

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 11 "Zentrumsumgehung", 2. Änderung, zugleich Teil-
aufhebung der Stadt Schönebeck (Elbe)

Stand: 20.12.2009

ZENTRUMSUMGEHUNG BEBAUUNGSPLAN NR. 11 2. ÄNDERUNG/TEILAUFBUNG BEKANNTMACHUNGSEXEMPLAR

20.12.2009

I. INHALTSVERZEICHNIS		Seite
1.	ERFORDERNIS DER PLANÄNDERUNG UND TEILAUFBEBUNG	5
2.	LAGE, RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	6
2.1	Lage im Stadtgebiet	6
2.2.	Räumlicher Geltungsbereich	6
3.	ÜBERGEORDNETE UND SONSTIGE PLANUNGEN, PLANUNGS- RECHTLICHE SITUATION	7
3.1	Übergeordnete Planungen	7
3.2	Sonstige Planungen	8
3.3	Planungsrechtliche Situation	9
4.	BESTANDSAUFNAHME	10
4.1	Eigentumsverhältnisse	10
4.2	Baubestand (aktuelle Nutzung)	10
4.3	Natur und Landschaft	11
4.4	Verkehrerschließung	11
4.4.1	Straßen	11
4.4.2	Fußwege/Radwege	11
4.4.3	Ruhender Verkehr	11
4.4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	12
4.5	Stadttechnische Erschließung	12
4.5.1	Be-/Entwässerung	12
4.5.2	Elektroenergieversorgung	12
4.5.3	Erdgasversorgung	12
4.5.4	Telekommunikation	12
5.	PLANUNGSKONZEPT	12
5.1	Städtebauliches Zielkonzept	12
5.2	Grünordnerisches Zielkonzept	13
5.3	Verkehrskonzept	14
5.4	Planungsalternativen	15
6.	BEGRÜNDUNG DER WESENTLICHEN FESTSETZUNGEN	15
6.1	Verkehrerschließung	15
6.1.1	Straßen/Wege/ruhender Verkehr	15
6.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr	16
6.1.3	Geh- und Fahrrechte	16
6.2	Grünordnung	16

6.2.1	Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	16
6.3	Immissionsschutz	17
6.4	Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen	21
6.4.1	Altlasten/Altlastenverdachtsflächen	21
6.4.2	Denkmale nach Landesrecht in nachrichtlicher Übernahme	22
6.4.3	Kampfmittel	23
7.	STADTECHNISCHE ERSCHLIESSUNG	25
7.1	Abfallentsorgung	25
7.2	Baugrund	25
8.	FLÄCHENBILANZ	26
9.	PLANVERWIRKLICHUNG	26
9.1	Maßnahmen zur Bodenordnung	26
9.2.	Kostenschätzung	26
10.	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	26
10.1	Natur und Landschaft	26
10.2	Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils	27
10.3	Ortsbild	27
10.4	Verkehr	27
10.5	Belange der Bevölkerung (Gender Mainstreaming)	27
10.6	Wirtschaft	28
10.7	Städtischer Haushalt	28
II.	UMWELTBERICHT	29
1.	GRUNDLAGEN	29
1.1	Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	29
1.2	Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachplanungen und Gesetzen	29
2.	BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	31
2.1	Bestandsaufnahme und Bewertung des aktuellen Umweltzustandes (einschließlich Vorbelastungen) und des zu erwartenden zukünftigen Umweltzustandes (Prognose)	31
2.1.1	Naturraum	31
2.1.2	Vorhandene Flächennutzungen und umweltrelevante Vorbelastungen	31
2.1.3	Mensch	32

2.1.4	Pflanzen und Tiere / Arten und Lebensgemeinschaften	34
2.1.5	Boden	35
2.1.6	Wasser	35
2.1.8	Landschaft	37
2.1.9	Kultur- und Sachgüter, Schutzgebiete- und Objekte	37
2.1.10	Wechselwirkungen	38
2.1.11	Zusammenfassende Bewertung	38
2.2	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes	39
2.2.1	Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung des Vorhabens	39
2.2.2	Voraussichtliche Entwicklung ohne Durchführung des Vorhabens	39
2.3	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen	40
2.3.1	Allgemeine, umweltbezogene Zielvorstellungen	40
2.3.2	Vermeidung, Verminderung und Kompensation von Umweltauswirkungen / unvermeidbare Belastungen	40
2.3.3	Einriffs-/Ausgleichsbilanz	41
2.4	Alternativen	44
3	ZUSÄTZLICHE ANGABEN UND ZUSAMMENFASSUNG	44
3.1	Fachliche Grundlagen, verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung	44
3.2	Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)	45
3.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	45
III.	LITERATUR- UND QUELENNACHWEIS	47

1. ERFORDERNIS DER PLANÄNDERUNG UND TEILAUFBEBUNG

Der Bebauungsplan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" ist in der Fassung der 1. Änderung seit 25.04.2001 rechtskräftig. Dieser bezog sich im Wesentlichen auf die Integration des Einzelhandelsstandortes zwischen Salzer Straße und Rudolf-Breitscheid-Straße in den Kontext der geplanten Verkehrsführung der Zentrumsumgehung. Die hierzu erforderlichen Trassenänderungen bildeten im Hinblick auf die Festsetzungsgegenstände seinerzeit den Hauptgegenstand.

Nach Überarbeitung des Straßenentwurfes ergab sich nunmehr eine Trassenverschiebung in Teilbereichen sowie eine abschließende Festlegung des geänderten Verlaufes über den Hohen Weg, anstelle der Fortführung bis zur Barbeyer Straße. Hieraus resultiert nunmehr in Konsequenz des Entfalls der ehemals hier festgelegten städtebaulichen Ziele die Aufhebung einer Teilfläche des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" im nördlichen Bereich, zwischen dem Straßenzug Hoher Weg und dem Knotenpunkt Barbeyer Straße, mit Abzweig zur Salineinsel. Durch die Trassenverschiebung der Verkehrsführung ergibt sich zudem die Möglichkeit aktive Lärmschutzmassnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen vorzusehen, welches in dieser Hinsicht geänderte Festsetzungsgegenstände bedeutet.

Durch die Änderung des Geltungsbereiches im Sinne der Teilaufhebung resultiert das Planerfordernis im Regelverfahren. Die Änderung ist erforderlich, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung im vorliegenden Bereich einzuleiten und die Anforderungen an die Verkehrserschließung, unter Berücksichtigung aller Fachplanungsbelange in diesem Zusammenhang festzuschreiben. Dabei ist es das Ziel den nunmehr feststehenden Trassenverlauf der Verkehrsanlage der Zentrumsumgehung mit seinen Randbedingungen vollständig zu berücksichtigen und einen nicht mehr benötigten, weil zu diesem Zweck nicht mehr zu entwickelnden Teilbereich der städtebaulichen Planung entfallen zu lassen und den derzeitig vorhandenen Zustand als Beurteilungsmaßstab wieder herzustellen.

Weitere Änderungen des Geltungsbereiches vollzogen sich gegenüber dem Ursprungsbebauungsplan zwischen den Straßenverläufen Petersstraße und Felgeleber Straße, um den hier nördlich angrenzenden baulichen Entwicklungen zu entsprechen bzw. in Fällen, in denen der Bestand nicht unmittelbar durch die Verkehrsanlage berührt wird, deren Entwicklung offen zu halten.

Damit läuft das vorliegende Planverfahren auf der Grundlage der Entscheidung des Stadtrates der Stadt Schönebeck (Elbe) hierzu im Sinne des Einleitungsbeschlusses vom 21.08.2008.

Änderung und Teilaufhebung werden unter dem Begriff 2. Änderung, zugleich Teilaufhebung in ein und demselben Planverfahren vorgenommen. Damit beinhaltet die im Folgenden getroffene Sprachregelung "2. Änderung" i. d. R. beide Gegenstände, sofern für den Einzelfall nicht anders bezeichnet.

2. LAGE, RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH

2.1 Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet der 2. Änderung befindet sich am südöstlichen Rand der Altstadt von Schönebeck (Elbe) auf einer ehemaligen Gleistrasse verlaufend, im Übergangsbereich zwischen der Randbebauung der Altstadt und den südlich bzw. westlich hieran anschließenden Bahn-, Betriebs- und Gewerbeanlagen.

Der Bereich der Teilaufhebung befindet sich dabei südlich des Anschlusses der Barbyer Straße an die Salineinsel, einschließlich dieses Anbindbereiches und der hiervon nach Süden verlaufenden Verkehrsflächenfestsetzung bis zum Hohen Weg.

Die 2. Änderung vorliegenden Bebauungsplanes, einschließlich des Teilaufhebungsbereiches befinden sich im Randbereich des Sanierungsgebietes Altstadt Schönebeck (Elbe).

2.2. Räumlicher Geltungsbereich

Die Größe des Geltungsbereiches der 2. Änderung beträgt ca. 3,08 ha. Die Größe des Teilaufhebungsbereiches beträgt ca. 1,03 ha.

Das Plangebiet der 2. Änderung wird begrenzt:

- *im Westen* durch die Rudolf-Breitscheid-Straße;
- *im Norden* durch Bau- und Freiflächenstrukturen der Randbebauung der Karl-Marx-Straße sowie den als Sackgasse zulaufenden Straßenräumen der Petersstraße und Thimannstraße, dem anschließenden Straßenraum der Felgeleber Straße wie auch der eng gestaffelten Siedlungsbebauung zwischen Felgeleber Straße und Hoher Weg, unterbrochen durch die Anliegerstraße der Salinenkolonie;
- *im Osten* durch die nördlich des Hohen Weges gelegenen baulichen und sonstigen Anlagen sowie
- *im Süden* durch potentielle als auch bereits in Nutzung befindliche Gewerbeflächen, zulaufend auf die Parallelführung der Anlagen der Deutschen Bahn AG im Südwesten des Änderungsbereiches.

Der Bereich der Teil der Teilaufhebung wird begrenzt:

- *im Norden* durch den Übergang (Brücke über den Salinekanal) zur Salineinsel und die nördlich der Barbyer Straße befindliche Gemengelagenstruktur;
- *im Osten* durch einen teilweise aufgelassenen Gewerbestandort mit randlich aufkommenden Ruderalstrukturen und Robinienaufwuchs;
- *im Süden* durch den Straßenzug Hoher Weg sowie

- *im Westen* durch einen Einzelhandelsstandort und die historische Villa Karlshall mit ruinösen Nebengebäuden bzw. abgebrochenen Produktionsstätten, Robinien- und Ahornaufwuchs sowie dem aufgelassenem Parkareal (Großbaumbestand teilweise stark pflegebedürftig).

Nördlich der Barbyer Straße grenzt westlich an das Gebiet der Teilaufhebung unmittelbar der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 9 "Cokturhof – Barbyer Straße" (rechtskräftig seit 14.02.2001) an.

3. ÜBERGEORDNETE UND SONSTIGE PLANUNGEN, PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

3.1 Übergeordnete Planungen

Als übergeordnete Planung auf Landesebene fügt sich die Stadt Schönebeck (Elbe) gemäß dem Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) vom 23.08.1999 (GVBl. LSA, S. 244), zuletzt geändert durch die zweite Verordnung zur Änderung des Gesetzes über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt vom 05.07.2000 (GVBl. LSA S. 214) und dem Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg (REP MD) vom 19.06.2006, als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums in diesen ein.

Der Verdichtungsraum Magdeburg ist durch eine hohe Bevölkerungsdichte, ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot, eine Vielzahl von Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, Einrichtungen der Versorgung und Betreuung und durch eine sich gegenseitig beeinträchtigende Ausweitung der Siedlungs-, Gewerbe und Verkehrsflächen gekennzeichnet (LEP-LSA Pkt. 3.1.2).

Die Zentrumsumgehung dient der Entlastung der derzeitigen Verkehrssituation, die insbesondere gekennzeichnet ist durch innerstädtisch verlaufenden LKW-Verkehr. Diese führte in jüngerer Vergangenheit zu einer steigenden Belastung hinsichtlich Lärm, Staub und Erschütterungen in der Kernstadt Schönebeck (Elbe).

Aufgrund der hohen Zentralität für das Umland besitzt Schönebeck (Elbe) in der Frage der Erreichbarkeit der Standorte der Schwerpunktversorgung eine hohe Verantwortung zur Bereitstellung einer dementsprechenden Verkehrsinfrastruktur, welches in der städtebaulich-verkehrsplanerischen Zielstellung zu vorliegendem Bebauungsplan seinen Ausdruck findet.

Die Stadt Schönebeck (Elbe) hat gemäß Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt, Ziffer 3.2.11 Z und gemäß REP Magdeburg, Ziffer 5.2.16 Z, die Funktion eines Mittelzentrums mit Teilfunktionen eines Oberzentrums. Mittelzentren sind als Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politischen Bereich und für weitere private Dienstleis-

tungen zu sichern und zu entwickeln. Sie sind Verknüpfungspunkte der öffentlichen Nahverkehrsbedienung und sollen die Verbindung zum regionalen und überregionalen Verkehr sichern. Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums übernehmen darüber hinaus oberzentrale Einzelfunktionen.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) ist mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Schönebeck (Elbe) vom 03.02.2008 wirksam geworden. Der Straßenneubau ist Teil einer neuen Netzgestaltung der Stadt Schönebeck (Elbe). Die Trassenführung ist im Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) integriert. Der Bau dieser Anbindungsstraße (Zentrumsumgehung) der östlichen Gewerbegebiete stellt künftig eine wichtige Verkehrsverbindung sowohl zu den westlichen Gebieten als auch in nördlicher Richtung zum Hafen und der Landeshauptstadt Magdeburg dar. Zusammen mit der A 14 und der neuen Ortsumgehung, der B 246a, ergibt sich somit eine ergänzende, sinnvolle, überregionale Verkehrsnetzgestaltung. Die Straße wird öffentlich gewidmet.

Der vorliegende Teilabschnitt der Anbindungsstraße (Zentrumsumgehung) ist Bestandteil des Flächennutzungsplanes der Stadt Schönebeck (Elbe). Für den Bereich der Teilaufhebung ist der Flächennutzungsplan entsprechend anzupassen.

