbesondere die darin enthaltenen Maßeempfehlungen zum passiven Lärmschutz, werden in die Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen.

Darüber hinaus bestehen eine Reihe von Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes, die dazu beitragen, die von der Straßenbahntrasse ausgehenden Immissionen zu minimieren. Dazu gehören insbesondere die Verwendung einer emissionsarmen Fahrzeugtechnik, die Art der Fahrbahn sowie die Fahrgeschwindigkeit.

Im vorliegenden Fall verläuft die Straßenbahntrasse weitgehend innerhalb einer Fußgängerzone, so daß hier nur sehr geringe Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden.

7.4.2.2 Erholung

Der Bebauungsplan berücksichtigt im Gegensatz zu der in der UVP empfohlenen Variante 3 die hohe Erholungsqualität der Gärten der Wohnhäuser Kuhturmstraße 3, 5 und 7, da diese durch die getroffenen Festsetzungen im Bestand bestätigt werden und auf dieser Grundlage erhalten werden können.

7.4.2.3 Stadtbild / Sach- und Kulturgüter

Dem Abriß von 6 Gebäuden auf der Nordseite der Kuhturmstraße, darunter einem Kulturdenkmal, ist entgegen zu halten, daß dieser Eingriff eine städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Plangebietes ermöglicht, durch die eine komplexe funktionale und städtebauliche Erneuerung mit Anstoßwirkung für den gesamten Stadtteil gewährleistet werden kann. Dies bezieht sich auf die Funktionsfähigkeit einer Fußgängerzone mit separater Stadtbahntrasse, wenn dies auf den westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße beschränkt bleibt, einer funktionalen und durch kurze Wege umweltverträglichen Erschließung der an den Lindenauer Markt anschließenden Bereiche der Henrici- und Demmeringstraße sowie die Angebote für zentral erreichbare Stell- und Parkplatzschwerpunkte (Quartiersparkhäuser). Der damit erforderliche Abbruch der Gebäude auf der Nordseite der Kuhturmstraße und der zeitweisen stärkeren Verlärmung der Blockinnenbereiche stellt keinen Dauerzustand dar. Die städtebauliche Gesamtkonzeption und insbesondere auch der verkehrsgerechte Ausbau der Kuhturmstraße im östlichen Abschnitt bildet die Grundlage für die Neubebauung der Blockseite durch private Investoren. Für den Übergangszeitraum wären die Grundstücksflächen als wohnungsnaher Grünflächen zu gestalten, so daß die Erholungsfunktion im Plangebiet hierdurch nicht eingeschränkt wird.

Hinsichtlich der befürchteten Gebäudeschädigung durch den Straßenbahnbetrieb zu den südlichen Wohngebäuden Kuhturmstraße/Lindenauer Markt ist anzumerken daß in Bezug auf den laufenden Straßenbahnbetrieb auf einer neu gebauten Stadtbahntrasse die Auswirkungen geringer ausfallen als bei dem Betrieb auf einer alten Gleisanlage.

7.4.2.4 Flora und Fauna

Der Bebauungsplan berücksichtigt im Gegensatz zu der in der UVP empfohlenen Variante 3 die Gartensituation der Wohnhäuser Kuhturmstraße 1a, 1b, 3, 5 und 7, da diese Gebäude durch die getroffenen Festsetzungen im Bestand bestätigt werden und die Gärten auf dieser Grundlage nicht durch Maßnahmen betroffen sind.

7.4.2.5 Luft und Klima

Zu der angesprochenen Erhöhung der Schadstoffbelastung und den negativen Einflüssen auf das innerstädtische Klima durch den Bau der Verbindungsstraße zwischen Kuhturmstraße und Henricistraße ist einerseits anzumerken, daß solche Auswirkungen sehr kleinräumig ausfallen. Andererseits werden durch diesen kurzen Netzschluß wesentlich längere Umwegfahrten für den Ziel- und Quellverkehr über die Angerstraße zur Demmering- und Henricistraße, die zwangsläufig mit einer noch höheren Zunahme der Schadstoffbelastung und negativen Auswirkungen auf das innerstädtische Klima verbunden wären, ausgeschlossen.

Da das innerstädtische Klima wesentlich vom Anteil der versiegelten Flächen abhängig ist, ist auch zu berücksichtigen, daß die Festsetzungen des Bebauungsplanes, einschließlich der Planstraße, insgesamt eine um ca. 0,13 ha geringere Versiegelung zuläßt im Vergleich mit dem ursprünglichen Bestand.

7.4.3 Planerische Abwägung zu den Planungsempfehlungen der zusammenfassenden Darstellung der Umweltverträglichkeit

Die Planungsempfehlungen aus der Darstellung der Umweltverträglichkeit, die im einzelnen unter dem Kapitel 7.4.1 aus planerischer Sicht abgewogen wurden, werden nicht berücksichtigt, da diese nicht mit den städtebaulichen Zielsetzungen zur Gewährleistung einer langfristigen geordneten und funktionsgerechten Erneuerung des Plangebietes vereinbar sind.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 30.1 „Henricistraße“ zwischen Lindenauer Markt und Angerstraße ist aufgrund seiner Lage und den vorhandenen Entwicklungspotentialen von besonderer Bedeutung für die Aufwertung des Gesamtstadtteiles. Insbesondere bestehen zur Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV durch den Bau der neuen Stadtbahntrasse keine gleichwertigen Alternativen. Zusammenfassend ist dabei festzuhalten, daß die planerische Konzeption für den Bebauungsplan „Henricistraße“ aus dem städtebaulichen Gesamtkonzept für den Stadtteil Lindenau entwickelt wurde. Den Belangen einer geordneten und attraktiven Stadtteilentwicklung, von der wesentliche Anstöße zur städtebaulichen Erneuerung Lindenaus ausgehen können, wird eindeutig der Vorrang gegenüber anderen Belangen (Eingriffe in private Grundstücksflächen, Denkmalschutz, zeitlich begrenzte negative Auswirkungen von Gebäudeabbrissen u. a.) eingeräumt.

8. Sanierungsschwerpunkte

Die bisherigen Entwicklungen und Realisierungsabsichten im Plangebiet zeigen, daß gute Chancen bestehen, einen Teil der angestrebten Neuordnung mit privatem Kapitaleinsatz zu verwirklichen. Voraussetzung sind eine planungsrechtlich gesicherte Perspektive und geklärte Eigentumsverhältnisse.

Die mit dem Ausbau der Kuhlurmstraße verbundenen Eingriffe in den städtebaulichen Bestand und die erforderlichen Folgemaßnahmen, wie z.B. der Neubau der Planstraße, fallen unter die Maßnahmen des besonderen Städtebaurechtes und sind als Sanierungsmaßnahmen zu bewerten.

Für den Einsatz öffentlicher Mittel im Rahmen der besonderen Städtebauförderung sind darüber hinaus nach dem derzeitigen Kenntnisstand folgende Maßnahmenbereiche notwendig:

- Sanierung der Gebäude Henricistraße 12 - 16.
- Entkernung des Innenhofbereiches Henricistraße 12 - 18 und Realisierung einer Tiefgarage mit Innenhofbegrünung. Die Maßnahme dient auch der Deckung des Stellplatzbedarfes für die Gebäude Kuhlurmstraße 3 bis 13 und bezieht deren Grundstücke ein, so daß eine Bodenordnung durchgeführt werden muß. Wirtschaftliche Erlöse können durch eine Neubebauung an der Planstraße erzielt werden.
- Bestandssicherung des abbruchgefährdeten Baudenkmales Kuhlurmstraße 3. Hier ist ggfs. der komplementäre Einsatz von privatem Kapital, Städtebauförderungsmittel und Mitteln der Denkmalpflege zu prüfen. Die Maßnahme erhält dadurch ein besonderes Gewicht, weil die Verkehrslösung für den westlichen Abschnitt der Kuhlurmstraße dem Erhalt der Bebauung auf der nördlichen Straßenseite dient. Das Gebäude Kuhlurmstraße 3 stellt hier ein exponiertes Beispiel der klassizistischen Kleinbebauung in Lindenau dar.
- Verlagerung eines Gewerbebetriebes und Freimachung des Grundstückes zur Realisierung der Planstraße. Einerseits ergibt sich die Notwendigkeit der Planstraße zwingend aus der favorisierten Ausbauvariante für die Kuhlurmstraße, andererseits dient sie wiederum der effektiven Erschließung des Plangebietes und stellt eine funktionale Verbesserung dar.
- Verlagerung des Gewerbebetriebes südlich der Kuhlurmstraße. Die Verlagerung stellt eine Voraussetzung zur Realisierung einer raumschließenden Neubebauung dar, in der eine wesentliche Anstoßwirkung für die städtebauliche Wiederbelebung der Kuhlurmstraße gesehen wird. Der Betrieb grenzt lediglich an das förmlich festgestellte Sanierungsgebiet an, fällt aber in den Bereich, für den der Status der vorbereitenden Untersuchungen zunächst aufrecht erhalten worden ist.

