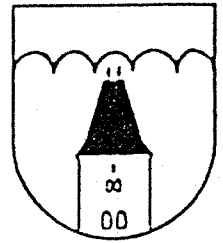
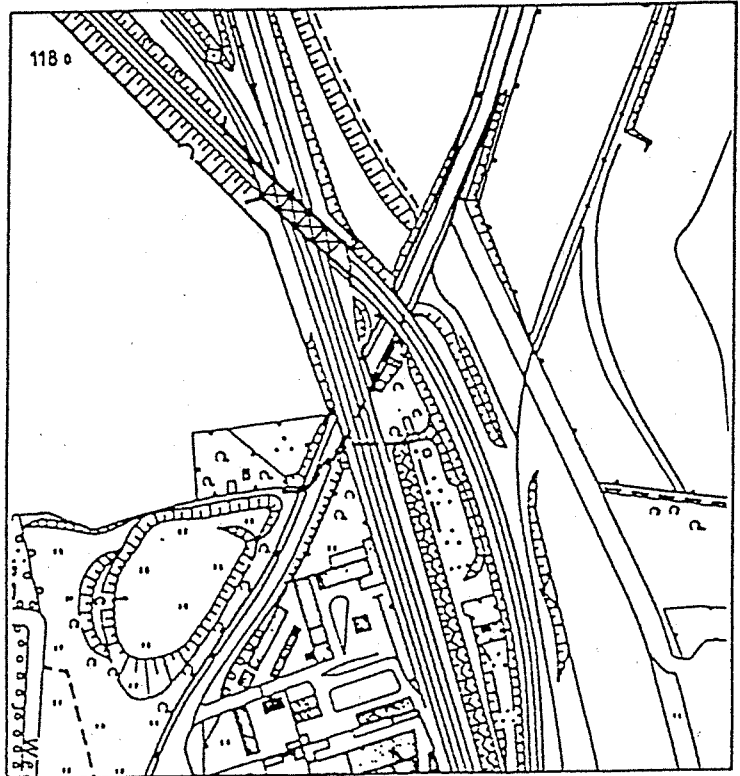


GEMEINDE WIEDERITZSCH



BEBAUUNGSPLAN

DÜBENER
LANDSTRASSE-SÜD
BEREICH EISENBAHN-
UNTERFÜHRUNG



BEGRÜNDUNG

GEFERTIGT 16.09.1993

GEÄNDERT 03.03.1994
14.04.1994

ANLAGE
Begründung vom 16.09.1993
geändert 03.03.1994
14.04.1994

Grünordnung —

Begründung vom —

Bebauungsplan "Dübener Landstraße Süd /Bereich Eisenbahnunterführung"

Begründung nach 9 (8) BauGB

	Seite
1.0 Räumlicher Geltungsbereich	1
1.1 Abgrenzung	1
1.2 Fläche	2
2.0 Bestehende Rechtsverhältnisse	2
2.1 Flächennutzungsplan	2
2.2 Bebauungsplan	2
2.3 Sonstige Rechtsverhältnisse	2
3.0 Einfügung in übergeordnete Planungen	3
3.1 Raumordnung, Regionalplanung	3
3.2 Flächennutzungsplanung, Rahmenplanung	3
3.3 Übergeordnete Fachplanungen	4
3.4 Bezug zu angrenzenden Planungen und Verfahren	7
4.0 Bestand im Geltungsbereich und der Umgebung	8
4.1 Bestand innerhalb des Geltungsbereichs	8
4.2 Bestand in der Umgebung des Geltungsbereichs	8
4.3 Bestehende Eigentumsverhältnisse	8
5.0 Erfordernis der Planaufstellung	9
5.1 Bedarf für den Ausbau der B2	9
6.0 Ziele der Planung	9
6.1 Allgemeine Ziele	9
6.2 Ziele für Nutzungen und Verkehr	9
6.3 Städtebauliche Ziele	11
6.4 Ziele für die Freiflächen	12
7.0 Umweltverträglichkeit	12
7.1 Umweltverträglichkeitsstudien, -untersuchungen, -prüfungen	12
7.2 Grünordnungsplan	15
7.3 Landschaft, Flora und Fauna	16
7.4 Luft, Klima	16
7.5 Wasser, Hydrologie	16
7.6 Altlasten, Boden	18
7.7 Lärm	19

	Seite
8.0 Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplanes	26
8.1 Verkehrsflächen	26
8.2 Verkehrsgrün	27
8.3 Flächen für Bahnanlagen	27
8.4 Sonstige Festsetzungen	27
9.0 Planverwirklichung	28
9.1 Zeitliche Abwicklung	28
9.2 Kosten	28
9.3 Bodenordnung, Grenzregelung	29
9.4 Ver- und Entsorgung, Technische Infrastruktur	29
9.5 Sonstige Maßnahmen zur Planverwirklichung	29
Anlage I	30

Bebauungsplan "Dübener Landstraße Süd / Bereich Eisenbahnunterführung"

Der vorliegende Bebauungsplan wird für einen Teilabschnitt der Dübener Landstraße, die zwischen nördlicher Bahnüberführung und Essener Straße ausgebaut bzw. neu trassiert werden soll, die planungsrechtliche Grundlage für dieses Verkehrsbauwerk schaffen.

Aufgrund des gegebenen Verlaufs der Gemarkungsgrenzen der Gemeinde Wiederitzsch wurde dieser Bebauungsplan formal von dem direkt anschließenden Bebauungsplan "Dübener Landstraße Süd", Teil Nr. 9 abgekoppelt. Der Bebauungsplan Nr. 9 liegt auf Leipziger Gemarkung; der Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Dübener Landstraße Süd / Bereich Eisenbahnunterführung" liegt ausschließlich auf Gemarkung Wiederitzsch.

Inhaltlich bildet er jedoch eine notwendige Ergänzung sowohl zu dem o. g. Bebauungsplan Nr. 9 als auch zu dem nördlich anschließenden Bebauungsplan-Teil Nr. 2 "Dübener Landstraße Nord" und kann nicht losgelöst von diesen Plänen bewertet werden.

1.0 Räumlicher Geltungsbereich

1.1 Abgrenzung

Im Norden: durch den Bebauungsplan
Neue Messe Teil 2
Dübener Landstraße - Nord

Im Westen: im südlichen Bereich durch den Bebauungsplan Business Park der Gemeinde Wiederitzsch, im nördlichen Bereich in einem Abstand von ca. 24,00 m parallel zur Gemarkungsgrenze Wiederitzsch/Leipzig.

Im Osten: durch die Gemarkungsgrenze der Gemeinde Wiederitzsch.

Im Süden: durch die Gemarkungsgrenze der Gemeinde Wiederitzsch.

1.2 Fläche

Die Fläche des räumlichen Geltungsbereiches beträgt ca. 0,5 ha.

2.0 Bestehende Rechtsverhältnisse

2.1 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan Entwurf der Stadt Leipzig (Stand November 1993) ist die B2 neu als überregionale/regionale Straßenverbindung ausgewiesen. Der Flächennutzungsplan ist noch nicht verbindlich.

2.2 Bebauungsplan

Im Geltungsbereich oder Teilen davon gibt es keinen qualifizierten oder nicht qualifizierten Bebauungsplan.

2.3 Sonstige Rechtsverhältnisse

2.3.1 Raumordnungsverfahren

Im Zusammenhang mit der Gesamtplanung für das nördlich angrenzende Gebiet Neues Messegelände/Versandhaus Quelle wurde im Jahr 1992 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, beantragt am 12. 02. 1992 und abgeschlossen mit Bescheid des Regierungspräsidiums Leipzig vom 28. 07. 1992.

Die Maßgaben des Regierungspräsidiums beziehen sich auf Maßnahmen der Grünordnung, des Verkehrs und des Immissionsschutzes.

2.3.2 Veränderungssperre und Vorkaufsrecht

Satzungen über Veränderungssperren oder Vorkaufsrechte im Geltungsbereich bestehen nicht.

2.3.3 Flächen der Deutschen Bahn AG

Im Geltungsbereich befinden sich Flächen der Deutschen Bahn AG mit eigener Planungshoheit.

