GEMEINDE DENNHERITZ, Landkreis Glauchau
B-Plan Nr. 1 Industrieansiedlung

GEMEINDE SCHLUNZIG, Landkreis Glauchau
B-Plan Nr. 1 Industrieansiedlung

GEMEINDE MOSEL, Landkreis Zwickau
B-Plan Nr. 1 Industrieansiedlung

INHALT

- Begründung

- Planzeichnung (Teil A)
  Text (Teil B)

LEG
Landesentwicklungsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Katharinenstr. 20, 7000 Stuttgart 1

BEGRÜNDUNG

zu den Bebauungsplänen Nr. 1 INDUSTRIEANSIEDLUNG der Gemeinden Dennheritz und Schlunzig, Landkreis Glauchau und Mosel, Landkreis Zwickau

---

bearbeitet im Auftrag der Gemeinden Dennheritz, Schlunzig und Mosel 06/1992

LEG Landesentwicklungsgesellschaft mbH, Katharinenstraße 20,
7000 Stuttgart 1

in Zusammenarbeit mit:
Büro für Stadtplanung, Braunschweig, Dr.-Ing. W. Schwerdt
Mitarbeiter: Dipl.-Ing. Uli Schneider, Uta Schneider;
G. Kindler, K. Mendrys, B. Thomaschofski

1.0 VORBEMERKUNG
1.1 RECHTSLAGE, PLANVERFAHREN
1.2 ZIELE UND ZWECKE DER BEBAUUNGSPLÄNE

2.0 STANDORT
2.1 STANDORTKRITERIEN
2.1.1 FLÄCHENBEDARF
2.1.2 ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG
2.1.3 ARBEITSKRÄFTEPOTENTIAL
2.2 STANDORTBEDINGUNGEN - BESTAND
2.3 ALTERNATIVE STANDORTE
2.4 ZUSAMMENFASSUNG

3.0 PLANINHALT/BEGRÜNDUNG
3.1 BAUGEBIETE
3.2 VERKEHRSFLÄCHEN
3.3 FLÄCHEN FÜR VER- UND ENTSORGUNG
3.4 HAUPTVER- UND ENTSORGUNGSLEITUNGEN
3.5 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN
3.6 FLÄCHENBILANZ

4.0 VER- UND ENTSORGUNG
4.1 ELEKTRISCHE ENERGIE
4.2 GAS
4.3 WASSER
4.4 ABWASSER
4.5 OBERFLÄCHENWASSER
4.6 ABFALL

5.0 IMMISSIONSSCHUTZ
5.1 LÄRM
5.2 LUFTREINHALTUNG
5.3 ERSCHÜTTERUNGEN
5.4 ALTLASTEN

6.0 VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE VERWIRKLICHUNG DER BEBAUUNGS-PLÄNE
6.1 AUSBAU DER BUNDESSTRASSEN B 93 und B 175
6.2 AUSBAU DES SCHIENENNETZES
6.3 VER- UND ENTSORGUNG
6.4 BAUFELDFREIMACHUNG

7.0 AUSWIRKUNG AUF NATUR UND LANDSCHAFT

8.0 HINWEISE AUS SICHT DER FACHPLANUNGEN

9.0 KOSTEN

10.0 ZUSAMMENFASSENDE BEGRÜNDUNG FÜR DEN SATZUNGSBE-SCHLUSS/ABWÄGUNG

11.0 VERFAHRENSVERMERK

Die Volkswagen-Sachsen GmbH errichtet auf den Gemarkungen der Gemeinden Mosel (Landkreis Zwickau) Schlunzig und Dennheritz (Landkreis Glauchau) ein Automobilwerk mit einer Kapazität von jährlich ca. 250.000 Personenkraftwagen. In dem Werk werden ca. 7.000 Arbeitsplätze geschaffen. Der Produktionsbeginn ist für den 01.01.1994 vorgesehen.

Die Werksansiedlung an diesem Standort baut auf früheren Untersuchungen der Sachsenring-Werke auf, im Anschluß an das bestehende Werk Mosel I ein neues Automobilwerk zu errichten. In allen bisherigen Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung dieses Raumes ist der Werksstandort der Industrieansiedlung vorbehalten. Teile des neuen Werkes (z. B. die Rohbauhalle) konnten als betriebsbedingte Erweiterung des bestehenden Werkes Mosel I gem. § 35 BauGB genehmigt werden und befinden sich bereits im Bau. Weitere Gebäude, mit deren Bau kurzfristig begonnen werden mußte, um den angestrebten Produktionsbeginn Januar 1994 einhalten zu können, sowie die erforderliche Geländemodellierung, wurden über Vorhaben- und Erschließungspläne gem. § 246 a BauGB abgesichert.

Die Größenordnung des Gesamtvorhabens hat jedoch erhebliche Auswirkungen auf die gesamte Region und insbesondere auf die drei betroffenen Gemeinden. Von der Werksansiedlung werden positive Impulse auf die Wirtschaft, besonders im Hinblick auf den Arbeitsmarkt erwartet. Daneben sind aber auch Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaft, die ökologischen Auswirkungen, die Entwicklung des Verkehrs und die Ver- und Entsorgungssituation zu bewerten. Für die Absicherung des Standortes und eine geordnete städtebauliche Einordnung und Entwicklung sind daher Planungen auf regionaler und auch auf kommunaler Ebene erforderlich.
Das Regierungspräsidium Chemnitz hat ein Raumordnungsverfahren zu

dem Vorhaben durchgeführt. Wegen der gebotenen Eile wurden parallel dazu in ständiger Abstimmung von den Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz, Bauleitpläne aufgestellt, die sich zunächst nur auf Flächen für die Werksansiedlung und damit verbundene Maßnahmen beziehen.

1.1 RECHTSLAGE, PLANVERFAHREN

Nach dem Vertrag zur Schaffung der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion und als natürliche Folge des Einigungsvertrages ist das Baugesetzbuch der Bundesrepublik Deutschland mit der Ergänzung durch den § 246 a in den neuen Bundesländern in Kraft getreten.

Gemäß § 1 (3) BauGB sind die Gemeinden verpflichtet, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit das für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dabei kommt den Bebauungsplänen besondere Bedeutung zu, da sie als Satzung Rechtsverbindlichkeit erhalten und somit direkte Grundlage für die Erteilung von Baugenehmigungen bzw. die Realisierung von Bauvorhaben bilden. Bebauungspläne sind den Zielen von Raumordnung und Landesplanung anzupassen (§ 1 (4) BauGB) und aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln (§ 8 (2) BauGB). Im Freistaat Sachsen wie in den anderen neuen Bundesländern stellt sich aus diesen Forderungen des Gesetzes das Problem, daß solche Planungen erst in Vorüberlegungen und Konzepten vorliegen, insofern war eine Parallelbearbeitung auf verschiedene Ebenen mit intensiver Abstimmung erforderlich.

Für die Ansiedlung des VW-Werkes am Standort Mosel wurden folgende Verfahren und Planungen zeitgleich bzw. mit geringem zeitlichen Versatz durchgeführt:

1. Raumordnungsverfahren (beantragt von der VW-Sachsen GmbH am 27.02.1991, Raumordnungsbeschluß am 20.12.1991)
   Das Raumordnungsverfahren wurde vom Regierungspräsidium Chemnitz aufgrund des 'Vorschaltgesetzes zur Raumordnung und Landesplanung' des Freistaates Sachsen und des Bundesraumordnungsgesetzes durchgeführt. Für die raumordnerische Beurteilung wurden im Vorgriff

auf das regionale Raumordnungsprogramm des Regierungsbezirks Chemnitz eine Regional- und Umweltverträglichkeitsstudie für den engeren regionalen Bereich erarbeitet. Die raumordnerische Beurteilung kommt zu dem Ergebnis, daß das Vorhaben, die Ansiedlung des Automobilwerkes der Sachsen-GmbH am Standort Mosel, der Aufgabe und den Leitvorstellungen der Raumordnung enspricht und mit den Grundsätzen der Raumordnung übereinstimmt. Das Vorhaben steht damit auch in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die vorläufigen Grundsätze und Ziele zur Siedlungsentwicklung und Landschaftsordnung im Freistaat Sachsen.

2. Flächennutzungsplan

Die Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz haben für ihr jeweiliges Gemeindegebiet die Aufstellung von Flächennutzungsplänen beschlossen (Mosel: 13.09.1990, Schlunzig: 30.07.1990, Dennheritz: 04.10.1990). Die Aufstellungsbeschlüsse sind bekanntgemacht. Der projektierte Produktionsbeginn am 01.01.1994 und vor allem die dringende Notwendigkeit zur Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region bedingen, daß die planerischen Voraussetzungen zum Bau des VW-Werkes schnellstmöglich geschaffen werden. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung der jeweiligen Gemeinden gewährleisten zu können, wurden daher aufgrund der Regelungen des § 246a Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 5 Abs. 1, Satz 3 BauZVO Teilflächennutzungspläne für den Bereich der Industrieansiedlungsflächen aufgestellt. Die Entwicklungsplanung der Gemeinden umfaßt daher zunächst nur die Teile der jeweiligen Gemarkung, die unmittelbar mit der Werksansiedlung verbunden sind, d. h. gewerbliche Bauflächen, Flächen für Erschließungsmaßnahmen sowie erforderliche Ausgleichsflächen.

Die Teilflächennutzungspläne wurden nach Durchführung des Planverfahrens nach BauGB von der jeweiligen Gemeinde beschlossen (Mosel: 23.03.1992, Schlunzig: 23.03.1992, Dennheritz: 24.03.1992). Die Gemeinden haben parallel zu diesem Verfahren begonnen, Flächennutzungspläne für die weitere Entwicklung des jeweiligen Gemeindegebietes aufzustellen.

3. Bebauungsplan

Für das zukünftige Werksgelände wurde von den Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz jeweils der Bebauungsplan "Industrieansiedlung" aufgestellt. Der Aufstellungsbeschluß wurde in Mosel am 25.02.1991, in Schlunzig und Dennheritz am 04.03.1991 von der jeweiligen Gemeindevertreterversammlung gefaßt und bekanntgemacht. Die Bebauungspläne beinhalten neben den Festsetzungen für die Industrie- und Gewerbegebiete auch Ausgleichsmaßnahmen gem. § 8 BNatSchG sowie nachrichtlich Trassenführungen der Versorgungsträger. Die grünordnerischen Festsetzungen der Bebauungspläne basieren auf Grünordnungsplänen, die Bestandteil dieser Begründung sind.

4. Planfeststellungsverfahren

Für die äußere Erschließung des Werkes und für die Verbesserung der regionalen Infrastruktur waren eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig, für die von Seiten der jeweiligen Planungsträger Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurden. Zu nennen ist in erster Linie der Ausbau der Bundesstraße 93 vom Autobahnanschluß Meerane bis nach Zwickau auf neuer Trasse, der bereits im Generalverkehrsplan des Bezirks Karl-Marx Stadt 1977 als vordringlich eingestuft wurde. Insofern ist der Bau des VW-Werkes hier nur der Auslöser für eine Maßnahme, die der Erschließung der Region und vor allem der Entlastung des Ortes Mosel dient. Das Straßenbauamt Zwickau als Straßenbaulast-

träger hat für die Neutrassierung der B 93 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Als Grundlage des o. a. Verfahrens wurde im Sommer 1991 ein Linienbestimmungsverfahren durchgeführt, das inzwischen positiv abgeschlossen ist.
Weiterhin wurden von verschiedenen Versorgungsträgern Planfeststellungsverfahren für überregionale Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Elt) durchgeführt.

Außerdem sind zur Baufeldfreimachung bzw. als Ausgleichsmaßnahme die Umverlegung von zwei Fließgewässern (Rolandbach, Schäbigtbach) in gesonderten wasserrechtlichen Verfahren zu regeln, die noch nicht abgeschlossen sind.