Die Sanierungssatzung Altstadt Schönebeck (Elbe) dessen Gebiet in Teilen den vorliegenden Plangeltungsbereich erfasst, wurde am 15.12.2005 vom Stadtrat beschlossen und durch Veröffentlichung im Amtsblatt am 18.12.2005 rechtskräftig (s. u.).

3.2 Sonstige Planungen

Das Plangebiet der 2. Änderung befindet sich im südlichen bzw. westlichen Randbereich des festgestellten Sanierungsgebietes Altstadt Schönebeck (Elbe). Hierzu wurden Voruntersuchungen durchgeführt, welche das vorliegende Verkehrsvorhaben einschlossen. Demzufolge kann davon ausgegangen werden, dass sich das Vorhaben "Zentrumsumgehung" konform mit den Sanierungszielen der Stadt Schönebeck (Elbe) im in Rede stehenden Bereich darstellt und keine inhaltlichen Auswirkungen auf die Darstellungen des Rahmenplanes hat. Der Grenzverlauf der Sanierungssatzung wurde geringfügig dem Verkehrsflächenverlauf adäquat angepasst.

Der Landschaftsplan wurde parallel zum Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) abgeschlossen. Er fungiert als Fachgutachten, das die Konkretisierung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf der örtlichen Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung vollzieht. Rechtsverbindlichkeit erhielten bzw. erhalten die Aussagen des Landschaftsplanes über die Aufnahme der hieraus abgeleiteten grünordnerischen Festsetzungen in den Bebauungsplankontext.

Weitere den Bebauungsplan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" sowie dessen 1. Änderung begleitende Rahmenbedingungen werden nicht einzeln erwähnt, da diese in dem grundsätzlichen Festsetzungsgehalt durch den Gegenstand der vorliegenden 2. Änderung nicht in Frage gestellt werden. Die Inhalte der vorliegenden 2. Änderung/Teilaufhebung sind somit in einem insgesamt städtebaulich-landschaftlichen Kontext, insbesondere auch mit Blick auf die Entwicklung geordneter verkehrlicher Erfordernisse zu sehen. Sie berücksichtigen im erforderlichen Umfang die absehbaren Maßnahmen, welche sich aus den in angrenzenden Planungen enthaltenen Inhalten bzw. den grundsätzlich zu beachtenden planungsrechtlichen Gegebenheiten heraus stellen.

3.3 Planungsrechtliche Situation

Die als Regelfall im Baugesetzbuch vorgeschriebene Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan kann mit Blick auf den Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) durch die vorliegende 2. Änderung vollständig zur Anwendung kommen. Der Flächennutzungsplan ist durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Schönebeck (Elbe) am 03.02.2008 wirksam geworden. Der Flächennutzungsplan stellt für das vorliegende Plangebiet der 2. Änderung einschließlich des Teilaufhebungsbereiches Verkehrsflächen dar.

In den bisher durchgeführten Beteiligungen der Öffentlichkeit und den eingegangenen Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowohl zum Ursprungsbebauungsplan als auch zur 1. Änderung des Selben wurden bis zum heutigen Zeitpunkt keine grundsätzlichen, das vorliegende Planungsziel generell in Frage stellenden Anregungen vorgebracht. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass zur städtebaulichen Entwicklung, im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung", ein allgemeiner Konsens besteht. Damit entspricht die 2. Änderung des Bebauungsplanes der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebietes.

Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" wird somit formal als Bebauungsplanänderung gemäß § 8 Abs. 2 BauGB, für die Stadt Schönebeck (Elbe) aufgestellt, da sie für die geordnete städtebauliche Entwicklung erforderlich ist und der Planung bzw. Darstellung im Flächennutzungsplan in den gegenwärtig relevanten Darstellungen in Form von Verkehrsflächen entspricht. Die Teilaufhebung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" hat zur Folge, dass dieser Bereich planungsrechtlich als unbepannter Innenbereich i. S. d. § 34 BauGB zu beurteilen ist. Der Flächennutzungsplan wird in den gegenwärtig relevanten, abweichenden Darstellungen in Form von Verkehrsflächen zu einem späteren Zeitpunkt, nach Feststehen der neuen städtebaulichen Entwicklungsziele im in Rede stehenden Bereich, durch den Stadt-Umland-Verband Magdeburg (Träger der Flächennutzungsplanung) angepasst.

Das Planverfahren wird auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 24.12.2008 (BGBl. I S. 3018) geführt. Es hat für die Straßenplanung planfeststellungersetzenden Charakter.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen, wie oben bereits erwähnt, den Darstellungen bzw. werden den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes in allen Fragen der städtebaulichen Entwicklung nicht entgegen stehen.

Mit der Aufstellung der 2. Änderung/Teilaufhebung des Bebauungsplanes soll letztlich die Rechtsicherheit für die geplanten verkehrlichen und sonstigen Nutzungen am Standort sowie die planungsrechtliche Klarstellung der Verhältnisse in den Bereichen zum gegenwärtigen Zeitpunkt, die nicht mehr das Erfordernis einer verbindlichen städtebaulichen Planung besitzen, erfolgen.

Gemäß § 30 Abs. 3 BauGB handelt es sich bei vorliegender 2. Änderung wie auch beim Ursprungsbebauungsplan um einen sog. einfachen Bebauungsplan. Das bedeutet, nicht sämtliche Mindestfestsetzungen gem. § 30 Abs. 1 BauGB werden durch die Stadt Schönebeck (Elbe) erfüllt. Somit geht die Stadt Schönebeck (Elbe) davon aus, dass im Zusammenhang mit den Festsetzungen zu den Zulässigkeitsvoraussetzungen der vorliegenden Verkehrsanlage ein hinreichender Festsetzungsumfang bewirkt wurde, um künftig eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

4. BESTANDSAUFNAHME

4.1 Eigentumsverhältnisse

Sämtliche Flurstücke im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" befinden sich im Eigentum bzw. der Verfügbarkeit der Stadt Schönebeck (Elbe) bzw. ihren nachgeordneten Einrichtungen.

4.2 Baubestand (aktuelle Nutzung)

Gegenwärtig zeigt sich das Plangebiet der 2. Änderung als aufgelassene Ruderalfläche, infolge in der Vergangenheit hier bewältigter Abbruchmaßnahmen mit teilweiser Sukzessionstendenz. Im westlichen Teil des Plangebietes der 2. Änderung befinden sich Garagenanlagen in Fertigteilbauweise, östlich davon ein abgegrenzter Bereich für ein Grundwassermonitoring in Folge eines Bahnunfalls in den 90er Jahren. Zudem ist ein Anliegerweg parallel zur zukünftigen Trasse der Zentrumsumgehung im östlichen Teilbereich als Erschließungsfahrbahn der hier angrenzenden Grundstücke der Salinenkolonie Bestandteil des Geltungsbereiches.

4.3 Natur und Landschaft

Hinsichtlich der Landschaftsgliederung wird Schönebeck (Elbe) vom Urstromtal der Elbe und der sich westerbisch anschließenden Börderegion bestimmt. Die Stadt hat sich auf den überflutungsfreien pleistozänen Hochflächen südlich der Elbe entwickelt, wobei die Barbyer Straße (nördlich des Plangebietes) in etwa die Grenze zwischen überflutungsgefährdetem und überflutungsfreiem Bereich markiert.

Der Landschaftsplan ordnet das Plangebiet der Siedlung zu und bewertet aufgrund der langen und intensiven Nutzung den Naturhaushalt hier als nur noch sehr eingeschränkt funktions- und leistungsfähig bzw. durch die völlige Überprägung ist keine Bedeutung hinsichtlich natürlicher Funktionen mehr attestiert worden.

4.4 Verkehrserschließung

4.4.1 Straßen

Gegenwärtig im Bestand vorhanden sind die das Plangebiet westlich begrenzen Rudolf-Breitscheid-Straße und die Flegelbeber Straße/Barbarastraße mit ihrer Querung des südlichen Plangebietes und der Bereich des Straßenzuges Hoher Weg, welcher nunmehr den nördlichen Abschluss des Bebauungsplanes in der Fassung der 2. Änderung darstellt. Zudem befindet sich vorgelagert der Wohnbebauung der Salinenkolonie eine Anliegerfahrbahn zur Erschließung der hier angebundenen Grundstücke.

4.4.2 Fußwege/Radwege

Entlang der Flegelbeber Straße/Barbarastraße befinden sich Fußwegeverläufe. Die Rudolf-Breitscheid-Straße besitzt ab der westlichen Plangebietsgrenze der vorliegenden 2. Änderung einen kombinierten Fuß-/Radweg, begleitend zur Fahrbahn. Im Geltungsbereich selbst gibt es einen unbefestigten Wegeverlauf, der derzeit insbesondere als Fuß- bzw. Radwegeverbindung zur Abkürzung der siedlungsräumlichen Straßenführung zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Barbarastraße genutzt wird.

4.4.3 Ruhender Verkehr

Separat ausgewiesene Anlagen für den ruhenden Verkehr befinden sich im Plangeltungsbereich, mit Ausnahme des im westlichen Teil gelegenen Garagenstandortes gegenwärtig nicht. Im Vorbereich der Bebauung der Salinenkolonie wird allerdings auf dem unbefestigten Seitenstreifen der hier verlaufenden Fahrbahn, hauptsächlich durch die Anlieger, geparkt. Eine weitergehende Inanspruchnahme von Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen im Geltungsbereich ist auf Grund gegenwärtig nicht vorhandenen Zufahrtsverhältnisse nicht zu verzeichnen.

4.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Linien des öffentlichen Personennahverkehrs verlaufen im Bereich Felgeleber Straße/Barbarastraße sowie im Straßenzug Rudolf-Breitscheid-Straße. Hierbei handelt es sich um Linienverläufe des Stadtverkehrs. Haltestellenbereiche befinden sich im Plangebiet der 2. Änderung nicht.

4.5 Stadttechnische Erschließung

4.5.1 Be-/Entwässerung

Schmutzwasserleitungen befinden sich in den das Plangebiet querenden bzw. unmittelbar daran anschließenden Straßenräumen. Trinkwasserleitungssysteme befinden sich ebenso in den das Plangebiet querenden bzw. unmittelbar daran angrenzenden Straßenräumen.

4.5.2 Elektroenergieversorgung

Elektroenergieversorgungsleitungen befinden sich in den das Plangebiet querenden bzw. unmittelbar angrenzenden Straßenräumen zur Versorgung der hier befindlichen baulichen Anlagen.

4.5.3 Erdgasversorgung

Erdgasversorgungsleitungen befinden sich in den das Plangebiet querenden bzw. unmittelbar angrenzenden Straßenräumen zur Versorgung der hier befindlichen baulichen Anlagen.

4.5.4 Telekommunikation

Telekommunikationstrassen befinden sich in den das Plangebiet querenden bzw. unmittelbar angrenzenden Straßenräumen zur Versorgung der hier befindlichen baulichen Anlagen.

5. PLANUNGSKONZEPT

5.1 Städtebauliches Zielkonzept

Basierend auf den Sanierungszielen der Stadt Schönebeck (Elbe) wird mit der vorliegenden 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" ein Planverfahren zur Schaffung des allgemeinen, öffentlichen Baurechts gemäß § 30 BauGB durchgeführt. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine planfeststellungsersetzende Bebauungsplanung für einen Teilbereich der Verkehrsanlage der Anbindestraße der östlichen Gewerbegebiete der Stadt Schönebeck (Elbe), im allgemeinen Sprachgebrauch als "Zentrumsumgehung" bezeichnet. Die vorliegende 2. Änderung entspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplanes und den Sanierungszielen der Sanierungssatzung

Altstadt Schönebeck (Elbe) mit nachfolgenden Kernpunkten zur städtebaulichen Entwicklung:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für eine kurzfristige Realisierung des angestrebten Straßenbauvorhabens "Zentrumsumgehung"
- Ermöglichung einer zeitgemäßen, leistungsfähigen Verkehrsanlage, eingebunden in die städtebauliche Randstruktur der Altstadt von Schönebeck (Elbe)
- Aufarbeitung der schallschutztechnischen Anforderungen und Bewertungen und Anpassung der Inhalte der städtebaulichen Planung
- Klarstellung der Nutzungsartentrennung bei Beachtung der Anforderungen an eine leistungsfähige Erschließungsanlage i. V. m. der Rücknahme baurechtlicher Festsetzungen zu Verkehrsanlagenführungen, welche sich nicht mehr als erforderlich zeigen

Das derzeitige innerörtliche Straßennetz ist infolge der unzureichenden Ausbaustände in Linienführung und Querschnitten nicht in der Lage, die Ziel- und Quellverkehre der angrenzenden Gewerbeflächen im erforderlichen Maße aufzunehmen. Mit zunehmender Belegung auf den Flächen des Industrie- und Gewerbeparks "Barbyer Straße" des Gewerbegebietes "Grundweg" und des Gewerbegebietes "Barbarastraße" verschärft sich die Gesamtsituation.

Die städtebauliche Grundhaltung der Stadt Schönebeck (Elbe) besteht somit darin, hinsichtlich der Inanspruchnahme von Grundflächen für Verkehrsanlagen bzw. der Eingrünung dieser im vorliegenden Geltungsbereich der 2. Änderung klare Aussagen, im Sinne qualitativer Vorgaben festzusetzen und in einem Teilbereich, in dem die Ziele für die städtebauliche Entwicklung in der festgesetzten Form entfallen sind, die planungsrechtliche Situation wieder den vor Ort anzutreffenden Beurteilungsmaßstäben der § 34 und 35 BauGB zuzu führen.