- Realisierung der Quartiersparkhäuser in Kombination mit Mitteln, die aufgrund der Ablösung der Stadt Leipzig eingenommen wurden oder werden.

Finanzierungs- und Betreibermodelle wären parallel zum Bebauungsplanverfahren mit dem Ziel zu entwickeln, den ergänzenden Einsatz von privatem Kapital als wirtschaftlich tragfähig nachzuweisen.

- Realisierung der öffentlichen Grünfläche der Demmeringstraße / Henricistraße als quartiersbezogener Spielplatz.
- Realisierung der fußläufigen Blockquerung zwischen Henricistraße und Angerstraße im Rahmen der funktionalen Aufwertung des Fußwegenetzes.

Bezüglich bewohnter sanierungsbedürftiger Bausubstanz wird empfohlen, die Notwendigkeit der Erarbeitung eines Sozialplanes durch das ASW zu prüfen.

9. Inhalte des Bebauungsplanes

9.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise

9.1.1 Art der baulichen Nutzung

Aufgrund der städtebaulichen Vorprägung durch die vorhandene Nutzungsstruktur und der Nähe des Plangebietes zum Stadtteilzentrum werden die Baugebiete im Nahbereich des Lindenauer Marktes als besondere Wohngebiete (WB) festgesetzt. Dies entspricht den wesentlichen, bisher formulierten Zielen der Stadtteilentwicklung zur vorrangigen Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung. Mit der Festsetzung ist gewährleistet, daß in diesen Baugebieten auch zusätzliche, ergänzende Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Geschäfts- und Bürohäuser, sonstige Gewerbebetriebe und insbesondere die angestrebten Quartiersparkhäuser errichtet und betrieben werden können. Zur Unterstützung der planerischen Zielsetzung – den Lindenauer Markt sowie die Kuhlenturmstraße zu einem Einkaufs- und Geschäftszentrum zu entwickeln – wird für diese Bereiche darüber hinaus festgesetzt, daß hier in den Erdgeschossen ausschließlich Einzelhandels-, Dienstleistungseinrichtungen sowie Schank- und Speisewirtschaften zulässig sind. Die Versorgungsfunktion dieser Nutzungen ist dabei unter Berücksichtigung der Ergänzungsfunktionen zum Stadtteilzentrum zu beurteilen und nicht nur im Hinblick auf das engere Plangebiet zu bewerten.

Daher werden die übrigen Baugebiete als allgemeine Wohngebiete (WA) festgesetzt und durch Text ergänzt, daß die hier sonst nur ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störenden Gewerbebetriebe sowie Anlagen für Verwaltungen in den Baugebieten allgemein zulässig sind.

Das Nutzungsspektrum in den allgemeinen Wohngebieten wird andererseits dadurch eingeschränkt, daß die sonst ebenfalls ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht Bestandteil des Bebauungsplanes, d.h. nicht zulässig, sind. Diese Einschränkung dient dem Schutz der Wohnruhe, vermeidet zusätzliche Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr und ermöglicht die Ausbildung einer einheitlichen städtebaulichen Gestaltung. Der Ausschluß von Tankstellen in den festgesetzten besonderen Wohngebieten erfolgt aus gleichem Grund.

Mit der vorgesehenen Festsetzung der allgemeinen Wohngebiete ist davon auszugehen, daß die dort vorhandenen Gewerbebetriebe an der Angerstraße unzulässig sind. Diese werden als sonstige Gewerbebetriebe mit geringem Störgrad bewertet und wären aufgrund ihrer Betriebscharakteristik mindestens in Besondere Wohngebiete (WB) oder Mischgebiete (MI) zu verweisen. Die vorhandene und die angestrebte Gebietsprägung in diesem Teil des Plangebietes entspricht jedoch keinem dieser beiden Baugebiete. Um den betriebswirtschaftlich tragfähigen Fortbestand der vorhandenen Gewerbebetriebe zu sichern, sind unter Anwendung des § 1 Abs. 10 BauNVO für diese Betriebe in den festgesetzten allgemeinen Wohngebieten mit der Bezeichnung WA 2 und WA 5 Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen allgemein zulässig. Betriebserweiterungen sind dagegen nur ausnahmsweise zugelassen und die Beurteilung der Zulässigkeit an die verträgliche Integration in die allgemeinen Wohngebiete (WA) gebunden.

Die vorhandenen Gewerbebereiche im gesamten Plangebiet (WB und WA) haben sich in den vergangenen Jahrzehnten im Nebeneinander mit der Wohnbebauung entwickelt und etabliert. Es wird daher davon ausgegangen, daß hier das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme anzuwenden ist und von den Betrieben keine unverträglichen Störungen für die Wohnnutzung ausgehen.

Quartiersparkhäuser

Innerhalb der besonderen Wohngebiete WB 1 und WB 3 werden an der Henricistraße und an der Kuhturmstraße die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung von Quartiersparkhäusern geschaffen. Diese Anlagen dienen überwiegend dem gemäß SächsBO notwendigen Stellplatznachweis des jeweils unmittelbar angrenzenden Quartieres.

Die für die Errichtung der Quartiersparkhäuser notwendige Bebauungstiefe wird durch die Festsetzung speziell dafür vorgesehener überbaubaren Grundstücksflächen mit der Bezeichnung „Quartiersparkhäuser“ planungsrechtlich gesichert. Um übermäßige Gebäudehöhen dieser Quartiersparkhäuser zu vermeiden und um eine behutsame Anpassung derselben an die unmittelbar angrenzende Bebauung zu gewährleisten wird ergänzend zur Festsetzung dieser Flächen die maximale Firsthöhe auf 11,40 m begrenzt.

Die „Quartiersparkhäuser“ können auch durch einen kommerziellen Betreiber realisiert und bewirtschaftet werden, wenn der überwiegende Teil der Stellplätze für Nutzungen im Plangebiet zugewiesen wird. Der darüber hinausgehende Stellplatzanteil, der frei bewirtschaftet werden kann, ist für den Stellplatznachweis bestimmt, der aus der Erfüllung der Funktionsaufgaben des Stadtteilzentrums, inklusive der Ergänzungsfunktionen, die das Plangebiet erfüllt, herrührt.

9.1.2 Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung werden differenziert unter Berücksichtigung der kleinräumigen Gebietsprägungen vorgenommen. Neben der Festsetzung der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche bestätigt das Maß der baulichen Nutzung den Bestand. Dieses bedingt eine teilweise erhebliche Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung hinsichtlich der Grundflächenzahl (GRZ) und der Geschoßflächenzahl (GFZ) gem. § 17 Abs. 1 BauNVO.

Im Bereich des besonderen Wohngebietes mit der Bezeichnung WB 1 wird aufgrund der exponierten Lage zum Lindenauer Markt eine Grundflächenzahl von 0,8 und entsprechend der festgesetzten Anzahl zulässiger Vollgeschosse eine Geschoßflächenzahl von 3,2 festgesetzt. Diese Festsetzungen ermöglichen die Realisierung von tieferen Läden mit Orientierung zum Lindenauer Markt sowie des Quartiersparkhauses an der Henricistraße.

Auch in den übrigen Bereichen, die einer raumfassenden Blockrandbebauung zugeführt werden sollen, ist eine Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gem. § 17 Abs. 1 BauNVO erforderlich. Dadurch wird die vorhandene Gebietsprägung einer mehrgeschossigen Blockrandbebauung bestätigt und innerhalb des Plangebietes weiterentwickelt. Die Obergrenzen für die Grundflächenzahl werden i.d.R. auf 0,6 und für die Geschößflächenzahl auf 2,4 festgesetzt. Eine weitere Überschreitung der festgesetzten Ausnutzungsziffern kann bei beengten Grundstücksverhältnissen, insbesondere für Eckbebauungen, erforderlich werden. Wenn die städtebauliche Einfügung bei Einzelbauvorhaben durch die Anpassung von Bebauungshöhen und Bebauungstiefen auf vorhandene Nachbarbebauung erfolgt, kann - entsprechend der Nr. 1.2 der textlichen Festsetzung - in begründeten Einzelfällen die festgesetzte GRZ bis zu dem Maß von 0,8 überschritten werden.

Der Bebauungsplan läßt sowohl durch die Festsetzungen der GRZ als auch durch die textlichen Festsetzungen Überschreitungen der gemäß § 17 (1) BauNVO vorgegebenen Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung zu. Diese Überschreitungen sind jedoch gemäß § 17 (3) BauNVO in Verbindung mit §§ 26 a (1) und 17 (2) BauNVO zulässig, weil

1. das Plangebiet bereits am 01.07.1990 überwiegend bebaut war,
2. die besonderen städtebaulichen Gründe der Planung, welche sich aus den Zielen des Bebauungsplanes (u.a. Schließung von Baulücken, Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung zusätzlicher Geschäfts- und Dienstleistungseinrichtungen sowie von Quartiersgaragen, Sicherung vorhandener Gewerbenutzungen) ergeben, die Zulässigkeit dieser Überschreitung erfordern,
3. die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt sind, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden (mit der Umsetzung des Bebauungsplanes ist eine Verringerung des bestehenden Versiegelungsgrades verbunden) und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt sind (die Zielstellung des Bebauungsplanes beinhaltet auch eine Verbesserung der Verkehrssituation, durch die planungsrechtliche Sicherung der geplanten Planstraße, die Verbesserung des ÖPNV sowie die Neuordnung des ruhenden Verkehrs) und
4. sonstige Belange nicht entgegen stehen.