3.0 Einfügung in übergeordnete Planungen

3.1 Raumordnung, Regionalplanung

Für das Gebiet der neuen Bundesländer und damit auch für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans gibt es keine formellen, beschlossenen Entwicklungspläne auf der Ebene des Bundes, der Länder, der Regierungsbezirke oder der Regionen. Verschiedene Planebenen sind in Bearbeitung.

Das Regierungspräsidium Leipzig bzw. eine von dieser Behörde geleitete Projektgruppe hat jedoch im November 1991 ein "Raumnutzungskonzept Leipzig-Nord" vorgelegt, das die wichtigsten Leitvorstellungen und Strukturkonzepte für das gesamte Planungsgebiet enthält. Das Planungsgebiet umfaßt nördliche Teile des Stadtgebietes Leipzig sowie Teile der Landkreise Leipzig und Delitzsch mit insgesamt ca. 122 qkm. In diesem Raumnutzungskonzept sind auch die wichtigsten Elemente der Verkehrserschließung (Ausbau BAB 14 mit Anschlüssen B2 neu und Messeerschließung neu, Ausbau Deutsche Bahn, S-Bahn und Straßenbahn, usw.) enthalten.

Es ist festzuhalten, daß die Festsetzungen dieses Bebauungsplans sich in vollem Umfang in das Raumnutzungskonzept einfügen.

In der Planung ist darüber hinaus ein länderübergreifender Raumordnungsverband (ROV) zur Erarbeitung eines Raumordnungsprogramms für die Gesamtregion als strategische Leitorientierung. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

3.2 Flächennutzungsplanung, Rahmenplanung

3.2.1 Flächennutzungsplan

Der Vorentwurf eines Flächennutzungsplans Leipzig wurde am 30. 01. 1992 vorgelegt.

Am 16. Dezember 1993 hat die Stadtverordnetenversammlung den überarbeiteten Flächennutzungsplan-Entwurf (Stand November 1993) gebilligt (Quellenangabe siehe Anlage).

Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen den Darstellungen und Zielen der Flächennutzungsplanung.

Es ist davon auszugehen, daß überarbeitete Entwürfe und künftige Flächennutzungspläne das Gesamtkonzept der Verkehrsführung darstellen werden und sich dieser Bebauungsplan in künftige Flächennutzungspläne einfügen wird. Hiermit wäre auch eine Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren erfüllt.

3.2.2 Rahmenplan

Mangels verbindlicher vorbereitender Bauleitplanung haben sich die Stadt Leipzig und die Gemeinden Wiederitzsch und Seehausen entschlossen, einen städtebaulichen Rahmenplan erarbeiten zu lassen. Dieser Städtebauliche Rahmenplan lag mit Datum 18. 08. 1992/16. 12. 1992 in einer zwischen den betroffenen Gemeinden abgestimmten Form als Entwurf vor. Im August 1993 wurde der Abschlußbericht fertiggestellt (Quellenangaben siehe Anlage). Der Städtebauliche Rahmenplan zeigt die räumlichen Vorstellungen für das Gesamtprojekt "Neue Messe" einschließlich Zusatzeinrichtungen, Ausgleichsflächen usw. Ebenso werden die Verflechtungen mit den umliegenden Gebieten, d. h. den Wohngebieten im Norden Leipzigs sowie den Ortsteilen von Wiederitzsch, dem Ortskern Seehausen sowie den landschaftlichen und landwirtschaftlichen Freiräumen aufgezeigt. Der Städtebauliche Rahmenplan zeigt in den Planbereichen Baustruktur, Nutzung, Freiflächen und Verkehr auf, daß die Projekte "Neue Messe" und "Großversandhaus" in diesem Raum integriert werden können und sich positiv auf dessen Gesamtentwicklung auswirken können.

3.3 Übergeordnete Fachplanungen

3.3.1 Verkehrskonzeption für das Stadtgebiet Leipzig

Das Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig hat im Januar 1992 den Entwurf für eine Verkehrskonzeption für das Stadtgebiet vorgelegt (Quellenangabe siehe Anlage). Planungsraum war das administrative Stadtgebiet Leipzig, wegen der verkehrlichen Verflechtungen zwischen Stadt und Umland erstreckte sich der Untersuchungsraum auf den verkehrlichen Einflußbereich der Stadt, d. h. über die Stadtgrenze hinaus.

Auch in dieser Planung sind die wichtigsten Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wie BAB 14 mit den beiden neuen Anbindungen, B2-neu,

Messeerschließungsstraße usw., für den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) mit Neubaustrecken Deutsche Bahn, S-Bahn und Straßenbahn sowie für den nicht-motorisierten Individualverkehr (Fußwege, Radwege) enthalten.

Die vorgelegte Verkehrskonzeption, die als Vorstufe für einen Generalverkehrsplan zu betrachten ist, berücksichtigt im vollem Umfang das Projekt "B2-neu" von Norden bis an die Essener Straße.

Die am 16. 12. 1992 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen "Verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig" spiegeln die Grundzüge der Verkehrspolitik in Leipzig wider.

Das radial ausgerichtete Straßenhauptnetz wird durch Ausbau und Netzergänzungen in ein leistungsfähiges Tangenten-Ring-System umstrukturiert, bestehend aus einem äußeren Ring, einem mittleren Ring (im Norden u. a. die Essener Straße), einem inneren Ring (Tangentenviereck) und Verbindungsstraßen zwischen diesen Ringen. Ausdrücklich erwähnt ist als eine solche Verbindungsstraße die Dübener Landstraße als B2 von der Autobahn bis zum Tangentenviereck. Dies bedeutet, daß die neue B2 über die Essener Straße hinaus zum Tangentenviereck (Friedrich-List-Platz) verlängert wird. Die Führung der B2 bis zum Tangentenviereck ist in verschiedenen Varianten untersucht worden. Die ausgewählte Variante liegt diesem Bebauungsplan zugrunde und wird im Rahmenplan Eutritzsch, (Quellenangabe siehe Anlage) welcher im März 1994 überarbeitet, jedoch von der Stadtverordnetenversammlung noch nicht beschlossen wurde, im Gebiet zwischen Essener Straße und Theresienstraße berücksichtigt.

Die Linienführung südlich der Essener Straße bestimmt auch den Kreuzungspunkt mit der Essener Straße und liegt definitiv fest. Ein entsprechender Aufstellungsbeschuß ist am 20. 05. 1992 mit Beschluß-Nr.: 476/92 gefaßt worden, darin heißt es: Die Straßenverkehrsstraße Nordostradiale verläuft an der Stadtgrenze beginnend im Bereich folgender Straßenzüge:

- Dübener Landstraße
- Schladitzer Straße
- Querung Essener Straße
- Zschortauer Straße/Dieselstraße
- Querung Deutsche Bahn
- Rackwitzer Straße/Brandenburger Straße
bis zur Straße am Gothischen Bad.

3.3.2 Äußere Erschließung Messestandort Leipzig

Im März 1992 wurde im Auftrag des Rates der Stadt Leipzig das Gutachten "Äußere Erschließung Messestandort Leipzig-Mockau" (Quellenangabe siehe Anlage) vorgelegt. In diesem Gutachten wurde gezielt die äußere Erschließung der Messe und ihres Umfeldes untersucht und Konzepte für den Individualverkehr (MIV), für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie für deren Verknüpfung erarbeitet. Die Verkehrsbelastungen wurden für 1991 (Bestand) und 2010 (Prognose) dargestellt.

Die Gutachter haben in dieser Arbeit erstmals in der Zusammenschau des Verkehrsaufkommens von

- der Neuen Messe Leipzig (im Bau)
- dem Einkaufs- und Gewerbegebiet "Sachsenpark" (teilweise in Betrieb)
- dem Großversandhaus "Quelle" (im Bau)
- den Gewerbegebieten "Ehemaliges Holzveredelungswerk" (geplant) und
- "Dübener Landstraße" (geplant)
- dem Businesspark Wiederitzsch (geplant)

und den übrigen Entwicklungen im Planungsraum sowie den Prognosen der allgemeinen Verkehrsentwicklung die Funktionsfähigkeit verschiedener Alternativen der Verkehrsführung nachgewiesen.

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden in den städtebaulichen Rahmenplan eingearbeitet und sind damit auch als Vorgaben in diesen Bebauungsplan eingeflossen.

