

Rechtsanwaltskanzlei Wolfram Günther
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig
(www.anwaltskanzlei-guenther.de)

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

- per Boten -

Leipzig, den 12. Februar 2005

**Klage/
Antrag gem. § 80 Abs. 5 VwGO**

der

Grünen Liga Sachsen, vertreten durch Ökolöwe-Umweltbund Leipzig e.V.
vertreten durch Herrn Holger Seidemann, zu laden über Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.,
Bernhard-Göring-Str. 152, 04277 Leipzig

- Kläger/Antragsteller -

gegen

Freistaat Sachsen, vertreten durch das Regierungspräsidium Leipzig,
Braustraße 2, 04257 Leipzig

- Beklagter/Antragsgegner -

wegen Planfeststellung Vorhaben B 187, Jahnallee zwischen Zeppelinbrücke und
Elsterstraße und von Leibnitzstraße bis Rosentalgasse

Streitwert: 15.000,- Euro

Unter Vorlage einer auf mich lautenden Vollmacht zeige ich die Vertretung des Klägers an. Namens und im Auftrag des Klägers erhebe ich Klage und beantrage:

- I. Der Planfeststellungsbeschuß vom 17. Dezember 2004 für den Ausbau der B 187, Jahnallee zwischen Zeppelinbrücke und Elsterstraße und von Leibnitzstraße bis Rosentalgasse wird aufgehoben.
- II. Die aufschiebenden Wirkung der unter Ziffer I erhobenen Klage wird wiederhergestellt. Maßnahmen des vorzeitigen Baubeginns werden eingestellt.
- III. Der Beklagte trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Inhalt

Inhaltsverzeichnis	3
Begründung	5
A Sachverhalt	5
I. Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	5
1. Planfestgestelltes Vorhaben.....	5
2. Verhältnis zu anderen Planungsvorhaben.....	6
a) Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig.....	6
b) Rückbau der Gustav-Adolf-Straße.....	10
3. Varianten/Alternativen.....	10
a) Varianten im Überblick.....	10
b) Variantenabwägung.....	11
aa) Nullvariante.....	12
bb) Variante Gustav-Adolf-Straße.....	12
cc) Tunnelvariante.....	12
dd) Alternativvariante 3.....	12
ee) Alternativvariante 4.....	12
ff) Alternativvariante 5.....	12
gg) Alternativvariante 1.....	13
hh) Alternativvariante 2.....	14
II. Verfahren/Planungsgeschichte.....	15
III. Auswirkungen des Vorhabens.....	21
1. Auswirkungen auf den Abschnitt „Innere Jahnallee“.....	21
a) Verkehrsführung.....	21
b) Verkehrsbelastung.....	21
aa) Verkehrsbelastung vor Beginn der Umbaumaßnahmen.....	21
bb) Verkehrsbelastung unmittelbar nach Umsetzung der Baumaßnahmen.....	21
cc) Prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 (1).....	22
dd) Prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 (2).....	23
c) Unmittelbare planerische Eingriffe in die (unbeplante) innere Jahnallee.....	23
d) Auswirkungen hinsichtlich der Belastung mit Schadstoffen (Verkehrsemmissionen).....	24
2. Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt / Menschliche Gesundheit.....	24
a) Straßenverkehr als Emissionsursache.....	24
aa) Stickoxide und Rußpartikel.....	24
bb) Benzol.....	25
cc) Parameter für die Schadstoffbelastung an Hauptstraßen durch Stickoxide, Ruß und Benzol.....	25
b) Wirkungen der Schadstoffe auf die menschliche Gesundheit.....	25
aa) Stickoxide allgemein.....	25
bb) Stickstoffdioxid.....	26
cc) Ozon.....	26
dd) Benzol und Dieselrußpartikel.....	26
c) Schadstoffbelastung in der Jahnallee (nach Genehmigungsunterlagen und Planfeststellungsbeschuß).....	28
aa) Orte der höchsten Schadstoffimmissionen an der Jahnallee (nach Genehmigungsunterlagen und Planfeststellungsbeschuß).....	28
bb) Übersicht der Beurteilungswerte für Schadstoffe.....	28
cc) Überschreitungen der Grenz- und Vorsorgewerte nach Genehmigungsplanung bezogen auf das Prognosejahr 2015.....	29
aaa) Ruß (Vorsorgewerte).....	29
bbb) PM 10 (Schwebstaub) Jahresmittel.....	29

ccc) PM 10 Kurzzeitbelastung.....	30
ddd) NO2 (Stickstoffdioxid) Jahresmittelgrenzwert.....	30
eee) Zusammenfassung zum Vorkommen der höchsten Immissionen von Ruß, PM 10 und NO2 gem. Genehmigungsplanung.....	30
d) Fehlende Beurteilungen/Prognosen für Ozon und Kohlenmonoxid.....	30
e) Falsche Grundlagenwerte und Berechnungen in den Planungsunterlagen.....	31
aa) Benzol.....	31
bb) Stickstoffdioxid.....	33
cc) Ruß allgemein.....	34
dd) PM 10.....	34
f) Möglichkeiten der Schadstoffverminderung an innerstädtischen Hauptstraßen mit enger und geschlossener Randbebauung.....	35
g) Zusammenfassung.....	36
3. Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt.....	37
a) Eingriffe in Boden und Grundwasser.....	37
b) Klima Luft.....	37
c) Pflanzen und Tiere.....	37
d) Landschaftsbild.....	38
4. Kulturdenkmal „Kleine Funkenburg“.....	38
B Rechtliche Würdigung.....	41
I. Zulässigkeit.....	41
1. Klageart.....	41
2. Klagebefugnis.....	41
II. Materielle Rechtswidrigkeit.....	42
1. Verstoß gegen die Grundlagen der Planfeststellung / Problembewältigung (Innere Jahnallee und Umbau Gustav-Adolf-Str. aus PFB ausgeklammert).....	42
a) Verlegung des Verkehrs aus der Gustav-Adolf-Straße.....	42
b) Ausklammerung der inneren Jahnallee aus dem PFB.....	43
2. Fehlen der Planrechtfertigung.....	46
3. Verstoß zwingende Rechtsvorschriften.....	47
a) Verstoß gegen Bestimmungen des Immissionsschutzes (BimSchG).....	47
b) Verstoß gegen § 9 SächsNatSchG.....	49
4. Verstoß gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot.....	49
a) Völlig fehlende Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes bezüglich Luftschadstoffen.....	50
b) Variantenprüfung.....	52
aa) Diskussion von Scheinvarianten.....	52
bb) Gleichsetzung tatsächlich unterschiedlicher Varianten.....	53
cc) Fehlgewichtung zu Lasten der Varianten zum Erhalt der Funkenburg.....	53
dd) Nichtbeachtung vorgebrachter Argumente für die Alternativvariante 1.....	54
ee) Nichtberücksichtigung der Vorteile der Variante 2.....	56
ff) Falschgewichtung des Kulturdenkmals „Kleine Funkenburg“.....	57
gg) Weitere völlig unberücksichtigte Abwägungsaspekte.....	57
c) Widerspruch zu bestehender Planung.....	58
III. Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gem. FStrG.....	63
C Rechtliche Würdigung des Eilantrages.....	64
I. Zulässigkeit.....	64
II. Begründetheit.....	64
A Erfolgsaussichten der Klage.....	64
B Folgen des Sofortvollzugs.....	67

Begründung

A Sachverhalt

I. Kurzbeschreibung des Vorhabens

1. Planfestgestelltes Vorhaben

Die Jahnallee verbindet als wichtige Hauptverkehrsstraße im Straßennetz der Stadt Leipzig das Stadtzentrum mit den westlichen Stadtteilen. Überregional fungiert sie als Bundesstraße B 87. Der Verkehr in landwärtiger Richtung wurde seit den 1960er Jahren bis 2004 über die Leibnitzstraße und Gustav-Adolf-Straße parallel zur Jahnallee geführt. Der stadtwärtige Verkehr läuft durchgängig über die Jahnallee. Dieser Streckenabschnitt ist gleichzeitig wichtige ÖPNV-Trasse mit 5 Straßenbahnlinien.

Bei der planfestgestellten Maßnahme handelt es sich um den Umbau der Jahnallee von der Zeppelinbrücke bis zur Elsterstraße und von der Leibnitzstraße bis zur Rosentalgasse, damit der Verkehr künftig in beide Richtungen über die Jahnallee erfolgen kann.

Beweis: PFB S. 15

Das Vorhaben läßt sich in 4 Abschnitte unterteilen:

Abschnitt Zeppelinbrücke bis Coblenzer Straße

Im Bereich Marschnerstraße entsteht ein neuer 4-armiger Streckenknotenpunkt mit einer Straßenbahnunterführung.

Beweis: PFB S. 16

Abschnitt Jahnallee von Coblenzer Straße bis Elsterstraße

Dieser Abschnitt umfaßt den Bereich Haltestelle Waldplatz und den Waldplatz selbst. Die südlich gelegene Richtungsfahrbahn wird westlich des Waldplatzes auf vier Fahrstreifen aufgeweitet. In der nördlichen Richtungsfahrbahn wird die zweistreifige Fahrbahn realisiert und die Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße neu gefaßt. Hierfür muß das Eckgebäude Friedrich-Ebert-Straße abgebrochen werden.

Im Knotenbereich liegen die Fahrstreifen für Kfz neben den Gleisen. Im weiteren Verlauf Richtung Osten stehen dann für Kfz zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung, wobei die inneren Fahrstreifen auf den Gleisen liegen. In nördlicher Richtungsfahrbahn wird die zweistreifige Fahrbahn mit Fahrbahnbreiten von 3,00 bis 3,25 m realisiert.

Westlich des Knotens werden Radverkehrsanlagen hergestellt bzw. an die vorhandenen Anlagen angeschlossen.

Sowohl die stadtauswärtige Haltestelle Waldplatz als auch die stadtauswärtige Haltestelle Friedrich-Ebert-Straße werden auf die Westseite des Knotens verlegt.

Beweis: PFB S. 16f

Abschnitt Jahnallee von Elsterstraße bis Leibnitzstraße (innere Jahnallee)

Dieser Abschnitt ist nicht unmittelbarer Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, sondern bleibt ausdrücklich ausgeklammert. Jedoch wird durch die planfestgestellten Maßnahmen dieser Abschnitt faktisch mit überplant. Um den Verkehr in diesem Bereich künftig vierstreifig führen zu können (bislang faktisch zweistreifig), sollen neben einer kombinierten Trassenführung der Gleisanlagen der Straßenbahn und des jeweils inneren Fahrstreifens für den Kraftfahrzeugverkehr bauliche Hindernisse beseitigt werden. Hierzu sollen etwa die im Abschnitt der inneren Janallee befindlichen Haltestellen „Leibnitzstraße“ und „Waldplatz“ in die auszubauenden Abschnitte östlich der Leibnitzstraße bzw. westlich des Waldplatzes verlegt werden.

Beweis: PFB S. 24 (Abs. 2); S. 25f (ab letzter Abs. S. 25); S. 40f (Punkt 3.1.2.4)

Abschnitt Jahnallee von Leibnitzstraße bis Rosentalgasse

Dieser Abschnitt beträgt ca. 420 m. Hier ist die Herstellung von zwei 2streifigen Richtungsfahrbahnen und einem besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn in Mittellage vorgesehen. Auf der Nordseite werden ein Gehweg und ein Radweg neben einem Parkstreifen hergestellt. Zwischen dem offenzulegenden Elstermühlgraben (EMG) und der Fahrbahn entsteht auf der Südseite ein gemeinsamer Geh-/Radweg. Zur Überquerung des Elstermühlgrabens entstehen Brückenbauwerke. Die Haltestelle Leibnitzstraße wird in Richtung Osten verschoben.

Dazu soll auch das denkmalgeschützte Gebäude Jahnallee 25 „Kleine Funkenburg“ abgerissen werden.

Beweis: PFB S. 17; S. 41f (ab Abs. 2 S. 41)

2. Verhältnis zu anderen Planungsvorhaben

a) Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig

Der im Jahr 2003 verabschiedete Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ (STEP) formuliert für das gesamte Stadtgebiet übergeordnete Leitlinien und Prioritäten zur Abwicklung des Verkehrs und zur Gestaltung der Straßen und Plätze in Leipzig. Die Leitlinien sind bei allen Entscheidungen zu Einzelaspekten und Einzelprojekten zu berücksichtigen.

Auszüge:

Allgemeine Planungsgrundsätze (2.)

- Die Attraktivität und Funktionsfähigkeit der Stadt als Wirtschaftsstandort hat auch in Zukunft hohe Priorität.
- Durch Straßenneubau mit Augenmaß, insbesondere durch differenzierten Ausbau des Tangentenvierecks, schrittweiser Herstellung eines leistungsfähigen Mittleren Ringes und Neutrassierung einiger ausgewählter Radialstraßen sollen innerstädtische Quartiere vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet werden. Die stadtstrukturelle Verträglichkeit der neuen Verkehrswege muß gewährleistet werden.
- Die Chance der Entlastung der Wohngebiete ist (...) gezielt zu nutzen.
- Verkehr findet überwiegend in öffentlichen Räumen statt, die neben der Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten die Vielzahl anderer wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Anforderungen erfüllen. Die Gestaltung der öffentlichen Räume muß diese Anforderungen berücksichtigen.
- Qualitätvoll gestaltete öffentliche Räume leisten darüber hinaus einen Beitrag zum „Image“ der Stadt und zum Wohlbefinden ihrer Bewohner und Besucher.
- Information und Beteiligung vermindern Konflikte und erleichtern Konsenslösungen, die mit Zeit und Geduld ausgehandelt werden müssen. Eine konsensorientierte Entscheidungsfindung verbessert die Akzeptanz beschlossener Maßnahmen.

Leitlinien zur Verkehrsplanung (3.)

Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz (3.2.1)

- Die Beeinträchtigung von Orts- und Stadtteilzentren, Wohngebieten und Nahverkehrskorridoren durch überregionale und regionale Verkehrsströme ist durch Neutrassierung, Orts(teil)umgehungen und andere geeignete Maßnahmen soweit wie möglich zu reduzieren.

Motorisierter Individualverkehr (3.3.1)

- Das radial ausgerichtete Straßenhauptnetz ist schrittweise in ein leistungsfähiges Tangenten-Ring-System umzustrukturieren, um das Stadtzentrum und die Straßenbahntrassen zu entlasten, Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten sowie eine stadtgerechte, kommunikationsfördernde Straßenraum- und Platzgestaltung zu ermöglichen. Mit jedem Straßenausbau bzw. Neubau sind die dadurch erreichbaren Entlastungseffekte nachzuweisen.

- Das zukünftige Straßenhauptnetz besteht aus dem äußeren Autobahndreieck, dem schrittweise zu entwickelnden Mittleren Ring, einem inneren Tangentenviereck mit unterschiedlichen Ausbaustandards, sowie Verbindungsstraßen zwischen den Ringen. Der Promenadenring wird zur Hauptsammelstraße für den zentralen Bereich der Stadt und soll stadträumlich aufgewertet werden.
- Innerhalb des Tangentenvierecks ist durch organisatorische Maßnahmen der Durchgangsverkehr zu minimieren. Die künftige Gestaltung ist auf den dann noch verbleibenden Verkehr auszurichten.
- Der Mittlere Ring soll den Verkehr der Bundesstraßen aufnehmen und ist entsprechend leistungsfähig auszubauen.

Öffentlicher Nahverkehr (3.4.1)

- Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität und zur Sicherung einer effizienten Betriebsdurchführung sind alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Wirtschaftsverkehr (3.5.1)

- Erhebliche Teile des Wirtschaftsverkehrs sind auf die Straße angewiesen. Der besonderen Bedeutung dieses Verkehrs wird durch Straßenneubau, aber auch durch Maßnahmen im Bestandsnetz Rechnung getragen. Notwendige Lade- und Liefervorgänge müssen ermöglicht werden. Zur Begrenzung der Belastungen durch den LKW-Verkehr sind geeignete Maßnahmen zu prüfen.

Fußgängerverkehr (3.6)

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (3.6.3, S. 34)
- Ein erfolgreicher öffentlicher Nahverkehr ist auf gute Zugänglichkeit seiner Haltestellen auf kurzen, sicheren und attraktiven Wegen angewiesen (3.6.3., S. 35)

Radverkehr (3.7.1)

- Bei allen Maßnahmen an Straßen (Neubau, Umbau, Reparaturen, Markierungen) ist in Abwägung mit den Belangen der anderen Verkehrsarten, insbesondere auch des Fußgängerverkehrs, jeweils zu prüfen, ob und wie die Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind.

Verkehr und öffentliches Raumnetz (4.1)

- Das Netz der öffentlichen Räume der Stadt setzt sich aus mehreren Raumsystemen zusammen, die sich ergänzen und teilweise auch überlagern. Von besonderer Bedeutung für das Erlebnis der Stadt und ihre Unverwechselbarkeit, Orientierung und soziale Brauchbarkeit sowie für die Identifikation der Bürger sind die Hauptstraßen des Kraftfahrzeugverkehrs und die Trassen der öffentlichen Verkehrsmittel, einschließlich der zugehörigen Platzräume und Knoten.
- Zum öffentlichen Raumnetz gehören darüber hinaus weitere für die Öffentlichkeit wichtige Orte wie (...) Quartierstraßen und -plätze mit besonderer stadträumlicher oder geschichtlicher Bedeutung.
- Die städtebauliche Bedeutung einzelner Straßen und Plätze im Netz der öffentlichen Räume bestimmt sich nach folgenden Kriterien:
 - Beitrag zur großräumigen Gliederung des Stadtraums und zur großräumigen Orientierung in der Stadt,
 - wichtige Verbindung oder Abgrenzung von Stadtteilen oder unterschiedlichen Siedlungsstrukturen,
 - Ablesbarkeit von Stadtgrundriß bzw. Stadtgeschichte,
 - Beitrag zur übergeordneten Prägung von Stadtbild und Stadtgestalt, Vorhandensein von städtebaulich-gestalterisch signifikanten Raumfolgen und raum- bzw. stadtbildprägenden Elementen,
 - wichtige Blickachsen auf prägende Gebäude oder Landmarken,
 - Intensität und Dichte des öffentlichen Lebens (Besucher, Beschäftigte, Anwohner).

Diese Kriterien überlagern sich teilweise und treten in der Regel gekoppelt auf. Die Frage, welche Straßen und Plätze von „vorrangiger“ städtebaulicher Bedeutung sind, ist daher nicht eindeutig zu beantworten.

Raumtypen (4.3.)

- Geschäftsstraßen. Voraussetzung für die Entwicklung der Geschäftsstraßenfunktion sind ausreichend breite Seitenräume, die es den Gewerbetreibenden ermöglichen, sich im Straßenraum darzustellen (4.3.2)

Stadträumliche Funktionen im Netz (4.4)

Radialstraßen (4.4.1)

- Die großen auf das Stadtzentrum zuführenden Radialstraßen folgen meist historischen Straßen- oder Wegeverbindungen und setzen sich zusammen aus Teilabschnitten sehr unterschiedlicher historischer Prägung. In Annäherung an die Innenstadt führen die Radialstraßen oft über längere Abschnitte auf markante Blickpunkte zu.
- Um die speziellen Qualitäten der Radialstraßen zu erhalten und zu stärken, sollen die folgenden allgemeinen Gestaltungsprinzipien beachtet werden:
 - von Außen nach Innen zunehmende „Versteinerung“ des Raumes (Verdichtung der Bebauung),
 - Verengung des Raumes zum Stadtzentrum hin,
 - Verdeutlichung der abnehmenden Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr und der zunehmenden Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel zum Zentrum hin,
 - Berücksichtigung von ausreichend breiten Seitenräumen und Einordnung von beidseitigen Baumreihen.

Orientierung (4.6)

Achsen, Blickpunkte und Merkzeichen (4.6.1)

- Übergeordnete Blickbeziehungen sind bei der Trassierung neuer Straßen zu berücksichtigen und bei Maßnahmen des Straßenumbaus und -ausbaus freizuhalten. Vorhandene Merkzeichen innerhalb der Quartiere sind mit besonderer Sensibilität in der Straßengestaltung einzubeziehen.

Soziale Brauchbarkeit (4.7)

- Bei dem Entwurf der Straßenräume, insbesondere bei der Aufteilung der Straßenquerschnitte, müssen die Ansprüche aller Nutzergruppen sowie verkehrliche und gestalterische Anforderungen gerecht und nachvollziehbar berücksichtigt werden.
- Sind bei beengten Raumverhältnissen Abstriche von den „Idealmaßen“ für einzelne Nutzungsbereiche unvermeidlich, müssen diese sozialverträglich verteilt werden. Hierbei sollen in dicht bebauten und genutzten Stadtstraßen die Belange der Fußgänger, des Aufenthalts und der Randnutzungen (verweil- und Wirtschaftsflächen), der Radfahrer, des Erschließungsverkehrs, der Ver- und Entsorgung, der öffentlichen Verkehrsmittel, der Anwohner (Stellplätze), des durchgehenden Verkehrs sowie der sonstigen Stellplatznachfrage berücksichtigt werden.

Bäume in Straßen (4.7.3)

- In Straßen mit einer Breite von mehr als 16 m ist die Einordnung von straßenbegleitenden Baumreihen eines der wichtigsten Ziele der Straßenraumgestaltung, das in der Abwägung mit anderen Belangen (z.B. mit der Einordnung zusätzlicher Fahrstreifen) sehr hoch zu gewichten ist.

Stadtverträgliche Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel (4.7.5)

- Im Regelfall sollen sich die Betriebsanlagen der Straßenbahn der vorhandenen Gestalt der Stadträume anpassen. Insbesondere in Straßen und auf Plätzen mit eigenständigem Raumcharakter kommt es darauf an, die Straßenbahn so einfach und unaufdringlich wie möglich in den Raum zu integrieren.

Entwicklung von Standortqualitäten (5.1)

Entlastungspotentiale (5.1.2)

- Neue Entlastungspotentiale ergeben sich aus der Reduzierung des Durchgangsverkehrs in bisher hochbelasteten Straßenkorridoren, der eine der Hauptursachen für das Negative-Image bestimmter Quartiere, Zentren und Wohnlagen ist. Im Vergleich der Belastung des Hauptstraßennetzes im Jahr 2001 mit der Prognose für das Jahr 2015 wird in weiten Teilen der Stadt eine nicht unerhebliche Entlastung des Straßennetzes erreicht werden.

Dazu gehören viele Hauptachsen der innerstädtischen Quartiere (z.B. Eisenbahnstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Lützner Straße, Jahnallee)

Verkehr und Umwelt (5.2)

Probleme und Handlungsfelder

- Die Qualität der städtischen Umwelt wird durch Verkehr in vieler Hinsicht beeinträchtigt. Schadstoffe und Verkehrslärm stellen erhebliche Gesundheitsgefahren dar und sind eine der Hauptursache für das Negativ-Image bestimmter Quartiere und Wohnlagen. Verkehrsstrassen zerschneiden zusammenhängende Lebens- und Erholungsräume, belasten weitere Flächen durch Abgase und Schadstoffeinträge und beeinträchtigen das Stadtbild.
- Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen konzentrieren sich auf bestimmte Straßenabschnitte. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Probleme der Luftbelastung mit einer Ausnahme (Jahnallee) im Stadtgebiet nicht kritisch sind., die Lärmbelastung dagegen praktisch im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz die Grenzwerte überschreitet.

Beweis: Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig vom 15.6.03;
als Anlage **K1**

Nach den grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielen der Vorhabenträgerin soll insbesondere die Jahnallee nicht dauerhaft die Funktion einer Bundesstraße im städtischen Straßennetz behalten.

Die Stadt Leipzig verfolgt seit Anfang der 1990er Jahre das Ziel, das radial ausgerichtete Hauptverkehrsstraßennetz in ein Tangenten-Ring-System umzugestalten, um:

- das Stadtzentrum und die Straßenbahntrassen entlasten zu können und
- Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten sowie
- eine stadtgerechte, kommunikationsfördernde Straßenraum- und Platzgestaltung zu erreichen.

Regionalplanerisch ist festgeschrieben, im innerstädtischen Straßennetz der Vorhabenträgerin (Stadt Leipzig) das „Tangentenviereck“ und den „Mittleren Ring“ vorrangig auszubauen.

Das Straßenhauptnetz soll zukünftig aus einem äußeren Ring (Autobahndreieck), einem mittleren Ring, einem inneren Ring (Tangentenviereck) und Verbindungsstraßen zwischen den Ringen bestehen.

Der Bundesstraßenverkehr soll zukünftig durch den mittleren Ring aufgenommen werden; innerhalb des Tangentenvierecks soll durch organisatorische Maßnahmen der Durchgangsverkehr verhindert werden.

Beweis: PFB S. 15 (Abs. 3); S. 27 (mittlerer Abs.)

Beim planfestgestellten Vorhaben handelt es sich (bis auf den Ausbau des Knotens Jahnallee/Marschnerstraße) um den Ausbau einer „Radiale“, die künftig gerade nicht mehr die Funktion einer Bundesfernstraße behalten soll.

Beweis: PFB S. 15 (Abs. 3);

b) Rückbau der Gustav-Adolf-Straße

Das planfestgestellte Vorhaben steht im unmittelbaren Zusammenhang mit einem weiteren Straßenbauvorhaben, welches jedoch trotz untrennbarer Verbindung mit dem planfestgestellten Vorhaben nicht Bestandteil desselben ist.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, das Waldstraßenviertel und insbesondere die Gustav-Adolf-Str. vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Hierzu betreibt sie bereits seit März 2004 die Umgestaltung der Gustav-Adolf-Str. in mehreren Bauabschnitten. Als Bauende bezeichnet die Vorhabenträgerin den 15.04.2005.

Im Abschnitt zwischen Knoten Jahnallee / Leibnitzstraße und Waldplatz (innere Jahnallee) hat die innere Jahnallee in landwärtiger Richtung trotz Widmung als Fern- bzw. Bundesstraße seit den 1960er Jahren bis 2004 lediglich den Liefer- und Anliegerverkehr aufgenommen. Der Durchgangsverkehr wurde über die Netzbeziehung Leibnitzstraße / Gustav-Adolf-Str. / Friedrich-Ebert-Str. geleitet. Hierzu wurde die Gustav-Adolf-Str. als zweispurige Einbahnstraße ausgewiesen. Bislang wurde der landwärtige Verkehr der B 87 also über die Gustav-Adolf-Straße geleitet, dieser kam damit praktisch die Funktion der B 87 zu.

Aufgrund der Umgestaltung der Gustav-Adolf-Str. zu einer reinen Anwohnerstraße wurde der landwärtige Verkehr seit Mai 2004 aus dieser Straße verlegt. Der Lkw-Verkehr wurde über die innere Jahnallee geführt. Für den Pkw-Verkehr wurde eine Umleitung über die Leibnitzstr. und die Hinrichsenstr. beschildert. Seit dem 22.10.2004 verläuft nach den verkehrsorganisatorischen Anordnungen der gesamte landwärtige Verkehr über die innere Jahnallee. Eine Rückverlegung des Verkehrs in die derzeit im Umbau befindliche Gustav-Adolf-Str. ist nicht vorgesehen sie wird vielmehr von der Vorhabenträgerin sogar ausdrücklich ausgeschlossen. Sie ist im Übrigen aufgrund der erfolgten Baumaßnahmen auch nicht mehr möglich.

Die Verlegung des Verkehrs in die innere Jahnallee erfolgte im Hinblick auf die nun planfestgestellte Maßnahme des Ausbaus der Jahnallee. Laut vorliegenden PFB soll die innere Jahnallee künftig dauerhaft den gesamten stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Verkehr auf je 2 Streifen aufnehmen.

Beweis: PFB S. 24; S. 119 (letzter Abs.)

3. Varianten/Alternativen

Während des Planungsverlaufs wurden verschiedene Alternativen zur planfestgestellten Variante diskutiert.

Ausführlich dargelegt werden im Planfeststellungsbeschuß vor allem die Varianten bezogen auf den Ausbau des Knotens Jahnallee/Marschnerstraße. Diese sind für die vorliegende Klage jedoch ohne Belang.

Für die vorliegende Klageschrift erheblich sind jedoch allein die Varianten, die den Gesamtabschnitt der Jahnallee zwischen Waldplatz bis Rosentalgasse betreffen.

a) Varianten im Überblick

- Nullvariante (aus Sicht der Planfeststellungsbehörde)

(Verzicht auf das Vorhaben)

Verzicht auf Ausbaumaßnahmen und Beibehaltung der durch die Umbauarbeiten in der Gustav-Adolf-Str. erforderlichen Verkehrsumleitungen, der seit Oktober 2004 erfolgten Verlegung des landwärtigen Verkehrs durch die innere Jahnallee.

- Variante Gustav-Adolf-Straße (tatsächliche Nullvariante)

(landwärtiger Verkehr durch die Gustav-Adolf-Straße)

Variante, die eine Verkehrsführung durch die Gustav-Adolf-Straße vorsieht, wie sie bis Oktober 2004 erfolgte.

- **Planfestgestellte Variante**

(vierstreifiger Ausbau der gesamten Jahnallee, planerische Ausklammerung der inneren Jahnallee).

Die planfestgestellte Variante sieht den vierstreifigen Ausbau der gesamten Jahnallee vor sowie die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen und den Abriß der „Kleinen Funkenburg“.

