Stadt Leipzig

Begründung zum

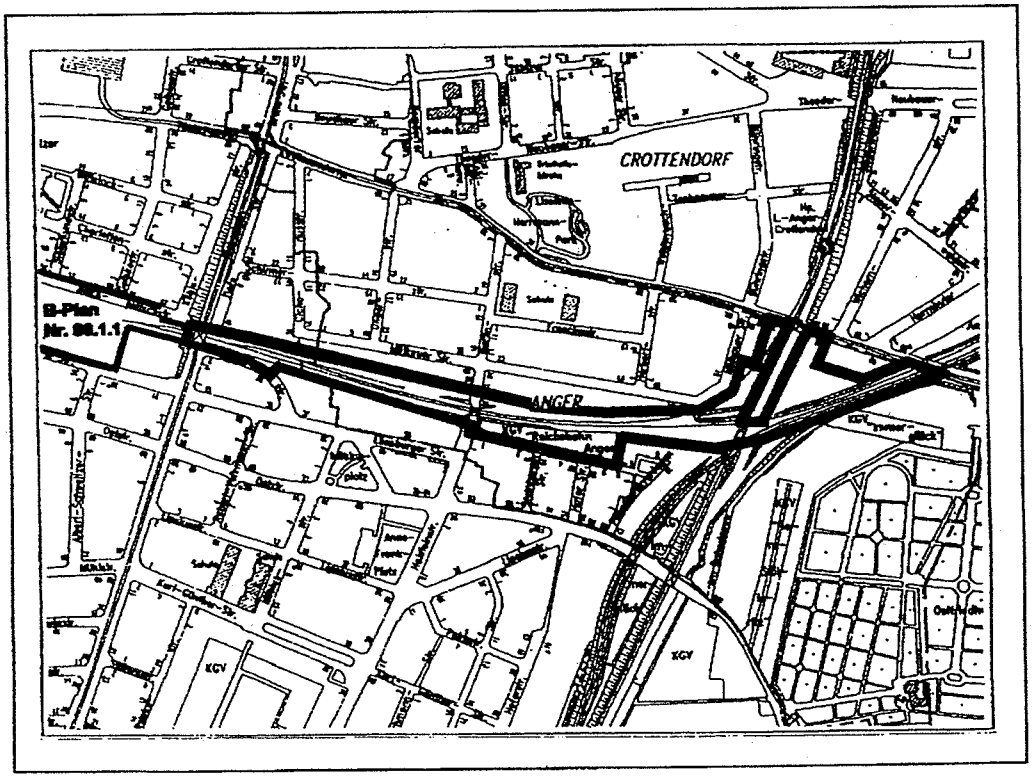
Bebauungsplan Nr. 90.2
Anger-Crottendorfer Bahnschneise

Stadtbezirk: Ost, Südost

Ortsteil: Anger-Crottendorf, Thonberg / Reudnitz

Übersichtskarte:

Umgebung des Bebauungsplangebietes und anschließende Bebauungspläne (soweit vorhanden)



Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Stadtplanungsamt

Planverfasser: büro für städtebau
dipl.-ing. bianca reinmold-nöther
freie architektin für stadtplanung srl
tauchaer weg 8 - 04827 machern
tel.: (034292)75352 fax.: (034292)78653
e-mail: reinmold-noether@t-online.de
http://www.buero-fuer-staedtebau.de

15/04/03 Datum/Unterschrift

Anlage 5

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 90.2
Anger-Crottendorfer Bahnschneise

Inhalt

1.	**Einleitung**	**5**
2.	**Das Plangebiet**	**6**
2.1	Größe und Lage	6
2.2	Betroffene Flurstücke und Eigentumsverhältnisse	6
2.3	Widmung / Entwidmung des Eisenbahngeländes	7
2.4	Bebauung und Nutzungen	7
2.5	Denkmalschutz, erhaltenswerte Strukturelemente	8
2.6	Grün-, Biotopstrukturen, Naturschutz	8
2.7	Nicht-technische Infrastruktur	8
2.8	Verkehrsinfrastruktur	8
2.8.1	Kfz-Verkehr	8
2.8.2	ÖPNV	9
2.8.3	Fuß- und Radverkehr	9
2.9	Ver- und Entsorgungsanlagen	9
2.9.1	Elektroenergieversorgung	9
2.9.2	Gasversorgung	9
2.9.3	Fernwärme	9
2.9.4	Wasserversorgung	9
2.9.5	Abwasserentsorgung	9
2.10	Vorgaben von Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Fachplanungen	10
2.11	Darstellungen des Flächennutzungsplanes (FNP)	10
3.	**Erforderlichkeit der Planaufstellung**	**10**
4.	**Ziele der Planung**	**10**
5.	**Inhalte der Planung**	**11**
5.1	Struktur des Plangebietes	11
5.1.1	Die öffentliche Parkanlage	11
5.1.2	Übergang zur umgebenden Quartieren	13
5.1.3	Kleingartenanlage	13

5.2.	Gliederung des Plangebietes	13
5.2.1	Öffentliche Verkehrsfläche	14
5.2.2	Öffentliche Grünfläche	14
5.2.2.1	Parkanlage	14
5.2.2.2	Dauerkleingärten	15
5.2.3	Nachrichtliche Übernahmen	15
5.2.3.1	Bahnanlagen	15
5.3	Beteiligungsverfahren und Änderung der Planinhalte	15
5.3.1	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	15
5.3.2	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	16
5.3.3	Öffentliche Auslegung	16
5.3.4	Stadtbezirksbeirat	17
6.	**Auswirkungen der Planung**	**17**
6.1	Siedlungsstruktur	17
6.2	Verkehr	17
6.2.1	Kfz-Verkehr	17
6.2.2	Fuß- und Radverkehr	17
6.2.3	ÖPNV	17
6.3	Ver- und Entsorgung	18
6.4	Umweltbericht	18
6.4.1	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	18
6.4.1.1	Menschen	18
6.4.1.2	Pflanzen und Tiere	18
6.4.1.3	Boden	20
6.4.1.4	Wasser	21
6.4.1.5	Luft	21
6.4.1.6	Klima	22
6.4.1.7	Landschaft	22
6.4.1.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	23
6.4.1.9	Wechselwirkungen	23
6.4.2	Beschreibung des Vorhabens und der Festsetzungen für das Vorhaben	23
6.4.3	Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert, oder soweit wie möglich ausgeglichen werden sollen	23
6.4.3.1	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	23
6.4.3.2	Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung	24

6.4.4	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben	24
6.4.4.1	Menschen	24
6.4.4.2	Pflanzen und Tiere	24
6.4.4.3	Boden	24
6.4.4.4	Wasser	24
6.4.4.5	Luft	25
6.4.4.6	Klima	25
6.4.4.7	Landschaft	25
6.4.4.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	25
6.4.4.9	Wechselwirkungen	25
6.4.5	Bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetretene Schwierigkeiten	25
6.4.6	Zusammenfassung	25
6.5	Prüfung auf Kinderfreundlichkeit	26
6.5.1	Gesundheit und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen	26
6.5.2	Räume für Spiel / Sport, Treffpunkte	26
6.5.3	Möglichkeiten für Naturerfahrungen	26
6.5.4	Finanzielle Auswirkungen für Familien mit Kindern	26
6.5.5	Mitwirkungsmöglichkeiten	26
6.6	Bevölkerungsentwicklung	27
6.7	Bodenordnung	27
7.	**Städtebauliche Kalkulation**	**27**
7.1	Flächengrößen	27
7.2	Kostenschätzung	28
8.	**Hinweise**	**29**

1. EINLEITUNG

Im Zuge des raschen Ausbaus von Schienenverbindungen wurde der Eilenburger Bahnhof im Jahre 1874 als Kopfbahnhof errichtet. Er bildete den Zielbahnhof der Strecke Leipzig-Eilenburg und befand sich unmittelbar an der damaligen östlichen Stadtgrenze.

Die in den Folgejahren entstandene Bebauung der nördlich und südlich angrenzenden Quartiere grenzt heute unmittelbar an die ehemalige Zufahrts-schneise zum Bahnhof.

Die Bahnschneise zwischen der Riebeckstraße und dem Güterbahnring im Osten stellt sich heute weitgehend als Brachfläche dar, zwischenzeitliche Nutzungen als Lagerfläche sind nicht mehr gegeben.

Die ehemalige Bahnschneise und heutige Verkehrsbrache soll zu einem Grünzug entwickelt werden, welcher primär eine Fuß-/Radwegeverbindung vom Gerichtsweg bis zur Zweinaundorfer Straße aufnehmen und darüber hinaus die bisher trennende Wirkung durch Anbindungen an die angrenzenden Stadtbereiche überwinden soll.

Für den östlichen Teil des Eilenburger Bahnhofes wurden 1996/97 Voruntersuchungen zur Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) durchgeführt. Das Ergebnis der Voruntersuchungen ergab, dass die Voraussetzungen für die SEM, insbesondere die Durchführung in einem abseh-baren Zeitraum nicht vorlagen, sodass die SEM entfiel.

Am 21.04.1993 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Leipzig die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 90 "Eilenburger Bahnhof" für das Gebiet des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes einschließlich der Anger-Crottendorfer Bahnschneise bis zur Einmündung in den Güterbahnring im Osten beschlossen. Im weiteren Verfahren wurde für den Teilbereich des Stadtteilparkes Reudnitz der Bebauungsplan Nr. 90.1.1 erarbeitet, der am 25.11.2000 Inkraft getreten ist. Für den Teilbereich der Anger-Crottendorfer Bahnschneise wurde ein ergänzender Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 90.2 am 14.07.1999 gefasst, der das Plangebiet um einzelne Flurstücke erweitert. Mit diesem Bebauungsplan soll die Umsetzung der Grünradiale auf der Grundlage der Ergebnisse des durchgeführten Gutachterverfahrens "Grünzug auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofs" entlang der Anger-Crottendorfer Bahnschneise vorbereitet werden. Die Ergebnisse dieses Gutachterverfahrens wurden im Rahmen einer Ausstellung in der Osthalle des Hauptbahnhofes vom 19. bis zum 28.06.1998 öffentlich präsentiert.