Die Trassen der Versorgungsleitungen wurden nachrichtlich in die Bebauungspläne übernommen.

Der angestrebte Produktionsbeginn am 01.01.1994 bedingt, daß die genannten Planungen parallel und ohne zeitlichen Verzug durchgeführt wurden. Die Aufstellung der Teilflächennutzungspläne und Bebauungspläne erfolgte im Parallelverfahren gem. § 246a Abs. 1, Satz 1, Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 8 Abs. 3 BauZVO.
Die Vorentwürfe der Bebauungspläne wurden im April 1991 gem. § 4 (1) BauGB mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Gleichzeitig erfolgte die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB. Die öffentliche Auslegung erfolgte nach den entsprechenden Beschlüssen der Gemeindevertreterversammlungen in der Zeit vom 22.07.1991 bis 22.08.1991. Die Auswertung der vorgetragenen Bedenken und Anregungen bzw. die zwischenzeitlich konkretisierten Fachplanungen, sowie die Werksplanung selbst, haben eine Überarbeitung und Ergänzung der Planung und somit eine erneute öffentliche Auslegung erforderlich gemacht.

Sie erfolgte vom 04. Mai 1992 bis zum 05. Juni 1992. Dabei wurde bestimmt, daß Anregungen und Bedenken nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können (§ 3 (2) in Verbindung mit § 3 (3) BauGB).

Das Gelände des neuen Automobilwerkes befindet sich auf den Gemarkungen der Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz. Zur Verdeutlichung des räumlichen und inhaltlichen Zusammenhanges sind die einzelnen Bebauungspläne der drei Gemeinden in einer Planzeichnung zusammengefaßt. Der jeweilige Geltungsbereich ist durch die Gemeindegrenzen voneinander abgesetzt. Ebenso wird der Planinhalt in einer Begründung dargelegt.
Dieses Vorgehen ist durch das Gebot der interkommunalen Abstimmung (§ 2 (2) BauGB) gerechtfertigt.

Die drei Einzelbebauungspläne und ihre Festsetzungen finden ihre Rechtfertigung fast ausschließlich in dem Gesamtprojekt der Ansiedlung des Werkes Mosel II der Volkswagen Sachsen GmbH. Die drei Bebauungspläne bedingen sich daher gegenseitig. Da die Rechtfertigung der Einzelbebauungspläne bei einer getrennten Betrachtungsweise nicht nachvollziehbar ist, wird die Planbegründung einheitlich formuliert und beschlossen. Soweit einzelne Festsetzungen nicht durch diesen Gesichtspunkt, sondern ausschließlich durch Belange einer bestimmten Gemeinde gerechtfertigt sind, wird dies in der Planbegründung besonders hervorgehoben: den hervorgehobenen Teil der Planbegründung beschließt nur die betreffende Gemeinde.

Ungeachtet von dieser Vorgehensweise bei der Planbegründung fassen die Gemeindevertretungen von den Dennheritz, Schlunzig und Mosel die Satzungsbeschlüsse nur für ihr jeweiliges Territorium. Dies wird dadurch

gewährleistet, daß in der gemeinsamen Planzeichnung nur das die Gemeinde betreffende Gebiet gekennzeichnet ist, einschließlich der entsprechenden textlichen Festsetzungen, Planzeichenerklärungen, nachrichtlichen Übernahmen und Hinweisen.

Die erforderliche Koordinierung der unterschiedlichen Fachplanungen und die Abstimmung zwischen Gemeinden, Landkreisen, Fachbehörden usw. wurde vom RP Chemnitz mit Unterstützung der Landesentwicklungsgesellschaft Baden Württemberg mbH (LEG) vorgenommen.

1.2 ZIELE UND ZWECKE DER BEBAUUNGSPLÄNE

Die vorliegenden Bebauungspläne haben das Ziel, das Gesamtvorhaben 'Ansiedlung der VW-Sachsen GmbH' planrechtlich abzusichern. Die Planungen der Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz beinhalten daher alle hierfür relevanten Festsetzungen. Insbesondere sind Regelungen getroffen, die die Einbindung des Industriestandortes in seine unmittelbare Umgebung, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen gem. § 8 BNatSchG gewährleisten.

Die Eignung eines Standortes zur Ansiedlung eines Automobilwerkes ist von vielen unterschiedlichen Kriterien abhängig. Zum einen sind es Bedingungen, die sich aufgrund der inneren Funktion und Organisation eines Industriebetriebes ergeben. Daraus resultieren äußere Anforderungen an den Standort, u. a. die Sicherstellung der Ver- und Entsorgung. Zum anderen zeigt jedoch die Errichtung eines derart großen Industriebetriebes Auswirkungen, die regionalplanerisch erfaßt und mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang gebracht werden müssen.
Die Errichtung des Automobilwerkes mit ca. 7.000 Beschäftigten wirkt über den eigentlichen Standort hinaus auf die Bevölkerungsentwicklung, die Wirtschaftsstruktur und nicht zuletzt auf den Naturraum. Bei einer derart massiven Industrieansiedlung werden die Interessen des Natur-, Landschafts- und Wasserschutzes stark berührt. Zu berücksichtigen sind außerdem die Belange des Umweltschutzes, der gemeindlichen wie auch der regionalen Entwicklung. Der erwartete positive Impuls auf den z. Zt. problematischen Arbeitsmarkt ist für die seit Jahrzehnten von der Automobilproduktion geprägte Region Zwickau - Glauchau von besonderer Bedeutung. Daneben müssen aber auch die Interessen der durch den Standort berührten Gemeinden für ihre Eigenentwicklung und der Schutz ihrer Bewohner vor unzulässigen Immissionsbeeinträchtigungen gewährleistet werden. Die Standorteignung kann also nur im Zusammenhang mit dem umgebenden Bestand gesehen werden, insofern als auch die momentanen Nutzungen der überplanten Flächen eine wichtige Rolle spielen.

Die Suche nach einem geeigneten Standort für die Ansiedlung eines Automobilwerkes erfolgte nicht erst nach dem wirtschaftlichen und politischen Anschluß der ehemaligen DDR an das Territorium der Bundesrepublik Deutschland. Die weitgreifenden Veränderungen haben jedoch zu einer Forcierung der Entscheidung bzw. Bestätigung für den Standort geführt. Standortanalysen wurden seit 1966 durchgeführt, wobei sechs mögliche

Standorte auf ihre Eignung hin untersucht wurden. Unter anderem waren es die Standorte Zwickau, Crossen und Mosel. Eine Vorentscheidung ist 1973 zugunsten des jetzigen Standortes gefallen. Die Bestätigung war durch die Entscheidung zum Bau des Gelenkwellenwerkes 1978 erfolgt. In den 80er Jahren entstand daran anschließend ein Montagewerk der Sachsenring-Werke (Werk Mosel I).

Am 27.02.1991 hat die VW-Sachsen GmbH für den Standort ein Raumordnungsverfahren beantragt, welches vom Regierungspräsidium Chemnitz durchgeführt und mit dem Raumordnungsbeschluß am 20.12.1991 abgeschlossen worden ist. Das Verfahren schließt mit der Bestätigung des Standortes ab.

2.1 STANDORTKRITERIEN

Die Auswahl eines Standortes für ein Automobilwerk ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Neben rein technischen Gesichtspunkten wie Flächenbedarf, Ver- und Entsorgung, Erschließung usw. spielen dabei auch die regionale Einordnung, die angrenzenden Nutzungen, Umweltschutz und Immissionsbelastung, Natur- und Landschaftsschutz eine wesentliche Rolle. Dabei sind die letztgenannten Punkte wesentliche Kriterien, da insbesondere die Wahrung der Umweltschutzbelange und die Bewältigung von Eingriffen in Natur und Landschaft die Voraussetzung für die Machbarkeit einer großen Industrieansiedlung sind.

2.1.1 FLÄCHENBEDARF

Die erste Voraussetzung zur Errichtung eines Automobilwerkes ist das Vorhandensein und die Verfügbarkeit einer großen zusammenhängenden Fläche. Die Produktion von Kraftfahrzeugen bis hin zur Endmontage und die damit verbundenen Produktionsabläufe unter Anwendung modernster Technologie erfordert ein weitläufiges, ebenes Grundstück.
VW-Sachsen GmbH projektiert das Werk auf einer Fläche von ca. 107 ha. Auf diesem Areal sind die folgenden Hauptfunktionen angeordnet: Presswerk, Rohbau, Lackiererei einschl. Vorbehandlung, Karosseriemontage, Endmontage, Motormontage.
Hinzu kommen neben verwaltungs- und sozialtechnischen Anlagen umfangreiche Flächen, auf denen interne Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung installiert werden, wie z. B. Heiz- und Umspannwerk, Kläranlage, Gasübergabestation etc.

Neben den Parkplätzen für die Mitarbeiter muß ein auf die Endmontage ausgerichtetes Automobilwerk über großzügige Abstellflächen zur Zwischenlagerung und Verladung der produzierten Fahrzeuge verfügen.

VW-Sachsen GmbH plant im Werk Mosel II die Realisierung einer Produktionstechnik, die mit dem Begriff "Just in time" umschrieben wird. Diese Form der Produktion bedeutet den weitgehenden Verzicht von Lagerflächen für Fertigungsteile auf dem Werksgelände. Die ständige Verfügbarkeit der für die Montage benötigten Materialien obliegt dem Zulieferer, der auf Abruf zu reagieren imstande sein muß. Die benötigten Teile sind dabei direkt in die Halle zu transportieren und dem Produktionsprozeß entsprechend einzuführen. Dieses Produktionssystem bedingt ständige Verkehrsbewegungen auf dem Werksgelände außerhalb der Fertigungshallen. Hierfür müssen entsprechend große Verkehrsflächen zur Verfügung stehen.

Bei einer Standortwahl ist neben der erforderlichen Grundstücksgröße auch der Geländezuschnitt sowie die Topographie zu berücksichtigen. Der ungestörte Ablauf des Fertigungsprozesses beruht auf einer bestimmten Zuordnung der unterschiedlichen Funktionsbereiche. Die Optimierung der Fertigungstechnik sowie die Logistik bestimmen die äußeren Abmessungen der Produktionsstätte. Der Produktionsprozeß setzt auch voraus, daß das gesamte Areal auf einer ebenen Fläche liegt.

2.1.2 ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG

Um die Produktionsfähigkeit eines Industriebetriebes sicherzustellen, muß die technische Infrastruktur, die Ver- und Entsorgung, gewährleistet sein. Bei der Errichtung des Automobilwerkes der VW-Sachsen GmbH ist dies die Versorgung mit elektrischer Energie, Erdgas und Wasser.
Bei der Wasserversorgung spielt die Qualität des Wassers eine bedeutende Rolle. In der Kraftfahrzeugfertigung von VW-Sachsen kommt im Bereich der Lackiererei der sog. "5 A Prozeß" zur Anwendung. Dieses spezielle Verfahren minimiert den Einsatz von Lösungsmitteln. Der Produktions-

prozeß insgesamt macht es erforderlich, daß der gesamte Wasserbedarf in Trinkwasserqualität bereitgestellt wird. Der Gesamtbedarf für Trinkwasser beläuft sich auf 897.050 cbm pro Jahr. Bei der projektierten Fahrzeugfertigung von 250.000 Kfz pro Jahr entspricht das einen Wasserverbrauch von 3,6 cbm pro Kfz.
Für das Heizwerk und die Produktion wird Erdgas in einem Gesamtumfang von 41.900.000 cbm/Jahr benötigt.
Der Anschlußwert für elektrische Energie beträgt ca. 50 MW.
Die im Werk anfallende Abwassermenge beträgt 826.000 cbm pro Jahr.
Die Abwasseraufarbeitung erfolgt auf dem Betriebsgelände.