- **Tunnelvariante**

(Untertunnelung der inneren Jahnallee)

Führung wahlweise des Straßenbahnverkehrs oder des Kfz-Verkehrs durch einen Tunnel unter der inneren Jahnallee.

- **Alternativvariante 1**

(wie planfestgestellte Variante, aber Verlegung der Haltestellen in den Bereich der „Kleinen Funkenburg“ mit einem Knick, Eltermühlgraben unter „Kleiner Funkenburg“)

Diese Variante ermöglicht vor allem den Erhalt der „Kleinen Funkenburg“ bei Teilarkadisierung von Gebäuden der nördlichen Jahnallee und Unterführung des Eltermühlgrabens unter der „Kleinen Funkenburg“.

- **Alternativvariante 2**

(innere Jahnallee wird in Planfeststellungsbeschuß einbezogen, Haltestellen im Bereich der Funkenburgstraße werden nicht verlegt)

Diese Variante sieht vor, die innere Jahnallee zum Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zu machen. Der Verkehr würde dann hier zweistreifig geführt und Parkbuchten würden angelegt werden. Die Haltestellen im östlichen Abschnitt der inneren Jahnallee würden nicht verlegt und die „Kleine Funkenburg“ könnte erhalten werden.

- **Alternativvariante 3**

(Umformung der Alternativvariante 1)

Im Vergleich zu Variante 1 größerer Eingriff in die nördliche Bebauung der Jahnallee und in die „Kleine Funkenburg“, hier etwa Abbruch des Treppenhauses

- **Alternativvariante 4**

(ebenfalls Unterführung des Elstermühlgrabens durch die „Kleine Funkenburg“, aber Haltestelle weiter östlich)

Zur Vermeidung des Eingriffs in die nördliche Wohnbebauung (Alternative 3) soll die Haltestelle weiter nach Osten verlegt werden.

- **Alternativvariante 5**

(Elstermühlgraben neben der „Kleinen Funkenburg“, dafür Verschwenkung der Jahnallee nach Norden)

Zur Gewährleistung des notwendigen Straßenquerschnittes muß hier massiv in die nördliche Wohnbebauung eingegriffen werden. Die Linienführung von Fahrbahn und Gleisanlage verläuft bei dieser Variante geschwungen. Die Haltestelle „Leibnitzstr.“ verbleibt in ihrer bisherigen Lage.

b) Variantenabwägung

Im PFB werden umfassend Varianten diskutiert, die sich mit der Gestaltung des Knotens Jahnallee / Marschnerstraße beschäftigen. Diese Varianten haben keinen Einfluß auf die vom Kläger geltend gemachten Planungsfehler und Rechtsverletzungen. Bezüglich der Verkehrsverhältnisse in der inneren Jahnallee sind nur die hier aufgezählten Varianten relevant.

aa) Nullvariante

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sind unter anderem durch die erfolgten Bauarbeiten in der Gustav-Adolf-Str. Ausbaumaßnahmen in der Jahnallee erforderlich geworden. „Die Nullvariante war daher als sinnvolle Planungsalternative auszuschließen.“

Beweis: PFB S. 45f (ab letzter Abs. S. 45)

bb) Variante Gustav-Adolf-Straße

Durch den zwischenzeitlich bereits weitgehend fertiggestellten Umbau der Gustav-Adolf-Straße hat sich die „Variante Gustav-Adolf-Straße“ tatsächlich bereits erledigt. Auch ist sie ansonsten aus zahlreichen Gründen nicht wünschenswert. Sie wird einhellig abgelehnt.

Beweis: PFB S. 38 (Punkt 3.1.2.2); S. 46f (ab Abs. 2 S. 46)

cc) Tunnelvariante

Die Tunnelvariante wird ungeachtet ihrer umfangreichen Darstellung im PFB gleichfalls als allgemein nicht realisierbar und wünschenswert angesehen.

Beweis: PFB S. 38ff (Punkt 3.1.2.3); S. 49f (ab letzter Abs. S. 49)

dd) Alternativvariante 3

Diese Alternativvariante ist eine Umformung der Alternativvariante 1. Wesentliches Merkmal ist die Verlegung der Haltestelle und Anlage einer Haltestelleninsel als Doppelhaltestelle mit mittigem Knick und Unterführung des Elstermühlgrabens durch die „Kleine Funkenburg“. Durch Verschwenkung der Jahnallee nach Norden muß in die nördliche Wohnbebauung eingegriffen werden. Die „Kleine Funkenburg“ kann erhalten werden, jedoch werden hier Keller und Erdgeschoß für die Öffnung und Durchführung des Elstermühlgrabens in Anspruch genommen. Das Treppenhaus könnte nicht erhalten werden.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Variante zurück.

Beweis: PFB S. 44 (Abs. 3), S. 54 (Abs. 2)

Vorteile insbesondere gegenüber den Alternativvarianten 1 und 2 sind nicht ersichtlich. Daher ist diese Variante auch aus Sicht des Klägers abzulehnen.

ee) Alternativvariante 4

Diese Variante geht ebenfalls von der Unterführung des Elstermühlgrabens durch die „Kleine Funkenburg“ aus. Zur Vermeidung des Eingriffs in die nördliche Wohnbebauung (Alternative 3) soll die Haltestelle weiter nach Osten verlegt werden.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Variante zurück.

Beweis: PFB S. 45 (Abs. 1); S. 57f

Vorteile insbesondere gegenüber den Alternativvarianten 1 und 2 sind nicht ersichtlich. Daher ist diese Variante auch aus Sicht des Klägers abzulehnen.

ff) Alternativvariante 5

Diese Variante sieht die Führung des Elstermühlgrabens neben der „Kleinen Funkenburg“ vor. Deshalb muß zur Gewährleistung des notwendigen Straßenquerschnittes in die nördliche Wohnbebauung eingegriffen werden. Die Linienführung von Fahrbahn und Gleisanlage

verläuft bei dieser Variante geschwungen. Die Haltestelle „Leibnitzstr.“ verbleibt in ihrer bisherigen Lage.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Variante zurück.

Beweis: PFB S. 45 (Abs. 2); 58 (Abs. 2)

Vorteile insbesondere gegenüber den Alternativvarianten 1 und 2 sind nicht ersichtlich. Daher ist diese Variante auch aus Sicht des Klägers abzulehnen.

gg) Alternativvariante 1

Wirklich diskussionswürdige Varianten zur planfestgestellten Variante sind die vom Ortskuratorium der Deutschen Stiftung Denkmalschutz vorgebrachten und planerisch umfangreich dargelegt und begründeten Alternativvarianten 1 und 2. Diese wurden auch zur Grundlage der Einwendungen mehrerer weiterer Einwender. Die Variantenvorschläge wurden in Schrift und Bild vorgelegt.

Für Alternativvarianten 1 und 2 gilt gleichermaßen, daß im Bereich Jahnallee zwischen Goedelerring und Leibnitzstraße der Fahrbahnquerschnitt wie in der planfestgestellten Variante bleibt, d.h. je zwei Fahrstreifen in jede Richtung, dazwischen der Straßenbahnkörper. Im Unterschied dazu sollen jedoch Fahrbahn und Gleiskörper derart leicht nach Norden ausgeschwenkt werden, daß das Gebäude Jahnallee 25 (Kleine Funkenburg) erhalten werden kann. Im Bereich Kleine Funkenburg unterscheiden sich die Alternativvarianten.

Beweis: Stellungnahme Deutsche Stiftung Denkmalschutz vom 10.05.04, S. 2 (Abs. 1); als Anlage **K2**

Variante 1 sieht die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle in den Bereich der „Kleinen Funkenburg“ mit Bahnsteigen zu je ca. 2,75 m breit (wie im Verwaltungsentwurf), jedoch mit Knick im Bahnsteig in der Mitte, so daß zwei Züge in sich in gerader Linie hintereinander stehen können.

Der Abstand der Nordwand der Kleinen Funkenburg vom gegenüberliegenden Gebäude Jahnallee 22 beträgt ca. 27 Meter. Das reicht nicht aus, um 4 Fahrstreifen, den Straßenbahnkörper, 2 Haltestelleninseln und 2 Geh- und Radwege unterzubringen. Deshalb müßte man bei dieser Variante den Gehweg auf der Nordseite in einer Arkade von ca. 3 m Breite durch das Gebäude Jahnallee 22, den Gehweg auf der Südseite in einer Arkade durch die Kleine Funkenburg führen. Dieser in der Arkade verlaufende Gehweg würde (wie im Verwaltungsentwurf) den Elstermühlgraben (EMG) um ca. 3 m überkragen, so daß die Öffnung des EMG hier (wie im Verwaltungsentwurf) nur 4 m betragen würde.

Das Erdgeschoß der Kleinen Funkenburg soll mit Ausnahme des denkmalgeschützten Treppenhauses und der Durchfahrt zum Hof im Wesentlichen freigelegt werden, d.h. daß alle Wände und die Decke über dem Untergeschoß oberhalb des EMG herausgenommen werden. In dieser Ebene kann ein Cafe eingerichtet werden, von dem man unmittelbare Sicht auf das Wasser des EMG hätte; dort könnte man einen Bootsanleger anordnen.

Ein Investor, der das Gebäude erwerben und sanieren, und der die Mehraufwendungen für die Durchführung des EMG übernehmen würde, ist vorhanden.

Beweis: Stellungnahme Deutsche Stiftung Denkmalschutz vom 10.05.04, S. 2; als Anlage **K2**

hh) Alternativvariante 2

Bei Variante 2 des Ortskuratoriums der Deutschen Stiftung Denkmalschutz wird davon ausgegangen, daß die Straßenbahnhaltestellen in ihrer heutigen Lage in der Jahnallee zwischen Leibniz- und Funkenburg-/Tschaikowskistraße verbleiben.

Dann kann der Straßenquerschnitt auf Höhe Jahnallee 25 um ca. 6 m = zwei Bahnsteige verringert werden, so daß die Rad- und Gehwege nicht in Arkaden in Gebäuden verlaufen müssen.

In diesem Fall muß zwar der Elstermühlgraben ebenfalls unter der Kleinen Funkenburg durchgeführt werden wie bei Variante 1, er kann aber in voller Breite von ca. 7 m bis zur Decke des EG frei bleiben, was vom Wasserspiegel aus mindestens ca. 8 m Raumhöhe ausmacht. Der EMG würde durch die Fenster in der Fassade belichtet.

Variante 2 ist mit mehreren Vorteilen verbunden. Etwa kann so die Arkadisierung zweier Gebäude vermieden werden. Weiter kann auch die Straßenbahnhaltestelle an ihrem jetzigen Standort verbleiben, was gegenüber einer weit nach Osten verlegten Haltestelle mehrere Vorteile für die Fahrgäste und Bewohner des Waldstraßenviertels hat.

1. Dort liegt sie näher an der Masse der Bewohner, während die verlegte Haltestelle nur nach Überquerung der Leibniz- oder Thomasiusstraße und Überquerung einer der beiden Fahrbahnen erreicht werden könnte, was insbesondere für Behinderte und Personen mit Kinderwagen nachteilig ist;
2. Dort liegt sie in unmittelbarer Nähe vieler Geschäfte, Arztpraxen, und anderen Dienstleistern sowie in der Nachbarschaft der Post.

Zur Verbesserung der Zustände in der inneren Jahnallee kann man diese mit nur knapp 20 m Gesamtbreite alleeartig gestalten (Jahn-Allee!), indem zwischen der zweistreifigen Fahrbahn und dem beiderseitigen Gehweg noch je ein Streifen mit Bäumen zwischen Parkbuchten untergebracht werden kann. An den Haltestellen können die Gehwege bis zu den Gleisen vorgezogen werden als "Kaps" mit höherem Bordstein, um das Aus- und Einsteigen zu erleichtern.

Bei dieser Lösung kommt es auf eine intelligente und verkehrsabhängige Signalsteuerung an den Knoten Waldplatz bzw. Leibnizstraße an, damit die Straßenbahn nicht durch Autostau behindert wird, andererseits der jeweilige Autopulk in einem Zug die innere Jahnallee durchfahren kann, was bedeutet, daß das Abbiegen nach links wie nach rechts in diesem Straßenabschnitt verboten werden muß (Halten und Parken in den Buchten muß aber erlaubt sein). Die Erschließung der übrigen Straßen des Viertels kann über die dann verkehrsberuhigte Gustav-Adolf-Straße erfolgen.

Im Unterschied dazu bleibt bei dem jetzt vorliegenden Verwaltungsentwurf mit vier Fahrstreifen kein Platz zum Parken geschweige denn für Bäume - eine Straßenqualität, die sowohl wohn- wie geschäftsfeindlich ist. Sie wäre auch für Fußgänger vom Sportforum zu Innenstadt bzw. Hauptbahnhof wenig attraktiv.

Diese Planung drängt sich vor allem im Hinblick auf die strategische Verkehrsplanung des Stadt Leipzig mit der Herstellung des Tangentenvierecks gem. der Verkehrspolitischen Leitlinien auf. Danach soll nicht nur der Verkehr der B 87 künftig aus der Jahnallee genommen werden, überdies verläuft die innere Jahnallee auch fast parallel in geringem Abstand südlich der Tangente Zöllnerweg usw. Ein durchgehend vierspuriger Ausbau der Jahnallee als Radiale ist danach unnötig und widerspricht unmittelbar den Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt - wogegen ein zweisepuriger Umbau ihnen genau entspräche.

Beweis: Stellungnahme Deutsche Stiftung Denkmalschutz vom 10.05.04, S. 2-4;
als Anlage **K2**

II. Verfahren/Planungsgeschichte

In der Stadt Leipzig wird seit den 1990er Jahren durch das Amt für Verkehrsplanung an der komplexen Lösung der Verkehrsprobleme gearbeitet. Bezüglich eines Umbaus der Jahnallee wurden durch die untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Leipzig, die höhere Denkmalschutzbehörde des Regierungspräsidiums und das Landesamt für Denkmalpflege wiederholt (regelmäßig) darauf verwiesen, daß seitens der Denkmalpflege ein Abriß des Kulturdenkmals „Kleine Funkenburg“ abgelehnt wird, Planungen also deren Erhalt berücksichtigen sollten.

Beweis: Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 22.03.2004, S. 2;
als Anlage **K3**

Im Juni 2003 wird der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig (STEP) vorgelegt, der die für die Stadt Leipzig übergeordneten Leitlinien und Prioritäten zur Verkehrsentwicklung festlegt. Darin heißt es:

„Die Qualität der städtischen Umwelt wird durch Verkehr in vieler Hinsicht beeinträchtigt. Schadstoffe und Verkehrslärm stellen erhebliche Gesundheitsgefahren dar und sind eine der Hauptursachen für das Negativ-Image bestimmter Quartiere und Wohnlagen. Verkehrsstrassen zerschneiden zusammenhängende Lebens- und Erholungsräume, belasten weitere Flächen durch Abgase und Schadstoffeinträge und beeinträchtigen das Stadt- und Landschaftsbild. (...) Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen konzentrieren sich auf bestimmte Straßenabschnitte. Eine durch das Amt für Umweltschutz beauftragte Verträglichkeitsanalyse bietet umfangreiches Datenmaterial insbesondere zur Luftbelastung und zur Lärmbelastung an 1600 Teilabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Probleme der Luftbelastung mit einer Ausnahme (Jahnallee) im Stadtgebiet nicht kritisch sind.“

Die Jahnallee nimmt also bezüglich der Luftbelastung bereits zu diesem Zeitpunkt eine absolute Ausnahmestellung in der Stadt Leipzig ein. Dies obwohl die innere Jahnallee lediglich den stadteinwärtigen Verkehr aufzunehmen hat. Der stadtauswärtige Verkehr wird zu diesem Zeitpunkt noch durch die Gustav-Adolf-Str. geleitet.

Beweis: STEP, S. 73 (Punkt 5.2 „Probleme und Handlungsfelder“); als Anlage **K1**

Im Juli 2003 wurde der unteren Denkmalschutzbehörde die Weisung des Beigeordneten für Stadtentwicklung und Bau mitgeteilt, daß mittlerweile die Entscheidung für den Abriß der Kleinen Funkenburg von der Verwaltungsspitze gefällt wurde, und daß nun alle weiteren Aktivitäten der städtischen Ämter auf der Grundlage dieser Grundsatzentscheidung zum Abriß vollzogen werden sollen.

Beweis: Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 22.03.2004, S. 2
(Abs. 6); als Anlage **K3**

Im Nachgang dieser Entscheidung wurde versucht, das im Eigentum der städtischen Wohnungsbaugesellschaft (LWB) stehende Gebäude „Kleine Funkenburg“ auf Grundlage eines am 11. August 2003 eingereichten Abrißantrages abzureißen. Dem Landesamt für Denkmalpflege wurde trotz mehrfacher Nachfrage der Abrißantrag nicht vorgelegt, obwohl es zur Stellungnahme verpflichtet war. Der Vorgang wurde dann auch nicht gem. § 4 Abs. 2 SächsDSchG an das Regierungspräsidium weitergeleitet, da mittlerweile eine offensichtlich gezielt herbeigeführte Verfristung eingetreten war. Eine vom Landesamt für Denkmalpflege geforderte Rücknahme der so durch Fiktion eingetretenen Abbruchgenehmigung wurde seitens der Stadt Leipzig abgelehnt. Der Abriß wurde jedoch auf Betreiben des Regierungspräsidiums zunächst ausgesetzt.

Beweis: Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 22.03.2004, S. 2f
(ab Abs. 7); als Anlage **K3**

Im Laufe des öffentlichen Beteiligungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren Vorhaben Jahnallee / B 87 wurden zahlreiche Einwendungen von Bürgern, Anwohnern und anliegenden Gewerbetreibenden gegen das Vorhaben vorgebracht.

Hauptargumente, die von der Planfeststellungsbehörde jedoch zurückgewiesen wurden waren:

- Die Unterteilung der Planung in Abschnitte unter Auslassung der inneren Jahnallee ist sachwidrig und widerspricht dem Gebot der Problembewältigung. Alle Maßnahmen haben direkte Auswirkungen auf die nicht einbezogene innere Jahnallee. Die in der inneren Jahnallee geschaffenen Folgeprobleme können mit der Planung nicht bewältigt werden.
- Mit dem vierspurigen Ausbau der Jahnallee wird zusätzlicher Verkehr in die Trasse gezogen und in der inneren Jahnallee eine Trennwirkung erzeugt, welche ein Überqueren der Fahrbahn nahezu unmöglich macht. Die Erreichbarkeit eines Teils der Ladengeschäfte wird hierdurch eingeschränkt.
- Die zu erwartende erhöhte Verkehrsbelastung bedeutet eine erhöhte Emissionsbelastung.
- Die erhöhte Emissionsbelastung wird sich sogar bis in die angrenzenden Straßen fortsetzen.
- Eine Nutzung der Jahnallee für den Radverkehr wird unmöglich gemacht.
- Die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen bedeutet weitere Wege und erschwert die Zugänge zu diesen. Für die Geschäftsinhaber in der inneren Jahnallee ist sie „absolut geschäftsschädigend“.
- Das Vorhaben läuft den Bestrebungen zur Wiederbelebung der Geschäftsstraße entgegen.
„Anstelle der Vision einer attraktiven Wohn- und Geschäftsstraße entsteht die Realität einer funktionslosen, verdreckten Verkehrsschleuse.“ (PFB S. 138, Nr. 18)
- Die Auswirkungen des Wegfalls der Kurzparkzonen in der inneren Jahnallee sind in der Planung unbedingt zu berücksichtigen.
- Das Planvorhaben steht im Widerspruch zum Stadtentwicklungsplan mit dem Bau eines Tangenten-Ring-Systems.

Beweis: vor allem PFB, S. 117 (Einwendung Nr. 1); S 123 (Einwendung Nr. 5)

Einer dieser Einwender war auch Herr René Bergmann, Inhaber des Geschäfts „Bergmann Friseure“, Jahnallee 38 (Innere Jahnallee). Seine Einwendung datiert im Januar 2004.

Beweis: Einwendung von Herrn René Bergmann „Bergmann Friseure“ vom Januar 2004;
als Anlage **K4** (*wird nachgereicht*)

Mit Schreiben vom 22. März 2004 nimmt das Landesamt für Denkmalpflege umfangreich Stellung zum Vorhaben. Insbesondere verweist es auf die besondere Bedeutung des Gebäudes Jahnallee 25, der „Kleinen Funkenburg“, einem Kulturdenkmal im Sinne des § 2 SächsDSchG. Dessen Abbruch wird nachdrücklich die Zustimmung versagt.

Zum besonderen Wert des Gebäudes dieses überregional bedeutenden Gebäudes wird ausgeführt:

„Bei dem Kulturdenkmal Jahnallee 25 handelt es sich um einen äußerst qualitätvollen und für seine Zeit recht monumentalen Bau aus dem Jahr 1850, dessen Innenausstattung (Stuckdecken, aufwändig gestaltete Dielenfußböden, Türen mit historischen Messingkastenschlössern usw.) in weiten Teilen original erhalten sind. Das Kulturdenkmal ist

in seinem architektonisch-künstlerischen Wert am ehesten mit dem Mendelssohn-Haus vergleichbar. Besonders hervorzuheben ist das repräsentative hölzerne Treppenhaus. Von großer Wichtigkeit ist der städtebauliche Zeugniswert, der mit einer seit 1837 nachweisbaren Bauflucht der Vorgängerbauten den historischen Verlauf des Elstermühlgrabens nachzeichnet.

Der Bauzustand des gezielt freigelenkten und nur noch im Erdgeschoss genutzten Gebäudes ist angesichts seines hohen Alters außerordentlich gut. Derart monumentale Wohnbauten aus der Zeit um 1850 sind in Sachsen außerordentlich selten geworden. Auch wenn wir in Leipzig noch einige Vergleichsbeispiele besitzen, kann dem Kulturdenkmal eine überregionale Bedeutung bescheinigt werden.

An der Erhaltung dieses wertvollen Kulturdenkmals besteht ein nachgewiesenes öffentliches Interesse. Dieses hat unter anderem der Bürgerverein Waldstraßenviertel in der gleichnamigen Publikationsreihe ‚Waldstraßenviertel‘ Heft 15, 1999, die ‚Waldstraßen Nachrichten‘ Nr. 59 (Dezember 2002/Januar 2003), die LVZ vom 05. März 2001 und die ‚Leipziger Blätter‘ Nr. 43, 2003 publik gemacht.

Zuletzt haben sich die Ortskuratoren der Deutschen Stiftung Denkmalschutz nachdrücklich für den Erhalt des Gebäudes ausgesprochen (Schreiben vom 07. November 2003 an die Landeskonservatorin). Zugleich wurden in dem genannten Schreiben machbare Lösungen aufgezeigt, die den Erhalt des Gebäudes ermöglichen würden.“

Beweis: Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 22.03.2004, S. 1f;
als Anlage **K3**

Mit Schreiben vom 10. Mai 2004 brachte sich das Ortskuratorium Leipzig der Deutschen Stiftung Denkmalschutz in das Planungsverfahren ein.

Ausführlich spricht es sich vor allem gegen einen Abriß der denkmalgeschützten Kleinen Funkenburg aus. Nach Ansicht der Deutschen Stiftung Denkmalschutz ist das Gebäude aus folgenden Gründen unbedingt erhaltenswert:

1. Es ist ein Kulturdenkmal nach § 2 Abs.1 SächsDSchG
2. Das großartige Treppenhaus ist besonders bemerkenswert und muß deshalb mit dem Haus erhalten werden.
3. Das Gebäude wurde 1850 im spätklassizistischen Stil errichtet und markiert den äußeren Punkt der Rannischen Vorstadt und zugleich den Beginn der großen Stadterweiterung der 2. Hälfte des 19. Jh. in westlicher Richtung zum Waldstraßenviertel. Es ist das älteste noch erhaltene Gebäude der Jahnallee und hat also auch stadthistorische Bedeutung.
4. Es bildet zusammen mit den Nachbargebäuden Thomasiusstr. 1 ein geschlossenes architektonisches Ensemble und zugleich die südöstliche Wand des bemerkenswerten Platzes am Brückensprengungsdenkmal. Dies Ensemble mit dem Dreieckplatz hat somit eine besondere stadträumliche Bedeutung.
5. Das heute in die breite Jahnallee hineinragende Gebäude bewirkt auf diese Weise eine willkommene Gliederung des Straßenraumes, die aus stadträumlicher Sicht nicht aufgehoben werden sollte.

Um die Erhaltung der Kleinen Funkenburg mit dem geplanten Ausbau der Jahnallee in Einklang zu bringen, legt das Ortskuratorium dann die als Alternativvarianten 1 und 2 bezeichneten Variantenvorschläge vor. Sie sind in Text und Bild ausführlich erläutert, womit detailliert ihre Machbarkeit nachgewiesen werden soll.

(Anlagen sind:

1. Verkehrsplanerische Stellungnahme
2. Lageplan 1:500 östliche Jahnallee Variante
3. Schnitte Var. 1 und Var. 2 1:200
4. Lageplan 1:500 Variante 2
5. Grundriß und Schnitt 1:200 Jahnallee 25
6. Lageplan 1:500 innere Jahnallee

7. Querschnitt 1:100 innere Jahnallee
8. Schwarzplan mit Straßenraumabschnitten
9. Übersichtsskizze Tangentenviereck)

Beweis: Schreiben der Deutschen Stiftung Denkmalschutz vom 10.05.04;
als Anlage **K2**

Am 16. Mai 2004 berichtete die Presse sehr ausführlich über das Planungsvorhaben im Zusammenhang mit der möglichen Rettung der Kleinen Funkenburg. Insbesondere wird berichtet:

- Mittlerweile konnte ein Investor für das denkmalgeschützte Haus gefunden werden, was angesichts des noch nicht abgeschlossenen Beteiligungsverfahrens neue Hoffnung erweckt.
- Mehrere Vereine und Initiativen engagieren sich für das Gebäude und hoffen nun angesichts vorgelegter Varianten, die den Erhalt ermöglichen, auf eine Kompromißlösung mit der Stadt. Genannt werden das Ortskuratorium der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, der Verein Neue Ufer und der Bürgerverein Waldstraßenviertel.
- Im zuständigen Ausschuß für Planung und Bau des Leipziger Stadtrates haben die Vertreter der genannten Vereine einen Mehrheitsbeschluß für den Erhalt der Kleinen Funkenburg erhalten.
- Viele Stadträte bedauern mittlerweile, daß sie im vergangenen Jahr der Vorlage der Verwaltung zugestimmt haben.
- Die innere Jahnallee solle nach Ansicht des Bürgervereins nicht geopfert werden. Wenn der Verkehr jetzt vierspurig durch die Geschäftsstraße jagt und die Haltestelle verlegt wird, drohe vielen der momentan 55 Händler und Gastronomen das Aus. der Verlust an Wohnqualität durch Lärm und Abgase sei absehbar. Und nicht zuletzt ginge mit dem Abriß der Kleinen Funkenburg ein wichtiger städtebaulicher Blickfang verloren.

Beweis: LVZ vom 16.05.2004; als Anlage **K5**

Mit Schreiben vom 19.05.2004 nahm der Ökolöwe-Umweltbund e.V. detailliert Stellung zum Vorhaben. Insbesondere brachte er folgende Anmerkungen vor:

- Eines der wichtigsten Argumente ist die notwendige Einbeziehung aller betroffenen Abschnitte der Jahnallee in das laufende Verfahren. Auch wenn die innere Jahnallee nicht baulich verändert wird, erfährt sie dennoch den stärksten Eingriff durch verdoppelte Verkehrsstärke und Emissionen. Zudem wird ihr die vollständige Bundesstraßenfunktion der B 87 übertragen.
- Die Umsetzung des städtischen Ziels des Tangenten-Ring-Systems beweist sich u.a. in Bauvorhaben um das Waldstraßenviertel. Wenn durch Knotenausbauten am Zöllnerweg/Waldstraße und am Sportforum Nord die Tangente leistungsfähiger gemacht wird, um (wie seit Jahren propagiert) die Radialen zu entlasten, kann nicht gleichzeitig die Jahnallee vierspurig ausgebaut werden.
- Die Befürchtungen der Händler der inneren Jahnallee und die Horrorvision Eisenbahnstraße sind berechtigt. das Problem sehen wir allerdings nicht in der Zunahme des Verkehrs, sondern in der Art und Weise seiner Abwicklung. Der Tod auf Raten kann durch die Vierspurigkeit eintreten. Deshalb ist zwingend die zweispurige Variante zu prüfen mit entsprechender Durchlaßfähigkeit. Nur so läßt sich eine gestalterisch attraktive Einkaufsstraße ermöglichen. Hier kann die Stadt Leipzig zeigen, wie wichtig ihr so etwas ist. Die Geschäftslage ist bereits heute, trotz z.B. guter Querbarkeit der Straße, sehr instabil.
- Auf der Basis wiederum muß die Lage der Straßenbahnhaltestelle Leibnitzstraße betrachtet werden. Natürlich liegt sie in der bestehenden Position am besten und sollte auch dort bleiben.