5.2 Grünordnerisches Zielkonzept

Mit der durch zeichnerische und textliche Festsetzungen abgesicherten grünordnerischen Planung werden die Begrünungsmaßnahmen im Randbereich der Schönebecker Altstadt, im Vorbereich der Verkehrsanlagenführung der Zentrumsumgehung festgelegt:

- Herausbildung einer hochwertigen Siedlungsgrünverbindung, auch i. S. eines aufzuwertenden Wohnumfeldes, einschließlich der Schaffung von Übergangsbereichen in die Thiemann- und Petersstraße und damit grünräumliche Abschirmung der Verkehrsanlage zu den an der Karl-Marx-Straße gelegenen Nutzungen
- Gestaltung der Siedlungsgrünverbindung als attraktiven Aufenthaltsraum für verschiedene Nutzergruppen mit spezifischen Angeboten für Spiel,

Sport, Ruhe und Begegnung mit Landschaft, Raum und Pflanzen gemäß dem Konzept und der aufzustellenden Detailplanung zum "Entdeckergarten Altstadt"

- Untersuchung und Bewertung möglicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Hinblick auf ökologische und landschaftsgestalterische Aspekte
- landschaftsgerechte Einbindung des Verkehrsanlagenneubaus in die Umgebung, Stärkung des landschaftlichen Eindrucks, straßenbegleitend, im Sinne eines "Grüngürtels" zum Randbereich der Altstadt Schönebeck (Elbe)

5.3 Verkehrskonzept

Die Verkehre auf der "Zentrumsumgehung" resultieren aus Überlagerungen von normalem Straßenverkehr mit innerörtlichem Ziel- und Quellverkehr der Gewerbegebiete, in Verbindung mit dem vorhandenen Einbahnstraßensystem und den Eisenbahnlinien. In seinem jetzigen Zustand ist das Straßennetz mit dieser Verkehrsbelegung in weiten zeitlichen Bereichen überlastet. Behinderungen des Lkw-Verkehrs in die Gewerbegebiete sind aufgrund notwendiger Durchfahrtsbeschränkungen in der Innenstadt nicht zu vermeiden. Das wiederum hat auf die betroffenen Unternehmen negative Auswirkungen, die als Standort- und Wettbewerbsnachteil zu sehen sind.

Ein weiteres Problem stellt die Andienung der Gewerbeflächen mit Sonderverkehr dar. Diese sind nur sehr eingeschränkt bzw. in Richtung Schönebecker Hafen nicht direkt möglich. Ab 2010 sollen auch Transporte mit einer Länge bis zu 82 m und einer Breite bis zu 9 m durchgeführt werden. Eine Nutzung der Ortsumgehung der B 246a wäre dann aufgrund der beschränkten Brückenhöhen nicht mehr möglich. Außerdem führen lange Anfahrtswege zum Hafen zu so hohen Kosten, dass sie die Unternehmen nicht mehr tragen können. Deshalb fordern sie kurze Wege für die Verladung ihrer Großraumteile an die Elbe. Eine vertretbare wirtschaftliche Lösung ist, diese zukünftigen Sondertransporte unter Nutzung der neuen Anbindungsstraße zum Schönebecker Hafen zu führen. Der Bebauungsplan schafft mit vorliegender 2. Änderung die Voraussetzungen hierfür.

Der Bau der Zentrumsumgehung als Anbindungsstraße der östlichen Gewerbegebiete stellt künftig eine wichtige Verkehrsverbindung sowohl zu den westlichen Gebieten als auch in nördlicher Richtung zum Hafen und der Landeshauptstadt Magdeburg dar. Zusammen mit der A 14 und der neuen Ortsumgehung, der B 246a, ergibt sich somit eine ergänzende sinnvolle überregionale Verkehrsnetzgestaltung.

Durch den Neubau der Anbindungsstraße werden die Ziel- und Quellverkehre der östlichen Gewerbeflächen der Stadt Schönebeck (Elbe) aus dem innerstädtischen Verkehr herausgelöst und Konflikte reduziert. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit erhalten die angesiedelten Betriebe bessere Bedingungen mit Zeit- und Betriebskostensparnissen.

Die vorliegende Lageverschiebung der Verkehrsanlage der Zentrumsumgehung mit begleitendem Rad- und Fußweg, im Ergebnis der ingenieurtechnischen Ausbauplanung, wird durch die vorliegende 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" im erforderlichen Umfang nachvollzogen und damit Rechtssicherheit für den Vollzug und damit die Realisierung des Straßenbauvorhabens gegeben. Gleichzeitig werden die von der neuen Verkehrsanlage ausgehenden Emissionen bewertet und den Schutzansprüchen angrenzender, schutzbedürftiger Nutzungen gerecht werdend, durch Festsetzungen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen gestärkt.

Damit erfolgt die generelle Beibehaltung der bestehenden verkehrlichen Erschließung der Ursprungsbebauungsplanung, respektive der Festsetzungen der 1. Änderung derselben. Grundsätzlich geänderte Erschließungsrahmenbedingungen ergeben sich durch die vorliegende 2. Änderung nicht.

5.4 Planungsalternativen

Planungsalternativen bestehen vorliegend nicht, da die vorliegende 2. Änderung nicht das Ziel einer alternativen Prüfung zur bereits rechtskräftigen Bebauungsplanung Nr. 11 "Zentrumsumgehung" verfolgt, sondern lediglich deren geometrische Anpassung hinsichtlich des Verlaufes zum Gegenstand hat und im Hinblick auf den Umfang des Verkehrsprojektes einen nördlichen Teilbereich, der nicht mehr realisiert werden soll, aufhebt und damit die Erfordernisse des § 1 Abs. 3 BauGB aus den geänderten Zielen der Stadt Schönebeck (Elbe) hinsichtlich der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklungsperspektive nachvollzieht.

6. BEGRÜNDUNG DER WESENTLICHEN FESTSETZUNGEN

6.1 Verkehrserschließung

6.1.1 Straßen/Wege/ruhender Verkehr

Sämtliche Verkehrsflächen im Plangeltungsbereich der 2. Änderung werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Diese teilen sich auf in den eigentlichen Trassenverlauf der Zentrumsumgehung, mit ihren Anbindungen an die sie durchlaufenden bzw. an sie angrenzenden Straßenräume und in die Fahrbahnflächen zur Erschließung eines Teilbereiches des Wohnstandortes Salinenskolonie. Diese verläuft unabhängig vom Straßenneubau der Zentrumsumgehung als Anliegerstraße in einem Teilabschnitt westlich davon.

Im Nahbereich von Einmündungssituationen bzw. Verkehrsknotenbereichen, bei welchen es die Sicherheit des fließenden Verkehrs verlangt, werden Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt ergänzend festgesetzt. Diese haben den Zweck, die Flüssigkeit des fließenden Verkehrs in den in Rede stehenden Bereichen aufrecht zu erhalten und damit zur Gefahrenminimierung beizutragen.

Grau unterlegt befindet sich auf der Planzeichnung der zugrunde gelegte Stand des Verkehrsprojektes, im Hinblick auf dessen Gliederung zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen. Die Verkehrsanlagenfestsetzung erfasst dabei die vollständige Verkehrsanlage mit ihrer Umgrenzung.

Stellplätze für den ruhenden Verkehr werden nicht separat festgesetzt, hier wird davon ausgegangen, dass die bestehenden Anlagen auf den angrenzenden Grundstücken weiterhin Bestand haben bzw. dort wo sie sich heute im Randbereich als überplant darstellen, bis zu deren Aufgabe den Bestand-schutzregelungen unterliegen.

Darüber hinaus ist es über verkehrsrechtliche Anordnungen möglich, im Bereich der Anliegerstraße vor der Wohnbebauung der Salinenkolonie das Parken in vertretbarem Umfang zu gestatten. Der Bebauungsplan enthält sich an dieser Stelle konkreter Festsetzungen, überlässt dies den entsprechend zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen.

Die untere Bodenschutzbehörde weist darauf hin, dass Straßenbaumaßnahmen in kontaminierten Bereichen unter fachgutachterlicher Begleitung erfolgen sollen.

6.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Eine Änderung der Bestandssituation im Hinblick auf die ÖPNV-Erschließungen ergibt sich durch die vorliegende 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" nicht.

6.1.3 Geh- und Fahrrechte

Um den Erfordernissen von Schwer- und Sonderverkehren im Bereich der Einmündungssituation Hoher Weg/Zentrumsumgehung gerecht werden zu können, wird ein Teilbereich der westlich an die Verkehrsfläche der Zentrumsumgehung angrenzenden Grünfläche als überfahrbar für derartige Sonderverkehre gesichert. Dieses ist im Ergebnis des zugrunde gelegten Verkehrsprojektes erforderlich, um Fahrzeugen dieser Größenordnung die entsprechenden Ein- und Ausfahrtsgeometrien bereit stellen zu können. Hierbei handelt es sich um einen bedarfsweise überfahrbaren Bereich, der nur in diesen Fällen und zu diesen Erfordernissen temporär freigegeben wird.

6.2 Grünordnung

6.2.1 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Die bereits bestehenden Freiflächen, überwiegend nördlich der Verkehrsflächenfestsetzung, werden unter städtebaulichen als auch landschaftsgestalterischen Gesichtspunkten als Siedlungsgrünzug bestimmt und mit der Umgren-

zungssignatur zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt.

Ergänzend tritt hier die Spielplatzsymbolik hinzu, welche im vorliegenden Fall im Rahmen einer Objektplanung durch die Stadt Schönebeck (Elbe) einen sog. "Entdeckergarten Altstadt" intendieren soll. Mit diesem Begriff ist gemeint, dass ein ganz unterschiedliches Aktivitätenspektrum an Freizeitbetätigungsmöglichkeiten unterschiedlicher Altersgruppen im Rahmen der Gestaltung des Siedlungsgrünzuges angeboten werden soll, welches nicht mit einem im herkömmlichen Sprachgebrauch bezeichneten Spielplatz verglichen werden kann. Der hier beabsichtigte Mix aus Aktiv- und Verweilbereichen soll in kreativer Weise das Wohnumfeld in der südlichen Altstadt von Schönebeck (Elbe) aufwerten und so neue, bisher nicht vorhandene natur- und landschaftsräumliche Eindrücke beim Aufenthalt im Freien ermöglichen.

Die Festsetzungen der 1. Änderung zum Gemeinschaftsgaragenstandort werden im vorliegenden Plangeltungsbereich der 2. Änderung überplant. Die bereits errichteten Garagenanlagen unterliegen weiterhin dem Bestandsschutz. Es ist im Gesamtkontext des Grünzuges seitens der Stadt Schönebeck (Elbe) nun nicht mehr beabsichtigt, diesen Garagenstandort planungsrechtlich langfristig abzusichern. Eine Änderung gegenüber der Bestandssituation ergibt sich durch die Überplanung gegenwärtig nicht.

Splitterflächen in Randbereichen der Verkehrsanlage der Zentrumsumgehung werden als Straßenbegleitgrün festgesetzt, teilweise in Überlagerung mit Festsetzungen zum Immissionsschutz bzw. mit Bindungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen. Die Ausgestaltung dieser Randbereich wird ergänzend über textliche Festsetzungen i. V. m. einer hierzu aufgeführten Artenliste bestimmt.

6.3 Immissionsschutz

Ein wichtiger Planungsgrundsatz des Immissionsschutzrechtes für die Bauleitplanung ist § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), wonach die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Gegenwärtig können als Grundlage für die vorliegende 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" zwei schalltechnische Untersuchungen¹ herangezogen werden. Die beiden schalltechnischen Untersuchungen unterscheiden sich darin, dass der Bericht aus dem August 2008 zunächst ausschließlich passive Schallschutzerfordernisse, resultierend aus dem

¹ Schalltechnische Untersuchungen Bauvorhaben Anbindungsstraße in Schönebeck (Elbe), öko-control GmbH, Bericht Nr. 1-08-05-049 vom 13.08.2008 und Schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" Schönebeck (Elbe), öko-control GmbH, Bericht Nr. 1-08-05-334 vom 10.11.2008

Neubau der Verkehrsanlagen der Zentrumsumgehung beurteilt und der vom November 2008 in einem Teilbereich der Zentrumsumgehung ergänzend aktive Lärmschutzmaßnahmen benennt.

Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass die entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV vorgegebenen Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung für den Verkehrsanlagenneubau eingehalten werden. Die Berechnungen stellen demnach auf eine "Ausschöpfung" der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ab. Im Rahmen der Bauleitplanung sind bei der Beurteilung der schalltechnischen Situation die folgenden Erlasse, Richtlinien und Normen zu beachten:

- DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" i. V. m. Beiblatt 1 zu dieser Norm
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)

Für die einheitlichen Werte für die städtebauliche Planung werden im Beiblatt 1 zur DIN 18005 u. a. die Orientierungswerte genannt:

"Bei Allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungsgebieten (WS) und Campingplatzgebieten tags 55 dB (A), nachts 45 bzw. 40 dB (A)."

Bei den zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten; der höhere Nachtwerte ist entsprechend für den Einfluss von Verkehrslärm zu berücksichtigen.

Für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen, wie im vorliegenden Plangeltungsbereich, sind die Regelungen der 16. BImSchV (s. o.) heranzuziehen. Nach § 2 dieser Rechtsverordnung gelten u. a. die folgenden Immissionsgrenzwerte (IGW):

"In Reinen und Allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten tags 59 dB (A), nachts 49 dB (A)."

Ausdrücklich ist darauf hinzuweisen, dass die Regelungen der 16. BImSchV nur für den Baulastträger des jeweiligen (öffentlichen) Verkehrsweges im Fall des Neubaus oder der wesentlichen Änderung ("erheblicher baulicher Eingriff") eines Verkehrsweges maßgebend sind. In der Bauleitplanung ist dagegen zunächst auf die o. g. DIN 18005 abzustellen; die angesprochenen IGW können jedoch im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf die Einwirkung von Straßenlärm zum Vergleich herangezogen werden. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen.