Neben den Erfordernissen der technischen Infrastruktur ist die Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz Schiene/Straße Grundvoraussetzung für die Inbetriebnahme eines Automobilwerkes.
Da der überwiegende Teil der produzierten Kraftfahrzeuge über die Schiene abtransportiert wird, benötigt das Werk einen Anschluß an das öffentliche Schienennetz. Die Anlieferung der für den Fertigungsprozeß erforderlichen Materialien erfolgt größtenteils über das allgemeine Straßennetz.
Die VW-Sachsen GmbH geht von der Annahme aus, daß sich die Zulieferer in einer Entfernung von 15 - 30 km um das Werk ansiedeln bzw. Zwischenlager errichten werden. Speziell in dieser Zone müssen die Verkehrswege für die Aufnahme der Lkw-Ströme geeignet sein. Der Schwerpunkt der Verkehrsbelastung liegt in unmittelbarer Werksnähe im Bereich der Werkszufahrten. Um einen reibungslosen Ablauf im Bereich der Werkstore wo sich der Verkehr konzentriert, zu garantieren, sind Straßenbaumaßnahmen und Anlagen zur Verkehrsführung vorzusehen.
Zu dem Zuliefererverkehr kommt die Verkehrsbewegung durch die im Dreischichtbetrieb arbeitenden Werksangehörigen. Es ist davon auszugehen, daß zu Stoßzeiten während des Schichtwechsels, jeweils ca. 1.300 Privatfahrzeuge an- bzw. abfahren. Das im unmittelbaren Umfeld des Werkes

vorgefundene Straßennetz muß auch diese Verkehrsströme aufnehmen können. Anderenfalls sind geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation durchzuführen.

Neben dem Individualverkehr muß das Werk an das öffentliche Nahverkehrssystem angebunden sein; ebenso ist die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes aus dem Nahbereich mit dem Fahrrad zu gewährleisten.

2.1.3 ARBEITSKRÄFTEPOTENTIAL

Nach Endausbau des Werkes der VW-Sachsen GmbH in Mosel, z. Zt. der Aufnahme der vollen Fahrzeugproduktion im Januar 1994, werden vor Ort ca. 7.000 Mitarbeiter benötigt.
Die im unmittelbaren Nahbereich des Werkes gelegenen Orte Mosel, Schlunzig und Dennheritz haben eine Einwohnerzahl von 4.207 Personen, von denen sich 2.700 im arbeitsfähigen Alter befinden (Stand: 1989).
Das verhältnismäßig geringe Potential an Arbeitskräften im Nahbereich bedeutet, daß sich der Einzugsbereich auf ein größeres Umfeld erstrecken wird.
In einem Umkreis von 25 km um den Industriestandort gibt es 7 Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern (Zwickau 117.310 Einwohner, Stand: 03.06.1990), sowie 8 Städte über 10.000 Einwohner. In diesem Sektor steht ein Potential an Arbeitskräften von ca. 300.000 Personen zur Verfügung. Eine statistische Erhebung zum 31.03.1991 hat ergeben, daß ca. 33.000 Personen ohne Beschäftigung waren, was einer Arbeitslosenquote von durchschnittlich 11 % entspricht.
Aufgrund der tiefgreifenden wirtschaftlichen Umstrukturierungen muß davon ausgegangen werden, daß mit einer starken Zunahme der Arbeitslosigkeit in dieser Region zu rechnen sein wird. VW-Sachsen GmbH kann demzufolge über ein ausreichend großes Angebot an Arbeitskräften verfügen.

2.2 STANDORTBEDINGUNGEN - BESTAND

Das Areal für die Werksansiedlung durch VW-Sachsen GmbH erstreckt sich über Teilflächen der Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz. Über das Grundstück verläuft die Grenze zwischen den Landkreisen Glauchau und Zwickau.
Die Flächenbilanz der Ausweisung gewerblicher Fläche (einschl. Bestand Gelenkwellenwerk und Werk Mosel I) ergibt für die einzelnen Gemeinden:

Gemeinde Mosel (Landkreis Zwickau) ca. 71 ha

Gemeinde Schlunzig (Landkreis Glauchau) ca. 70 ha

Gemeinde Dennheritz (Landkreis Glauchau) ca. 28 ha.

Die für die Neuansiedlung des VW-Werkes vorgesehenen Flächen sind z. Zt. überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen. Nördlich des neuen Werkes befinden sich das Werk Mosel I und das Gelenkwellenwerk der GKN GmbH. Damit sind in diesem Bereich Anlagen der Automobilbranche vorhanden. Der Standort ist in das überregionale Verkehrsnetz über die Straßen B 93, B 175 und L I O 286 sowie über einen direkten Reichsbahnanschluß angebunden.

Aufgrund der günstigen Erschließungsmöglichkeiten war bereits 1973 ein Ministerrats- bzw. Politbürobeschluß gefaßt worden, an diesem Standort ein Automobilwerk zu errichten, dessen erste Anlage das Gelenkwellenwerk und das Werk Mosel I waren.

Das Werksgelände des VW-Werks fällt in West-Ost-Richtung leicht ab; durch eine Geländeregulierung kann jedoch eine Produktionsebene hergestellt werden.

Südlich an das Werksgelände schließt sich in nur geringer Entfernung (ca. 110 m) ein Mischgebiet der Gemeinde Mosel an, in dem sich mehrere Wohngebäude in Großplattenbauweise befinden. Auf dem zukünftigen Werksgelände selbst liegen in diesem Bereich die Sportanlage der Gemeinde Mosel, sowie eine Kleingartenanlage und der Rolandbach, die umverlegt werden müssen.
Östlich des Werksgeländes schließt sich in ca. 140 m Entfernung die Ortslage Schlunzig an. Zwischen dem Werksgelände und dem Ort muß der durch die Geländeregulierung entstehende Niveauunterschied ausgeglichen werden.
Niederschindmaas als Ortsteil der Gemeinde Dennheritz liegt i. M. 1,2 km vom Werksgelände entfernt.
Die Festsetzungen der Bebauungspläne müssen den Immissionsschutz der angrenzenden Baugebiete gewährleisten.

Am Standort Mosel sind insgesamt die erforderlichen Bedingungen für die Errichtung des VW-Werkes gegeben. Das Gelände und die Erschließung müssen allerdings mit nicht unerheblichem Aufwand so aufbereitet werden, daß ein reibungsloser Produktionsablauf gewährleistet ist. Aus Gründen des Immissionsschutzes werden Einschränkungen notwendig, die im Rahmen der Werksplanung bewältigt werden müssen.

2.3 ALTERNATIVE STANDORTE

Bereits seit 1966 wurden in der ehemaligen DDR Untersuchungen durchgeführt mit dem Ziel, einen Standort für ein neues Automobilwerk in der Region Zwickau zu finden. Zunächst wurden Überlegungen angestellt, die vorhandenen Standorte der IFA/Sachsenringwerke zu modernisieren. Es waren dies:

Werk I, ehemals Horch, 1904 (Zwickau)
Werk II, Audi, 1909 (Zwickau)
Werk III, ehemals Textilbetrieb (Zwickau).

Unter Einbeziehung der Bauakademie wurde damit begonnen, die Bausubstanz zu analysieren, mit dem Ziel, eine stufenweise Sanierung durchzuführen. Die Untersuchung hatte zum Ergebnis, daß es nicht möglich sein würde, bei Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Produktion eine derart eingreifende Sanierung, wie sie als notwendig erachtet wurde, zu realisieren.
Erste Überlegungen zur Erweiterung der Altstandorte bzw. Ausweisung neuer Standorte wurden unternommen.
1968 wurde für den Standort Weißenborn (Zwickau), Werk I, eine Studie für eine mögliche Erweiterung erarbeitet.
1969 wurde eine Untersuchung von insgesamt sechs Standorten durchgeführt, u. a. waren es die Standorte Weißenborn, Crossen und Mosel.
1972 wurde eine Vergleichsstudie zwischen den Standorten Weißenborn und Mosel erstellt mit dem Ergebnis, daß der Standort Mosel für den Neubau eines Werkes besser geeignet erschien. Als besonders vorteilhaft an diesem Standort hat sich die Realisierung der technischen Erschließung und die räumliche Beziehung zur Stadt Zwickau erwiesen.
1973 wurde ein Ratsbeschluß gefällt, der Mosel als Standort zum Bau eines neuen Automobilwerkes mit einer Produktion von 150.000 bis 300.000 Pkw pro Jahr bestätigte. Im gleichen Jahr folgte der Ministerratsbeschluß bzw. der entsprechende Beschluß des Politbüros.

Wirtschaftliche Einbrüche und Strukturprobleme innerhalb der Volkswirtschaft bremsten die allgemeine Entwicklung des Automobilbaues in der DDR. Auf politischer Ebene wurde die Entscheidung gefällt, kein neues Werk und somit kein neues "Volksauto" zu bauen.

Ab 1976 wurden wiederholt Untersuchungen zur Sanierung der Altbausubstanz eingeleitet.

1978 wurde mit Abschluß eines Vertrages zwischen Sachsenring/IFA und dem französischen Automobilkonzern Citroen eine Partnerschaft geschlossen; mit den nun zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln wurde während der Jahre 1978 bis 1982 der Bau des Gelenkwellenwerkes am Standort Mosel durchgeführt.
Obwohl weitere Standortstudien folgten, jetzt unter dem Gesichtspunkt der Errichtung kleinerer Werke zur Aufnahme von Teilfunktionen im Prozeß der Fahrzeugherstellung, wurde an der Entscheidung für den Standort Mosel festgehalten.
Mitte der 80er Jahre wurde mit dem Bau des Werkes Mosel I begonnen. Dieses Werk war zunächst für die Endmontage ausgerichtet und sollte zu einem späteren Zeitpunkt um die Lackiererei erweitert werden. Damit wurde ab 1988 begonnen.

2.4 ZUSAMMENFASSUNG

Die Festlegung/Definition eines für die Automobilproduktion geeigneten Standortes ist abhängig von einer Vielzahl unterschiedlichster Bedingungen und setzt voraus, daß dabei zu jeder Zeit die Auswirkungen einer derartigen Planung berücksichtigt und abgewogen werden.
Es sind die Struktur- und Umweltveränderungen, die die Ansiedlung eines derart großen Industriebetriebes mit sich bringen, was zur Folge haben kann, daß das Bild einer ganzen Region nachhaltig verändert wird.

Mit der Entscheidung für den Standort Mosel werden die Ergebnisse der vorausgegangenen Standortuntersuchungen und -studien bestätigt.

Das erforderliche Raumangebot ist vorhanden, auch wenn Konflikte wegen der vorhandenen Nachbarbebauung durch die Planung bewältigt werden müssen. Die Durchführung der Maßnahmen zur Bereitstellung der erforderlichen technischen Infrastruktur erscheinen in einem angemessenen Verhältnis. Der Anschluß an das Netz der Reichsbahn ist vorhanden.
Die Lösungen zur Verbesserung der notwendigen Verkehrsanbindung sind zwar verhältnismäßig aufwendig, sie entsprechen jedoch im wesentlichen den seit Jahren verfolgten Konzepten zur Erweiterung des Straßenverkehrsnetzes (Generalverkehrsplan des Bezirkes Karl-Marx-Stadt, Dezember 1977).
Der Eingriff in Naturhaushalt und Landschaft ist durch entsprechende Maßnahmen ausgleichbar.
Die umliegenden zentralen Orte bieten überdies den Zulieferbetrieben beste Standortvoraussetzungen und liegen in einer günstigen Entfernung (15 - 25 km) zum Werk.
Es besteht ein großes Potential an Arbeitskräften.
Die Entscheidung für den Standort Mosel kann zudem zu einer Beschleuni-

gung bei der Durchführung der notwendigen Maßnahmen zur Strukturverbesserung in dieser Region beitragen.