- Die Argumente für den Erhalt der Kleinen Funkenburg sind sehr gut nachvollziehbar. Wir finden den Straßenraum in der heutigen Form, auch aus Gründen der gebrochenen Sichtachsen, wesentlich spannender als den geplanten.
- Auf der Jahnallee im Bereich Leibnitzstraße/neue Haltestelle: Bei einer Reduzierung der Fahrspurbreiten auf je 3,00 m kann die gesamte Anlage weiter nach Norden rücken, um die teilweise Abdeckung des geöffneten Elstermühlgrabens in diesem Abschnitt weitgehend zu vermeiden.
- Jahnallee bis Goerdelerring: Hier sollte eine Reduzierung der Fahrspuren auf 3,00 m erfolgen. Es handelt sich um eine innerstädtische Straße, die nach Fertigstellung des Tangentenvierecks keine Bundesstraße mehr darstellt.

Beweis: Stellungnahme des Ökolöwe vom 19.05.04; als Anlage **K6**

Mit Schreiben vom 25. Mai 2004 nimmt das Staatliche Umweltfachamt Leipzig zum Vorhaben Stellung. Das Staatliche Umweltfachamt weist auf zu erwartende Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten in der Jahnallee hin.

- Der UBA-Vorsorgewert für Ruß (1997) wird im Maximum mit 27 % überschritten.
- Der gemäß der novellierten 22. BImSchV vom 11. September 2002 für den Schutz der menschlichen Gesundheit ab dem 01. Januar 2010 einzuhaltende Immissionsgrenzwert für Stickstoff wird an der Straßenrandbebauung zweier Straßenschluchten der Jahnallee und an 4 Untersuchungspunkten im Bereich des Goerdelerrings im Jahresmittel um maximal 5 % überschritten.
- Bei der Betrachtung des Kurzzeitbelastungswertes bezüglich Stickstoffs sind qualitativ und quantitativ die erheblichsten Überschreitungen des Äquivalenzwertes festzustellen. Für die meisten der betrachteten Straßenschluchten wird eine Überschreitung des Kurzbelastungswertes von bis zu 36 % prognostiziert.

Beweis: Stellungnahme Staatliche Umweltfachamt Leipzig vom 25.05.04;
als Anlage **K7**

Mit einem detaillierten Beitrag in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ fand das Thema Erhalt oder Abriß der Kleinen Funkenburg dann auch bundesweit Aufmerksamkeit. Dargestellt wurden der überregionale Wert des Gebäudes und der Stand der bisherigen Planungen und Kontroversen.

Beweis: FAZ vom 15.06.04; als Anlage **K8**

Im September 2004 fand eine Ortsbegehung der Kleinen Funkenburg durch die Vertreterin des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Frau Staatssekretärin Iris Gleicke statt. Dabei stellten der Leipziger Beigeordnete für Stadtentwicklung und Bau, Herr Dr. Engelbert Lütke Dadrup und der Ortskurator der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, Herr Niels Gormsen, jeweils ihre Pläne (Varianten) zum Ausbau der Jahnallee vor. Hauptthema war die Frage des möglichen Erhalts der Kleinen Funkenburg in Anbetracht der maßgeblich vom Bund zu finanzierenden Baumaßnahmen an der Jahnallee.

Beweis: Schreiben des BMVBW vom 27. Januar 2005; als Anlage **K9**

Am 17. Dezember 2004 ergeht der mit der Klage angegriffene Planfeststellungsbeschuß.

Beweis: PFB, Titel

Am 3. Januar 2004 beginnen mit Baumfällungen und Tiefenbohrungen die ersten Arbeiten an der Trasse Jahnallee zwischen Goerdelerring und Thomasiusstraße.

Beweis: LVZ vom 03.01.05; als Anlage **K10**

In ihrer Ausgabe vom 4. Januar 2005 druckt die „Leipziger Volkszeitung“ mehrere der „vielen“ Briefe und e-mails ab, die sie zum Thema Abriß der Kleinen Funkenburg erreicht haben. Titel des Beitrags: „Leser fordern Erhalt der Kleinen Funkenburg. Abrissgenehmigung des Regierungspräsidiums löst Empörung aus.“

Beweis: LVZ vom 04.01.05; als Anlage **K11**

Am 12. Januar fand ein Treffen von mehreren Leipziger Vereinen und zahlreichen Bürgern im Rahmen des „Stadtforums Leipzig“ statt, bei dem u.a. ein offener Brief an die Leipziger Stadtverwaltung verfaßt wurde, in dem der Erhalt der Kleinen Funkenburg gefordert wird. Das Schreiben wurde von 15 Vereinen und Initiativen und 44 Bürgern unterzeichnet. Über diesen offenen Brief und das Anliegen der Rettung der Kleinen Funkenburg wurde am 29. Januar 2005 dann auch ausführlich in der Presse berichtet.

Beweis: Offener Brief des Stadtforums Leipzig vom 12.01.05, S. 2
Pressemitteilung Stadtforum Leipzig vom 23.01.05;
LVZ vom 29. Januar 2005; als Anlage **K12**

Mit Schreiben vom 17. Januar 2004 wendet sich der Kreisverband Leipzig des NABU an die Stadt Leipzig und mehrere Vereine in Leipzig, um sich eingehend und ausführlich für den Erhalt der Kleinen Funkenburg einzusetzen. Deren Abriß wäre „Stadtentwertung ersten Ranges“.

Beweis: Schreiben des NABU Leipzig vom 17. Januar 2004; als Anlage **K13**

In einem Schreiben vom 27. Januar 2005 an den Leipziger Ortskurator der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, Herrn Niels Gormsen, regt die zuständige Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Frau Iris Gleicke, an, den im Zusammenhang mit dem Ausbau der Jahnallee durch die Stadt Leipzig vorgesehenen Abriß der „Kleinen Funkenburg“ nochmals zu überdenken.

In dem Schreiben heißt es u.a., daß das Bundesbauministerium „den Abriß historischer, unter Denkmalschutz stehender Bausubstanz [grundsätzlich] nicht als Lösung eines stadtplanerischen Konflikts an[sieht].“ Weiter wird die Hoffnung ausgesprochen, „daß es doch noch gelingt, einen Konsens mit der Stadt Leipzig zum Erhalt der Kleinen Funkenburg zu finden.“ Daher schlägt man vor: „(...) Die Planungen gemeinsam mit der Stadt Leipzig unter dem Blickwinkel des vom BMVBW geförderten Forschungsprojektes ‚Baukulturelle Bedeutung von GVFG-Maßnahmen - Baukultur und kommunale Verkehrsinfrastruktur: ÖPNV - und Straßenbauvorhaben nach GVFG -, nochmals zu bewerten.“

Der Bund übernimmt den Großteil der aus GVFG-Fördermitteln finanzierten planfestgestellten Baumaßnahmen.

Beweis: Schreiben des BMVBW vom 27. Januar 2005 (vor allem S. 4); als Anlage **K9**

III. Auswirkungen des Vorhabens

1. Auswirkungen auf den Abschnitt „Innere Jahnallee“

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit erheblichen Veränderungen bezüglich der Verkehrsbelastung der inneren Jahnallee verbunden.

a) Verkehrsführung

Im Abschnitt zwischen Knoten Jahnallee / Leibnitzstraße und Waldplatz (innere Jahnallee) wird der Verkehr derzeit zweistreifig stadtwärts geführt. In landwärtiger Richtung hat die innere Jahnallee trotz Widmung als Fern- bzw. Bundesstraße seit den 1960er Jahren bis 2004 lediglich den Liefer- und Anliegerverkehr aufgenommen. Der Durchgangsverkehr wurde über die Netzbeziehung Leibnitzstraße / Gustav-Adolf-Str. / Friedrich-Ebert-Str. geleitet. Hierzu wurde die Gustav-Adolf-Str. als zweispurige Einbahnstraße ausgewiesen.

Das planfestgestellte Vorhaben steht im unmittelbaren Zusammenhang mit einem weiteren Straßenbauvorhaben. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, das Waldstraßenviertel und insbesondere die Gustav-Adolf-Str. vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Hierzu betreibt sie bereits seit März 2004 die Umgestaltung der Gustav-Adolf-Str. in mehreren Bauabschnitten. Als Bauende bezeichnet die Vorhabenträgerin den 15.04.2005.

Aufgrund der Umgestaltung der Gustav-Adolf-Str. wurde der landwärtige Verkehr seit Mai 2004 aus dieser Straße verlegt. Der Lkw-Verkehr wurde über die innere Jahnallee geführt. Für den Pkw-Verkehr wurde eine Umleitung über die Leibnitzstr. und die Hinrichsenstr. beschildert. In der Praxis wurde die ausgeschilderte Verkehrstrennung allerdings nicht angenommen, so daß ein Großteil des Pkw-Verkehrs ebenfalls die innere Jahnallee benutzte. Seit dem 22.10.2004 verläuft nach den verkehrsorganisatorischen Anordnungen der gesamte landwärtige Verkehr über die innere Jahnallee. Eine Rückverlegung des Verkehrs in die derzeit im Umbau befindliche Gustav-Adolf-Str. ist nicht vorgesehen.

Künftig soll die innere Jahnallee dauerhaft den gesamten stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Verkehr auf je 2 Streifen aufnehmen.

Beweis: PFB S. 24

b) Verkehrsbelastung

aa) Verkehrsbelastung vor Beginn der Umbaumaßnahmen

Nach der von der Vorhabenträgerin durchgeführten Verkehrsanalyse 2001 weist die Jahnallee in Höhe der Funkenburgstraße (innere Jahnallee) folgende Belegung mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf:

in stadtauswärtiger Richtung:	DTV von 400 Kfz/24 h
in stadtauswärtiger Richtung:	DTV von 13.900 Kfz/24 h
innere Jahnallee insgesamt:	<u>DTV von ca. 14.300 Kfz/24 h</u>

Gustav-Adolf-Str. (Einbahnstr.): DTV von 15.000 Kfz/24 h

Beweis: PFB S. 25

bb) Verkehrsbelastung unmittelbar nach Umsetzung der Baumaßnahmen

Die Verkehrsbelastung unmittelbar nach Abschluß der Baumaßnahmen entspricht ungefähr der Belastung wie sie sich aus der Summierung der Verkehrsbelastung von innerer Jahnallee (DTV 14.300 Kfz/24 h) und Gustav-Adolf-Str. vor Beginn der Umbaumaßnahmen in der

Gustav-Adolf-Str. (DTV 15.000 Kfz/24 h) entspricht, vermindert um den künftigen Anliegerverkehr auf der Gustav-Adolf-Str.

Die Verkehrsbelastung der inneren Jahnallee dürfte danach nach Abschluß der Baumaßnahmen mindestens einen DTV von ca. 28.000 Kfz/24 h betragen.

Beweis: PFB S. 25

cc) Prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 (1)

Die Vorhabenträgerin hat für das Jahr 2015 eine Verkehrsprognose erstellt.

„Die Prognosedaten beruhen auf der Annahme, dass sämtliche bis ins Jahr 2015 angestrebten straßenbaulichen Maßnahmen in der Stadt Leipzig realisiert werden können.“

DTV 2015 (Mo-Fr) von 23.500 Kfz/24 h
DTV 2015 (Mo-So) von 21.150 Kfz/24 h

Beweis: PFB S. 25 (vorletzter Abs.)

Die angestrebten straßenbaulichen Maßnahmen sollen in ihrer Summierung also zu einer Verkehrsentlastung der inneren Jahnallee führen, allerdings nur (in dem prognostizierten Umfang), wenn sie s ä m t l i c h auch tatsächlich umgesetzt werden.

Ein tatsächlicher Rückgang der Verkehrsbelastung ist recht ungewiß, was seinen Eintritt bis ins Jahr 2015 anbelangt. Im PFB heißt es dazu:

„Mit der vollständigen Realisierung des Tangentenvierecks und insbesondere der Realisierung der zur Aufnahme des Bundesstraßenverkehrs bestimmten mittleren Rings kann zudem erst in längerer Zeit gerechnet werden. Der Aus- und Neubau von einzelnen Abschnitten dieser beiden Ringe verläuft in Phasen. Teilweise sind einzelne Abschnitte vorhanden, teilweise befinden sich einzelne Abschnitte in der Realisierung. Für bestimmte Abschnitte plant die Vorhabenträgerin die Realisierungen erst in den Zeiträumen 2007 bis 2010 bzw. ab 2011. In letzteren Zeitraum fällt nach Planungsstand 2002 der Beginn der beabsichtigten Baumaßnahmen ‚B 87 (neu), Mittlerer Ring West von Lützner Straße bis Merseburger Straße‘, ‚B 6 (neu) / B 87 (neu), Mittlerer Ring Nord, Max-Liebermann-Straße von Landsberger Straße bis Delitzscher Straße‘ und das Bauvorhaben ‚B 6 (neu) / B 87 (neu), Mittlerer Ring Nordost von Zschortauer Straße bis Theklaer Straße‘.

Aus heutiger Sicht kann daher festgestellt werden, dass die Stadt Leipzig zwar konkrete Planvorstellungen zur Umsetzung ihres Verkehrskonzeptes hat. Ob diese Maßnahmen jedoch tatsächlich ab 2011 umgesetzt werden können, wird entscheidend vom politischen Willen der zeitnahen Umsetzung des Gesamtkonzeptes und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Vorhabenträgerin zur Durchführung der Bauvorhaben abhängen.“

Weiter heißt es dazu im PFB:

„Auch künftig wird die Jahnallee den Charakter einer Hauptverkehrsstraße in der Stadt Leipzig beibehalten. (...) Auch die verkehrspolitischen Ziele geben keine Anhaltspunkte dafür, dass diese zentrale Bedeutung der Jahnallee künftig entfallen könne. Einer solchen Vermutung steht insbesondere entgegen, dass der Promenadenring Hauptsammelstraße für den zentralen Bereich der Stadt bleibt. Damit liegt die Annahme nahe, dass eine vollständige Realisierung des Tangenten-Ring-Systems zwar eine andere Zusammensetzung der Verkehre auf der Jahnallee herbeiführen kann, die konkrete Verkehrsbelegung der Jahnallee jedoch gemessen an ihrer Leistungsfähigkeit auf hohem Niveau weitgehend stabil bleiben wird.“

Beweis: PFB S. 29f (ab Abs. 3, S. 29)

dd) Prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 (2)

Die Verkehrsprognose enthält auch Aussage dazu, wie sich die Verkehrsbelastung auf der Höhe Einmündung Jahnallee / Funkenburgstraße (innere Jahnallee) im Jahr 2015 darstellen wird, falls die planfestgestellten Maßnahmen zum Ausbau der Jahnallee erfolgen, jedoch die weiteren angestrebten straßenbaulichen Maßnahmen in der Stadt Leipzig nicht realisiert werden können. Dies gilt für den Fall, daß (summarisch) der Mittlere Ring Südwest (Auequerung) im Abschnitt Schönauer Straße bis B 2 Süd nicht errichtet wird und kein Ausbau des Tangentenvierecks Nord im Abschnitt Wittenberger Straße bis Jacobstraße erfolgt.

Bei Nichtrealisierung des beabsichtigten Ausbaus des Mittleren Rings und des Tangentenvierecks ist danach im Prognosefall 2015 mit einer Verkehrsbelastung DTV 2015 von zwischen 25.500 und 27.200 Kfz/24 h zu rechnen.

Beweis: PFB S. 32 (Abs. 1)

c) Unmittelbare planerische Eingriffe in die (unbeplante) innere Jahnallee

Die mit dem Vorhaben unmittelbar verbundene Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in der inneren Jahnallee macht Eingriffe in diesem Abschnitt erforderlich, obwohl dieser Abschnitt ausdrücklich aus dem PFB ausgeklammert ist.

Gemäß PFB soll „die Jahnallee (...) so ertüchtigt werden, dass auf dieser Trasse auch der jahrzehntelang über die Gustav-Adolf-Straße geführte landwärtige Verkehr aufgenommen und entsprechend der Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abgewickelt werden kann. (...) Um den Verkehr [im Bereich der inneren Jahnallee] vierstreifig führen zu können, sollen neben einer kombinierten Trassenführung der Gleisanlagen der Straßenbahn und des jeweils inneren Fahrstreifens für den Kraftfahrzeugverkehr bauliche Hindernisse beseitigt werden. Hierzu sollen die im Abschnitt der inneren Jahnallee befindlichen Haltestellen ‚Leibnitzstraße‘ und ‚Waldplatz‘ in die auszubauenden Abschnitte östlich der Leibnitzstraße bzw. westlich des Waldplatzes verlegt werden“ „und die Gleisanlagen (Gleisverschlingung im Bereich Waldplatz) der Verlegung angepasst [werden]. das Planvorhaben sieht in der inneren Jahnallee die Aufstellung von Lichtsignalanlagen vor.“

Beweis: PFB S. 25f (ab letzter Abs. S. 25); 32 (ab Abs. 2)

Weiter heißt es im PFB ausdrücklich:

„Erst durch den Ausbau der Jahnallee wird überhaupt möglich, dass der langjährig über die Gustav-Adolf-Straße geführte und seit 2004 wieder auf die Jahnallee zurückgeführte landwärtige Verkehr in einer den normalen Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entsprechenden Weise abgewickelt werden kann.“

Beweis: PFB S. 28 (letzter Abs.)

Heute ist in stadtwärtiger Richtung zwischen Friedrich-Ebert-Str. und der Thomasiusstr. lediglich in der Zeit von Montag bis Freitag von 6:00 bis 9:00 Uhr und von 14:00 bis 18:00 Uhr das Parken untersagt. In der Zeit dazwischen besteht eingeschränktes Halteverbot. Im Bereich der Einmündung der Lessingstr. bestehen drei Kurzzeitparkplätze in der Zeit zwischen 6:00 bis 18:00 Uhr für eine Parkdauer bis zu einer Stunde. In landwärtiger Richtung besteht zwischen Leibnitzstr. und Waldplatz in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 6:00 bis 18:00 Uhr eingeschränktes Halteverbot. Unmittelbar an der Tschaikowskistr. befinden sich 5 bis ca. 20 m nach der Einmündung weitere 3 Stellplätze auf der Fahrbahn der Jahnallee mit Kurzzeitparkregelung in der Zeit von Montag bis Freitag von 8:00 bis 18:00 Uhr für eine Parkdauer bis zu einer Stunde. Darüber hinaus bestehen auf dem großflächigen Fahrbahnteiler im Knotenbereich Jahnallee / Thomasiusstr. / Leibnitzstr. Parkmöglichkeiten für ca. 20 Kraftfahrzeuge.

Beweis: PFB S. 49

Neben der Verlegung der Straßenbahnhaltstellen aus der inneren Jahnallee sollen auch die bislang (eingeschränkt) bestehenden Parkmöglichkeiten für die Andienung und Kundenfrequenzierung der Geschäfte in der inneren Jahnallee nicht beibehalten werden.

Beweis: PFB S. 38 (Punkt 3.1.2.2 am Ende)

d) Auswirkungen hinsichtlich der Belastung mit Schadstoffen (Verkehrsemissionen)

Dazu kann auf die Ausführungen zu den „Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt / Menschliche Gesundheit“ in der vorliegenden Klageschrift verwiesen werden.

2. Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt / Menschliche Gesundheit

a) Straßenverkehr als Emissionsursache

Bei Verbrennungsprozessen in Kraftfahrzeugmotoren entsteht Abgas, das zu Luftverunreinigungen führt. Die verkehrsbedingten Abgasemissionen setzen sich aus verschiedenen gas- und partikelförmigen Substanzen zusammen, wobei im Wesentlichen folgende zu nennen sind:

Kohlenmonoxid (CO)
Kohlenwasserstoffe (HC)
Benzol (C₆H₆)
Stickoxide (NO_x)
Schwefeldioxid (SO₂)
Blei (Pb)
und Rußpartikel (PM)

Beweis: PFB S. 83 Abs. 2 u. 3

aa) Stickoxide und Rußpartikel

(PM steht für Ruß allgemein und PM 10 steht für Ruß bzw. Feinstaub mit bestimmter Korngröße)

Zahlreiche Studien belegen, daß der Straßenverkehr der Hauptproduzent der Luftverschmutzung ist. Die Schadstoffe PM 10 und Stickoxide werden zum maßgeblichen bzw. größten Teil durch den Straßenverkehr (Verbrennungsmotoren und durch den Reifenabrieb und Staubaufwirbelung) erzeugt.

Bei der PM 10 - Emission ist der Straßenverkehr mit 50% an der Gesamtbelastung beteiligt. In Verkehrsnähe beträgt der Anteil des Straßenverkehrs an der NO_x – Gesamtbelastung bis zu 90 %.

Beweis: Länderarbeitskreis für Immissionsschutz (LAI) Unterabteilung Verkehrsimmissionen, Abschlußbericht Minderungspotenziale verschiedener Maßnahmen für PM 10 / PM 2,5 und NO_x im Straßenverkehr vom 09.04.2001, S. 2 Abs. 4-6, S. 3, S. 4 Abs. 1
(Quelle: Internet, www.stadtentwicklung.berlin.de/.../de_werkstatt_feinstaub/download/ber/rp-LAI-MinderungNOxPMVerkehr.doc); als Anlage **K14**

bb) Benzol

Bei Benzolemissionen ist die Lage ähnlich. In Deutschland wurden nach Angaben des Umweltbundesamtes im Jahr 2000 82 % des Gesamtbenzolausstoßes durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht.

Beweis: Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Emissionskataster Kfz-Verkehr, S. 4 Abs. 5, ([http://atlas.umwelt.hessen.de\(atlas/luft/ek/kfz/ek_kfz_txt.htm\)](http://atlas.umwelt.hessen.de(atlas/luft/ek/kfz/ek_kfz_txt.htm)); als Anlage **K15**

cc) Parameter für die Schadstoffbelastung an Hauptstraßen durch Stickoxide, Ruß und Benzol

Die Schadstoffbelastung an innerstädtischen Hauptstraßen ist von verschiedenen Parametern abhängig.

Motorenbedingte Schadstoffemissionen

- die Anzahl des durchschnittlichen Kfz-Verkehrs pro Tag (betriebsbedingte Belastungen)
- der Anteil des LKW- Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- Anteil moderner Fahrzeuge am Gesamtverkehr
- Prozentsatz der Fahrzeuge mit betriebswarmen Motor

Andere Schadstoffemissionen

- die Randbebauung der Straße (geschlossen oder offen)
- die meteorologischen Grundbedingungen im Gebiet
- der Verkehrsfluß / Fahrverhalten
- Abrieb Reifen und Fahrbahnbelag, Bremsbelege, Kupplungsscheiben (besonders für Rußwerte von Bedeutung)
- Neigungswinkel der Straße (in Jahnallee gegen Null)

Unabhängig davon sind die Umgebungsbezogenen Grund- bzw. Vorbelastungen des zu untersuchenden Gebietes mit in der Schadstoffbetrachtung einzubeziehen.

Beweis: Genehmigungsplanung Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 20-27; als Anlage **K16**

b) Wirkungen der Schadstoffe auf die menschliche Gesundheit

aa) Stickoxide allgemein

Vor allem aus Stickoxiden bildet sich besonders im Sommer bodennahes Ozon. Ozon bildet sich in chemischen Kreislaufprozessen unter Einwirkung von UV-Strahlen der Sonne aus Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen und Luftsauerstoff. Steigende Emissionen der Vorläufersubstanzen bewirken steigende Ozonkonzentrationen.

Beweis: UPI-Bericht 48, Maßnahmen gegen Sommersmog – Vorschläge für eine Nivellierung des Sommersmoggesetzes, Zusammenfassung: S. 1 und 2, Grafik S. 1 (Quelle Internet: <http://www.upi-institut.de/upi48.htm>); als Anlage **K17**

Bei längerer Einwirkung können höhere Konzentrationen der Stickstoffoxide zu chronischer Bronchitis oder zu einer Erhöhung der Empfindlichkeit gegenüber Atemwegsinfektionen führen.

Beweis: Internetseite: Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie,
<http://www.hlug.de/medien/luft/komponenten/stickoxide/stickoxide.htm>;
als Anlage **K18**

Die weiteren Wirkungen der Schadstoffe werden im funktionalen Zusammenhang unter Ozon vorgestellt.

bb) Stickstoffdioxid

Nach der Weltgesundheitsorganisation ist NO₂ gesundheitsschädlich. Deshalb kann eine lang andauernde Belastung mit diesem Schadstoff die Lungenfunktion beeinträchtigen und das Risiko respiratorischer Symptome erhöhen.

Beweis: Internet Seiten: Europa –Rapid-Press Releases, Veröffentlichung der europäischen Kommission zur Qualität der Außenluft, Reference: IP/04/872 vom 08.07.2004, S. 2 Abs. 3 siehe Linkliste im Anhang; als Anlage **K19**

cc) Ozon

Bei großen epidemiologischen Untersuchungen die in den letzten Jahren in zehn europäischen Ländern durchgeführt wurden, ergab sich, daß Sommersmog ähnlich wie Wintersmog auch zu schweren akuten Atemwegserkrankungen und zu Todesfällen führt. Sommersmog besteht aus mehreren aggressiven Substanzen von denen normalerweise nur Ozon als gut meßbare Leitsubstanz gemessen wird.

Beweis:UPI-Bericht 47, Neue medizinische Erkenntnisse über Ozon, Sommersmog verursacht Todesfälle, S. 6 Abs. 4, Quelle: Internet: <http://upi-institut.de/upi47.htm>;
als Anlage **K20**

Insgesamt muß damit gerechnet werden, daß im Zeitraum von 1990 bis 1995 in der Bundesrepublik Deutschland ca. 23.500 Menschen durch Sommersmog verstorben sind.

Beweis:UPI-Bericht 47, Neue medizinische Erkenntnisse über Ozon, Sommersmog verursacht Todesfälle, S. 3 Abs. 1, Quelle: Internetseite: <http://upi-institut.de/upi47.htm>;
als Anlage **K20**

In der Auswertung der Studien nach Ermittlung der gesundheitsschädigenden Ozonkonzentrationen, empfiehlt das UPI den EU-Grenzwert zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung auf einen Achtstundenmittelwert von 90µg/m³ zu reduzieren.

Beweis: UPI-Bericht 47, Neue medizinische Erkenntnisse über Ozon, Sommersmog verursacht Todesfälle, S. 3 Abs. 1, Quelle: Internet: <http://upi-institut.de/upi47.htm>

Beweis:UPI-Bericht 47, Neue medizinische Erkenntnisse über Ozon, Sommersmog verursacht Todesfälle, S. 7 Grafik, S. 8 Abs. 1, Quelle: Internetseite: <http://upi-institut.de/upi47.htm>;
als Anlage **K20**

dd) Benzol und Dieselrußpartikel

Nach dem Bericht des Umwelt-Prognose-Institut e. V. wird anhand von 30 epidemiologischen Studien das Krebsrisiko durch den Kraftfahrzeugverkehr bewertet.

Die Studie beweist, daß durch die Emission von Dieselruß und Benzol aus Kraftfahrzeugabgasen in der Bundesrepublik Deutschland pro Jahr 8000 Fälle von Lungenkrebs verursacht werden.

Beweis:UPI-Bericht Nr. 44- Krebs und Verkehr, Zusammenfassung S.1 (Quelle: Internetseite: <http://www.upi-institut.de/upi44.htm>); als Anlage **K21**

Um das Krebsrisiko akzeptabel zu gestalten schlug der Länderausschuß für Immissionsschutz (LAI) dem Gesetzgeber einen Benzolgrenzwert von 2,5 µg/m³ und einen Dieselrußgrenzwert von 1,5 µg/m³ vor. Das Krebsrisiko würde bei dieser Schadstoffkonzentration bei einem Fall bezogen auf 2.500 Menschen liegen.

Leider wurden mit der 23 BImSchV erheblich höhere Grenzwerte von für Benzol und Dieselruß mit 10 bzw. 8µg/m³ festgeschrieben. Diese Grenzwerte liegen damit um das 3- bis 10-fache über den Vorschlägen des LAI.
Das Krebsrisiko steigt dadurch auf einen Fall pro 60 Menschen an.

Beweis:UPI-Bericht Nr. 44- Krebs und Verkehr, Zusammenfassung S.11 Tabelle 5 (Quelle: Internetseite: <http://www.upi-institut.de/upi44.htm>); als Anlage **K21**

Nach der Nivellierung von sozioökonomischen und anderer nichtökologischer Faktoren ergab sich, daß die Anzahl der Krebsfälle von Kindern stark mit dem Straßenverkehr zusammenhängt. Je dichter der Kraftfahrzeugverkehr in der Wohngegend des Kindes ist, um so höher ist das Risiko, an Leukämie oder Krebs zu erkranken.

Beweis:UPI-Bericht Nr. 44- Krebs und Verkehr, Zusammenfassung S.1 Abs. 2 (Quelle: Internetseite: <http://www.upi-institut.de/upi44.htm>); als Anlage **K21**

Der WHO zufolge kann eine langfristige Belastung mit den derzeitigen PM-Konzentrationen in der Außenluft (über Grenzwert) zu einer deutlichen Verringerung der Lebenserwartung führen. Dies ist vor allem auf die erhöhte Sterblichkeit aufgrund von kardiopulmonalen Erkrankungen und Lungenkrebs zurückzuführen.