3.3.3 Gesamtverkehrskonzept Nordraum Leipzig

Als Anlage zum Städtebaulichen Rahmenplan wurde schließlich im Juli 1992/September 1992 (Quellenangabe siehe Anlage) ein umfassendes Gutachten "Gesamtverkehrskonzept Nordraum Leipzig" vorgelegt. In diesem Gutachten werden zusätzlich zur Untersuchung vom März 1992 weitergehende Bewertungen und Konkretisierungen vorgenommen, die im Städtebaulichen Rahmenplan und im vorliegenden Bebauungsplan eingeflossen sind.

Die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung betreffen das Umfeld dieses Bebauungsplans.

3.4 Bezug zu angrenzenden Planungen und Verfahren

3.4.1 Bebauungspläne

In direkter Umgebung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes "Dübener Landstraße Süd, Bereich Eisenbahnunterführung" sind folgende Bebauungspläne im Verfahren bzw. liegen als genehmigte Pläne vor, die ebenfalls inhaltliche Bezüge und Verflechtungen mit diesem Bebauungsplan haben.

a) "Mockau: Alter Flughafen-Ost" (Planungsverband)

Dieses Gebiet umfaßt das Großversandhaus Quelle. Der rechtskräftige Vorhaben- und Erschließungsplan "Standort Quelle" vom 12. 05. 1991 wird durch einen Bebauungsplan ersetzt, der am 26./27. 07. 1993 vom Regierungspräsidium Leipzig genehmigt wurde.

b) "Neues Messegelände" (Planungsverband)

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes grenzt im Norden an den Gesamtbebauungsplan "Neues Messegelände". Der Plan-Teil Nr. 2, "Dübener Landstraße Nord" wurde am 26./27. 07. 1993 vom Regierungspräsidium Leipzig genehmigt.

c) "Dübener Landstraße Süd" (Stadt Leipzig)

Der Bebauungsplan setzt den Ausbau bzw. die Neutrassierung der B2 von den DB-Brücken bis zur Essener Straße fest.

Der Bebauungsplan wurde in der Stadtverordnetenversammlung Leipzig am 20. 10. 1993 als Satzung beschlossen und am 31. 03. 1994 vom Regierungspräsidium Leipzig genehmigt.

d) Bebauungsplan "Flurstücke 37, 43, 191, 192"

(Businesspark Wiederitzsch, Gemeinde Wiederitzsch)

Die Gemeinde Wiederitzsch plant östlich der Riedel-Siedlung ein Gewerbegebiet; der Bebauungsplan wurde am 08. 11. 1993 vom Regierungspräsidium Leipzig genehmigt.

e) Bebauungsplan "Gypsberg" (Planungsverband)

Der Bebauungsplan regelt die Flächennutzung zwischen DB-Trasse und Siedlungsrand von Leipzig-Mockau. Er ist am 26./27. 07. 1993 vom Regierungspräsidium Leipzig genehmigt worden.

Der vorliegende Bebauungsplan und die o. g. Verfahren sind aus übergeordneten Untersuchungen, Planungen und Überlegungen abgeleitet. Die wechselseitigen Anforderungen und Auswirkungen aller Bebauungspläne sind aufeinander abgestimmt.

4. Bestand im Geltungsbereich und der Umgebung

4.1 Bestand innerhalb des Geltungsbereichs

Innerhalb des Geltungsbereiches liegt das Kreuzungsbauwerk Deutsche Bahn/B2. Südwestlich schließt sich die bestehende B2/Dübener Landstraße mit der Erdmodellierung "Anne" an.

4.2 Bestand in der Umgebung des Geltungsbereichs

Die weitere Umgebung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wird geprägt

- im Osten von den Gewerbe-Grundstücken im Gebiet Zschortauer Straße.
- im Westen von einer Freifläche (künftiger Business-Park), und der Riedel-Siedlung, weiter südlich durch ein Einfamilienhausgebiet zwischen Eschenwäldchen und Delitzscher Straße.
- im Norden von einer landwirtschaftlichen Brachfläche.

4.3 Bestehende Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse stellen sich wie folgt dar:

Wesentliche Grundstücke zur Verwirklichung der Planung, sind im Eigentum bzw. in der Verfügungsberechtigung der Gemeinde Wiederitzsch.

5.0 Erfordernis der Planaufstellung

5.1 Bedarf für den Ausbau der B2

Aufgrund der enormen Veränderungen im Gebiet nördlich des Geltungsbereichs zwischen L-Eutritzsch, Wiederitzsch, Podelwitz, Seehausen, L-Mockau und L-Thekla mit baulichen Großvorhaben (u. a. Messe, Großversandhaus, usw.) sowie infrastrukturellen Großvorhaben (Bahnlinie, B2, BAB 14, usw.) entstehen neue Anforderungen an die Verknüpfung der B2 mit dem "Mittleren Ring" gemäß Verkehrsleitlinien der Stadt Leipzig.

Die B2 in diesem Teilstück muß in Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Gestaltung usw. diesen Anforderungen angepaßt werden.

Dabei muß der Immissionsschutz und die Verflechtung mit dem direkten Umfeld der Neutrassierung mitgelöst werden.

6.0 Ziele der Planung

6.1 Allgemeine Ziele

Die Gesamtentwicklung des Leipziger Nordens mit der Ansiedlung von Messe und Großversandhaus wird an dieser Stelle nicht weiter begründet, es wird verwiesen auf die Begründungen zu den Bebauungsplänen "Neues Messegelände" vom 25. 11. 1992/19. 02. 1993 und "Mockau, Alter Flughafen Ost" vom 25. 11. 1992/19. 02. 1993. Hier wird insbesondere auf die elementare Bedeutung des Abschnittes der B2 zwischen DB-Brücken und Essener Straße für die Gesamtkonzeption hingewiesen. Da der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ein Teilbereich des Abschnittes ist, gelten die folgenden Ausführungen.

6.2 Ziele für Nutzungen und Verkehr

Der wesentliche Zweck dieses Bebauungsplanes ist die räumliche Integration und Festsetzung der B2 in den Streckenabschnitt der B2 zwischen Unterführung unter dem Gleiskörper der Bahn in südlicher Richtung bis zur Essener Straße.

Aufgrund der Verlagerung der Messe und der Ansiedlung des Großversandhauses Quelle, des Sachsenparks und der Ausweisung mehrerer Gewerbegebiete

wurde für den Nordraum Leipzig ein städtebauliches Rahmenkonzept erarbeitet und innerhalb dessen ein Gesamtverkehrskonzept für diesen Raum erstellt.

Dies macht es dringend erforderlich, die derzeit zweistreifige Bundesstraße 2 auf vier durchgehende Fahrstreifen auszubauen. Der südliche Ausgangspunkt des Streckenabschnitts ist der Verknüpfungspunkt von Essener Straße und B2-neu. Von der Gestaltung her handelt es sich bei der Anschlußstelle um eine Rautenlösung. Die Verkehrsströme zur Essener Straße werden über Rampen zum Knoten Essener Straße geführt und mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Hier treffen sie auf den "Mittleren Ring".

Der Mittlere Ring soll den weiträumigen-innerörtlichen Verkehr und den Verkehr der Bundesstraßen zum Teil aufnehmen. Die Weiterführung der B2 von der Essener Straße bis zum Friedrich-List-Platz ist als Zwischengemeindliche Straßenverbindung ausgewiesen.

Nach Vorstellung der verschiedenen Varianten zur Gestaltung des Kreuzungsbauwerks ist der Variante 1 in modifizierter Form der Vorrang gegeben worden. Sie sieht, einen rautenförmigen Knotenpunkt vor, bei dem die B2 unter der Essener Straße weitergeführt bzw. über Rampen an sie angebunden wird.

In einer Beratung am 27. 01. 1993 wurde unter Beteiligung von Prof. Coersmeier, der den Rahmenplan für L-Eutritzsch bearbeitet, sowie der Ämter der Stadtverwaltung die vorgesehene Gestaltung des Knotens eingehend beraten.

Aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten ist eine niveaufreie Lösung des Knotens erforderlich.