3.1 BAUGEBIETE

- Industriegebiete (GI)

Für das zukünftige Werksgelände der Volkswagen Sachsen GmbH und das bestehende Betriebsgelände der GKN Gelenkwelle GmbH wird in den Bebauungsplänen Industriegebiet (GI) gem. § 9 BauNVO festgesetzt. Mit textlichen Festsetzungen wird die Nutzung gem. § 1 (5) in Verbindung mit § 1 (9) BauNVO eingeschränkt, und zwar auf Betriebe und Anlagen, die der Herstellung von Kraftfahrzeugen dienen (Gle 1 - 3,; VW-Sachsen GmbH) bzw. auf Betriebe und Anlagen der Maschinenbauindustrie (Gle 4; GKN Gelenkwelle GmbH). Die Einschränkungen erfassen somit den Bestand bzw. die vorgesehene Industrieansiedlung. Sie sind erforderlich, da ein Industriestandort dieser Größenordnung zum einen bestimmte Standortvoraussetzungen erfordert (vgl. Kap. 2), zum anderen umfangreiche Untersuchungen und Maßnahmen zur Einbindung eines solchen Großvorhabens durchgeführt werden müssen. Dies betrifft insbesondere die städtebauliche Einordnung, die Erschließung, den Umweltschutz, Naturhaushalt und Landschaftsbild. Für den Standort sind alle erforderlichen Fachplanungen vor dem Hintergrund durchgeführt worden, daß hier Anlagen und Betriebe der Maschinenbau- bzw. Automobilindustrie angesiedelt werden sollen. Dies gilt auch für frühere Standortuntersuchungen und das vom Regierungspräsidium Chemnitz durchgeführte Raumordnungsverfahren. Damit sind die spezifischen Bedingungen und Auswirkungen der vorgesehenen Nutzungen berücksichtigt. Insofern ist die getroffene Einschränkung erforderlich. Eine Nutzung des Standortes durch andere Industriebranchen hätte eine Änderung der Rahmenbedingungen zur Folge; d. h. sämtliche Untersuchungen und Verfahren müßten unter anderen Voraussetzungen erneut durchgeführt werden.

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Bebauungsplänen mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und einer Baumassenzahl (BMZ) von 10,0 festgesetzt. Die Festsetzungen liegen an der Obergrenze der gem. § 17 BauNVO zulässigen Ausnutzung, um die für die Entwicklung der Industriebetriebe erforderliche Flexibilität zu erhalten.
Für die einzelnen Baufelder des Industriegebietes werden in den Bebauungsplänen die maximal zulässigen Bauhöhen (Traufhöhen) festgesetzt. Dabei wird insbesondere zu den bebauten Ortslagen Mosel und Schlunzig hin eine Abstufung vorgenommen, und die Baumassen des Industriekomplexes gegliedert. Die Höhenfestsetzungen berücksichtigen den Bestand und die für die Produktion erforderlichen Gebäudehöhen.
Die Bauweise wird in den Bebauungsplänen abweichend festgesetzt, um die erforderlichen Hallengebäude realisieren zu können. Die überbaubaren Flächen werden in den Bebauungsplänen durch Baugrenzen gefaßt. Dabei ist sowohl der Bestand (Gelenkwellenwerk, VW-Werk Mosel I) als auch die geplante Fabrikanlage mit einigen Reserveflächen berücksichtigt. Ausgespart sind lediglich Flächen für die interne Erschließung, Abstellflächen für Neuwagen, Parkplätze, Logistikflächen sowie Flächen, die in den Bebauungsplänen mit einer Anpflanzungsfestsetzung belegt sind.

Da die Produktion im Volkswagenwerk auf einem Geländeniveau erfolgen muß, ist es erforderlich, das Gelände zu regulieren. Die Planungsebene der Werksplanung liegt auf 252,60 m ü.NN. Für die Herstellung dieser Ebene muß im Westen Gelände abgetragen und im Osten aufgefüllt werden. Die Bodenbewegungen haben einen Gesamtumfang von ca. 2,4 Mill. cbm. An der östlichen Grenze des Werksgeländes wird die Höhe der Aufschüttung ca. 5 - 8 m betragen. Die Fläche für die Geländeregulierung ist in den Bebauungsplänen als solche festgesetzt. Die Böschungsbereiche, vor allem in Richtung Schlunzig werden landschaftsbezogen gestaltet.

Zur Wahrung der Belange des Immissionsschutzes wird das Industriegebiet in den Bebauungsplänen hinsichtlich der zulässigen Schalleistungspegel gem. § 1 (4) BauNVO gegliedert. Die Festsetzungen erfolgen auf Grundlage eines Schalltechnischen Gutachtens [1]). Die getroffenen Festsetzungen gewährleisten, daß in den angrenzenden Misch- bzw. Dorfgebieten in Mosel und Schlunzig die hier zulässigen Richtwerte nicht überschritten werden (vgl. im Einzelnen dazu Kap. 5.1).

- Gewerbegebiete (GE)

Westlich der jetzigen Bundesstraße B 175 wird bis zur neugeplanten B 175 im **Bebauungsplan Industieansiedlung der Gemeinde Mosel** ein Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO festgesetzt. Dieses Gewerbegebiet ist nicht bedingt durch die Ansiedlung des Automobilwerkes. Das Gewerbegebiet wird gem. § 1 (5) in Verbindung mit § 1 (9) BauNVO dergestalt eingeschränkt, daß Betriebe mit luftverunreinigenden Emissionen (Staub, Lösungsmittel o. ä.) nicht zulässig sind. Dies ist erforderlich, da der Betrieb der Lackiererei auf dem VW-Gelände durch solche Immissionen gestört werden könnte. Im Hinblick auf Lärmemissionen wird auf Grundlage des o. a. schalltechnischen Gutachtens eine Gliederung durch die Festsetzung von flächenbezogenen Schalleistungspegeln vorgenommen. Im Gewerbegebiet wird das Maß der Nutzung durch eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6, offene Bauweise und die maximale Gebäudehöhe (Traufhöhe) festgesetzt.
Da sich der geplante Werksangehörigenparkplatz des im Drei-Schichtbetrieb arbeitenden VW-Werkes unmittelbar östlich anschließt, müssen auch die in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen betriebsbedingten Wohnungen aus Immissionsschutzgründen ausgeschlossen werden.

---

[1]) BeSB GmbH Berlin, Gutachten Nr. 1191.12-90/11

3.2 VERKEHRSFLÄCHEN

- Straßenverkehrs- und Wegeflächen

Die Erschließung der Bauflächen erfolgt direkt aus dem klassifizierten Straßennetz. Im Nordwesten ist eine kreuzungsfreie Zufahrt von der B 175 zu den Industriebetrieben bereits vorhanden. An der Landesstraße L I O 286 von Mosel nach Schlunzig wird die Hauptzufahrt des Volkswagenwerkes entstehen. Im Zusammenhang damit ist der Ausbau der Bundesstraße B 93 vom Autobahnknoten Meerane bis nach Zwickau auf neuer Trasse für die Funktionsfähigkeit des Werkes von Bedeutung.

Die Trassierung erfolgte in gesonderten Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren. Zwischen dem Werksgelände und der in ca. 110 m südlich gelegenen Bebauung wird die Straße in Tunnellage geführt. Um die B 175 und die L I O 286 anschließen zu können, ist eine Verlegung dieser beiden Straßen in den Knotenpunkten erforderlich. Die Schlunziger Straße wird nach Süden verlegt, der Knotenpunkt kreuzungsfrei ausgeführt. Die B 175 wird ca. 120 m nach Westen verlegt, um auch hier einen kreuzungsfreien Knoten ausführen zu können.

Es wird angestrebt, die B 93 bis 1994 zum Produktionsbeginn fertigzustellen. Sollte es hier zu zeitlichen Verzögerungen kommen, kann die Erschließung des Industriegeländes übergangsweise aus dem bestehenden Straßennetz sichergestellt werden. In diesem Fall sind jedoch Beschränkungen der Zulieferwege erforderlich. In den Nachtstunden (22.00 - 6.00 Uhr) kann die Lkw-Anlieferung dann nur über die Bundesstraße B 175 (Zufahrt Nord) erfolgen.
Mittelfristig ist neben dem Bau der B 93 auch der vierspurige Ausbau der B 175 bis nach Glauchau vorgesehen.

Im Bebauungsplan der Gemeinde Mosel ist die jetzige Straßenverkehrsfläche der B 175 sowie die Anbindung an die verlegte B 175 als Straßenverkehrsfläche dargestellt. Die B 175-alt übernimmt zukünftig die Aufgabe, das Gewerbegebiet sowie die Werksparkplätze von VW zu erschließen. Nördlich des Knotens B 175 alt/neu soll die alte Straße rückgebaut werden.

Die Flächen der geplanten Bundesstraßen 93 und 175 liegen außerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne.

- Park- und Stellplatzflächen

Für Betriebsangehörige der beiden Werke sind an verschiedenen Stellen Stellplatzflächen vorgesehen, die außerhalb des direkten Betriebsgeländes, aber innerhalb der Industriegebiete liegen. Für das VW-Werk ist der Parkplatz West zwischen der jetzigen B 175 und dem Reichsbahngelände als Fläche für Stellplätze festgesetzt. Das Werksgelände wird von hier über zwei Brücken über die Reichsbahnanlagen erreicht. Die Brückenbauwerke sind mit der Deutschen Reichsbahn in einem gesonderten Verfahren abzustimmen. Der Parkplatz Süd liegt an der Hauptzufahrt des Werkes. Hier werden auch der Lkw-Warteplatz und ein Parkplatz für Besucher angelegt.

Die Parkplatzflächen sind mit großkronigen Bäumen (1 Baum je 10 Stellplätze) zu begrünen.
Nachweise für die erforderlichen Stellplätze sind im Zuge von Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Nach den 'Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs' (RAR) muß für je 3 Beschäftigte (oder für 50 - 70 qm Nutzfläche) 1 Stellplatz nachgewiesen sein.

- Schienenverkehr

Im Geltungsbereich der Bebauungspläne Dennheritz und Mosel verläuft die Reichsbahnstrecke Zwickau - Glauchau und ist nachrichtlich dargestellt Der unmittelbare Reichsbahnanschluß ist einer der wesentlichen Standortvorteile für das Industriegebiet. VW-Werk und Gelenkwellenwerk können somit einen Großteil ihrer Material- und Produktionsströme über die Bahn abwickeln.

Allein für das VW-Werk werden täglich ca. 190 Güterwaggons benötigt, die zum einen Material anliefern, zum anderen Neuwagen abtransportieren. Die anliefernden Waggons werden bis in die jeweiligen Werkhallen geführt. Die Verladung erfolgt in einer gesonderten Halle im Südwesten des Werksgeländes. Die Züge werden auf dem Werksgelände selbst zusammengestellt und in einer Wagenübergabestelle (WÜST) an die Reichsbahn übergeben.

3.3 FLÄCHEN FÜR VER- UND ENTSORGUNG

Innerhalb des Industriegeländes sind verschiedene Flächen für Ver- und Entsorgung festgesetzt. An der südlichen Zufahrt des VW-Werkes ist ein 110 kV-Umspannwerk vorgesehen. Diese Anlage dient der direkten Werkserschließung. Sie ist Bestandteil des regionalen Verbundnetzes.