Von den Instrumenten der Sicherung der Bauleitplanung (Zurückstellung von Baugesuchen gem. § 15 BauGB, Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB und Verlängerung der Veränderungssperre gem. § 17. BauGB) wurde für zwei Teilbereiche des Bebauungsplanes Gebrauch gemacht, da durch konkrete Bauvorhaben und –anfragen zu befürchten ist, dass die Durchführung der mit dem Bebauungsplan planungsrechtlich abgesicherten Zielsetzung „Schaffung der Grünradiale“ auf der Grundlage des Gutachterverfahrens „Grünzug auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes“ wesentlich erschwert wird.

Für den Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 90.2 "Anger-Crottendorfer Bahnschneise" wurde die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB vom 31.01.-10.02.00 durchgeführt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) gem § 4 (1) BauGB erfolgte vom 06.12.99 - 14.01.00, (s. Kap. 5.3 f).

Parallel wurde das Verfahren zur 10. Änderung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung gemäß § 8 (3) BauGB durchgeführt.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB wurde für den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 90.2 "Anger-Crottendorfer Bahnschneise" vom 11.03. – 10.04.2003 durchgeführt.

2. DAS PLANGEBIET

2.1 Größe und Lage

Das ca. 3,7 Hektar große Plangebiet mit einer Breite von ca. 20 m (minimal) bis ca. 70 m (maximal) und einer Länge von ca. 1,0 km befindet sich im Osten des Stadtgebietes in der Gemarkung Anger bzw. Reudnitz.

Es wird begrenzt:

Im Norden:
durch die Flurstücksgrenzen der Flurstücke Nr. 896 (Tiefe Straße), 402, 403, 403p,o, 61r,q,p,o, 67, 69, 71, 72, 75b, 158 (Martinstraße), 123a, 123/1, 122r,q,p, 120a,c,d,e, 122a (Mierendorffstraße), 117d,c,o,p, 386/1 (Zweinaundorfer Straße) und 117 (Ostseite);

Im Osten:
durch die Flurstücksgrenze des Flurstückes 212 (Zweinaundorfer Straße), einen Teilbereich des Flurstückes 152 mit folgenden Abständen: 20 m von der östlichen Böschung des Bahndammes (153/8) und 40 m von der Zweinaundorfer Straße (212), durch die Flurstücksgrenzen der Flurstücke 149b,d,e, 212 (Zweinaundorfer Straße) und den nördlichen Böschungsfuss der Bahnanlage (153/8);

Im Süden:
durch die Flurstücksgrenzen der Flurstücke Nr. 127, 196 (Nerchauer Straße), 65e (Holsteinstraße), 65b, 65/3, 65, 65i, 65/1, 920/2, 919 und 784 (Riedelstraße);

Im Westen:
durch die Westseite der Straßenbrücke Riebeckstraße.

2.2 Betroffene Flurstücke und Eigentumsverhältnisse

Gemarkung	Flurstück-Nr.	Eigentümer
Anger	117 teilweise	Privat
Anger	152 teilweise	Privat
Anger	153/8 teilweise (Bahnanlage)	Deutsche Bahn AG
Anger	153/4	Privat
Anger	153/5	Privat
Reudnitz	623/6 teilweise (Bahnanlage)	Deutsche Bahn AG

Auszug aus den Voruntersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

Der räumliche Geltungsbereich des B-Planentwurfes umfasst nur die Flurstücke, die zur planungsrechtlichen Sicherung der Grünradialen erforderlich sind. Notwendige Querungsmöglichkeiten zwischen den Stadtquartieren sind über die geplante öffentliche Grünfläche möglich und werden darüber hinaus durch vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Leipzig und den jeweiligen Eigentümern der Flurstücke geregelt.

2.3 Widmung / Entwidmung des Eisenbahngeländes

Die Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG liegen seit Jahrzehnten brach. Ihre Nutzung für Bahnzwecke wurde aufgegeben, die Gleisanlagen sind demontiert und durch Gehölzbestände und Spontanvegetation überprägt worden.

Grundsätzlich ist, um nicht mehr genutztes Bahngelände der Bauleitplanung der Gemeinde zuführen zu können, die Entwidmung dieser Flächen durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich. Diese ist bereits für alle Flächen eingeleitet, die der Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche festsetzt und die sich im Eigentum der DB AG befinden.

Angesichts des seit Jahrzehnten aufgelassenen, durch Vegetation geprägten Charakters der ehemaligen Bahnflächen im Plangebiet wurde auf Antrag der DB AG mit Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 23.04.2003 für den Abschnitt von der Riebeckstraße bis an die östlich gelegene Bahnbrücke (Flurstücke 623/6 und teilweise153/8) die Entwidmung erteilt.

Für die im B-Planentwurf als Bahnanlage nachrichtlich übernommene Fläche im Teilabschnitt zwischen dem sich westlich und südlich angrenzenden Flurstück 153/8 der DB AG, der östlich angrenzenden Zweinaundorfer Straße und der nördlich angrenzenden privaten Flurstücke 152, 149b,d,e ist nicht absehbar, wann ein Entwidmungsantrag durch die DB AG gestellt werden kann, da auf dem südlich an das Plangebiet angrenzenden Flurstück 153/8 im Rahmen der City-Tunnel-Planungen der DB AG netzergänzende Maßnahmen für einen neuen S-Bahn-Haltepunkt "Anger-Crottendorf" im Stadium der Vorplanungen bestehen, die auch das Plangebiet in dem beschriebenen Teilabschnitt berühren können. Inwieweit tatsächlich Flächen innerhalb des B-Plan-Umgriffes für den Bau des S-Bahn-Haltepunktes in Anspruch genommen werden müssen, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abschließend zu klären.
Die hinweisliche Darstellung einer Wegeführung im Abschnitt der östlichen Bahnbrücke die mit der nachrichtlichen Übernahme der Bahnfläche überlagert wird, verdeutlicht, dass die öffentlichen Grünfläche im Bereich der Bahnschneise mit der weiter östlich gelegenen öffentlichen Grünfläche verbunden wird und eine Fuß- und Radwegeführung bis zur Zweinaundorfer Straße ermöglicht, die über vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadt Leipzig und der DB AG geregelt wird.

2.4 Bebauung und Nutzungen

Fast das gesamte Plangebiet wird durch die brachliegenden Flächen der ehemaligen Bahnanlagen (Zufahrtsgleise) des Eilenburger Bahnhofes eingenommen. Die Gleis- und Signalanlagen sind vollständig zurückgebaut, der Gleisunterbau (Schotterbett) ist teilweise noch vorhanden.

Das direkte Umfeld des Plangebietes wird durch die Wohnnutzung dominiert, vereinzelt sind gewerbliche Nutzungen bzw. Verkaufs- und Dienstleistungs-einrichtungen eingelagert.

Im südöstlichen Bereich der Mierendorffstraße, unmittelbar am Bahnkreuz ist eine größere Fläche durch ehemals gewerblich genutzte, eingeschossige Gebäude und weiträumige Lagerflächen geprägt.

2.5 Denkmalschutz, erhaltenswerte Strukturelemente

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine denkmalgeschützten Gebäude. Als besonderes Strukturelement soll die teilweise vorhandenen Begrenzungsmauer (Bereich Brücke Riebeckstraße) an der nordwestlichen Plangebietsgrenze in ihrem Bestand erhalten werden.

Die hier vorhandene Einfassungsmauer bildet den Abschluß der im wesentlich größeren Umfang vorhandenen ehemaligen Bahnhofseinfriedung im Bereich des Bebauungsplanes 90.1 "Stadtteilpark Reudnitz". Sie ist dort als Gestalt- und Umfassungselement Bestandteil der Parkanlage.

2.6 Grün-, Biotopstrukturen, Naturschutz

An den Rändern der Bahnschneise befinden sich Spontanvegetationen und Ruderalfluren, teilweise mit Gehölzbeständen. Zwischen Bahnschneise und Nerchauer Straße ist eine kleingärtnerische Flächennutzung vorhanden (KGV "Reichsbahn Anger e.V.").

2.7 Nicht-technische Infrastruktur

Im Plangebiet sind keine Einrichtungen der nicht-technischen Infrastruktur (z.B. Kinder-, Jugend- und Bildungseinrichtungen) vorhanden.

2.8 Verkehrsinfrastruktur

2.8.1 Kfz-Verkehr

An das Plangebiet grenzen die nachstehend aufgeführten Straßen:

- Riebeckstraße (Überbrückung),
- Riedelstraße,
- Holsteinstraße / Martinstraße (Überbrückung),
- Nerchauer Straße,
- Zweinaundorfer Straße,
- Mierendorffstraße und,
- Tiefe Straße.

Innerhalb des Plangebietes verlaufen keine öffentlichen Straßen. Im Westen im Verlauf der Riebeckstraße und zwischen der Holsteinstraße und der Martinstraße wird das Plangebiet durch Straßenbrücken überquert.

2.8.2 ÖPNV

Über die auf der Riebeckstraße, der Zweinaundorfer und der Oststraße verkehren-den Bus- bzw Bahnlinien ist das Plangebiet gut an das ÖPNV-Netz der Stadt ange-bunden.

2.8.3 Fuß- und Radverkehr

Zum Erreichen des Plangebietes aus den angrenzenden Wohnquartieren stehen außer der im Stadtteilpark Reudnitz vorhandenen Fuß- Und Radwegeführung insbesondere für den Radverkehr keine separaten Wegeführungen zur Verfügung, so dass dafür die Straßen genutzt werden. Dabei führt eine hohe Frequentierung der gemeinsam genutzten Straßen zu Konfliktsituationen. Die größten Verkehrs-belastungen sind auf der Riebeckstraße und der Zweinaundorfer Straße zu verzeichnen.
Innerhalb des Plangebietes gibt es kein Wegenetz, der Bereich der ehemaligen Bahnschneise ist derzeit nicht öffentlich zugänglich.

