STADT LEIPZIG
RATSVERSAMMLUNG

RB

Nr. 80.3

Drucksache Nr. II/880

Beschluß

Nr. 766/97

der 37. Ratsversammlung

vom 19.02.97

Betr.: Bebauungsplan Nr. 80.3 'Berliner Brücke'

Die Ratsversammlung beschließt:

1. Die Bestätigung des Abwägungsprotokolls
2. Den Bebauungsplan Nr. 80.3 "Berliner Brücke" für die Straßenbaumaßnahme "Bundesstraße 2 (neu), Berliner Brücke und Ortsdurchfahrt (OD) Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße einschließlich Brandenburger Brücke" als Satzung
3. Die Billigung der Begründung
4. Die Aufhebung entgegenstehender früher getroffener Festsetzungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80.3 'Berliner Brücke'.

Votum: mehrheitlich bei 4 Gegenstimmen und einigen Stimmenthaltungen

Stadt Leipzig
Ratsversammlung

RV

Vorlage
des Oberbürgermeisters

Vorlage DB Nr.: 569/96 [X] öffentlich
Drucksache Nr.: II/ 880 [ ] nicht öffentlich

[X] **beschlossen**
[ ] **mit Änderungen beschlossen**
[ ] **abgelehnt**
[ ] **vertagt**
[ ] **zurückgezogen**

Ausschuß Planung und Bau
am 11.02.97 Votum: 7/1/1
Ausschuß Umweltschutz und Ordnung
am 18.02.97 Votum: 7/0/1
Ausschuß
am Votum:
Ausschuß
am Votum:
Stadtbezirksbeirat Mitte
am 06.02.97 Votum: 10/0/0
Ortschaftsrat
am Votum:

Beschluß der 37. Ratsversammlung Nr. 766/97
vom 19.02.97 Votum: m/4/ e

Wegen Befangenheit gemäß § 20 SächsGemO
waren Mitglieder ausgeschlossen

[X] nein

[ ] ja

Dezernat **Planung und Bau**

Betreff (Kurzbezeichnung):

Bebauungsplan Nr. 80.3 'Berliner Brücke'

Beschlußvorschlag

[X] Satzung - tritt nach Bekanntmachung in Kraft

Die Ratsversammlung beschließt:
1. Die Bestätigung des Abwägungsprotokolls
2. Den Bebauungsplan Nr. 80.3 "Berliner Brücke" für die Straßenbaumaßnahme "Bundesstraße 2 (neu), Berliner Brücke und Ortsdurchfahrt (OD) Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße einschließlich Brandenburger Brücke" als Satzung
3. Die Billigung der Begründung
4. Die Aufhebung entgegenstehender früher getroffener Festsetzungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80.3 'Berliner Brücke'.

Finanzielle Auswirkungen nein wenn ja ⇩

		wirksam von bis	Höhe	wo veranschlagt (HH-Stelle)
Verwaltungshaushalt	Einnahmen / Ausgaben			
Vermögenshaushalt	Einnahmen / Ausgaben			

Folgekosten (in o.g. Beträgen nicht enthalten) nein ja

		wirksam von bis	Höhe	wo veranschlagt (HH-Stelle)
zu Lasten anderer OE	Verw.-H.H. / Verm.-H.H.			
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Verw.-H.H. / Verm.-H.H.			

Auswirkungen auf den Stellenplan nein wenn ja ⇩

beantragte Stellenerweiterung	vorgesehener Stellenabbau

1. Begründung zur Vorlage

1.1. Bisherige Verfahren

Die Stadtratsversammlung hatte in ihrer Sitzung am 20.03.1996 den Billigungs- und Auslegungsbeschluß für den Bebauungsplan Nr. 80.3 „Berliner Brücke" gefaßt.

Die gesamte Verkehrstrasse der neuen Bundesstraße 2 einschließlich ihrer Weiterführung über das Tangentenviereck Ost bis zur Prager Straße ist im Flächennutzungsplan, in den verkehrspolitischen Leitlinien und im mittelfristigen Programm zum Ausbau des Straßenhauptnetzes und der Brücken der Stadt Leipzig (1. Kategorie) enthalten.

Im Zusammenhang mit der Erschließung des neuen Messegelände erfolgte die Neutrassierung der Bundesstraße 2 zwischen der Autobahn A 14 und dem Stadtzentrum. Mit der Einweihung des neuen Messegeländes im April 1996 wurde die neue Bundesstraße 2 bis zur Theresienstraße für den Verkehr freigegeben.

Das Baurecht für diese Verkehrstrasse wurde bzw. wird innerhalb des Stadtgebietes von Leipzig über folgende weitere Bauleitpläne geschaffen:

1. B-Plan Nr. 80.1 „Dübener Landstraße Süd (B 2)", rechtskräftig seit 11.11.1995
2. B-Plan Nr. 80.2 „Weiterführung der B 2, Abschnitt Essener Straße bis Theresienstraße", rechtskräftig seit 29.04.1995
3. B-Plan Nr. 80.4 „B 2/Tangentenviereck Ost von Rackwitzer Straße bis Brandenburger Brücke"
4. Planfeststellungsverfahren für „Tangentenviereck - Bereich Friedrich-List-Platz"
5. B-Plan Nr. 118.1 „Grenzstraße"
6. B-Plan Nr. 118.2 „Tangentenviereck Ost - Gerichtsweg bis Prager Straße"

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes fand in der Zeit vom 01.07.1996 bis 02.08.1996 statt. In der gleichen Zeit wurden die Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 17.06.1996 beteiligt.

Am 19.07.1996 wurden Mahnschreiben an die Träger öffentlicher Belange verschickt, deren Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes bis zum 18.07.1996 nicht vorlag.

1.2 Auswertung der Bedenken und Anregungen

Während der öffentlichen Auslegung wurden durch Bürger keine schriftlichen Bedenken zum Bebauungsplanentwurf geäußert.

Durch die Erbengemeinschaft des Eckgrundstückes Volbedingstraße/Mockauer Straße wurden Bedenken hinsichtlich der Bebaubarkeit des Restgrundstückes geäußert.
Die Geschäftsleitung der Leipziger Wollkämmerei erhob eine Vielzahl von Entschädigungsansprüchen bezüglich Abbruch und Entschädigung von Gebäuden, Anlagenteilen und der Anschlußbahn.
Die Träger öffentlicher Belange wiesen in ihren Stellungnahmen auf die Problematik des Lärmschutzes im Bereich des Nordfriedhofes hin und forderten die Berücksichtigung der unterirdischen Versorgungsleitungen in den weiteren Phasen der Fachplanung.

...

Für die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Bürger und Firmen ist ein Abwägungsvorschlag erarbeitet worden, der in Form des Abwägungsprotokolls beigefügt ist (Anlage 5).

Die vorgebrachten Einwände, Bedenken und Anregungen führten nur zu geringfügigen Plankorrekturen, so daß eine erneute Auslegung nicht erforderlich war.

Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wurden entsprechend den neuesten Erkenntnissen aus der Bauleitplanung überarbeitet.

2. Entscheidungsvorschlag

Der Stadtrat faßt den Satzungsbeschluß über den Bebauungsplan Nr. 80.3 „Berliner Brücke".

Anlagen

Anlage 1	Satzungsbeschluß
Anlage 2	Übersichtsplan
Anlage 3	Begründung zum Bebauungsplan
Anlage 4	Bebauungsplan
Anlage 5	Abwägungsprotokoll

Anlage 1

Satzungsbeschluß

Satzungsbeschluß

über den Bebauungsplan Nr. 80.3 „Berliner Brücke“ für die Straßenbaumaßnahme „Bundesstraße 2 (neu), Berliner Brücke und Ortsdurchfahrt (OD) Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße einschließlich Brandenburger Brücke“

1. Die während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes vorgebrachten Bedenken und Anregungen von Bürgern sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange hat die Ratsversammlung der Stadt Leipzig mit dem Ergebnis geprüft, sie insoweit zu berücksichtigen, wie es in der beiliegenden Auflistung (Abwägungsvorschlag) angegeben ist.

2. Aufgrund des § 10 des BauGB in der Fassung vom 08. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Art. 1 BauGBÄndG vom 30.07.1996 (BGBl. I S. 1189), in Verbindung mit § 4 der SächsGemO vom 21. April 1993 (SächsGVBl. S. 301), zuletzt geändert durch das Gesetz über die Errichtung der Sächsischen Anstalt für kommunale Datenverarbeitung vom 15.07.1994 (SächsGVBl. S. 1432), beschließt die Ratsversammlung der Stadt Leipzig den Bebauungsplan Nr. 80.3 „Berliner Brücke“ für die Straßenbaumaßnahme „Bundesstraße 2 (neu), Berliner Brücke und OD Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße einschließlich Brandenburger Brücke“ bestehend aus der Planzeichnung (Rechtsplan - Teil A) und dem Text (Teil B), als Satzung.

3. Die Begründung des Bebauungsplanes wird gebilligt.

4. Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes treten entgegenstehende, früher getroffene Festsetzungen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes außer Kraft. Hierbei handelt es sich um die Teilfläche des Bebauungsplanes Nr. 80.2 „Weiterführung der B 2, Abschnitt Essener Straße bis Theresienstraße“ in einem Teilbereich der Flurstücke Nr. 3892 und Nr. 3949 der Gemarkung Leipzig.