Die Zahl der Vollgeschosse entlang der Straßen im Plangebiet wird in der Regel mit einem Mindestmaß von III und einem Höchstmaß von IV Geschosse festgesetzt. Eine Betonung durch bis zu V-geschossige Gebäude erfolgt an den städtebaulich markanten Punkten im Eckbereich Lindenauer Markt/Henricistraße und Kulturenstraße/Angerstraße.

Die Begrenzung auf II Vollgeschosse erfolgt dagegen für das bestehende Wohnhaus im Blockinnenbereich auf dem Flurstück 319. Das an dieser Stelle vorgesehene Quartiersparkhaus soll mit seinem südlichen Gebäudeteil an die Brandwand des Wohngebäudes anschließen. Um die baulichen Höhen dieses Gebäudes sowie des unmittelbar anschließenden Quartiersparkhauses zu harmonisieren wird auch für den Bereich des planungsrechtlich gesicherten Bestandsgebäudes die Firsthöhe auf maximal 11,40 m festgesetzt.

Durch die Festsetzung der überbaubaren Flächen wird grundsätzlich die Festschreibung einer straßen- und wegebegleitenden Blockrandbebauung angestrebt. Eine Tiefe der überbaubaren Flächen von überwiegend 14,0 m wird dafür als ausreichender Spielraum auch für individuelle Baukörper angesehen.

Um die Realisierung etwas tieferer Läden mit oder ohne Dienstleistungseinrichtungen zu ermöglichen, wird einerseits im Bereich der Ecke Lindenauer Markt / Henricistraße eine größere Tiefe der überbaubaren Grundstücksfläche festgesetzt. Hier sowie auf der mit dem Planeinschrieb „Quartiersparkhaus“ gekennzeichneten überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb

des besonderen Wohngebietes mit der Bezeichnung WB 1 ist im Bereich des Erdgeschosses die Errichtung von Läden zulässig.

Bis auf die zuvor genannten und begründeten Ausnahmen werden die überbaubaren Flächen auf eine straßenrandbegleitende Bebauung beschränkt. Eine planungsrechtliche Bestätigung vorhandener baulicher Anlagen in den Blockinnenbereichen erfolgt damit im Sinne des o.g. Zieles nicht. Diese sollen unter einen erweiterten Bestandsschutz fallen, soweit die Ziele zur Umsetzung der Sanierungsschwerpunkte nicht entgegenstehen (z. B. bei angestrebter Hofentkernung). Damit können wertsteigernde Maßnahmen und Erhaltungsaufwendungen sowie Umnutzung im Rahmen des baulichen Bestandes erfolgen.

Langfristiges Planungsziel ist es jedoch, die bauliche Dichte auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu reduzieren und die Flächen einer privaten Freiflächennutzung zuzuführen. Zum Teil stehen solche Gebäude unmittelbar auf der Grundstücksgrenze, ohne daß auf den Nachbargrundstücken die Möglichkeit zum Anbau besteht. Ein typisches Beispiel ist der Gewerbehof an der Angerstraße, dessen südlicher Bebauungsriegel sich als Grenzbebauung weit in den Innenhof hineinzieht. Hier wird langfristig der Ersatz durch eine IV-geschossige Straßenrandbebauung angestrebt.

9.1.3 Bauweise

Zur Wahrung und Weiterentwicklung des historisch geprägten baulich-räumlichen Erscheinungsbildes im Stadtteil wird grundsätzlich eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Eine Abweichung von der geschlossenen Bauweise ist im allgemeinen Wohngebiet mit der Bezeichnung WA 3 im Bereich nördlich des Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes von der Henricistraße zur Angerstraße zu finden. Die hier geplante Wohn- und Bürohausbebauung ist in offener Bauweise zu errichten.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden an den Straßenbegrenzungslinien fast ausnahmslos durch Baulinien festgesetzt, um eine geschlossene, unmittelbare Straßenrandbebauung zu ermöglichen. Insbesondere wird die für das baulich-räumliche Erscheinungsbild der Kuhlenturmstraße angestrebte Torsituation dadurch planungsrechtlich gesichert. Lediglich die mögliche Überbauung des Fußweges auf der westlichen Seite der Planstraße an der Einmündung zur Henricistraße wird durch die Vorgabe von Baugrenzen festgesetzt. Eine räumliche Verengung des Straßenraumes ist aus stadtgestalterischen Gründen nicht zwingend erforderlich, jedoch sollen ausreichende Möglichkeiten zum Anbau an den Brandgiebel Henricistraße Nr. 16 gegeben werden.

Die rückwärtige Begrenzung der überbaubaren Flächen erfolgt weitgehend durch Baugrenzen.

9.2 Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze

Zur Beschränkung des Versiegelungsgrades durch neu zu errichtende Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und durch Tiefgaragen werden Stellplätze, Tiefgaragen, Garagen und Nebenanlagen für die Baugebiete ausschließlich auf den überbaubaren Grundstücksflächen und den umgrenzten Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen zugelassen.

Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Nebenanlagen mit maximal 20 m² Grundfläche und maximal 4 m Traufhöhe auch außerhalb der überbaubaren Fläche dient einer flexibleren Nutzungsmöglichkeit der Grundstücke, setzt aber im Sinne des Bodenschutzes gleichzeitig Grenzen.

Um die Errichtung von Tiefgaragen zu ermöglichen und gleichzeitig die Möglichkeit einer Begrünung der rückwärtigen Grundstücksbereiche zu gewährleisten, wird festgesetzt, daß Tiefgaragen ausnahmsweise außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind, wenn durch sie das Grundstück lediglich unterbaut wird und die Anlage, samt erforderlicher Abdeckung mit Bodenmaterial oder Substrat, nicht über die bestehende Geländehöhe hinausragt.

Der Ausschluß von oberirdischen Tankanlagen für Öl und Flüssiggas verhindert Beeinträchtigungen des Ortsbildes und dient weiterhin dem Ziel, die Freiflächen weitgehend für Freizeit- und Erholungsfunktionen nutzbar zu machen.

9.3 Öffentliche Erschließung / Verkehrsflächen

Die das Plangebiet erschließenden Anger-, Henricistraße sowie der östliche Abschnitt der Kuhturmstraße und die Planstraße werden als öffentliche Verkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Entsprechend den Zielsetzungen der städtebaulichen Attraktivierung des Plangebietes und Einfügung ergänzender Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen im Rahmen der Ergänzungsfunktion zum Stadtteilzentrum Lindenauer Markt wird die geplante Fußgängerzone im westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße zwischen dem Lindenauer Markt und der Planstraße mit als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußweg / Stadtbahntrasse festgesetzt.

Zur Verbesserung der fußläufigen Durchlässigkeit des Blockes in West-Ost-Richtung sowie zur Sicherung der Erschließung (insb. der Ver- und Entsorgung) wird in Verlängerung der Henricistraße zwischen der Henricistraße und der Angerstraße ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger festgesetzt.

9.4 Immissionsschutz

Brennstoffe

Für den Bereich des Bebauungsplanes wird die Verwendung von festen und flüssigen Brennstoffen zur Raumheizung und für Prozeßwärme ausgeschlossen, um den damit verbundenen Schadstoffausstoß zu unterbinden (bestehende Ofenheizungen genießen Bestandsschutz).

Die genannten Heizmedien sind nur zulässig, wenn bei der Verbrennung keine stärkeren Luftverunreinigungen anhand der Schadstoffe Schwefeldioxyd, Stickoxyd, Staub, Kohlendioxyd, Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffe als bei der Verbrennung von Erdgas "H" auftreten.

Um den Betrieb von offenen Kaminen und Kaminöfen in Wohnungen zu ermöglichen, wird eine ausnahmsweise Zulässigkeit dieser Heizmethoden festgesetzt, die aber an die Bedingung geknüpft ist, daß die Raumheizung dadurch nicht generell ersetzt werden darf.

Lärmschutz

Im April 1996 führte das Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig eine Verkehrslärmuntersuchung für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahntrasse im westlichen Abschnitt der Kuhturmstraße durch. Dabei konnte festgestellt werden, daß der maßgebliche Gesamt-lärmpegel aus Schienen- und Straßenverkehrslärm sinkt, da der Kfz-Verkehr untersagt wird.

Weiterhin wurde zur vervollständigten Betrachtung der Immissionssituation ein Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan „Henricistraße“ (Fa. Bonk-Maire-Hoppmann GbR,

Garbsen, 07.01.1997) erarbeitet. Die darin enthaltenen Maßnahmeempfehlungen zum passiven Lärmschutz sind in die Festsetzungen des Bebauungsplanes übernommen worden.