Entsprechend der gutachterlichen Beurteilung befinden sich zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Petersstraße lediglich Gebäude mit Schutzanspruch entsprechend ihrer Nutzungen (z. B. Büronutzungen), bei denen es im Hinblick auf die Tagwerte zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes kommt und bei welchen auf Grund der räumlichen Geometrie aktive Lärmschutzmaß-

nahmen nicht Raum greifen können. Gleiches gilt für die herangezogenen Immissionsorte zwischen Petersstraße und Thimannstraße, wo es lediglich in zwei Fällen in den Dachgeschossen der vorhandenen Gebäude zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um bis zu 3,5 dB (A) kommt. Hier sprechen sich die Gutachter für passive Maßnahmen zur Lärmbekämpfung i. S. entsprechend einzubauender Öffnungsbauteile aus.

Auf Grund der Geringfügigkeit der betroffenen Wohnnutzung im in Rede stehenden Bereich, i. V. m. der zu unterstellenden, jedoch gutachterlich nicht untersuchten Vorbelastung aus dem Schienenverkehrslärm der südlich verlaufenden Bahnstrecke, hält es die Stadt Schönebeck (Elbe) in diesem Bereich nicht für verhältnismäßig, durch eine aktive Lärmschutzanlage die aus dem prognostizierten Straßenverkehr resultierenden Geräuscheinwirkungen zu reduzieren. Dies resultiert auch daraus, dass sowohl im Erd- und Obergeschoss der betreffenden Gebäude und damit auch auf deren Feiflächen davon auszugehen ist, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden und sich den Orientierungswerten für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 somit stark annähern. Resultierend spricht sich die Stadt Schönebeck (Elbe) in diesem Bereich für die Durchsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen im Hinblick auf die Ausbildung der Öffnungselemente aus.

Dieses Ergebnis der Abwägung wird im Rahmen des Monitorings zu vorliegendem Bebauungsplan zu prüfen sein. Von Interesse ist hierbei, inwiefern die prognostizierte Verkehrsbelastung tatsächlich eintritt. Gibt es von den gegenwärtig angesetzten Prognosewerten deutlich nach oben abweichende Verkehrsbelegungszahlen, wäre hier erneut und dann auch für weitere Immissionsorte, über ein zusätzliches Handlungserfordernis im Sinne des Lärmschutzes zu befinden. Anzumerken ist zusätzlich, dass auch im Hinblick auf den v. g. und als quasi Vorbelastung anzusprechenden Schienenverkehrslärm eine aktive Lärmabschirmungsmaßnahme, begleitend zur Verkehrsanlage der Zentrumsumgehung auf nördlicher Seite, auf Grund des großen räumlichen Abstandes hier ohne Wirkung wäre.

Ebenfalls sind im Bereich der Einmündungssituationen der Zentrumsumgehung/Hoher Weg für die hier westlich gelegene Wohnbebauung Immissionsgrenzwertüberschreitungen, entsprechend den gutachterlichen Untersuchungen, zu erwarten. Hier werden die nach § 2 der 16. BImSchV zu beachtenden Grenzwerte für Wohngebiete erheblich (um bis zu fast 7 dB (A)) überschritten. Unter Beachtung dieser örtlichen Verhältnisse wäre zum Schutz dieser hier befindlichen Wohnbebauung, westlich der Zentrumsumgehung, die Festsetzung einer Lärmschutzanlage nach den rechtlich verbindlichen Regelungen der 16. BImSchV erforderlich.

Aus den verkehrlichen Erfordernissen und der Knotenpunktgeometrie (s. o.), aber auch der Frage von Sicherheit und Einsehbarkeit im Einmündungsbereich Zentrumsumgehung/Hoher Weg, scheidet die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich aus. Aus diesen genannten Gründen

wird für die betroffene Wohnbebauung baulicher (passiver) Schallschutz vorgesehen.

Da sich alle v. g. anspruchsberechtigten baulichen Anlagen nicht im vorliegenden Plangeltungsbereich befinden, ist es erforderlich den Schutzanspruch über städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB zu regeln. Der Verlauf des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wurde gegenüber diesen schutzbedürftigen Bebauungen im wesentlichen unverändert gelassen, da es darüber hinaus gehend keinen zusätzlichen städtebaulichen Regelungsbedarf gibt. Ein entsprechender Hinweis, welcher auf die vertragliche Vereinbarung auf der Grundlage des § 11 Abs. 1 Nr. 3 BauGB verweist, wird ergänzend zu den textlichen Festsetzungen zur Immissionsschutzproblematik auf dem Bebauungsplan vermerkt. Die entsprechenden Regelungen ergeben sich gemäß § 41 ff. Bundesimmissionsschutzgesetz. Vor Freigabe der Zentrumsumgehung für den öffentlichen Verkehr sind die passiven Schallschutzmaßnahmen einer vollständigen Umsetzung zuzuführen.

Anmerkung:

Die Wohnbebauung südlich der Köthener Straße befindet sich mit ihren maßgebenden Immissionsorten minimal 75 – 80 m Luftlinie vom Straßenverlauf der zukünftigen Anbindungsstraße entfernt. Entsprechend der gutachterlichen Einschätzung, im Hinblick auf die nördlich angrenzenden schützenswerten Nutzungen, wird bei einem Abstand von 55 m der Orientierungswert nach Beiblatt 1, DIN 18005, um max. 3 dB (A) tags und 2,7 dB (A) nachts überschritten, die Grenzwerte der 16. VO BImSchG somit sicher eingehalten. Resultierend geht die Stadt Schönebeck (Elbe) davon aus, dass bei den maßgebenden Immissionsorten wie v. g., entlang der Köthener Straße die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 DIN 18005 noch besser eingehalten werden können, d. h. mögliche Überschreitungen sich im akustisch nicht mehr wahrnehmbaren Bereich darstellen (insbesondere nachts) und daher für passive Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich resultierend kein Erfordernis zusätzlich abschirmender Maßnahmen begründet werden kann.

Anders verhält es sich mit den im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" festgesetzten aktiven Schallschutzmaßnahmen. Hier ergibt sich durch die geänderte Führung der Verkehrsanlage sowohl die Verpflichtung als auch die Möglichkeit, zwischen dieser und der angrenzenden schützenswerten Wohnbebauung der Salinenkolonie, eine Lärmschutzanlage zu errichten. In diesem Bereich werden, entsprechend der gutachterlichen Untersuchung, die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowohl tags wie auch nachts an nahezu allen untersuchten Immissionsorten deutlich überschritten. Gleiches gilt somit auch für die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18005, so dass entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Die gutachterliche Untersuchung entwickelt hier eine in unterschiedlicher Schirmhöhe ausgelegte Lärmschutzanlage, die geeignet ist die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV zu unterschreiten und in Teilen die Orientierungswerte (Anhaltswerte für die städtebauliche Planung) zu erreichen bzw. sogar geringfügig zu unterschreiten. Lediglich in einer Minderheit von Fällen kommt es entsprechend der berechneten Beurteilungspegel noch zu Überschreitungen der Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

Die Stadt Schönebeck (Elbe) erhebt im Rahmen ihrer städtebaulichen Planung den Anspruch, die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung entsprechend Beiblatt 1 zur DIN 18005 im in Rede stehenden Bereich einzuhalten bzw. im Einzelfall nicht mehr als 3 dB (A) (Wahrnehmbarkeitsschwelle) zu überschreiten. Resultierend wird abweichend von der gutachterlichen Berechnung im Bereich der Lärmschutzanlage LSW 1 eine 96 m lange und 4 m hohe Lärmschutzanlage und daran angrenzend eine 76 m lange und 3 m hohe Lärmschutzanlage festgesetzt, um sowohl die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag und für die Nacht als auch die Orientierungswerte nach Beiblatt zur DIN 18005 für die städtebauliche Planung an den betrachteten Immissionsorten einhalten zu können. Die angegebenen Schirmhöhen beziehen sich auf die Gradientenhöhe der Planstraße. Ausgehend von einem Regelquerschnitt ("RQ 14") wurde der folgende Abstand zwischen den angesprochenen Lärmschutzanlagen und der Achse der Planstraße berücksichtigt: $s = 9,00$ m.

Die beiden v. g. schalltechnischen Beurteilungen zur Immissionsbelastung durch die Zentrumsumgehung werden als Anhang dieser Begründung beigelegt.

6.4 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen

6.4.1 Altlasten/Altlastenverdachtsflächen

In einem Teilbereich des Plangeltungsbereiches der 2. Änderung befindet sich eine flächige Verteilung von Grundwassermesspegeln. Diese sind dafür gedacht, Verunreinigungen des Grundwassers, welche sich durch einen Jahre zurückliegenden Bahnunfall ereignet haben, zu erkennen und entsprechend beurteilen zu können. Formal handelt es sich hierbei um eine 2007 archivierte Altlastenverdachtsfläche, welche jedoch der weiteren Beobachtung unterliegt. Eine Gefährdungssituation geht von dem in der Planzeichnung umgrenzten Bereich derzeit nicht aus.

Die untere Bodenschutzbehörde teilt mit, dass die Straßenbaumaßnahme zumindest in kontaminierten Bereichen unter fachgutachterlicher Begleitung zu erfolgen hat. Beim Umgang mit der oberen Bodenschicht ist das Gesetz zum Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. Nr. 16/98) zu beachten. Der anfallende Erdaushub ist entsprechend den technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) TR 20 "Anforderungen an die stoffli-

che Verwertung von mineralischen Abfällen" (vom 06. November 2003 und 05. November 2004) zu verwenden.

Die Bodenverdichtung ist während der Bauarbeiten auf ein Minimum zu beschränken. Nach Beendigung der Arbeiten sind die natürlichen Bodenfunktionen der vorübergehend genutzten Flächen (Lager-/ Baustelleneinrichtungsflächen) wieder herzustellen.

Im Bereich der Salinekolonie/Thyssen Krupp wird derzeit eine Grundwassersanierung durchgeführt (Sanierung ehemalige Lackfabrik). Dort befinden sich auch Grundwassermesspegel (GW-Messpegel).² Auf Grund der Lackharzproduktion ist im nordwestlichen Abstrom des Thyssen Krupp Presta Steer (TKPS) Tec-Geländes mit einer Boden- und Grundwasserbelastung zu rechnen. Daten zur GW-Belastung stehen durch die GW-Sanierung in ausreichendem Umfang zur Verfügung.

Aussagen zu Versickerungsmöglichkeiten im Untergrund sollten anhand der bekannten Altlastensituation abgeleitet werden.

Im Trassenverlauf Abschnitt Salinenkolonie befinden sich die folgenden Grundwassermessstellen (GWMS): Z 11, GWM 4/07, B 06/01, RP 01 und B 09. Die Messstellen wurden im Zusammenhang mit der Altlastenuntersuchung der Flächen des ehemaligen VEB Lackharz Zwickau, BT Schönebeck, errichtet und werden im Rahmen der seit 2006 laufenden Gefahrenabwehrmaßnahme "Grundwassersanierung Gewerbegebiet Dammweg" für Wasserstandsmessungen und halbjährliche Grundwasserbeprobungen zur Überwachung der Grundwasserqualität im Abstrom des Gewerbegebietes genutzt. In Abstimmung mit dem Eigentümer sowie der Freistellungsbehörde (Landesanstalt für Altlastenfreistellung des Landes Sachsen-Anhalt, LAF) sollte grundsätzlich versucht werden, möglichst viele GWMS zu erhalten. Ist dies bautechnisch auf Grund des Trassenverlaufs nicht möglich, sind die GWMS fachgerecht zurückzubauen und an geeigneter Stelle neu zu errichten.

Um den finanziellen Aufwand für einen erforderlichen Neubau im Rahmen zu halten, sind in Abstimmung mit TKPS und LAF nur folgende GWMS zu erhalten bzw. an anderer Stelle neu zu errichten: GWM 4/07, B 06/01 und B 09. Alle weiteren o. g. Messstellen sind unter fachlicher Leitung rückzubauen und fachgerecht zu verfüllen.

6.4.2 Denkmale nach Landesrecht in nachrichtlicher Übernahme

Denkmale nach Landesrecht werden durch den vorliegenden Geltungsbe-
reich der 2. Änderung nicht berührt.

² Bericht: Altlastenspezifische Bewertung des Trassenverlaufs der Anbindungsstraße der östlichen Gewerbegebiete der Stadt Schönebeck (Elbe), G.U.T. mbH, Merseburg, 30.08.2008

Im Nahbereich des Bebauungsplanes befinden sich 2 wichtige Baudenkmale³:

- Karl-Marx-Straße 18: Elektrizitätswerk/Umspannwerk
Baudenkmal (geschichtlich, kulturell-künstlerisch, technisch-wirtschaftlich, städtebaulich); Ensemble qualitätsvoller Bauten nördlich der Bahnanlagen, bestehend aus: Direktorenvilla, Umspannwerk und Wohnhaus des Werksingenieurs auf dem Gelände des ehemaligen Schönebecker Gaswerkes; der Gasometer nicht enthalten; qualitätsvolle Bauten aus dem 1. Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts; bedeutendes Zeugnis der Geschichte der Gas- und Elektrizitätsversorgung in Sachsen-Anhalt; hervorzuheben besonders die stattliche Villa von 1901, errichtet auf dem Areal zwischen Umspannwerk und Gasometer und versehen mit einem kleinen Garten (Treppe und Brunnen noch erhalten)

- Hoher Weg 11: Villa
Baudenkmal (geschichtlich, kulturell-künstlerisch, städtebaulich); sog. Villa Carlshall, errichtet in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts als Jagdschloss für den Prinzen Carl (1801-1883), den 3. Sohn des preußischen Königs Friedrich Wilhelm III.; Umbau unter Einbeziehung des bestehenden Baus 1898; anspruchsvoller herrschaftlicher Bau in Neurenaissanceformen innerhalb eines großzügigen Gartens, zum Hohen Weg Einfriedung durch einen schmiedeeisernen Zaun; der repräsentative Bau aufgrund seiner Entstehungsgeschichte und Baugestalt im Landkreis Schönebeck mit absoluter Sonderstellung

Eine Beeinträchtigung der v. g. Baudenkmale erfolgt durch die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" nicht.