Ein niveaugleicher Ausbau würde die Durchlaßfähigkeit unvertretbar reduzieren und damit die Erschließung des Neuen Messegeländes sowie den Verkehrsablauf auf der Essener Straße einschließlich Busverkehr negativ beeinträchtigen.

Eine angedachte Kreisverkehrsvariante scheitert an zu großem Flächenbedarf auf fremden Grundstücken.

Die B2 wird ab Eisenbahnunterführung bis südlich Essener Straße in Tieflage geführt.

Für den nichtmotorisierten Verkehr ist auf dem Abschnitt südlich der Reichsbahnunterführung auf der westlichen Seite der B2 zwischen Eschenwäldchen und Kleinsiedlung L-Eutritzsch ein neuer kombinierter Geh- und Radweg vorgesehen, der über den Wölkauer Weg und den Tellweg auf die Zschortauer Straße geführt wird. Der Radweg überquert die B2 auf Höhe Zschortauer Straße und wird ab dort auf der Ostseite nach Norden fortgesetzt.

Zusammen mit der B2 unterquert der Geh- und Radweg das Überführungsbauwerk der Deutschen Bahn.

Für die Delitzscher Straße wurde die Erarbeitung eines Neugestaltungskonzeptes (Straßenbahnbeschleunigung und Straßenraumgestaltung) in Auftrag gegeben.

Durch die Führung der B2 ab Nathusiusstraße in Richtung Essener Straße besteht die Möglichkeit, die bisherige B2 und die anschließende Delitzscher Straße vom Kraftfahrzeugverkehr weitgehendst zu entlasten. Eine Weiterführung der B2 über die Essener Straße hinaus in Richtung Berliner Brücke bewirkt eine weitere Entlastung und damit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs von ca. 35.000 Kfz/24 Std. auf ca. 16.000 Kfz/24 Std. und ermöglicht, die Delitzscher Straße vorrangig für den Straßenbahn- und Anliegerverkehr auszubilden. Ihre Verbindungsfunktion erlangt untergeordnete Bedeutung.

6.3 Städtebauliche Ziele

Die Variantendiskussion zur Führung der B2 zeigte deutliche Vorteile der Bündelungstrasse im Hinblick auf Flächenzerschneidung und damit auf eine bessere städtebauliche und ökologische Nutzbarkeit zusammenhängender Flächen auf.

Gleichzeitig erzeugt die gebündelte Führung der B2 in L-Eutritzsch im Bereich zwischen Bahngelände, Zschortauer Straße und B2-neu die Möglichkeit einer städtebaulichen Neuordnung. Von der städtebaulichen Struktur her und auf Grund des guten Erschließungsniveaus eignen sich diese Flächen für gewerbliche Nutzungen.

Durch die Lage der B2 im Einschnitt (Ebene-1) läßt sich zum einen ein effektiver aktiver Lärmschutz in Form von abgetreppter Geländemodellierung mit Lärmschutzwänden erreichen, zum anderen kann diese Straße auch städtebaulich zufriedenstellend integriert werden.

Die schalltechnische Untersuchung hat für den südlich des Bebauungsplanes anschließenden Bereich bereits beim Ist-Zustand Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Lärmpegel an einigen Gebäuden ergeben. Im Zuge des Aus- bzw. Neubaus der B2 ergeben sich für den Prognosehorizont 2010 weitere Grenzwertüberschreitungen.

Lärmschutzmaßnahmen, welche die Grenzwertüberschreitungen mindern sollen, bestehen zum einen in einer Lärmschutzwand an der B2-neu entlang dem Eschenwäldchen, welche in einen Lärmschutzwall übergeht, der im Norden mit der "Anne" endet.

Verschiedene passive Lärmschutzmaßnahmen sind zusätzlich erforderlich, um die gesetzlichen Grenzwerte nicht zu überschreiten.

Von städtebaulicher Bedeutung ist die Entwicklungsmöglichkeit entlang der Delitzscher Straße. Durch den Ausbau der B2 erfolgt eine Entlastung der Delitzscher Straße zwischen der Kleinsiedlung L-Eutritzsch und dem Ortskern Leipzig-Wiederitzsch.

6.4 Ziele für die Freiflächen

Hier wird auf die Begründung zum Grünordnungsplan Teil Nr. 9 verwiesen, in der die Freiflächen im Gesamtzusammenhang mit dem Aus- und Neubau der B2 dargestellt werden. Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gibt es keine Grün-/Freiflächen von Bedeutung für Natur, Landschaft und Erholung.

7.0 Umweltverträglichkeit

7.1 Umweltverträglichkeitsstudien, -untersuchungen, -prüfungen

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit ist dieser Bebauungsplan im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme "Neue Messe/Großversandhaus" zu betrachten. Die Gesamtmaßnahme ist umwelterheblich. Aus diesem Grund haben sich die Stadt Leipzig, die Gemeinden Wiederitzsch, Seehausen und Podelwitz, verschiedene Maßnahmenträger sowie der Planungsverband von Beginn an sehr intensiv mit den Anforderungen und Wirkungen des Projekts im Hinblick auf die Ökologie befaßt. Bereits die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung vom 20. 03. 1991 und 16. 10. 1991 enthielten deutliche Ansprüche einer umweltverträglichen Ausgestaltung der Gesamtkonzeption.

Folgende Untersuchungen wurden durchgeführt:

- Umweltverträglichkeitsstudie Neue Messe Leipzig-Mockau (UVS I) vom Februar 1992 (Quellenangabe siehe Anlage).
- Umweltverträglichkeitsstudie zur Neuen Messe Leipzig (UVS II) vom 31. 08. 1992/Dezember 1992 (Quellenangabe siehe Anlage).

- Teil-Landschaftsplan für die Neue Messe Leipzig und das unmittelbare Umfeld im Nordraum Leipzig vom 31. 08. 1992 (Quellenangabe siehe Anlage).

Die wesentlichen Inhalte dieser Untersuchungen und Planungen und die Integration des Bebauungsplans "Dübener Landstraße Süd" in eine umweltverträgliche Gesamtkonzeption sind in der Begründung zum Bebauungsplan Neues Messegelände, Allgemeiner Teil (Quellenangabe siehe Anlage), vom 25. 11. 1992 / Änderung vom 19. 02. 1993 enthalten. Auf die dortigen Abschnitte 7.1 bis 7.5 sowie 7.8 wird verwiesen.

- Umweltverträglichkeitsstudie zur B2, Leipzig-Nord
(Zwischenbericht)

Für das vorgesehene Teilstück der B2-neu wurde neben der erwähnten Gesamtuntersuchung eine spezifische Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben, für die mit Datum 18. 02. 1993 Zwischenergebnisse vorgelegt wurden (Quellenangabe siehe Anlage).

Die Gutachter kommen zu folgendem Ergebnis, das in Auszügen auch für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans gilt:

"In den empfindlichen Bereichen innerhalb des B-Plan 9 sollte vom Regelquerschnitt nach RAS-Q abgewichen werden. Dies ist gemäß der im Entwurf vorliegenden Richtlinie 'EAHV - Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen' zulässig.

Der Querschnitt könnte demnach wie folgt verändert werden:

- Reduktion des Mittelstreifens von 4 auf 1 m, außer in Brückenbereichen, wo Stützen erforderlich sind,
- Reduktion der Fahrbahnbreite von 3,5 auf 3,0 bzw. 3,25 m
- Verzicht auf die geplante Standspur, dafür eine überbreite äußere Fahrspur von 4,5 m oder die Einrichtung von Haltebuchten,
- Reduktion des Banketts von 1,5 m auf 0,5 m
- Im Bereich der "Anne" wird die vorgesehene Böschung durch eine begrünte Stützwand ersetzt.
- Evtl. Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit."

Die Gutachter weisen auf die Bedeutung weiterer Minderungsmaßnahmen wie Schutz der Gehölzbestände "Annehöhe" und Eschenaufforstung hin.

Die Gutachter formulieren folgende Gesamtbewertung:

"Die vorliegende Studie stellt eine Ergänzung der UVS "Neue Messe Leipzig" dar. Die Studie ist somit Bestandteil eines iterativen Planungsablaufes, bei dem städtebauliches Rahmenkonzept, Bebauungspläne, Grünordnungspläne und ein Landschaftsplan parallel in sehr kurzer Zeit erstellt werden. Eine Beachtung der hier vorgestellten Untersuchungsergebnisse und Maßnahmen im weiteren Planungsablauf (insbesondere der verbindlichen Bauleitplanung) ist weiterhin erforderlich.