Dr. Lehmann-Grube
Oberbürgermeister

Leipzig, den 18.3.97

Anlage 2

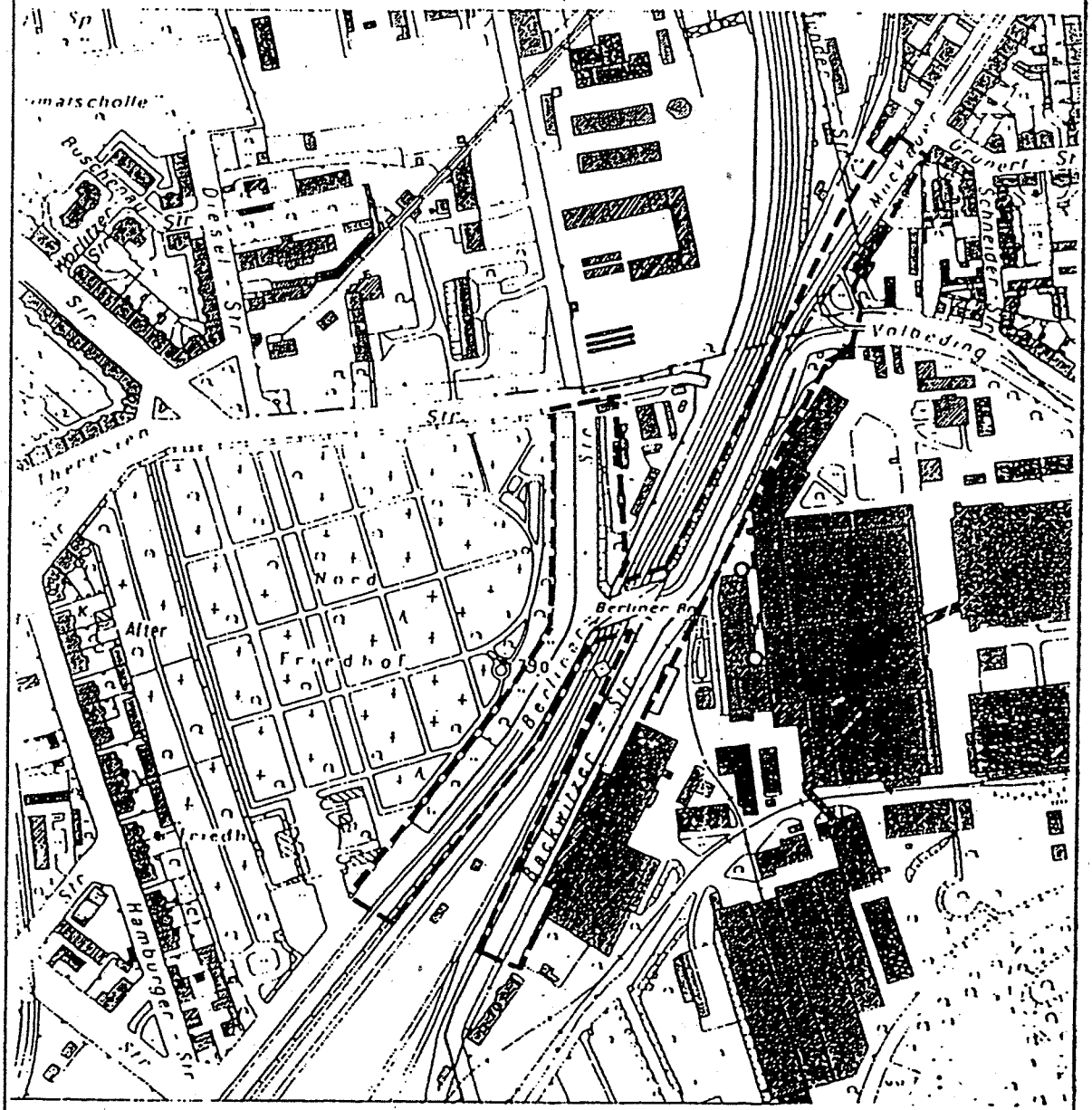
Übersichtsplan

STADT LEIPZIG

BEBAUUNGSPLAN NR: 80.3

Bebauungsplan mit integrierter Grünordnung

BERLINER BRÜCKE



Entwurfsbearbeitung:

LEIPZIG - PROJEKT GmbH
Ingenieurbüro Krauskopf
Josephstraße 44-46
04177 Leipzig

Aufgestellt:

Leipzig, November 1996

Anlage 3

Begründung zum Bebauungsplan

INHALT

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN

1. Verursachung und planerische Grundlagen
2. Lage und Geltungsbereich
3. Vorangegangene Planungen
4. Bestandsaufnahme und Analyse
   - 4.1 Gegenwärtige Nutzung
   - 4.2 Denkmal- und Landschaftsschutz
   - 4.3 Gewässerschutz
   - 4.4 Baugrund
   - 4.5 Ver- und Entsorgungsleitungen
5. Umweltverträglichkeit
   - 5.1 Umweltverträglichkeitsstudie
   - 5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung
   - 5.3 Variantenentscheidung
6. Begründung der Planung
   - 6.1 Bestehende Verkehrsverhältnisse
   - 6.2 Variantenuntersuchung zum Trassenverlauf
   - 6.3 Zu erwartende Verkehrssituation
   - 6.4 Zielstellung der Planung
     - 6.4.1 Motorisierter Individualverkehr
     - 6.4.2 Ruhender Verkehr
     - 6.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr
     - 6.4.4 Fußgänger- und Radfahrverkehr
     - 6.4.5 Gestaltung
     - 6.4.6 Begrünung
   - 6.5 Lärmschutz
7. Altlasten
8. Grunderwerb
9. Ausgleichsmaßnahmen und Grünordnung zum Bebauungsplan
   - 9.1 Vorbemerkung und Rechtsgrundlagen
   - 9.2 Bestandsaufnahme
   - 9.3 Konflikte
   - 9.4 Ziele und Begründung zur Grünordnung
   - 9.5 Ökologische Bewertung und Bilanzierung
10. Technische Infrastruktur
11. Kostenzusammenstellung und Realisierung
12. Begleitende Planungen

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN UND HINWEISE RECHTSGRUNDLAGEN

STADT LEIPZIG

BEBAUUNGSPLAN NR. 80.3

Berliner Brücke

Begründung zum Bebauungsplan

1. Verursachung und planerische Grundlagen

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Leipzig hat in ihrer Sitzung am 20.05.92 mit Beschluß Nr. 476/92 die Aufstellung des Bebauungsplanes für die Straßenverkehrstrasse „Nordostradiale" beschlossen (Amtliche Bekanntmachung am 22.02.1995). Gemeinsam mit diesem Beschluß wurden auch Satzungen über ein besonderes Vorkaufsrecht und die Veränderungssperre beschlossen (Inkrafttreten am 03.05.1993 durch Veröffentlichung im Leipziger Amtsblatt).
Die Ratsversammlung der Stadt Leipzig hat in der Sitzung am 20.03.1996 den Entwurf des Bebauungsplanes sowie die Begründung gebilligt und die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB beschlossen.
Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden ortsüblich im Leipziger Amtsblatt Nr. 14 vom 06.07.1996 bekannt gemacht. Der Entwurf und die Begründung des Bebauungsplanes haben vom 01.07.1996 bis 02.08.1996 öffentlich ausgelegen.

Die Berliner Brücke ist Bestandteil der Bundesstraße B 2 (neu). Diese verläuft im bezeichneten Bereich von der Theresienstraße über die Berliner Brücke zur Rackwitzer Straße.

Begründet ist die Notwendigkeit der Maßnahme bereits in den verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Leipzig von 1992. Darin ist der Ausbau der Bundesstraße B 2 (neu) als Verbindung der nördlichen Stadtgebiete einschließlich Neue Messe mit der Innenstadt vorgesehen.

Weiterhin ist der Bau der Berliner Brücke Bestandteil des „Mittelfristigen Programmes zum Ausbau des Straßenhauptnetzes und der Brücken", Beschluß der Ratsversammlung der Stadt Leipzig vom 26.04.95

Planerische Grundlagen für die Erarbeitung des Bebauungsplanes bilden:

1. der Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig vom Juni 1994;
2. der Vorentwurf „Bundesstraße B 2 (neu), Berliner Brücke und OD Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße einschließlich Brandenburger Brücke"
   (Weidleplan,NL Leipzig) vom Dezember 1996;
3. die Umweltverträglichkeitsstudie vom März 1994 zur Bundesstraße B 2 (neu) zwischen Essener Straße und Friedrich-List-Platz
   (ASAL Ing.GmbH);
4. die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Bundesstraße B 2 (neu) vom August 1994, vorgenommen durch die Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz;
5. der Landschaftspflegerische Begleitplan zur Bundesstraße B 2 (neu),
   (Weidleplan/ NL Leipzig) vom Dezember 1996;
6. Schalltechnische Untersuchung zur Bundesstraße B 2 (neu) von Theresienstraße bis Brandenburger Straße ,
   (DHV Ingenieur -Consulting Deutschland) vom Januar 1997.

Von der Aufstellung eines Grünordnungsplanes wird gemäß § 7 SächsNatSchG abgesehen, zumal ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet wurde, der die Festsetzungen eines Grünordnungsplanes noch übersteigt.

2. Lage und Geltungsbereich

Das Bebauungsplangebiet befindet sich im nordöstlichen Bereich der Stadt Leipzig. An den Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes grenzen östlich die Gewerbeflächen der ehemaligen Wollkämmerei und westlich der Nordfriedhof an.