Darüber hinaus wird empfohlen, den Gleiskörper der Stadtbahntrasse mit absorbierendem Bodenmaterial auszuführen, moderne „leise“ Fahrzeugtechnik einzusetzen und zu prüfen, ob eventuell eine verkehrsordnungsrechtlich durchzusetzende Geschwindigkeitsbeschränkung der Stadtbahn im Sinne des Lärmschutzes notwendig ist.

9.5 Grünordnungsplan / Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Ausgleich

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Grünordnungsplan (GOP) erarbeitet. Die wesentlichen Inhalte, insbesondere die darin genannten Maßnahmeempfehlungen, wurden in den Bebauungsplanentwurf übernommen.

Bebauungspläne unterliegen gemäß § 8a BNatSchG prinzipiell den gesetzlichen Regelungen über Eingriffe in Natur und Landschaft. Sind aufgrund der Aufstellung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, so ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.

Da das Gebiet überwiegend baulich genutzt ist und mit Verwaltungs- und Versorgungsbauten, Lagerhallen, Baracken sowie Geschäfts- und Wohnhäusern heterogen und relativ dicht bebaut ist, wird von einer umfassenden möglichen Bebauung im Rahmen des § 34 BauGB ausgegangen. Da die Bebauungsmöglichkeiten durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht erweitert werden, ist ein Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich, soweit er durch die Bebauung der Baugebiete hervorgerufen wird.

Nach der seit dem 01.01.98 geltenden Neufassung des Baugesetzbuches, ist gemäß § 1a (3) ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Beides trifft auf den Bebauungsplan Nr. 30.1 „Henricistraße“ zu.

Hinsichtlich des wichtigsten Eingriffsaspektes, der Bodenversiegelung, ist zu bemerken, daß im Geltungsbereich des Bebauungsplanes schon heute ein sehr hoher Versiegelungsgrad zu verzeichnen ist. Damit ist der Eingriff schon vor der planerischen Entscheidung erfolgt, zumal mit der planungsrechtlichen Konzeption des Bebauungsplanentwurfes sogar eine Verringerung des Versiegelungsgrades erreicht wird (vgl. Grünordnungsplan S. 22).

Der Grünordnungsplan wurde vom Büro WERK • PLAN, Leipzig, Kaiserslautern erarbeitet und enthält die folgenden landespflegerischen Zielvorstellungen:

1. Erhalt der bestehenden städtischen Baustruktur
2. Ökologische Aufwertung des Plangebietes
3. Verwendung von standortgerechten, einheimischen Gehölzen
4. Minimierung des Versiegelungsgrades
5. Pflanzgebote
6. Begrünung des Straßenraumes
7. Regenwasserversickerung

Folgende aus den landespflegerischen Zielvorstellungen entwickelte Maßnahmevorschläge wurden auf der Grundlage des § 9 (1) Nrn. 20 und 25 BauGB in die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes übernommen:

- Generell sind bei Neupflanzungen standortgerechte, weitgehend einheimische Pflanzen zu verwenden.

- Für die Bereiche des öffentlichen Straßenraumes erfolgen Festsetzungen zu Baumpflanzungen (Kuhnturmstraße, Henricistraße und Planstraße), zur Bepflanzung der Baumscheiben sowie zur Verwendung von wasserdurchlässigen Belägen für Fußwege und Stellplätze.
- Für die Bereiche der privaten Grundstücke erfolgen Festsetzungen zu Baumpflanzungen je angefangene 300 m² nicht überbaubarer Grundstücksfläche sowie je 4 Stellplätzen, zur Verwendung von wasserdurchlässigen Belägen für Wege, Zufahrten und Stellplätze, zur Abdeckung und Begrünung der Tiefgaragen, zur Fassadenbegrünung der Quartiersgaragen und zum Erhalt der Fassadenbegrünung am Gebäude Kuhnturmstraße 2.

Die Festsetzungen für Pflanzmaßnahmen sowie zur Verwendung von wasserdurchlässigen Belägen für Wege, Zufahrten und Stellplätze auf den privaten Grundstücksflächen erfolgt mit der Zielsetzung, die Freiraum- und Erholungssituation in den Blockinnenbereichen der relativ dicht bebauten Wohnquartiere zu verbessern und den Versiegelungsgrad zu minimieren. Die Durchführung der Maßnahmen stellt keine Wertminderung für die privaten Grundstücke dar und ist nicht mit besonderen Aufwendungen verbunden, die die Wirtschaftlichkeit oder die Finanzierbarkeit von Bauvorhaben nachteilig beeinflussen können. Entschädigungsansprüche sind daher aufgrund der Festsetzungen nicht zu erwarten.

Von besonderer Bedeutung ist die Festsetzung zur Fassadenbegrünung der Quartiersgaragen. Diese Maßnahme dient einer optisch ansprechenden Einfügung der Baukörper in das ansonsten durch Wohngebäude geprägte städtebauliche Umfeld und ist aufgrund der relativ hohen Bebauungsdichte und der unmittelbaren Nachbarschaft unterschiedlicher Nutzungen für ein verträgliches Erscheinungsbild des öffentlichen und privaten Stadtraumes unerlässlich.

Darüber hinaus erfolgt die planungsrechtliche Sicherung der Grünfläche des sogenannten Nachbarschaftsparkes im Kreuzungsbereich Henricistraße/Demmeringstraße. Diese wird im Bebauungsplanentwurf als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz festgesetzt. Neben der Erhaltung der Grünfläche wird damit gleichzeitig dem im Stadtquartier bestehenden Defizit an Spielplätzen (vgl. Spielraumanalyse Lindenau) entgegen gewirkt. Aufgrund der Lage und der Größe der Grünfläche werden auf dem Spielplatz künftig im wesentlichen Angebote für die Altersgruppe bis 8 Jahre bereitgestellt werden können. Dies entspricht auch den Aussagen der Spielraumanalyse Lindenau, nach der für diese Altersgruppen ein besonderes Defizit besteht. Durch die Lage des Spielplatzes unmittelbar an den Verkehrsflächen der Demmering- und der Henricistraße sollte er aus Sicherheitsgründen mit einer entsprechenden Einfriedung versehen werden.

Der Grünordnungsplan kommt in seiner zusammenfassenden Bewertung zu folgendem Schluß: (vgl. S. 28 des GOP)

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein stark anthropogen überformtes Gebiet. Die Beeinträchtigungen des Bodens, die durch die Bebauung entstehen, können aufgrund der bestehenden Situation ebenfalls als gering eingestuft werden. Insgesamt kann durch die Planung aufgrund der vielfältigen Begrünungsmaßnahmen eine Aufwertung der ökologischen Situation festgestellt werden. Diese ist überwiegend durch die geplanten Entkernungen der Blockinnenbereiche zu erwarten.

9.6 Ver- und Entsorgung

Für die Ver- und Entsorgung der neuen Baugebiete wird davon ausgegangen, daß die im Umfeld vorhandenen Leitungsnetze ausgebaut und in das Plangebiet hinein verlängert werden können. Die im Bebauungsplan vorgesehenen öffentlichen Erschließungs- und Grünflächen sind im Umfang so bemessen, daß die erforderlichen Leitungstrassen innerhalb dieser Flächen untergebracht werden können.

Für die vorhandene Trafostation an der Angerstraße wird eine Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Elektrizität festgesetzt. Die Erreichbarkeit der Station ist über die Angerstraße gewährleistet.

9.7 Bodenschutz

Bei Neubebauung ist grundsätzlich auf sinnvollen Umgang mit dem Schutzgut Boden zu achten. Unbelasteter Boden kann innerhalb des Plangebietes als Massenausgleich verwendet oder an eine Bodenbörse oder Landschaftsbaumaßnahme weitergegeben werden. Der nicht kulturfähige Anteil kann bei der Verfüllung von Tagebaurestlöchern im Leipziger Süden eingesetzt werden. Bezüglich der weiteren Verwendung von Boden wird auch auf den Pkt. 9.8 (Altlasten) verwiesen.

9.8 Altlasten

Entsprechend der Maßnahmeempfehlung der orientierenden Erkundung von Altlastenverdachtsflächen des Plangebietes (durchgeführt im Dezember 1996 vom Institut für Energetik und Umwelt, Leipzig) wird das Flurstück 342 a gem. § 9 (5) Nr. 3 BauGB als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Für diesen Standort wurde im Rahmen des o.g. Gutachtens ein sehr hoher Wert an PAK ermittelt. Da sich trotz einer Versiegelung mit einer ca. 15 cm mächtigen Betonschicht eine Kontamination des Grundwassers nicht ausschließen läßt, sollten weitere Untersuchungen vorgenommen werden, um konkretere Aussagen für eventuell notwendige Sanierungsmaßnahmen zu bekommen.