Die Verbindung zwischen den nördlich und südlich der Bahnschneise gelegenen Quartieren für den Radverkehr ist nur über die Brücken der Straßen (Riebeckstraße und Holsteinstraße/Martinstraße) gegeben.

2.9 Ver- und Entsorgungsanlagen

2.9.1 Elektroenergieversorgung

In den unter 2.8.1 aufgeführten Straßen sind Leitungen für die Versorgung mit Elektroenergie vorhanden.

2.9.2 Gasversorgung

Eine Gasversorgung des Plangebietes ist nicht erforderlich.

2.9.3 Fernwärme

Ein Versorgungsbedarf innerhalb des Plangebietes besteht nicht. Südlich der ehemaligen Bahntrasse verläuft innerhalb des Plangebietes eine bestehende Fernwärme-Hauptleitung mit zwei Leitungssträngen. Von dieser Hauptleitung zweigen Anschlußleitungen in die angrenzenden Quartiere ab.

2.9.4 Wasserversorgung

Das Plangebiet ist nach Aussagen der Kommunalen Wasserwerke Leipzig GmbH trinkwasserseitig weitestgehend angebunden. In den unter 2.8.1 aufgeführten Straßen sind Leitungen für die Versorgung mit Trinkwasser vorhanden.

Mögliche Anbindepunkte befinden sich in der Riedelstraße, der Eilenburger Straße, der Mierendorffstraße, in der Nerchauer Straße und in der Martinstraße.

2.9.5 Abwasserentsorgung

Da eine Bebauung im Plangebiet nicht vorgesehen wird, ist eine schmutzwasserseitige Erschließung nicht erforderlich, da davon ausgegangen wird, dass für den Bereich der öffentlichen Grünflächen kein Schmutzwasser anfällt.

Bei der Realisierungsplanung sollte angestrebt werden, dass auf den Grünflächen und Wegen anfallende Regenwasser weitestgehend im Gebiet zurückzuhalten und zu versickern. Im Zuge der objektbezogenen Durchführungsplanung wird die Versickerungsfähigkeit des Bodens geprüft.

2.10 Vorgaben von Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Fachplanungen

Eine spezielle Zielsetzung für das Plangebiet ist in den Planwerken der Landes- und Regionalplanung nicht dargestellt.

2.11 Darstellungen des Flächennutzungsplanes (FNP)

Im Zuge des Planverfahrens hat der Stadtrat am 14.06.2000 die Anpassung des Flächennutzungsplanes (FNP) im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB für den gesamten Bereich der Anger-Crottendorfer Bahnschneise einschließlich Eilenburger Bahnhof beschlossen.

Das Plangebiet wird als "Allgemeine Grün- und Freifläche" mit der Zweckbestimmung "Parkanlage" dargestellt. Die im Abschnitt zwischen Riebeckstraße und Zweinaundorfer Straße geplante Trasse des "Straßenhauptnetzes mit in Teilbereichen unbestimmter Trassenlage" entfällt und wird nicht mehr dargestellt.

Die FNP-Änderung wurde mit Verfügung des Regierungspräsidiums Leipzig vom 18.10.2000 genehmigt und wurde mit Veröffentlichung im Amtsblatt am 25.11.2000 wirksam.

3. ERFORDERLICHKEIT DER PLANAUFSTELLUNG

Für die Entwicklung des Gebietes ist vorrangig aus folgenden Gründen die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich:

- Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf der Fläche der ehemaligen Gleisanlagen in der Anger-Crottendorfer Bahnschneise und Umnutzung einer Bahnbrache;
- Umsetzung der Ergebnisse aus dem Gutachterverfahren "Grünzug auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes" und des Konzeptionellen Stadtteilplanes Leipziger Osten (KSP LeO);
- Sicherung einer geordneten verkehrlichen Erschließung (Radverbindungen, Fußwege) innerhalb einer stadtbedeutsamen öffentlichen Grünanlage;
- Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bevölkerung in den stark verdichteten Stadtteilen Anger-Crottendorf und Thonberg/Reudnitz durch sukzessiven Abbau des Gründefizits

4. ZIELE DER PLANUNG

Das primäre Ziel dieser Bauleitplanung ist die Vorbereitung einer geordneten und ihrer Lage und Bedeutung angemessenen städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes durch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung der Ergebnisse des Gutachterverfahrens "Grünzug auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofs" und des Konzeptionellen Stadtteilplanes Leipziger Osten (KSP LeO).

Dabei können für das Plangebiet folgende Einzelziele der Planung abgeleitet werden:

- Schaffung einer grünstrukturell bedeutsamen Freiraumradiale vom Stadtzentrum bis in das Umland durch Umnutzung der Bahnbrache, künftig bestehend aus öffentlichen Grünflächen mit Aufenthalts- und Erholungsfunktionen.

- Führung einer Stadt und Umland miteinander verbindenden Fuß- und Radwegeverbindung über die ehemalige Bahnschneise (übergeordnete Verbindungsfunktion).

- Herstellung von Verknüpfungen der Grünradiale und der Fuß- und Radwegeverbindung mit den umliegenden Stadtteilen (innere Verbindungsfunktion).

- Gestaltung eines gut wahrnehmbaren und erlebbaren Auftakts- bzw. Endpunktes der teilweise engräumigen Grünradialen mit hoher Aufenthaltsqualität am einzigen dafür in Frage kommenden Standort.

- Beseitigung der Unterversorgung an Grün- und Freiflächen im Wohnumfeld des Stadtteils und Herstellung der Erlebbarkeit der Grünradiale für die angrenzenden Wohnquartiere.

- Aufwertung des insbesondere im Bereich des Bahnkreuzes entlang der Zweinaundorfer Straße durch Infrastrukturanlagen (Bahndämme, Bahnbrücken, Tankstelle) sehr diffusen Ortsbildes.

5. INHALTE DER PLANUNG

5.1 Struktur des Plangebietes

Das Plangebiet wird gegliedert in:
- die öffentliche Parkanlage,
- die Kleingartenanlage und
- die nachrichtlich übernommenen Bahnanlagen.

6.4.3 Die öffentliche Grünfläche

Die Herstellung der öffentlichen Grünfläche im Abschnitt der Anger-Crottendorfer Bahnschneise bildet in Bezug auf die städtischen Aktivitäten zum Stadtumbau im Leipziger Osten eine wichtige städtische Maßnahmen im Bereich der Grün- und Freiflächenversorgung. Ihre Bedeutung besteht insbesondere in der übergeordneten Vernetzungsfunktion des Freiflächensystems beginnend am Gerichtsweg über den Stadtteilpark Reudnitz, die Anger-Crottendorfer Bahnschneise, den Volkspark Stünz bis in das Umland.

Die öffentliche Grünfläche im Abschnitt der Anger-Crottendorfer Bahnschneise beginnt an der Riebeckstraße im Westen und erstreckt sich bis zum Bahnkreuz im Osten des Plangebietes mit der Anbindung an die Zweinaundorfer Straße. Sie knüpft an der Riebeckstraße unmittelbar an den Stadtteilpark Reudnitz an und bildet auf einer Länge von ca. 1,0 km einen weiteren wesentlichen Baustein zur abschnittsweisen Umsetzung der Stadt und Umland miteinander verbindenden Grünradiale auf der Grundlage der Ergebnisse des landschaftsarchitektonischen Gutachterverfahrens.

Mit dem Stadtteilpark Reudnitz ist der erste Abschnitt zur Schaffung der Stadt und Umland verbindenden Grünradiale bereits umgesetzt. Mit dem Bebauungsplan Nr. 90.2 sollen die Voraussetzungen für die Umsetzung des zweiten Abschnittes entlang der Anger-Crottendorfer Bahnschneise bis zur Anbindung an die Zweinaundorfer Straße geschaffen werden.

Der zur Entwicklung des beabsichtigten dritten Abschnittes von der Zweinaundorfer Straße über den Volkspark Stünz bis in das Umland benötigte Zeitrahmen ist gegenwärtig noch nicht konkret bestimmbar. Aufgrund der unklaren Planungen der DB AG ist gegenwärtig auch nicht absehbar, wann es möglich sein wird, eine weitgehend geradlinige Fuß- und Radwegeverbindung zum neuen S-Bahn-Haltepunkt „Anger-Crottendorf" bis an die Zweinaundorfer Straße herstellen zu können. Um so notwendiger ist es, bereits jetzt mit dem als öffentliche Grünfläche festgesetzten Flurstück südlich der Zweinaundorfer Straße eine besondere städtebauliche Eingangs- und Torsituation zu schaffen. Das Grundstück bietet als Auftaktbereich bzw. Endpunkt der Grünradialen stadträumlich und aufgrund seiner Anbaufreiheit an der Zweinaundorfer Straße die einzige städtebauliche Möglichkeit, den Zugang zum Grünzug für den Stadtteil wirksam und erlebbar zu gestalten. Um darüber hinaus die starke Barrierewirkung des in Richtung Nord-Süd verlaufenden Bahndammes abzuschwächen, ist eine weitere Zugangsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer westlich des Bahndammes einmündend in die Zweinaundorfer Straße geplant. Er verläuft abseits des öffentlichen Straßennetzes innerhalb der öffentlichen Grünfläche, die in diesem Bereich auf rückwärtigen privaten Grundstücksteilflächen geplant ist. Der Zugang ist erforderlich, um einen weiteren Zugang zu erhalten, der insbesondere die nördlichen Wohngebiete direkt an den Grünzug anbindet. Dieser Zugang besitzt aufgrund der geringen Breite ausschließlich Transport- und Verbindungsfunktion.