Im Osten des Werksgeländes ist auf der Gemarkung der Gemeinde Schlunzig eine Fläche für die Abwasserbehandlungsanlage des VW-Werkes vorgesehen. Hier sollen die industriellen und häuslichen Abwässer aus dem Betrieb geklärt und dann der Zwickauer Mulde zugeführt werden. Die bestehende Kläranlage des Gelenkwellenwerkes entspricht dem heutigen Standard der Technik nicht und soll nach Inbetriebnahme der VW-Anlage abgerissen werden. Zwischen den beiden Unternehmen wird eine entsprechende Vereinbarung getroffen, daß das Abwasser des Gelenkwellenwerkes in der VW-Anlage mitbehandelt wird. Im Süden des Industriegeländes befindet sich z. Zt. außerdem eine Kläranlage, die im Zuge der Baufeldfreimachung ebenfalls abgerissen wird. Die Gemeinde Mosel hat deshalb mit VW die Einleitung ihrer Abwässer in das neue Abwasserzentrum vereinbart.

Im Norden des Gelenkwellenwerkes ist eine bestehende Propangasanlage dargestellt.

3.4 HAUPTVER- UND ENTSORGUNGSLEITUNGEN

Die vorhandenen bzw. geplanten Hauptver- und Entsorgungsleitungen sind nachrichtlich in die Bebauungspläne eingetragen. Es handelt sich um die 110 kV-Leitung, die die Fernleitungen Glauchau - Eckersbach und Crossen - Crimmitschau verbinden soll, sowie um zwei Fernwasserleitungen und eine Gasleitung, die das VW-Werk versorgen wird. Bedingt durch den Bau des Werkes wie auch der B 93 sind in einigen Fällen Verlegungen bzw. Neutrassierungen erforderlich.

Für die Freimachung des Baufeldes müssen bereits kurzfristig einige Versorgungsleitungen verlegt werden, u. a. die 110 kV-Leitung von Crossen zum Umspannwerk auf dem Betriebsgelände. Hier wird eine provisorische Einspeisung vom Umspannwerk Glauchau bzw. Eckersbach erfolgen, bis das neue Umspannwerk am Südtor betriebsbereit ist. Mit Inbetriebnahme des neuen Umspannwerkes wird von hier aus auch das Crossener Verbundnetz beliefert, da das Crossener Umspannwerk erneuert werden muß.

3.5 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Für die Ansiedlung des VW-Werkes ist eine umfangreiche Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet worden, deren Ergebnisse in Landschafts- und Grünordnungsplänen ihren Niederschlag finden. Die Grünordnungspläne sind als Anlage dieesr Begründung beigefügt.

Für die Industrie- und Gewerbegebiete sind aus funktionalen Gründen lediglich gestalterische Festsetzungen möglich. Der reibungslose Ablauf der Produktion in den Industrie- und Gewerbebetrieben bedingt umfangreiche Befestigungen und Leitungsführungen außerhalb der Gebäude. Die getroffenen Festsetzungen regeln die Durchgrünung der Werksgelände mit Alleepflanzungen entlang der internen Erschließungsstraßen, die Begrünung von Fassaden, Park- und Stellplatzbereichen sowie eine Randeingrünung.

Diese Maßnahmen dienen vor allem der Verbesserung des Mikroklimas im Werksgelände und tragen darüber hinaus z. B. zur Minderung der Staubentwicklung, die dem Produktionprozeß schaden kann, bei. Nicht zu unterschätzen ist hierbei außerdem die Bedeutung einer begrünten Werksanlage für die Qualität der Arbeitsplätze.

Weitere Grünflächen sind im Norden des Werksgeländes festgesetzt. Hier soll gemäß Grünordnungsplan eine Streuobstwiese entstehen sowie für den Schäbigtbach, der bisher verrohrt ist, ein naturnahes, offenes Bett entstehen. Auch hierfür ist ein gesondertes wasserrechtliches Verfahren eingeleitet. Die Grünfläche zieht sich von der Zufahrt Nord bis zur nördlichen Werksgrenze und dann in südöstlicher Richtung auf Schlunzig zu bis zur Kläranlage.

Im Bereich der Werkszufahrt Nord werden außerdem Grünflächen dem Bestand nach erfaßt und als öffentliche Grünfläche dargestellt.

Eine weitere öffentliche Grünfläche soll im Süden des Plangeltungsbereiches zwischen der alten und der neuen Schlunziger Straße entstehen. Die hier verbleibende Restfläche wird künftig nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar sein. Sie soll im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme neu gestaltet werden.

Die Regelungen zur Durchgrünung der Werksgelände sind insgesamt jedoch nur bedingt geeignet, einen Ausgleich für die Flächenversiegelung und den Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild zu schaffen. Aus den o. a. Gründen können z. B. nur 'industriefeste' Bäume wie Platanen o. ä. verwendet werden, die z. T. nicht der potentiellen natürlichen Vegetation entsprechen.

Die Errichtung eines Automobilwerkes auf ca. 110 ha bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche stellt einen erheblichen Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild dar. Gem. § 8 BNatSchG müssen solche Eingriffe auf das Mindestmaß beschränkt werden. Umvermeidliche Eingriffe sind so weit als möglich auszugleichen.

Innerhalb des Plangebietes sind daher verschiedene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Die Darstellung erfolgt als Grünfläche, überlagert mit dem Planzeichen für Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft.

- Anlage einer Streuobstwiese nordwestlich des Gelenkwellenwerks. (Fläche A)
- Umverlegung und Renaturierung des Schäbigtbaches. (Fläche B)

- landschaftsgerechte Gestaltung des Böschungsbereiches nach Osten. (Fläche C)
- Umverlegung und Renaturierung des Rolandbaches. (Fläche D).

Für die Verlegung von Roland- und Schäbigtbach werden wasserrechtliche Verfahren durchgeführt, in denen die Fließgewässer und Retentionsflächen festgelegt werden. In den Bebauungsplänen sind die Bereiche gekennzeichnet innerhalb derer die Fließgewässer und Retentionsflächen einschl. uferbegleitender Bepflanzung voraussichtlich angelegt werden.
Nach dem derzeitigen Stand der Genehmigungsverfahren kann davon ausgegangen werden, daß die gekennzeichneten Flächen für die Führung dieser Fließgewässer und die Anlagen der Retentionsflächen ausreichend bemessen sind.

Der Landkreis Glauchau beabsichtigt, Teile der Aue der Zwickauer Mulde als Landschaftsschutzgebiet festzulegen. Die geplante Abgrenzung ist in den Bebauungsplänen nachrichtlich dargestellt.
Die genannten Maßnahmen reichen jedoch nicht aus, den Eingriff, der durch die Industrieansiedlung vorgenommen wird, auszugleichen. Der Landschaftsplan bezeichnet daher einen Katalog von möglichen Ersatzmaßnahmen.

Die Auswahl und Durchführung der Ersatzmaßnahmen wird von den zuständigen Behörden und Gebietskörperschaften im Einvernehmen mit betroffenen Eigentümern geregelt. Realisierungsmöglichkeiten einzelner Maßnahmen werden z. Zt. geprüft. Die Finanzierung der Ersatzmaßnahmen ist gesichert. Über die Durchführung werden vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen.

3.6 FLÄCHENBILANZ

		Gemeinde Mosel	Gemeinde Schlunzig	Gemeinde Dennheritz
Gesamtfläche (qm)	2.211.000	737.000	1.010.000	464.000
Gewerbegebiet (qm)	85.000	85.000	--	--
Industriegebiet (qm)	1.472.000	564.000	648.000	260.000
Straßenverkehrsflächen einschl. Verkehrsgrün (qm)	25.000	25.000	--	--
Grünflächen (qm)	66.000	11.000	--	55.000
Flächen für Ausgleichsmaßnahmen (qm)	443.000	5.000	311.000	127.000
Bahnanlagen (qm)	62.000	47.000	--	15.000
Flächen für Versorgungsanlagen (qm)	58.000	--	51.000	7.000

Für die Erschließung des Industriestandortes mit technischer Infrastruktur sind seitens der Ver- und Entsorgungsträger umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Wasser, Gas und elektrische Energie müssen in ausreichenden Mengen an das Werksgelände herangeführt werden. Die Trassen für diese Versorgungsleitungen wurden in gesonderten Verfahren festgelegt und sind in den Bebauungsplänen nachrichtlich dargestellt.
Von den Versorgungsträgern sind die erforderlichen Investitionen, z. T. mit Unterstützung des Freistaates Sachsen und des Bundes eingeplant und für eine kurzfristige Realisierung bereitgestellt. Insofern wird die technische Erschließung des VW-Werkes bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme gesichert.
Die Entsorgung (Abwasser, Oberflächenwasser, Sonderabfall) wird durch die Industriebetriebe selbst vorgenommen. Die Beseitigung von Hausmüll erfolgt durch den Landkreis Glauchau.

4.1 ELEKTRISCHE ENERGIE

Die Versorgung des Industriegeländes mit elektrischer Energie erfolgt direkt aus dem 110 kV-Hochspannungsnetz. Im Süden des VW-Werksgeländes wird hierfür ein Umspannwerk gebaut, das an die Fernleitung Eckersbach-Glauchau angeschlossen wird.
Das bestehende Umspannwerk des Werkes Mosel I wird nach Inbetriebnahme des neuen Umspannwerkes demontiert. Das Gelenkwellenwerk wird auch von dort versorgt. Für die Leitungsführung der Niederspannungskabel ist entlang der östlichen Werksstraße von VW eine Trasse vorgesehen. Die hier erforderlichen Leitungsrechte werden privatrechtlich abzusichern sein.

4.2 GAS

Das vorhandene Braunkohleheizwerk des Werkes Mosel I wird abgerissen und durch ein mit Gas betriebenes Heizwerk ersetzt. Die Errichtung des neuen Heizwerks ist gem. § 19 BImSchG genehmigt. Die Versorgung des Heizwerks sowie der Produktion mit Erdgas erfolgt aus einer Stichleitung aus dem Hochdrucknetz der Erdgasversorgungsgesellschaft mbH Leipzig. Die Leitung verläuft an der nordöstlichen Grenze des Industriegeländes.

Das Gelenkwellenwerk verfügt über eine Propangasanlage im Norden des Betriebsgeländes. Die Anschlußleitung zu den Werkhallen verläuft durch die geplante Streuobstwiese und ist bei Bepflanzungen zu berücksichtigen.

4.3 WASSER

Die Automobilproduktion, insbesondere die vorgesehene neue Technik im Lackierverfahren erfordert für den Produktionsprozeß Wasser in Trinkwasserqualität. Für das VW-Werk wird hierfür der Bedarf mit ca. 900.000 cbm/Jahr angegeben. Das entspricht einen Verbrauch von ca. 3,6 cbm/Auto. Versorgungsträger für die Wasserversorgung ist die EWA AG. Zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten ist der Ausbau des Wasserwerkes Glauchau, sowie die Erschließung von Grundwasserreserven im Mülsengrund vorgesehen.

4.4 ABWASSER

Die industriellen und häuslichen Abwässer des VW-Werkes werden in einer werkseigenen Abwasserbehandlungsanlage im Osten des Betriebsgeländes geklärt und dann in die Zwickauer Mulde eingeleitet. Auch das

Gelenkwellenwerk wird an diese Kläranlage angeschlossen. Die Gemeinde Mosel wird ihre kommunalen Abwässer ebenfalls in der Werkskläranlage behandeln lassen.

4.5 OBERFLÄCHENWASSER

Bedingt durch die großflächige Versiegelung des Werksgeländes muß anfallendes Oberflächenwasser kanalisiert und in Vorfluter geleitet werden. Für den schadlosen Abfluß sind Regenrückhaltemaßnahmen erforderlich. Im Bereich des Abwasserzentrums ist hierfür ein Regenrückhaltebekken vorgesehen.