Das Bebauungsplangebiet grenzt an folgende Plangebiete:

- im Norden an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 80.2
  Weiterführung Bundesstraße B 2 im Abschnitt zwischen Theresienstraße und Essener Straße"

- im Süden an den Bebauungsplan Nr. 80.4 - Entwurf -
  „Bundesstraße B 2 / Tangentenviereck Ost von Rackwitzer Straße bis Brandenburger Brücke".

Der Bebauungsplan umfaßt die folgenden Flurstücke ganz oder teilweise:

Gemarkung Leipzig - Flurstücke Nr.	3892 , 3949, (Berliner Straße) 3950/2, (Rackwitzer Straße) 2758/1, Leipziger Wollkämmerei 3951/1, Volbedingstraße
Gemarkung Leipzig-Eutritzsch - Flurstück Nr.	309/1
Gemarkung Leipzig-Mockau - Flurstücke Nr.	228/1 Dortmunder Straße 231/1, Mockauer Straße 146.

Außerdem wird mit dem Brückenbauwerk die Berliner Brücke über einen Teil des Flurstückes Nr. 2754/1 der Gemarkung Leipzig (Bahngelände) in der 2. Ebene geführt.

Nachfolgend werden die Planbegrenzungen mit Gebietsnutzungen lt. Flächennutzungsplan (FNP) aufgeführt:

Westliche Begrenzung: Nordfriedhof (östliche Grenze Flurstück Nr. 2747 - Gemarkung Leipzig);
- Grünfläche -

Nordwestliche Begrenzung: Theresienstraße, Flurstück Nr. 3931 (Gemarkung Leipzig);
- Verkehrsfläche -

Östliche Grenzen: Restteil Flurstück 3892 (Gem. Eutritzsch) und Flurstück 2758/1 (Gem. Leipzig)
- Gewerbegebietzuordnung -
sowie Restfläche Flurstück 146 (Gem. Mockau)
- Mischgebiet -

Nordöstliche Begrenzung: vorhandener Zustand Mockauer Straße ca. 140 m nordöstlich Knoten Volbedingstraße;
-Verkehrsfläche -

Südöstliche Begrenzung: Anschluß Bebauungsplan Nr. 80.4 / „Bundesstraße B 2 / Tangentenviereck Ost von Rackwitzer Straße bis Brandenburger Brücke";
- Verkehrsfläche -

Südwestliche Begrenzung: vorhandener Zustand Berliner Straße, Höhe Zufahrt Nordfriedhof
- Verkehrsfläche -.

Da der Geltungsbereich nicht in allen Teilpunkten eindeutig beschrieben werden kann, ist er maßstäblich aus dem Plan abzugreifen.

3. Vorangegangene Planungen

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 80.3 werden im Bereich der nördlichen Rampe der Berliner Straße Planungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 80.2 überlagert. Der Teil dieses Bebauungsplanes Nr. 80.2 setzte für den betroffenen Bereich der nördlichen Berliner Straße und angrenzender Bereiche Verkehrsflächen fest. Da auch der vorliegende Plan 80.3 keine anderen Festsetzungen beinhaltet, entsteht mit der Überlagerung kein Widerspruch.

4. Bestandsaufnahme und Analyse

4.1 Gegenwärtige Nutzung

Das Gebiet des Bebauungsplanes umfaßt im wesentlichen schon jetzt intensiv befestigte Verkehrsflächen. Nur die Erweiterung der Brückenrampen greift in derzeit weniger bzw. nicht befestigte Flächen ein.
So wird durch die notwendige Verbreiterung der westlichen Brückenrampe / Berliner Straße / ein Bereich von Wildwuchs, z.T. mit Baumbestand, zwischen der jetzigen Stützmauer und der Friedhofsgrenze des Nordfriedhofes betroffen.
Die durch die Erweiterung der Brücke außerdem noch betroffenen Flurstücke sind in diesen Bereichen befestigt bzw. eingeschossig bebaut.

Auf dem Flurstück-Nr. 146 der Gemarkung Mockau wird mit der Teilinanspruchnahme auch das Gebäude der ehemaligen Mopedwerkstatt einschließlich Lager betroffen. Die Objekte im Privatbesitz sind zur Zeit nicht vermietet und leerstehend. Ein Teilabbruch bei den Gebäuden wird ausgeschlossen.

Auf dem Gelände der Leipziger Wollkämmerei, Flurstück-Nr. 2758/1 der Gemarkung Leipzig, werden durch die Teilinanspruchnahme die ehemalige Dieseltankstelle, das Aschebecken und Lagerhallen betroffen. Dieseltankstelle und Aschebecken sind nicht mehr in Nutzung, die Lagerhallen teilweise vermietet. Ein Teilabbruch der Objekte wird auch hier ausgeschlossen.

Das mit einer geringfügigen Flächeninanspruchnahme betroffene Flurstück 309/1 der Gemarkung Eutritzsch ist in diesem Bereich nicht bebaut. Das Flurstück ist langfristig vermietet.

Auf dem städtischen Flurstück 3892 der Gemarkung Eutritzsch sind zwei Gebäude (Garagen/Lager/Werkstatt) von der Flächeninanspruchnahme betroffen und abzubrechen. Dieses Grundstück ist zur Zeit an die Fa. 'Comrent - Baumaschinen' vermietet.

4.2 Denkmal- und Landschaftsschutz

Die beanspruchten Flächen gehören zur archäologisch relevanten Besiedlungseinheit des Partheneinzugs mit hoher archäologischer Funddichte. Bei allen Erdbewegungen ist daher mit dem Auftreten archäologischer Befunde und Funde zu rechnen.
Solche sind nach der weiterhin gültigen Verordnung zum Schutze und zur Erhaltung der ur- und frühgeschichtlichen Bodenaltertümer vom 28. Mai 1954 (Erlaß des Sächsischen Staatsministerium des Innern vom 24. Mai 1991) als geschützt von vornherein zu betrachten.
Da der Denkmalcharakter archäologischer Befunde und Funde von vornherein gegeben ist, ist ihr Schutz planerisch vorsorglich zu veranlassen. Deshalb ist in der weiteren Vorbereitung und Realisierung der einzelnen Baumaßnahmen zu berücksichtigen:

1. Archäologische Funde (das sind auffällige Bodenverfärbungen, Gefäßscherben, Gräber, Knochen, Geräte aus Stein und Metallen, Münzen, bearbeitete Hölzer, Steinsetzungen aller Art, auch Fundamente, Keller, Brunnen u. a.) sind sofort dem Archäologischen Landesamt Sachsen, Tel. Dresden 52 591, meldepflichtig. Fundstellen sind inzwischen vor weiteren Zerstörungen zu sichern.
2. Vor Beginn jedweder Erdarbeiten ist das Archäologische Landesamt Sachsen, Japanisches Palais, Palaisplatz 11, 01097 Dresden, durch schriftliche Bauanzeige ausreichend vorher zu unterrichten.
3. Die Passagen unter 1. bis 2. sind schriftlich im Wortlaut allen der Erschließung mit Erdarbeiten beauftragten Firmen zu übermitteln und müssen an deren Baustellen vorliegen.

Denkmalgeschützte Gebäude und Anlagen befinden sich nicht im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes.

Erhaltenswertes Grün wird gekennzeichnet durch Bestandsschutz für Bäume, die im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplanes enthalten sind.

4.3 Gewässerschutz

Im Plangebiet befinden sich keine offenen Gewässer. Das Bebauungsplangebiet berührt auch keine vorhandenen oder geplanten Zonen zum Schutze des Grundwassers (Trinkwasserschutzzonen). Zum allgemeinen Schutz des Grundwassers ist die Versiegelung der geplanten Anlagen auf das notwendige Maß zu beschränken. Es sind alle Möglichkeiten der Entsiegelung von Flächen in Betracht zu ziehen.

4.4 Baugrund

Der Baugrund kann der regionalen Einheit pleistozäne Geschiebemergelhochfläche zugeordnet werden. Die Ablagerungen dieses Komplexes sind Geschiebelehm bzw. -mergel mit regellos eingelagerten Schmelzwassersanden. Im tieferen Untergrund werden Flußkiese und -sande erwartet.

Es ist mit einem oberen Grundwasser zu rechnen, welches abhängig von den unterschiedlichen allgemeinen hydrologischen Bedingungen erheblichen Schwankungen unterliegt und teilweise oberflächennah austreten kann.

4.5 Ver- und Entsorgungsleitungen

Durch die Baumaßnahme werden regional relevante städtische Versorgungsleitungen berührt.

Deren konkrete Lage wird in der Fachplanung zum Straßenbau berücksichtigt.
Hier sind zur Information als wesentliche Leitungen erwähnt:

- Abwassersammler 1000x1310 auf der Westseite der Berliner Straße zwischen Stützmauer und Nordfriedhof,
- Gasleitungen Hochdruck Berliner Straße / Rackwitzer Straße (einschl. Brücke),
- Gasleitungen Niederdruck DN 100, DN 150,
- Trinkwasserleitung DN 125 Berliner Straße,
- LVB-Kabeltrassen Berliner Straße,
- Kabeltrassen der Elektroversorgung,
- Telekom - Kabeltrassen Berliner Straße.

Im Bereich des Tunnels für Fußgänger und Radfahrer befinden sich zusätzlich noch Entwässerungssammler, Trinkwasserleitungen, Gashochdruckleitung, Kabelanlagen der DB AG / Telekom / LVB / Stadtwerke.