6.4.3 Kampfmittel

Das Bebauungsplangebiet der 2. Änderung wurde durch das Ordnungsamt des Salzlandkreises anhand der vorliegenden Unterlagen (Belastungskarten) und Erkenntnissen des Technischen Polizeiamtes des Landes Sachsen-Anhalt überprüft. Diese Überprüfung ergab, dass der Baubereich Hoher Weg (ca. 120 m) nach den derzeitigen Erkenntnissen des Technischen Polizeiamtes von einem ehemaligen Bombenabwurfgebiet erfasst wird, so dass bei den dortigen Durchführungen von Tiefbauarbeiten und sonstigen erdeingreifenden Maßnahmen mit dem Auffinden von Bombenblindgängern gerechnet werden muss. Insoweit sollte dieser Bereich auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern überprüft werden. Die Überprüfung des belasteten Abschnitts durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst würde aufgrund der örtlichen Bedingungen baubegleitend ausgeführt werden.

Für den weiteren Geltungsbereich der Planung liegen dem Technischen Polizeiamt des Landes Sachsen-Anhalt keine Erkenntnisse über eine Belastung mit

³ Quelle: Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt

Kampfmitteln vor, so dass bei den beabsichtigten Baumaßnahmen mit dem Auffinden von Kampfmitteln nicht zu rechnen ist.

Insoweit bestehen für diese Fläche aus Sicht des Technischen Polizeiamtes sowie auch aus Sicht des Landkreises gegen die spätere Durchführung keine Bedenken. Gleichwohl wird darauf aufmerksam gemacht, dass Kampfmittel-funde jeglicher Art niemals ganz ausgeschlossen werden können. Sollten wi-der Erwarten Kampfmittel gefunden werden, ist die nächste Polizeidienststelle, der Salzlandkreis oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu informieren.

Kampfmittelbelastung Schönebeck (Elbe) – Anbindung östliche Gewerbegebiete



Quelle: Salzlandkreis, Ordnungsamt/Kampfmittelbeseitigung

7. STADTECHNISCHE ERSCHLISSUNG

Die Netze der stadttechnischen Erschließung werden im Zuge des Bauvorhabens mit dem Verkehrsvorhaben der Zentrumsumgehung mitgeführt. Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen sind Bestandteil des Straßenbauvorhabens. Weitere Medien können unabhängig von der straßenverkehrlichen Nutzung im öffentlichen Straßenraum ihren Leitungsverlauf erhalten.

7.1 Abfallentsorgung

Abfallentsorgungsfragen werden durch den Charakter der Planung im Sinne eines Straßenverkehrsprojektes nicht begründet.

Die untere Abfallbehörde bittet jedoch nachfolgende Auflagen zu berücksichtigen:

1. Die Abfallentsorgung hat entsprechend des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27.09.1994 (KrW – AbfG, BGBl. I S. 2705) in seiner jetzt gültigen Fassung und des Abfallgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (AbfG LSA) vom 10.03.1998 in seiner jetzt gültigen Fassung, einschließlich der auf diesen Gesetzen basierenden Verordnungen sowie auf der Grundlage der jeweils gültigen Abfallentsorgungssatzung des Salzlandkreises, zu erfolgen.
2. Sollte anfallendes Aushubmaterial im Straßenbereich nicht wiedereingebaut werden, ist sicherzustellen, dass das Material ordnungsgemäß entsorgt wird. Zunächst ist zu prüfen, ob der Aushub verwertet werden kann. Ist eine Verwertung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar, ist der Abfall gemeinwohlverträglich zu beseitigen.

7.2 Baugrund

Das Baugrundprofil in Form der Bodenschichtung ist ausführlich im Ursprungsbebauungsplan enthalten. Hier finden sich auch Angaben zu den Grundwasserhältnissen und den Versickerungsmöglichkeiten im Straßenseitenraum.

Darüber hinaus wurde 2008 ein neues Baugrundgutachten erstellt, welches rahmensetzend für die Durchführung der ingenieurtechnischen Erschließungsplanung fungiert. Dieses ist bei Bedarf in der Stadtverwaltung Schönebeck (Elbe) im Dezernat III, SG Tiefbau, einsehbar.

8. FLÄCHENBILANZ

Gesamtfläche des Bebauungsplanes Nr. 11 in der Fassung der 2. Änderung	3,08 ha	100,00%
Straßenverkehrsflächen: - öffentliche Straßenverkehrsflächen:	1,43 ha	46,43 %
Grünflächen: - öffentliche Grünflächen:	1,65 ha	53,57 %

9. PLANVERWIRKLICHUNG

9.1 Maßnahmen zur Bodenordnung

Maßnahmen zur Bodenordnung im Sinne der §§ 24, 25 BauGB sind vorliegend nicht erforderlich. Die Stadt Schönebeck (Elbe) ist Eigentümerin bzw. Verfügungsberechtigte sämtlicher Grundstücke im Plangeltungsbereich.

9.2. Kostenschätzung

Eine Kostenschätzung für den vorliegenden Änderungsbereich ist entbehrlich. Die Gesamtinvestitionskosten wurden im Rahmen der Projektplanung erstellt und bereits im Stadtrat der Stadt Schönebeck (Elbe) zur Integration in die städtische Haushaltsplanung abgestimmt. Zur Realisierung der Maßnahme sollen öffentliche Fördergelder hinzugezogen werden.

10. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

10.1 Natur und Landschaft

Änderungen hinsichtlich der Auswirkungen der Planungen als im Ursprungsbebauungsplan bereits dargestellt, ergeben sich durch die vorliegende 2. Änderung nicht. Durch die Trassierung des Straßenverlaufs der Zentrumsumgehung ergibt sich eine zusätzliche Versiegelung bisher unversiegelter bzw. beräumter und derzeit offen liegender Brachflächenbereiche. Kompensatorischer Ausgleich ergibt sich im Wesentlichen durch die Maßnahmen der Grünordnung zur Fortentwicklung des Siedlungsgrünzuges.

10.2 Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils

Der Trassenverlauf des Bauvorhabens Zentrumsumgehung entlastet die Schönebecker Innenstadt vom Durchgangsverkehr, hier insbesondere des gewerblichen Schwerverkehrs, stellt die direkte Erschließung der östlichen Gewerbegebiete sicher und bedeutet hinsichtlich der Aufenthaltsqualität in der Schönebecker Altstadt einen positiven Entwicklungsfaktor. Erst mit Realisierung dieses Vorhabens werden dringend notwendige, weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie auch Straßenraumgestaltung in Teilen der Altstadt möglich.

10.3 Ortsbild

Auf Grund der Randlage des Abschnittes der Zentrumsumgehung im vorliegenden Bereich der 2. Änderung wird das Ortsbild nicht in nennenswerter Weise beeinflusst. Durch die Weiterentwicklung des Siedlungsgrünzuges wird das Umfeld der Wohnbebauung in den Bereichen Karl-Marx-Straße/ Peterstraße gestärkt und damit dieser Randbereich der Altstadt aufgewertet. Die derzeit als Brachfläche anzusprechende Situation mit ihrer ungeordneten Entwicklung, die im Sinne eines städtebaulichen Missstandes zu bewerten ist, erfährt nach Vollzug des Bebauungsplanes eine deutliche Aufwertung.

10.4 Verkehr

Verkehrliche Auswirkungen sind durch die vorliegende Planung insbesondere für das Straßennetz der Schönebecker Altstadt zu erwarten. Hier kommt es zu einer Verminderung des Schwerlastverkehrs und mit dem attraktiven Ausbau der Zentrumsumgehung zu einer Verlagerung der Durchgangsverkehre auf diese Verkehrsanlage. Im Rahmen stadträumlicher Verknüpfungen kann somit auch verkehrsorganisatorisch in den angrenzenden Straßenräumen der Altstadt auf Grund der v. g. Entlastungseffekte eine Neuordnung erfolgen.

10.5 Belange der Bevölkerung (Gender Mainstreaming)

Durch den Neubau der Zentrumsumgehung im vorliegenden Plangeltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" wird der Verkehr, insbesondere der Durchfahrts- und Schwerlastverkehr im Randbereich der Altstadt, in Teilen parallel zur Bahnanlage konzentriert. Dies eröffnet Möglichkeiten der Gestaltung der altstädtischen Straßenräume und damit der fortschreitenden Umsetzung der Sanierungsziele, mit Blick auf zukunftsfähige, lebenswerte Altstadtsituationen.

Durch die Aufwertung des Siedlungsgrünzuges ist es möglich Freiräume wohnumfeldnah, die sich heute als Brachflächen darstellen, qualitativ zu Spiel- und Freizeitaktivitäten zu nutzen. Die Aufenthaltsqualität verbessert sich aller Voraussicht nach in erheblichem Maße.

10.6 Wirtschaft

Wirtschaftliche Effekte werden durch den Neubau der Zentrumsumgehung, insbesondere für die südlich und östlich der Zentrumsumgehung gelegenen Gewerbestandorte erwartet, aber auch die attraktive Erreichbarkeit der Innenstadtbereiche der Altstadt von Schönebeck (Elbe) dürfte unter verkehrlichen Gesichtspunkten einen Ansiedlungsgewinn, im Hinblick auf die Handels- und Dienstleistungsnutzungen in diesem Bereich bedeuten.

Die im weiteren Verlauf gegebene direkte Verknüpfung mit dem Schienenverkehr (Schnittstellenausbau Bahnhof Schönebeck (Elbe)) stellt zudem für Pendler eine direkte Umsteigemöglichkeit dar, ohne das weitere altstädtische Straßennetz für derartige Zufahrten in Anspruch nehmen zu müssen.

10.7 Städtischer Haushalt

Für die Realisierung des Vorhabens selbst und die hierfür erforderlichen Erschließungsmaßnahmen sind die notwendigen Mittel über den städtischen Haushalt bereitzustellen.

II. UMWELTBERICHT

1. GRUNDLAGEN

1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Die 2. Änderung des Bebauungsplanes soll den geplanten Neubau der Zentrumsumgehung für zwei Abschnitte, in denen Änderungen notwendig werden, planerisch sichern. Für den gesamten Trassenverlauf besteht eine rechtskräftige Planung, das Vorhaben ist damit zulässig und hier nur in Teilen abweichender Planungserfordernisse anzupassen. Notwendig ist dies, weil die Trasse – den örtlichen Gegebenheiten geschuldet - "verschoben" wird und im Zusammenhang damit u. a. eine Lärmschutzanlage bauplanungsrechtlich gesichert werden kann. Weiterhin wird im Norden ein Teilstück entfallen. Die Anbindung an das bestehende Straßennetz über den Hohen Weg macht den letzten Abschnitt – bis zur ursprünglich vorgesehenen Aufbindung Barbyer Straße – hinfällig.

Gesamtfläche 2. Änd.:	3,08 ha
Straßenverkehrsfläche:	1,43 ha
Grünfläche öffentlich:	1,65 ha

1.2 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachplanungen und Gesetzen

Fachgesetze und Fachplanungen:

- BauGB: Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. 09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 24.12.2008 (BGBl. I S. 3018)
- BNatSchG: Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften vom 26.03.2002 (BGBl. I S. 1193), Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 16.12.2006 (BGBl. S. 1381)
- UVPG: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1758), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. S. 2819)
- NatSchG LSA: Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt in der Fassung vom 23.06.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.12.2005 (GVBl. LSA 2005, S. 769, 801)
- Allgemeinverfügung über die Erklärung zum Biosphärenreservat "Mittelerde" vom 02.02.2006, zuletzt geändert durch Allgemeinverfügung vom 26.10.2006 (MBL. LSA, S. 688)
- Verordnung über die Festsetzung von Naturschutzgebieten und einem Landschaftsschutzgebiet von zentraler Bedeutung als Biosphärenreservat "Mittlere Elbe", in der Fassung vom 01.01.1997 (GVBl. LSA, S. 2, 219)

- WG LSA: Wassergesetz für das Land Sachsen-Anhalt in der Bekanntmachung der Neufassung vom 2.04.2006 (GVBl. S. 248)
- DenkmSchG LSA: Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt in der Fassung vom 21. Oktober 1991 (GVBl. LSA S. 368), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 2005 (GVBl. LSA S. 801)
- FNP: Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck, Abschluss 2007
- LRP: Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Schönebeck, 1997
- LP: Landschaftsplan der Stadt Schönebeck, Abschluss 2007
- Bebauungsplan Nr. 11 "Zentrumsumgehung", Urfassung 1998, rechtskräftige Planfassung der 1. Änderung 2001
- Pflege- und Entwicklungsplan für das Landschaftsschutzgebiet "Mittlere Elbe", 1994
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) v. 14.05.1990 in der aktuellen Fassung
- 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung, 12.06.1990
- DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau, 07/2002
- DIN 18005-1 Beiblatt 1, 05/1987

Der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg (REP 2006) benennt die Stadt Schönebeck (Elbe) als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums mit den entsprechenden Funktionen.

Für den landesweit aufzubauenden Biotopverbund sind im Plangeltungsbereich an sich keine Flächen, aber insbesondere für die Auenbereiche entlang der Elbe geeignete Strukturen zu nennen, die als Kernflächen des ökologischen Verbundsystems LSA entwickelt und erhalten werden sollen.

Der Landschaftsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) nimmt die Förder- und Entwicklungsmaßnahmen der Biotopverbundplanung auf, weitere Maßnahmen für den hiesigen Plangeltungsbereich werden nicht aufgestellt.

Diese Grundsätze wurden bei der Aufstellung des rechtskräftigen Bebauungsplanes berücksichtigt und wurden auch mit der 1. Änderung, die ein Teilgebiet von nur geringem räumlichen Ausmaß umfasst, weiter verfolgt.