4.6 ABFALL

Die Entsorgung des im Produktionsprozeß anfallenden Haus- und Sondermülls erfolgt nach einem gesonderten Entsorgungskonzept, das zwischen den zuständigen Behörden und der VW-Sachsen GmbH abgestimmt ist.
Die Abfälle werden auf dem Werksgelände soweit als möglich sortiert und zur Abholung bereitgestellt.
Hausmüll und hausmüllähnliche Abfälle werden durch die Landkreise Glauchau und Zwickau entsorgt. Sonderabfälle werden von autorisierten Firmen abgeholt und weiterbehandelt. Hier liegen erste Angebote bereits vor. Es ist davon auszugehen, daß auf Grundlage des abgestimmten Konzeptes die Abfallbeseitigung und -verwertung bei Inbetriebnahme des Werkes gesichert ist.

Der Schutz vor schädlichen Immissionen aus der Industrieansiedlung ist für die an den Standort angrenzenden Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz von besonderer Bedeutung. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere Lärm, Luftverunreinigungen, Erschütterungen und Vorbelastungen aus den bereits bestehenden Industriebetrieben.

Für Anlagen, die unter die 4. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (4. BImSchV) fallen, müssen gesonderte Genehmigungsverfahren außerhalb dieses Planverfahrens durchgeführt werden. Dies betrifft die Lackiererei, für die ein immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren gem. § 10 BImSchG durchgeführt wird, und das Heizkraftwerk, das bereits im vereinfachten Genehmigungsverfahren gem. § 19 BImSchG genehmigt ist.
In den Immissionsschutzverfahren werden alle Regelungen getroffen, die die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zum Immissionsschutz, vor allem der Luftreinhaltung, gewährleisten.
Um den berechtigten Anforderungen an den Immissionsschutz Rechnung zu tragen, ist werksseitig so früh wie möglich ein Immissionsschutzbeauftragter zu benennen.

5.1 LÄRM

Der Schutz vor unzulässigen Lärmbeeinträchtigungen der an den Industriestandort angrenzenden Bebauung ist eine wesentliche Aufgabe der Bauleitplanung. Für die Ansiedlung des VW-Werkes wurde ein schalltechnisches Gutachten [2]) erstellt, auf Grund dessen in den Bebauungsplänen die Festsetzungen zum Schallschutz getroffen worden sind. Die Ergeb-

[2]) BeSB GmbH Berlin, Gutachten Nr. 1191.12-90/II

Ergebnisse des Gutachtens basieren auf den vorhandenen bzw. zu erwartenden Produktionsabläufen.

In dem o. a. Gutachten wurde zunächst eine Betrachtung der bestehenden Situation vorgenommen. Die vorhandenen Lärmimmissionen wurden gemessen. Es wurde festgestellt, daß die an das Werksgelände angrenzenden Siedlungsteile in Mosel, Schlunzig und Niederschindmaas aufgrund der angetroffenen Geräuschvorbelastungen auch aus schalltechnischer Sicht als Misch- bzw. Dorfgebiete einzuordnen sind. Dies entspricht den Darstellungen der Flächennutzungsplanentwürfe, die aufgrund der vorgefundenen Nutzungsstruktur hier gemischte Bauflächen (M) ausweisen. Verbindliche Grenzwerte für zulässige Lärmbelastungen, die den in der Baunutzungsverordnung charakterisierten Baugebieten zugeordnet sind, bestehen nicht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 können jedoch als Beurteilungsgrundlage dienen und sind allgemein anerkannt. Für die an das Industriegelände angrenzenden Baugebiete wird daher ein höchstzulässiger Schallpegel von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts als angemessen angesehen. Diese Werte müssen 0,5 m vor dem geöffneten Fenster eines wohnmäßig genutzten Gebäudes eingehalten werden.

Um diesen Schutzanspruch der bestehenden Bebauung gewährleisten zu können und sicherzustellen, daß alle gewerblichen und industriellen Schallemissionen aus dem gesamten Planungsgebiet der Summe nicht zu einer Überschreitung dieser Richtwerte führen, werden folgende Festsetzungen getroffen:

- das Industrie- und das Gewerbegebiet werden gem. § 1 (4) BauNVO gegliedert.
- für die einzelnen Zonen des Industriegebietes wird jeweils ein maximaler Schalleistungspegel (Emissionspegel) festgesetzt, der nicht über-

schritten werden darf. Zur Nachprüfung der Einhaltung dieses Schalleistungspegels müssen lediglich die Werte der einzelnen Schallquellen energetisch aufaddiert werden. Für die beiden Zonen des Gewerbegebietes wird ein flächenbezogener Schalleistungspegel (pro qm) festgesetzt, da sich hier aller Wahrscheinlichkeit nach - anders als in den einzelnen Zonen des Industriegebietes - Betriebe verschiedener Art und verschiedener Inhaber ansiedeln werden und somit das zulässige Lärmkontingent nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung verteilt werden muß.

Die Festsetzungen berücksichtigen für die bereits bestehenden Industriebetriebe GKN Gelenkwelle und Werk Mosel I die derzeitige Emissionssituation.
Die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte ist durch entsprechende Konstruktion der Werkhallen sicherzustellen. Das ist nach Aussage des Schallgutachters möglich. Darüber hinaus muß der Lärm aus dem werksinternen Verkehr auf Schiene und Straße in den Nachweis einbezogen werden, ebenso der Zulieferverkehr (für das VW-Werk ca. 350 Lkw/Tag) und der Pkw-Verkehr der Werksangehörigen außerhalb des Werksgeländes. Letzteres führt dazu, daß in dem Gewerbegebiet auf der Gemarkung Mosel am Parkplatz-West betriebsbezogene Wohnungen nicht zugelassen werden können, da von dem Parkplatz während der Schichtwechsel nachts zu hohe Emissionen ausgehen.

An der östlichen Werksgrenze wird wegen des hier zu erwartenden starken Lkw-Verkehrs aus der Zufahrt Süd ein Lärmschutzwall erforderlich, der entsprechend den schalltechnischen Berechnungen im Bebauungsplan der Gemeinde Schlunzig festgesetzt ist.
Nach Aussagen des Schallgutachters sind über die getroffenen Festsetzungen hinaus werksseitig keine weiteren Maßnahmen zu treffen.

Die getroffenen Festsetzungen gewährleisten den Schutz der an das Industrie- und Gewerbegelände angrenzenden Baugebiete in Mosel, Schlunzig und Niederschindmaas mit einem Schutzanspruch von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts. Daraus erfolgt für die weitere Bauleitplanung der Gemeinden, daß für neue Baugebietsausweisungen in unmittelbarer Werksnähe nur Nutzungen in Frage kommen, die keinen höheren Schutzanspruch haben. Bei weiteren gewerblichen Nutzungen wird darauf zu achten sein, daß sich die Immissionssituation infolge einer Summenwirkung für den Bestand nicht verschlechtern darf.

Die Vorgehensweise für den Nachweis der Einhaltung der vorgegebenen Immissionsrichtwerte in den benachbarten Baugebieten ist von Fall zu Fall zwischen der Genehmigungsbehörde und dem Verursacher abzustimmen, wobei neben meßtechnischen auch rechnerische Nachweise (Bestimmung der Emission und Berechnung der Immission) möglich sein können.
Das schalltechnische Gutachten ist vollständig als Anlage dieser Begründung beigefügt.

5.2 LUFTREINHALTUNG

Für alle Anlagen, die luftverunreinigende Emissionen ausstoßen, sind Genehmigungsverfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz erforderlich. Für das VW-Werk werden immissionsschutzrechtliche Verfahren für die Lackiererei und das Heizhaus durchgeführt. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte ist Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit der Anlagen. Das Verfahren für das Heizhaus ist bereits abgeschlossen. Für die Lackiererei sind nach dem Stand des Verfahrens ebenfalls keine Einwände gegen die Genehmigung zu erwarten. Mit Erteilung der Genehmigung werden alle Regelungen, die zur Luftreinhaltung erforderlich

sind, getroffen.
Es ist von der Genehmigungsfähigkeit der Lackiererei aufgrund der vorliegenden Gutachten und behördlichen Stellungnahmen auszugehen.

5.3 ERSCHÜTTERUNGEN

Die Verarbeitung von Blechen im Presswerk kann Erschütterungen bewirken, die sich auf die Umgebung auswirken. Dies muß durch geeignete Konstruktion der Produktionsanlage nach dem aktuellen Stand der Technik ausgeschlossen werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen keine Erkenntnisse vor, daß unzulässige Beeinträchtigungen der Umgebung, insbesondere der Nachbarbebauung in Schlunzig eintreten könnten. Insofern sind weitere Regelungen hier nicht erforderlich.

5.4 ALTLASTEN

In Teilbereichen des bestehenden Industriegeländes (Gelenkwellenwerk, Werk Mosel I) und der Erschließungsanlagen wurde bei ihrer Errichtung Haldenmaterial aus der Urangewinnung der 'SDAG Wismut', eingebaut. Die hieraus resultierende Geländekontamitation durch radioaktive Stoffe wurde im Auftrag der Industriebetriebe durch einen Gutachter untersucht und die Auswirkungen unter Strahlenschutzaspekten bewertet [3]). Weiterhin liegen verschiedene Stellungnahmen des Staatlichen Amtes für Atomsicherheit und Strahlenschutz vor.

---

[3]) Privatdozent Dr. G. Keller, Universität Saarland: Ergebnisbericht der radioökologischen Untersuchungen im Gelenkwellenwerk der GKN, Mosel
Privatdozent Dr. G. Keller, Universität Saarland: Radioökologische Untersuchungen im Werk Mosel I, VW-Sachsen

Die o. a. Gutachten kommen zu dem Ergebnis, daß unter Berücksichtigung der geologischen Gegebenheiten der Region der größte Teil der Freiflächen und der großen, belüfteten Hallen unter radioökologischen Gesichtspunkten als normaler Bereich mit natürlichen Mittelwerten der Strahlenexposition anzusehen ist.
In Teilbereichen des Gelenkwellenwerkes und des Werkes Mosel I wurden jedoch erhöhte Radonkonzentrationen ermittelt, die z. T. oberhalb des Richtwertes der Strahlenschutzkommission von 250 Bq/cbm liegen. Problematisch sind diese Konzentrationen allerdings nur in geschlossenen Räumen, wo das radioaktive Gas (Gammastrahlung) durch den Betonboden diffundieren kann und zu einer Anreicherung der Raumluft führt. In solcherart belasteten Räumen sind Dauerarbeitsplätze nicht zulässig.

Möglichkeiten zur Sanierung bestehen u. a. in der Abdichtung der Betonböden, der Verbesserung der Raumlüftung und ggf. in der Veränderung der räumlichen Organisation (Verlegung von Dauerarbeitsplätzen).
Für die betroffenen Gebäude liegen von den Industriebetrieben Sanierungsplanungen vor, die kurzfristig umgesetzt werden sollen. Im Bereich des VW-Werkes (einschl. Mosel I) ist das kontaminierte Material in den zu überbauenden Freiflächen bereits ausgebaut und entfernt worden. Das besonders belastete Braunkohleheizwerk wird abgerissen. Auch im Gelenkwellenwerk sind die Sanierungsmaßnahmen in Vorbereitung. Es kann daher davon ausgegangen werden, daß für die in den Industriebetrieben arbeitenden Menschen zukünftig keine über das zulässige Maß hinausgehenden Strahlenbelastungen mehr auftreten. Dies ist aufgrund der durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen gewährleistet.

Für die Verwirklichung der vorliegenden Bebauungspläne sind verschiedene Maßnahmen zur äußeren Erschließung (Verkehr, Technische Infrastruktur) erforderlich. Die Baufeldfreimachung bedingt außerdem die Verlegung des Rolandbachs, einer Kleingartenanlage und des Sportplatzes der Gemeinde Mosel. Während der Bauzeit müssen verschiedene Leitungsführungen provisorisch umverlegt werden.