5. Umweltverträglichkeit

5.1 Umweltverträglichkeitsstudie

Als Voruntersuchung für die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde für einen größeren zusammenhängenden Abschnitt eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Trassenführung der neuen Bundesstraße B 2 erarbeitet.

Auf der Grundlage der UVS ist bereits ein Bebauungsplan rechtsverbindlich (Nr. 80.2) bzw. sind weitere Bebauungspläne in Aufstellung, um die benötigte Verkehrsfläche planungsrechtlich zu sichern. Mit dem Bebauungsplan Nr. 80.2 ist die Weiterführung der B 2 (neu) von der Essener Straße in Richtung Süden vorgegeben, so daß der direkte Anschluß der B 2 (neu) im Bereich der Berliner Brücke als Fixpunkt angesehen werden muß und nun die Weiterführung der Trasse in südlicher Richtung Gegenstand der Planung ist.

In der UVS wurden verschiedene Trassenvarianten untersucht, sowie deren Vor- und Nachteile erläutert. Ergänzende Untersuchungen, unter anderem zur Grünordnung und zum Lärmschutz, sind in den weiteren Punkten dieser Begründung aufgeführt.

Mit der UVS ist eine Konfliktanalyse zwischen Umweltbelangen und zukünftigen Verkehrsverhältnissen für alle Varianten durchgeführt worden.
Gegenstand der Betrachtung waren die Potentiale

- Boden (Versiegelung, Verlust von Humusboden)
- Wasserhaushalt (Querung von Wasserläufen, Grundwasserprobleme)
- Klima (Schadstoffe, Mikroklima, Belastung von Ventilationsbahnen)
- Arten- und Biotoppotential
- Erholung / Stadtbild.

Die UVS enthält ebenfalls Aussagen, ob und inwieweit die genannten Konflikte kompensierbar sind. Gegenüber der Null-Variante besteht der wesentliche Vorteil der Neutrassierung darin, daß der Verkehr aus den Wohngebieten Delitzscher Straße und Theresienstraße in vergleichsweise unempfindliche städtebauliche Bereiche verlegt und die momentan sehr hohe Belastung der Bevölkerung gemindert wird. Dabei wurde für alle Varianten der Abschnitt zwischen Essener Straße und Listplatz untersucht.

5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den Untersuchungsbereich der UVS wurde eine Bewertung aller Varianten vorgenommen.

Zusammenfassend kommt sie zu dem Ergebnis, daß einzelne Varianten aus wasserrechtlichen und naturschutzrechtlichen Gründen sehr große Konfliktpotentiale, welche nicht kompensierbar sind, aufweisen und deshalb nicht in die Entscheidungsfindung einbezogen werden sollen. Somit verbleiben zwei Varianten, die auf weiten Strecken vorbelastete Bahn- und Gewerbeflächen in Anspruch nehmen, wodurch sich im Vergleich zu den übrigen Varianten günstigere Werte zur Konfliktbewältigung ergeben.

Obwohl eine Vorzugsvariante in der Bewertung nicht genannt wird, ist davon auszugehen, daß die untersuchten Varianten 4 (Berliner Brücke, Rackwitzer Straße, Brandenburger Straße) und 6 (Berliner Brücke, Berliner Straße, Rackwitzer Straße, Brandenburger Brücke, Brandenburger Straße) aus der Umweltsicht die am wenigsten negativ wirkenden sind.

Außerdem werden vorwiegend durch Wohnbebauung geprägte Stadtgebiete mit der neuen Trassenführung erheblich entlastet. Damit erhöht sich in diesen Gebieten die Wohn- und Aufenthaltsqualität wesentlich.
Besonders in den Bereichen der Delitzscher Straße und Theresienstraße ist zukünftig zu erwarten, daß die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs verbunden ist mit der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.

5.3 Variantenentscheidung

Unter dem Gesichtspunkt der Bewertung aller Umweltbelange wird den Varianten 4 und 6 der Vorzug gegeben.

Werden vor allem stadtstrukturelle, städtebauliche, verkehrliche (siehe auch Pkt. 6.2) und wirtschaftliche Belange mit in die Abwägung einbezogen, erhält die Variante 4 den Vorzug.

6. Begründung der Planung

6.1 Bestehende Verkehrsverhältnisse

Die bestehende Bundesstraße B 2 verlief bisher über die Delitzscher Straße. Im Zusammenhang mit der Priorisierung des ÖPNV und der Anbindung des neuen Messegeländes erfolgte der Ausbau der Straßenbahnlinie 16 zur Stadtbahn und damit verbunden die Reduzierung der Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen in der Delitzscher Straße von zwei auf einen pro Richtung. Die Bundesstraße 2 erhielt von der Autobahn A 14 in Richtung Stadtzentrum eine komplett neue Trassenführung, um eine hochleistungsfähige Verkehrsanbindung des neuen Messegeländes zu gewährleisten. Am 20.12.95 wurde der Abschnitt von der A 14 bis zur Essener Straße für den Verkehr freigegeben. Im März 1996 erfolgte die Verkehrsfreigabe bis zur Theresienstraße. Der Netzschluß zur vorhandenen B 2 wird zwischenzeitlich über die Theresienstraße realisiert.

Aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit der Berliner Brücke ist deren Nutzung schon seit längerem stark eingeschränkt. Es mußte eine Sperrung für Kraftfahrzeuge seit März 1996 vorgenommen werden. Neben dem Kfz-Verkehr muß auch die Buslinie N umgeleitet werden. Zur Zeit kann damit die Brücke nur noch von der Straßenbahn genutzt werden.
Der ÖPNV - Straßenbahnlinie 1 und Buslinie N - war im Brückenbereich durch die geringe Nutzbreite (einstreifig mit gemeinsamer Nutzung Straßenbahn und Kfz) stark behindert.
Eine sichere Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs im Bereich der Berliner Brücke war und ist unter den gegebenen Umständen nicht möglich.

6.2 Variantenuntersuchung zum Trassenverlauf

Der Bereich der Berliner Brücke stellte in der Weiterführung der Bundesstraße B 2 ab Theresienstraße einen besonderen Schwerpunkt dar.
Zunächst wurde eine „klassische" Verkehrslösung mit Unterführung des Friedhofes und der Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG für die B 2 und eine direkte Verbindung zwischen Theresienstraße und Volbedingstraße untersucht. Da aber trotz dieses Ausbaus auf die Erneuerung der Berliner Brücke nicht verzichtet werden kann, war schnell klar, daß diese Bauwerke insgesamt städtebaulich nur schwer einordenbar sind und den möglichen Kostenrahmen weit übersteigen würden.

Die weiteren Untersuchungen wurden deshalb vor allem unter dem Gesichtspunkt der Kostenminimierung und der optimalen Überlagerung der verschiedenen Verkehrsströme geführt. Ausgangspunkt der Überlegung war:

Können die zu erwartenden Kfz-Ströme sowie Straßenbahnverkehr, Radverkehr und Fußgänger über die ohnehin zu erneuernde Berliner Brücke abgewickelt werden.
Der jetzt vorgelegte Entwurf gewährleistet das ohne Eingriffe in den Friedhof aber mit einer nicht zu umgehenden Inanspruchnahme von Gelände der Leipziger Wollkämmerei.

Der Knoten Berliner Brücke stellt den Verknüpfungspunkt des B 2 - Verkehrs mit der innerörtlichen Verkehrsverbindung der Stadtteile Mockau/Schönefeld und Eutritzsch/Gohlis dar.
Da durch die Überlagerung dieser verschiedenen Verkehrsströme auf den Rampen Belastungen von 30.000 - 40.000 Kfz/Tag auftreten und die Straßenbahn weitestgehend separiert werden soll, ergibt sich allerdings ein sehr massives Verkehrsbauwerk. Die Kosten dafür liegen jedoch wesentlich unter denen für die „klassische" Verkehrslösung.

Weitere Ausführungen zu vorangegangenen Untersuchungen wurden bereits im Pkt. 5 der Begründung gemacht.

6.3 Zu erwartende Verkehrssituation

Die Bundesstraße B 2 ist als eine anbaufreie Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion einzustufen. Ebenso als Hauptverkehrsstraßen sind die Rampen Berliner Straße und Mockauer Straße einzustufen.

In Auswertung von Modellversuchen ergeben sich für den Prognosehorizont 2010 für die B 2 Verkehrsströme von ca. 40.000 Kfz/24 h und für die Mockauer
Straße/ Berliner Straße ca. 20.000 Kfz/24 h.
Die prognostizierte Verkehrsbelastung (Jahr 2010) beträgt für den Knotenpunkt Berliner Brücke ca. 77.000 Kfz/24 h.

6.4 Zielstellung der Planung

Mit vertretbaren wirtschaftlichen Mitteln ist eine nachhaltige Verbesserung für den Verkehrsablauf im Bereich der Berliner Brücke zu erreichen.

Es wird möglich, die Straßenbahn auf einem separaten Bahnkörper zu führen und ihr am Knotenpunkt Berliner Brücke mit einer entsprechenden Signalisierung eine Bevorrechtigung zu gewährleisten.

6.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Dem Bebauungsplan liegt der Vorentwurf "Bundesstraße B 2 (neu), Berliner Brücke und OD Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße, einschließlich Brandenburger Brücke" zugrunde.
Die nach den verkehrsprognostischen Werten erfolgte Dimensionierung wird charakterisiert durch:

- anbaufreie Planung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes;
- Neubau von zwei durch Mittelstreifen getrennten Fahrbahnen zu je zwei Fahrstreifen (B 2);
- Ausbau der Berliner Brücke einschließlich ihrer Rampen Berliner Straße und Rackwitzer Straße,
- signalgesteuerte Ausbildung des Knoten auf der Berliner Brücke.