Im Abschnitt zwischen der Riebeckstraße und dem Bahnkreuz im Osten besitzt die Bahnschneise auf einer Länge von ca. 750 m aufgrund ihres Verlaufes im Einschnitt und der geringen Breite von stellenweise nur ca. 25 m einen schluchtartigen Charakter. In diesem Abschnitt sollen punktuell an der Riebeckstraße im Bereich der Riedelstraße sowie im Bereich der Kleingartenanlage an der Nerchauer Straße und an der Mierendorffstraße Zugangsmöglichkeiten geschaffen werden. Durch die beidseitig die Bahnschneise durchgehend begleitende hofseitige Bebauung der direkt angrenzenden Wohnquartiere wird jedoch in dem gesamten Abschnitt keine der übergeordneten Funktion der Grünradiale angemessene städtebauliche Außenwirkung erzielt.

Die öffentliche Grünfläche soll in diesem Abschnitt vorrangig die Transport- und Verbindungsfunktion über eine Fuß- und Radwegeführung innerhalb der Grünradialen übernehmen, die an die Wegeführung vom Stadtteilpark Reudnitz anknüpft und die Verbindung Richtung Osten bis an die Zweinaundorfer Straße herstellt.

Darüber hinaus soll mit der Herstellung der öffentlichen Grünanlage weiter östlich auf dem südlich der Zweinaundorfer Straße liegenden Flurstück das Grünflächendefizit bzw. die Unterversorgung mit Aufenthalts-, Erholungs- und Freizeitnutzungen innerhalb des öffentlichen Freiraumsystems gemindert werden. Dieses Grundstück bildet als einzige ausreichend dimensionierte Fläche, mit städtebaulicher Ausrichtung auf das sich nördlich der Zweinaundorfer Straße anschließende dichte Wohnquartier, das einen Auftaktbereich mit Außenwirkung erzielen kann. Aus diesem Grund ist von einer erheblichen Sogwirkung für die Nutzung der Grünradialen durch die Benutzer auszugehen. Mit dieser Torfunktion, werden zugleich Aufenthalts-,Spiel- und Erholungsnutzungen ermöglicht. Für die unmittelbar angrenzenden Wohnquartiere wird ein wichtiger Auf-

enthaltsbereich definiert, der zwar kleiner und geringer ausgestattet werden soll als der Stadtteilpark Reudnitz, jedoch ein funktionales Pendant zu ihm bilden soll.

Es ist ein offener Eingangsbereich an diesem Standort zu entwickeln, der eine vom Stadtteil gut überschau- und erlebbare Zugänglichkeit in die Bahnschneise ermöglicht. Mit dieser großzügigen, der Grünradialen angelagerten Parkfläche kann die Herausbildung von „Angsträumen" vermieden und die Sicherung der sozialen Kontrolle hergestellt werden, die bei Reduzierung auf Wegbreite nicht gegeben ist.

5.1.2 Übergang zu umgebenden Quartieren

Die Verbindung des Plangebietes mit den benachbarten Quartieren und somit der Übergang zu der umgebenden Bebauung soll über den direkten Anschluß von öffentliche Grünflächen an die benachbarten öffentlichen Verkehrsflächen (Bereich Mierendorffstraße, Tiefe Straße und Riedelstraße) erfolgen.

An der nördlichen Plangebietsgrenze:

- Zugang zur Tiefen Straße im Bereich der Brücke Riebeckstraße und
- Zugang zur Mierendorffstraße über das Flurstück Nr. 117.

An der südlichen Plangebietsgrenze:

- Zugang zur Riedelstraße (neue Anrampung erforderlich) und
- Zugang zur Nerchauer Straße über den KGV "Reichsbahn-Anger".

5.1.3 Kleingartenanlage

Die nördlich der Nerchauer Straße bestehende Hauptanlage des Kleingartenvereins KGV "Reichsbahn-Anger" e.V. soll in ihrem derzeitigen Umfang dauerhaft erhalten bleiben und Querungen durch diese Kleingartenanlage planungsrechtlich gesichert werden. Ziel ist es, die Kleingärten als eigenständiges Gestaltungselement der Freiräume zu erhalten. Zwei Parzellen, die sich weiter östlich nördlich der Posadowsky-Anlagen und räumlich getrennt von der Hauptanlage des KGV "Reichsbahn-Anger" e.V. befinden, werden über den Bestand hinaus nicht dauerhaft durch den Status Dauerkleingärten geschützt, da diese Flächen langfristig in die öffentliche Grünanlage eingebunden werden sollen.

5.2 Gliederung des Plangebietes

Zur planungsrechtlichen Umsetzung der Konzeption ist das Plangebiet gegliedert in folgende Festsetzungen:

- "Öffentliche Grünfläche" mit der Zweckbestimmung "Parkanlage" gemäß § 9 Abs. 1. Nr. 15 BauGB,
- "Private Grünfläche", z.T. mit der Zweckbestimmung "Dauerkleingärten" gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB und
- "Öffentliche Verkehrsfläche" gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB (Brücken).

5.2.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Begründung:

Die Festsetzungen von öffentlichen Verkehrsflächen beziehen sich auf die bestehenden Brücken Riebeckstraße und Holsteinstraße / Martinstraße, die das Plangebiet überqueren.

5.2.2 Öffentliche Grünfläche

5.2.2.1 Parkanlage

Im Bebauungsplan werden zwei Teilflächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung `Parkanlage´ (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) festgesetzt.

1. Teilfläche von der Riebeckbrücke bis zum östlichen Bahnkreuz

Begründung:

Diese Festsetzung ist erforderlich, um die im Ergebnis des Gutachterverfahrens "Grünzug auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofs" geplante Grünradiale zwischen Stadt und Umland abschnittsweise realisieren zu können (vgl. auch Ziele der Planung).
Innerhalb dieser Teilfläche bildet die Transport- und Verbindungsfunktion über eine Fuß- und Radwegeführung, die an die bereits realisierte Wegeführung im Stadtteilpark Reudnitz anknüpft, den Schwerpunkt der Nutzung. Freiflächen für Aufenthalts- sowie Spiel- und Erholungsfunktionen können aufgrund des sehr schmalen Zuschnitts dieser Teilfläche nur untergeordnet entwickelt werden (vgl. 5.1.1 Die öffentliche Grünfläche).

2. Teilfläche südlich der Zweinaundorfer Straße (Flurstück Nr. 152 teilweise)

Begründung:

Die Teilfläche ist als Bestandteil der abschnittsweisen Realisierung der Grünradiale erforderlich, um eine städtebauliche Eingangssituation in die Grünradiale von der Zweinaundorfer Straße und gegenüber den direkt angrenzenden Wohnquartieren herauszubilden. Es ist der einzige Standort innerhalb des gesamten Abschnittes der aufgrund der anbaufreien Situation an der Zweinaundorfer Straße einen großzügigen, außenwirksamen, erlebbaren Zugang aus dem Stadtteil in die Grünradiale ermöglicht. Aufgrund der unmittelbaren räumlichen Zuordnung der Teilfläche zu dem angrenzenden Wohnquartier und aufgrund seines räumlichen Zuschnitts soll das Gründefizit und die Unterversorgung mit Aufenthalts- und Erholungsflächen durch Qualifizierung dieser Fläche zu einer Parkanlage gemindert werden. Sowohl die städtebauliche Auftaktfunktion, als auch die Erholungs- und Freizeitfunktionen, die an diesem Standort entwickelt werden sollen, sind wesentlicher Bestandteil, um die Grünradiale insgesamt zu einem von der Bevölkerung angenommenen Erholungs- und Freiraumbereich zu qualifizieren. Dieser Eingangsbereich ergänzt die schmale Fuß- und Radwegeverbindung innerhalb der Bahnschneise um eine Ausstattung mit einem freizeitorientierten Angebot an Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten, das die Missstände für die in den angrenzenden Wohnquartieren lebenden Einwohner abmildert.

Die private Grundstücksfläche verliert durch die Festsetzung als öffentliche Grünfläche ihre bisherige Eigenschaft als Bauland. Dieser private Belang muss allerdings hinter das öffentliche Interesse an der oben beschriebenen Entwicklung der Fläche zurücktreten, da ansonsten das Ziel der Gestaltung des Auftakts- bzw. Endpunktes an diesem einzigen dafür in Frage kommenden Standort nicht möglich wäre. Dies erscheint – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der Möglichkeiten des Planungsschadensrechtes – zumutbar.

Eine Verbindung beider Teilflächen erfolgt über die als Bahnanlage nachrichtlich übernommene Fläche, in der hinweislich eine Wegeverbindung dargestellt ist. Dazu wird es vertragliche Regelungen mit der DB AG geben.

Um eine flexible Ausgestaltung beider Teilflächen der öffentlichen Grünfläche zu ermöglichen werden keine detaillierten Festsetzungen zur Gestaltung getroffen. Diese sind Gegenstand einer sich anschließenden Objektplanung. Grundlage sind hier die Ergebnisse des Gutachterverfahrens.

5.2.2.2 Dauerkleingärten

Die Fläche der Hauptanlage an der Nerchauer Straße wird als "Private Grünfläche" mit der Zweckbestimmung `Dauerkleingärten´ (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) festgesetzt. Zwei abseits liegende Parzellen werden nicht als Dauerkleingärten festgesetzt.

Begründung:

Die Festsetzung ist erforderlich, um sowohl den Bestand als auch die spezielle Nutzung als Kleingartenanlage dauerhaft zu sichern. Die abseits von der Hauptanlage liegenden zwei Parzellen werden über den Bestand hinaus nicht als Dauerkleingärten festgesetzt, da die Flächen nach Aufgabe der Nutzung in das Konzept der öffentlichen Grünfläche einbezogen werden sollen.