Da bei den Sondierungen auf dem Flurstück 346 (Angerstraße 13-15) ein erhöhter Schwermetallgehalt festgestellt, der jeweilige Eingreifwert jedoch nicht erreicht wurde, sind hier keine Sofortmaßnahmen notwendig. Das Flurstück wird daher auch nicht gemäß § 9 (5) Nr.3 BauGB gekennzeichnet. Entsprechend der Maßnahmeempfehlung des Gutachtens sind jedoch bei einer Neubebauung des Geländes oder einer sensibleren Nutzung weitere Untersuchungen vorzunehmen bzw. eine ingenieurtechnische Begleitung bei Baumaßnahmen zu veranlassen.

Dieser und weitere untersuchte Altlastenstandorte, die nach Aussage des erwähnten Gutachtens geringe Schadstoffbelastungen aufweisen, sind in einem gesonderten Beiplan dargestellt. Dieser Beiplan liegt der Begründung als Anlage bei.

Im Zusammenhang mit der Altlastenthematik wird darauf hingewiesen, daß während der Ausführung von Neubaumaßnahmen auftretende altlastenrelevante Sachverhalte gemäß § 10 (3) EGAB zu dokumentieren sind und die zuständige Verwaltungsbehörde darüber zu informieren ist.

9.9 Denkmalschutz

Da hinsichtlich des in der Diskussion befindlichen Umbaus der Kuhlurmstraße die Belange des Verkehrs und des Denkmalschutzes konträr gegenüberstanden und eine eindeutige Vorgabe für die Erarbeitung der Bebauungsplankonzeption nicht gegeben war, wurden die möglichen Varianten zur Integration einer Stadtbahntrasse in die Kuhlurmstraße bzw. der Erhalt und die Rekonstruktion des derzeitigen Straßenraumes ohne ein zweites Straßenbahngleis in der Variantenuntersuchung „Ausbau Kuhlurmstraße“ (siehe Pkt. 3.4) untersucht, abgewogen und mit den Beteiligten einvernehmlich abgestimmt.

Im Ergebnis wurde der Konzeption des Bebauungsplanvorentwurfes die sog. Variante 5 des Gutachtens als „Vorzugsvariante“ zugrunde gelegt. Vorrangiges Planungsziel dieser Variante ist die von allen Beteiligten mitgetragene Integration einer separaten zweibahnigen Stadtbahntrasse in die Kuhlturnstraße zur Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im Stadtteil. Die Möglichkeiten, für die Realisierung der Stadtbahntrasse öffentliche Fördergelder einstellen zu können, wurde zur Erreichung eines günstigen Kosten- Nutzenverhältnisses in die Abwägungen der Varianten eingestellt.

Während der östliche Abschnitt der Kuhlturnstraße den Schwerpunkt der städtebaulichen Umgestaltung und Erneuerung im Stadtteil darstellt, steht für den westlichen Abschnitt der Kuhlturnstraße die Bewahrung und Sicherung des baulich- räumlichen Ensembles im Übergang vom Lindenauer Markt zur Kuhlturnstraße im Vordergrund. Der Erhalt der vorhandenen straßenbegleitenden Bebauung sichert die bauliche Verengung in der Kuhlturnstraße und damit auch die räumliche Fassung des Lindenauer Marktes als ablesbarer Dreiseitplatz sowie den Erhalt einer denkmalgeschützten Kleinbebauung in der Kuhlturnstraße.

Diese verkehrlichen, städtebaulichen, gestalterischen und denkmalbezogenen Planungsziele für die einzelnen Teilabschnitte der Kuhlturnstraße stellen das Ergebnis der Abwägung der unterschiedlichen Belange dar und sind als planerischer Kompromiß zu verstehen, auf dessen Grundlage der Konsens zwischen den Beteiligten zur Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens erreicht werden konnte.

Es wird darauf hingewiesen, daß bei der tatsächlichen Durchführung des mit der planerischen Konzeption vorgesehenen Abbruchs der Gebäude im östlichen Bereich der Kuhlturnstraße die Erarbeitung einer ausführlichen Dokumentation erforderlich wird.

9.10 Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

Hinweise

Ergänzend zu den sonstigen Inhalten des Bebauungsplanes werden Hinweise bzgl. evtl. vorhandener Kampfmittel im Boden, des Grundwasserstandes sowie des Denkmalschutzes in den Bebauungsplan aufgenommen.

Nachrichtliche Übernahmen

Die Gebäude und Einzeldenkmäler, die in der vorläufigen Denkmalliste der Stadt Leipzig aufgeführt sind sowie der Bereich des Sanierungsgebietes Leipzig-Lindenau sind im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen worden.

9.11 Örtliche Bauvorschriften nach § 83 SächsBO

Bei den Gestaltungsvorschriften handelt es sich um örtliche Bauvorschriften der Stadt Leipzig für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes auf der Grundlage von § 9 (4) BauGB in Verbindung mit § 83 SächsBO. Danach können örtliche Bauvorschriften auch als Bestandteil eines Bebauungsplanes nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften erlassen werden.

Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Gestaltung der wesentlichen Baukörperelemente mit Bedeutung für das städtebauliche Gesamterscheinungsbild.

Zur Gewährleistung baugebietstypischer Dachformen wird festgesetzt, daß die Dachgestaltung bei Baulückenschließungen und bei Anbauten an bestehende Gebäude an die Dachgestaltung der Nachbarbebauung bzw. der Hauptgebäude anzupassen ist. Die

gestalterische Einfügung kann durch die Aufnahme von Bezügen zu gestaltprägenden und gliedernden Elementen (z.B. Trauflinien) aus dem baulich-räumlichen Erscheinungsbild der Nachbarbebauungen nachgewiesen werden.

Die städtebaulich wirksame Dachlandschaft wird wesentlich durch Dachaufbauten bestimmt. Zur Bewahrung eines klaren und harmonischen Erscheinungsbildes trifft der Bebauungsplanentwurf Festsetzungen für die Form von Dachgauben und deren Anteil an den Gesamtlängen der jeweiligen Gebäudeseiten.

Grundsätzlich sind die Außenwände von Gebäuden als Putz-, Sicht- oder Verblendmauerwerk auszuführen. Die Verblendung von Fassaden oder Fassadenteilen mit Kunststoffen ist generell unzulässig. Damit soll die visuelle Einfügung von Einzelbaumaßnahmen in den Baubestand sichergestellt werden.

Um Überlagerungen und eine gestalterische Dominanz durch Werbeanlagen zu vermeiden, wird deren Zulässigkeit auf die Zone des Erd- und ersten Obergeschosses beschränkt. Zusätzlich erfolgen Beschränkungen für die Abmessungen von Werbeanlagen und die Beschränkung von Anlagen mit Beleuchtungseinrichtungen auf die Bereiche Lindenauer Markt und Kuhnturmstraße.

Zusätzlich zu den bereits im Zusammenhang mit der Grünordnung getroffenen Festsetzungen für die Gestaltung der Grundstücksfreiflächen wird festgesetzt, daß Mülltonnenabstellplätze mit Hecken zu umpflanzen sind, sofern diese nicht in Gebäude oder Gebäudeteile einbezogen sind. Damit soll eine negative Wirkung dieser notwendigen Nebenanlagen auf das gestalterische Gesamterscheinungsbild ausgeschlossen werden.

Die Festsetzung bezüglich der Einfriedung von Grundstücken entspricht der Vorprägung des Plangebietes durch bereits bebaute Grundstücke, die erhalten und weiterentwickelt werden soll.

Insgesamt sichern die Festsetzungen zur Gestaltung der Gebäude und der Grundstücke im Plangebiet ein städtebaulich harmonisches Erscheinungsbild innerhalb eines einheitlichen Rahmens und stellen damit keine unzumutbaren Einschränkungen der grundsätzlichen Baufreiheit dar. Auch sind mit diesen Festsetzungen keine unzumutbaren Steigerungen der Baukosten zu erwarten.

10. Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung (nach § 3 Abs. 1 BauGB) wurden die Bürger im Zeitraum vom 21.10.1996 bis 08.11.1996 im Rahmen einer Ausstellung über die Ziele und Folgen der Planung informiert. Die Planung wurde in 5 Varianten vorgestellt und am 23.10.1996 mit den Bürgern diskutiert. Die gestellten Fragen wurden während der Veranstaltung beantwortet. Neben den häufig hinterfragten Themen zum Planverfahren, Bauablauf und Realisierungstermin wurden folgende planungsrelevanten Anregungen gemacht:

- Für den Planungsbereich ist ein Lärmschutzgutachten zu erarbeiten.
- Die Problematik möglicher höherer Erschütterungswerte durch das zweite Straßengleis in der Kuhnturmstraße ist abzuklären.
- Der Denkmalschutz ist gegenüber der Wirtschaftlichkeit des Erhaltes der Gebäude abzuwägen.
- Die Anlieferung der Läden in der Kuhnturmstraße ist zu gewährleisten.
- Der Neubauanteil sollte auf das notwendige Maß beschränkt bleiben.
- Der Straßenraum Kuhnturmstraße soll in seiner historisch gewachsenen Dimension erlebbar bleiben.