In einer jüngst von der WHO in Auftrag gegebenen Studie zu umweltbedingten Krankheiten bei Kindern wurde festgestellt, daß bis zu 13.000 Todesfälle bei Kindern im Alter von 0-4 Jahren in den europäischen Mitgliedsstaaten auf die Partikelbelastung in der Außenluft zurückzuführen sind. Dabei wird angemerkt, daß bei einer Reduzierung der PM-Belastung in diesen Ländern auf die von der EU für 2005 festgesetzten Grenzwerte über 5.000 dieser Todesfälle hätten vermieden werden können.

Beweis:Quelle: Internet Seiten Europa-Rapid-Press Releases, Veröffentlichung der europäischen Kommission zur Qualität der Außenluft, Reference: IP/04/872 vom 08.07.2004, S. 2 Abs. 5 siehe Linkliste im Anhang; als Anlage **K19**

Ergebnisse eine Studie des Projektes „Kooperative Gesundheitsforschung in der Region Augsburg“ zeigen ein 2,9fach höheres Risiko für die Auslösung von Herzinfarkten nach Aufhalten in Verkehrsmitteln besteht. Dabei wird die Wirkung von erhöhten Schadstoffkonzentrationen und insbesondere von feinen und ultrafeinen Partikeln hervorgehoben.

Tierexperimentelle Studien deuten darauf hin, daß diese Partikel (Ruß) in der Lage sind die Herzfunktion zu verändern. Die neuen Ergebnisse untermauern die schädigende Wirkung von Partikeln auf Personen mit Herzkreislauferkrankungen. Wenn sich diese Ergebnisse in Folgestudien bestätigen, wäre die Wirkung der Partikel ausgeprägter und setzte insbesondere schneller ein als bisher vermutet.

Beweis:GSF-Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit, Von Herzinfarkt und Straßenstaub, S. 2, letzter Abs. (Internet: <http://www.gsf.de/Aktuelles/Presse/kora-20-jahr-feier-2.phtml>); als Anlage **K22**

**c) Schadstoffbelastung in der Jahnallee
(nach Genehmigungsunterlagen und Planfeststellungsbeschluß)**

**aa) Orte der höchsten Schadstoffimmissionen an der Jahnallee
(nach Genehmigungsunterlagen und Planfeststellungsbeschluß)**

Die Abschätzung der Luftschadstoffbelastung hat ergeben, daß die Schadstoffbelastung entlang der Jahnallee besonders im Bereich zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Leibnitzstraße – also in der inneren Jahnallee – aufgrund der schlechten Durchlüftungsverhältnisse durch geschlossene Randbebauung hoch ist. Zum Teil werden die Grenzwerte der 22. BImSchV für den PM 10 Kurzzeitwert überschritten; eine Überschreitung des NO₂-Jahresmittelwertes wird ebenso prognostiziert. Davon betroffen ist jeweils auch Wohnbebauung. Für Ruß wird eine Überschreitung des Vorsorgewertes erwartet.

Beweis: PFB, S. 84 letzter Abs., S. 85 erster Abs.

bb) Übersicht der Beurteilungswerte für Schadstoffe

Die hier dargestellten Grenzwerte für die relevanten Schadstoffe basieren auf der 22. und 23. BImSchV und den Vorsorgewerten des LAI.

Die folgende Tabelle für die Schadstoffe Benzol, NO₂, Ruß und PM 10 sind der Genehmigungsplanung entnommen.

Schadstoff	Beurteilungswert	Jahresmittel	Kurzzeit
NO ₂	Prüfwert	-	160 (98-Perz)
NO ₂	Grenzwert	40	200 (Stundenwert, maximal 18 Überschreitungen / Jahr)
Benzol	Grenzwert 2010	5	-
Benzol	Prüfwert	10	-
Benzol	Vorsorgewert/punktscharf	5	-
Benzol	Vorsorgewert/Flächenmittel	2,5	-
Ruß	Prüfwert	8	-
Ruß	Vorsorgewert/punktscharf	3	-
Ruß	Vorsorgewert/Flächenmittel	1,5	-
PM 10	Grenzwert 2005	40	50 (Tagesmittelwert, maximal 35 Überschreitungen / Jahr)

Alle Werte in µg/m³

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Anlage 11.2., S. 18, Tab. 6.1;
als Anlage **K16**

Da die Schadstoffe Ozon und Kohlenmonoxid nicht entsprechend im Lufthygienischen Gutachten berücksichtigt wurden, sind die Schwellen- und Grenzwerte direkt aus der 22. BImSchV zu entnehmen.

Schadstoff	Beurteilungswert	Jahresmittel	Kurzzeit
Ozon	Schwellenwerte (Gesundheitsschutz)	-	110 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Achtstundenmittelwert
Ozon	Schwellenwert (Unterrichtung akut gefährdeter Risikogruppen)	-	180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Mittelwert pro Stunde
Ozon	Schwellenwert (Alarm zum Schutz vor Gefahren der menschlichen Gesundheit)	-	360 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Mittelwert pro Stunde
Kohlenmonoxid	Grenzwert	-	10 mg/m^3 Achtstundenmittelwert

Bei PM 10 gibt es eine Abweichung zwischen den Grenzwerten aus der EG-Richtlinie und der 22. BImSchV. Die in der EG-Richtlinie 99/30/EG für das Jahr 2010 genannten PM-Werte der 2. Stufe legen einen Jahresmittelwert von $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ und einen Tagesmittelwert von $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 7 Überschreitungen im Jahr fest.

Beweis: Genehmigungsplanning, Ordner 2, Anlage 11.2., Lufthygienische Gutachten S. 45 Abs. 2; als Anlage **K16**

cc) Überschreitungen der Grenz- und Vorsorgewerte nach Genehmigungsplanning bezogen auf das Prognosejahr 2015

aaa) Ruß (Vorsorgewerte)

Die Emissionswerte werden im Gutachten der Planfeststellungsunterlage bezüglich der Vorsorgewerte für Ruß für den Planfall 2015 als überschritten dargestellt. Als Maximalbelastungen für Ruß werden zwischen 3,0 und 4,0 Mikrogramm pro Kubikmeter erwartet. ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Im Straßennahbereich wird zum Teil der Vorsorgewert überschritten. Davon betroffen sind die meisten Wohnbebauungen entlang der Straßenschluchten. Die maximal berechnete Rußbelastung beträgt 3,8 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Beweis: Genehmigungsplanning Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 33, Punkt 8.2.4; als Anlage **K16**

bbb) PM 10 (Schwebstaub) Jahresmittel

Außerdem wird eine Überschreitung des Grenzwertes für PM 10 Kurzzeitbelastungswertes prognostiziert.

Die höchsten Belastungen treten mit $38\mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Randbebauung entlang der Jahnallee zwischen Funkenburgstraße und Leibnitzstraße auf.

Auch in anderen engen Straßenschluchten der Jahnallee zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Funkenburgstraße werden Belastungen von $35-40\mu\text{g}/\text{m}^3$ erwartet.

Da der gesetzliche Grenzwert bei $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt, wird er teilweise erreicht.

Beweis: Genehmigungsplanning, Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 33/34, Punkt 8.2.5; als Anlage **K16**

Die noch nicht in deutsches Immissionsschutzrecht umgesetzte EU-Richtlinie 99/30/EG legt für das Jahr 2010 einen Grenzwert von 20 µg/m³ für die PM 10 – Jahresbelastung fest.

ccc) PM 10 Kurzzeitbelastung

Aus gutachterlicher Sicht ist entsprechend vorliegender bundesweiter Meßdaten eine Überschreitung des PM Tagesmittelgrenzwertes ab 25 µg/m³ im Jahresmittel möglich, ab 28 µg/m³ wahrscheinlich und ab 35 µg/m³ so gut wie sicher.

In den meisten betrachteten Straßenschluchten ist ein Überschreiten der des PM 10 Tagesmittelgrenzwertes wahrscheinlich. Der PM 10 Kurzzeitgrenzwert wird im Untersuchungsgebiet um maximal 36 % überschritten

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 34 Abs. 2-6; als Anlage **K16**

ddd) NO2 (Stickstoffdioxid) Jahresmittelgrenzwert

Der Jahresmittelgrenzwert von 40µg/m³ (gültig ab 2010) wird an der Straßenrandbebauung zweier Straßenschluchten der Jahnallee überschritten, und zwar zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Elsterstraße sowie der zwischen der Funkenburgstraße und der Leibnitzstraße.

Davon sind die entsprechenden Wohnbebauungen betroffen.

Die höchsten NO₂-Jahresmittelwerte werden mit 42 µg/m³ an der Randbebauung in der Jahnallee zwischen Funkenburgstraße und der Leibnitzstraße berechnet.

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 34, Punkt 8.2.2; als Anlage **K16**

eee) Zusammenfassung zum Vorkommen der höchsten Immissionen von Ruß, PM 10 und NO2 gem. Genehmigungsplanung

Die genannten Überschreitungen der Grenzwerte bezüglich der Schadstoffe PM 10, Ruß und NO₂ treten vor allem entlang der Jahnallee, besonders im Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Leibnitzstraße auf. Der Straßenabschnitt wird nachfolgend als innere Jahnallee bezeichnet.

Beweis: Genehmigungsplanung Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 5 Abs. 2; als Anlage **K16**

d) Fehlende Beurteilungen/Prognosen für Ozon und Kohlenmonoxid.

In dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Gutachten fehlen Beurteilungen / Prognosen zu den Schadstoffen Ozon und Kohlenmonoxid. Ignoriert wurde außerdem eine gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung der Kohlenmonoxidkonzentration und Ozonkonzentration. Im Lufthygienischen Gutachten wird die These aufgestellt, daß andere Schadstoffe als PM 10, NO₂, Benzol und Ruß erfahrungsgemäß nicht relevant für das Verfahren sein werden.

Beweis: Genehmigungsplanung Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 20 Abs. 2; als Anlage **K16**

In Anlehnung an die Erkenntnisse der Lufthygienischen Jahresberichte und verkehrsbezogenen Messungen des Bayrischen Landesamtes für Umweltschutz, sind an Stadtstraßen durchaus Überschreitungen der Kurzzeitwerte zu befürchten. So wurden in Bayern regelmäßig Halbstundenmittelwerte von 10 bis 15 mg/m³ gemessen. Zieht man die normale städtische Grundbelastung von 5-10 mg/m³ mit in Betracht, ist eine mögliche Überschreitung des Grenzwertes durchaus wahrscheinlich.

Beweis: Bayrisches Landesamt für Umweltschutz, Lufthygienische Jahresberichte und verkehrsbezogene Messungen, Stand April 2003, S. 15, Tabelle: Kfz-bedingte Immissionskonzentrationen und Grundbelastungswerte, Stichwort Kohlenmonoxid; als Anlage **K24**

Der Immissionsgrenzwert für das Achtstundenmittel beträgt für Kohlenmonoxid 10 Milligramm pro Kubikmeter (nach 22. BImSchV)

Außerdem wird entgegen den Vorgaben der 22. BImSchV auf die Betrachtung der Ozonwerte verzichtet. Hier liegen die Schwellenwerte für den Gesundheitsschutz für den Mittelwert bezogen auf einen Zeitraum von acht Stunden bei $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Wenn, wie im Stadtgebiet von Leipzig regelmäßig gemessen, die Monatwertemittelwerte für Ozon regelmäßig über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen, ist eine Überschreitung der Konzentration in der besonders problematischen Straßenschlucht innere Jahnallee durchaus nicht unwahrscheinlich.

Beweis: Meßergebnisse Monatsmittelwerte für Ozon der Stationen Leipzig-Lützner Straße, Leipzig-Mitte, Leipzig-West (Quelle: Internetseite des Landesamtes für Umwelt und Geologie, Button: Aktuelle Messwerte; Button: Luftschadstoffe; manuelle Datenrecherche oder http://www.umwelt.sachsen.de/de/wu/umwelt/lfug/lfug-internet/Luftonline_neu); als Anlage **K25**

e) Falsche Grundlagenwerte und Berechnungen in den Planungsunterlagen

aa) Benzol

Bezüglich der Benzolbelastung kann dem PFB und auch dem Immissionsgutachten der Planunterlagen nicht gefolgt werden. Der PFB enthält keinerlei Mengenangaben / Konzentrationswerte zu diesem Schadstoff.

Im Immissionsgutachten in der Planunterlage wird bei der Prognose für 2015 davon ausgegangen, daß auch im straßennahen Bereich die Grenzwerte für Benzol nicht überschritten werden.

Beweis: Genehmigungsplanung Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, S. 33 Abs. 2; als Anlage **K16**

Bei einer Detailrecherche im Amt für Umweltschutz wurden aber entschieden andere Ergebnisse festgestellt. In einer Studie aus dem Jahr 2001 gelangte das Amt für Umweltschutz Leipzig zu wesentlich höheren Benzolkonzentrationen.

Für die innere Jahnallee werden in der Studie alarmierende Benzol-Werte festgestellt. Sie ist der am stärksten belaste Hauptverkehrsabschnitt im Leipziger Stadtgebiet.

Bei einer Berechnung für den Modellfall einer Zusammenlegung der beiden Verkehrsströme auf Gustav-Adolf-Straße und Jahnallee, wurden im Bereich der inneren Jahnallee allein ein Benzol-Vorbelastungswerte von $3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel festgestellt.

Beweis: Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltvorsorge, Verträglichkeitsanalyse Hauptverkehrsstraßennetz Leipzig Umweltmonitoring, S. 45, Abbildung 5: Vorbelastung Benzol als Jahresmittel; als Anlage **K26**

Die konkreten Immissionen für den Benzol-Jahresmittelwert in der inneren Jahnallee für den Zusammenlegungsfall werden mit über $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angegeben. Damit liegt der Wert 20 % über dem gesetzlichen Grenzwert für Benzol (ab 2010).

Beweis: Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltvorsorge, Verträglichkeitsanalyse Hauptverkehrsstraßennetz Leipzig Umweltmonitoring, Kartendarstellung zur Studie, Gesamtbelastung Benzol Jahresmittelwert; als Anlage **K26**

Zieht man nun den allgemeinen Trend einer leichten Verringerung der Schadstoffkonzentration auf durch Kraftstoff- und Motorenverbesserung mit in die Überlegung ein, wird dieser doch von der zu erwartenden höheren Verkehrsstärke in der Umgebung (Leipziger Innenstadtring und angrenzende Straßen, Mittlerer Ring) und in der Jahnallee wieder aufgehoben. Eine Überschreitung des Benzolgrenzwertes kann damit als gesichert gelten.

Im lufthygienischen Gutachten aus der Genehmigungsplanung sind im Detail der Berechnung verschiedene methodische Ungereimtheiten aufgetreten.

So wird bei dem zu Grunde gelegten Vorbelastungswert für die Jahnallee mit einem unzulässig geringen Wert argumentiert.

Aus der Vermittlung der Daten aus den Meßstationen Leipzig-Mitte ($3,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Leipzig-West ($1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ermittelte man einen nicht nachvollziehbaren Vorbelastungswert von ($1,5 \text{mg}/\text{m}^3$).

Da sich die innere Jahnallee zwischen zwei Hauptverkehrsknotenpunkten Tröndlinring / Goedelerring mit 45.000 Kfz am Tag und der Kreuzung Jahnallee / Friedrich-Ebert-Straße mit 25.000Kfz pro Tag befindet, ist dieser Wert zu gering.

Die Meßstation Leipzig West mit relativ geringen Benzolwerten liegt in mehreren Kilometern Entfernung zur Jahnallee in einer verkehrsarmen Nebenstraße (Nikolai-Rumjanzew-Straße) unmittelbar neben dem Robert-Koch-Park. In der Umgebung der Meßstelle dominieren flächig Einfamilienhaussiedlungen und Kleingartenanlagen.

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, S. 15 Tab. 5.3, S.16 Abs. 2; als Anlage **K16**
Freistaat Sachsen, Jahresbericht zur Immissionssituation 2003, Landesamt für Umwelt und Geologie, S. 6 Tabelle: Meßstellen; als Anlage **K27**
Stadtatlas Großraum Leipzig/Halle, Falk-Verlag, 4. Auflage S.146, Y 56; als Anlage **K28**

Der Bemerkung die Station Leipzig Mitte wäre zu stark vom Verkehr beeinflusst und könne nicht für die Bestimmung der Vorbelastung herangezogen werden, kann nicht gefolgt werden. Da sich die Jahnallee ebenfalls im unmittelbaren räumlich Zusammenhang zum Leipziger Ring befindet, drängt sich die verstärkte Orientierung an diesen Daten auf.

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, Anlage 11.2., S. 15 Abs. 1; als Anlage **K16**

Auch die im Gutachten vorgebrachte Annahme, daß aus einer Verringerung der Benzolbelastung an der Meßstation Leipzig-West von 2001 zu 2002 automatisch eine Verringerung der Belastung in der inneren Jahnallee herzuleiten wäre, ist nicht haltbar. Schließlich wirken bei der Verringerung von Schadstoffen sehr viele verschiedene Parameter mit.

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, Anlage 11.2., S. 16 Abs. 2; als Anlage **K16**

Zusätzlich übersieht der Gutachter, daß auch die flächenhaften Vorbelastungen im Leipziger Innenstadtbereich besonders durch den Straßenverkehr aus der näheren Umgebung verursacht werden. Die Jahnallee ist von zahlreichen stark befahrenen Hauptstraßen umgeben.

(z. B. Käthe-Kollwitz-Straße 20000 Kfz./d; Emil-Fuchs-Straße ca. 20000Kfz/a ?; Friedrich-Ebert-Straße 11500 Kfz/d; Pfaffendorfer Straße 15000 Kfz/d; Waldstraße 11500 Kfz/d, Marschnerstraße 16000 Kfz/d; äußere Jahnallee bis 30000 Kfz/d)

Beweis: Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, Anlage 11.2., S. 10, Karte Abb. 3.2, Verkehrsstärke Planfall 2015; als Anlage **K16**

Außerdem wurde bei der Berechnung der der Vorbelastungen für den Prognosefall 2015 von einem zu hohen Reduktionsfaktor für Benzol von 0,78 ausgegangen. Dieser Faktor, der die Verringerung der Vorbelastung zusammenfassend beschreiben soll, ist nicht für die speziellen baulichen Verhältnisse in der inneren Jahnallee geeignet, da er sich auf Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung bezieht. Die innere Jahnallee ist eine enge Straßenschlucht mit geschlossener Bebauung.

Beweis: Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, Anlage 11.2., S. 16 letzter Absatz, S. 17 Tabelle;
Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, S. 38, sechster Literatureintrag;
MLuS 02 (2002) Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen. Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung; Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, S. 31 Abs. 4; als Anlage **K16**

bb) Stickstoffdioxid

Auch bei der Berechnung der Vorbelastung für Stichstoffdioxid bestehen gravierende Mängel. Prinzipiell bestehen die Mängel in den gleichen methodischen Schwächen, wie bei der Erhebung zum Schadstoff Benzol.

Der Vorbelastungswert für das Prognosejahr (Jahresmittelwert) wird im lufthygienischen Gutachten mit 22 µg/m³ zu niedrig eingestuft.

Beweis: Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, Anlage 11.2, S. 17 Tabelle; als Anlage **K16**

Im Lufthygienischen Gutachten wird auch wieder Bezug auf die Meßstation Leipzig West, mit der vergleichsweise entspannten lufthygienischen Situation genommen. Diese Daten werden dann unzulässig verallgemeinert und auf die Situation in der inneren Jahnallee übertragen, indem man die Verringerung der Vorbelastungswerte auf die innere Jahnallee mit gänzlich anderer Umgebung und Belastungssituation einfach überträgt.

Beweis: Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, Anlage 11.2, S. 16 Abs. 1; als Anlage **K16**

Man argumentiert weiter, daß Rastermessungen in der Regel höhere Werte liefern als kontinuierliche Hintergrundmeßdaten, da sie üblicherweise entlang von Straßen gemessen werden und deswegen regelmäßig zu hoch sein sollen. Ob diese These allerdings auf das hier vorliegende Verfahren anwendbar ist, wird an keiner Stelle schlüssig bewiesen.

Gesetzt den Fall die These wäre richtig, müßte aus ihr die Erkenntnis abgeleitet werden, daß die Rastermessung der Situation in der inneren Jahnallee am ehesten entspricht. Schließlich ist ihre flächenhafte Umgebung von extremem Straßenverkehr mit den entsprechenden Emissionen geprägt.

Beweis: Genehmigungsplangung, Ordner 2, Lufthygienisches Gutachten, S. 16 Abs. 1
Genehmigungsplangung, Ordner 2, Anlage 11.2., Lufthygienisches Gutachten, S. 10, Karte Verkehrsstärke Planfall 2015; als Anlage **K16**

Nach der Studie des Amtes für Umweltschutz liegt die Vorbelastung bei Zusammenlegung der Verkehrsströme für NO₂ bei einem Jahresmittelwert von über 60 µg/m³ und damit 50% über dem Zulässigen Grenzwert für das Jahr 2010.

Beweis: Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltvorsorge, Verträglichkeitsanalyse Hauptverkehrsstraßennetz Leipzig Umweltmonitoring, Kartendarstellung zur Studie, Gesamtbelastung NO₂ Jahresmittelwert; als Anlage **K26**

cc) Ruß allgemein

Die Immissionen bezüglich der Ruß-Vorbelastung des Gebietes in der Umgebung der Jahnallee betragen nach der Studie des Amtes für Umweltschutz um 6µg/m³ im Jahresmittel.

Beweis: Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltvorsorge, Verträglichkeitsanalyse Hauptverkehrsstraßennetz Leipzig Umweltmonitoring, S. 46 Abbildung 6; als Anlage **K26**

Beim berechneten Zusammenlegungsfall der Verkehrsströme von Jahnallee und Gustav-Adolf-Straße werden nach Berechnungen des Amtes für Umweltschutz Leipzig die gesetzlichen Grenzwerte im Jahresmittel für Rußkonzentrationen mit über 8µg/m³ in der inneren Jahnallee überschritten.

Beweis: Stadt Leipzig, Amt für Umweltschutz, Abteilung Umweltvorsorge, Verträglichkeitsanalyse Hauptverkehrsstraßennetz Leipzig Umweltmonitoring, Kartendarstellung zur Studie, Gesamtbelastung Ruß Jahresmittelwert; als Anlage **K26**

dd) PM 10

Prognosen für Schadstoffverringerung von Dieselruß bis 2015 sind im Lufthygienischen Gutachten zu optimistisch. So rechnet man mit einer Verminderung der Vorbelastungswerte mit einem Reduktionsfaktor von 0,8 bzw. 0,9 pro Jahr.

Dabei wird übersehen, daß im Falle der inneren Jahnallee die hohen Vorbelastungswerte eben aus dem umliegenden Straßenverkehr im Stadtgebiet hervorgehen.

Es fällt auf, daß der Aspekt einer Veränderung der Kfz-Verkehrszusammensetzung bezüglich der Anteile von Dieselfahrzeugen und Benzinfahrzeugen nicht beachtet wird. Zusätzlich wurde die allgemeine Erhöhung der Verkehrsdichte in der Umgebung der inneren Jahnallee als Hauptemissionsquelle von PM 10 übersehen.

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Anlage 11.2, Lufthygienisches Gutachten, S. 16 letzter Absatz / S. 17 Tabelle; als Anlage **K16**

Im UPI Bericht Nr. 44 zu Krebsrisiko durch Benzol und Rußpartikel an Straßen heißt es:

„Da die Abgasgesetzgebung bisher weder Grenzwerte noch Pläne für zukünftige Grenzwerte für die Begrenzung der Zahl lungengängiger Dieselruß-Partikel realisiert hat und der Verkehr mit Dieselmotoren nach verschiedenen Prognosen in den nächsten Jahrzehnten deutlich zunehmen wird (Zunahme des Güterverkehrs, Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße, Zunahme der OKW durch Förderung von Dieselmotoren im Personenverkehr durch geringe Mineralölsteuer), werden die durch Dieselruß-Emissionen des Verkehrs verursachten Gesundheitsschäden und Todesfälle in Zukunft nicht ab-, sondern zunehmen.“

Beweis: UPI-Bericht Nr. 44- Krebs und Verkehr, Zusammenfassung S.1 (Quelle: Internetseite: <http://www.upi-institut.de/upi44.htm>); als Anlage **K21**

Nach diesen Erkenntnissen darf der Reduktionsfaktor im Spezialfall innere Jahnallee nicht in dem üblichen Umfang in die Schadstoffprognose mit einbezogen werden, schließlich stammt der größte Teil der Dieselrußvorbelastungen aus dem Straßenverkehr der näheren Umgebung.

Nach den derzeitigen Erkenntnissen ist die Dichte des Innenstadtverkehrs in den letzten Jahren durchaus gestiegen.

Sämtliche derzeit vorliegenden Verkehrsprognosen der letzten Jahre, die ja regelmäßig zur Planbegründung einer neuen Straßenmaßnahme herangezogen wurden, gingen von einer eindeutigen Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens auf den Straßen der Stadt Leipzig aus.

So geht man im Stadtentwicklungsplan auch bei stagnierender Bevölkerungsentwicklung und Motorisierung von einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs von 10-15 % bis 2015 aus.

Beweis: Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau, 15.06.2003, S. 11, Abs. 3; S.73 Abs. 4; als Anlage **K1**

Bei PM 10 gibt es eine Abweichung zwischen den Grenzwerten aus der EG-Richtlinie und der 22. BImSchV. Die in der EG-Richtlinie 99/30/EG für das Jahr 2010 genannten PM-Werte der 2. Stufe legen einen Jahresmittelwert von $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ und einen Tagesmittelwert von $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 7 Überschreitungen im Jahr fest.

Beweis: Genehmigungsplanung, Ordner 2, Anlage 11.2., Lufthygienische Gutachten S. 45 Abs. 2; als Anlage **K16**

(In der Studie des Amtes für Umweltschutz der Stadt Leipzig wurde leider noch keine Trennung nach der Partikelgröße vorgenommen.)

f) Möglichkeiten der Schadstoffverminderung an innerstädtischen Hauptstraßen mit enger und geschlossener Randbebauung

Die für Schadstoffbelastung verantwortlichen Parameter sind allerdings nur bedingt veränderbar. So werden die Randbebauung einer Straße und die meteorologischen Grundbedingungen in einem Betrachtungsraum als statisch gelten.

Damit wären also die verbleibenden Einflüsse zu betrachten.

In einer Studie des Ingenieurbüros Lohmeyer für die Erstellung eines Minderungsmaßnahmenplanes für die Schadstoffe NO₂ und PM₁₀ wird bei einem ähnlich gelagerten Schadstoffproblem wie in der inneren Jahnallee folgende Sanierungsvorschläge unterbreitet.

Bei der Einschätzung bezüglich der Wirksamkeit aller möglichen Maßnahmen werden einer Verkehrsverlagerung, dem Straßenrückbau und Verkehrsbeschränkungen für Kfz über 3,5 t die höchste Priorität eingeräumt.

Beweis: Projektbericht Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Ausbreitungsrechnungen für den Bereich der Meßstation Verkehr 1 in Bremen zur Ursachenermittlung der erhöhten NO₂ und PM₁₀-Immissionen- Erstellung eines Minderungs-/Maßnahmenplans, Mai 2004, S. 58 und 59 Tabellen; als Anlage **K29**

Der lufthygienische Sanierungsvorschlag des Ingenieurbüros Lohmeyer bezüglich eines innerstädtischen Fahrverbotes für LKW wird vom zuständigen EU-Umweltkommissar Stavros Dimas geteilt. In einem Artikel des Fokus, in dem Dimas die besondere Belastung der Städte München Frankfurt und Leipzig mit Feinstäuben aus Dieselmotoren (Dieselruß) heraushebt, empfiehlt er nachdrücklich ein Lkw-Fahrverbot in diesen Städten. Er stellt seit Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen ein Ansteigen des Lkw-Verkehrs in den Städten fest.

Beweis: Focus 6/2005 vom 05.02.2005, Artikel: EU unterstützt Lkw-Bann in der Stadt;
als Anlage **K30**

g) Zusammenfassung:

Auf Grund Studie des Amtes für Umweltschutz der Stadt Leipzig aus dem Jahre 2001 und den gravierenden methodischen Ungereimtheiten im Lufthygienischen Gutachten der Genehmigungsunterlagen ist nicht nur eine geringere, sondern die erhebliche Überschreitung verschiedener Grenzwerte zu erwarten.

Unabhängig davon wird die Überschreitung der Jahresmittelwerte in der inneren Jahnallee für NO₂ im Lufthygienischen Gutachten des Vorhabensträgers (Prognose für 2015) selbst eingeräumt.

Außerdem ist nach der Studie des Amtes für Umweltschutz die Überschreitung der Grenzwerte (Jahresmittelwerte) für Benzol (aktuell und auch ab 2010) und Dieselruß als gesichert zu betrachten.

Bezüglich der PM 10 Immissionen werden im Lufthygienischen Gutachten des Vorhabensträgers Überschreitung des Kurzzeitbelastungsgrenzwertes PM 10 für 2015 prognostiziert. In den Straßenschluchten der Jahnallee werden die Grenzwerte um bis zu 36 % überschritten.

Das Lufthygienische Gutachten des Vorhabensträgers geht davon aus, daß die PM 10 Jahresmittelgrenzwerte in der den Straßenschluchten der inneren Jahnallee zwischen 35 bis 40 µg/m³ liegen und damit den Grenzwert also erreichen. Dabei wird die neue Entwicklung der EU-Grenzwerte (99/30/EG) vernachlässigt. Nach dieser ist für 2010 mit einem Jahresmittelgrenzwert für PM 10-Immissionen von 20µg/m³ zu rechnen.