5.2.3 Nachrichtliche Übernahmen

5.2.3.1 Bahnanlagen

Die innerhalb des Plangebietes verlaufenden Bahnanlagen (Brücke über die Bahnschneise im Osten) und die Teilfläche zwischen dem südlich verlaufenden Bahnbogen Richtung Osten, zwischen der östlich angrenzenden Zweinaundorfer Straße und den nördlich angrenzenden privaten Flurstücken wurden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen, da nicht absehbar ist, wann eine Entwidmung dieses Teilbereiches erfolgen kann. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt der Planung jedoch davon auszugehen, dass in diesem Abschnitt auch nach Herstellung des neuen S-Bahn-Haltepunktes im Rahmen der Umsetzung der netzergänzenden Maßnahmen in Verbindung mit den Maßnahmen zum City-Tunnel Flächen zur Realisierung einer Wegeführung bis an die Zweinaundorfer Straße möglich sein wird.

5.3 Beteiligungsverfahren und Änderung der Planinhalte

5.3.1 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung für den Vorentwurf des Bebauungplanes Nr. 90.2 "Anger-Crottendorfer Bahnschneise" wurde vom 31.01.-10.02.00 durchgeführt. Insgesamt gingen fünf schriftliche Einwendungen zum Vorentwurf ein. Im Ergebnis der Prüfung und Bearbeitung beziehen sich alle Anregungen auf Bereiche des Bebauungs-

planes, die zum gegenwärtigen Verfahrensstand der Billigung- und Auslegung nicht mehr Gegenstand des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanentwurfes sind. Da diese Grundstücksflächen dem primären Planungsziel der Sicherung der Grünradialen entlang der Bahnschneise nicht dienen, besteht kein Erfordernis diese Flächen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes zu belassen.

5.3.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) erfolgte vom 06.12.99 - 14.01.00. Die nach § 4 Baugesetzbuch beteiligten TöB stimmten den Planungs-zielen im allgemeinen zu. Von insgesamt 24 beteiligten TöB gaben 17 eine Stellungnahme ab. Auf Veranlassung der Planungsgesellschaft S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH wurde von der Deutschen Bahn AG eine Entbehrlichkeitsprüfung für eine in das Plangebiet einbezogene Teilfläche des Bahngeländes durchgeführt. Aufgrund des negativen Ergebnisses der Prüfung wurde eine Teilfläche des betroffenen Flurstückes 153/8 aus dem räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes herausgenommen, da sie weiterhin für bahneigene Zwecke genutzt wird.

Im übrigen gingen nur Hinweise ein, die nicht zu Planänderungen führten.

6.4.3 Öffentliche Auslegung

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB wurde in der Zeit vom 11.3. – 10.4.2003 durchgeführt. Insgesamt ging eine schriftliche Stellungnahme eines Bürgers ein. Von den TöB wurden dreizehn Stellungnahmen abgegeben, die mehrheitlich nicht in ihren Belangen durch das Vorhaben berührt sind. Das Landesamt für Archäologie weist darauf hin, dass es sich bei dem Vorhabensbereich um einen archäologischen Relevanzbereich handelt , sodass sich im Zuge von Erdarbeiten die Notwendigkeit archäologischer Untersuchungen ergeben kann (s. Pkt. 8) Der Stadtverband Leipzig der Kleingärtner e.V. weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass zur KGA Reichsbahn-Anger zwei weitere Parzellen gehören, die räumlich getrennt von der Fläche liegen, die im B-Plan als Dauerkleingartenanlage festgesetzt ist. Darüber hinaus wird der Hinweis gegeben, dass bei der weiteren Planung der öffentlichen Grünanlage die Vertreter der KGA Reichsbahn-Anger mit einbezogen werden. Die beiden abseits der Dauerkleingartenanlage liegenden Parzellen sind im Rahmen des Bestandsschutzes in ihrer Nutzung als Kleingärten geschützt. Sie werden über den Bestand hinaus nicht durch den Status Dauerkleingärten geschützt, sondern werden nach Aufgabe der kleingärtnerischen Nutzung Bestandteil der öffentlichen Grünanlage. (s. Pkt. 5.1.3 u. 5.2.2.2).

Im Ergebnis der Prüfung beziehen sich die Anregungen des Bürgers entweder auf Flächen, die nicht mehr Gegenstand des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanentwurfes sind oder sich auf die konkrete Ausgestaltung der öffentlichen Grünfläche beziehen, die nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplanes sind. Da die Stadt Leipzig diese Flächen auf der Grundlage des Ergebnisses des Gutachterverfahrens als extensiv gestaltete Grünanlage realisieren wird und das Maß der Entsiegelung den vorhandenen Versiegelungsgrad übersteigen wird, ist die Festsetzung zum Ausschluss von Versiegelung nicht erforderlich. Darüber hinaus wurden Anregungen zu Flächen, die als Bahnanlage hinweislich in den Bebauungsplanentwurf übernommen wurden, hinsichtlich einer Einbindung der Fläche als öffentliche Grünfläche gegeben. Eine Festsetzung als öffentliche Grünfläche ist auf diesen Flächen nicht möglich, da sie weiterhin bahnbetriebsnotwendig sind (s. Pkt. 5.2.3).

5.3.4 Stadtbezirksbeirat

Die Stadtbezirksbeiräte Südost und Ost haben in ihren Sitzungen am 16.01.2003 und am 11.02.2003 dem Entwurf des Bebauungsplanes zugestimmt.

6. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

6.1 Siedlungsstruktur

Durch diesen Bebauungsplan wird die Voraussetzung für eine geordnete und der Lage entsprechende städtebauliche Entwicklung des bisher weitgehend brachliegenden Geländes der Bahnschneise geschaffen.

Durch die Errichtung der Grünradialen wird das Gründefizit im Stadtteil Anger/Reudnitz und der unmittelbar umgebenden dichten Wohnbebauung reduziert. Gleichzeitig wird ein weiterer Abschnitt der geplanten Grünradiale zwischen Stadt und Umland auf der Basis der Ergebnisse des Gutachterverfahrens "Grünzug auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes" geschaffen.

6.2 Umwandlung von Bauland in öffentliche Grünfläche

Die im Plangebiet gelegenen Flurstücke befinden sich im Eigentum weniger privater Eigentümer. Verhandlungen über den Erwerb der Flächen durch die Stadt Leipzig sind insbesondere für die ehemaligen durch den Bahnbetrieb genutzten Flächen im Gange. Die Grundstücksteile der Grundstückseigentümer, die bereits im Vorweg der 10. Flächennutzungsplanänderung in öffentliche Grünfläche geändert wurden, können durch die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche im Bebauungsplan nicht mehr als Bauland genutzt werden, sodass für die Eigentümern ein Übernahmeanspruch nach § 40 (2) BauGB besteht. Die Absicht der Stadt diese Stadt und Umland verbindende Grünradiale zu realisieren, muss im Zusammenhang mit einer stufenweisen Inanspruchnahme der privaten Grundstücksflächen gesehen werden, da nur so wesentliche Ziele und Inhalte, die mit der Realisierung der Grünradiale verfolgt werden, erreicht werden können, sodass die privaten Belange hinter die öffentlichen Belange zurücktreten (vgl.. Pkt. 4, 5.1.1, 5.2.2).

6.2 Verkehr

6.2.1 Kfz-Verkehr

Eine signifikante Zunahme des Kfz-Verkehrs infolge der Umsetzung der Planung wird nicht zu erwarten sein, da keine Neubebauung ermöglicht wird.

6.2.2 Fuß- und Radverkehr

Innerhalb des Plangebietes wird ein Netz von Fuß- und Radwegen geschaffen, welches neben der Verbindungsfunktion von Stadt und Umland auch eine Vernetzung der nördlichen und südlichen Quartiere ermöglicht.

6.2.3 ÖPNV

Ein zusätzlicher Bedarf an ÖPNV-Leistungen bzw. eine Veränderung der Netzauslastung wird sich durch den Bebauungsplan nicht ergeben

6.3 Ver- und Entsorgung

Da keine Neubebauung erfolgt, sind neue Ver- und Entsorgungseinrichtungen nicht erforderlich. Die umgebende Bebauung ist durch entsprechende Ver- und Entsorgungsleitungen weitestehend erschlossen.

6.4 Umweltbericht

6.4.1 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

6.4.1.1 Menschen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst zwischen der Riebeckstraße im Westen und dem Güterbahnring im Osten vorwiegend brachliegende Flächen der ehemaligen Bahnanlagen des Eilenburger Bahnhofs. Die direkte Umgebung des Plangebietes wird durch gründerzeitliche Wohnbebauung geprägt. Vereinzelt sind gewerblich genutzte Grundstücke bzw. Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen vorhanden. Wohnnahes öffentliches und für die Erholung nutzbares Grün fehlt fast vollständig. Die nächstgelegenen öffentlich nutzbaren Grünflächen befinden sich westlich der Riebeckstraße im Bereich des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes, am Möbiusplatz sowie am A.-Frank-Platz.
Die Kleingärten zwischen der Bahnschneise und der Nerchauer Straße dienen der privaten Erholungsnutzung.
An das Plangebiet grenzen zahlreiche öffentliche Straßen, an denen keine separaten Radwege zur Verfügung stehen.
Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine befahrbaren öffentlichen Straßen. Über Bus- und Straßenbahnlinien ist das Plangebiet gut an das ÖPNV-Netz angebunden.
Der Bereich der ehemaligen Bahnschneise ist aufgrund fehlender Wege nicht öffentlich zugänglich.

Eine hohe Vorbelastung besitzt der Raum aufgrund des Verkehrslärms, insbes. der Riebeckstraße, der Zweinaundorfer Straße sowie der angrenzenden Abschnitte der Bahnstrecken.
Aussagen zur Belastung mit Luftschadstoffen im Sinne der Gesundheitsvorsorge werden im Kap. 6.4.1.5 Luft getroffen.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Das Schutzgut Menschen weist insgesamt eine hohe Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit auf.