Von den Beteiligten wurde die Aufstellung eines Bebauungsplanes positiv gewertet. Nach reifer Diskussion wurde durch die Bürger die Variante 5 als die für die weitere Planung zu Grunde liegenden Variante eingeschätzt.

Die Anregungen wurden wie folgt in die weitere Bearbeitung aufgenommen:

- Für das Plangebiet wurden ein Lärmschutzgutachten und eine Erschütterungsstudie erstellt, deren Ergebnisse in die Planung einfließen.
- Der Vorzugsvariante folgend wurden in Abstimmung mit der unteren Denkmalbehörde zwei der denkmalgeschützten Gebäude überplant, so daß ein Neubau mit versetzter Bauflucht möglich ist.
- In Umsetzung der Vorzugsvariante wird nur ein Teilbereich der Kuhturmstraße (ca. 95 m) als Fußgängerbereich ausgewiesen. Diese Strecke erlaubt noch den Transport der Waren mit Kleinstfahrzeugen von den in der Planstraße und im Einmündungsbereich der Kuhturmstraße zum Lindenauer Markt möglichen Anlieferbuchten. Verkehrsorganisatorisch ist auch ein Befahren der Fußgängerzone in Ausnahmefällen regelbar.
- Die Vorzugsvariante geht vom Erhalt des westlichen Straßenabschnittes der Kuhturmstraße aus, damit werden im Vergleich zu anderen Varianten sechs weitere Gebäude im Bestand übernommen und der Neubau auf ein Minimum beschränkt.
- Mit der Vorzugsvariante wurde ein Kompromiß zwischen den für den zweigleisigen Ausbau der Kuhturmstraße notwendigen Flächenbedarf und dem erhaltenswerten Straßenraum angestrebt. Der in dieser Variante zum Erhalt vorgesehene westliche Straßenabschnitt bleibt damit in seinen historischen Dimensionen erlebbar.

11. Berücksichtigung der Anregungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden mit Schreiben vom 16.10.1996 beteiligt. Insgesamt wurden 12 TÖB und zusätzlich der Bürgerverein Lindenau e. V. angeschrieben, von denen das Landesamt für Denkmalpflege und der Bürgerverein keine Stellungnahme abgaben.

Folgende TÖB nahmen die Planung ohne Anregungen zur Kenntnis:

- Regionale Planungsstelle
- Polizeidirektion Leipzig
- Polizeipräsidium Leipzig
- Regionaler Planungsverband Westsachsen
- Stadtwerke Leipzig.

Die folgenden Hinweise der anderen TÖB betrafen Sachverhalte, die nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens sind:

- Industrie- und Handelskammer: Die vorgesehenen Projekte des ruhenden Verkehrs (Parkhäuser) sind unbedingt zu realisieren.
- Kommunale Wasserwerke: Die getroffenen Hinweise betreffen Leitungen im öffentlichen Raum.
- LVB: Hinweise zum Gestaltungsplan.

- Staatliches Umweltfachamt: Für die nötigen Abrisse ist eine Abfallkonzeption zu erstellen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind im Rahmen der Neubaurealisierung weitgehendst zu mindern. Es wird gefordert, weitere Hinweise für die Errichtung von Tiefgaragen und die bauausführenden Firmen in den Bebauungsplan aufzunehmen (Beschränkung der Bodenverdichtung, Schutz vor Kontamination, Einhaltung von DIN-Vorschriften, Beseitigung von Bodenbelastungen durch Baustofflagerung).

Folgende Planungsrelevanten Hinweise der TÖB wurden bereits in der Planung berücksichtigt:

- Industrie- und Handelskammer: Die Anlieferung muß für die gesamte Kuhlenturmstraße gewährleistet werden. Die Gewerbetreibenden sind über die Planung zu informieren.
- Kommunale Wasserwerke: Es ist mit dem Ansteigen des Grundwasserstandes zu rechnen.
- Landesamt für Archäologie: Das Plangebiet liegt in einem archäologischen Relevanzbereich, in dem Meldepflicht bei Bodenfunden besteht.
- Staatliches Umweltfachamt: Der Hinweis zur hydrologischen Situation ist aufzunehmen. Die geplante Regenwasserversickerung ist zu überprüfen. Es sind Altlastenuntersuchungen durchzuführen. Die Flächenversiegelung ist zu minimieren. Die Pflanzenartenliste ist zu übernehmen. Im Plangebiet sind Lärmschutzmaßnahmen festzusetzen.
- Leipziger Wohnungsbaugesellschaft mbH: Einer mehrgeschossigen Grenzbebauung zwischen dem Grundstück Lindenauer Markt 4 und den Grundstücken Henricistraße 6 und 8 wird nicht zugestimmt.

Folgender Hinweis fand keine Berücksichtigung:

Der durch die Leipziger Wohnungsbaugesellschaft vorgebrachte Hinweis, die Parkhäuser mit geschlossener Fassade festzusetzen, wurde nicht berücksichtigt, da die Umsetzung der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zum Lärmschutz durch eine Vielzahl von konstruktiven und technischen Möglichkeiten realisierbar ist. Mit dem Bebauungsplan wird deshalb die Gestaltung der Außenhaut nicht eingeschränkt.

12. Berücksichtigung der Anregungen aus der öffentlichen Auslegung und dem Änderungsverfahren

Die entsprechend § 3 Abs. 2 BauGB beschlossene öffentliche Auslegung fand vom 12.04.99 bis 11.05.99 statt.

Während der öffentlichen Auslegung wurden keine Anregungen vorgebracht, die eine Änderung der Planung verursachen. Die Kenntnis von nicht schriftlich vorgebrachten Bedenken betroffener Nachbarn zur grenzständigen Bebauung mit dem im WB 1 geplanten Quartiersparkhaus war ausschlaggebend für das eingeleitete Änderungsverfahren nach § 3 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 BauGB. Die Änderungen berührten nicht die Grundzüge der Planung und die Träger öffentlicher Belange wurden weder erstmalig noch stärker als bisher berührt. Die Beteiligung der Betroffenen wurde daher entsprechend § 3 Abs. 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 BauGB durchgeführt.

Der Planungsinhalt änderte sich wie folgt:

Die besonderen Wohngebiete WB 1 und WB 2 sind direkt oder als Nachbar von den Festsetzungen des Quartiersparkhauses berührt. Im Bebauungsplanentwurf grenzte die überbaubare Grundstücksfläche für das Quartiersparkhaus (WB 1) unmittelbar an die südlich gelegenen Flurstücke 319 b, 319 und 324 (WB 2). Diese Festsetzung war an keine Begrenzung der baulichen Höhenentwicklung gebunden.

Obwohl in der näheren Umgebung eine bis an die Grundstücksgrenze rückende auch mehrgeschossige Bebauung vorhanden ist und die bisherigen Festsetzungen damit der Eigenart des Gebietes entsprachen, wurde mit den Änderungen auf bestehende Bedenken reagiert. Das Quartiersparkhaus wird daher in seiner Höhenentwicklung auf die maximale Firsthöhe des angrenzenden Hinterhauses des Flurstückes 319 begrenzt und orientiert sich damit am Bestand. Durch Festsetzung einer Baulinie wird die Errichtung des Parkhauses nun in einem Abstand von 6 m zur südlichen Grundstücksgrenze festgelegt. Der eingeschossige grenzständige Anbau bleibt davon unberührt.

Die bisherigen Punkte 5.1 und 5.2 der örtlichen Bauvorschrift, die sich auf maximale Höhe und geringere Abstandsflächen des Parkhauses bezogen, entfallen damit.

Eine mehrgeschossige grenzständige Bebauung ist nur innerhalb der in beiden Baugebieten (WB 1 und WB 2) ausgewiesenen und aneinander grenzenden überbaubaren Flächen möglich und reagiert damit auf die bereits bestehende Grenzbebauung des Flurstückes 319.

Mit den vorgenommenen Änderungen sollen Spannungen zwischen den Grundstücken vermieden werden.

13. Flächenbilanz

Öffentliche Erschließung	ca. 1,2 ha	30,0 %
Öffentliche Grünfläche	ca. 0,1 ha	2,5 %
Baugebiet	ca. <u>2,7 ha</u>	<u>67,5 %</u>
	4,0 ha	100 %

14. Bodenordnung

Es ist davon auszugehen, daß unabhängig von der Klärung eigentumsrechtlicher Altansprüche als Grundlage zum Vollzug des Bebauungsplanes für verschiedene Bereiche bodenordnende Maßnahmen oder Verfahren durchgeführt werden müssen. Hierzu gehört insbesondere der Bereich der Kuhturnstraße.

Weiterhin werden bodenordnende Maßnahmen zur Realisierung der Quartiersparkhäuser sowie Grunderwerb zur Realisierung des festgesetzten öffentlichen Spielplatzes an der Ecke Henrici-/ Demmeringstraße erforderlich.