Die Umweltschutzziele sind zusammenfassend folgende:

- Nutzung vorhandener Infrastrukturanbindungen (Auslastung, Konzentration, Synergieeffekte)
- sparsamer Umgang mit Grund und Boden, Priorität der Nachnutzung/Umnutzung vorgeprägter Standorte
- Erhaltung/Schaffung gesunder Arbeits- und Lebensverhältnisse
- Erhaltung/Schaffung durchgängiger Grünzüge und linearer Grünverbindungen

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des aktuellen Umweltzustandes (einschließlich Vorbelastungen) und des zu erwartenden zukünftigen Umweltzustandes (Prognose)

2.1.1 Naturraum

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" erstreckt sich entlang einer nicht mehr genutzten Gleistrasse südlich des Altstadtbereiches und ist vollständig von Siedlungsstrukturen umschlossen. Hinsichtlich der Landschaftsgliederung wird Schönebeck (Elbe) vom Urstromtal der Elbe und der sich westelbisch anschließenden Börderegion bestimmt. Die Stadt hat sich auf den überflutungsfreien pleistozänen Hochflächen südlich der Elbe entwickelt, wobei die Barbyer Straße (nördlich des Plangebiets) in etwa die Grenze zwischen überflutungsgefährdetem und überflutungsfreiem Bereich markiert.

Der Landschaftsplan ordnet das Plangebiet der Siedlung zu und bewertet aufgrund der langen und intensiven Nutzung den Naturhaushalt hier als nur noch sehr eingeschränkt funktions- und leistungsfähig bzw. durch die völlige Überprägung ist keine Bedeutung hinsichtlich natürlicher Funktionen mehr attestiert worden.

Umweltauswirkungen:

Mit dem Bebauungsplan wird die geringfügige Verlagerung der Straßentrasse und die Aufgaben des letzten Abschnittes zwischen Hoher Weg und Barbyer Straße beabsichtigt. Der bisherige Standort verschiebt sich damit nur um wenige Meter. Damit wird kein relevanter Gegensatz zur bisherigen Planung geschaffen, so dass insgesamt nicht mit nachteiligen Umweltauswirkungen des Änderungsvorhabens für den Naturraum gerechnet wird.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.2 Vorhandene Flächennutzungen und umweltrelevante Vorbelastungen

Das Plangebiet weist verschiedene Nutzungen bzw. brachliegende ehemalige Nutzungen auf. Während die eigentliche neue Trasse beräumt wurde und damit die Gleise und sonstige Anlagen entfernt wurden, liegen nördlich und südlich davon ehemalige Bahn- und Industrieflächen teilweise brach. Nördlich der Trasse bestehen weiterhin zwei Garagenstandorte, die auch genutzt werden. Ehemalige Gärten liegen nach der "Freimachung" ebenfalls brach, teilweise sind noch Obst- und Ziergehölze zu finden.

2.1.3 Mensch

Das Plangebiet hat später in erster Linie als Durchfahrtsbereich zur Entlastung des Zentrums vom Kfz-Verkehr Bedeutung, begleitend zur Straße kann eine Radwegeverbindung geschaffen werden. Schon jetzt wird die abgeräumte Fläche als provisorische Radwegeverbindung genutzt.

Von den bestehenden Betrieben gehen Emissionen aus, betriebsbedingter Verkehr sowie Verkehr auf den Straßen der Umgebung leisten ebenfalls einen Beitrag zur aktuellen Belastungssituation (Schall und Luftschadstoffe). Emittierten mit besonderem Gefährdungspotential bzgl. der menschlichen Gesundheit sind derzeit nicht vorhanden.

Für die vorliegende 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" werden zwei schalltechnische Untersuchungen⁴ herangezogen. Die beiden schalltechnischen Untersuchungen unterscheiden sich darin, dass der Bericht aus dem August 2008 zunächst ausschließlich passive Schallschutzanforderungen, resultierend aus dem Neubau der Verkehrsanlagen der Zentrumsumgehung beurteilt und der vom November 2008 in einem Teilbereich der Zentrumsumgehung ergänzend aktive Lärmschutzmaßnahmen benennt.

Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass die entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV vorgegebenen Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung für den Verkehrsanlagenneubau eingehalten werden. Die Berechnungen stellen demnach auf eine "Ausschöpfung" der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ab.

In einem Teilbereich des Plangeltungsbereiches der 2. Änderung befindet sich eine flächige Verteilung von Grundwassermesspegeln. Diese sind dafür gedacht, Verunreinigungen des Grundwassers, welche sich durch einen Jahre zurückliegenden Bahnunfall ereignet haben, zu erkennen und entsprechend beurteilen zu können. Eine Gefährdungssituation geht von dem in der Planzeichnung umgrenzten Bereich derzeit nicht aus.

Umweltauswirkungen:

Hinsichtlich der Geräuschemissionen ist zunächst mit geringen räumlichen Verlagerungen und infolge der zwingenden Anwendung der aktuellen Lärmschutzvorgaben mit Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Werte zu rechnen. Hier sind die fachgesetzlichen und normativen Bestimmungen maßgebend. Die diesbezüglich erstellten Schallgutachten werden der Begründung als Anlage beigelegt.

⁴ Schalltechnische Untersuchungen Bauvorhaben Anbindungsstraße in Schönebeck (Elbe), öko-control GmbH, Bericht Nr. 1-08-05-049 vom 13.08.2008 und schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" Schönebeck (Elbe), öko-control GmbH, Bericht Nr. 1-08-05-334 vom 10.11.2008

Für das Gebiet ist insgesamt weiterhin eine - jedoch gutachterlich nicht untersuchte - Vorbelastung aus dem Schienenverkehrslärm der südlich verlaufenden Bahnstrecke zu unterstellen. Für den Teilbereich der Aufhebung verbessert sich der Zustand, weil die zulässigen Belastungen nicht eintreten (werden).

Entsprechend der gutachterlichen Beurteilung befinden sich zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Petersstraße Gebäude mit Schutzanspruch entsprechend ihrer Nutzungen (z. B. Büronutzungen), bei denen es im Hinblick auf die Tagwerte zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes kommt und bei denen auf Grund der räumlichen Geometrie aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht durchgeführt werden können.

Gleiches gilt für die herangezogenen Immissionsorte zwischen Petersstraße und Thimannstraße, wo es lediglich in zwei Fällen in den Dachgeschossen der vorhandenen Gebäude zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes um bis zu 3,5 dB (A) kommt. Hier sprechen sich die Gutachter für passive Maßnahmen zur Lärmbekämpfung i. S. entsprechend einzubauender Öffnungsbauweise aus. Sowohl im Erd- und Obergeschoss der betreffenden Gebäude und damit auch auf deren Feiflächen kann davon ausgegangen werden, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden und sich den Orientierungswerten für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 somit stark annähern.

Im Bereich der Einmündungssituationen der Zentrumsumgehung/Hoher Weg sind für die hier westlich gelegene Wohnbebauung Immissionsgrenzwertüberschreitungen, entsprechend den gutachterlichen Untersuchungen zu erwarten. Hier werden die nach § 2 der 16. BImSchV zu beachtenden Grenzwerte für Wohngebiete erheblich, um bis zu fast 7 dB (A) überschritten. Unter Beachtung dieser örtlichen Verhältnisse wäre zum Schutz dieser hier befindlichen Wohnbebauung, westlich der Zentrumsumgehung, die Festsetzung einer Lärmschutzanlage nach den rechtlich verbindlichen Regelungen der 16. BImSchV erforderlich.

Aus den verkehrlichen Erfordernissen und der Knotenpunktgeometrie, aber auch der Frage von Sicherheit und Einsehbarkeit im Einmündungsbereich Zentrumsumgehung/Hoher Weg, scheidet die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich aus. Aus diesen genannten Gründen wird für die betroffene Wohnbebauung baulicher (passiver) Schallschutz vorgesehen.

Da sich alle v. g. anspruchsberechtigten baulichen Anlagen nicht im vorliegenden Plangeltungsbereich befinden, ist es erforderlich den Schutzanspruch über städtebauliche Verträge zu regeln. Der Verlauf des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wurde im Rahmen der 2. Änderung gegenüber diesen schutzbedürftigen Bebauungen im wesentlichen unverändert gelassen, da es darüber hinaus gehend keinen zusätzlichen städtebaulichen Regelungsbedarf gibt.

Durch die geänderte Führung der Verkehrsanlage ergibt sich auf Höhe der Salinenkolonie die Möglichkeit für die schützenswerte Wohnbebauung eine Lärmschutzanlage zu errichten. In diesem Bereich werden, entsprechend der gutachterlichen Untersuchung, die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowohl tags wie auch nachts an nahezu allen untersuchten Immissionsorten deutlich überschritten. Gleiches gilt somit auch für die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zur DIN 18005, so dass entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Die gutachterliche Untersuchung entwickelt hier eine in unterschiedlicher Schirmhöhe ausgelegte Lärmschutzanlage, die geeignet ist, die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV zu unterschreiten und in Teilen die Orientierungswerte (Anhaltswerte für die städtebauliche Planung) zu erreichen bzw. sogar geringfügig zu unterschreiten. Lediglich in einer Minderheit von Fällen kommt es entsprechend der berechneten Beurteilungspegel noch zu Überschreitungen der Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

- teilweise erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen
- aktive und passive Schallschutzmaßnahmen nötig

2.1.4 Pflanzen und Tiere / Arten und Lebensgemeinschaften

Vorkommen seltener und/oder schützenswerter Arten sind durch den Landschaftsplan für das Plangebiet nicht erfasst. Informationen über Vorkommen streng geschützter Arten und/oder zu erhaltende Arten von gemeinschaftlichem Interesse sind im bisherigen Verfahrensverlauf nicht ergangen. Im Rahmen der Erstellung des Ursprungsplans wurde für den Geltungsbereich nur eine geringe Schutzwürdigkeit des Schutzgutes festgestellt, da sich bedingt durch die Überprägung und die andauernden Störungen im Gebiet hauptsächlich weit verbreitete "Kulturfolger" aufhalten können. Das Nahrungsangebot ist zudem sehr beschränkt, so dass sich wahrscheinlich in erster Linie "mobile" Arten hier temporär aufhalten.

Umweltauswirkungen:

Mit der Verlagerung der Trasse wird teilweise auf Flächen zugegriffen, die derzeit unversiegelt sind. Mit der Durchführung des Bauvorhabens ist die Entfernung von Oberboden und damit die Vernichtung der dortigen Vegetation sowie ihrer Funktion als Lebensraum verbunden, was als erhebliche Beeinträchtigung für dieses Schutzgut zu werten ist. Andererseits wird auf einen Teilabschnitt verzichtet, womit sich positive Umweltfolgen ergeben; der bereits zulässige Eingriff wird dort nicht durchgeführt.

- teilweise dauerhafte Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.5 Boden

Die Funktionsfähigkeit des Bodens ist aufgrund der Vorprägung und Nutzung insgesamt als stark bzw. sehr stark beeinträchtigt einzuschätzen. Durch Nutzung, Versiegelung, Verdichtung und Bodenauftrag sind die natürlichen Bodenverhältnisse dauerhaft überformt, der Landschaftsplan ordnet das Plangebiet daher den Siedlungsböden zu. Es handelt sich hier um Böden der Schönebecker Sandlöß-Ebene, die auf den pleistozänen Lockergesteinen lagern und auf denen sich die Schwarzerden der Börde entwickelten. Die natürlichen Böden sind im Laufe der Siedlungstätigkeit überschüttet worden. Im Plangebiet fanden bis zu 2 m mächtige Auffüllungen mit Aschen, Schlacke, Kies und Sand statt.

Umweltauswirkungen:

Mit der Verlagerung der Trasse werden teilweise bisher unversiegelte Standorte in Anspruch genommen. Oberboden wird flächenhaft abgetragen. Damit einher geht der Verlust der Leistungsfähigkeit und aller Bodenfunktionen, was grundsätzlich als erhebliche Beeinträchtigung dieses Schutzgutes anzusehen ist. Bedingt durch die bereits vorhandene erhebliche Überprägung und Veränderung des Bodens, lässt sich auch der Offenboden hier schon als fast funktionslos beschreiben, so dass die zusätzliche Versiegelung verstärkend, aber nicht erheblich wirkt. An anderer Stelle wird ein zulässiger Eingriff nicht durchgeführt, was als positive Umweltauswirkung zu verzeichnen ist.

- teilweise dauerhafte Auswirkungen

2.1.6 Wasser

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Die obersten Grundwasserleiter befinden sich in den holozänen und pleistozänen Kiesen und damit im Lockergestein bei durchschnittlichen Flurabständen von 2-2,5 m. Der Grundwasserleiter steht mit der Elbe in Verbindung, die Grundwasserstände sind abhängig von der Wasserführung des Flusses und können beträchtlich schwanken. Bedingt durch die durchlässige Bodenauflage ist das Grundwasser gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt und Verunreinigungen aus der Vergangenheit können nicht ausgeschlossen werden. Analog zu den gestörten Bodenfunktionen ist auch der Bodenwasserhaushalt nutzungsbedingt vorgeprägt und beeinträchtigt. Die Leistungsfähigkeit ist eingeschränkt, Niederschläge können vor Ort auf den unversiegelten, aber hoch verdichteten Flächen teilweise versickert werden.

In einem Teil des Plangebietes der 2. Änderung befindet sich eine Fläche mit Grundwassermesspegeln. Diese sind dafür gedacht, Verunreinigungen des Grundwassers, welche sich durch einen in den 90er Jahren ereigneten Bahnunfall ergeben haben, zu erkennen und entsprechend beurteilen zu können. Formal handelt es sich hierbei um eine 2007 archivierte Altlastenverdachtsfläche, die jedoch der weiteren Beobachtung unterliegt. Eine Gefährdungssitua-

tion geht von dem in der Planzeichnung umgrenzten Bereich derzeit nicht aus.