Die UVS beschreibt die vom Projekt ausgehenden Wirkungen und Konflikte, bewertet diese und zeigt Lösungsmöglichkeiten auf. Zunächst wird im folgenden eine Gesamtbewertung des Vorhabens vorgenommen. Im Anschluß daran werden die einzelnen Konflikte mit Handlungsempfehlungen vorgestellt.

Gesamtbewertung

Die Verkehrsbelastung der B2 und des sich anschließenden Straßennetzes zur Innenstadt sowie die Belastung des Leipziger Ringes werden künftig deutlich zunehmen. Verkehrsdaten prognostizieren eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um mehr als 200 % bis zum Jahr 2010.

Ein wesentlicher Einflußfaktor stellt die zukünftige Flächennutzung dar. Mit der Erstellung der Neuen Messe und der weiteren Gewerbeansiedlung Quelle, Sachsenpark, Business Park sowie dem Ausbau des Flughafens bleiben erhebliche Verkehrszuwachsraten im Untersuchungsgebiet nicht aus.

Im Gesamtverkehrskonzept für den Raum Leipzig Nord von Steierwald, Schönharting und Partner (SSP) wird begründet, daß ein vierstreifiger Ausbau der B2 mit leistungsfähigen Anschlußstellen unverzichtbarer Bestandteil einer Aufsiedlung des Leipziger Nordens mit Messe darstellt. Die Belastung zwischen der AS Leipzig - Dübener Landstraße und der Messe würde im Jahr 2010 auf ca. 38.500 Kfz/24 h ansteigen, eine Verkehrsmenge, die von einer zweistreifigen Straße nicht mehr zu bewältigen ist. Kritisch zu betrachten ist das Ergebnis der Verkehrskonzeption von SSP, die für den Bezugsfall (0-Variante) ergibt, daß südlich der

Messeauffahrt eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung auftritt, die auch von einer zweistreifigen Straße aufgenommen werden könnte.

Durch den Aus- bzw. Neubau der B2 zwischen A14 und Essener Straße wird jedoch eine erhebliche Bündelungswirkung für den MIV erzielt. Gegenüber dem Bezugsfall sind daher die Belastungen im nachgeordneten Straßennetz teilweise geringer. Es erfolgt eine Zunahme der Verkehrssicherheit durch die Verlagerung von Verkehrsaufkommen von innerörtlichen Straßen auf eine zweibahnige Hauptverkehrsachse.

Auch hier ist kritisch anzumerken, daß die Neue B2 die angestrebte Ortsumgehungsfunktion für Wiederitzsch nicht voll erfüllen wird. Die verbleibende Belastung ist als erheblich einzustufen.

Wie aus der Konfliktkarte 7-1 hervorgeht, liegen aus ökologischer Sicht keine unmittelbar durch das Straßenbauvorhaben induzierten "sehr hohen Konflikte" vor, die irreversible Schäden im Naturhaushalt verursachen. Die Regenwasserentsorgungskonzeption und die Renaturierung des Mühlgrabens stellen eine wesentliche Verbesserung der derzeitigen Situation dar.

Dem Planungsvorhaben wird daher aus der Sicht der Umweltverträglichkeit zugestimmt.

Die Radialverbindung über die B2 stellt eine wichtige Komponente im Leipziger Straßenkonzept als Verbindungselement zwischen dem Autobahnring und dem Mittleren Ring dar. Sie bildet im Planungsraum die einzige Nord-Süd Hauptzufahrtsstraße, ohne die das Auf siedlungsvorhaben "Neues Messegelände" nicht zu realisieren ist."

7.2 Grünordnungsplan

Aufgrund einer ausschließlichen Festsetzung von Verkehrsflächen und Verkehrsgrün ist dem Bebauungsplan kein Grünordnungsplan beigelegt. Es wird auf die nördlich und südlich anschließenden Bebauungs-/Grünordnungspläne verwiesen, die den Zusammenhang zwischen diesen und angrenzenden Festsetzungen darlegen.

7.3 Landschaft, Flora und Fauna

siehe Abschnitt 7.1

7.4 Luft, Klima

siehe Abschnitt 7.1

7.5 Wasser, Hydrologie

Wasserwirtschaftliches Entwässerungskonzept

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes und damit die Fragen der Entwässerung sind in das wasserwirtschaftliche Entwässerungskonzept der Regenwasserentsorgung des Planungsvorhabens Neue Messe Leipzig eingebunden, das vorsieht, durch die Führung des Entwässerungssystems im freien Gefälle zu Sammelpunkten, die Anzahl der Regenwasserbehandlungsanlagen (Fangbecken), die Anzahl der Retentionsräume (Regenrückhaltebecken) sowie die der Pumpstationen zu minimieren.

Kleeblatt und B2 neu

Das zu entwässernde Einzugsgebiet beginnt nördlich des Kleeblattes, schließt Teile der Bundesautobahn A14 (BAB A14) mit ein und verläuft entlang der neuen Bundesstraße 2 (B2 neu).

1000 l/s anfallendes Oberflächenwasser wird über einen tiefliegenden Regenwassertransportsammler abgeführt, das mehr anfallende Oberflächenwasser wird in ein RRB (ICE-Strecke) geleitet bzw. 100 l/s in die Nördliche Rietzschke. Der Sammler beginnt am Kleeblatt in einer Tiefe von ca. 120,40 m NN, unterquert die Nördliche Rietzschke, deren Sohle auf ca. 124,50 m NN liegt und nimmt die anfallenden Straßenabflüsse der B2 neu über die Rampen an den Tiefpunkten auf.

In diesen Tiefpunkten werden auch die Regenwasserabflüsse der angrenzenden Gewerbegebiete der Bebauungspläne Teil 2 und 3 abgeleitet. Ebenfalls ist der

nördliche Teil des Bebauungsplanes Teil 7/8 an den Regenwassersammler angeschlossen.

Die folgenden Tiefpunkte sind für die Tiefenlage des Sammlers bestimmend:

- | | |
|---|-----------------|
| - Unterführung der Wiederitzscher Straße | ca. 117,40 m NN |
| - Unterführung der Messemulde | ca. 116,80 m NN |
| - Unterführung der Nördlichen Verbindungsstraße | ca. 116,20 m NN |

Der Sammelkanal endet auf eine Höhe von 115,00 m NN.

Der Regenwasserabfluß wird über ein Fangbecken in ein Regenrückhaltebecken an der B2-Neu nördlich Kreuzung DB-Brücken geleitet.

Der Erstabfluß der Regenwassermenge wird in dem Fangbecken gespeichert und zur mechanisch biologischen Behandlung der Kläranlage Rosental zugeführt.

Die BAB-Verbreiterung entwässert über die Böschung. Einleitung von 100 l/sec von der BAB 14 in die Nördliche Rietzschke ist vorgesehen bzw. über RRS mit ICE Strecke.

Dieses RRS wird gemeinsam mit der DB für die Entwässerung des Kleeblattes und der ICE-Strecke genutzt.

Es ist vorgesehen, das RRS so zu bauen, daß es zu einem späteren Zeitpunkt problemlos vergrößert werden kann.

Der gering verschmutzte Regenwassernachlauf wird über einem Rückhaltebecken und ein Pumpwerk in den Flurgrenzgraben geleitet. Die Einleitungsmenge wird auf 180 l/s begrenzt, um die Oberflächenentsorgung des angrenzenden noch zu erschließenden Gewerbegebietes BUSINESS PARK WIEDERITZSCH sicher zu stellen. Die künftig dort anfallenden Niederschlagsabflüsse können dann auf 20 l/s gedrosselt dem Flurgrenzgraben zugeführt werden.