Damit werden die Hauptfunktionen erfüllt:

- Verbesserung der Durchlaßfähigkeit der Berliner Brücke,
- Verbesserung der Fahrzeiten der Nahverkehrsmittel,
- Anschluß an den bereits realisierten Bauabschnitt der Bundesstraße B 2 (neu) am Knoten Zschortauer Straße / Theresienstraße und damit die Entlastung der Theresienstraße / Delitzscher Straße.

6.4.2 Ruhender Verkehr

Im Zuge der öffentlichen Verkehrsflächen sind keine Stellflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Innerhalb der Grenzen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind neben dem Straßenbau keine Baulandentwicklungsflächen ausgewiesen.

6.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bebauungsplangebiet verläuft die Gleisanlage der Straßenbahn Linie 1 von der Berliner Straße über die Berliner Brücke / Rackwitzer Straße zur Mockauer Straße.
Mit dem geplanten Ausbau der Berliner Brücke wird die Linienführung verbessert.
Die Straßenbahn befindet sich in Mittellage.

Im Bereich der Rampe Berliner Straße und der Berliner Brücke selbst erhält die Straßenbahn einen separaten Gleiskörper in Mittellage.
Im Bereich der Rampe Rackwitzer Straße / Richtung Mockauer Straße wird auch der gesonderter Bahnkörper ausgebildet aber gepflastert, damit kann das stadtwär-

tige Gleis für Rettungsfahrzeuge genutzt werden. Die generelle Trennung der Straßenbahngleisanlage und der Fahrspuren führt in diesem Bereich nördliche Rampe Rackwitzer Straße dazu, daß für den Autoverkehr stadteinwärts nur eine Fahrspur zur Verfügung steht. Eine zweite Fahrspur würde hier zu einer unverhältnismäßigen Erhöhung der Flächeninanspruchnahme im Bereich des Geländes der Leipziger Wollkämmerei einschließlich Gebäudeabriß führen. In Richtung Mockau (stadtauswärts) wird vor der Volbedingstraße eine Haltestelle der Straßenbahn mit Haltestelleninsel angeordnet.

Der auf der Berliner Brücke liegende Knoten wird lichtsignalgesteuert, die Straßenbahn erhält eine Bevorrechtigung.

Für die Buslinie „N", die im Bebauungsplanbereich von der Theresienstraße über die Berliner Brücke zur Rackwitzer Straße verläuft, wird durch die Anordnung von zwei Fahrspuren je Richtung und die Aufweitung im Knotenbereich mit Abbiegespuren, eine deutliche Verbesserung der Fahrzeiten erzielt.

Bei der Neugestaltung des Brückenbauwerkes wird die spätere Anordnung eines zusätzlichen S-Bahngleises im westlichen Brückenfeld vorgesehen.
Dazu wird in der unteren Ebene ein von Bebauungen freizuhaltender Bereich festgeschrieben. Perspektivisch ist ein Haltepunkt der S-Bahn im Bereich der Fußgängerunterführung vorgesehen (außerhalb Bebauungsplangebiet).

Zusammenfassend wird festgestellt, daß die im Bebauungsplan festgeschriebenen Maßnahmen eine deutliche Verbesserung der Bedingungen des ÖPNV darstellen.

6.4.4 Fußgänger- und Radfahrverkehr

Die Mockauer Rampe (Rackwitzer Straße) erhält westlich einen Gehweg, der vom Radverkehr mit genutzt werden kann. Östlich, auf der Seite der Wollkämmerei, wird ein getrennter Geh-/Radweg vorgesehen.
Der Tunnel für Fußgänger und Radfahrer unter den Bahnanlagen als Verbindung Theresienstraße - Volbedingstraße, wird zur Wollkämmerei hin verlängert und erhält dort eine neue Rampe zur Volbedingstraße hin.
Die Rampe Rackwitzer Straße wird auf der westlichen Seite mit einem richtungsgebundenen Radweg und auf der östlichen Seite mit einem getrennten Geh-/ Radweg ausgebildet.
Die südliche Rampe der Berliner Straße wird östlich zur Bahn hin nur einen Radweg erhalten, da diese Seite nicht bebaut ist und damit kein Bedarf für Gehwege erkennbar ist. Auf der westlichen Seite (Friedhof) wird ein getrennter Geh-/Radweg geplant.

Die nördliche Rampe der Berliner Straße erhält beidseitig getrennte Geh-/ Radwege.

Zusammenfassend wird vermerkt, daß durch die umfassende Anordnung von Geh- und Radwegen die Verkehrssicherheit erhöht wird und dem Anliegen der Stadt zur Verbesserung der Radwegsituation Rechnung getragen wird.

6.4.5 Gestaltung

Da der Bebauungsplan weitestgehend den Straßenbegrenzungen folgt und keine Baulandentwicklungsflächen ausgewiesen sind, wird die Gestaltung des Bebauungsplangebietes durch den Vorentwurf der Straße und die grünordnerischen Festsetzungen auf der Grundlage des Landschaftspflegerischen Begleitplanes bestimmt.

Alle Straßen erhalten je Richtung zwei Fahrspuren - Ausnahme stadteinwärtige Fahrbahn der nördlichen Rampe Rackwitzer Straße. Die Fahrbahnen werden mit einer räumlichen Mitteltrennung - im Zuge B 2 durch teilweise begrünten Mittelstreifen, im Zuge Berliner Straße / nördliche Rackwitzer Straße durch Gleisanlagen der Straßenbahn - ausgestattet.

Beidseitig der Fahrbahnbereiche werden Geh-/Radwege, wie unter Pkt. 6.3.5 beschrieben, vorgesehen.

Alle Rampenbereiche - mit Ausnahme des nordöstlichen der Berliner Straße - werden mit Stützmauern gefaßt. Die Stützmauerhöhen liegen zwischen 0,50 m und 7,50 m. Die Anordnung der Stützmauern wurde ohne fachliche Detailplanung der Brücke vorgenommen. In den weiteren Planungsschritten können sich geringfügige Änderungen ergeben, so z.B. daß die Stützmauern unter die Geh-/Radwegbereiche gelegt und mit Auskragungen versehen werden.
Zur Unterstützung der Brücke wird die Anordnung von Brückenpfeilern im Gleisbereich notwendig. Deren konkrete Standorte und die dafür erforderlichen Maßnahmen werden im Rahmen der Vereinbarungen / Verträge mit der Deutschen Bahn AG vereinbart.

Das Niederschlagswasser der Straßen muß auch zukünftig bei der geplanten Neugestaltung gefaßt und in geschlossenen Leitungen den Entwässerungssammlern zugeführt werden. Aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse ist eine Versickerung nicht möglich. Die Böden gelten als nicht versickerungsfähig.

6.4.6 Begrünung

Es liegt ein Landschaftspflegerischer Begleitplan vor, dessen Begrünungsvorschläge in den Bebauungsplan mit entsprechenden grünordnerischen Festsetzungen integriert wurden (siehe auch Pkt. 9). Aufgrund der Tatsache, daß das Brückenbauwerk voraussichtlich eine durchgehende Betonkonstruktion werden muß und nur ca. 50 % der Rampenbereiche tatsächlich mit Erdreich geschüttete Rampen sind, sind Begrünungen im Brückenbereich nur begrenzt möglich.
Folgende Begrünungsmaßnahmen sind innerhalb des Straßenraumes vorgesehen:

- Anpflanzung von Straßenbäumen auf dem Mittelstreifen der B 2 / Richtung Theresienstraße im geschütteten Rampenbereich,
- Unterpflanzung dieser Baumbereiche,
- Begrünung der Stützmauer zum Nordfriedhof,
- Begrünung des Flächenbereiches zwischen Stützmauer und Nordfriedhof,
- Begrünung der Böschung

Ausführliche Erläuterungen sind hierzu im Pkt. 9 „Ausgleichsmaßnahmen und Grünordnung zum Bebauungsplan" enthalten.

6.5 Lärmschutz

Die schalltechnische Untersuchung wurde für den Bereich Berliner Brücke, Mockauer Straße, Rackwitzer Straße bis Brandenburger Brücke einschl. Nordfriedhof vorgenommen.
Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesimmissionsschutzgesetz vom 14.05.1990. Danach ist sicherzustellen, daß keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die Änderung der Straße hervorgerufen werden. Grundlage zur Feststellung der Betroffenheit bildet die derzeit anliegende Bebauung, wobei schutzbedürftig ausschließlich Räume sind, die zum Aufenthalt von Personen dienen.

Entsprechend den Nutzungen und den Einordnungen im Flächennnutzungsplan der Stadt sind an das Bebauungsplangebiet angrenzend Mischgebiete und Gebiete der gewerblichen Nutzung (Gewerbegebiete). Für diese Gebiete gelten folgende Grenzwerte:

	tags	nachts
Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Die schalltechnische Untersuchung beinhaltet die Ergebnisse der Immissionspegelberechnung. Bei der Berechnung wurden die für die Realisierung der Baumaßnahme abzubrechenden Gebäude nicht berücksichtigt.