Daher wurde ein entsprechendes Umlegungsverfahren gemäß §§ 45 ff. BauGB eingeleitet.

15. Kosten

Die folgend aufgeführte Kostenermittlung wurde unter Ansatz der aktuellen Pauschalkosten für Straßen und Wegebau sowie der Bodenwerte aus der Bodenrichtwertkarte der Stadt Leipzig aufgestellt. In diesem Zusammenhang wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß es sich hierbei lediglich um eine überschlägige Ermittlung handelt, die einen groben Orientierungswert darstellt. Die tatsächlichen Kosten können erst nach Vorliegen der Ausbauplanung ermittelt werden.

15.1 Kosten für den Um- und Ausbau der Kuhturmstraße

Unrentierliche Kosten gesamt entsprechend der Machbarkeitsstudie zur ÖPNV-Verbesserung in der Kuhturmstraße, atelier stadt & haus, Januar 1996:

2.290 TDM

In diesen überschlägig ermittelten Kosten, sind alle Kosten für den Umbau der Kuhturmstraße enthalten. Zu klären ist noch, ob und in welchem Umfang Teile diese Kosten von den Leipziger Verkehrsbetrieben übernommen werden. Sollte dies der Fall sein, so reduzieren sich die für die Stadt Leipzig zu tragenden Kosten um den jeweiligen Betrag.

15.2 Kosten für die erstmalige Herstellung von Erschließungsstraßen

Die Stadt Leipzig erhebt zur teilweisen Deckung ihres Aufwandes für die erstmalige Herstellung der öffentlichen Straßen Beiträge nach Maßgabe der Satzung der Stadt Leipzig über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen. Aus diesem Grund ist bei der Kostenermittlung die Gesamtsumme der Erschließungskosten für die erstmalige Erstellung von Erschließungsanlagen um den in der Satzung festgelegten Anteil der beitragspflichtigen Anlieger (90%) zu reduzieren.

Entsprechend § 2 (1) a) der o.g. Satzung sind bei der Ermittlung der beitragsfähigen Kosten für die erstmalige Herstellung der Erschließungsanlagen auch diejenigen für ggf. notwendigen Grunderwerb (auch städtische Grundstücke) sowie für Entwässerung, Beleuchtung und Begrünung der Straße zu berücksichtigen.

Fahrbahnneubau (inkl. Entwässerung, Beleuchtung und Baumpflanzungen)	ca. 461 TDM
abzüglich Umlage gem. der Satzung der Stadt Leipzig über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (90%)	- ca. 415 TDM
Anteil der Stadt an den Straßenneubaukosten	ca. 46 TDM

15.3 Kosten durch die festgesetzten Baumpflanzungen in bereits bestehenden Straßen

Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zu Baumpflanzmaßnahmen in bereits bestehenden Straßen. Dort sind insgesamt 8 Bäume zu pflanzen und die jeweiligen Baumscheiben herzustellen. Für die dafür entstehenden Kosten erhebt die Stadt Leipzig Beiträge gem. der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (Straßenausbaubeitragsatzung). Der von der Stadt Leipzig zu tragende Anteil berechnet sich wie folgt:

Kosten für Baumpflanzungen (inkl. Herstellung der Baumscheiben)	ca. 36 TDM
abzüglich Umlage gem. Straßenausbaubeitragsatzung (75%) (Anliegerstraße; Ausbau nach dem 01.01.2001)	- ca. 27 TDM
Anteil der Stadt an den Kosten für die Baumpflanzungen in bereits bestehenden Straßen	ca. 9 TDM

15.4 Kosten für die Erstellung des geplanten öffentlichen Spielplatzes

Kosten für die Realisierung der Erstellung des festgesetzten öffentlichen
Spielplatzes an der Ecke Henricistraße / Demmeringstraße
derzeitiger Kenntnisstand; inkl. Planungskosten) ca. 285 TDM

abzüglich des förderfähigen Anteiles von 2/3 der Gesamtsumme - ca. 190 TDM

Anteil der Stadt Leipzig ca. 95 TDM

Die Kosten sind beim Amt für Stadtsanierung und Wohnungsbauförderung bereits eingestellt.

15.5 Kosten für die festgesetzten Wegerechte ca. 17 TDM

15.6 Überschlägige Gesamtkostenermittlung

Kosten für den Um- und Ausbau der Kuhturmstraße ca. 2.290 TDM

Anteil der Stadt an den Straßenneubaukosten ca. 46 TDM

Anteil der Stadt an den Kosten für die Baumpflanzungen
in bereits bestehenden Straßen ca. 9 TDM

Anteil der Stadt an den Kosten für die Erstellung des festgesetzten
öffentlichen Spielplatzes ca. 95 TDM

Anteil der Stadt für die festgesetzten Wegerechte ca. 17 TDM

Gesamtkosten (überschlägig) 2.457 TDM

Es ist vorgesehen, die o.g. Mittel zu gegebener Zeit in den Haushaltsplan der Stadt Leipzig aufzunehmen bzw. die Kosten an Dritte zu übertragen, ggf. auf der Grundlage entsprechender Verträge.

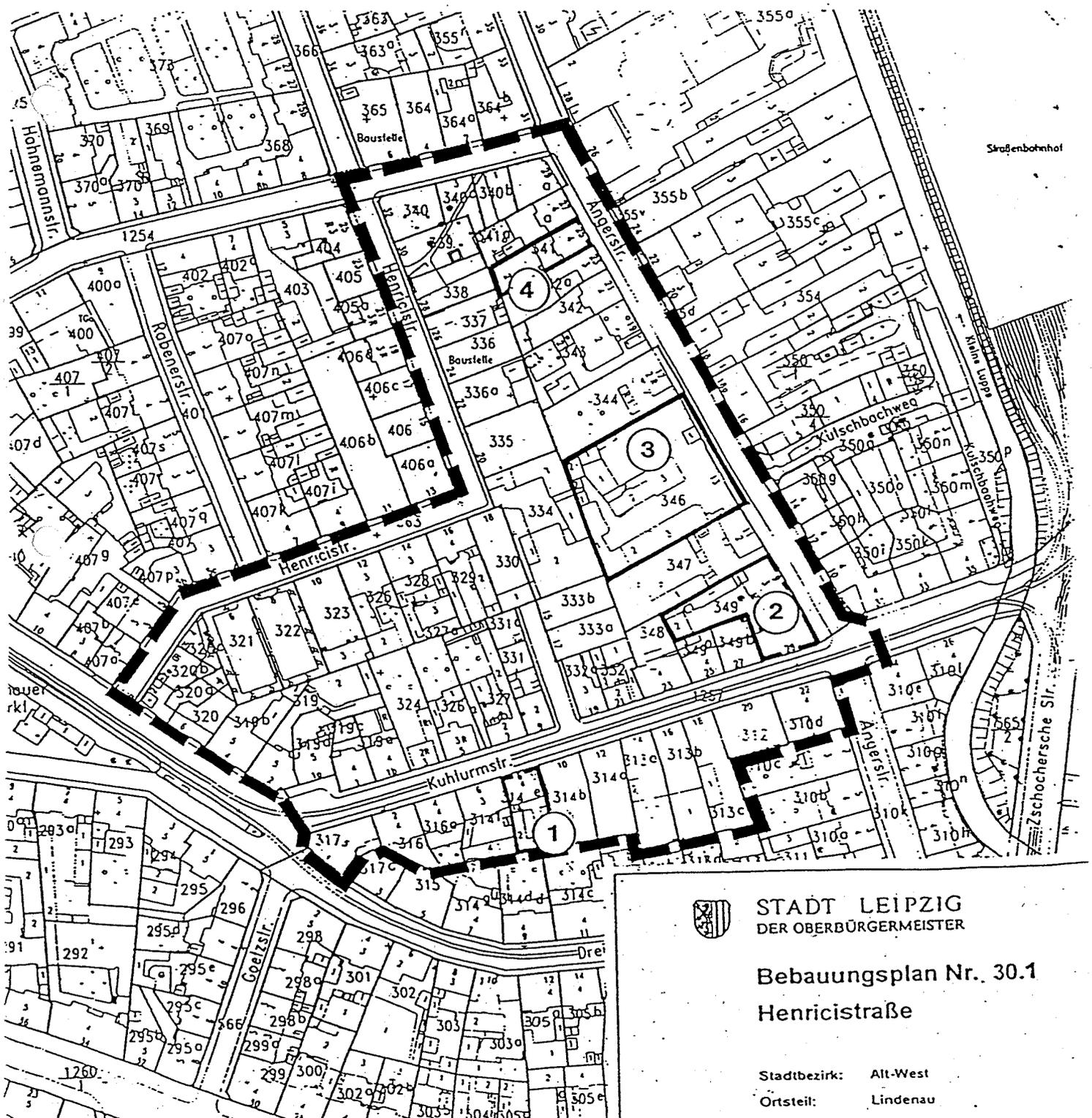
Aufgestellt:
atelier stadt & haus
Essen, 06.03.2000