7.6 Altlasten, Boden

7.6.1 Altlasten

Die Bodenuntersuchungen durch die Fa. Kuhn-Engineering Industrieanlagen und Wassertechnik GmbH hat für den Trassenverlauf zwischen der jetzt bestehenden Einmündung der Schladitzer Straße bis zum Unterföhrungsbauwerk der Deutschen Bahn ergeben, daß eine Kontamination im Bereich des vorgesehenen Trassenverlaufs durch die Industrieansiedlung in oberflächennahen Bodenhorizonten (0 - 5 m) ausgeschlossen erscheint. Die vermutete Bodenverunreinigung durch eine "Chemische Fabrik" (im Jahr 1991) und spätere Eisenhandlung THRON hat sich somit im Oberflächenbereich nicht erhärtet.

In größeren Tiefen ist für die Ausbreitung von Schadstoffen der Grundwasserleiter maßgebend.

Da im Untersuchungsgebiet von einer generellen Grundwasserfließrichtung von Norden nach Süden auszugehen ist, kann eine Verbreitung von möglichen Schadstoffen aus der Fabrik in nördlicher Richtung über die B2 hinaus relativ ausgeschlossen werden.

Ein weiterer Bereich möglicher Bodenkontaminationen stellt die Bahnüberführung dar. Die Bahnstrecke wird seit über 100 Jahren betrieben.

Im Geländere relief ist das Gelände unter der Überführung lokal als Tiefpunkt zu betrachten. Oberflächenwasser aus dem Bahnabschnitt und der B2 sammelt sich hier. Zur Zeit besteht ein Kanalsystem zur Ableitung des Wassers, über die Dichtigkeit des Systems können keine Angaben gemacht werden. Da in diesem Bereich 94.000 m³ Erdmassen abgetragen werden sollen, ist eine Untersuchung des Aushubes hinsichtlich bestehender Kontaminationen dringend zu empfehlen.

Zielsetzung der Untersuchung sollte die Bestimmung der Deponierbarkeit des aufgenommenen Bodenaushubes sein. Es wird empfohlen, Bodenproben im tiefsten Bereich der Straße unter der Überführung zu entnehmen und zu untersuchen.

Des weiteren sind Proben unterhalb der Sohle der bestehenden Kanalisation entsprechend zu analysieren.

Vor Beginn der Erdarbeiten ist die Munitionsfreiheit des Geländes sicherzustellen. Für Altlastverdachtsflächen liegen keine weiteren Hinweise vor. Nach Ansicht des unterzeichnenden Büros ist im betrachteten Abschnitt mit keiner weiteren Behinderung durch Altlasten zu rechnen.

7.6.2 Boden

Das anfallende Aushubmaterial kann nur teilweise im Gebiet des Geltungsbereichs verwendet werden.

7.7 Lärm

Besondere Lärmschutzuntersuchungen wurden im Zusammenhang mit der Sonderuntersuchung Lärm vom Büro Steierwald, Schönharting und Partner und Ingenieurbüro Asal (Quellenangabe siehe Anlage) durchgeführt. Die B2 neu liegt im Geltungsbereich weitgehend in Tieflage.

Für die auf der Gemarkung Leipzig bzw. Wiederitzsch im Zuge der B2 liegenden Wohngebäude wurde eine detaillierte lärmtechnische Beurteilung gemäß RLS-90 mit dem Programm SCHALLPLAN durchgeführt.

Für die Überprüfung des Anspruchs auf Lärmschutz bilden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV² die Grundlage.

Ausweisung des Gebietes als:	Lärmpegel Tag [dB(A)] (6.00 - 22.00 Uhr)	Lärmpegel Nacht [dB(A)] (22.00 - 6.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen etc.	57	47
reines und allgemeines Wohngebiet	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Tabelle: Grenzwerte für den Beurteilungspegel Lärm nach der 16. BImSchV

Zukünftiger Zustand 2010 (Planfall)

Die Lärmberechnungen für das Untersuchungsjahr 2010 (Planfall) wurden mit folgenden aus dem Gesamtverkehrskonzept Leipzig¹ ermittelten Verkehrsbelastungen gerechnet:

Steckenabschnitt	DTV (Kfz/24 h)	LME = Emissionspegel (dB(A))	
		Tag	Nacht
A14 zwischen Verbindungsstraße und B2 (neu)	62.400	78,8	73,9
A14 AS B2	38.700	76,7	71,8
A14 B2 - Richtung Halle	72.600	79,5	74,5
B2 Podelwitz - AS A14	36.900	72,4	62,8
B2 AS A14	17.000	69,1	59,4
B2 AS A14 - AS Seehausen	50.600	73,8	64,2
B2 AS Seehausen	40.000	72,8	63,2
B2 AS Seehausen - AS Wiederitzsch/Messe	46.300	73,4	63,8
B2 AS Wiederitzsch/Messe - Verbindungsstr.	34.500	72,1	62,5
B2 AS Wiederitzsch/Messe - Zschortauer Straße	49.300	73,7	64,1
B2 Zschortauer Straße - Essener Straße	52.000	73,9	64,3
Rampe 1	7.400	62,2	52,0
Rampe 2	5.900	61,3	51,0
Rampe 3	5.900	61,3	51,0
Rampe 4	7.400	62,2	52,0
Rampe 5	3.150	58,5	48,3
Rampe 6	5.300	60,8	50,6
Rampe 7	5.300	60,8	50,6
Rampe 8	3.150	58,5	48,3
Rampe 9	11.300	66,3	59,0
Rampe 10	4.700	62,5	55,2
Rampe 11	4.600	62,4	55,1
Rampe 12	5.900	63,5	56,2
Rampe 13	4.600	62,4	55,1
Rampe 14	5.900	63,5	56,2
Rampe 15	11.300	66,3	59,0
Rampe 16	4.700	62,5	55,2
AS Seehausen - Wiederitzscher Straße	16.300	65,7	55,4
Neue Seehausener Straße AS Wiederitzsch/ Messe	17.300	65,9	55,7
AS Wiederitzsch/Messe - Verbindungsstraße	21.900	66,8	56,6
Verbindungsstraße - Neue Messe	12.700	64,6	54,4
Dübener Landstraße Nord - Verbindungsstr.	8.100	62,6	52,4
	9.600	63,4	53,1
Zschortauer Straße - AS B2	9.200	63,2	53
AS B2 Zschortauer Straße - Business Park	11.400	64,1	53,9
Quelle - West - Straße	6.100	61,6	51,3

Tabelle: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen für die A14, B2 (neu), die Rampen 1 bis 16, die Seehausener Straße, die Verbindungsstraße, die Anschlußstellen Seehausen und Wiederitzsch/Messe sowie die Zschortauer Straße mit Verlängerung in Richtung Business Park für den Prognosehorizont 2010 (Planfall)

Ferner wurden die schienenbezogenen Belastungen der Deutschen Bahn für den Prognosehorizont 2010 für die Ermittlung der Emissionspegel in Tabelle 3.12 herangezogen.

Schienen-Querschnitt	LME = Emissionspegel [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Schnitt 1 Leipzig Mockau	69,6	71,0
Schnitt 2 Leipzig-Mockau-Wiederitzsch	66,3	69,3
Schnitt 3 Bahnhof Neuwiederitzsch	67,6	67,9
Schnitt 4 Neubaustrecke	60,3	55,9

Tabelle 3.12: Emissionspegel für die schienenbezogene Belastung (siehe Tabelle 2.2) der Schnitte 1, 2, 3 und 4 für den Planfall 2010

Die Lärmberechnungen beziehen sich auf den Verlauf der B2 (neu) mit der neuen Anschlußstelle an die A14, die Verlagerung des Verkehrs von der Seehausener Straße nach Süden auf die Verbindungsstraße B2 (neu) - B184 und die Maßnahmen, welche bereits für den Bezugsfall berücksichtigt wurden.

Für die Schienen der Deutschen Bahn wurden ebenfalls die für den Bezugsfall 2010 angenommenen baulichen Veränderungen sowie die von der Deutschen Bahn für 2010 prognostizierten Belastungen zugrunde gelegt.

Die Ergebnisse der Lärmberechnungen für den Planfall 2010 sind sowohl für die straßenbezogene Verlärmung als auch für die straßen- und schienenbezogene Verlärmung dargestellt.

Die straßenbezogene Verlärmung liegt für die meisten untersuchten Gebäude über den entsprechenden Grenzwerten.