Umweltauswirkungen:

Mit der Verlagerung der Trasse werden teilweise bisher unversiegelte Standorte in Anspruch genommen. Oberboden wird flächenhaft abgetragen. Damit einher geht der Verlust der Leistungsfähigkeit und aller Bodenfunktionen, was grundsätzlich als erhebliche Beeinträchtigung dieses Schutzgutes anzusehen ist, das hier allerdings bereits erheblich gestört ist. An anderer Stelle wird ein zulässiger Eingriff nicht durchgeführt, was als positive Umweltauswirkung zu verzeichnen ist.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.7 Klima/Luft

Klimatisch bestimmend für Schönebeck (Elbe) ist die Elbaue, die in der Übergangszone zwischen atlantischem und kontinentalem Klima liegt. Hauptwindrichtung ist Südwest. Wärmster Monat ist der Juli mit Durchschnittstemperaturen von 17,1 °C.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Siedlung, im Übergang zwischen dem Stadtzentrum und dem umgebenden Band aus Bahnanlagen und vornehmlich industriellen und gewerblichen Erweiterungen seit dem 18. Jahrhundert. Das Fabrikareal am Grundweg wurde planmäßig mit Gleisanlagen erschlossen und seitdem beständig genutzt. Neben der allgemeinen Grundbelastung (unbeeinflussbarer Anteil der Luftschadstoffe) sind die aus dem Kfz-Verkehr herrührenden Luftbelastungen für das Plangebiet zu konstatieren, die mit der neuen Straße wirksam werden. Emittenten sind in der Umgebung mit Ausnahme der Bahnanlagen heute nicht mehr vorhanden, erhebliche Luftbelastungen aus den vor Ort ansässigen Betrieben sind nicht zu verzeichnen.

Umweltauswirkungen:

Mit der Verlegung der Trasse sind erkennbar keine Zunahmen der Luftbelastung, die mit dem Straßenneubau vor Ort entstehen werden und des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

Die mit dem Straßenneubau vor Ort einher gehenden Auswirkungen sind bereits zulässig und werden durch die geänderte Planung nicht signifikant erhöht, für den nun nicht mehr geplanten Abschnitt zwischen Hohem Weg und Barbyer Straße ergeben sich damit positive Umweltauswirkungen.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.8 Landschaft

Der Geltungsbereich weist nutzungsbedingt erhebliche Defizite hinsichtlich des Landschafts- bzw. Ortsbildes auf, eine Landschaftsbildwirkung ist aktuell kaum vorhanden. Prägend ist der Eindruck der weiträumigen Bahnanlagen und der inzwischen brach liegenden ehemaligen Industrieflächen. Die spärlich vorhandenen Gehölze können kaum zur Raumbildung oder Identifikation beitragen, lediglich im nördlichen Bereich - wo nun nicht mehr gebaut werden soll - ist dies zumindest bedingt der Fall.

Umweltauswirkungen:

Bei Durchführung des Änderungsvorhabens sind keine erheblichen Baumverluste zu erwarten, eingeschränkt ortsbildwirksame Gehölzbestände zwischen Hohem Weg und Barbyer Straße können erhalten werden. Von der Änderung der Planung werden im Aufhebungsbereich im Norden gegenüber dem zulässigen Eingriff demnach positive Umweltfolgen erwartet. Im übrigen Bereich ist die Ausgangslage bereits stark beeinträchtigt und von den Änderungen nicht zusätzlich betroffen.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.9 Kultur- und Sachgüter, Schutzgebiete- und Objekte

Naturdenkmale oder geschützte Landschaftsbestandteile sowie besonders geschützte Biotop gem. § 37 NatSchG LSA sind für das Planungsgebiet nicht zu verzeichnen.

Im Nahbereich des Bebauungsplanes befinden sich 2 wichtige Baudenkmale⁵:

- Karl-Marx-Straße 18: Elektrizitätswerk/Umspannwerk
Baudenkmal (geschichtlich, kulturell-künstlerisch, technisch-wirtschaftlich, städtebaulich); Ensemble qualitativvoller Bauten nördlich der Bahnanlagen, bestehend aus: Direktorenvilla, Umspannwerk und Wohnhaus des Werksingenieurs auf dem Gelände des ehemaligen Schönebecker Gaswerkes; der Gasometer nicht enthalten; qualitativvolle Bauten aus dem 1. Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts; bedeutendes Zeugnis der Geschichte der Gas- und Elektrizitätsversorgung in Sachsen-Anhalt; hervorzuheben besonders die stattliche Villa von 1901, errichtet auf dem Areal zwischen Umspannwerk und Gasometer und versehen mit einem kleinen Garten (Treppe und Brunnen noch erhalten)

⁵ Quelle: Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt

- Hoher Weg 11: Villa
Baudenkmal (geschichtlich, kulturell-künstlerisch, städtebaulich); sog. Villa Carlshall, errichtet in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts als Jagdschloss für den Prinzen Carl (1801-1883), den 3. Sohn des preußischen Königs Friedrich Wilhelm III.; Umbau unter Einbeziehung des bestehenden Baus 1898; anspruchsvoller herrschaftlicher Bau in Neurenaissanceformen innerhalb eines großzügigen Gartens, zum Hohen Weg Einfriedung durch einen schmiedeeisernen Zaun; der repräsentative Bau aufgrund seiner Entstehungsgeschichte und Baugestalt im Landkreis Schönebeck mit absoluter Sonderstellung

Eine Beeinträchtigung der v. g. Baudenkmale erfolgt durch die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" nicht.

Umweltauswirkungen:

- keine erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.10 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind hinsichtlich der zulässigen zukünftigen Nutzung als Zentrumsumgehung zwischen den Geräuschemissionen des Verkehrs und den Ruhebedürfnissen des Menschen i. S. d. Aufrechterhaltung gesunder Lebensverhältnisse zu konstatieren, was entsprechende Auflagen zur Einhaltung diesbezüglicher Grenz- und Richtwerte in der rechtskräftigen Planung zur Folge hatte. Die mögliche Aufrechterhaltung der menschlichen Gesundheit und deren Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen war Gegenstand der Genehmigungsverfahren, daher wird von der Zulässigkeit diesbezüglicher Wechselwirkungen ausgegangen.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Luft hinsichtlich von Stofftransporten bzw. Schadstoffpfaden sind in zulässigem Umfang bereits Gegenstand der rechtskräftigen Planung. Dass sich anhand der geänderten Trassenführung hier signifikante Veränderungen ergeben ist unwahrscheinlich.

Umweltauswirkungen:

Erhebliche Veränderungen hinsichtlich der bekannten Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen/Auswirkungen

2.1.11 Zusammenfassende Bewertung

Das Plangebiet stellt sich als Teil der Siedlungsfläche dar und ist mit entsprechender Bebauung und Nutzung belegt. Für alle Schutzgüter des Naturhaus-

halten sind damit erhebliche Beeinträchtigungen der Natürlichkeit und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit durch anthropogene Überformung verbunden.

Am stärksten betrifft dies das Schutzgut Boden (einschließlich Bodenhaushalt), das vollständig überformt wurde. Davon betroffen ist auch der Wasserhaushalt, der nur noch sehr eingeschränkt wirksam ist. Auf den Flächen anfallendes Wasser kann jedoch an Ort und Stelle versickert werden. Das Orts- bzw. Landschaftsbild ist wie die Biotopausstattung stark verändert bzw. kaum qualitativ geprägt wahrnehmbar.

Das Plangebiet wird dem stark verdichteten Siedlungsgebiet zugeordnet und ist hinsichtlich seiner Funktions- und Leistungsfähigkeit im Naturhaushalt als eingeschränkt bzw. für die versiegelten Flächen und die ehemaligen Bahnanlagen als nahezu bedeutungslos zu bewerten.

Als unmittelbare Folge der 2. Änderung des Bebauungsplanes für die Umweltschutzgüter sind die Auswirkungen der Standortverlagerung durch eine geringfügige Trassenverschiebung und den Verzicht auf einen Teilabschnitt zu nennen. Während von der "Verschiebung keine signifikanten Veränderungen der bereits ermittelten und zulässigen Umweltfolgen erwartet werden, hat der Verzicht auf den Abschnitt zwischen Hohem Weg und Barbyer Straße positive Umweltauswirkungen, da der bereits planungsrechtlich ermöglichte Eingriff nicht vollzogen werden soll.

2.2 Entwicklungsprognose des Umweltzustandes

2.2.1 Voraussichtliche Entwicklung bei Durchführung des Vorhabens

Bei Durchführung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" treten durch die Verlagerung der Trasse die damit einher gehenden Umweltauswirkungen unmittelbar auf. Sie sind bau- und nutzungsbedingt dauerhaft. Die Inanspruchnahme der Fläche führt dort zum Verlust aller natürlichen Bodenfunktionen. Damit findet – lokal beschränkt – eine Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und seiner Schutzgüter statt. Der umgekehrte Fall trifft bei Realisierung des Vorhabens für den nördlichen Abschnitt ein. Durch die planerische Rücknahme der Bebauung und Entsiegelung wird die aktuelle, aber bereits als Verlust zugelassene Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erhalten und die Planung erzeugt damit positive Umweltfolgen.

2.2.2 Voraussichtliche Entwicklung ohne Durchführung des Vorhabens

Wenn die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" nicht realisiert wird bzw. nicht zur Rechtskraft gelangt, können – insofern noch nicht erfolgt – die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 11 in der Urfassung bzw. in der Fassung der 1. Änderung umgesetzt werden. Damit einher gehen ebenfalls Umweltauswirkungen, die als Eingriffe gemäß naturschutzrechtlicher

Eingriffsregelung ausgeglichen werden müssen. Dementsprechend sind dazu Kompensationsmaßnahmen in den rechtskräftigen Planungen verfügt worden.

2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

2.3.1 Allgemeine, umweltbezogene Zielvorstellungen

Aus der Beschreibung des Umweltzustandes und der Umweltgüter ergeben sich hinsichtlich der umweltbezogenen Zielvorstellungen Anforderungen aufgrund der zu konstatierenden, teilweise nachteiligen Folgen zukünftiger Bau-maßnahmen:

- Berücksichtigung der Schutzansprüche von empfindlicheren Biotopstrukturen: Gehölzschutzmaßnahmen während der Bauphase
- Berücksichtigung der Schutzansprüche der vorhandenen Fauna, ggf. Überprüfung von Vorkommen vor Beginn der Bauphase
- Einbindung der Lärmschutzmaßnahmen in Grünstrukturen
- Aufrechterhaltung der Versickerungsfähigkeit, Aufnahme des anfallenden Oberflächenwassers vorzugsweise an Ort und Stelle;
- Minimierung der Versiegelung und des Anteils befestigter Oberflächen
- Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung
- Herausbildung einer hochwertigen Siedlungsgrünverbindung, einschließlich der grünräumliche Abschirmung der Verkehrsanlage zur Verbesserung des Wohnumfeldes der nördlich angrenzenden Quartiere und Schaffung eines "Grüngürtels" am Randbereich der Altstadt Schönebeck (Elbe)

2.3.2 Vermeidung, Verminderung und Kompensation von Umweltauswirkungen / unvermeidbare Belastungen

Gemäß dem Vermeidungsgebot ist zu prüfen, inwieweit zu erwartende Umweltauswirkungen vermieden bzw. minimiert werden können, die unvermeidbaren Auswirkungen sind durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Mit der Durchführung des Vorhabens in der gewollten Form sind unvermeidbare Umweltauswirkungen verbunden, die teilweise auch der Eingriffsdefinition des Naturschutzrechtes entsprechen.

Hauptbeeinträchtigungsfaktor ist dabei die Bodenversiegelung, die mit dem Straßenneubau unvermeidlich ist sowie die durch den Verkehr verursachten Emissionen. Beides war bereits Gegenstand der rechtskräftigen Planung und ist damit zulässig. Signifikante Veränderungen im Ausmaß der zu erwartenden Bodenversiegelung oder dem Verkehrsaufkommen werden mit der hiesigen 2. Änderung nicht vorbereitet. Zur Minimierung der erwartbaren Umweltfolgen trägt der Verzicht auf den nördlichen Abschnitt zwischen Hohem Weg und

Barbyer Straße bei. Ebenfalls als Minderungsmaßnahme sind die aktiven Schallschutzmaßnahmen und deren Einbindung in eine gestaltete Grünfläche östlich der Salinenkolonie zu betrachten.

Der Aufbau einer Siedlungsgrünverbindung mit gestalteten Freiflächen, Spiel- und Grünanlagen sowie die geplanten Baum- und Strauchpflanzungen tragen zur Verbesserung der Freifächensituation und des Ortsbildes bei, was unter dem Aspekt der Kompensation als positiv zu werten ist. Für die neuen Freiflächen wird - nach einer gewissen Entwicklungszeit - eine gegenüber dem Ausgangszustand verbesserte Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Schutzgüter erwartet.

Die durch die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" ermöglichten Umweltauswirkungen ergeben sich im Vergleich zwischen den neuen Festsetzungen der 2. Änderung mit denen aus dem gültigen Bebauungsplan.

Da im Bereich der 2. Änderung wahrscheinlich nur geringfügig neue (zusätzliche) Umweltauswirkungen zu erwarten sind und für den Bereich der Teilaufhebung die bereits zulässigen Einriffe nicht realisiert werden, wird insgesamt von der Bewältigung der Kompensationserfordernisse im Plangebiet ausgegangen.

2.3.3 Einriffs-/Ausgleichsbilanz

Insgesamt ermöglichen die Festsetzungen der 2. Änderung des Bebauungsplanes gegenüber der bisherigen Planfassung (rechtskräftiger Stand) eine Bebauung bzw. Versiegelung in folgendem Umfang:

Gebietstyp/Festsetzung	Versiegelung	Gesamtfläche
Straßenverkehrsfläche	1,43 ha	1,43 ha
Grünfläche öffentlich	-	1,65 ha
Siedlungsgrünzug	-	(1,30 ha)
Straßenbegleitgrün einschließlich Lärmschutzanlagen	-	(0,35 ha)
Summe Versiegelung	ca. 1,43 ha	

Die geplante Trassenverlagerung ergibt teilweise neue (noch nicht zulässige) Bodenversiegelung. Diese Flächen werden dem Naturhaushalt entzogen, was dem Verlust der natürlichen Leistungs- und Funktionsfähigkeit gleichkommt; der naturschutzrechtliche Eingriffstatbestand ist damit gegeben.