6.4.1.2 Pflanzen und Tiere

Biotope der Gleisanlagen und Bahndämme außerhalb der Bahnhöfe
In dem unmittelbaren Bereich der Bahnschneise sowie den östlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angrenzenden Flächen haben sich Biotope der Gleisanlagen und Bahndämme außerhalb der Bahnhöfe (Stadtbiotopkartierung Leipzig, 1994 und 1999/2000) entwickelt. Spezifiziert werden die Aussagen durch eine aktuelle Vegetationskartierung (Stand, Oktober 2002).
In dem Bereich der Bahnschneise wurden die Gleise entfernt. Der Gleisschotter ist überwiegend mit unterschiedlicher Vegetation bewachsen.

Das langgestreckte Gebiet ist durch einen vielfältigen Wechsel der Standortbedingun-

gen (nordexponierte, frische Böschungen bis trockene, besonnte, magere Flächen) und einer differenzierten Biotopausstattung mit Gehölzen und Gehölzgruppen in Verbindung mit Offenland- und Ruderalgesellschaften sowie durch eine fortschreitende Sukzession geprägt.
Der westliche Abschnitt ist schluchtartig von den angrenzenden Wohnhäusern eingeschlossen und einige Meter eingetieft. Hier dominiert Baumbestand, der den Schluchtcharakter unterstützt. In Richtung Osten, noch vor der Brücke Martinstraße, treten Gebäude, Gehölze und Böschung zurück. Es überwiegen Ruderalflächen mit Hochstauden (überwiegend Goldrute) und Flächen, die mit Landreitgras bestanden sind. Hier herrscht ein weiter, offener Charakter vor.
Östlich der Martinstraße befindet sich nochmals ein Bereich, der recht dicht mit Gehölzen bestanden ist. Am südlichen Rand befindet sich hier eine Art "kleines, lichtes Wäldchen", das unbedingt erhalten werden sollte. In Richtung Osten öffnet sich wieder das Bild, es überwiegen verschiedene Ruderalfluren.
Unter der Bahnbrücke schnürt sich das Gebiet ein. Dahinter befindet sich ein Bereich mit unterschiedlichen Gehölzstrukturen.

In dem Gesamtgebiet wurden 126 Gehölze bzw. Gehölzgruppen kartiert. In der Gehölzartenzusammensetzung spielt der Bergahorn (Acer pseudoplatanus) in verschiedenen Altersstadien eine dominante Rolle. Daneben treten Robien (Robinia pseudoacacia) und Feldulmen (Ulmus minor) je nach Standortexposition in größerem Umfang auf.
In der Strauchschicht bilden Brombeere und Himbeere dichte Bestände.
Einige Ruderal- und Gehölzflächen sind mit Kletterpflanzen überwachsen und bilden so genannte "Schleiergesellschaften". Am weitesten verbreitet ist die Waldrebe (Clematis vitalba), die im Gebiet auch die höchsten Robinien erklommen hat. Weiterhin kommen Gemeiner Hopfen (Humulus lupulus), Wilder Wein (Parthenocissus spec.) und im mittleren Abschnitt die verwilderte Weinrebe (Vitis spec.) vor.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Gleisanlagen bieten ein hohes Potenzial für die Biotopvernetzung, insbes. den Teillebensräumen der Ruderalarten.
Die Flächen weisen eine hohe Strukturvielfalt, eine sehr geringe Nutzungs- und Pflegeintensität sowie einen geringen Versiegelungsgrad auf.
Die Flächen besitzen aufgrund ihrer umgebenden Blockbebauung mit weitreichender Versiegelung und hoher Nutzungsintensität Refugialfunktion für Arten der Flora und Fauna. Insgesamt wird das biotische Potenzial der ehemaligen Gleisanlagen als hoch eingeschätzt.

Biotope der Kleingärten
Die Kleingärten an der Nerchauer Straße besitzen überwiegend Zierfunktion. In den Gärten dominiert Scherrasen in Kombination mit kleineren Beeten und Blumenrabatten mit hoher Nutzungsintensität. Es ist anzunehmen, dass die Parzellen früher überwiegend dem Obst- und Gemüseanbau dienten, in den letzten Jahren jedoch mehr und mehr zu Ziergärten umgestaltet wurden. Nahezu alle Parzellen weisen einen alten Obstgehölzbestand auf. Die Entwicklung einer Spontanvegetation ist kaum zu beobachten.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Trotz der Obstgehölze ist die Strukturvielfalt eher als gering einzuschätzen. Bei hoher Pflege- und Nutzungsintensität und einem geringen Versiegelungsgrad besitzen die Flächen eine mittlere Refugialfunktion mit einem mittleren Biotopwert.

6.4.1.3 Boden

Das Relief des Plangebietes ist nahezu eben. Nur die Straßenüberführungen im Zuge der Riebeckstraße und der Holsteinstraße/Martinstraße sowie die Gleistrassen im Osten, die die Zweinaundorfer Straße und die Oststraße als Eisenbahnüberführungen queren, bilden markante Höhenversätze.
Die ingenieurgeologischen Verhältnisse können gemäß Ingenieurgeologischem Atlas von Leipzig, Juni 1977, wie folgt beschrieben werden:
Der westliche Teilbereich wird vorwiegend durch eine 2 - 5 m mächtige Kiessandschicht über einer Fein-/Mittelsandschicht bzw. kleinflächig über Ton geprägt. Östlich der Martinstraße/Holsteinstraße dominiert eine 2 - 5 m mächtige Geschiebelehm-/-mergelschicht über Kiessand die ingenieurgeologischen Verhältnisse.
Die Dammbereiche der Riebeckstraße bzw. der Bahntrasse im östlichen Abschnitt des Plangebietes werden durch Auffüllungen gekennzeichnet.

In Auswertung des Gutachtens zur Neubewertung der Böden im Stadtgebiet von Leipzig, November 2001, wird der gesamte Untersuchungsraum von anthropogen beeinflussten bzw. anthropogenen Bodentypengruppen geprägt.
Die Bahnschneise selbst stellt dabei einen Bereich mit anthropogen bestimmter Bodendecke mit Aufschüttungen aus umgelagertem natürlichen Material auf gewachsenem Boden dar (Lockersyrosem-Bodentypengruppe). Teilweise sind auch gekappte, ansonsten naturnahe Böden entwickelt.
Die Flächen sind zum größten Teil oberflächenwasserabflussbestimmt, da die Böden oberflächennah stark verdichtet sind und die unterlagernden Schichten teilweise schlecht wasserdurchlässig sind.
Die Flächen weisen aufgrund von langjährigen Herbizideinsätzen, Schadstoffverlusten aus undichten Güterwaggons oder den Einsatz von Schmierstoffen oft hohe Belastungen auf.
Hinsichtlich des Natürlichkeitsgrades werden diese Böden in der 7-stufigen (18 Klassen) Hemerobieskala in die Stufe 3 bzw. 4 eingeordnet und erreichen nur noch einen mittleren Natürlichkeitsgrad.

Das Bodengutachten trifft zu den kleingärtnerisch genutzten Bereichen an der Nerchauer Straße keine differenzierten Aussagen. Aufgrund der langjährigen Nutzung ist davon auszugehen, dass die Böden einem Prozess der Hortifizierung unterliegen und oft hohe Schadstoffbelastungen aufweisen.

Altlasten
In dem Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich der Altlastenverdachtsstandort Mierendorffstraße 72/ Zweinaundorfer Straße 72_(Lagerplatz). Im Rahmen der orientierenden Untersuchungen wurden punktuell gering erhöhte Schadstoffbelastungen ermittelt, von denen keine akuten Umweltgefährdungen ausgehen. Die Grundstücksfläche ist durchgehend versiegelt. Für eine weiterführende gewerbliche Nutzung des Altstandortes sind keine weiteren Gefahrenerforschungsmaßnahmen erforderlich.
In Vorbereitung von Bau- und Umgestaltungsmaßnahmen für eine zukünftige Freizeit- und Erholungsnutzung ist durch das Amt für Umweltschutz über den Umfang bauvorbereitender Untersuchungen, die Erarbeitung einer Entsorgungs- und Verwertungskonzeption für Bauschutt und Bodenaushub sowie eine baubegleitende Überwachung durch einen fachkundigen Gutachter zu entscheiden.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Besonders die noch offenen, unversiegelten Böden der Bahnschneise und der Kleingärten sind unter Berücksichtigung der immer weiter voranschreitenden Versiegelung innerstädtischer und stadtnaher Freiflächen als wertvolle Bereiche einzustufen, in de-

nen die biotischen und abiotischen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser, Tiere/Pflanzen, Klima und insbes. dem Menschen noch funktionsfähig sind.
Unter Berücksichtigung der Vorbelastung der Flächen werden die Böden der Bahnschneise und der angrenzenden Kleingärten einer mittleren Schutzwürdigkeit zugeordnet. Die Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung und Nutzungsintensivierung ist jedoch als hoch einzuschätzen.

6.4.1.4 Wasser

Die in den Geschiebelehm bzw. -mergel eingelagerten Schmelzwassersandlinsen führen niederschlagsabhängig oberes Grundwasser, was bei Altbohrungen (Archiv der Stelle für Gebietsgeologie) in Teufen von 1,2 bis 1,8 m unter Gelände angetroffen wurde.
Den Hauptgrundwasserleiter bilden die 10 - 20 m mächtigen frühsaalekaltzeitlichen Muldeschotter (GWL 1.5) mit einem Grundwasserflurabstand von 6 - 7 m. Darüber lagert in der Regel eine 3 - 7 m mächtige Geschiebelehmschicht.
Die Grundwasserfließrichtung ist nach Westnordwest gerichtet.
In dem Geltungsbereich bzw. seiner näheren Umgebung befinden sich keine Trinkwasserschutzzonen.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Hauptgrundwasserleiters wird aufgrund der überlagernden Geschiebemergelschicht in der Regel als mittel eingeschätzt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass infolge der Heterogenität der Auffüllungen, insbes. bei Kappung des Geschiebmergelhorizontes und Auffüllung mit nicht bindigen Substraten auf unversiegelten Flächen lokal auch mit erheblich höheren Empfindlichkeiten zu rechnen ist.
Die oberflächennahen, temporär wasserführenden Sandlinsen weisen hingegen eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit auf.