Die Gebäude 9 und 10 an der B2 (neu) gegenüber der "Anne" liegen mit 7 dB(A) für den Tag und 8 dB(A) für die Nacht bzw. jeweils 10 dB(A) über dem Grenzwert für Gewerbegebiete. Da es sich um Gebäude mit gewerblicher Nutzung (Verwaltung und Industrie) handelt, müssen auch hier passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern angebracht werden.

Die Berechnungen haben ergeben, daß zum Schutz des Wohngebiets zwischen Lemseler Weg im Süden und Tellweg im Norden die Kombination einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m und eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 3,0 m am geeignetsten ist. Die Schallschutzwand beginnt ca. 65 m südlich des Lemseler Weges und verläuft direkt an der B2 (neu) nach Nordosten, wo sie nach etwa 500 m (ca. 65 m südlich des Lemseler Weges) in den Lärmschutzwall übergeht. Dieser verläuft nach Norden entlang der Verlängerung der Zschortauer Straße in Richtung Business Park parallel zur "Anne" bis über den Tellweg hinaus an die Grenze des Wohngebietes.

Durch Lärmschutzwand und -wall erfolgt eine deutliche Lärminderung.

Für das Gebäude Melchthalweg 1 sind für Erdgeschoß und 1. Obergeschoß ebenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Verlärmung dieses Gebäudes liegt trotz aktiver Maßnahmen im 1. OG tags und nachts 5 dB(A) über dem Grenzwert.

Gravierende Unterschiede gegenüber den Lärmberechnungen, die sich nur auf das Straßennetz beziehen, zeigen sich bei den Gebäuden Nr. 14, 15 und 16, speziell für die Berechnungen der Nachtpegel. Diese liegen um bis zu 9 dB(A) höher als bei den Lärmberechnungen für das Straßennetz und sind auf den vom Schienenverkehr verursachten Lärm zurückzuführen.

Da das Gelände westlich der Dübener Landstraße, in welchem die betrachteten Gebäude liegen, nach Westen abfällt, die Gleise in Nord-Süd Richtung aber höher als die Gebäude liegen und die nach Westen abbiegenden in 2010 nur noch von

Güterzügen frequentierten Gleise eine starke Verlärmung verursachen, werden die Gebäude bei der "Anne" vom Schienenverkehr besonders stark verlärmt.

Die Verlärmung durch Straße und Schiene fällt für die meisten der untersuchten Gebäude beim Planfall 2010 mehr oder weniger höher aus als für den Bezugsfall 2010. Die Gründe hierfür liegen hauptsächlich in den höheren Verkehrsbelastungen der B2 (neu) sowie ihrer z. T. kürzeren Distanz zur Bebauung. Die Zugfrequenzen und die Lage der Gleiskörper sind in beiden Fällen gleich.

Lärmschutzmaßnahmen

Die Gesamtverlärmung für den Planfall 2010 (Straße und Schiene) zeigt, daß die Gebäude Nr. 9 und Nr. 10 im Gewerbegebiet für passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Für die rein straßenbedingte Verlärmung des Planfalles 2010 ist eine Lärmschutzwand mit 2,5 m Höhe entlang dem Eschenwäldchen an der B2 (neu), die in einen 3 m hohen Lärmschutzwall entlang der "Anne" übergeht, notwendig und bis auf zwei Gebäude auch ausreichend, um die Verlärmung für dieses Wohngebiet unter die gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren. Für die beiden über den Grenzwerten liegenden Gebäude sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Betrachtet man dieselben Gebäude jedoch hinsichtlich der Verlärmung durch Straße und Schiene, zeigt sich, daß die Grenzwerte trotz Lärmschutzwand und -wall aller betrachteten Gebäude in diesem Gebiet (Nr. 11 bis Nr. 16) mit bis zu 9 dB(A) nachts überschritten werden.

Die Berechnungen haben gezeigt, daß eine Erhöhung von Wand und Wall auf bis zu 6 m den Nachtpegel für keines der untersuchten Gebäude auf den nächtlichen Grenzwert von 49 dB(A) für Wohnbebauung senken kann.

Die Erhöhung von Wand und Wall auf 6 m bewirkt gegenüber den RE-Maßnahmen im Bereich zwischen Tell- und Melchthalweg Lärmpegelminderungen bis zu 4 dB(A). Die Kombination der RE-Maßnahmen mit den Lärmschutzwänden entlang der Schiene (Höhe = 3 m) bringt im Vergleich zu der 6 m hohen Wand bzw. dem 6 m hohen Wall für denselben Wohnbereich weitere Lärmpegelminderungen vor allem für das Gebiet nördlich des Melchthal-Weges (bis zu 4 dB(A) gegenüber den Maßnahmen des RE-Entwurfs).

Leichte Lärmpegelanstiege (1 dB(A)) sind dagegen im Lemseler Weg (Nr. 11) aber auch am exponiert gelegenen Haus Nr. 14 im Melchtahlweg zu verzeichnen. Beide Maßnahmen (3 und 4) mindern die Lärmpegel verglichen mit den RE-Maßnahmen jedoch mehr oder minder deutlich.

Die Grenzwerte werden nachts von keiner dieser Maßnahmen unterschritten, weshalb in jedem Fall passive Schallschutzmaßnahmen für das Wohngebiet westlich Eschenwäldchen und "Anne" vorzusehen sind.

Somit erscheint eine Kombination aus Lärmschutzwand und -wall entsprechend den RE-Maßnahmen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) für das Gebiet westlich des Eschenwäldchens und im Bereich der "Anne" am geeignetsten. Werden ferner die Lärmschutzwände entlang des von Norden nach Süden verlaufenden und des nach Westen abbiegenden Gleiskörpers errichtet, sind passive Lärmschutzmaßnahmen nördlich vom Melchtahl Weg in geringerem Maße erforderlich.

8.0 Begründung der Festsetzungen des Bebauungsplanes

8.1 Verkehrsflächen

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes werden zum überwiegenden Teil Verkehrsflächen nach § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt.

Die geplante B2 entspricht zwischen der Essener Straße und dem Kreuz A14/B2 als anbaufreie Straße im Vorfeld bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion der Kategorie B II.

Die gewählte Entwurfsgeschwindigkeit der geplanten Bundesstraße 2 beträgt im Bereich der Straßenkategorie BII 80 km/h.

Die Entwurfselemente für die B2 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Element	Mindestgröße nach RAS-L ($V_e = 80 \text{ km/h}$)	gewählt
min R (m)	260	350
max q_k (%)	6,0	5,0
min q (%)	2,5	2,5
max s (%)	5,0	1,8
min H_w (m)	2.000	4.000
min H_k (m)	3.500	10.000

Tabelle: Größe der Entwurfselemente der geplanten Bundesstraße 2

Die Mindestelemente nach RAS-L sind eingehalten. Die Straße erhält einen zwei-bahnigen Querschnitt, der hinsichtlich seiner Querneigung um eine Bezugsachse, die jeweils 5,5 m von der B2-Achse entfernt liegt, gedreht wird. Im Bereich der Geraden erhält die geplante B2 ein Dachprofil mit einer Entwässerung zu den

außenliegenden Fahrbahnrandern, im Bereich der Kurven sind die Fahrbahnen jeweils zum Kurveninnenrand geneigt.

Eine Ausnahme hierzu ist im Bereich der Eisenbahnüberführung vorgesehen. Hier wird auch in der Geraden eine einseitige Querneigung vorgesehen.

8.2 Verkehrsgrün

Die sich abstufoenden, begrünton Erdeinschnitte, die unmittelbar an die Fahrbahnstreifen und die Ein- und Ausfahrtsrampen angrenzen, werden als Verkehrsgrün ausgewiesen.

8.3 Flächen für Bahnanlagen

Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs befindet sich ein Kreuzungsbauwerk mit der Bahn, die Hauptstrecke Leipzig-Berlin der Deutschen Bahn AG überquert die B2.

8.4 Sonstige Festsetzungen

Der Bebauungsplan enthält keine weiteren Festsetzungen. Hinweise auf archäologische Funde und auf Altlasten wurden in den Textteil bzw. in die Begründung aufgenommen.

9.0 Planverwirklichung

Die folgenden Ausführungen/Angaben beziehen sich auf den **gesamten Teilabschnitt** der B2 zwischen DB-Brücken und Essener Straße.