Bei den Schadstoffen Ozon ist eine Überschreitung der Schwellenwerte und bei Kohlenmonoxid durchaus nicht unwahrscheinlich und hätte damit in das Lufthygienische Gutachten mit einfließen müssen.

Grundsätzlich ist anzumerken, daß die Prognosewerte der Schadstoffimmissionen im Lufthygienischen Gutachten in Regel zu niedrig angegeben werden. Das Gutachten enthält diverse Ungereimtheiten und ist in vielen Punkten nicht nachvollziehbar.

Ergebnis:

Wie schon im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum festgestellt, ist die Jahnallee die am meisten belastete Straße in Leipzig. Obwohl das Problem im STEP schon konkret benannt ist, wird einer Verringerung der Verkehrsstärke in den Straßenschluchten der inneren Jahnallee nicht in die Tat umgesetzt.

Sollte die Jahnallee tatsächlich ausgebaut werden, ist die Auslastung ihrer Kapazität nur durch die bewußte Überschreitung verschiedener Immissionsgrenzwerte und damit auf Kosten der Gesundheit der Anwohner möglich.

3. Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt

Das Vorhaben ist mit erheblichen Eingriffen in Natur und Orts- bzw. Landschaftsbild verbunden.

a) Eingriffe in Boden und Grundwasser

Das Vorhaben bedingt Bodenneuversiegelungen auf einer Fläche von 4.459 m². Dies stellt einen Eingriff gemäß § 8 Abs. 1 SächsNatSchG dar, da die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erheblich und nachhaltig beeinträchtigt wird. Durch die Neuversiegelung kommt es zum Verlust sämtlicher Bodenfunktionen, d.h. die Versickerung und Grundwasserneubildung wird auf Dauer in einem nicht unerheblichen Umfang vollständig unterbunden. Darüber hinaus wird der Oberflächenabfluß im Versiegelungsbereich erhöht.

Beweis: PFB S. 92 (6.2.1)

b) Klima Luft

Das Vorhaben führt zu bau- und vor allem betriebsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen.

Beweis: PFB S. 92 (6.2.3)

Für die Einzelheiten der erheblichen Belastungen wird insoweit wiederum auf den Abschnitt „Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt / Menschliche Gesundheit“) dieser Klageschrift verwiesen.

c) Pflanzen und Tiere

Während der Bauphase kommt es zur Beeinträchtigung von insgesamt 66 Einzelbäumen. Anlagebedingt ist die Fällung von straßenbegleitenden 117 Bäumen und von Gehölzgruppen auf 145 m² vorgesehen.

Nach den Erhebungen aus dem Jahr 2003 kommen im Untersuchungsgebiet 32 Brutvogelarten vor, allerdings geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, daß die von der Fällung betroffenen Bäume nur im Einzelfall als Bruthabitat genutzt werden.

Diese Beeinträchtigungen werden von der Planfeststellungsbehörde jedoch „nicht als Eingriff angesehen“. Begründet wird dies mit der Vorbelastung der Bäume durch Schadstoffeinträge des Straßenverkehrs und weil nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde praktisch keine Lebensräume für Tiere verloren gehen.

Beweis: PFB S. 92f (6.2.3)

Zwischen Zeppelinbrücke und Waldplatz wird das Ortsbild durch die vierreihige Baumallee geprägt. Diese zählt zu den bedeutendsten Alleen im Stadtgebiet und markiert die Querung des Auwaldes mit dem Elsterflutbecken in das zentrale Innenstadtgebiet von Leipzig.

Beweis: PFB S. 91 (6.1.6)

Diese Allee ist mithin ortsbildprägend und damit im Stadtraum auch landschaftsprägend. Bei der von der Rodung von 117 Bäumen entlang der Jahnallee handelt es sich daher entgegen der Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher um einen Eingriff im Sinne des § 8 Abs. 1 Nr. 11 SächsNatSchG wonach Veränderungen der gestalt oder der Nutzung von Grundflächen insbesondere dann Eingriffe darstellen, wenn die Beseitigung von landschaftsprägenden Hecken, Baumreihen und Alleen erfolgt.

d) Landschaftsbild

Mit der Rodung von 117 Bäumen der Allee der Jahnallee ist zugleich ein Eingriff in das Landschaftsbild verbunden.

4. Kulturdenkmal „Kleine Funkenburg“

Bestandteil des planfestgestellten Vorhabens ist der Abriß des Gebäudes Jahnallee 25, der „Kleinen Funkenburg“.

Merkmale der Kleinen Funkenburg:

- Die Kleine Funkenburg ist ein im Sinne des § 2 SächsDSchG besonders geschütztes Kulturdenkmal.
- Die Kleine Funkenburg ist Teil der durch eine Erhaltungssatzung geschützten Wohnanlagen des Bach- und Waldstraßenviertels.
- Als Baudenkmal kommt ihr in ihrem architektonisch-künstlerischen Wert „überregionale Bedeutung“ zu.
- Durch die Öffnung des Elstermühlgrabens und die beabsichtigte Unterführung des stadtbildprägenden Gebäudes würde der Bekanntheitsgrad sogar noch erhöht werden können.
- An der Erhaltung dieses wertvollen Kulturdenkmals besteht ein vielfach nachgewiesenes öffentliches Interesse.
- Das Denkmal ist baulich nicht gefährdet, vielmehr in angesichts seines hohen Alters außerordentlich gutem modernisierungsfähigen Bauzustand.
- Das großartige Treppenhaus ist besonders bemerkenswert und muß deshalb mit dem Haus erhalten werden.
- Die Innenausstattung (Stuckdecken, aufwändig gestaltete Dielenfußböden, Türen mit historischen Messingkastenschlössern usw.) sind in weiten Teilen original erhalten.
- Der Bau strahlt nicht nur auf sein unmittelbares Vorfeld aus, sondern stellt auch zur gegenüberliegenden Bebauung Bezüge her.
- Das Gebäude wurde 1850 im spätklassizistischen Stil errichtet und markiert den äußeren Punkt der Rannischen Vorstadt und zugleich den Beginn der großen Stadterweiterung der 2. Hälfte des 19. Jh. in westlicher Richtung zum Waldstraßenviertel. Es ist das älteste noch erhaltene Gebäude der Jahnallee und hat also auch stadthistorische Bedeutung.
- Der Bau bildet zusammen mit den Nachbargebäuden Thomasiusstr. 1 (erbaut 1855) ein geschlossenes architektonisches Ensemble und zugleich die südöstliche Wand des bemerkenswerten Platzes am Brückensprengungsdenkmal. Dies Ensemble mit dem Dreieckplatz hat somit eine besondere stadträumliche Bedeutung. gehört zu einem Gesamtensemble mehrerer Baudenkmale, die sich um einen kleinen dreieckigen Platz gruppieren.
- Das heute in die breite Jahnallee hineinragende Gebäude bewirkt auf diese Weise eine willkommene Gliederung des Straßenraumes, die aus stadträumlicher Sicht nicht aufgehoben werden sollte.

Beweis: Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 22.03.2004, S. 1f;
als Anlage **K3**
Schreiben der Deutschen Stiftung Denkmalschutz vom 10.05.04; als Anlage **K2**
Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Exposé „Kleine Funkenburg“ vom 21.07.04, S. 4-6; als Anlage **K31**
Auszug aus „Waldtstraßenviertel“ Nr. 18 vom 19.06.04, Titel(luft)bild;
als Anlage **K32**

Davon abweichend geht die Planfeststellungsbehörde sachlich unzutreffend von einer verhältnismäßig geringen Bedeutung der Kleinen Funkenburg aus. Sie setzt sich insbesondere über die Bewertung des Landesamtes für Denkmalpflege, als der für diese Bewertung zuständigen Fachbehörde, hinweg:

„Die Planfeststellungsbehörde vermochte die Einschätzung des Landesamtes für Denkmalpflege, dass es sich bei der ‚Kleinen Funkenburg‘ um ein Baudenkmal mit überregionaler Bedeutung handelt, nicht zu teilen.“

Dazu führt die Planfeststellungsbehörde aus:

1. „Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann eine überregionale Bedeutung eines Kulturdenkmals dann angenommen werden, wenn es für auswärtige Architektur-, Kunst- oder Geschichtsinteressierte einen Grund gibt, dieses Kulturdenkmal in Leipzig zu besichtigen. (...) Allein der die Eigenschaft als Kulturdenkmal begründende Fakt, dass es sich bei der ‚Kleinen Funkenburg‘ um ein hochwertiges und monumentales klassizistisches Wohnhaus handelt, begründet die überregionale Bedeutung nicht, weil auch nach der Sanierung nicht zu erwarten ist, dass die ‚Kleine Funkenburg‘ eine besondere Anziehung auf auswärtige Besucher oder auch nur auswärtige Architektur-, Kunst- oder Geschichtsinteressierte ausüben wird.“
2. „Insbesondere die Geschichte und städtebauliche Bezüge lassen eine überregionale Bedeutung nicht erkennen. Der Name der ‚Kleinen Funkenburg‘ lässt sich offenbar nur vom guten Ausblick auf die berühmtere ‚Große Funkenburg‘ ableiten. (...) Das verdeutlicht, dass die ‚Kleine Funkenburg‘ bzw. die namentliche Anlehnung an die ‚Große Funkenburg‘ ausschließlich lokalgeschichtlichen Hintergrund besitzt.“
3. „Architektonisch sind trotz der repräsentativen Treppenanlage keine Besonderheiten erkennbar, die einen über das Regionale hinausgehenden Denkmalwert nahe legen könnten.“
4. „In städtebaulicher Hinsicht markiert die ‚Kleine Funkenburg‘ den äußersten Punkt der Rannischen Vorstadt und die Markierung des Beginns der großen Stadterweiterung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Auch darin kann eine überregionale Bedeutung nicht gesehen werden.“
5. „Die heutige städtebaulich-räumliche Stellung weist zudem erhebliche Spannungen der ‚Kleinen Funkenburg‘ zur angrenzenden Bebauung auf: Durch die im Zuge der Neubebauung der Jahnallee in den fünfziger Jahren erfolgte Zurückverlegung der südlichen Bauflucht wurde die ‚Kleine Funkenburg‘ aus dem historisch gewachsenen städtebaulichen Zusammenhang herausgerissen, was durch den ungestalteten Brandgiebel Richtung Stadtzentrum und die deutlich erkennbare Verschwenkung der bestehenden Trasse der Jahnallee deutlich wahrnehmbar ist.“

„Nach allem musste im Rahmen der Abwägung die ‚Kleine Funkenburg‘ als Kulturdenkmal beachtet werden. Eine Gewichtung der ‚Kleinen Funkenburg‘ als Kulturdenkmal mit überregionaler Bedeutung konnte hingegen nicht erfolgen.“

Beweis: PFB S. 52-54

Abgesehen von der Frage, inwieweit die Planfeststellungsbehörde überhaupt dazu befugt ist, fachliche Feststellungen einer beteiligten Fachbehörde zurückzuweisen und nicht als gegeben in den Abwägungsprozeß einfließen zu lassen, lassen sich die Argumente der Planfeststellungsbehörde auch einzeln zurückweisen.

zu 1.)

Die Frage, ob ein Kulturdenkmal überregionale Bedeutung hat, kann nicht daran festgemacht werden, ob es etwa ausreichend vielen auswärtigen Kunstinteressierten zur Besichtigung zugänglich ist. Die Funkenburg ist ein privates, in ihrem Inneren nur einem beschränkten Besucherkreis zugängliches Gebäude, wie zahlreiche andere überregional bedeutende Kulturdenkmale auch.

Im Übrigen erfährt die Kleine Funkenburg jedoch tatsächlich durchaus überregionales Interesse, wie ganz allein schon der Besuch einer zuständigen Staatssekretärin des Bundesbauministeriums in Berlin oder etwa die Aufmerksamkeit, die der Bau in der überregionalen Presse findet (hier „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ aus Frankfurt/M.) beweisen.

zu 2.)

Die Frage woher der Name eines Kulturdenkmals herrührt mit der Frage seiner - hier architektonischen - Bedeutung zu verbinden, ist schlicht nicht nachvollziehbar.

zu 3.)

Die architektonischen Besonderheiten werden insbesondere in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege detailliert aufgeführt und auch worin deren Bedeutung besteht.

zu 4.)

Die städtebaulich-historische Funktion der Kleinen Funkenburg bedingt nicht allein, sondern gerade in Zusammenschau mit ihrem einzigartigen Baubestand (Erhaltungszustand) ihre besondere Bedeutung.

zu 5.)

Der Umstand, daß ein Gebäude nicht den baulichen Bereinigungen und städtebaulichen Umgestaltungen der stalinistischen Ära zum Opfer gefallen ist, kann wohl kaum als Argument gegen den ihm selbst innewohnenden Denkmalwert angeführt werden. Unvollständig umgesetzte städtebauliche Ideen der DDR-Stadtplanung in Form der Beseitigung von wertvollen Baudenkmalen nun nach einem halben Jahrhundert vollenden zu wollen, ist kein grundsätzlich durchschlagendes Argument heutiger Planfeststellungsverfahren.

Im Übrigen ist es nicht möglich, die städtebauliche Situation allein aus einer Richtung (ausschließlich von Osten her) zu betrachten. Wie weiter oben angeführt, bewirkt die Kleine Funkenburg aus jeder anderen Himmelsrichtung betrachtet gerade eine willkommene Gliederung, der ansonsten endlos erscheinenden schnurgeraden Trasse der Jahnallee. Insbesondere ist die geschlossene Ensemblewirkung mit den Nachbargebäuden Thomasiusstr. 1 (erbaut 1855) hervorzuheben, wie auch die Funktion als Rahmen des kleinen dreieckigen Platzes vor dem Gebäude. Darüber hinaus könnte selbst der östliche Brandgiebel entsprechend der vorliegenden Umbaukonzeption (Varianten der Deutschen Stiftung Denkmalschutz) mit Loggien/Wintergärten (siehe Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Exposé „Kleine Funkenburg“, S. 5) eine städtebaulich wertvolle Umformung erfahren.

B Rechtliche Würdigung

I. Zulässigkeit

1. Klageart

Die Klage wird als Anfechtungsklage erhoben mit dem Ziel der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Klagebefugnis

Der Kläger ist nach § 61 BNatSchG klagebefugt. Er war gemäß § 60 Abs. 1 Nr. 6 NatSchG zur Mitwirkung im Planfeststellungsverfahren berechtigt. Durch den Planfeststellungsbeschuß ist er in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich, auf den sich die Anerkennung bezieht, berührt, da die Baumaßnahmen mit Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes (insbesondere Emissionswirkungen) verbunden sind. Er macht geltend, daß diese Beeinträchtigungen insbesondere Regelungen des SächsNatSchG widersprechen. Er hat sich im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange fristgemäß zu dem Vorhaben geäußert. Somit sind die Voraussetzungen von § 58 SächsNatSchG erfüllt.

II. Materielle Rechtswidrigkeit

1. Verstoß gegen die Grundlagen der Planfeststellung / Problembewältigung (Innere Jahnallee und Umbau Gustav-Adolf-Str. aus PFB ausgeklammert)

In gewissen Grenzen kann das Verfahren auf einen abtrennbaren Teil einer umfassenderen Planung beschränkt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, daß die Planfeststellungsbehörde damit nicht gegen den Grundsatz der Problembewältigung verstößt und insbesondere nicht das Abwägungsgebot verletzt, außerdem den Rechtsschutz der Betroffenen nicht übermäßig und unzumutbar, etwa durch übermäßige Aufteilung, erschwert (Kopp/Ramsauer, VwVfG § 74, Rn. 25 mit Nachweisen - etwa BVerwGE 57, 301; 61, 311; 90, 99)

Grundsätzlich fordert das aus dem Abwägungsgebot abgeleitete Gebot der Problembewältigung, daß der Planfeststellungsbeschluß alle Probleme und Konflikte bewältigt, d.h. in angemessener Weise regelt, die durch das Verfahren aufgeworfen bzw. verschärft werden (Kopp/Ramsauer, VwVfG § 74, Rn. 26 - mit Nachweisen)

Praktisch bedeutsam vor allem bei Verkehrsvorhaben ist die Unterteilung des Gesamtvorhabens in einzelne Abschnitte, für die dann jeweils ein selbständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Eine solche Abschnittsbildung ist jedoch grundsätzlich nur zulässig, soweit die Probleme, die das Gesamtvorhaben auslöst, damit nicht unbewältigt bleiben (BVerwG NVwZ 1998, 508, 510; ferner BVerwGE 62, 342 = NJW 1981, 592; BVerwG NVwZ 1993, 572). Erforderlich ist, daß jeder Teilabschnitt einer eigenen fachplanungsrechtlichen Rechtfertigung bedarf. Im Straßenbereich erfordert dies grundsätzlich eine eigenständige Verkehrsfunktion des Straßenabschnitts (Kopp/Ramsauer, VwVfG § 74, Rn. 29). Darüber hinaus bedarf es eines vorläufigen positiven Gesamturteils (BVerwGE 98, 399 = NVwZ 1996, 381) hinsichtlich des Vorhabens in seiner Gesamtheit. Das bedeutet, daß die Planfeststellung für den einzelnen Abschnitt festgestellt werden kann, und daß der Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG NVwZ 1998, 510; 1996, 1011). Darüber hinaus müssen in jedem Planungsabschnitt die Folgeabschnitte insoweit mitbedacht werden, als für diese planungsrechtliche Zwangspunkte gesetzt werden, weil der Folgeabschnitt notwendigerweise anschließen muß. Die Planfeststellung für einen Abschnitt muß deshalb in der vorgesehenen Form unterbleiben, wenn der Folgeabschnitt notwendigerweise auf unübersehbare Hindernisse stoßen müßte (BVerwG NVwZ 1998, 616).

a) Verlegung des Verkehrs aus der Gustav-Adolf-Straße

Die Verlegung des Verkehr aus Gustav-Adolf-Str. (B 87 alt) auf die innere Jahnallee im Oktober 2004 steht untrennbar im Zusammenhang mit den nun planfestgestellten Maßnahmen. Eine dauerhafte Verlegung wurde ausschließlich durch eine faktische Vorwegnahme der nun erst im Nachhinein planfestgestellten Maßnahmen möglich. Eine Rückverlagerung des Verkehrs in die Gustav-Adolf-Str. ist aufgrund der erfolgten Umbauten zu einer Anwohnerstraße mit neu angelegten Parktaschen, Gehwegverbreiterungen und Baumpflanzungen nicht mehr möglich. Sie wird von der Vorhabenträgerin auch ausdrücklich ausgeschlossen.

Planungsgegenstand des PFB ist der Ausbau der Jahnallee und die faktisch bereits vorweggenommene Verlegung des Verkehrs in die innere Jahnallee. Allerdings sind Umbau der Gustav-Adolf-Str. und die bereits erfolgte Verkehrsverlegung gerade nicht Bestandteil des vorliegenden PFB.

Allerdings muß auch der PFB anerkennen, daß die eigentliche Nullvariante, also der Ausgangspunkt der Planung, nicht der seit Oktober 2004 vorübergehend bestehende Zustand der stadtauswärtigen Verkehrsführung durch die innere Jahnallee ist, sondern tatsächlich der Zustand mit Beibehaltung dieses Verkehrs in der Gustav-Adolf-Straße. Dies wird deutlich etwa bei der Untersuchung der Verkehrsprognose:

„Für den Prognosenullfall - untersucht in der Konstellation des Nichtausbaus der Jahnallee und Beibehaltung der Führung des stadtauswärtigen Verkehrs über die Gustav-Adolf-Straße - wird für die Jahnallee eine Verkehrsbelegung mit einem DTV zwischen 15.000 - 16.500 Kfz/24 h (Abschnitt der inneren Jahnallee) und 31.600 Kfz/24 h (Abschnitt westlich des Knotens Jahnallee / Marschnerstraße / Straße am Sportforum) prognostiziert.“ (PFB S. 30, Abs. 2).

Im PFB heißt es weiter ausdrücklich:

„Erst durch den Ausbau der Jahnallee wird überhaupt möglich, dass der langjährig über die Gustav-Adolf-Straße geführte und seit 2004 wieder auf die Jahnallee zurückgeführte landwärtige Verkehr in einer den normalen Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs entsprechenden Weise abgewickelt werden kann.“ (PFB S. 28, letzter Abs.)

Der Umbau der Gustav-Adolf-Str. und die Verlegung des Verkehrs der stadtauswärtigen B 87 in die innere Jahnallee lassen sich planerisch also nicht von einander trennen. Angesichts der Unmöglichkeit der Rückverlegung des Verkehrs ist jede der beiden Maßnahmen für sich betrachtet nicht möglich, also ein „Planungstorso“. Hier ist daher keine planerische Trennung möglich. Beide Maßnahmen gehören zwingend in einen Planfeststellungsbeschuß.

b) Ausklammerung der inneren Jahnallee aus dem PFB

Für die innere Jahnallee haben der Planfeststellungsbeschuß und die diesen vorwegnehmende Neufestlegung als Trasse des stadtauswärtigen Verkehrs der B 87 (wie weiter oben ausführlich dargelegt) gravierende Auswirkungen. Dieser Abschnitt wird in den verkehrlichen, stadtgestalterischen und umwelttechnischen Auswirkungen von den Ausbaumaßnahmen der Ausbauabschnitte stark mit betroffen. Er liegt mitten zwischen zwei planfestgestellten Abschnitten. Hier treten noch dazu die im Vergleich zu den planfestgestellten Abschnitten erheblichsten Veränderungen und Belastungen ein. Dieser Straßenabschnitt von ca. 330 m Länge ist jedoch nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens, obwohl sich die benannten Auswirkungen nur im Rahmen eines übergreifenden Planfeststellungsplanes planerisch bewältigen lassen.

Die Veränderungen bestehen im Einzelnen in Folgendem:

Verdoppeltes Verkehrsaufkommen

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit erheblichen Veränderungen bezüglich der Verkehrsbelastung der inneren Jahnallee verbunden. Künftig soll die innere Jahnallee dauerhaft den gesamten stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Verkehr auf je 2 Streifen aufnehmen, der bislang zumindest in stadtauswärtiger Richtung über die Gustav-Adolf-Str. verlief.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung steigt von bisher einem DTV von ca. 14.300 Kfz/24 h sprunghaft auf einen DTV mindestens von ca. 28.000 Kfz/24 h an.

Ruhender Verkehr

Neben der Verlegung der Straßenbahnhaltestellen aus der inneren Jahnallee sollen auch die bislang eingeschränkt bestehenden Parkmöglichkeiten für die Andienung und Kundenfrequenzierung der Geschäfte in der inneren Jahnallee nicht beibehalten werden (PFB S. 38, Punkt 3.1.2.2 am Ende)

Heute ist in stadtwärtiger Richtung zwischen Friedrich-Ebert-Str. und der Thomasiusstr. lediglich in der Zeit von Montag bis Freitag von 6:00 bis 9:00 Uhr und von 14:00 bis 18:00 Uhr das Parken untersagt. In der Zeit dazwischen besteht eingeschränktes Halteverbot. Im Bereich der Einmündung der Lessingstr. bestehen drei Kurzzeitparkplätze in der Zeit zwischen 6:00 bis 18:00 Uhr für eine Parkdauer bis zu einer Stunde. In landwärtiger Richtung besteht zwischen Leibnitzstr. und Waldplatz in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 6:00 bis 18:00 Uhr eingeschränktes Halteverbot. Unmittelbar an der Tschaikowskistr. befinden sich 5 bis ca. 20 m nach der Einmündung weitere 3 Stellplätze auf der Fahrbahn der Jahnallee mit Kurzzeitparkregelung in der Zeit von Montag bis Freitag von 8:00 bis 18:00 Uhr für eine

Parkdauer bis zu einer Stunde. Darüber hinaus bestehen auf dem großflächigen Fahrbahnteiler im Knotenbereich Jahnallee / Thomasiusstr. / Leibnitzstr. Parkmöglichkeiten für ca. 20 Kraftfahrzeuge (PFB S. 49).

Unmittelbare bauliche Veränderungen

Der PFB selbst sieht unmittelbar bauliche Veränderungen in der inneren Jahnallee vor, um den Verkehr im Bereich der inneren Jahnallee künftig vierstreifig führen zu können:

- Hierzu sollen für den Kraftfahrzeugverkehr bauliche Hindernisse beseitigt werden.
- Im Abschnitt der inneren Jahnallee befindlichen Haltestellen „Leibnitzstraße“ und „Waldplatz“ werden in die auszubauenden Abschnitte östlich der Leibnitzstraße bzw. westlich des Waldplatzes verlegt.
- Die Gleisanlagen (Gleisverschlingung im Bereich Waldplatz) werden der Verlegung angepaßt
- In der inneren Jahnallee erfolgt die Aufstellung von Lichtsignalanlagen.

Emmissionsbelastungen

Wie weiter oben ausführlich dargelegt sind die mit dem planfestgestellten Vorhaben in der inneren Jahnallee auftretenden Belastungen mit verkehrsbedingten Luftschadstoffen (vor allem Abgase und Feinstaub) derart gravierend, daß hier sofortiger Handlungsbedarf besteht.

Das Problem der Luftschadstoffbelastung in der inneren Jahnallee zwischen Elsterstraße und Leibnizstraße kann nur dadurch gelöst werden, daß man den Autoverkehr in diesem kurzen Straßenabschnitt auf ein umweltverträgliches Maß reduziert. Nur so läßt sich die Feinstaubbelastung vermindern. Gegen die ebenfalls außerordentlich hohe Lärmbelastung sind in gewissem Umfang Schutzmaßnahmen (wie im PFB vorgesehen, S. 6f) durch passive Lärmschutzmaßnahmen (wie Lärmschutzfenster) denkbar. Gegen die Belastung mit Feinstaub und Abgas helfen diese Maßnahmen jedoch nicht.

Eine Außerachtlassung dieser Problematik der im Zusammenhang mit einem Planfeststellungsbeschluß zum Ausbau der Jahnallee zur durchgängig vierspurigen Bundesfernstraße ist geradezu ausgeschlossen. Ein vorhandener Ermessensspielraum ist jedenfalls auf Null reduziert.

Eignung als Geschäftsstraße

Durch die Absicht des PFB die innere Jahnallee ohne einen qualitativen Um- oder Ausbau durch 4 Fahrstreifen für den KFZ-Verkehr befahren zu lassen, wird die Geschäftslage der ca. 50 Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe wie Post, Sparkasse und Gaststätten erheblich verschlechtert, weil

- die Park- und Liefermöglichkeiten fast völlig verschwinden
- die Immissionen weiter stark zunehmen
- die ohnehin unbefriedigende Straßenraumgestaltung weiter absinkt.

Das wird dazu führen, daß weitere Geschäfte aufgeben und dadurch die Attraktivität und Geschäftschance für die übrigen Geschäfte weiter abnimmt.

Trotzdem klammert die Planfeststellungsbehörde die innere Jahnallee ausdrücklich aus dem PFB aus. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, daß ihr eine Prüfung ausschließlich bezüglich der einen einzigen Frage obliegen hätte, ob die innere Jahnallee den künftigen Verkehr auch aufnehmen könne:

„Allerdings hatte die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob die geplante Bündelung des Verkehrs auf der Jahnallee entsprechend ihres Widmungszweckes auch unter dem Blickwinkel vernünftigerweise geboten ist, dass der Abschnitt der inneren Jahnallee aus dem Planvorhaben der Vorhabenträgerin ausgeklammert wurde. Das Planvorhaben wäre dann nicht vernünftigerweise geboten, wenn im bzw. um den verengten Abschnitt der inneren Jahnallee die über die ausgebauten Abschnitte geführten Verkehre nur unzureichend aufgenommen werden könnten und daher (weiterhin unzumutbare Verkehrsverhältnisse zu besorgen wären. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht aber fest, dass derartige unzumutbare Verkehrsverhältnisse nicht eintreten werden. Nach Realisierung des

Planvorhabens erscheint auch der Bereich in bzw. um die innere Jahnallee als hinreichend leistungsfähig, um die für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsbelegungen aufnehmen zu können.“ (PFB S. 31f, ab unterem Drittel S. 31).

Die detailliert vorgetragene Variante 2 unter Einschluß der inneren Jahnallee in die Planung wird von der Planfeststellungsbehörde als „vollkommen unrealistisch verworfen“:

„Die vom Ortskuratorium als vorteilhaft angesehene Alternativvariante 2 stellt zwar eine städtebaulich interessante Variante zur Umgestaltung der inneren Jahnallee in eine Wohn- und Geschäftsstraße dar. Es ist jedoch nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, städtebauliche Planungen in der Stadt Leipzig zu beurteilen. Prüfungsmaßstab der Planfeststellungsbehörde ist vielmehr die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines beantragten Planvorhabens unter Berücksichtigung von Vor- und nachteilen einzelner Varianten unter Beachtung des jeweiligen Planungszieles.