Für die nachfolgenden Gebäude wurde eine Überschreitung (tags) und damit ein möglicher Anspruch auf Lärmschutz ermittelt:
- Nordfriedhof, straßennahe Baracke - gewerbliche Nutzung -
- Berliner Straße , Flurstück 3892, Baracken - gewerbliche Nutzung -
- Mockauer Straße 1, 8, 9, 10 - gewerbliche Nutzung/Wohnnutzung -
- Volbedingstraße 11, 13 - Wohnnutzung -
- Schneiderstraße 1, 2 - Wohnnutzung -
- Grunertstraße 2, 3 - Wohnnutzung -
- Gebäude 5, 5-1 der Leipziger Wollkämmerei - gewerbliche Nutzung -.

Genauere Angaben sind im schalltechnischen Gutachten enthalten.

Angesichts der Tatsache, daß im beplanten Bereich die Anordnung von Lärmschutzwänden praktisch ausscheiden dürfte, erhalten die betroffenen Grundstücke im Bedarfsfall passiven Lärmschutz. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob bei den an den Bauten bereits vorhandenen Fenstern und den eingeschätzten erforderlichen Schallschutzklassen tatsächlich noch Maßnahmen erforderlich werden.

7. Altlasten

Die historische Erkundung ist abgeschlossen und liegt bei der Stadt Leipzig vor.
Im Kataster der Stadt Leipzig werden die nachfolgenden Flurstücke als Altlastenverdachtsflächen geführt:
- Flurstück 2758/1 Gemarkung Leipzig mit Nr. 65101565,
- Flurstück 3892 Gemarkung Eutritzsch mit Nr. 65931803.

Aufgrund seiner Vornutzung wird auch das Flurstück 146 der Gemarkung Mockau als Verdachtsfläche eingestuft. Eine Katasternummer wurde bisher noch nicht vergeben für dieses Grundstück.

Nach Auswertung vorangegangener Voruntersuchungen und Einschätzungen sind mit Ausnahme des Bereiches der ehemaligen Dieseltankstelle Flurstück 2758/1 (Wollkämmerei) vorerst keine weiterführenden Maßnahmen erforderlich.
Für alle Verdachtsflächen wie auch für Bereiche der Gleisanlagen der DB AG werden aber baubegleitende Erkundungen notwendig, da die Voruntersuchungen nur punktuellen Charakter trugen.
Im Bereich der ehemaligen Dieseltankstelle (Fl. 2758/1 - Wollkämmerei) vorhandene Schwermetall- und Arsenkontamination besitzt keine größere flächenmäßige Ausdehnung. Das kontaminierte Areal wird mit einer Fläche von ca. 20 m x 10 m und einer Tiefe von etwa 3,5 m angegeben (die Fläche wurde im Plan gekennzeichnet). Das Material fällt als Abfall an und muß entsprechend entsorgt werden,

indem es einer biologisch / thermischen Behandlungsanlage zugeführt wird. Aufgrund der hohen Belastungen kann es nicht deponiert werden.
Im Rahmen der Bewertung der Altlasten ist auch zu vermerken, daß im Plangebiet eine Kampfmittelbelastung nicht auszuschließen ist.

8. Grunderwerb

Durch den geplanten Neubau der Berliner Brücke mit ihren erweiterten Rampenbereichen müssen Flächen außerhalb der jetzigen öffentlichen Straßenräume in Anspruch genommen werden. Dies führt zu Konfliktpunkten.
Vorangestellt sei vermerkt, daß durch die Stadt Leipzig beabsichtigt ist, nur die für die Baumaßnahme erforderlichen privaten Flächen zu erwerben.

Im Bebauungsplangebiet werden durch Grunderwerb Konfliktpunkte erzeugt, nachfolgend ist die Auseinandersetzung damit zusammengefaßt:

- Flurstück 146, Gemarkung Mockau,
  für den Ausbau des Knotens Mockauer Straße / Volbedingstraße ist eine Teilinanspruchnahme erforderlich. Vom Teilerwerb sind derzeit bebaute Teile des Flurstückes betroffen. Bei den Bebauungen handelt es sich um eine ehemalige Mopedwerkstatt und Lagerbereiche. Die Gebäude sind derzeit nicht vermietet und leerstehend. Ein Teilabbruch der Gebäude wird ausgeschlossen, so daß durch die Stadt der komplette Abbruch durchgeführt, der Grunderwerb jedoch nur im erforderlichen Maße vorgenommen wird. Die Bewertung der verbleibenden Restfläche ergab, daß diese wie bisher nutzbar und bebaubar ist. Die Verringerung der Grundstücksfläche bedeutet in diesem Fall nicht gleichzeitig die Verringerung der möglichen Geschoßflächenzahl, es ist eine Bebauung mit der gleichen Geschoßflächenzahl wie für das Gesamtgrundstück möglich. Entschädigungsansprüche werden gegebenenfalls geprüft.

- Flurstück 2758/1, Gemarkung Leipzig,
  für die Verbreiterung der Rampenbereiche der Brücke Rackwitzer Straße ist eine Teilinanspruchnahme erforderlich. Es handelt sich bei dem Grundstück um das Gelände der Leipziger Wollkämmerei (LWK). Es sind dabei der Abbruch der ehemaligen Dieseltankstelle, des Aschebeckens und der Lagerhallen erforderlich. Dieseltankstelle und Aschebecken werden nicht mehr genutzt, die Lagerhallen sind teilvermietet. Ein Teilabbruch der Objekte wird ausgeschlossen, so daß durch die Stadt der komplette Abbruch durchgeführt, der Grunderwerb jedoch nur im erforderlichen Maße vorgenommen wird. Entschädigungsansprüche werden geprüft.

Außerdem wird das Anschlußgleis westlich der Lagerhallen durch die neue B 2 überbaut. Dieses Anschlußgleis ist im Zusammenhang mit dem angrenzenden Bebauungsplan Nr. 80.4 zu bewerten, in dem die Anschlußbahn die Rackwitzer Straße gegenwärtig niveaugleich quert. Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKreuzG) sind neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen , die nach ihrer Beschaffenheit dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, als Überführungen herzustellen. Das bedeutet, daß die Querung der Anschlußbahn durch die neue B 2 nicht niveaugleich erfolgen kann. Die Kosten für die Beseitigung der niveaugleichen Querung zwischen Straße und dem Anschlußgleis betragen schätzungsweise 20 Mio. DM und müßten nach EKreuzG zu gleichen Teilen durch die Stadt Leipzig und die LWK (ggf. unter Beteiligung des Landes Sachsen) bereitgestellt werden. Da ein derartiger Kostenaufwand für ein zur Zeit nicht genutztes Anschlußgleis für alle Beteiligten weder finanziell zumutbar noch wirtschaftlich vertretbar ist, entfällt im Zuge des Neubaus der Bundesstraße 2 die Erschließung des LWK-Geländes mit einer Anschlußbahn.

- Flurstück 309/1, Gemarkung Eutritzsch,
  für den Ausbau des Knotens Mockauer Straße / Volbedingstraße ist eine geringfügige Teilinanspruchnahme erforderlich. Das Flurstück ist in diesem Bereich nicht bebaut. Wenn infolge der Straßenbaumaßnahme der Mieter das Grundstück nicht mehr nutzen kann, muß der Betrieb verlagert werden.

- Flurstück 3892, Gemarkung Eutritzsch,
  diese Fläche ist zur Zeit durch die Stadt an die Firma 'Comrent - Baumaschinen' vermietet. Mit der Flächeninanspruchnahme durch die Bundesstraße B 2 (neu) und der Inanspruchnahme durch den geplanten Neubau des „Theresientunnels" - außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes - wird angenommen, daß die Restfläche des Flurstückes nicht ausreichend ist für die Nutzung der Fa. Comrent. Die Stadt Leipzig unterstützt die Firma „Comrent" bei der Suche eines geeigneten Ersatzstandortes.

9. Ausgleichsmaßnahmen und Grünordnung zum Bebauungsplan

9.1 Vorbemerkung und Rechtsgrundlagen

Der Bebauungsplan mit integrierter Grünordnung setzt die Maßnahmen fest, die zur Minderung oder Kompensation des Eingriffes in die Landschaft und den Naturhaushalt durchgeführt werden müssen.
Dabei werden primär die Ziele und Grundsätze von Naturschutz und Landschaftspflege nach § 1 (1) und § 2 BNatSchG und § 1 des SächsNatSchG berücksichtigt.

Im einzelnen bedeutet es:

- die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes,
- die nachhaltige Sicherung der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
- nachhaltige Sicherung der Pflanzen- und Tierwelt und
- Sicherung und Entwicklung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft, sowie den Erhalt der Umwelt- und Wohnqualität in bebauten Bereichen, zu erhalten bzw. zu entwickeln, soweit das in einem innerstädtischen Bereich möglich ist.