9.1 Zeitliche Abwicklung

Der Bau der B2-neu im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist ab dem 1. Quartal 1995 vorgesehen. Die Bauzeit wird auf ca. 4 Monate geschätzt.

9.2 Kosten

Für den gesamten Streckenabschnitt der B2 zwischen DB-Brücken und Essener Straße liegen folgende Kostenschätzungen vor:

Grunderwerb	ca. 3,2 Mio DM
Erdbau/Entwässerung	ca. 12,1 Mio DM
Straßenbau	ca. 3,2 Mio DM
Brückenbau	
* Zschortauer Straße	ca. 2,5 Mio DM
* Nathusiusstraße	ca. 1,5 Mio DM
Verkehrsleitung, Ausstattung	ca. 6,5 Mio DM
Leitungsumverlegung	ca. 14,0 Mio DM
Gesamt	43,0 Mio DM

Nach Entscheidung durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr in Bonn trägt der Bund die Kosten für den Neubau der B2 von der Autobahn bis zur Essener Straße und weiter bis zur Delitzscher Straße (Anbindung an vorhandene B2), da hier der 1. Verknüpfungspunkt mit dem Stadtstraßennetz vorgesehen ist.

9.3 Bodenordnung, Grenzregelung

Maßnahmen der Bodenordnung sind erforderlich.

9.4 Ver- und Entsorgung, Technische Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgung sowie die gesamte stadttechnische Infrastruktur sind im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption "Neue Messe/Großversandhaus" zu sehen. Auf die entsprechenden Abschnitte in der Begründung zum Bebauungsplan "Neues Messegelände", Allgemeiner Teil vom 25. 11. 1992, Änderung vom 19. 02. 1993 wird verwiesen.

9.5 Sonstige Maßnahmen zur Planverwirklichung

Sonstige Maßnahmen zur Planverwirklichung in diesem Geltungsbereich sind nicht erforderlich. Auch hier ist allerdings auf den Zusammenhang zum Bebauungsplan "Neues Messegelände" und "Mockau - Alter Flughafen Ost" hinzuweisen.

aufgestellt:

Weidleplan Consulting GmbH

Anlage I

Zusammenstellung und Quellenverzeichnis von Studien/Gutachten/Planungen

Städtebauliches Rahmenkonzept Nordraum Leipzig Gesamtverkehrskonzept
Steierwald, Schönharting und Partner GmbH, Stuttgart
Juli 1992/September 1992

Teil-Landschaftsplan für die Neue Messe Leipzig
und das unmittelbare Umfeld im Nordraum Leipzig
Weidleplan/Burkhardt/Duhme, Leipzig
31. August 1992/16. 04. 1993/16. 07. 1993

Umweltverträglichkeitsstudie I
Neue Messe Leipzig-Mockau
Werkgemeinschaft archiplan, Stuttgart
15. Januar 1992/29. Februar 1992

Umweltverträglichkeitsstudie II
Zwischenbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie
Neue Messe Leipzig
UGB ECO-LOG, Blieskastel
31. August 1992/Dezember 1992

Generalverkehrsplan des Bezirkes Leipzig
Büro für Verkehrsplanung des Bezirkes Leipzig
22. September 1988

Verkehrskonzeption -Entwurf-
Rat der Stadt Leipzig, Dezernat für Stadtentwicklung
und Raumplanung
Amt für Verkehrsplanung, Leipzig
Januar 1992

Raumnutzungskonzept Leipzig-Nord
Regierungspräsidium Leipzig Referat 66
Projektgruppe
November 1991

Leipzig ist Messe - Messe ist Leipzig
Standortbestimmung - Perspektiven
Geschäftsführung der Leipziger Messe GmbH, Leipzig
August 1991

Äußere Erschließung Messestandort Leipzig-Mockau
Rat der Stadt Leipzig (Auftraggeber)
Steierwald, Schönharting und Partner, Stuttgart und
Weidleplan Consulting, Stuttgart März 1992

Entwässerungskonzept einschl. Landschaftsökologischem
Gutachten für den Nordostraum Leipzig
Rat der Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz (Auftraggeber)
Dorsch Consult, München
21. Februar 1992

Messestadt Leipzig, Neue Messe Leipzig
Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren
"Neue Messe Leipzig"
Weidleplan Consulting, Leipzig
20. März 1992

Neue Messe Leipzig, Nachweis der Regenwasserentsorgung
Leipziger Messe GmbH/Stadtverwaltung Leipzig, AG
"Neue Messe Leipzig"
Weidleplan Consulting, Leipzig
März 1992

Flächennutzungsplan des Planungsverbandes
Wiederitzsch, Lindenthal, Podelwitz
- Entwurf -
WLP Regionale Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH,
Leipzig
13. 06. 1991

Flächennutzungsplan Entwurf der Gemeinde Wiederitzsch
Arbeitsgemeinschaft Architektur und Städtebau
Stahmeln, März 1994

Flächennutzungsplan - Vorentwurf
Rat der Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt
30. Januar 1992

Flächennutzungsplan - Entwurf
Rat der Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt
November 1993

Flächennutzungsplan
Konzept zur Flächennutzung
Gemeinde Seehausen
Weidleplan Consulting GmbH, Leipzig
August 1992

Flächennutzungsplan
Gemeinde Seehausen
Weidleplan Consulting GmbH, Leipzig
15. 02. 1994

Bebauungspläne B2 Nordraum Leipzig
Sonderuntersuchung Lärm
Rat der Stadt Leipzig, Dezernat für Stadtentwicklung und
Rahmenplan (Auftraggeber)
Steierwald, Schönharting und Partner, Stuttgart
September 1992

Ausbau der Bundesstraße B2 (Alt) im Nordraum von Leipzig
Erläuterungsbericht
Rat der Stadt Leipzig (Auftraggeber)
Steierwald, Schönharting und Partner, Stuttgart
Oktober 1992

Neue Messe Leipzig
Städtebauliche Rahmenplanung
Rat der Stadt Leipzig (Auftraggeber)
Weidleplan Consulting GmbH, Leipzig
18. August 1992/16. 12. 1992

Rahmenplanung Leipzig-Nord
Entwicklung einer Konzeption
Rat der Stadt Leipzig
(Auftraggeber)
Weidleplan Consulting GmbH, Leipzig
August 1993

Leipzig - Verlegung der Messe an einen neuen Standort
aus: Leipziger Blätter 20, 1992
Prof. Hanns Adrian, Hannover
11. 09. 1991

Regierungspräsidium Leipzig
Ergebnis des Raumordnungsverfahren für das Vorhaben
"Neue Messe" Leipzig
Leipzig, 28. 07. 1992
Aktenzeichen 66-2437.10

Rahmenplan Eutritzsch
Rat der Stadt Leipzig (Auftraggeber)
Prof. Ulrich Coersmeier
Mitglied im DT 8 Arbeitskreis, Leipzig
März 1994

Gleisharfe Mockau
Zwischenbericht/Fortsetzung/Nachuntersuchung
Rat der Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz/Saxonia GmbH
Büro für Hydrogeologie und Ing.-Geophysik R. Buchholz, Leipzig
10. 01. 1991/30. 06. 1992/25. 09. 1992

Neue Messe Leipzig
Altlastenuntersuchung
Rat der Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz
GEO Büro für Geotechnik Romberg GmbH, Weimar/Darmstadt
Juli 1992

Anbindung Großversandhaus "Quelle" an die Essener Straße (AZE)
Antrag auf Genehmigung der vorzeitigen Erschließung gemäß § 125 (2) BauGB
Rat der Stadt Leipzig, Dezernat für Stadtentwicklung und Raumplanung
Weidleplan Consulting/Kuhn-Engineering GmbH
01. 09. 1992

Vorplanung der Oberflächenentwässerung
Leipzig/Nord
PFI Hannover
11. 07. 1993

Verkehrspolitische Leitlinien für Leipzig
Rat der Stadt Leipzig, A 341/92
vom 25. 11. 1992

B2 Leipzig-Bad Düben
Ausbau der B2 zwischen Leipzig-Eutritzsch und
Podelwitz mit Autobahnkreuz Leipzig-Nord
Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung
Steierwald, Schönharting und Partner, Stuttgart
Vorentwurf
Dezember 1992