Anlagen: 1. Plan mit Altlastenverdachtsstandorten
2. Plan mit maßgeblichem Außenlärmpegel
3. Pflanzliste

Altlastenstandorte mit geringer Umweltgefährdung

aufgrund des Gutachtens zur orientierenden Erkundung von Altlastenverdachtsflächen
im B-Plangebiet "Henricistraße" Leipzig Lindenau; Stand 01/97

AI - Kennziffer	Standort	Nutzung
1	Kuhturmstraße 8	Schlosserei
2	Angerstraße 9	Garagen
3	Angerstraße 13-15	Gewerbehof
4	Angerstraße 25	Werkstatt-Masch.bau Fa. Wittenbecher

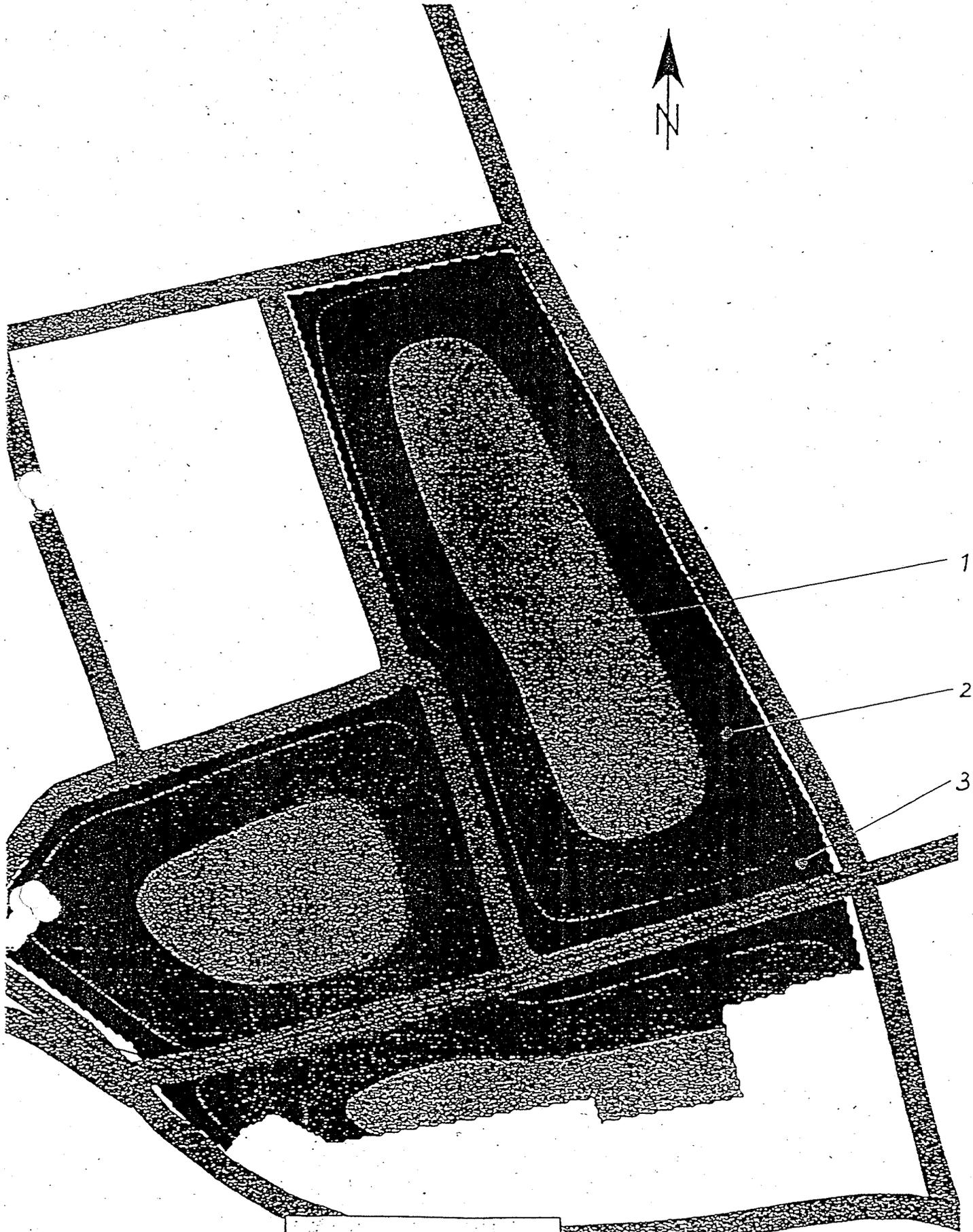


STADT LEIPZIG
DER OBERBÜRGERMEISTER

Bebauungsplan Nr. 30.1
Henricistraße

Stadtbezirk: Alt-West
Ortsteil: Lindenau





gende

Straße

Schiene

stab 1: 1500

maßgeblicher
Außenlärmpegel

55 <=		< 55	
60 <=		< 60	
65 <=		< 65	1
70 <=		< 70	2
75 <=		< 75	3

-95336-
Anlage 5



Anlage

Gehölzartenliste

Im folgenden wird eine Empfehlung für die Pflanzenauswahl in unterschiedlichen Bereichen wie z.B. für den Straßenraum und Privatbereich gegeben.

1. Baumarten für den Straßenraum

Acer negundo	Eschen-Ahorn
Acer platanoides	Spitzahorn
Aesculus x camea	Roßkastanie
Alnus cordata	Herzblättrige Erle
Betula pendula	Birke
Crataegus laevigata	Zweigriffliger Weißdorn
Crataegus laevigata 'Paul's Scarlet'	Echter Rotdorn
Fraxinus excelsior	Gewöhnliche Esche
Prunus padus	Traubenkirsche
Quercus robur	Stieleiche
Sorbus aucuparia	Eberesche
Tilia cordata	Winter Linde

2. Gehölze für die öffentlichen Grünbereiche (Bäume und Sträucher)

Acer campestre	Feldahorn
Acer platanoides	Spitzahorn
Betula pendula	Birke
Prunus avium	Vogelkirsche
Quercus petraea	Traubeneiche
Quercus robur	Stieleiche
Sorbus aria	Mehlbeere
Sorbus aucuparia	Eberesche
Tilia cordata	Winterlinde
Tilia platyphyllos	Sommerlinde
Ulmus carpinifolia	Feldulme
Amelanchier lamarckii	Kupferfelsenbirne
Buddleia davidii	Schmetterlingsstrauch
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus sanguineum	Hartriegel
Cornus mas	Kornelkirsche
Corylus avellana	Hasel
Ligustrum vulgare	Liguster
Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
Philadelphus coronarius	Bauernjasmin
Rosa arvensis	Feld rose
Rosa canina	Hundsrose

Rosa rubiginosa	Schottische Zaunrose
Salix caprea	Salweide
Sambucus nigra	Holunder
Sorbus aucuparia	Eberesche
Sorbus aucuparia var. edulis	Eßbare Eberesche
Syringa vulgaris	Flieder
Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

3. Gehölze für den Privatbereich (Bäume und Sträucher)

Acer campestre	Feldahorn
Acer platanoides	Spitzahorn
Betula pendula	Birke
Prunus avium	Vogelkirsche
Quercus petraea	Traubeneiche
Quercus robur	Stieleiche
Sorbus aria	Mehlbeere
Sorbus aucuparia	Eberesche
Tilia cordata	Winterlinde
Tilia platyphyllos	Sommerlinde
Ulmus carpinifolia	Feldulme
Amelanchier lamarckii	Kupferfelsenbime
Buddleia davidii	Schmetterlingsstrauch
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus sanguineum	Hartriegel
Cornus mas	Kornelkirsche
Corylus avellana	Hasel
Ligustrum vulgare	Liguster
Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
Philadelphus coronarius	Bauernjasmin
Rosa arvensis	Feldrose
Rosa canina	Hundsrose
Rosa rubiginosa	Schottische Zaunrose
Salix caprea	Salweide
Sambucus nigra	Holunder
Sorbus aucuparia	Eberesche
Sorbus aucuparia var. edulis	Eßbare Eberesche
Syringa vulgaris	Flieder
Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

(Gehölzarten für die Heckenbepflanzung)

Acer campestre	Feldahorn
Carpinus betulus	Hainbuche
Ligustrum vulgare	Liguster
Fagus sylvatica	Rotbuche

Hinzu kommen noch die Sträucher der Artenliste 2 „Gehölze für den Privatbereich“.
(Obstbäume)

Apfelsorten:

Champagner Renette
Cox Orange
Danziger Kantapfel
Goldparmäne
Lederapfel
Rheinischer Bohnapfel
Roter Boskoop
Schöner aus Boskoop
Schöner aus Nordhausen

Birnensorten:

Alexander Lukas
Gellerts Butterbirne
Gute Luise
Frankelbacher Mostbirne

Kirschsorten:

Groß schwarze Knorpelkirsche
Hedelfinger Riesen

Zwetschgensorten:

Hauszwetschge

Weitere Arten können bei einer genaueren Ausführungsplanung festgelegt werden.