Oberflächengewässer sind in dem Geltungsbereich des Bebauungsplans bzw. seiner näheren Umgebung nicht vorhanden.

6.4.1.5 Luft

Für die Ermittlung der Hintergrundbelastung des Untersuchungsraumes mit Luftschadstoffen werden die Immissionsbelastungskarten des LfUG, 2000 ausgewertet.

Stoff	Jahresmittelwert I1 (ug/m³)	EU-Grenzwert in (ug/m³) gültig ab (...)	Zielwert der Stadt Leipzig 2010 (ug/m³)
NO_2	35 - 40	40 (Schutz der menschlichen Gesundheit) (2010) 30 (Schutz der Vegetation) (2001)*	
Benzol	1,8 - 2,0	5 (2010)**	
Ruß	2,7 - 3,0	-	1,5
PM_{10}	23 - 26	40 (2005)*	

* gemäß Richtlinie 1999/30/EG

** gemäß Richtlinie 2000/69/EG
Die Beurteilung der Hintergrundbelastung erfolgt anhand der in den EU-Richtlinien 1999/30/EG und 2000/69/EG benannten Grenzwerte. Für Ruß liegen entsprechende Werte nicht vor. In diesem Fall werden die Zielwerte der Stadt Leipzig für 2010 herangezogen.

Im Fall von PM_{10} und Benzol werden die Grenzwerte der jeweiligen EU-Richtlinie eingehalten. Die Stickstoffdioxidbelastung erreicht den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit.
Die Langzeitbelastung für Ruß überschreitet den Zielwert der Stadt Leipzig für 2010.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Insgesamt weist der Untersuchungsraum, der teilweise als klimatisch-lufthygienischer Sanierungsbereich gilt aufgrund seiner Luftschadstoffbelastung sowie der klimatischen Verhältnisse (vgl. Pkt. 6.4.1.6) eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Zunahme der Luftschadstoffbelastung, Nutzungsintensivierung und Versiegelung/Bebauung auf.

6.4.1.6 Klima

Die Bahnschneise einschl. der Kleingärten östlich der Linie Holsteinstraße/Martinstraße sowie die bestehenden Gleisanlagen im Osten des B-Plangebietes stellen ein Kaltluftgebiet dar.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Mit mäßigen bis guten Kaltluftentstehungsbedingungen bildet die Bahnschneise inmitten des gemäßigten städtischen Überwärmungsbereiches in der Umgebung des B-Plangebietes eine thermisch-hygrische Ausgleichsfläche. Diese Kaltluftgebiete stehen in direkter Verbindung mit den östlich angrenzenden Freiflächen mit sehr hoher klimatisch-lufthygienischer Ausgleichsfunktion.

Die Flächen der noch bestehenden Gleistrassen östlich des Plangebietes dienen als sekundäre Ventilationsbahn dem kanalisierten Kaltluftabfluss.

6.4.1.7 Landschaft

Der Untersuchungsraum ist als innerstädtischer Freiraum inmitten einer offenen und geschlossenen Block- und Blockrandbebauung gelegen.Der Bereich der Bahnschneise selbst ist aufgrund der teilweise unmittelbar angrenzenden, kompakten Bebauung nur bedingt einseh- und erlebbar. Lediglich die Straßenüberführungen und der Bereich der Kleingartenanlage an der Nerchauer Straße lassen bedingt den innerstädtischen Freiraum der Bahnschneise visuell erleben. Die Bahnschneise ist von den Straßenüberführungen Riebeckstraße und Martinstraße/Holsteinstraße als Sichtachse wirksam. Einzelne Straßen, wie z.B. die Riedelstraße und die Nerchauer Straße sind mit großen, vitalen Straßenbäumen (Kastanie, Pappel) bestanden, die das Erscheinungsbild der Straßen markant prägen.
Vorbelastungen des Landschaftsbildes sind insbesondere infolge der schlechten Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der vorhandenen Freiflächen und Vegetationsstrukturen gegeben.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Die Gesamtbedeutung und Empfindlichkeit des Landschaftsbildes wird als mittel eingeschätzt.

6.4.1.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Besonders hervorzuheben ist hier nur die noch teilweise vorhandene Begrenzungsmauer im Bereich der Brücke Riebeckstraße an der Nordwestgrenze des Plangebietes.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit
Es befinden keine unter gesetzlichem Schutz stehende Objekte in dem Bebauungsplangebiet.

6.4.1.9 Wechselwirkungen

Die wesentlichen Wechselwirkungen zeichnen sich zwischen Boden einschl. Wasser und den Schutzgütern Pflanzen/Tiere ab, wobei durch Veränderungen der Oberflächengestalt direkte Veränderungen der Vegetationsbedeckung, des Bodens, der Grundwasserneubildung und/oder des Mikroklimas verursacht werden können.
Andererseits spielen im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Menschen, Landschaft und Pflanzen/Tiere eine bedeutende Rolle.

6.4.2 Beschreibung des Vorhabens und der Festsetzungen für das Vorhaben (vgl. Kap. 5 der Begründung)

An dieser Stelle werden nur die wesentlichen Eckdaten des Vorhabens erwähnt.
- Herstellung einer öffentlichen, extensiv gestalteten Grünfläche mit eingelagerter Fuß- und Radwegeverbindung
- Erhalt der Dauerkleingärten

Es ist davon auszugehen, dass die geplante Fuß- und Radwegeverbindung in Asphalt hergestellt wird. Die Fußwegeanbindungen an die angrenzenden Wohnquartiere erhalten eine wassergebundene Decke.
Ziel der Errichtung der Fuß- und Radwegeverbindung ist die Schaffung einer Vernetzung mit dem Umland sowie den angrenzenden Quartieren und somit der Steigerung der Attraktivität der umliegenden Wohnquartiere.

6.4.3 Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert, oder soweit wie möglich ausgeglichen werden sollen

6.4.3.1 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Der geplante Fußweg wird weitgehend in der Trasse des bestehenden Trampelpfades hergestellt. Die weiterführenden Planungsphasen nehmen unter Berücksichtigung der erhaltenswerten Biotopstrukturen (insbes. Gehölzbestand, Brombeerbestand, Schleiergesellschaften und Landreitgrasfluren, vgl. auch Maßnahmen – und Erhaltungsplan) eine Lageanpassung des Fußweges vor, so dass anlagebedingte Eingriffe in den Vegetationsbestand weitgehend zu vermeiden sein werden.
Das weitaus größere Risiko für Eingriffe in die Schutzgüter und insbesondere in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere besteht während der Bauphase. Hier sind klare Restriktionen im Hinblick auf die Schonung der Biotopstrukturen im Rahmen der nachfolgenden Planungsphasen festzulegen.

6.4.3.2 Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Auf der Grundlage der Bestandserfassung einschl. –bewertung der Schutzgüter und Berücksichtigung des geplanten Vorhabens mit den vorgenannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nach dem Leipziger Bewertungsmodell durchgeführt.

Im Ergebnis der Bilanzierung zeigt sich eine deutliche Aufwertung in Bezug auf das Schutzgut Landschaftsbild. Diese Aufwertung resultiert im Wesentlichen aus der Entsiegelung und Umgestaltung des Lagerplatzes im Bereich der Mierendorffstraße/Zweinaundorfer Straße sowie aus der Verbesserung der Erschließung des Geländes und der Beseitigung der Verwahrlosungstendenzen. Für alle übrigen zu bilanzierenden Schutzgüter sind ebenfalls, wenn auch geringere, positive Effekte durch die Realisierung der Planung festzustellen.

6.4.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen der Festsetzungen für das Vorhaben

6.4.4.1 Menschen

Die Gestaltung des Areals als Grünzug mit Erhöhung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit verbessert die Möglichkeiten einer wohnortnahen "Feierabenderholung", erhöht die Wohnumfeldqualität und steigert nicht zuletzt die Attraktivität der gesamten umliegenden Wohnstandorte.

6.4.4.2 Pflanzen und Tiere

Die Gestaltung der Grünfläche einschl. Wegeverbindungen erfolgt unter weitestgehender Schonung/Erhalt des vorhandenen Vegetationsbestandes. Dies betrifft in erster Linie den vorhandenen Baumbestand, die Brombeerbestände, die Schleiergesellschaften sowie die Landreitgrasfluren. Die durch die Realisierung des Planungsvorhabens beanspruchten Flächen stellen überwiegend Ruderalfluren dar. Das ökologische Risiko für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere wird als mittel eingeschätzt.

6.4.4.3 Boden

Vorhandene, nicht mehr benötigte Versiegelungen werden entfernt. Eine Neuversiegelung von Flächen und damit eine nahezu vollständige Zerstörung der Bodenfunktionen erfolgt im Zuge der Anlage der Fuß- und Radwegeverbindungen. Der Gesamtumfang der Neuversiegelung ist jedoch als gering einzuschätzen, so dass erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden nicht zu erwarten sind. Indirekte Vorhabenswirkungen, z. B. durch eine Veränderung des Bodenwasserhaushaltes sind infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten.

6.4.4.4 Wasser

Bezogen auf die Gefahr der Grundwasserverschmutzung und die Grundwasserneubildung sind die Risiken infolge der Realisierung des Vorhabens als gering einzuschätzen, da die Neuversiegelung nur ein relativ geringes Ausmaß besitzt und die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwasserleiters in den Bereichen mit Geschiebelehm-/-mergelüberdeckung als mittel einzuschätzen ist. Das ökologische Risiko wird aufgrund der zu erwartenden geringen Wirkintensität als gering eingeschätzt.