6.1 AUSBAU DER BUNDESSTRASSEN B 93 UND B 175

Der Industriestandort ist z. Zt. über die Bundesstraße 175 und die Landesstraße I O 286 direkt an das klassifizierte Straßennetz eingebunden. Zur B 175 besteht ein kreuzungsfreier Abzweig; die südliche Zufahrt ist derzeit nur durch den Ort Mosel zu erreichen. Die geplante "just in time" Produktionsweise des VW-Werkes bedingt jeoch einen reibungslosen Verkehrsablauf, der aufgrund der derzeitigen Verkehrsführungen problematisch ist. Allein für das VW-Werk ist mit einem zusätzlichen Verkehr von 350 Lkw/Tag zu rechnen. Hinzu kommt der Pkw-Verkehr der ca. 6.800 Werksangehörigen, von denen ca. 90 % aus Richtung Zwickau und ca. 10 % aus Richtung Glauchau zu erwarten sind.

Der Ausbau der Bundesstraße 93 war bereits im Generalverkehrsplan des Bezirks Karl-Marx-Stadt 1977 vorgesehen und als dringlich eingestuft. Die Ansiedlung des VW-Werkes ist nunmehr also nur der Auslöser für die Durchführung dieser Maßnahme. Vorgesehen ist ein vierspuriger Ausbau vom Autobahnknoten Meerane bis an das Stadtgebiet Zwickau auf neuer Trasse. Mit der neuen Straße können die zusätzlich anfallenden Verkehrsströme bewältigt und der reibungslose Produktionsablauf des VW-Werkes gesichert werden. Die Ortslage Mosel wird weitestgehend vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die B 93 wird mit einem neuen Knoten an die Autobahn A 4 angebunden werden. Dies ist vor allem im Hinblick auf den geplanten Ausbau der A 4 erforderlich. Von der Autobahnabfahrt verläuft die neue Trasse zunächst östlich neben der alten und wird dann im Bereich des Schäbigtwaldes auf der jetzigen Trasse ausgebaut. Südlich des Waldes verschwenkt die Straße nach Osten. Die Anbindung der B 175 erfolgt kreuzungsfrei; deshalb wird diese südlich des Schäbigtwaldes ca. 120 m nach Westen verlegt.
Es ist vorgesehen, die Straße zwischen dem VW-Werk und Mosel in Tieflage unter den Reichsbahngleisen zu führen und somit in diesem kritischen Bereich einen Tunnel zu bauen.
Im weiteren Verlauf wird die B 93 über die Zwickauer Mulde geführt und dann westlich vorbei an Wulm, Berthelsdorf und Crossen in das Zwickauer Stadtgebiet geleitet.

Die vorgesehene Trassenführung ermöglicht eine reibungslose Anbindung des Industriestandortes für Zulieferer wie für Arbeitnehmer. Sie wird als wesentlicher Bestandteil des regionalen Verkehrskonzeptes insgesamt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wie auch zur Entlastung der Ortschaften beitragen.

Neben dem Ausbau der B 93 ist mittelfristig der 4-spurige Ausbau der B 175 von Mosel bis nach Glauchau vorgesehen.

6.2 AUSBAU DES SCHIENENNETZES

Der Industriestandort ist an das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn direkt angebunden, so daß Zulieferung und Abfuhr z. T. über die Bahn erfolgen. Die VW-Sachsen GmbH hat ihren Bedarf mit ca. 7 - 9 Ganzzügen/Tag angegeben, die zusätzlich zum jetzigen Güterverkehrsaufkommen

benötigt werden. Zur Bewältigung dieses Transportbedarfs sind im Bereich des Bahnhof Mosel Anlagenerweiterungen erforderlich, die derzeit von der Deutschen Reichsbahn vorbereitet werden. Die Realisierung ist bis Ende 1993 vorgesehen.

6.3 VER- UND ENTSORGUNG

Für die Versorgung des Industriegebietes mit elektrischer Energie und Gas sind seitens der Versorgungsträger entsprechende Leitungen an den Standort heranzuführen.
Die Energieversorgung Südsachsen GmbH wird in Zusammenarbeit mit VW ein Umspannwerk an der Südzufahrt des Werksgeländes errichten, daß zunächst aus der 110 kV-Leitung Eckersbach-Glauchau gespeist wird. Ein Anschluß an das regionale Verbundnetz ist vorgesehen.
Die Gasversorgung erfolgt aus dem Netz der Erdgasversorgungsgesellschaft GmbH, die eine Stichleitung aus ihrem Netz am östlichen Rand des Industriegebietes führt.
Der Ausbau der Fernmeldeanlagen ist bis 1993 vorgesehen.

Zur Sicherung der Versorgung der Industriebetriebe mit Trinkwasser, insbesondere des VW-Werkes mit seinem hohen Wasserbedarf ist der Ausbau des Wasserwerkes Glauchau, sowie die Erschließung der Grundwasserreserve von den Mülsengrunden vorgesehen.

Die Entsorgung von Abwasser, Oberflächenwasser und Abfall wird durch die Industriebetriebe selbst bzw. durch die kommunalen Aufgabenträger sichergestellt.

6.4 BAUFELDFREIMACHUNG

Die Freilegung des Baufeldes für das Werk erforderte, daß verschiedene Anlagen und Einrichtungen kurzfristig verlegt werden mußten.
Vorrangig war die Demontage der 110 kV-Leitung vom Umspannwerk Crossen zum Umspannwerk des Gelenkwellenwerkes. Hier wird eine provisorische Einspeisung aus der Fernleitung Eckersbach-Glauchau vorgenommen, die nach Fertigstellung des neuen Umspannwerkes wieder demontiert wird.
Für den Rolandbach, der das Baufeld quert, ist eine provisorische Umverlegung erfolgt. Im südlichen Teil des Baugebietes wird der Schachtbrunnen IV stillgelegt und die vorhandene Kläranlage beseitigt.
Die endgültige Lage des Baches wird in einem wasserrechtlichen Verfahren festgelegt.

Im südwestlichen Teil des Werksgeländes befand sich der Sportplatz der Gemeinde Mosel und eine Kleingartenanlage. Für beide Einrichtungen ist eine kurzfristige Umverlegung vorgesehen. Die Kleingärten werden in gleicher Anzahl der Gemeinde Mosel am Lauenhainer Weg neu angelegt.
Der neue Standort für den Sportplatz ist im Süden des Gemeindegebietes westlich der B 93 vorgesehen.
In beiden Fällen erfolgt die Neuanlage unter Mithilfe der VW-Sachsen GmbH.

Für den Ausbau der Bundesstraße B 93 muß das Heizwerk nördlich des Neubaugebietes Mosel abgerissen werden. Hier ist zunächst die Versorgung durch eine mobile Station geplant, bis in diesem Bereich Ersatz durch ein neues Blockheizwerk geschaffen ist.

Die Auswirkungen des Industriegebietes und der Neuansiedlung des VW-Werkes auf Naturhaushalt und Landschaftsbild sind begleitend zur Bauleitplanung in Landschaftsplänen [4]) den Teilflächennutzungsplänen und in Grünordnungsplänen [5]) den Bebauungsplänen untersucht worden. Die durch das Baugebiet verursachten Eingriffe wurden aufgrund der detaillierten Bestandsaufnahme bewertet und Vorschläge für grünordnerische Maßnahmen sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erarbeitet.
Die Landschaftspläne sind vollinhaltlicher Bestandteil der Erläuterungsberichte zu den Teilflächennutzungsplänen. Erforderliche Darstellungen von Ausgleichsmaßnahmen wurden in die Planzeichnungen übernommen.
Aus den Grünordnungsplänen wurden die diesbezüglichen Festsetzungen der Bebauungspläne abgeleitet. Die Grünordnungspläne selbst sind als Anlage dieser Begründung beigefügt. In ihnen werden die vorgefundene Situation, der Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Kompensation ausführlich erläutert.

---

[4]) PRO Dresden/Stuttgart: Landschaftspläne

[5]) PRO Dresden/Stuttgart: Grünordnungspläne
zu den Bebauungsplänen Nr. 1 "Industrieansiedlung" der Gemeinden Mosel, Schlunzig, Dennheritz

Während der Verfahren gem. § 4 (1) und § 3 (2) BauGB zur Aufstellung der Bebauungspläne wurden von den Trägern öffentlicher Belange Hinweise vorgetragen, die in die Begründung zu den Bebauungsplänen eingehen wie folgt:

- Dez. IV, Amt für Bauwesen und Dez. V, Energie und Verkehrsamt des Landratsamtes Zwickau regen mit Schreiben vom 25.04.1991 bzw. 18.04.1991 an, das Industriegelände an den öffentlichen Personennahverkehr anzubinden. Hierfür sollte eine Arbeitsgruppe gebildet werden, die aufgrund der künftigen Personalströme ein Konzept ausarbeitet.

- Das Landratsamt Glauchau weist mit Schreiben vom 29.04.1991 darauf hin, daß die gesamten landwirtschaftlichen Nutzflächen bis nach Niederschindmaas mit einem Drainagesystem versehen sind. Die Funktionsfähigkeit dieses Systems muß bei Inanspruchnahme von Teilflächen für andere Zwecke gewährleistet werden. Die hierfür erforderlichen Abstimmungen sind mit der LPG Pflanzenproduktion Dennheritz zu führen.

- Das Landratsamt Glauchau, Dez. 7 Amt für Umwelt- und Naturschutz, Sachgebiet Emissionen/Immissionen weist mit den Schreiben vom 26.04.1991 und 19.08.1991 darauf hin, daß zur Wahrung der Belange des Immissionsschutzes die Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes der TA Luft und der TA Lärm gewährleistet werden müssen. Hinsichtlich der Beurteilung von Erschütterungen wird auf die Einhaltung der DIN 4150 verwiesen. Es wird ferner gefordert, daß bei der Errichtung eines Gewerbegebietes südwestlich von Mosel die Abstandsliste von Nordrhein-Westfalen entsprechend der anzusiedelnden Gewerbe zu beachten ist.

- Das Hygieneinstitut Zwickau weist mit Schreiben vom 25.04.1991 darauf hin, daß das auf den nördlich des Gelenkwellenwerkes vorgesehenen Streuobstwiesen anfallende Kern- und Steinobst keiner gewerblichen Nutzung zugeführt werden darf.

- Das Fernmeldeamt Chemnitz, Telekom Direktion Leipzig weist mit den Schreiben vom 26.04.1991 und 30.08.1991 darauf hin, daß im Planbereich befindliche Fernmeldeanlagen der Telekom bei Bauarbeiten nicht beschädigt werden dürfen. Vor Baubeginn ist daher eine Einweisung in die Lage der Leitungen durch den Fernmeldebaubezirk Zwickau erforderlich.
  Ferner sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen in allen Straßen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Fernmeldeanlagen vorzusehen. Pläne und Erläuterungsberichte sind dem Fernmeldeamt zu übersenden.

- Die Deutsche Reichsbahn teilt mit Schreiben vom 24.04.1991 mit, daß die geplanten Fußgängerbrücken vom Parkplatz West auf das VW-Gelände bie der Reichsbahndirektion Dresden, Fachabteilung Brücken und Kunstbauten, gesondert beauftragt werden müssen. Es ist von einer Mindesthöhe von 6 m auszugehen.
  Sollte im Bereich des Werksgeländes ein zusätzlicher Haltepunkt der DR für Werksangehörige angestrebt werden, so muß ein schriftlicher Antrag an die DR mit Angabe der Reisendenzahl, des Standortes und der Finanzierung gestellt werden.

- Die Arbeitshygieneinspektion weist mit dem Schreiben vom 08.08.1991 darauf hin, daß die Belange des Arbeitsschutzes und der technischen Arbeitshygiene bei Anlagen, die einer immissionsrechtlichen Genehmigung nicht bedürfen im Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt werden sollen.