Die Alternativvariante 2 ist durch die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs und des Straßenbahnverkehrs auf jeweils einer Fahrspur land- und stadtwärts in der inneren Jahnallee und bei Beibehaltung der Haltestelle ‚Leibnitzstraße‘ in ihrer heutigen Lage nicht geeignet, den prognostizierten Verkehr von 23.500 Kfz/24 h (= Prognoseplanfall 2015, DTV Mo-Fr) aufzunehmen) (...) Die Alternativvariante würde nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu inakzeptablen Verkehrsverhältnissen im Bereich der inneren Jahnallee bzw. an den die innere Jahnallee umschließenden Netzknoten führen. Sie musste daher als vollkommen unrealistisch verworfen werden.“ (PFB S. 56f).

Hinsichtlich des Hinweises eines weiteren Einwenders zur Sachwidrigkeit der Unterteilung des Bauvorhabens in Abschnitte unter Auslassung der inneren Jahnallee äußert die Planfeststellungsbehörde:

„Hinsichtlich der Planfeststellung ist bei abschnittsweiser Planung zu berücksichtigen, ob ein sog. ‚Planungstorso‘ entsteht, der keine eigene verkehrliche Bedeutung haben kann. Das ist vorliegend nicht der Fall. Mit der hier festgestellten Planung wird gerade erreicht, dass die verkehrlich und immissionsseitig unbefriedigenden Zustände in der inneren Jahnallee beseitigt werden können. Damit erschöpft sich die Prüfungscompetenz der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich einer abschnittsweisen Planung.“ (PFB S. 118, mittlerer Abs.).

Die Ausführung der Planfeststellungsbehörde, durch das Vorhaben würde sich die Immissionsbelastung in der inneren Jahnallee sogar verbessern ist eine krasse Verkehrung der tatsächlichen Gegebenheiten.

Von Belang ist auch, daß die Planfeststellungsbehörde die Ausklammerung der inneren Jahnallee in Kenntnis der tatsächlich erheblichen Belastung der Straße mit Luftschadstoffen vornimmt. Die Jahnallee wird diesbezüglich bereits im Stadtentwicklungsplan 2003 als herauszustellender kritischer Sonderfall bezeichnet:

„Die Qualität der städtischen Umwelt wird durch Verkehr in vieler Hinsicht beeinträchtigt. Schadstoffe und Verkehrslärm stellen erhebliche Gesundheitsgefahren dar und sind eine der Hauptursache für das Negativ-Image bestimmter Quartiere und Wohnlagen. Verkehrsstrassen zerschneiden zusammenhängende Lebens- und Erholungsräume, belasten weitere Flächen durch Abgase und Schadstoffeinträge und beeinträchtigen das Stadt- und Landschaftsbild. (...) Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen konzentrieren sich auf bestimmte Straßenabschnitte. Eine durch das Amt für Umweltschutz beauftragte Verträglichkeitsanalyse bietet umfangreiches Datenmaterial insbesondere zur Luftbelastung und zur Lärmbelastung an 1600 Teilabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Probleme der Luftbelastung mit einer Ausnahme (Jahnallee) im Stadtgebiet nicht kritisch sind.“(STEP, S. 73, Punkt 5.2 „Probleme und Handlungsfelder“; als Anlage **K1**)

2. Fehlen der Planrechtfertigung

Dem planfestgestellten Vorhaben fehlt es an einer Planrechtfertigung. Planrechtfertigung bedeutet, daß das Vorhaben zur Erreichung eines fachlich gebotenen und rechtmäßigen Ziels vernünftigerweise geboten sein muß. Ob das so ist, unterliegt der uneingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Rechtssystematisch handelt es sich um die planungsrechtliche Ausprägung des Prinzips der Erforderlichkeit. Maßstab der Planrechtfertigung ist allein, ob das Vorhaben den jeweils maßgeblichen fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen entspricht. (Kopp/Ramsauer: VwVfG, 8 Aufl. 2003, § 74, Rn. 30ff mit zahlreichen Nachweisen).

Beim planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um den Ausbau einer Bundesfernstraße gem. Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Die planfestgestellte Maßnahme entspricht jedoch nicht den allgemeinen Zielen des Bundesfernstraßengesetzes, da sie zukünftig kein Bestandteil im Netz der Bundesfernstraßen bleiben soll, sondern nach den generellen verkehrspolitischen Zielen der Vorhabenträgerin gerade nicht mehr dem Fernverkehr dienen soll.

Im Zuge der Realisierung des Tangentenvierecks und insbesondere der Realisierung des zur Aufnahme des Bundesstraßenverkehrs bestimmten mittleren Rings wird der Status der Jahnallee als Bundesfernstraße B 87 entfallen. Teilweise sind einzelne Abschnitte dieses neuen Verkehrssystems bereits heute vorhanden, teilweise befinden sie sich in der Realisierung. Für bestimmte Abschnitte plant die Vorhabenträgerin die Realisierungen in den Zeiträumen 2007 bis 2010 bzw. ab 2011. In letzteren Zeitraum fällt nach derzeitigem Planungsstand auch der Beginn der beabsichtigten Baumaßnahmen der neuen B 87 auf neuer Trasse (PFB S. 29f (Abs. 2)). Das heißt, bereits in 6 Jahren soll die Jahnallee nicht mehr den Status einer Bundesfernstraße haben.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Fernstraßenausbaugesetz kommt es auf die jeweils vorliegenden besonderen Umstände des Einzelfalles an, ob eine Maßnahme auch dann zielkonform sein kann, wenn sie auf einer vorhandenen innerörtlichen Trasse planfestgestellt wird, obwohl bei späterer Verwirklichung des Bedarfsplans eine andere Trasse für den Fernstraßenverkehr zu erwarten ist (BVerwG, Beschluß vom 15.05.2001, Az: 4 B 32/01). Hier bedarf es dann einer besonders eingehenden Prüfung und Bewertung, ob auf die Verbesserungsmaßnahmen nicht im Hinblick auf die Planung im Bedarfsplan zu verzichten sei. Die intern verbindlichen Leitlinien und Verkehrskonzepte der Stadt Leipzig dürften hier einem solchen Bedarfsplan gleichzustellen sein.

Im Vorwort des STEP äußert sich die Vorhabenträgerin zum Zweck der verbindlichen Verkehrsleitlinien:

„Knappe Finanzmittel zwingen mehr denn je dazu, im Hinblick auf die Realisierung der notwendigen Investitionen Prioritäten festzulegen. (...) Wegen der knappen finanziellen Mittel ist es heute nicht mehr möglich, genau zu bestimmen, wann und in welchem Umfang die Großprojekte des Straßenbaus und des öffentlichen Nahverkehrs abgeschlossen werden können.“ (STEP 2003, S. 1, Punkt 3; als Anlage **K1**).

Angesichts dieser Zwänge gilt es entsprechend der im STEP gesetzten Prioritäten, sich auf STEP-konforme Großprojekte zu konzentrieren. Das planfestgestellte Vorhaben steht als Ausbau einer sog. „Radiale“ im unmittelbaren Widerspruch zum STEP, der genau den Rückbau und die verkehrliche Entlastung der Radialen vorsieht (STEP 2003, Punkte 3.3.1; 4.4.1; als Anlage **K1**).

Zwingende Gründe für den aufwendigen und millionenteuren (allein 19,1 Mio € aus Mitteln des Bundes und des Landes, gem. Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Leipzig vom 21.12.04, als Anlage **K33**) Ausbau der Jahnallee für die nächsten 6 Jahre könnten daher nur in kurzfristig unhaltbaren Zuständen zu suchen sein, die so schwerwiegend sein müßten, daß dahinter die gesamte Verkehrskonzeption der Vorhabenträgerin zurückstehen müßte.

Hauptargument der Planfeststellungsbehörde ist diesbezüglich, daß „die gegenwärtig zu beobachtenden Stauerscheinungen bis in den Verlauf des Promenadenrings belegen, dass

sich die Verkehrsbelastung im Bereich der inneren Jahnallee am äußersten Rande der Aufnahmekapazität bewegt.“ (PFB S. 31, Abs. 2).

Nun bringt die Planfeststellungsbehörde dazu jedoch keine weiteren - überprüfbaren - Daten bei. Es bleibt bei einer schlichten Behauptung.

Vor allem jedoch räumt sie an anderer Stelle im PFB selbst ein:

„Die aufgrund der Rückführung des landwärtigen Durchgangsverkehrs hervorgerufenen Verkehrszustände in der (inneren) Jahnallee sind bzw. waren aufgrund anderer Umstände (Umbau des Goerdelerrings, Sammlerverlegung im Bereich Marschnerstraße, bauzeitbedingte Sperrung der Gustav-Adolf-Straße) nicht identisch mit dem für das Jahr 2015 prognostizierten Zuständen.“ (PFB S. 119, mittlerer Abs.). Das heißt, die gegenwärtige Verkehrssituation entspricht nicht dem Normalfall, sondern ist bedingt durch die Summation mehrerer rein temporärer derzeit stattfindender Straßenbauvorhaben.

Aus Sicht anderer Beobachter sind (auch angesichts der heutigen Verkehrsmengen) praktisch keine Stauerscheinungen zu beobachten gewesen, als der Verkehr normal lief (Gutachten Ortskuratorium zum PFB vom 11./12.02.05, S. 6).

Im Ergebnis kann also kein zwingendes Argument dafür vorgebracht werden, weshalb das so umfangreiche Ausbauvorhaben Jahnallee allein für den recht kurzen Zeitraum von lediglich 6 Jahren gerechtfertigt sein könnte. Dies vor allem auch deshalb nicht, da die Jahnallee entsprechend des STEP nach diesen 6 Jahren sogar in einen Zustand versetzt werden soll, der selbst gegenüber dem heutigen (unausgebauten) Zustand als Rückbau vorgesehen ist.

3. Verstoß zwingende Rechtsvorschriften

a) Verstoß gegen Bestimmungen des Immissionsschutzes (BImSchG)

Die Regelungen des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (BImSchG) sind im Grundsatz auch im Planfeststellungsverfahren strikt beachtlich. Die zu erwartende Immissionsbelastung der Umgebung ist prognostisch zu beurteilen (BVerwG NVwZ 2000, 560). Es besteht ein Anspruch der Betroffenen auf angemessene Berücksichtigung von Immissionsschutzbelangen (BVerwGE 107, 350 = NVwZ 1999, 539; NVwZ 2000, 567).

Zweck des BImSchG ist gem. § 1 BImSchG, Mensch und Natur sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Die Vorschriften des BImSchG gelten gem. § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG insbesondere auch für den Bau öffentlicher Straßen und Straßenbahnen.

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind gem. § 50 Abs. BImSchG die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, daß schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Zur Durchführung des BImSchG wurden verschiedenen Verordnungen erlassen (BImSchV). Mit diesem System hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Dies beinhaltet nach der Rechtsprechung (BVerwG, Urt. vom 26.05.2004, BVerwG 9 A 6.03) grundsätzlich das Erfordernis einer Bewältigung der durch das Vorhaben bewirkten Luftschadstoffprobleme, weil vorhabenbezogene Planfeststellung und quellenunabhängige Luftreinhaltung auch rechtlich miteinander verbunden sind (vgl. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Deshalb können sich konkrete rechtliche Auswirkungen im Einzelfall auch daraus ergeben, daß im Rahmen der Luftreinhaltung die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte nach Inbetriebnahme eines Straßenbauvorhabens nur durch einschneidende verkehrsbeschränkende Maßnahmen

möglich ist, welche wesentliche Funktionen eines Vorhabens und mithin seine Planrechtfertigung in Frage stellen können.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Pflicht, die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen und dabei die von der Planung geschaffenen Probleme zu bewältigen. Dem wird sie dann nicht gerecht, wenn sie das Vorhaben zulässt, obwohl absehbar ist, daß seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen jedoch besondere Umstände vorliegen, weil die 22. BImSchV davon ausgeht, daß mit Hilfe von Luftreinhalteplanung ein Regelsystem zur Verfügung steht, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann. Ein Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig liegt derzeit jedoch noch nicht vor. Er ist erst in Aufstellung befindlich (PFB S 87, Abs. 1)

Tatsächliche Belastung der Jahnallee mit Immissionen gem. der 22. und 23. BImSchV:

- Auf Grund Studie des Amtes für Umweltschutz der Stadt Leipzig aus dem Jahre 2001 und den gravierenden methodischen Ungereimtheiten im Lufthygienischen Gutachten der Genehmigungsunterlagen ist nicht nur eine geringere, sondern die erhebliche Überschreitung verschiedener Grenzwerte zu erwarten.
- Unabhängig davon wird die Überschreitung der Jahresmittelwerte in der inneren Jahnallee für NO₂ im Lufthygienischen Gutachten des Vorhabensträgers (Prognose für 2015) selbst eingeräumt.
- Außerdem ist nach der Studie des Amtes für Umweltschutz die Überschreitung der Grenzwerte (Jahresmittelwerte) für Benzol (aktuell und auch ab 2010) und Dieselruß als gesichert zu betrachten.
- Bezüglich der PM 10 Immissionen werden im Lufthygienischen Gutachten des Vorhabensträgers Überschreitung des Kurzzeitbelastungsgrenzwertes PM 10 für 2015 prognostiziert. In den Straßenschluchten der Jahnallee werden die Grenzwerte um bis zu 36 % überschritten.
- Das Lufthygienische Gutachten des Vorhabensträgers geht davon aus, daß die PM 10 Jahresmittelgrenzwerte in der den Straßenschluchten der inneren Jahnallee zwischen 35 bis 40 µg/m³ liegen und damit den Grenzwert also erreichen. Dabei wird die neue Entwicklung der EU-Grenzwerte (99/30/EG) vernachlässigt. Nach dieser ist für 2010 mit einem Jahresmittelgrenzwert für PM 10-Immissionen von 20µg/m³ zu rechnen.
- Bei den Schadstoffen Ozon ist eine Überschreitung der Schwellenwerte und bei Kohlenmonoxid durchaus nicht unwahrscheinlich und hätte damit in das Lufthygienische Gutachten mit einfließen müssen.
- Grundsätzlich ist anzumerken, daß die Prognosewerte der Schadstoffimmissionen im Lufthygienischen Gutachten in Regel zu niedrig angegeben werden.
Das Gutachten enthält diverse Ungereimtheiten und ist in vielen Punkten nicht nachvollziehbar.

Wie schon im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum festgestellt, ist die Jahnallee die am meisten belastete Straße in Leipzig.

Das planfestgestellte Vorhaben führt also zu einer so massiven Überschreitung der Grenzwerte der 22. und 23. BImSchV, daß es nahezu ausgeschlossen werden kann, daß den entstehenden Problemen mit Hilfe eines Luftreinhalteplanes begegnet werden kann. Jedenfalls ist nicht absehbar, wie der Betrieb der Jahnallee, insbesondere der inneren Jahnallee, als vierspuriger Bundesfernstraße mit den Anforderungen der 22. und 23. BImSchV in Einklang zu bringen sein könnte. Würden die zur Einhaltung der Grenzwerte erforderlichen Maßnahmen ergriffen, hier nur die deutliche Reduzierung des Verkehrsstromes und die weitgehende Sperrung für den LKW-Verkehr, wäre die wesentliche Funktion der Jahnallee als Bundesfernstraße gerade für den Individualverkehr nicht mehr gegeben.

b) Verstoß gegen § 9 SächsNatSchG

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 SächsNatSchG ist ein Eingriff unzulässig, wenn unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen nicht oder nicht innerhalb einer angemessenen Frist ausgeglichen werden können. Gemäß § 9 Abs. 2 SächsNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet wird.

Bei nicht ausgleichbaren Eingriffen, die gem. § 9 Abs. 1 Nr. 3 SächsNatSchG vorrangig sind, sind die gestörten Funktionen von Natur und Landschaft durch Ersatzmaßnahmen möglichst gleichwertig wiederherzustellen gem. § 9 Abs. 3 SächsNatSchG.

Der Gesetzgeber geht von der zwingenden Anwendungskaskade aus:

1. Vermeidung von Eingriffen
2. nur unvermeidbare Eingriffe, müssen wenigstens ausgeglichen werden
3. nur nichtausgleichbare Eingriffe, müssen wenigstens durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

Da die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich davon ausgeht, daß die Fällung von 117 Bäumen der landschaftsprägenden Allee der Jahnallee kein Eingriff sei, prüft sie weder Möglichkeiten der Vermeidung, noch werden Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Diese werden ausdrücklich für „nicht erforderlich angesehen“ (PFB S. 98, Punkt 6.7).

Belastungen der Luft werden im PFB allein hinsichtlich der Lärmbelastungen anerkannt. Die übrigen immissionsmäßigen Belastungen (Schadstoffe) haben nach Aussage der Planfeststellungsbehörde keine eigene Relevanz. (so etwa PFB S. 47, unteres Drittel). Somit wird weder geprüft, ob diese vermeidbar sind, noch ob hier Ausgleich- oder Ersatz in Frage kommen (PFB S. 92, Punkt 6.2.2).

Das Vorhaben verstößt damit gegen § 9 Abs. 1 Nr. 2 bzw. Nr. 3 SächsNatSchG und ist damit unzulässig und zu untersagen.

4. Verstoß gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot

Das Gebot gerechter Abwägung gilt im Planungsrecht als ungeschriebener Rechtsgrundsatz, auch wenn das Gesetz, das die Planfeststellung anordnet, darüber nichts aussagt (vgl. BVerwGE 48, 59; 64, 270). Als Folgerung aus dem Rechtsstaatsprinzip hat das Abwägungsgebot Verfassungsrang (BVerwGE 64, 270; BVerwG DVBl 1981, 933). Das Ziel der Abwägung muß es sein, die bestehenden sowie die durch ein Vorhaben unmittelbar oder mittelbar aufgeworfenen Probleme zu bewältigen und einen inhaltlich ausgewogenen Plan zu erstellen. Der Grundsatz der Konfliktbewältigung stellt insoweit ein Teilelement des Abwägungsgebotes dar (Koppe/Ramsauer; VwVfG § 74 Rn. 50 - mit Nachweisen).

Das Abwägungsgebot gilt umfassend für alle mit dem Vorhaben zusammenhängenden Fragen, nicht nur für Randprobleme, sondern auch für die Frage, ob das Vorhaben überhaupt zugelassen werden kann bzw. soll, ob der Standort akzeptabel ist, ob Art und Umfang vertretbar sind (BVerwGE 71, 167). Die Abwägung hat dem „Gebot gerechter Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange“ gegeneinander und untereinander unter Beachtung der gesetzlichen Zielsetzungen und Wertungen zu entsprechen (Kopp/Ramsauer; VwVfG § 74 Rn. 52 - mit zahlreichen Nachweisen für BVerwGE).

Für ihre Abwägungsentscheidung hat die Planfeststellungsbehörde danach:

- alle von der bevorstehenden Entscheidung betroffenen Belange (Tatsachen, Belange, Einwendungen, Möglichkeiten des Ausgleichs oder der Kompensation von Nachteilen durch Auflagen) zunächst zu ermitteln,
- deren objektives Gewicht entsprechend ihrer abstrakten und konkreten Bedeutung festzustellen und
- sodann mittels eines Ausgleichs zwischen ihnen, der in Verhältnis zu ihrer objektiven Gewichtung steht, eine angemessene Entscheidung zu treffen.

Überwiegen bestimmte Belange eindeutig oder werden bestimmte Schutzgüter stark beeinträchtigt, so müssen ganz besondere Umstände vorliegen, wenn eine Abweichung gerechtfertigt werden soll. Der Abwägungsspielraum kann sich unter Umständen sogar auf eine einzige Entscheidungsvariante reduzieren. Letzteres setzt voraus, daß eine andere sachgemäße Entscheidung der objektiven Wichtigkeit der betroffenen Belange nicht gerecht werden würde.

(zu den Abwägungsgrundsätzen etwa BVerwGE 45, 309, 326; 48, 56, 63)

Den vorstehend genannten Abwägungserfordernissen entsprechen umgekehrt als für eine gerichtliche Überprüfung erhebliche Abwägungsfehler (neben dem Abwägungsausfall) das Abwägungsdefizit und die Abwägungsfehleinschätzung.

- Ein Abwägungsdefizit ist gegeben, wenn erkennbare Belange, deren Betroffenheit mehr als wahrscheinlich ist, nur lückenhaft in die Abwägung eingestellt werden (Hoppe/Bönker/Grotfels: Öffentliches Baurecht, 2. Aufl. 2002, § 7, Rn. 115).
- Eine Fehlgewichtung planungsrelevanter Belange ist dann gegeben, wenn etwa ein Belang im Widerspruch zu einer normativen Bewertung oder den konkreten Gegebenheiten gewichtet wurde (Hoppe/Bönker/Grotfels: Öffentliches Baurecht, 2. Aufl. 2002, § 7, Rn. 119).

Abwägungsmängel bei der Planfeststellung von Vorhaben im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), etwa einer Bundesfernstraße, sind gem. § 17 Abs. 6c FStrG nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind.

Der vorliegende PFB weist erhebliche Abwägungsfehler auf, die sowohl offensichtlich, als auch entscheidungserheblich waren. Diese bestehen hinsichtlich eines gravierenden Abwägungsdefizits und einer massiven Fehlgewichtung der planungsrelevanten Belange.

a) Völlig fehlende Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes bezüglich Luftschadstoffen

Für die Planfeststellung des Vorhabens B 87 / Jahnallee wäre es erheblich auf eine Berücksichtigung der mit dem Vorhaben verbundenen Schadstoffbelastung der Luft angekommen. Das Vorhaben verstößt massiv gegen die Bestimmungen insbesondere der 22. und 23. BImSchV.

Im vorliegenden Fall stehen die Belange des Immissionsschutzes als Ausfluß des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) den Belangen des Wirtschaftsverkehrs (Art. 14 Abs. 1 GG) sowie des motorisierten Individualverkehrs (Art. 2 Abs. 1 GG) gegenüber. Zu beachten ist, daß das Grundgesetz dem für die Menschen elementarsten Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit den höheren, rechtlich-abstrakt die anderen Rechte eindeutig überwiegenden Wert beimißt (BVerwGE 54, 211, 222. OVG Münster, bei Feldhaus zu § 45 StVO Nr. 3; vgl. dazu BVerfGE, 49, 2453; Jarras/Pieroth; Grundgesetzkommentar, Art. 2, Rn. 43).

Diese grundgesetzliche Wertung muß dazu führen, daß im Fall einer Kollision der Grundrechte im konkreten Fall grundsätzlich dem Immissionsschutz (Gesundheitsschutz) Vorrang eingeräumt wird (so ausdrücklich OVG Münster, bei Feldhaus zu § 45 StVO Nr. 3, S. 4).

Hinsichtlich des Immissionsschutzes kann aus den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen gefolgert werden, daß von einer geringen Relevanz auszugehen ist, soweit die Belastung den Grad der bloßen „Belästigung“ nicht übersteigt. In einem derartigen Fall dürften sich die Gesichtspunkte des Immissionsschutzes einerseits und der „Leichtigkeit des Straßenverkehrs“ andererseits relativ gleichwertig gegenüberstehen.

Anders sieht es jedoch aus, wenn der Belästigungsbereich überschritten wird, also im Rechtssinne von einer „Gesundheitsgefahr“ ausgegangen werden muß. Das ist der Fall, wenn durch das Ausmaß der Immissionen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Gesundheitsschäden zu erwarten sind. In einer derartigen Konstellation muß dann die Höherwertigkeit des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit grundsätzlich auf die Einzelfallentscheidung durchschlagen. Die Behörde ist dann gezwungen, zugunsten der Betroffenen wirksame Schutzmaßnahmen zu ergreifen, da ihr Ermessen in der Abwägung insoweit auf Null reduziert ist.

Gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verdichtet sich etwa das Ermessen einer Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten, wenn die Richtwerte der einschlägigen Immissionsrichtlinien überschritten werden (BVerwGE 74, 234, 240).

Entscheidend ist danach das Ausmaß der Gesundheitsgefährdung im konkreten Einzelfall, hier die Belastung der inneren Jahnallee. Wobei bei der Schutzgüterabwägung zugunsten der Anlieger weiter zu berücksichtigen ist, daß die Gesundheitsgefährdung hier kein begrenztes Problem nur weniger Personen ist, sondern regelmäßig eine große Anzahl von Menschen unter den Kfz-Emmissionen leiden müssen.

Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluß werden nun jedoch die grenzwertüberschreitenden massiv gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastungen weder ausreichend ermittelt, noch finden sie (dadurch) Eingang in die Abwägung.

Der PFB erkennt grundsätzlich an, daß es im Ergebnis der Umsetzung der planfestgestellten Baumaßnahmen zu Immissionsbelastungen gerade im Bereich der inneren Jahnallee kommen wird (dieser Bereich ist ansonsten ausdrücklich nicht Bestandteil des PFB). Allerdings finden als relevante Immissionen, die bestimmte Maßnahmen zur Folge haben sollen, ausschließlich Schallimmissionen Eingang in den PFB. (PFB S. 6f, Punkt 4.)

Durch die Bestimmungen allein zum Schallschutz will die Planfeststellungsbehörde bezüglich aller Immissionen erreicht haben, „dass derartige Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht eintreten bzw. nicht fortbestehen müssen.“ „Daher verbleibt [nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde] keine unmittelbare Kausalität des Planvorhabens zu Gesundheitsbeeinträchtigungen von Anliegern [der inneren Jahnallee]. Vor diesem Hintergrund brauchte die immissionsseitige Belastung der inneren Jahnallee nicht besonders schwerwiegend im Abwägungsprozess gewichtet [zu] werden.“ (PFB S. 47, unteres Drittel). Tatsächlich wurde sie in der folgenden Abwägung sogar gar nicht gewichtet.

Zu ihrer Feststellung gelangt die Planfeststellungsbehörde überdies trotz deutlicher Hinweise, daß hier tatsächlich mit erheblichen Belastungen zu rechnen sein wird. Genannt seien diesbezüglich allein zwei der Planfeststellungsbehörde unmittelbar zugängliche amtliche Hinweise:

- Im Juni 2003 wurde der Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig (STEP) vorgelegt, der die für die Stadt Leipzig übergeordneten Leitlinien und Prioritäten zur Verkehrsentwicklung festlegt. Darin heißt es:
„Die Qualität der städtischen Umwelt wird durch Verkehr in vieler Hinsicht beeinträchtigt. Schadstoffe und Verkehrslärm stellen erhebliche Gesundheitsgefahren dar und sind eine der Hauptursachen für das Negativ-Image bestimmter Quartiere und Wohnlagen. Verkehrsstrassen zerschneiden zusammenhängende Lebens- und Erholungsräume, belasten weitere Flächen durch Abgase und Schadstoffeinträge und beeinträchtigen das Stadt- und Landschaftsbild. (...) Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen konzentrieren

sich auf bestimmte Straßenabschnitte. Eine durch das Amt für Umweltschutz beauftragte Verträglichkeitsanalyse bietet umfangreiches Datenmaterial insbesondere zur Luftbelastung und zur Lärmbelastung an 1600 Teilabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Probleme der Luftbelastung mit einer Ausnahme (Jahnallee) im Stadtgebiet nicht kritisch sind.“ (STEP, S. 73, Punkt 5.2 „Probleme und Handlungsfelder“; als Anlage **K1**)

- Mit Schreiben vom 25. Mai 2004 hatte das Staatliche Umweltfachamt Leipzig im Beteiligungsverfahren zum Vorhaben bereits zumindest auf einige der zu erwartenden Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten in der Jahnallee hingewiesen:
 - Danach wird der UBA-Vorsorgewert für Ruß (1997) im Maximum mit 27 % überschritten.
 - Der gemäß der novellierten 22. BImSchV vom 11. September 2002 für den Schutz der menschlichen Gesundheit ab dem 01. Januar 2010 einzuhaltende Immissionsgrenzwert für Stickstoff wird an der Straßenrandbebauung zweier Straßenschluchten der Jahnallee und an 4 Untersuchungspunkten im Bereich des Goedelerrings im Jahresmittel um maximal 5 % überschritten.
 - Bei der Betrachtung des Kurzzeitbelastungswertes bezüglich Stickstoffs sind qualitativ und quantitativ die erheblichsten Überschreitungen des Äquivalenzwertes festzustellen. Für die meisten der betrachteten Straßenschluchten wird eine Überschreitung des Kurzbelastungswertes von bis zu 36 % prognostiziert.
- (Stellungnahme Staatliche Umweltfachamt Leipzig vom 25.05.04, als Anlage **K7**)

Die fehlende Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes bezüglich Schadstoffen durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte somit sogar trotz gegenteiliger Kenntnis der Tatsachen. Dem Problem fehlender Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens wegen nicht im Anschluß sinnvoll regelbarer Einhaltung der Immissionsschutzfestlegungen bei Beibehaltung der Jahnallee als Bundesfernstraße glaubte man so offenbar aus dem Weg gehen zu können.

Hier handelt es sich hier angesichts des Ausmaßes der Immissionsbelastungen um ein bewußtes Abwägungsdefizit bezüglich des relevantesten Planungsaspektes überhaupt.

b) Variantenprüfung

Bei der Planabwägung sind zwingend die im Einzelfall in Betracht kommenden Möglichkeiten von im Hinblick auf die betroffenen Belange günstigeren Alternativen zum beantragten Vorhaben zu berücksichtigen, sofern sie sich nach Lage der Dinge anbieten oder sogar aufdrängen (Kopp/Ramsauer; VwVfG § 74 Rn. 71).

Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluß wurden die weniger eingriffsintensiven Varianten nicht ausreichend abgewogen. Insbesondere wurden die vom Ortskuratorium der Deutschen Stiftung Denkmalschutz aufwendig in Wort und Bild vorgelegten und zuvor eingehend seitens des Ortskuratoriums auf ihre Machbarkeit hin überprüften Varianten nicht in ihrer Originalform in den Abwägungsprozeß eingeführt.

*(im Folgenden siehe auch Gutachten des Ortskuratoriums der Deutschen Stiftung Denkmalschutz zum Planfeststellungsbeschluß vom 11./12.02.05, als Anlage **K34**)*

aa) Diskussion von Scheinvarianten

In der eigentlichen Abwägung (PFB, ab S. 45, Punkt 3.1.2.7) werden die verschiedenen Varianten einander gegenübergestellt, und zwar meistens sehr ausführlich. So werden die „Nullvariante“ (Beibehaltung der Gustav-Adolf-Straße für den landwärtigen Verkehr) und die „Tunnelvariante“ umfangreich dargestellt und als „nicht vorzugswürdig“ beurteilt. Das entspricht auch der Auffassung aller Einwender einschließlich des Ortskuratoriums. Diese Varianten werden tatsächlich von niemandem vertreten bzw. gewollt.

bb) Gleichsetzung tatsächlich unterschiedlicher Varianten

Die Varianten unter Erhalt der „Kleinen Funkenburg“ (ab S. 52) werden sehr unterschiedlich behandelt. Die Alternativvarianten 1 und 3 werden in der Abwägung gleichartig behandelt, obwohl sie sich in wesentlichen Punkten gravierend unterscheiden. Dazu heißt es u.a.:

„Die vom Ortskuratorium eingebrachte Alternativvariante 1 weist ähnliche Nachteile wie die Alternativvariante 3 auf.“ (PFB, S. 54, letzter Abs.)

Variante 3

Der Darstellung auf den Seiten 54 und 55 liegt fast ausschließlich die Variante 3 zugrunde, bei der in die Gebäude Jahnallee 18, 20 und 22 eingegriffen werden muß, die zwar auch unter Denkmalschutz stehen, deren Denkmalwert aber keineswegs mit dem der Kleinen Funkenburg zu vergleichen ist - weder dem Alter nach (sie stammen aus den 1920er bzw. 1950er Jahren,) noch der städtebaulichen oder architektonischen Qualität nach. Sie sollen ohnehin aufwändig saniert werden, sie stehen heute völlig leer. Eine Arkadisierung dürfte relativ einfach und kostengünstig zu bewerkstelligen sein.

Variante 1

Die vom Ortskuratorium vorgelegte Variante 1 wird auf Seite 54/55 dagegen nur relativ oberflächlich beurteilt: sie weise „ähnliche Nachteile wie Variante 3 auf“; die Vorhabenträgerin habe den Vorschlag des Ortskuratoriums näher geprüft, danach seien Änderungen erforderlich. Diese werden aber nicht näher beschrieben.

Unterschiede:

- Bei Variante 1 ist nur eine Teilarkade in Jahnallee 22 erforderlich.
- Auch die Gleisbögen der Variante 1 sind wesentlich günstiger als die der Variante 3 (siehe auch zeichnerische Darstellungen), so daß bezüglich der Fahrgeschwindigkeit, des Fahrkomforts, des Verschleißes und der Lärmbelästigung wesentlich weniger Nachteile auftreten würden. Eine Gleichsetzung der Varianten ist daher ein deutlicher Abwägungsfehler.

cc) Fehlgewichtung zu Lasten der Varianten zum Erhalt der Funkenburg

Verkehrsgeschwindigkeit

Insgesamt weist die Jahnallee verschiedene Straßenabschnitte mit sehr verschiedenen Querschnitten und Randbedingungen auf. Daher kann im gesamten Ausbaubereich von der Coblenzer Straße bis zur Rosentalgasse keine einheitliche Ausbaugüte erreicht werden. Bei der angeblichen Störung des Verkehrsraumes durch die Kleine Funkenburg handelt es sich um eine relativ kurze „Störung“ von 150 m von insgesamt 1.200 m Ausbaustrecke bzw. ca. 1.550 m, wenn man die Innere Jahnallee dazurechnet. Das kann nur sehr geringe Auswirkungen auf die Fahrzeit haben, die man benötigt, um die Strecke zwischen Coblenzer Straße und Rosentalgasse zurückzulegen. Deshalb ist zu fragen, ob die Abwägung zwischen den Belangen des Verkehrs und des Denkmalschutzes angemessen vorgenommen wurde.

Bezüglich der Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen ist im übrigen auch zu beachten, daß die Straßenbahnen entweder vor oder unmittelbar hinter der Leibnizstraße an der Haltestelle halten, weshalb sie hier ohnehin langsam fahren werden.

Überkragen des Gehwegs über den Elstermühlgraben

Bei Variante 1 muß ebenso wie bei Variante 3 allerdings der südliche Gehweg in einer Arkade durch die Kleine Funkenburg geführt werden. Das ist aber kein besonderes technisches Problem, weil das Gebäude ohnehin im Erdgeschoß umgebaut werden muß, um den Elstermühlgraben zu unterführen. Daß dieser Gehweg in ca. 2,80 m Breite über den Elstermühlgraben überkragen würde, wird als besonderer Nachteil dieser Lösung bewertet, obwohl das bei der „Vorzugsvariante“ der Stadt mit Abbruch der Funkenburg genau so vorgesehen ist (Seite 59 letzter Satz). Deshalb dürfte das nicht als Nachteil der Variante 1 gewertet werden.

dd) Nichtbeachtung vorgebrachter Argumente für die Alternativvariante 1

Die Planfeststellungsbehörde geht unzutreffend davon aus, daß bei Realisierung der Öffnung des Elstermühlgrabens „ein Erhalt des repräsentativen Treppenhauses nicht möglich“ sei (PFB, S. 54 oberes Drittel).

- Die vom Ortskuratorium vorgelegten detaillierten Unterlagen über die Technik des Umbaus und die dadurch bedingten Kosten und ihre Finanzierung wurden offenbar nicht zur Kenntnis genommen bzw. gewürdigt. Hierbei wurden nur die Aussagen der Stadt berücksichtigt. Denn beim Vorschlag des Ortskuratoriums soll zwar die Kellerdecke weitgehend herausgenommen werden, aber eben nicht im Bereich des Treppenhauses, die tragenden Wände und Elemente (Außenwand, innere Stützenreihe) werden weitgehend berücksichtigt, so daß keine besonders aufwendigen Konstruktionen erforderlich werden.

In finanzieller Hinsicht ist die Variante 3 nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nachteilig, da Mehrkosten für die Arkadisierung der nördlichen Bebauung und der Kleinen Funkenburg entstünden (PFB, S. 55 Mitte). Da Variante 3 mit Variante 1 weitgehend gleichgesetzt wird, soll das auch hier gelten.

- Die Kosten der Teilarkadisierung der sowieso zu sanierenden Jahnallee 22 werden nirgends beziffert, sind aber als nicht sehr hoch zu erwarten. Die Mehrkosten für den Erhalt der Kleinen Funkenburg belaufen sich auf ca. 450.000,- €, was sich durch Berücksichtigung der Kosten für den Elstermühlgraben um ca. 331.000,- € verringert, die die Stadt für diesen Abschnitt ohnehin aufbringen muß, so daß letztlich nur ca. 123.000,- € an echten Mehrkosten zu erwarten sind.
- Das Ortskuratorium hat auch eine Ertragswertberechnung samt Liquiditätsbetrachtung vorgelegt, durch die nachgewiesen wird, daß die Sanierung und Modernisierung des Kulturdenkmals Kleine Funkenburg sowie die Durchleitung des Elstermühlgrabens mit einem Gesamtaufwand von ca. 1.100.000,- € sich wirtschaftlich realisieren läßt, und zwar bei Annahme normaler, derzeit in Leipzig üblicher Mieten, und unter Einbeziehung der für Denkmäler möglichen erhöhten AfA mit einem jährlichen Überschuß von ca. 52.000,- €. (Siehe hierzu das Exposé „Kleine Funkenburg“ des Ortskuratoriums; als Anlage **K31**)
- Die Planfeststellungsbehörde spricht jedoch nur von „Mehrkosten“, ohne sie zu beziffern, von denen sie befürchtet, daß sie die Vorhabenträgerin übernehmen muß, weil kein Investor benannt werden konnte, weshalb sie feststellt, daß „die Variante 1 sich nicht als Vorzugsvariante aufdrängt“.

Da hier der Eindruck erweckt wird, es handele sich um sehr hohe Mehrkosten für die Stadt, ohne den Einzelheiten nachgegangen zu sein, handelt es sich wiederum um einen Abwägungsfehler.

Im PFB wird behauptet, daß kein wirklich greifbarer Investor für die Kleine Funkenburg benannt werden konnte, und deshalb zu unterstellen sei, daß die Mehrkosten bei Realisierung der Alternativvariante 1 ausschließlich durch die Vorhabenträgerin zu erbringen wären (PFB, S. 55, Abs. 2 a.E.).

- Zwar war es bisher nicht möglich, konkrete Investoren zu benennen, die das Gebäude erworben und saniert und die Durchleitung des EMG mit ausgeführt hätten. Allerdings stand das Ortskuratorium mit mehreren ernsthaften Interessenten in Kontakt, die sich aber alle nicht gegenüber der Stadt zu erkennen geben wollten, solange das Verfahren offen war. Relativ spät stellte sich heraus, daß der Landeswohlfahrtsverband (LWV), der seinen Dienstsitz im benachbarten Haus Thomasiusstr. 1 hat, an einer Übernahme der Obergeschosse der Funkenburg Interesse hat – sei es als Mieter oder Eigentümer.
- Die bei einem Erhalt und Untertunnelung der Kleinen Funkenburg anfallenden Mehrkosten können tatsächlich z.T. durch einen Investor rentabel übernommen werden. Da das Baudenkmal im Bereich „städtebaulicher Denkmalschutz“ liegt, kann für ggf. nicht anderweitig übernommene Kosten ein staatlicher Zuschuß erwartet werden. Der zusätzliche Aufwand steht aber ohnehin in keinem Verhältnis zu den Gesamtkosten der Maßnahme von ca. 19 Mio €, so daß die Finanzierung des Vorhabens selbst dann nicht scheitern dürfte, wenn Mehrkosten von ca. 300.000,- € nicht vollständig von Dritten übernommen werden könnten.

(Ein völlig neuer Aspekt ist in allerjüngster Zeit aufgetaucht, der sich günstig für die Erhaltung des Kulturdenkmals Kleine Funkenburg auswirken wird:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat ein Forschungsprojekt gefördert mit dem Titel „Baukulturelle Bedeutung von GVFG-Maßnahmen – Baukultur und kommunale Verkehrsinfrastruktur: ÖPNV und Straßenbauvorhaben nach GVFG“. Damit hat das BMVBW den Vorschlag bereits vorweg genommen den das Ortskuratorium in seiner verkehrsplanerischen Stellungnahme vom April 2004 (als Anlage **K35**) vorgebracht hatte (Seite 7 von Anlage 1). Das BMVBW schlägt in seinem Schreiben vom 27. Januar 2005 vor, daß die Planungen der Jahnallee unter dem Blickwinkel dieses Forschungsergebnisses nochmals bewertet werden (als Anlage **K9**)

Im Bereich der Kleinen Funkenburg besteht die Planfeststellungsbehörde - wie dargestellt - bei jeder Variantendiskussion auf einer Breite der Jahnallee, die zugleich ein separates Gleisbett der Straßenbahn, eine Haltestelleninsel sowie Radfahrstreifen, Gehwege und Baumreihen ermöglicht.

Bei der inneren Jahnallee bestehen hingegen keine Bedenken für den Verkehrsfluß angesichts der engen Straßenbreite:

„Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht jedoch fest, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr mit bis zu 27.200 Kfz/24 h auch im Bereich der inneren Jahnallee geordnet, hinreichend leichtgängig und damit verkehrssicher aufgenommen werden kann. Im Bereich der inneren Jahnallee sollen aufgrund der beengten Raumverhältnisse die Fahrzeuge auf der jeweils linken Fahrspur in der Längsrichtung der Straßenbahn verkehren. (...) Bedenken hiergegen wurden weder von den Fachbehörden noch von dritter Seite geäußert. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht Anhaltspunkte für derartige Bedenken nicht, weil die Verengung im Bereich der inneren Jahnallee ca. 360 m beträgt und somit Auswirkungen der Verengung auf den Verkehr überschaubar bleiben.“ Eventuellen Problemen beim Verkehrsfluß soll hier ausschließlich mittels Lichtsignalanlagen oder Wechselverkehrszeichen begegnet werden (PFB S. 32f (ab Abs. 2).

Der Bereich der Kleinen Funkenburg beträgt dagegen nur eine Länge von maximal 150 m, eine angesichts der Gesamtlängen der Ausbaustrecke von 1.200 m sogar noch viel kürzeren Strecke.

Grundsätzlich werden von der Planfeststellungsbehörde alle Argumente, die gegen den Erhalt der Kleinen Funkenburg sprechen, sehr ausführlich darlegt, aber solche Argumente, die den Erhalt ermöglichen, obwohl der Ausbau der Jahnallee und die Freilegung des Elstermühlgrabens gewährleistet werden können, wegwägt. Deutlich wird die kritiklose Übernahme der durch die Vorhabenträgerin vorweggenommenen Abwägung. Deren Grundlage ist der „verbindliche“ Beschluß der Leipziger Verwaltungsspitze aus dem Jahr 2003, zum definitiven Abriß der Kleinen Funkenburg. Belange des Denkmalschutz dürfen bei einer angemessenen Abwägungsentscheidung jedoch nicht von vornherein ablehnt, sondern müssen in angemessener Form berücksichtigt werden, selbst wenn kleinere Einschränkungen damit verbunden sind, die nicht wesentlich in das Vorhaben eingreifen.

Bezüglich Variante 1 sind dies folgende Aspekte:

- Der vierstreifige Ausbau der Jahnallee ist möglich.
- Ein separater Gleiskörper für die Straßenbahn ist möglich.
- Die Verlegung der Haltestelle mit Bahnsteigen ist möglich.
- Die Sicht des Bahnführers auf den Zug ist bei der Anordnung mit mittigem Knick gewährleistet.
- Die Gleisbögen in der Straßen- und Gleistrassierung sind verglichen mit anderen Strecken in der Stadt nicht ungewöhnlich.
- Der Elstermühlgraben kann in die von der Stadt geplante Lage verlegt und freigelegt werden.

Es sind nur folgende Nachteile festzustellen

- Es entfallen nur wenige Parkplätze auf der Nordseite der Jahnallee
- Im Haus Jahnallee 22 (ohne besondere Denkmaleigenschaft) muß eine Arkade eingebaut werden

- Im Haus Jahnallee 25 (Kleine Funkenburg) ist der Elstermühlgraben im Untergeschoß durchzuleiten
- Zugleich ist der Gehweg in einer Arkade durch das Haus zu führen, was zusammen mit dem Elstermühlgraben (EMG) zu bauen ist ohne zusätzlichen Bauaufwand, verglichen mit der „Vorzugsvariante“, bei der ebenfalls eine Überkragung des EMG mit dem Gehweg um 2,80 m vorgesehen ist

ee) Nichtberücksichtigung der Vorteile der Variante 2

Die vom Ortskuratorium vorgebrachte Alternativvariante 2 (die vom Ortskuratorium und zahlreichen weiteren Einwander bevorzugt wird) beinhaltet die Einbeziehung der inneren Jahnallee in den Planfeststellungsbeschuß und die Lösung der planerischen Probleme in der inneren Jahnallee.

Insoweit kann auf die Ausführungen im Kapitel „Innere Jahnallee und Umbau Gustav-Adolf-Str. aus PFB ausgeklammert“ verwiesen werden.

Variante 2 sieht vor, daß der Kfz- und Straßenbahnverkehr auf nur je einem Fahrstreifen pro Richtung fahren. Das setzt voraus, daß:

- an beiden Enden des Straßenabschnitts Signalanlagen installiert werden, die im Sinne einer dynamischen Verkehrssteuerung dafür sorgen,
- die Kfz in einem Pulk den Straßenabschnitt passieren,
- keine Rechts- oder Linksabbiegevorgänge zugelassen werden,
- die Straßenbahn den Autopulk anführt.

Nach den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93“ reichen zweistreifige Fahrbahnen zur Bewältigung von 1.400 bis 2.200 Kfz. / h im Querschnitt – hier werden nach der städtischen Prognose für 2015 ca. 1.800 Kfz/h erwartet.

Die Planfeststellungsbehörde negiert die Vorschläge und Vorteile der Variante 2 vollständig: „Die vom Ortskuratorium als vorteilhaft angesehene Alternativvariante 2 stellt zwar eine städtebaulich interessante Variante zur Umgestaltung der inneren Jahnallee in eine Wohn- und Geschäftsstraße dar. Es ist jedoch nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, städtebauliche Planungen in der Stadt Leipzig zu beurteilen. Prüfungsmaßstab der Planfeststellungsbehörde ist vielmehr die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines beantragten Planvorhabens unter Berücksichtigung von Vor- und nachteilen einzelner Varianten unter Beachtung des jeweiligen Planungszieles.

Die Alternativvariante 2 ist durch die Führung des Kraftfahrzeugverkehrs und des Straßenbahnverkehrs auf jeweils einer Fahrspur land- und stadtwärts in der inneren Jahnallee und bei Beibehaltung der Haltestelle ‚Leibnitzstraße‘ in ihrer heutigen Lage nicht geeignet, den prognostizierten Verkehr von 23.500 Kfz/24 h (= Prognoseplanfall 2015, DTV Mo-Fr) aufzunehmen) (...) Die Alternativvariante würde nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zu inakzeptablen Verkehrsverhältnissen im Bereich der inneren Jahnallee bzw. an den die innere Jahnallee umschließenden Netzknoten führen. Sie musste daher als vollkommen unrealistisch verworfen werden.“ (PFB S. 56f).

Mit der Frage, ob die durch die Planung entstehenden Probleme der inneren Jahnallee (vor allem Schadstoffbelastung) - gegebenenfalls sogar allein - durch die Umsetzung der Variante 2 zu bewältigen sind, beschäftigt sich die Planfeststellungsbehörde nicht

ff) Falschgewichtung des Kulturdenkmals „Kleine Funkenburg“

Die Planfeststellungsbehörde hatte zur Bewertung der Schwere der Beeinträchtigung der Belange des Denkmalschutzes vom Denkmalwert der „Kleinen Funkenburg“ auszugehen, um eine angemessene Abwägung durchführen zu können.

Bei diesem Gebäude handelt es sich ausweislich der fachlichen Stellungnahme des Sächsischen Landesamtes für Denkmalpflege als der zuständigen Fachbehörde um ein denkmalgeschütztes Kulturdenkmal mit überregionaler Bedeutung. Diese Stellungnahme erfolgte gem. § 74 Abs. 6 Nr. 2 VwVfG als Benehmensherstellung.

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde war es, die fachliche Beurteilung zur Kenntnis zu nehmen und in die Abwägung einfließen zu lassen. Dabei kann sie im Ergebnis ihrer Abwägung durchaus von der Stellungnahme abweichen, daß heißt hier, entgegen der Stellungnahme des Landesamtes den Abriß genehmigen. Abweichen heißt jedoch allein, im Ergebnis eines Abwägungsprozesses zu dem Schluß zu gelangen, daß die Aspekte des Denkmalschutzes hier hinter anderen, dann wichtigeren Aspekten zurückstehen könnten. Über die Stellungnahme bezüglich der rein fachlichen Qualifizierung der Art des Denkmalwertes kann sie sich nicht hinwegsetzen. Dies würde grundsätzlich dem Sinn des Beteiligungsverfahrens widersprechen, in dem genau diese fachlichen Einschätzungen gesammelt werden sollen, um sie für die Abwägungsentscheidung zusammenführen zu können.

Im Übrigen ist - wie weiter oben ausgeführt - die inhaltliche Zurückweisung der fachlichen Stellungnahme auch selbst nicht nachvollziehbar, also falsch.

Nur auf einen Aspekt sei hier nochmals eingegangen. Die Stellung als überregional bedeutsames Kulturdenkmal wird u.a. mit dem (im Übrigen sachlich gerade falschen) Argument zurückgewiesen, die heutige städtebaulich-räumliche Stellung der Kleinen Funkenburg weise erhebliche Spannungen zur angrenzenden Bebauung auf, die durch die im Zuge der Neubebauung der Jahnallee in den fünfziger Jahren erfolgten Zurückverlegung der südlichen Bauflucht entstanden sei. Die Frage einer angeblich städtebaulich-räumlichen Störung mindert damit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zunächst schon den Wert als Denkmal. In der weiteren Abwägung kann die Funkenburg dann gerade weil sie aufgrund dieser angeblichen Störung kein überragend wertvolles Denkmal sein soll, planungserheblich nicht gegenüber einer höher zu bewertenden Bereinigung der angeblichen städtebaulich-räumlichen Störung bestehen. Dies ist eine an einen Zirkelschluß gemahnende Doppelberücksichtigung des selben Arguments, die mit einer objektiven Gewichtung des Denkmalschutzes nichts zu tun hat.

Die Planfeststellungsbehörde hat demnach bei ihrer Abwägung der Varianten die Kleine Funkenburg eindeutig zu niedrig gewichtet. Ausdrücklich führt sie aus:

„Nach allem musste im Rahmen der Abwägung die „Kleine Funkenburg“ als Kulturdenkmal beachtet werden. Eine Gewichtung der „Kleinen Funkenburg“ als Kulturdenkmal mit überregionaler Bedeutung konnte hingegen nicht erfolgen. Unter der Beachtung dieses Denkmalwertes konnten sich die Alternativvarianten 1 und 3 nicht als Vorzugsvarianten aufdrängen.“ (PFB S. 53f, ab letzter Abs.)

gg) Weitere völlig unberücksichtigte Abwägungsaspekte

Keinerlei Abwägungen werden durch die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der allgemeinen Aufenthaltsqualität auf der gesamten Jahnallee zwischen Innenstadtring und Sportforum angestellt, etwa:

- bezüglich Verkehr bei Sportveranstaltungen
- besonders in diesem Zusammenhang bezüglich Fußgängerverkehr – auch gerade bei großen Veranstaltungen (Sport, Pop, etc.), zu denen viele Zuschauer zu Fuß vom Hbf kommen und eine qualitätvolle Straße geboten bekommen sollten.

c) Widerspruch zu bestehender Planung

Stets zu berücksichtigen ist bei der Abwägung auch die Einfügung des Vorhabens in den über den über die Einfügung des Vorhabens in den unmittelbaren Planungsbereich hinausgreifenden umfassenderen Planungen und Entwicklungskonzepte, außerdem aber auch die Vereinbarkeit mit sonstigen bereits hinreichend konkretisierten Planungsabsichten, auch wenn diese noch nicht in rechtsverbindlicher Weise abschließend festgelegt worden sind (BVerwG NVwZ 1990, 463). Soweit ein Konflikt mit anderen künftigen Planungen zu erwarten ist, muß dies bei der Abwägung im Hinblick auf das Gebot der Konfliktbewältigung berücksichtigt werden (Kopp/Ramsauer; VwVfG §. 74 Rn. 72 - mit Nachweisen).

Maßgeblich ist in dieser Hinsicht der im Jahr 2003 verabschiedete Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ (STEP; als Anlage **K1**), der für das gesamte Stadtgebiet der Stadt Leipzig übergeordnete Leitlinien und Prioritäten zur Abwicklung des Verkehrs und zur Gestaltung der Straßen und Plätze formuliert.

Darin ist festgelegt (auszugsweise):

Allgemeine Planungsgrundsätze (2.)

- Die Attraktivität und Funktionsfähigkeit der Stadt als Wirtschaftsstandort hat auch in Zukunft hohe Priorität.
- Durch Straßenneubau mit Augenmaß, insbesondere durch differenzierten Ausbau des Tangentenvierecks, schrittweiser Herstellung eines leistungsfähigen Mittleren Ringes und Neutrassierung einiger ausgewählter Radialstraßen sollen innerstädtische Quartiere vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet werden. Die stadtstrukturelle Verträglichkeit der neuen Verkehrswege muß gewährleistet werden.
- Die Chance der Entlastung der Wohngebiete ist (...) gezielt zu nutzen.
- Verkehr findet überwiegend in öffentlichen Räumen statt, die neben der Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten die Vielzahl anderer wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Anforderungen erfüllen. Die Gestaltung der öffentlichen Räume muß diese Anforderungen berücksichtigen.
- Qualitätvoll gestaltete öffentliche Räume leisten darüber hinaus einen Beitrag zum „Image“ der Stadt und zum Wohlbefinden ihrer Bewohner und Besucher.
- Information und Beteiligung vermindern Konflikte und erleichtern Konsenslösungen, die mit Zeit und Geduld ausgehandelt werden müssen. Eine konsensorientierte Entscheidungsfindung verbessert die Akzeptanz beschlossener Maßnahmen.

Leitlinien zur Verkehrsplanung (3.)

Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz (3.2.1)

- Die Beeinträchtigung von Orts- und Stadtteilzentren, Wohngebieten und Nahverkehrskorridoren durch überregionale und regionale Verkehrsströme ist durch Neutrassierung, Orts(teil)umgehungen und andere geeignete Maßnahmen soweit wie möglich zu reduzieren.

Motorisierter Individualverkehr (3.3.1)

- Das radial ausgerichtete Straßennetz ist schrittweise in ein leistungsfähiges Tangenten-Ring-System umzustrukturieren, um das Stadtzentrum und die Straßenbahntrassen zu entlasten, Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten sowie eine stadtgerechte, kommunikationsfördernde Straßenraum- und Platzgestaltung zu ermöglichen. Mit jedem Straßenausbau bzw. Neubau sind die dadurch erreichbaren Entlastungseffekte nachzuweisen.
- Das zukünftige Straßennetz besteht aus dem äußeren Autobahndreieck, dem schrittweise zu entwickelnden Mittleren Ring, einem inneren Tangentenviereck mit unterschiedlichen Ausbaustandards, sowie Verbindungsstraßen zwischen den Ringen. Der Promenadenring wird zur Hauptsammelstraße für den zentralen Bereich der Stadt und soll stadträumlich aufgewertet werden.

- Innerhalb des Tangentenvierecks ist durch organisatorische Maßnahmen der Durchgangsverkehr zu minimieren. Die künftige Gestaltung ist auf den dann noch verbleibenden Verkehr auszurichten.
- Der Mittlere Ring soll den Verkehr der Bundesstraßen aufnehmen und ist entsprechend leistungsfähig auszubauen.

Öffentlicher Nahverkehr (3.4.1)

- Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität und zur Sicherung einer effizienten Betriebsdurchführung sind alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Wirtschaftsverkehr (3.5.1)

- Erhebliche Teile des Wirtschaftsverkehrs sind auf die Straße angewiesen. Der besonderen Bedeutung dieses Verkehrs wird durch Straßenneubau, aber auch durch Maßnahmen im Bestandsnetz Rechnung getragen. Notwendige lade- und Liefervorgänge müssen ermöglicht werden. Zur Begrenzung der Belastungen durch den LKW-Verkehr sind geeignete Maßnahmen zu prüfen.

Fußgängerverkehr (3.6)

- Verbesserung der Quermöglichkeiten (3.6.3, S. 34)
- Ein erfolgreicher öffentlicher Nahverkehr ist auf gute Zugänglichkeit seiner Haltestellen auf kurzen, sicheren und attraktiven Wegen angewiesen (3.6.3., S. 35)

Radverkehr (3.7.1)

- Bei allen Maßnahmen an Straßen (Neubau, Umbau, Reparaturen, Markierungen) ist in Abwägung mit den Belangen der anderen Verkehrsarten, insbesondere auch des Fußgängerverkehrs, jeweils zu prüfen, ob und wie die Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind.

Verkehr und öffentliches Raumnetz (4.1)

- Das Netz der öffentlichen Räume der Stadt setzt sich aus mehreren Raumsystemen zusammen, die sich ergänzen und teilweise auch überlagern. Von besonderer Bedeutung für das Erlebnis der Stadt und ihre Unverwechselbarkeit, Orientierung und soziale Brauchbarkeit sowie für die Identifikation der Bürger sind die Hauptstraßen des Kraftfahrzeugverkehrs und die Trassen der öffentlichen Verkehrsmittel, einschließlich der zugehörigen Platzräume und Knoten.
- Zum öffentlichen Raumnetz gehören darüber hinaus weitere für die Öffentlichkeit wichtige Orte wie (...) Quartierstraßen und -plätze mit besonderer stadträumlicher oder geschichtlicher Bedeutung.
- Die städtebauliche Bedeutung einzelner Straßen und Plätze im Netz der öffentlichen Räume bestimmt sich nach folgenden Kriterien:
 - Beitrag zur großräumigen Gliederung des Stadtraums und zur großräumigen Orientierung in der Stadt,
 - wichtige Verbindung oder Abgrenzung von Stadtteilen oder unterschiedlichen Siedlungsstrukturen,
 - Ablesbarkeit von Stadtgrundriß bzw. Stadtgeschichte,
 - Beitrag zur übergeordneten Prägung von Stadtbild und Stadtgestalt, Vorhandensein von städtebaulich-gestalterisch signifikanten Raumfolgen und raum- bzw. stadtbildprägenden Elementen,
 - wichtige Blickachsen auf prägende Gebäude oder Landmarken,
 - Intensität und Dichte des öffentlichen Lebens (Besucher, Beschäftigte, Anwohner).Diese Kriterien überlagern sich teilweise und treten in der Regel gekoppelt auf. Die Frage, welche Straßen und Plätze von „vorrangiger“ städtebaulicher Bedeutung sind, ist daher nicht eindeutig zu beantworten.