Die grünordnerischen Festsetzungen wurden den Aussagen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) entnommen. Der LBP berücksichtigt folgende Rechtsgrundlagen und Planungsstudien:

- Bundesnaturschutzgesetz - BNatschG, i.d.F. v. 12.03.1987
- Sächsisches Naturschutzgesetz in der seit 26.07.94 geltenden Fassung
- BauGB i.d.F. v. 08.12.1986, zuletzt geändert am 30.07.1996
- BauNVO i.d.F. v. 23.01.1990, zuletzt geändert am 22.04.1993
- PlanZVO i.d.F. v. 18.12.1990
- BauO i.d.F. v. vom 20.07.1990
- Städtebaulicher Rahmenplan, Stand 18.08.1992
- Landschaftsrahmenplan, Stadt Leipzig, Entwurf Dezember 1991
- Flächennutzungsplan (FNP) Leipzig 1994
- Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Leipzig 1992
- Umweltverträglichkeitsstudie, ASAL, Ingenieur GmbH, März 1994
- Landschaftsplan, Stadtbiotopkartierung-Wertstufen Naturschutz, Stadt Leipzig, Stand Dez.95
- Immissionskataster Leipzig von 1992
- Merkblatt zur Bepflanzung mit standortgerechten einheimischen Gehölzen vom STUFA Leipzig, 10.01.96
- Baumschutzsatzung der Stadt Leipzig vom 09. Februar 1993

9.2 Bestandsaufnahme

Vorhandene Nutzung

Die bestehende Stadtstraße wird weiter ausgebaut. Die Straße ist zum Teil an den Rändern ungeordnet und sporadisch begleitet von wenigen Bäumen, Gehölz- und Ruderalsukzessionen (Berliner Straße). Die Rampen der Berliner Brücke sind jetzt schon im wesentlichen mit Stützmauern gefaßt.

Als wichtigstes Landschaftspotential wird der Nordfriedhof tangiert. Der Nordfriedhof ist als Biotoptyp 3 - mittlerer Erhaltungswert - in der Stadtbiotopkartierung ausgewiesen.

Relief

Das Untersuchungsgebiet besitzt kaum natürliche Reliefunterschiede, zudem kann festgestellt werden, daß das gesamte Gebiet durch Wohn- und Gewerbegebiete, Straßen, Brückenkonstruktion über Gleisanlagen der DB AG anthropogen überformt ist. Die Geländeunterschiede liegen zwischen 110 und 115 m ü. N.N. Im Mittel liegt Leipzig bei 125 ü.N.N. Durch die Überformung sind bereits der Naturhaushalt und die Landschaft wesentlich gestört.

Geologie

Das Untersuchungsgebiet ist dem Naturraum 'Leipziger Land' zuzuordnen, das im Gebiet der 'Leipziger Tieflandsbucht' liegt. Die Leipziger Tieflandsbucht ist ein Sedimentationsbecken des Tertiärs. Es sind eiszeitliche Substrate aus vorwiegend Braunerden und Pseudogleyen, die in der Regel wenig wasserdurchlässige Strukturen aufweisen.

Hydrologisches Potential

Innerhalb des Bebauungsplangebietes sind keine Oberflächengewässer anzutreffen. Die Bundesstraße B 2 tangiert in ihrer Fortführung die Parthe - außerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes.
Die Grundwasserabstände zur Oberfläche betragen im Mittel 3 m - 5 m. Wasserschutzgebiete sind im B-Plan-Bereich nicht vorhanden.

Klimapotential

Nach Köpen (1961) liegt Leipzig „im Bereich des immerfeuchten, sommerwarmen, warmgemäßigten Regenklimas mit vorherrschenden westlichen Winden.
Nach dem Hydrogeographischen Kartenwerk der DDR (1901-1950) bzw. nach dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991 weist Leipzig folgende Klimadaten auf:
Jahresniederschlag: 550 mm,
die durchschnittlichen Jahrestemperaturen 9,1° C.

Entsprechend den Ergebnissen der Stadtklimauntersuchung Leipzig von 1992 befinden sich in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereiches zwei sekundäre Ventilationsbahnen:
- DB Gleisanlage Richtung Wiederitzsch
- Partheaue.

Alle hochversiegelten Straßen- und Gewerbeflächen als auch Wohngebiete, die wiederum nur mangelhaft durchgrünt sind, wirken sich mit der Aufheizung negativ auf das Stadtklima aus. Die Straßenräume sowie die angrenzenden hoch versiegelten Bereiche der Wollkämmerei weisen in der abendlichen Thermalscanneraufnahme eine sehr starke Erwärmung auf.
Der Nordfriedhof ist eine hochwertige Fläche zur Regenerierung des Stadtklimas, eine „grüne Lunge" der Stadt.

Lufthygiene

Die hohe Luftschadstoffbelastung ist auf das Zusammenwirken der Emissionen von Heizkraftwerken, der individuellen Braunkohlebrikett-Feuerung in Wohnbereichen sowie Emissionen von Industrie und Kfz-Verkehr zurückzuführen.
Gerade die Vorbelastung mit Schwefeldioxid ist im Planungsgebiet als sehr hoch einzustufen.
Mit der Umstellung auf andere Energieträger und der Einrichtung von Filteranlagen kann der Schadstoffanteil in Zukunft abnehmen. Mit Zunahme des Verkehrsaufkommens wird trotz der Verbesserung der Katalysatortechnik hier auch der Schadstoffanteil gleichbleiben.

Freizeit und Erholung

Im Bebauungsplangebiet selbst befinden sich keine Flächen der Erholung. Jedoch ist der angrenzende Nordfriedhof eine Fläche für die ruhige Erholung.

Flora und Fauna

Der Nordfriedhof ist mit seinem alten Bestand an Bäumen und Sträuchern der am stärksten in das Plangebiet hineinwirkende Vegetationsbestand, der auch mit einigen friedhofstypischen nicht heimischen Gehölzen bewachsen ist. Es wird vermutet, daß der Dachs und der Fuchs hier Lebensraum gefunden haben.

9.3 Konflikte

Der Eingriff in den Friedhofsrand ist schwerwiegend, weil die neu zu bauende Stützmauer in kritischer Nähe zu den vorhandenen Bäumen gebaut werden muß. Es findet teilweise eine Beeinträchtigung des Wurzelbereiches statt. Wenn auch zur Zeit eine schädliche Überschüttung des Wurzelbereiches mit Kompostabfällen vorhanden ist, die dringend beseitigt werden sollte, so wird vor allem während der Bauzeit der Stützmauer der Wurzelbereich voll belastet. Hier muß der Druck auf Wurzeln unterbleiben, indem der Arbeits- und Fahrbereich mit entsprechend großformatigen Platten hergestellt wird, die den Druck auf die Flächen verteilen.
Der gesamte Baumbestand muß während der Bauzeit gesondert und intensiv geschützt werden.
Andere Konflikte zur Landschaft und dem Naturhaushalt, wie Aufheizung durch Versiegelung, Schadstoffzunahme durch Autoverkehr, Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes sind bereits vorhanden und werden sich nicht wesentlich verändern, da auch der Anteil der versiegelten Flächen im Bebauungsplangebiet nicht vergrößert wird. Eine ähnliche Aussage wird für die Schadstoff- und auch die Lärmbelastung gemacht. Hier wird mit den verbesserten Verkehrsbedingungen - Leichtigkeit des Verkehrs / erhöhte Sicherheit - ein Teil der Erhöhung der Schadstoffbelastung kompensiert. Die als geringfügig zu bezeichnende Erhöhung der Lärmbelastungswerte beeinträchtigen hier keine angrenzenden Wohngebiete. Der Einfluß auf den Friedhof kann vernachlässigt werden,

da die Lärmbereiche - Brückenbauwerk -wesentlich höher liegen als das Friedhofsgelände.
Bei der Konfliktuntersuchung wurde immer das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung und Trassenuntersuchung beachtet.

9.4 Ziele und Begründung zur Grünordnung

Die Grünordnung setzt sich zur Minderung des Eingriffes in die Landschaft und den Naturhaushalt folgende Ziele:

Extensivierung der Vegetationsflächen

Neue Vegetationsflächen und Böschungen innerhalb des B-Plan-Gebietes sollen extensiv naturnah angelegt und mit heimischen Gehölzen bepflanzt werden, um den Verlust zu minimieren.

Baumpflanzungen

Das wirksamste Grünelement im Straßenraum ist der Straßenbaum. Der Baum prägt das Stadtbild, definiert Stadträume, gibt Orientierung, charakterisiert die Straßenhierarchie, verbessert das Klima, erhöht die soziale Wohlfahrtswirkung, die gerade in dem „aggressiven Straßenraum" gebraucht wird und ist gepflanzt in Reihe eine „Wanderungsschiene" für vor allem Vögel und Insekten. Deshalb ist die Pflanzung von Bäumen ein Hauptziel der Grünordnung. Wenn ein Konflikt zu unterirdischen Leitungen bei nicht ausreichenden Sicherheitsabständen besteht, soll dieser durch Leitungsschutzmaßnahmen gemindert werden. Da im Brückenbereich die Pflanzung von Bäumen erster Ordnung nur begrenzt möglich ist, wird besonderer Wert auf die starke Begrünung der Böschung gelegt. Die Böschung nördliche Berliner Rampe soll mit 50 % Bäumen zweiter Ordnung und 50% Strauchwerk begrünt werden.

Begrünung von Mauern

Die Stützmauer der Auffahrtsrampen auf der Seite des Nordfriedhofes muß mit Kletterpflanzen begrünt werden. Diese Begrünung verbessert in der Regel die Straßenraumgestaltung, bindet Staub und erhöht den Grünwert im Straßenraum.

Zeitliche Durchführung der Begrünung

Die Begrünung hat unmittelbar mit dem Abschluß der Baumaßnahmen zu erfolgen, damit der durch den Eingriff entstandene Schaden so schnell wie möglich kompensiert wird.

9.5 Ökologische Bewertung des Eingriffes in die Landschaft und den Naturhaushalt

Da mit dem Ausbau der Bundesstraße B 2 und damit der Berliner Brücke vor allem der Rand des Nordfriedhofes schwerwiegend beeinträchtigt wird, wurde die Bilanzierung im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes vorgenommen:
Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurde zum Ausdruck gebracht, daß der ökologische Bestandswert sich mit dem ökologischen Neuwert ausgleicht.