Der aktuelle Zustand der Flächen im Änderungsbereich stellt sich in der Realität anders dar als der für die Bilanzierung zu Grunde zu legende Status quo

aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan. Die durch die 2. Änderung ermöglichten Umweltauswirkungen ergeben sich im Vergleich zwischen den neuen Festsetzungen mit denen aus dem gültigen Bebauungsplan. Die E/A-Bilanz erfolgt nach dem sog. LSA-Modell gemäß der "Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt)" (Gem. RdErl. des MLU, MBV, MI und MW vom 16.11.2004, geändert durch RdErl. Vom 24.11.2006). Das Bewertungsmodell wurde auch für die 1. Änderung angewandt, so dass die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Da die Maßnahmen aus der ersten Änderung/rechtskräftigen Planfassung bisher nicht umgesetzt wurden, werden sie in der Bilanzierung für den von der Änderung des Trassenverlaufs betroffenen Bereich sowohl für "vorher" als auch für "nachher" die Planwerte gemäß Modell verwendet. Für den Aufhebungsbereich, wo ebenfalls noch keine Maßnahmen aus dem rechtskräftigen Plan umgesetzt wurden, wird der Gehölzbestand "nachher" mit dem Bestandswert gemäß Modell bewertet. Er wäre bei Realisierung des ursprünglichen Rechtsplanes vernichtet worden und als Planwert die Straßentrasse zu betrachten gewesen.

Eingriffs- / Ausgleichsbilanz nach dem "Modell LSA" (Rd.Erl. V. 16.11.2004, geänd. durch Rd.Erl. V. 24.11.2006)

Schönebeck (Elbe) B-Plan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" 2.Änderung

Stand: 27.11.2008 und Ergänzung bis 17.03.2009

Nutzungs- / Biotoptyp		Wertpunkte je m ²	Vorher Urplan und Flächen- anteil (in m ²)	1.Änderung Biotopwert *1	Nachher 2.Änderung Flächen- anteil (in m ²)	Planwert
I) Teilbereich Änderung						
	VSB	Straße, voll versiegelt	0	13.497	0	
[A]	PYY	sonstige Grünfläche / Verkehrsgrün: Rasenansaat Landschaftsrasen (GSB)	7	2.000	14.000	
[B]	PYY	sonstige Grünfläche / Verkehrsgrün: flächige Strauchpflanzung (HHA, HHC, HHD)	7	2.000	14.000	
[C]	PYC	öffentliche Grünfläche, sonstige Parkanlage mit Wegen und Spielflächen incl. Einzelbäumen, Baumreihen und -gruppen (HE., HR.)	10	8.100	81.000	
	BWG	Garagenhof, Gebäude und voll versiegelte Fläche	0	1.103	0	
	VBB	Bahnanlage, stillgelegt *3	6 *3	4.080	24.480	
	VSB	Straße, voll versiegelt	0			14.300
[C]	PYC	Grünfläche "Siedlungsgrünzug" als Parkanlage incl. Einzelbäumen, Baumreihen u. -gruppen (HE., HR.)	10			12.960
	PYY	Grünfläche "Verkehrsbegleitgrün" (kleinräumig) mit flächiger Gehölzpflanzung (HH.)	7			1.895
	PYY	Grünfläche "Verkehrsbegleitgrün" mit Landschafts- rasen und Einzelbäumen, Baumreihen (HE., HR.)	7			1.625
Zwischensumme				30.780	133.480	30.780
II) Teilbereich Aufhebung						
	VSB	Straße, voll versiegelt	0	6.960	0	
	BIC	Gewerbe / Industriefläche, stark versiegelt	0	1.530	0	
[A]	PYY	sonstige Grünfläche / Verkehrsgrün: Rasenansaat Landschaftsrasen (GSB)	7	600	4.200	
[B]	PYY	sonstige Grünfläche / Verkehrsgrün: flächige Strauchpflanzung (HHA, HHC, HHD) incl. 3 Einzelbäume (HE.)	7	1.210	8.470	
	VSB	Straße, voll versiegelt	0			3.100
	BIC	Gewerbe / Industriefläche, stark versiegelt	0			420
	GSB	Scherrasen, sonstiges Grün *2	7			2.490
	HE., HY.	Gehölzbestand: Bäume, Sträucher, ruderales Ge- büsch (Aufwuchs) *2	15			1.090
	UDY/BXA	Ruderalflur *2	10			3.200
Zwischensumme				10.300	12.670	10.300
Summe, gesamt					146.150	220.020

*1 entspricht Planwert gem. Festsetzungen der Urfassung und 1.Änderung; noch nicht realisiert - aber rechtskräftig

*2 Bestandserhalt aktueller Biotoptypen anstelle Realisierung ursprünglicher Planung (Urfassung und 1. Änderung)

*3 Fläche außerhalb des ursprünglichen Geltungsbereichs

*4 aktueller Zustand / Biotoptypen-Bestand

[A] siehe Übersichtskarte Biotoptypen-Bestand

Bilanzübersicht nach Teilbereichen	I) Änderung	II) Aufhebung	Gesamt
Biotopwert vorher	133.480	12.670	146.150
Biotopwert nachher	154.240	65.780	220.020
Differenz (Überschuss)	20.760	53.110	73.870

Flächenübersicht nach Teilbereichen	I) Änderung	II) Aufhebung	
Grünflächen vorher (ohne stillgelegte Bahnanlage im Änderungsbe- reich)	12.100	1.810	13.910
Grünflächen nachher (ohne Ruderalflur im Aufhebungsbereich)	16.480	3.580	20.060
Differenz	4.380	1.770	6.150
versiegelte Flächen vorher	14.600	8.490	23.090
versiegelte Flächen nachher	14.300	3.520	17.820
Differenz	-300	-4.970	-5.270

2.4 Alternativen

Planungsalternativen bestehen vorliegend nicht, da die vorliegende 2. Änderung nicht das Ziel einer alternativen Prüfung zur bereits rechtskräftigen Bebauungsplanung Nr. 11 "Zentrumsumgehung" verfolgt, sondern lediglich deren geometrische Anpassung hinsichtlich des letztendlichen Verlaufes zum Gegenstand hat.

3 ZUSÄTZLICHE ANGABEN UND ZUSAMMENFASSUNG

3.1 Fachliche Grundlagen, verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung

Die im Vorfeld der Planerarbeitung ermittelten Umweltinformationen haben bzgl. der Umweltverträglichkeit für die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" ergeben, dass vom Vorhabensbereich keine Schutzgebiete von gemeinschaftlichem Interesse oder europäische Vogelschutzgebiete betroffen sind. Auch hinsichtlich der Schutzkriterien anderer Rechtsbereiche wurde keine Erheblichkeit festgestellt und grenzüberschreitender Charakter ist nicht gegeben. Von einer grundsätzlichen Zulässigkeit für den hiesigen Bebauungsplan i. d. F. der 2. Änderung kann daher – fußend auf den bestehenden Bauleitplanungen - ausgegangen werden. UVP-pflichtige Vorhaben werden mit dem geänderten Bebauungsplan erkennbar nicht ermöglicht. Die Pflicht zur Durchführung einer eigenständigen Umweltverträglichkeitsprüfung entsteht demnach nicht. Die Prüfung der berührten Umweltbelange kann im Aufstellungsverfahren der 2. Änderung erfolgen.

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden im vorgegangenen Teil des Umweltberichts dargestellt, die begleitend bzw. im Vorfeld durchgeführten verschiedenen Untersuchungen und Gutachten zur Empfindlichkeit/ Gefähr-

dung der einzelnen Umweltgüter wurden ausgewertet und im Ergebnis als Grundlage der Planentscheidungen verwendet. Insgesamt wird nicht erwartet, dass erhebliche nachteilige Umweltfolgen aus dem Vorhaben hervorgehen, denen nicht mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden kann.

Die E/A-Bilanz erfolgt nach dem sog. LSA-Modell gemäß der "Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt)"; (gem. RdErl. des MLU, MBV, MI und MW vom 16.11.2004, geändert durch RdErl. vom 24.11.2006). Das Bewertungsmodell wurde auch für die 1. Änderung angewandt, so dass die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Die Immissionsschutzbelange wurden durch ein schalltechnisches Gutachten geprüft.

3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Entsprechend § 4 (3) BauGB haben die Behörden nach Abschluss des Verfahrens die Gemeinden zu unterrichten, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung der Bauleitplanes erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen auf die Umwelt hat. Dies betrifft sowohl die Behörden außerhalb der Stadtverwaltung als auch die städtischen Ämter.

In Ergänzung dazu sollen die städtischen Ämter und sonstigen Behörden das Stadtplanungsamt über Beschwerden zu Umweltbelangen aus dem Plangebiet und der Umgebung informieren. Das Stadtplanungsamt überprüft berechnete Beschwerden auf Bebauungsplanrelevanz. Damit werden mögliche erhebliche Umweltauswirkungen auf den Menschen überwacht.

Im Rahmen des Monitorings zu vorliegendem Bebauungsplan wird zu prüfen sein, ob die beabsichtigten Maßnahmen zum Schallschutz die beabsichtigte Wirkung entfalten. Von Interesse ist hierbei auch, inwiefern die prognostizierte Verkehrsbelastung tatsächlich eintritt. Gibt es von den gegenwärtig angesetzten Prognosewerten deutlich nach oben abweichende Verkehrsbelegungszahlen, wäre hier erneut - und dann auch für weitere Immissionsorte - über ein zusätzliches Handlungserfordernis im Sinne des Verkehrslärmschutzes zu befinden.

3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Der hiesige Bebauungsplan i. d. F. der 2. Änderung soll die notwendige Änderung der Trassenplanung für die v. g. zwei Teilabschnitte der neuen Zentrumsumgehung planerisch vorbereiten. Zu diesem Zweck wird der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" der Stadt Schönebeck (Elbe) vorliegendem 2. Änderungsverfahren unterzogen. Betrachtungsgegenstand des hiesigen Verfahrens waren daher lediglich die von den Änderungen betroffenen Bereiche, die übrige Straßenplanung stand nicht zur Diskussion. Ausgangspunkt für das nun erfolgte Änderungsverfahren ist die bisherige zulässige Planung des rechtskräftigen Bebauungsplanes.

Nach Überarbeitung des Straßenentwurfes ergab sich eine Trassenverschiebung in Teilbereichen sowie eine abschließende Festlegung des geänderten Verlaufes der Zentrumsumgehung über den Hohen Weg, anstelle der Fortführung bis zur Barbyer Straße. Hieraus resultiert nunmehr in Konsequenz des Entfalls der ehemals hier festgelegten städtebaulichen Ziele die Aufhebung einer Teilfläche des Bebauungsplanes Nr. 11 "Zentrumsumgehung" im nördlichen Bereich, zwischen dem Straßenzug Hoher Weg und dem Knotenpunkt Barbyer Straße, mit Abzweig zur Salineinsel. Durch die Trassenverschiebung der Verkehrsführung ergibt sich zudem die Möglichkeit aktive Lärmschutzmassnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen vorzusehen, welches in dieser Hinsicht geänderte Festsetzungsgegenstände bedeutet.

Durch den Verzicht auf den nördlichen Straßenabschnitt (nördlich Hoher Weg) kann der dortige Eingriff vermieden werden, die vorhandenen Gehölze bleiben erhalten und insgesamt ist dies als positive Umweltfolge der 2. Änderung zu konstatieren. Während sich durch die Trassenverschiebung im Bereich zwischen Felgeleber Straße und Rudolf-Breitscheid-Straße keine wesentliche Veränderung hinsichtlich der bereits durch die rechtskräftige Planung zulässigen Umweltfolgen ergeben wird.

Vom Vorhabensbereich sind keine Schutzgebiete von gemeinschaftlichem Interesse oder europäische Vogelschutzgebiete betroffen. Auch hinsichtlich der Schutzkriterien anderer Rechtsbereiche wurde keine Erheblichkeit festgestellt und grenzüberschreitender Charakter ist nicht gegeben.

III. LITERATUR- UND QUELLENNACHWEIS

(soweit nicht in der Begründung bereits erwähnt)

- Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt: digitale Daten Katalog der vorhandenen Biotoptypen und Nutzungstypen aus der CIR-luftbildgestützte Biotoptypen- und Nutzungstypenkartierung im Land Sachsen-Anhalt, digitale Daten zur Abgrenzung der vorhandenen Schutzgebiete gem. BNatSchG, NatSchG LSA einschließlich der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH- und EU-VRL-Gebiete), Halle 2008
- Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt: Kartieranleitung zur Kartierung und Bewertung der Offenlandlebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie im Land Sachsen-Anhalt, Halle 2004
- Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt: Biotopkartierung im besiedelten Bereich – Tagungsbericht, Halle 1993
- Niedersächsisches Landesamt für Ökologie (Hg.): Naturschutzfachliche Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung, Hannover 1994
- Niedersächsisches Landesamt für Ökologie (Hg.), Drachenfels, O.V (Bearb.): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen, Hannover 1994
- Kaule, G.: Arten- und Biotopschutz, Stuttgart 1991
- Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt (Hg.): Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 11.02.1992, GVBl. LSA 1992, S. 108 ff. zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.07.2004, GVBl. LSA 41/2004, S. 454 – 475
- Gem. RdErl. des MLU, MBV, MI und MW vom 16.11.2004 (Hg.): Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt); zuletzt geändert durch RdErl. des MLU vom 24.11.2006, MBl. LSA Nr. 50/2006 vom 18.12.2006
- Schalltechnische Untersuchungen Bauvorhaben Anbindungsstraße in Schönebeck (Elbe), öko-control GmbH, Bericht Nr. 1-08-05-049 vom 13.08.2008
- Schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 11 "Zentrumsumgehung" Schönebeck (Elbe), öko-control GmbH, Bericht Nr. 1-08-05-334 vom 05.12.2008

Die Planung wurde ausgearbeitet in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Schönebeck (Elbe).

Dessau-Roßlau, den 20.12.2009

.....
Planverfasser

Anlagen: Schalltechnische Untersuchung v. 13.08.2008/05.12.2008, öko-control GmbH
Kartendarstellung zu Biotop- und Nutzungstypen