In den westlichen Abschnitten des Plangebietes fehlt eine Geschiebemergelschicht und die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist entsprechend höher. Das ökologische Risiko wird hier als mittel eingeschätzt.
Es wird angestrebt, das in dem Gebiet anfallende Regenwasser im Gebiet selbst zurückzuhalten und zu versickern.

6.4.4.5 Luft

Aufgrund der geplanten Nutzung als Grünzug einschl. Aufnahme der Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer sind Veränderungen der lufthygienischen Situation infolge der Realisierung des Vorhabens nicht zu erwarten. Das ökologische Risiko kann als gering eingeschätzt werden.

6.4.4.6 Klima

Die Funktion der Bahnschneise als Kaltluftgebiet mit klimatisch-hygrischer Ausgleichsfunktion wird infolge der Realisierung des Vorhabens nicht erheblich beeinträchtigt. Das Gebiet wird zwar im Vergleich zur jetzigen Situation eine Nutzungsintensivierung erfahren, deren klimatische Auswirkungen jedoch aufgrund der geringfügigen Veränderungen der Oberflächengestalt äußerst begrenzt sein werden (geringes ökologisches Risiko).

6.4.4.7 Landschaft

Mit der vorliegenden Planung werden die Voraussetzungen geschaffen, den Raum durch neue Zugangsmöglichkeiten erfahrbar und erlebbar zu gestalten. Mit dem weitestgehenden Erhalt der Biotopstrukturen, den Pflegemaßnahmen an der bestehenden Vegetation und einer geordneten Gestaltung des derzeit z.T. stark vermüllten Geländes werden durch das Vorhaben positive Effekte für das Schutzgut Landschaft erzielt.

6.4.4.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Es sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

6.4.4.9 Wechselwirkungen

Von Bedeutung im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben sind die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Menschen, Landschaft und Pflanzen/Tiere. Diese Wechselwirkungen werden infolge der Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Bahnschneise für die Erholung positiv beeinflusst.

6.4.5 Bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetretene Schwierigkeiten

Die Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen Schutzgüter basiert auf dem Wettbewerbsergebnis des Gutachterverfahrens zur Gestaltung eines Grünzuges auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes. Da dieser Gestaltungsentwurf relativ undifferenziert und die Vorstellungen zur Realisierung der Grünverbindung einschl. der Fuß- und Radwegeverbindung noch sehr unkonkret sind, lassen sich die Vorhabensauswirkungen lediglich grob abschätzen.

6.4.6 Zusammenfassung

Mit der Realisierung des Vorhabens werden für die Schutzgüter Menschen und Landschaft infolge der Verbesserung der Zugänglichkeit des Geländes und der Nutzbarmachung für die wohnortnahe Erholung positive Effekte erzielt.

Für die Schutzgüter Boden, Klima/Luft, Kultur- und Sachgüter und teilweise auch für das Schutzgut Wasser (Grundwasser) ergibt sich ein geringes ökologisches Risiko. Der Umfang der schutzgutwirksamen Veränderungen der Oberflächengestalt des Plangebietes kann als relativ gering eingeschätzt werden.
Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser (Grundwasser) ist in Teilbereichen des Plangebietes von einem mittleren ökologischen Risiko auszugehen.

Unter Berücksichtigung der in Kap. 6.4.3.1 dargestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen lassen sich für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere mittlere ökologische Risiken ableiten, die erfahrungsgemäß in erster Linie aus der Bauphase resultieren.

6.5 Prüfung auf Kinderfreundlichkeit

Grundlage dieser Prüfung ist das "Prüfraster zur Kinderfreundlichkeit für Verwaltungsentscheidungen", Stand: 08.02.1999.

6.5.1 Gesundheit und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen

Durch die Öffnung der Bahnschneise für die Öffentlichkeit und die Anbindung über bestehende Wegebeziehungen wird insbesondere der Fuß- und Radverkehr im Plangebiet in sicherer Art und Weise entwickelt.
Somit sind Gefahrenquellen durch die separate Anlage von Fuß- und Radwegen, abseits des motorisierten Verkehrs minimiert.

6.5.2 Räume für Spiel / Sport, Treffpunkte

Durch die neue Wegebeziehung kann der Stadtteilpark Reudnitz mit seinem Angebot an Spielflächen unabhängig von öffentlichen Straßenverkehrsflächen und somit sicher erreicht werden. In räumlicher Beziehung zu den zu schaffenden Wegebeziehungen könnten auch innerhalb der als öffentliche Grünfläche festgesetzten Bereiche an geeigneten Stellen kleinere Spielanlagen errichtet werden. Dabei ist der Bereich, in dem zu benachbarten Flächen punktuell ein Altlastenverdacht besteht, zu meiden bzw. in erforderlichem Umfang zu sanieren.

6.5.3 Möglichkeiten für Naturerfahrungen

In unmittelbarem Zusammenhang mit der Gestaltung der Grünflächen können auch Möglichkeiten für Naturerfahrungen von Kindern (Materialwahl, Bepflanzung, räumliche Anordnung) geschaffen werden.

6.5.4 Finanzielle Auswirkungen für Familien mit Kindern

Eine direkte oder indirekte finanzielle Beeinflussung von Familien mit Kindern (Eintrittsgelder o.ä.) ergibt sich infolge der Planung nicht.

6.5.5 Mitwirkungsmöglichkeiten

Aufgrund der allgemeinen Ausweisung als öffentliche Grünfläche ergeben sich bei der konkreten Ausgestaltung vielfältige Möglichkeiten, die im Umfeld wohnenden Kinder und Jugendlichen einzubeziehen. Dies kann beispielsweise partiell an definierten Einzelvorhaben oder auch generell über den weiteren Fortschritt der Planung und Umsetzung erfolgen.

6.6 Bevölkerungsentwicklung

Auf die Bevölkerungsentwicklung wird die Planung keine direkte Auswirkung zeigen, da keine bisher unbebaute Flächen einer Bebaubarkeit zugeführt werden. Mit der Realisierung der geplanten Grünachse wird eine Steigerung der Attraktivität sowie eine Stabilisierung des Quartiers als Wohnstandort erwartet.

6.7 Bodenordnung

Die im Plangebiet gelegenen Flurstücke, die für die Herstellung einer öffentlichen Grünanlage erforderlich sind, befinden sich im Eigentum einiger weniger Eigentümer. Verhandlungen über einen Erwerb der Flächen werden durch die Stadt Leipzig geführt. Auf ein förmliche Umlegungsverfahren nach BauGB kann verzichtet werden.

7. STÄDTEBAULICHE KALKULATION

7.1 Flächengrößen (Flächenangaben in m²)

Flächen-bezeich-nung	Flächengrößen	% Anteil
Öffentliche Verkehrsfläche	269	0,7
Öffentliche Grünflächen	29.077	79,0
private Grünflächen	3.566	9,7
Bahn-anlagen	3.897	10,6
Gesamt	36.809	100

7.2 Kostenschätzung

Mit der Festsetzung der öffentlichen Grünfläche im Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, einen weiteren Abschnitt innerhalb der geplanten Grünradiale schrittweise umsetzen zu können.

Die dafür veranschlagten Kosten in Höhe von 1.702.602,00 € setzen sich laut Planungsbeschluss zur Umgestaltung der Anger-Crottendorfer Bahnschneise, Drucksache III/2907, aus 196.847,00 € Planungskosten und 1.505.755,00 € Baukosten zusammen. Nach Fertigstellung der öffentlichen Grünfläche entstehen ab 2006 jährliche Pflegekosten in Höhe von 38.000 €.

Die Finanzmittel zur Planung und Herstellung der Grünfläche stammen aus dem EFRE-Programm, Teilabschnitt C – Revitalisierung von Brachflächen. Gefördert werden Ausgaben in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, mithin 1.418.835,00 €

Darüber hinaus sind Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 800.000 € aus dem städtischen Haushalt zu finanzieren.
(Grunderwerbskosten gem. Gutachten vom 17.07.00 zur Grundstückswertermittlung von Teilflächen des ehemaligen Eilenburger Bahnhofes, hier: Teilgebiet II - Anger - Crottendorfer Bahnschneise, diverse Flurstücke der Gemarkung Reudnitz und Anger, alle Angaben des Gutachtens in DM).

8. HINWEISE

Altlasten

In Vorbereitung von Bau- und Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge der Umsetzung der Bauleitplanung ist durch das Amt für Umweltschutz über den Umfang bauvorbereitender Untersuchungen und die Erarbeitung einer Entsorgungs- und Verwertungskonzeption für Bauschutt und Bodenaushub zu entscheiden.

Leitungsabstände

Innerhalb der Objektplanung sind die durch die jeweiligen Versorgungsträger benannten Schutzabstände zu Leitungen zu beachten.

Wasser/Abwasser: Bei der weiteren Planung ist das Technische Regelwerk der Kommunalen Wasserwerke Leipzig GmbH zu beachten. Folgende Mindestabstände zu den Leitungen sind einzuhalten:
Bäume: 2,50 m / Borde: 0,90 m / Höhenkreuzung: 0,30 m / Parallelführung: 0,60 m
Annäherungen, Querungen oder Zwangspunkte mit dem Leitungsbestand sind auf der Grundlage von Bestandsplänen im Maßstab 1:500 zu bearbeiten. Diese Bestandspläne sind in Plankammer der Kommunalen Wasserwerke Leipzig GmbH erhältlich.

Gasleitung: Der Schutzstreifen der Gasleitung, welcher nicht überbaut und bepflanzt werden darf, beträgt 2,5 m beiderseits der Leitungsachse.

Fernwärme: Bei Baumpflanzungen ist ein Mindestabstand von Baummitte bis Rohrleitungsaußenkante von 2,5 m einzuhalten.

Archäologischer Relevanzbereich

Das Landesamt für Archäologie weist darauf hin, dass der Vorhabensbereich in einem archäologischen Relevanzbereich liegt.

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

Leipzig, den 08.05.03

Kunz
Leiter des
Stadtplanungsamtes