Der Eingriff in den Friedhofsrand ist schwerwiegend, wenn vor allem durch nicht ausreichende Sicherung während der Bauzeit der vorhandene Altbaumbestand geschädigt wird. Da der technischen Sicherung nichts im Wege steht, ist der Eingriff minimierbar.
Der Eingriff ist deshalb im LBP insgesamt als ausgeglichen gewertet worden. Eine minimale Verbesserung im Straßenraum entsteht durch die gestaltete Neuordnung des Straßenbegleitgrüns. Die einzelnen Maßnahmen zur Grünordnung wurden bereits im vorangegangen Punkt 9.4 beschrieben.

Flächenbilanz:

Flächenbezeichnung	Anteil Bestand m²	Anteil Neuanlage m²
Versiegelte Fläche	32.490	32.475
Begrünte Flächen	4.200	4.215
Gesamtwert:	**36.590**	**36.590**

10. Technische Infrastruktur

Die vorhandenen Versorgungsleitungen sind im Rahmen der Fachplanung zu berücksichtigen.
Durch Verbreiterung bzw. das Höherlegen der Brückenrampen und damit Verlagerung der Stützmauern sind voraussichtlich folgende Ersatz- bzw. Umverlegungsmaßnahmen erforderlich:

a) an der Grenze zum Nordfriedhof - westliche Brückenrampen:
- Mischwasserkanal DN 1000/1310
- Trinkwasserleitung
- Gasleitung Hoch- und Niederdruck
- Energiekabel Stadtwerke 0,4/10 kV
- Energiekabel LVB
- Kabelanlagen Telekom.

b) an der Grenze zur Wollkämmerei - östliche Brückenrampen:
- Energiekabel Stadtwerke 0,4/10-kV
- Gasleitung Niederdruck
- Energiekabel LVB.

Die vorhandenen Bahnkabel sind während der Bauzeit zu sichern, ebenso wie andere vorhandene Kabel und Leitungen.

11. Kostenzusammenstellung und Realisierung

Der Neubau der Berliner Brücke ist nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig. Der gegenwärtige Fördersatz beträgt 75 %. Förderfähig sind dabei die Kosten, welche für die Stadt Leipzig als Baulastträger des Brückenbauwerkes und der Straße anfallen. Eine weitere Kostenbeteiligung an der Baumaßnahme erfolgt durch die Versorgungsunternehmen, die Leipziger Verkehrsbetriebe, die Deutsche Bahn AG und den Freistaat Sachsen.
Die Umverlegung von Versorgungsleitungen wird gemäß bestehender Kozessionsverträge zu jeweils 50 % von den Versorgungsunternehmen und der Stadt Leipzig getragen.
Der gesamte Gleiskörper der Straßenbahn einschließlich der Haltestellen sowie die Aufwendungen für die Rampen- und Brückenverbreiterung infolge des besonderen Bahnkörpers werden durch Landesmittel aus dem öffentlichen Personennahverkehr gefördert.
Da die Berliner Brücke Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG überspannt und im Rahmen des Brückenneubaus Verbesserungen für das Lichtraumprofil und die Gleislage erreicht werden, erfolgt eine Kostenbeteiligung der Deutschen Bahn AG entsprechend dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.
Die Vergrößerung der lichten Weite unter der neuen Berliner Brücke zur Einordnung eines künftigen S-Bahngleises wird durch den Freistaat Sachsen aus dem Regionalisierungsfond gefördert.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand beträgt die Gesamtbausumme ca. 56,3 Mio. DM, die sich in 53,3 Mio. DM Baukosten und 3,0 Mio. DM Grunderwerbskosten für den im Bebauungsplan dargestellten Bauabschnitt der B 2 gliedert.

Für die Baukosten ergibt sich voraussichtlich folgende Aufteilung:

Position	Gesamtkosten in Mio. DM	Stadtanteil in Mio. DM	Anteil GVFG in Mio. DM	Finanzierung durch Dritte in Mio. DM
Straßenbau	10,90	3,45	7,45	-
Brückenbau	42,43	10,35	21,31	2,97 DB AG 7,80 LVB
Summe	53,33	13,80	28,76	10,77

Die Kosten für den Grunderwerb in Höhe von 3,0 Mio. DM sind ebenfalls nach GVFG zu 75 % förderfähig.

Insgesamt wird eingeschätzt, daß die Gesamtbausumme durch Anwendung des Kommunalabgabengesetzes und der Bereitstellung von weiteren Fördermitteln aus dem Regionalisierungsfond des Freistaates Sachsen verringert werden könnte.

Für die Realisierung der Baumaßnahme sind durch die Stadt Leipzig die grundstücksrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Die Stadt Leipzig erwirbt dafür die noch nicht in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücke. (Dazu wird gegenwärtig eine Grunderwerbsvorlage durch die Stadtverwaltung erarbeitet.)

Der Neubau der Berliner Brücke einschließlich der Rampen soll bei entsprechender Bereitstellung der Fördermittel in den Jahren 1997 bis 1999 erfolgen.

12. Begleitende Planungen

- der Vorentwurf „Bundesstraße B 2 (neu), Berliner Brücke und OD Leipzig von Theresienstraße bis Brandenburger Straße einschließlich Brandenburger Brücke"
  Weidleplan, NL Leipzig ;

- die Umweltverträglichkeitsstudie vom März 1994 zur Bundesstraße B 2 (neu) zwischen Essener Straße und Friedrich-List-Platz,
  ASAL Ing.GmbH;

- die Umweltverträglichkeitsprüfung zur Bundesstraße B 2 (neu) ,
  vorgenommen durch die Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz;

- der Landschaftspflegerische Begleitplan zur Bundesstraße B 2 (neu), Weidleplan/ NL Leipzig;

- Schalltechnische Untersuchung zur Bundesstraße B 2 (neu) von Theresienstraße bis Brandenburger Straße , DHV Ingenieur -Consulting Deutschland.

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Grünordnerische Festsetzungen nach § 9 (1) Nr. 15, 20, 25 a und 25 b BauGB

1. Begrünung von Stützmauern
   Die zum Nordfriedhof gerichtete Stützmauer der Brückenrampe ist mit Kletterpflanzen zu begrünen (§ 9 Abs. 25 a BauGB). Pro Meter ist eine Pflanze zu setzen, die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.
2. Die als Pflanzgebot festgesetzten Bäume sind Bäume 1. Ordnung mit STU 20/25 cm. Der Pflanzabstand ist in der Reihe 10,00 m (Regelmaß).

HINWEISE:

Grünordnung

1. Der Landschaftspflegerische Begleitplan zur Bundesstraße „B 2 (neu), Berliner Brücke und OD Leipzig von Theresienstraße bis einschließlich Brandenburger Brücke" vom November 1996 ist für die Gestaltung der öffentlichen Grünflächen maßgebend.
2. Die im Merkblatt „Gewährleistung des Bodenschutzes bei Baumaßnahmen" des Staatlichen Umweltfachamtes aufgeführten Hinweise sind zu beachten, ihre Einhaltung ist durch die Genehmigungsbehörde zu prüfen.

Munitionsfunde

Es ist davon auszugehen, daß das Planungsgebiet durch seine Lage zu früheren kriegswichtigen Einrichtungen munitionsverseucht ist. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst ist zu verständigen, falls bei Erdarbeiten Munitionsfunde auftreten.

Archäologische Funde

Archäologische Funde bei der Baumaßnahme sind sofort dem Archäologischen Landesamt Sachsen in Dresden zu melden.
Fundstellen sind inzwischen vor weiteren Zerstörungen zu sichern.

Es gilt:
- Unterrichtung des o.g. Landesamtes vor Beginn der Erdarbeiten
- Meldung von archäologischen Funden an o.g. Landesamt
- schriftliche Übermittlung der Anstriche 1 und 2 an die ausführenden Firmen.

Verkehrsflächen

Die Aufteilung der Verkehrsflächen gilt als Hinweis und kann verändert werden.
Sie beinhaltet Fahrbahn, Gehbahn, Radweg, Verkehrsgrün und Gleisanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.
Für die Bundesstraße B 2 gilt der vierstreifige Ausbau mit den notwendigen Abbiegespuren in den Knotenpunktbereichen und die Anordnung eines durchlaufenden Mittelstreifens.

VERMERK:

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes sind alle nach früheren städtebaulichen Plänen im Bereich dieses Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen aufgehoben. Hierbei handelt es sich um die Teilfläche des Bebauungsplanes Nr. 80.2 „Weiterführung der B 2 im Abschnitt Essener Straße bis Berliner Straße" in einem Teilbereich der Flurstücke Nr. 3892 und Nr. 3949 der Gemarkung Leipzig.

RECHTSGRUNDLAGEN

Für diesen Bebauungsplan gelten

- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl.I S. 2253), zuletzt geändert durch Artikel 1 BauGBÄndG vom 30.07.1996 (BGBl. I S. 1189);

- das Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch (BauGB-MaßnahmenG) in der Fassung vom 17. Mai 1990 (BGBl. I S. 926), zuletzt geändert durch Art. 2 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466);

- die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990-PlanzV90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58);

- die Baumschutzsatzung der Stadt Leipzig vom 9. Februar 1993 (Leipziger Amtsblatt Nr. 3/93 vom 8. Februar 1993).