Raumtypen (4.3.)

- Geschäftsstraßen. Voraussetzung für die Entwicklung der Geschäftsstraßenfunktion sind ausreichend breite Seitenräume, die es den Gewerbetreibenden ermöglichen, sich im Straßenraum darzustellen (4.3.2)

Stadträumliche Funktionen im Netz (4.4)

Radialstraßen (4.4.1)

- Die großen auf das Stadtzentrum zuführenden Radialstraßen folgen meist historischen Straßen- oder Wegeverbindungen und setzen sich zusammen aus Teilabschnitten sehr unterschiedlicher historischer Prägung. In Annäherung an die Innenstadt führen die Radialstraßen oft über längere Abschnitte auf markante Blickpunkte zu.
- Um die speziellen Qualitäten der Radialstraßen zu erhalten und zu stärken, sollen die folgenden allgemeinen Gestaltungsprinzipien beachtet werden:
 - von Außen nach Innen zunehmende „Versteinerung“ des Raumes (Verdichtung der Bebauung),
 - Verengung des Raumes zum Stadtzentrum hin,
 - Verdeutlichung der abnehmenden Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr und der zunehmenden Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel zum Zentrum hin,
 - Berücksichtigung von ausreichend breiten Seitenräumen und Einordnung von beidseitigen Baumreihen.

Orientierung (4.6)

Achsen, Blickpunkte und Merkzeichen (4.6.1)

- Übergeordnete Blickbeziehungen sind bei der Trassierung neuer Straßen zu berücksichtigen und bei Maßnahmen des Straßenumbaus und -ausbaus freizuhalten. Vorhandene Merkzeichen innerhalb der Quartiere sind mit besonderer Sensibilität in der Straßengestaltung einzubeziehen.

Soziale Brauchbarkeit (4.7)

- Bei dem Entwurf der Straßenräume, insbesondere bei der Aufteilung der Straßenquerschnitte, müssen die Ansprüche aller Nutzergruppen sowie verkehrliche und gestalterische Anforderungen gerecht und nachvollziehbar berücksichtigt werden.
- Sind bei beengten Raumverhältnissen Abstriche von den „Idealmaßen“ für einzelne Nutzungsbereiche unvermeidlich, müssen diese sozialverträglich verteilt werden. Hierbei sollen in dicht bebauten und genutzten Stadtstraßen die Belange der Fußgänger, des Aufenthalts und der Randnutzungen (verweil- und Wirtschaftsflächen), der Radfahrer, des Erschließungsverkehrs, der Ver- und Entsorgung, der öffentlichen Verkehrsmittel, der Anwohner (Stellplätze), des durchgehenden Verkehrs sowie der sonstigen Stellplatznachfrage berücksichtigt werden.

Bäume in Straßen (4.7.3)

- In Straßen mit einer Breite von mehr als 16 m ist die Einordnung von straßenbegleitenden Baumreihen eines der wichtigsten Ziele der Straßenraumgestaltung, das in der Abwägung mit anderen Belangen (z.B. mit der Einordnung zusätzlicher Fahrstreifen) sehr hoch zu gewichten ist.

Stadtverträgliche Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel (4.7.5)

- Im Regelfall sollen sich die Betriebsanlagen der Straßenbahn der vorhandenen Gestalt der Stadträume anpassen. Insbesondere in Straßen und auf Plätzen mit eigenständigem Raumcharakter kommt es darauf an, die Straßenbahn so einfach und unaufdringlich wie möglich in den Raum zu integrieren.

Entwicklung von Standortqualitäten (5.1)

Entlastungspotentiale (5.1.2)

- Neue Entlastungspotentiale ergeben sich aus der Reduzierung des Durchgangsverkehrs in bisher hochbelasteten Straßenkorridoren, der eine der Hauptursachen für das Negative-Image bestimmter Quartiere, Zentren und Wohnlagen ist. Im Vergleich der Belastung des Hauptstraßennetzes im Jahr 2001 mit der Prognose für das Jahr 2015 wird in weiten Teilen der Stadt eine nicht unerhebliche Entlastung des Straßennetzes erreicht werden. Dazu gehören viele Hauptachsen der innerstädtischen Quartiere (z.B. Eisenbahnstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Lützner Straße, Jahnallee)

Verkehr und Umwelt (5.2)

Probleme und Handlungsfelder

- Die Qualität der städtischen Umwelt wird durch Verkehr in vieler Hinsicht beeinträchtigt. Schadstoffe und Verkehrslärm stellen erhebliche Gesundheitsgefahren dar und sind eine der Hauptursache für das Negativ-Image bestimmter Quartiere und Wohnlagen. Verkehrsstrassen zerschneiden zusammenhängende Lebens- und Erholungsräume, belasten weitere Flächen durch Abgase und Schadstoffeinträge und beeinträchtigen das Stadtbild.
- Die verkehrsbedingten Umweltbelastungen konzentrieren sich auf bestimmte Straßenabschnitte. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Probleme der Luftbelastung mit einer Ausnahme (Jahnallee) im Stadtgebiet nicht kritisch sind., die Lärmbelastung dagegen praktisch im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz die Grenzwerte überschreitet.

Der vorliegende PFB verstößt massiv und eindeutig gegen die hier festgelegten Planungsgrundsätze und Leitlinien.

Allgemeine Planungsgrundsätze (2.)

- Der Ausbau der Jahnallee zu einer durchgängig vierspurigen Bundesfernstraßentrasse und insbesondere die vierspurige (bislang praktisch zweispurig) Durchleitung des Verkehrs durch die Wohn- und Geschäftsstraße führt zu einer erheblichen Minderung des Wohnkomforts in dieser Straße wie auch zu einer massiven Gefährdung der Existenz der ansässigen Gewerbetreibenden (Läden, Dienstleister und Gastronomie). Die wirtschaftliche und soziale Verödung der inneren Jahnallee stehen zu befürchten.
- Es findet eine künftig verdoppelte Verkehrsbelastung statt, anstelle einer Entlastung.
- Insbesondere durch den Abriß der den gesamten Straßenraum und einen kleinen Platz maßgeblich prägenden und strukturierenden Kleinen Funkenburg wird ein qualitativ gestaltet öffentlicher Raum zerstört, nicht geschaffen.
- Die Entscheidung der Leipziger Verwaltungsspitze von 2003 zum Abriß der Kleinen Funkenburg ist alleiniger Gradmesser der Planung. Eine Konsenslösung mit der in ganzer Breite den Erhalt fordernden Bürgerschaft (neben zahlreichen Bürgern allein 15 Leipziger Vereine, die sich für diese Forderung zusammengeschlossen haben, weitere Vereine folgten nach, etwa der NABU)

Leitlinien zur Verkehrsplanung (3.)

Leipzig im übergeordneten Verkehrsnetz (3.2.1)

- Die Verkehrsströme in der inneren Jahnallee als Stadtteilzentrum (einzige Geschäftsstraße des Viertels) sowie im angrenzenden Wohnviertel wird erhöht, nicht reduziert.

Motorisierter Individualverkehr (3.3.1)

- Mit dem Ausbau der traditionellen Radiale Jahnallee werden die Bestrebungen zum Ausbau eines Tangentensystems direkt negiert. Der inneren Jahnallee werden die letzten Reste einer stadtgerechten, kommunikationsfördernden Straßenraum- und Platzgestaltung genommen. Ein Entlastungseffekt durch den neuen vierspurigen Ausbau läßt sich nicht nachweisen, im Gegenteil verdoppeln sich die Verkehrsströme in der inneren Jahnallee.

Wirtschaftsverkehr (3.5.1)

- Mit der Ausweisung der inneren Jahnallee zu einer vierspurigen Bundesfernstraßentrasse werden notwendigen Lade- und Liefervorgänge erschwert.

Fußgängerverkehr (3.6)

- Die vierspurige Durchleitung der Bundesfernstraße durch die innere Jahnallee vermindert die hier heute noch allorts bestehenden Querungsmöglichkeiten.
- Durch die Verlegung gleich zweier Haltestellen aus der inneren Jahnallee wird deren Attraktivität bezüglich kurzer Wege gemindert.

Radverkehr (3.7.1)

- Die innere Jahnallee wird künftig für Radfahrer nicht mehr benutzbar sein.

Verkehr und öffentliches Raumnetz (4.1)

- Bei der Kleinen Funkenburg und dem von ihr geprägten Straßenraum der Jahnallee und des kleinen anliegenden Platzes handelt es sich um einen geradezu idealtypischen Vertreter eines Stadtraumes von „vorrangiger“ städtebaulicher Bedeutung. Die Aufzählung

der Kriterien unter Punkt 4.1 liest sich wie eine exakte Beschreibung der Situation der Kleinen Funkenburg.

Raumtypen (4.3.)

- Es wird die Chance vertan, im Zuge der Planfeststellung die Geschäftsstraße innere Jahnallee zu stärken, durch eine Neuausweisung ausreichend breiter Seitenräume, die es den Gewerbetreibenden ermöglichen, sich im Straßenraum darzustellen (4.3.2)

Stadträumliche Funktionen im Netz (4.4)

Radialstraßen (4.4.1)

- Die großen auf das Stadtzentrum zuführenden Radialstraßen folgen meist historischen Straßen- oder Wegeverbindungen und setzen sich zusammen aus Teilabschnitten sehr unterschiedlicher historischer Prägung. In Annäherung an die Innenstadt führen die Radialstraßen oft über längere Abschnitte auf markante Blickpunkte zu.
- Um die speziellen Qualitäten der Radialstraßen zu erhalten und zu stärken, sollen die folgenden allgemeinen Gestaltungsprinzipien beachtet werden:
 - von Außen nach Innen zunehmende „Versteinerung“ des Raumes (Verdichtung der Bebauung),
 - Verengung des Raumes zum Stadtzentrum hin,
 - Verdeutlichung der abnehmenden Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr und der zunehmenden Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel zum Zentrum hin,
 - Berücksichtigung von ausreichend breiten Seitenräumen und Einordnung von beidseitigen Baumreihen.

Orientierung (4.6)

Achsen, Blickpunkte und Merkmale (4.6.1)

- Die übergeordnete Blickbeziehung der Kleinen Funkenburg als Sichtpunkt der gesamten inneren Jahnallee in stadteinwärtige Richtung bleibt bei der Trassierung der neuen Jahnallee völlig unberücksichtigt. Als vorhandenes Merkzeichen mit herausgehobener architekturhistorischer und stadthistorischer Bedeutung innerhalb des Viertels müsste der Bau mit besonderer Sensibilität in der Straßengestaltung einbezogen werden. Stattdessen ist dessen Abbruch vorgesehen. Das vorhandene Merkzeichen Brückensprengungsdenkmal von 1863 wird ebenfalls nicht mit besonderer Sensibilität behandelt, sondern versetzt und dem Platz, auf dem das Denkmal steht, mit dem Abriß der Kleinen Funkenburg die erforderliche stadträumliche Einfassung genommen.

Soziale Brauchbarkeit (4.7)

- Bei dem Entwurf der neuen Jahnallee, insbesondere bei der Aufteilung der Straßenquerschnitte, werden die Ansprüche der Nutzergruppen Anwohner, Gewerbetreibende, Passanten und Radfahrer nicht berücksichtigt.
- Angesichts der beengten Raumverhältnisse in der inneren Jahnallee müssten die Belange der Fußgänger, des Aufenthalts und der Randnutzungen (verweil- und Wirtschaftsflächen), der Radfahrer, des Erschließungsverkehrs, der Ver- und Entsorgung, der öffentlichen Verkehrsmittel, der Anwohner (Stellplätze), des durchgehenden Verkehrs sowie der sonstigen Stellplatznachfrage berücksichtigt werden. Diese Belange werden statt dessen vollständig denen des möglichst freien Verkehrsflusses untergeordnet.

Bäume in Straßen (4.7.3)

- In inneren Jahnallee (Breite ca. 20 m) wäre die Einordnung von straßenbegleitenden Baumreihen eines der wichtigsten Ziele der Straßenraumgestaltung, das in der Abwägung mit anderen Belangen (z.B. mit der Einordnung zusätzlicher Fahrstreifen) sehr hoch zu gewichten wäre. Dieser etwa in der Alternativvariante 2 vorgebrachte Vorschlag wird komplett zurückgewiesen.

Stadtverträgliche Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel (4.7.5)

- Im Regelfall müssten sich die Betriebsanlagen der Straßenbahn der vorhandenen Gestalt der Stadträume, also dem Bestand des Kulturdenkmals Kleine Funkenburg anpassen. Stattdessen werden Belange der Neuerrichtung einer Haltestelleninsel als Vorwand für den Abriß der Kleinen Funkenburg herangezogen.

Entwicklung von Standortqualitäten (5.1)

Entlastungspotentiale (5.1.2)

- Die innere Jahnallee mit einem ausgeprägten Negativ-Image müßte als hochbelasteter Straßenkorridor eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs erfahren. Stattdessen ist die Verdopplung des Verkehrsaufkommens vorgesehen.

Verkehr und Umwelt (5.2)

Probleme und Handlungsfelder

- Die Umweltsituation in der inneren Jahnallee ist aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung bereits heute sehr kritisch. Die hier durch Verkehr produzierten Schadstoffe und Verkehrslärm stellen erhebliche Gesundheitsgefahren dar und sind eine der Hauptursache für das Negativ-Image dieser Straße. Hier müßte dringend entgegengewirkt werden. Stattdessen wird die Belastung erhöht und das Viertel durch die künftig vierspurige Trasse erheblich zerschnitten.

Von besonderem Gewicht hinsichtlich eines Widerspruchs des planfestgestellten Vorhabens mit bestehenden Planungen ist der Verstoß gegen die verkehrspolitischen Ziele der Vorhabenträgerin hinsichtlich des Ausbaus des Tangentenvierecks. Nach den grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielen der Vorhabenträgerin soll die Jahnallee gerade nicht dauerhaft die Funktion einer Bundesstraße im städtischen Straßennetz behalten. Regionalplanerisch ist festgeschrieben, im innerstädtischen Straßennetz der Vorhabenträgerin (Stadt Leipzig) das „Tangentenviereck“ und den „Mittleren Ring“ vorrangig auszubauen. Der Bundesstraßenverkehr soll zukünftig durch den mittleren Ring aufgenommen werden; innerhalb des Tangentenvierecks soll dagegen durch organisatorische Maßnahmen der Durchgangsverkehr verhindert werden.

Beim planfestgestellten Vorhaben handelt es sich bis auf den Ausbau des Knotens Jahnallee/Marschnerstraße um den Ausbau einer „Radiale“, die gemäß vorhandener und zu beachtender Planung eigentlich zurückgebaut werden soll.

III. Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gem. FStrG

Gem. § 17 Abs. 6c Satz 2 FStrG führen erhebliche Abwägungsmängel nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden können.

Im vorliegenden Fall besteht keine Möglichkeit zu einer nachträglichen Behebung der Abwägungsmängel.

- Das gesamte Vorhaben kann nur planfestgestellt werden, wenn die Planfeststellung das Vorhaben Gustav-Adolf-Straße und die innere Jahnallee mit berücksichtigt. Diese Vorhaben sind in ihrer Gesamtheit zu betrachten, eine abschnittsweise Aufteilung ist nicht möglich.
- Die bestehenden sowie die zu prognostizierenden Luftschadstoffbelastungen der Janallee, insbesondere der inneren Jahnallee, lassen die Möglichkeit ausscheiden, hier den Verkehr wie geplant künftig vierspurig hindurchzuleiten. Damit erübrigt sich der planfestgestellte Ausbau der Jahnallee zur vierspurigen Bundesfernstraßentrasse insgesamt.

C Rechtliche Würdigung des Eilantrages

I. Zulässigkeit

Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist zulässig, da gem. § 17 Abs. 6a FStrG die mit der Klageerhebung verbundene aufschiebende Wirkung der Klage gegen den angegriffenen Planfeststellungsbeschuß nicht gegeben ist.

II. Begründetheit

A Erfolgsaussichten der Klage

Dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ist stattzugeben, weil die Erfolgsaussichten der Hauptsacheklage offensichtlich gegeben sind. Der Planfeststellungsbeschuß leidet an gravierenden Mängeln.

(1.)

Der Planfeststellungsbeschuß verstößt bereits eindeutig und massiv gegen die Grundlagen der Planfeststellung / Problembewältigung, indem er die innere Jahnallee sowie den Umbau Gustav-Adolf-Straße ausgeklammert.

Der Umbau der Gustav-Adolf-Str. und die Verlegung des Verkehrs der stadtauswärtigen B 87 in die innere Jahnallee lassen sich planerisch nicht von einander trennen. Angesichts der Unmöglichkeit der Rückverlegung des Verkehrs ist jede der beiden Maßnahme für sich betrachtet nicht möglich, also ein „Planungstorso“. Hier ist daher keine planerische Trennung möglich. Beide Maßnahmen gehören zwingend in einen Planfeststellungsbeschuß.

Für die innere Jahnallee haben der Planfeststellungsbeschuß und die diesen vorwegnehmende Neufestlegung als Trasse des stadtauswärtigen Verkehrs der B 87 gravierende Auswirkungen. Dieser nur 330 m lange Abschnitt der Jahnallee wird in den verkehrlichen, stadtgestalterischen und umwelttechnischen Auswirkungen von den Ausbaumaßnahmen der Ausbauabschnitte äußerst stark mit betroffen. Er liegt mitten zwischen zwei planfestgestellten Abschnitten. Hier treten noch dazu die im Vergleich zu den planfestgestellten Abschnitten erheblichsten Veränderungen und Belastungen ein. Diese Auswirkungen lassen sich allein im Rahmen eines übergreifenden Planfeststellungsplanes planerisch bewältigen.

(2.)

Dem festgestellten Plan fehlt die Planrechtfertigung

Beim planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um den Ausbau einer Bundesfernstraße gem. FStrG. Die planfestgestellte Maßnahme entspricht jedoch nicht den allgemeinen Zielen des Bundesfernstraßengesetzes, da sie zukünftig kein Bestandteil im Netz der Bundesfernstraßen bleiben soll, sondern nach den generellen verkehrspolitischen Zielen der Vorhabenträgerin gerade nicht mehr dem Fernverkehr dienen soll. Im Zuge der Realisierung des in Leipzig in Umsetzung befindlichen Tangentenvierecks und insbesondere der Realisierung des zur Aufnahme des Bundesstraßenverkehrs bestimmten mittleren Rings wird der Status der Jahnallee als Bundesfernstraße B 87 planmäßig bereits in nur 6 Jahren entfallen. Gemäß der Festlegungen im Stadtentwicklungsplan, soll nach diesen 6 Jahren sogar einen Rückbau gegenüber dem heutigen (unausgebauten) Zustand als erfolgen. Zwingende Argumente dafür, daß das so umfangreiche Ausbauvorhaben Jahnallee allein für den recht kurzen Zeitraum von lediglich 6 Jahren gerechtfertigt sein könnte, konnten nicht gegeben werden.

(3.)

Der Planfeststellungsbeschuß verstößt gegen zwingende Rechtsvorschriften

(a) Die planfestgestellten Maßnahmen haben den massiven Verstoß gegen Bestimmungen des Immissionsschutzes zur Folge.

Überschreitungen gem. der 22. und 23. BImSchV liegen u.a. folgende vor:

- Überschreitung der Jahresmittelwerte in der inneren Jahnallee für Stickstoff (Prognosejahr 2015)
- Überschreitung der Grenzwerte (Jahresmittelwerte) für Benzol (aktuell und auch ab 2010) und Dieselruß sind als gesichert zu betrachten
- Bezüglich der PM 10 Immissionen werden Überschreitung des Kurzzeitbelastungsgrenzwertes PM 10 für 2015 prognostiziert. In den Straßenschluchten der Jahnallee werden die Grenzwerte um bis zu 36 % überschritten.
- Die PM 10 Jahresmittelgrenzwerte in der den Straßenschluchten der inneren Jahnallee liegen zwischen 35 bis 40 µg/m³ und erreichen damit den Grenzwert. Dabei wird die neue Entwicklung der EU-Grenzwerte (99/30/EG) vernachlässigt. Nach dieser ist für 2010 mit einem Jahresmittelgrenzwert für PM 10-Immissionen von 20µg/m³ zu rechnen.
- Bei den Schadstoffen Ozon ist eine Überschreitung der Schwellenwerte und bei Kohlenmonoxid durchaus wahrscheinlich.
- Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die Prognosewerte der Schadstoffimmissionen aufgrund mehrerer Ungereimtheiten im Lufthygienischen Gutachten in Regel sogar noch als zu niedrig angegeben anzusehen sind.
- Wie schon im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum festgestellt, ist die Jahnallee die am meisten belastete Straße in Leipzig.

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu einer so massiven Überschreitung der Grenzwerte der 22. und 23. BImSchV, daß es nahezu ausgeschlossen werden kann, daß den entstehenden Problemen mit Hilfe eines Luftreinhalteplanes begegnet werden kann. Jedenfalls ist nicht absehbar, wie der Betrieb der Jahnallee, insbesondere der inneren Jahnallee, als vierspuriger Bundesfernstraße mit den Anforderungen der 22. und 23. BImSchV in Einklang zu bringen sein könnte. Würden die zur Einhaltung der Grenzwerte erforderlichen Maßnahmen ergriffen, hier nur die deutliche Reduzierung des Verkehrsstromes und die weitgehende Sperrung für den LKW-Verkehr, wäre die wesentliche Funktion der Jahnallee als Bundesfernstraße gerade für diesen Verkehr nicht mehr gegeben.

(b) Der Planfeststellungsbeschuß verstößt gegen § 9 SächsNatSchG

Das Vorhaben verstößt gegen § 9 Abs. 1 Nr. 2 bzw. Nr. 3 SächsNatSchG und ist damit unzulässig und zu untersagen.

Da die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich davon ausgeht, daß die Fällung von 117 Bäumen der landschaftsprägenden Allee der Jahnallee kein Eingriff sei, prüft sie weder Möglichkeiten der Vermeidung, noch werden Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Diese werden ausdrücklich für „nicht erforderlich angesehen“

Belastungen der Luft werden im PFB allein hinsichtlich der Lärmbelastungen anerkannt. Die übrigen immissionsmäßigen Belastungen (Schadstoffe) haben nach Aussage der Planfeststellungsbehörde keine eigene Relevanz. Somit wurde weder geprüft, ob diese vermeidbar sind, noch ob hier Ausgleich- oder Ersatz in Frage kommen.

(4.)

Der Planfeststellungsbeschuß verstößt gegen das planungsrechtliche Abwägungsgebot

(a) Die Belange des Immissionsschutzes bezüglich Luftschadstoffen bleiben völlig unberücksichtigt.

Für die Planfeststellung des Vorhabens B 87 / Jahnallee wäre es erheblich auf eine Berücksichtigung der mit dem Vorhaben verbundenen Schadstoffbelastung der Luft angekommen. Das Vorhaben verstößt massiv gegen die Bestimmungen insbesondere der 22. und 23. BImSchV.

Im vorliegenden Planfeststellungsbeschuß werden nun jedoch die grenzwertüberschreitenden massiv gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastungen weder ausreichend ermittelt, noch finden sie (dadurch) Eingang in die Abwägung.

Die fehlende Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes bezüglich Schadstoffen durch die Planfeststellungsbehörde erfolgte sogar trotz gegenteiliger Kenntnis der Tatsachen. Dem Problem fehlender Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens wegen nicht im Anschluß sinnvoll regelbarer Einhaltung der Immissionsschutzfestlegungen bei Beibehaltung der Jahnallee als Bundesfernstraße glaubte man so offenbar aus dem Weg gehen zu können.

Hier handelt es sich hier angesichts des Ausmaßes der Immissionsbelastungen um ein bewußtes Abwägungsdefizit bezüglich des relevantesten Planungsaspektes überhaupt.

(b) Es fand eine nur äußerst unzureichende Variantenprüfung statt.

(aa) Ausführlich wurden Scheinvarianten diskutiert

In der Abwägung werden die verschiedenen Varianten einander gegenübergestellt, und zwar meistens sehr ausführlich. So werden die „Nullvariante“ (Beibehaltung der Gustav-Adolf-Straße für den landwärtigen Verkehr) und die „Tunnelvariante“ umfangreich dargestellt und als „nicht vorzugswürdig“ beurteilt. Das entspricht auch der Auffassung aller Einwender. Diese Varianten werden tatsächlich von niemandem vertreten bzw. gewollt, noch erscheinen sie sinnvoll.

(bb) Tatsächlich unterschiedliche Varianten wurden einfach gleichgesetzt

Die Alternativvarianten 1 und 3 werden in der Abwägung gleichartig behandelt, obwohl sie sich in wesentlichen Punkten gravierend unterscheiden.

(cc) Die für die Alternativvariante 1 vorgebrachten Argumente wurden schlicht nicht beachtet

dd) Die aufgezeigten Vorteile der Variante 2 wurden nicht berücksichtigt.

Die vom Ortskuratorium vorgebrachte Alternativvariante 2 (die vom Ortskuratorium und zahlreichen weiteren Einwendern bevorzugt wird) beinhaltet die Einbeziehung der inneren Jahnallee in den Planfeststellungsbeschuß und die Lösung der planerischen Probleme in der inneren Jahnallee. Sie wird als haltlos zurückgewiesen, obwohl gerade sie die einzige der vorgebrachten Varianten ist, die überhaupt alle aufgeworfenen Planungsaspekte berücksichtigen kann.

(ee) Das Kulturdenkmal „Kleine Funkenburg“ wird deutlich falsch gewichtet

Die Planfeststellungsbehörde hatte zur Bewertung der Schwere der Beeinträchtigung der Belange des Denkmalschutzes vom überregionalen Denkmalwert der „Kleinen Funkenburg“ auszugehen, wie ihn das zuständige Landesamt für Denkmalpflege bescheinigt hat. Darüber hat sie sich unzuständig und mit nicht stichhaltigen Argumenten hinweggesetzt. Die Stellungnahme der Fachbehörde fand praktisch keinen Eingang in die Planabwägung.

(c) Der Planfeststellungsbeschuß steht im deutlichen Widerspruch zu bereits bestehender Planung.

Maßgeblich ist in dieser Hinsicht der im Jahr 2003 verabschiedete Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ (STEP), der für das gesamte Stadtgebiet der Stadt Leipzig übergeordnete Leitlinien und Prioritäten zur Abwicklung des Verkehrs und zur Gestaltung der Straßen und Plätze formuliert.

Der vorliegende PFB verstößt massiv und eindeutig gegen die Großzahl der hier festgelegten Planungsgrundsätze und Leitlinien.

(5.)

Die bestrebte Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses scheitert insbesondere nicht an den Festlegungen des § 17 Abs. 6c Satz 2 FStrG

Gem. § 17 Abs. 6c Satz 2 FStrG führen erhebliche Abwägungsmängel nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden können.

Im vorliegenden Fall besteht jedoch keine Möglichkeit zu einer nachträglichen Behebung der Abwägungsmängel.

- Das gesamte Vorhaben kann nur planfestgestellt werden, wenn die Planfeststellung das Vorhaben Gustav-Adolf-Straße und die innere Jahnallee mit berücksichtigt. Diese Vorhaben sind in ihrer Gesamtheit zu betrachten, eine abschnittsweise Aufteilung ist nicht möglich.
- Die bestehenden sowie die zu prognostizierenden Luftschadstoffbelastungen der Jahnallee, insbesondere der inneren Jahnallee, lassen die Möglichkeit ausscheiden, hier den Verkehr wie geplant künftig vierspurig hindurchzuleiten. Damit erübrigt sich der planfestgestellte Ausbau der Jahnallee zur vierspurigen Bundesfernstraßentrasse insgesamt.

B. Folgen des Sofortvollzugs

Die bereits begonnenen Baumaßnahmen könnten nur sehr schwer und unter hohen Kosten rückgängig gemacht werden. Baumfällungen oder gar der Abbruch des überregional bedeutenden Baudenkmals „Kleine Funkenburg“ könnten gar nicht wieder rückgängig gemacht werden. Gerade bezüglich der „Kleinen Funkenburg“ ist überdies auf die aktuellen Bestrebungen weiter Teile der Leipziger Bürgerschaft und die des Bundesbauministeriums hinzuweisen, die eine Entscheidung für den Erhalt vielleicht schon in nächster Zeit wieder wahrscheinlicher gemacht haben.

Der Ausbau der Jahnallee zu einer vierspurigen Trasse und deren verkehrliche Nutzung hätten zwingend die zu prognostizierenden Luftschadstoffbelastungen der Jahnallee, insbesondere der inneren Jahnallee, zur Folge. Möglichkeiten diese Belastungen zu einem späteren Zeitpunkt doch noch zu vermeiden scheiden aus, sofern man nicht zugleich den Betrieb als vierspurige Bundesfernstraße generell wieder aufhebt. Damit würden die nun begonnenen Baumaßnahmen jedoch nachträglich jeden Sinn verlieren.