- Der TÜV Stab Gewerbeaufsicht weist mit dem Schreiben vom 13.09.1991 darauf hin, daß Unternehmen im Zuge ihrer Ansiedlung rechtzeitig notwendige gewerbliche Genehmigungen, Erlaubnisse einholen und/oder der Abgabe von Anzeigen für überwachungsbedürftige Anlagen nachkommen.

- Die Forstdirektion Chemnitz weist mit dem Schreiben vom 31.07.1991 darauf hin, daß bei den vorgesehenen Bepflanzungen die Erfahrungen der Forstamtsleiter der Sächsischen Forstämter Lichtenstein und Trünzig zu nutzen sind.

- Das Staatliche Amt für ländliche Neuordnung - Bereich Chemnitz - stellt mit Schreiben vom 06.09.1991 fest, daß gem. § 187 Abs. 2 BauGB anläßlich der Bauleitpläne weder eine Flurbereinigung, noch eine sonstige Maßnahme zur Verbesserung der Agrarstruktur einzuleiten ist.

Durch die Verwirklichung dieser Bebauungspläne entstehen für die Gemeinden Mosel, Schlunzig und Dennheritz aus heutiger Sicht keine Kosten.

Der Raum Zwickau ist traditionell sehr eng mit dem Automobilbau verbunden. Seine Entwicklung wird in hohem Maße von diesem Produktionszweig bestimmt. Aufgrund der im April 1991 eingestellten Trabant-Produktion war es dringend geboten, zur Stabilisierung der Wirtschaft und damit des Arbeitsmarktes insbesondere auch im Bereich des Automobilbaues neue Produktionskapazitäten zu schaffen.

Das neue Werk der Volkswagen Sachsen GmbH entsteht an einem Standort, der in allen Planungen seit dem Beginn der 70er Jahre für die Errichtung eines Automobilwerkes vorgesehen war. Dieser Standort wurde raumordnerisch mit dem Beschluß des Regierungspräsidiums Chemnitz vom 20. Dezember 1991 positiv beschieden. Er ist in den bereits beschlossenen Teilflächennutzungsplänen der Gemeinden dargestellt. Die nun vorliegenden Bebauungspläne Nr. I Industrieansiedlung der Gemeinden Dennheritz, Schlunzig und Mosel wurden aus diesen Teilflächennutzungsplänen entwickelt. Damit wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne der Anforderungen des Baugesetzbuches gewährleistet.

Die weitere Entwicklung der drei Gemeinden wird durch die Ansiedlung des Automobilwerkes maßgeblich geprägt. Dem ist bei der künftigen Ausweisung weiterer Siedlungsflächen Rechnung zu tragen. Mit der Industrieansiedlung sind für die drei Gemeinden wesentliche infrastrukturelle Verbesserungen in den Bereichen Verkehr sowie Ver- und Entsorgung verbunden.

Die im Zusammenhang mit einer Industrieansiedlung dieser Größenordnung zwangsläufig verbundenen Auswirkungen insbesondere auf

- die Landschaft,
- Ökologie und Umwelt,
- die technische Infrastruktur und die Verkehrsnetze sowie

- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse

wurden im Rahmen des Planungsverfahrens mit den beteiligten Behörden, der Öffentlichkeit und dem Bauherrn erörtert. Dabei konnten in allen Fällen Lösungen gefunden werden, die den berechtigten Belangen entsprechen und mögliche Konfliktbereiche auf ein unumgängliches und vertretbares Maß begrenzen. Die Ergebnisse dieser laufenden Abstimmungen sowie der dafür erforderlichen Fachplanungen sind in die Bebauungspläne eingeflossen.

Die Bebauungspläne wurden nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches aufgestellt. Durch laufende, planungsbegleitende Erörterungen konnten wesentliche Abstimmungen zu den Planinhalten schon im Vorfeld des eigentlichen Verfahrens erreicht werden. Aus der vorgezogenen Bürgerbeteiligung haben sich keine Bedenken zu den Planentwürfen ergeben. Auch die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ließ keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Ansiedlung erkennen. Die Ergebnisse dieses Verfahrens sind im erforderlichen Umfang in die Planentwürfe eingeflossen.

Bei den öffentlichen Auslegungen gem. § 3 (2) BauGB wurden ebenfalls keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Es sind jedoch Stellungnahmen und Planungshinweise gegeben worden, die Änderungen und Ergänzungen der Bebauungspläne insbesondere aus der Sicht der Fachplanung erforderten. Von den Nachbargemeinden wurden keine Bedenken vorgetragen.

Die während der beiden öffentlichen Auslegungen der Planentwürfe eingegangenen Stellungnahmen wurden behandelt, abgewogen und jeweils mit Einzelbeschlüssen der drei Gemeinden als Stellungnahme gewürdigt. Sie sind Gegenstand der Satzungsbeschlüsse.

Die eingegangenen Stellungnahmen haben dem Grunde nach den von den Gemeinden Dennheritz, Schlunzig und Mosel verfolgten Planungszweck bestätigt. Sie hatten insbesondere

- den Ausgleich des mit der Werksansiedlung verbundenen Eingriffs in Naturhaushalt und Landschaftsbild,
- den Immissionsschutz
- den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie
- den Ausbau der technischen Infrastruktur

zum Inhalt. Dem wurde auch durch entsprechende Fachplanungen und Gutachten Rechnung getragen.

Um den mit der Werksansiedlung verbundenen erheblichen Eingriff in Landschaftsbild und Naturhaushalt bewerten zu können und den dafür erforderlichen Ausgleich zu beziffern, wurden in allen Stufen der Planungshierarchie umfassende Untersuchungen angestellt. Die grundsätzlichen Aussagen der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren haben sowohl in die Teillandschaftspläne zu den Teilflächennutzungsplänen als auch in die Grünordnungspläne zu den Bebauungsplänen Eingang gefunden. Die Bebauungspläne setzen im direkten Anschluß an das eigentliche Werksgelände Flächen für Ausgleichsmaßnahmen fest, deren Realisierung auch durch vertragliche Regelungen zwischen den Gemeinden Dennheritz, Schlunzig, Mosel und VW Sachsen GmbH gewährleistet wird. Der damit nicht vollständig auszugleichende Eingriff wird durch ergänzende Ersatzmaßnahmen kompensiert, deren Durchführung in der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden und Gemeinden grundsätzlich gesichert ist. Die konkrete Umsetzung ist derzeit Gegenstand entsprechender Planungen.

Der Schutz vor unzulässigen Lärmbeeinträchtigungen der an den Industriestandort angrenzenden Bebauung ist wesentlicher Bestandteil der Bebauungspläne. Für die Ansiedlung des Automobilwerkes wurde ein Schalltechnisches Gutachten erstellt, das der Abwägung zugrundliegt und als Anlage zur Planbegründung genommen wurde. Darin wird der Nachweis geführt, daß mit den Festsetzungen der maximalen Schalleistungspegel (Emissionspegel) für die einzelnen Bauflächen der Bebauungspläne in den angrenzenden Baugebieten die Orientierungswerte der DIN 18005 sowohl tags als auch nachts nicht überschritten werden (vgl. Ergänzungen 2 und 3).

Die lufthygienische Situation im Planungsgebiet wird durch den Ersatz des bisherigen Braunkohleheizkraftwerkes durch eine umweltfreundliche, gasbetriebene Anlage entscheidend verbessert. Alle Werksanlagen, die luftverunreinigende Emissionen verursachen, unterliegen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren oder Baugenehmigungsverfahren, in denen die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorschriften im Detail geprüft und gewährleistet wird. Dadurch wird gewährleistet, daß von dem gesamten Industriekomplex keine unverträgliche Luftbelastung verursacht wird.

Für die Neutrassierung der B 93, welche durch die Ansiedlung des Automobilwerkes zusätzliche Priorität erlangt hat, ist der Planfeststellungsbeschluß ergangen. Mit dem insbesondere für die Gemeinde Mosel vordringlichen Bauabschnitt im Nahbereich des Werkes wurde begonnen. Um bis zu dessen Fertigstellung die Beeinträchtigungen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Baubetrieb auf ein unumgängliches Minimum zu reduzieren, wurden die davon besonders betroffenen Kreuzungspunkte ertüchtigt. Es wird angestrebt und erscheint aus heutiger Sicht als realistisch, daß die Bauarbeiten für die Neutrassierung der B 93 zwischen

dem Autobahnanschluß Meerane und der Stadtgrenze von Zwickau bis zum Produktionsbeginn des Werkes im Jahr 1994 abgeschlossen sein werden. Ergänzend ist auf mittlere Sicht vorgesehen, auch die B 175 vierspurig auszubauen.

Durch die Werksansiedlung wurde die Errichtung eines Wasserwerkes in Glauchau initiiert, das neben der Wasserversorgung des Werkes selbst auch einen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Region leistet und damit die Voraussetzungen für deren weitere wirtschaftliche Entwicklung sichert. Auch die Verbesserung der Versorgung mit Elektrizität und Gas hat positive Auswirkungen weit über die Werksansiedlung hinaus. Mit dem werkseigenen Abwasserzentrum werden außerdem die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß auch die Abwässer der Gemeinde Mosel und des Gelenkwellenwerkes künftig entsprechend der heutigen Anforderungen geklärt werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Wasserqualität von Rolands- und Schäbigtbach geleistet.

Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch unter den Aspekten

- Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild
- Immissionsschutz
- Verbesserung der Infrastruktur
- wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung des Raumes
- Erhaltung und Sicherung von Arbeitsplätzen

sind die Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. I "Industrieansiedlung" der Gemeinden Dennheritz, Schlunzig und Mosel begründet und gerechtfertigt.

ERGÄNZUNG 1, NUR GEMEINDE DENNHERITZ:

Die Gemeinde Dennheritz ist gegenüber den Nachbargemeinden Schlunzig und Mosel durch die Werksansiedlung der VW Sachsen GmbH unter den Gesichtspunkten Umweltschutz und Größe des Eingriffs am wenigsten betroffen. Da sich jedoch auch das GKN Gelenkwellenwerk zum überwiegenden Teil auf der Gemarkung der Gemeinde befindet, ergeben sich aus dem Flächeneingriff insgesamt entscheidende Auswirkungen auf die weitere bauliche und strukturelle Entwicklung der Gemeinde Dennheritz.
Die über die direkt am Werk durchzuführenden ökologischen Ausgleichsmaßnahmen hinaus erforderlichen Ersatzmaßnahmen sollen nördlich des Schäbigtwaldes auf der Gemarkung der Gemeinde Dennheritz realisiert werden. Die Durchführung in Zusammenarbeit zwischen beteiligten Behörden und Gemeinden ist grundsätzlich gesichert. Eine Abstimmung mit den Eigentümern der betroffenen Flächen ist noch erforderlich.

ERGÄNZUNG 2, NUR GEMEINDE SCHLUNZIG:

Für die Abwägung der Gemeinde Schlunzig waren zwei Belange von besonderer Bedeutung. Zum einen erfährt die landschaftsgestalterische Situation westlich der Gemeinde Schlunzig durch die Aufschüttung, bedingt durch die Werksansiedlung, eine nicht unwesentliche Veränderung. Der vielgestaltigen Modellierung des Geländes, sowie der umfangreichen Bepflanzung der Aufschüttung muß eine qualifizierte Freiflächenplanung zugrunde gelegt werden.
Zum anderen ist nicht zu verkennen, daß die Werksansiedlung nahe an die besiedelten Flächen heranrückt. Diese Bereiche sind aufgrund der vorhandenen Nutzungsstruktur im Teilflächennutzungsplan als gemischte Bauflächen (MI) dargestellt. Zur Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 in den angrenzenden Baugebieten sowohl tags als auch nachts,

sind hier gegenüber der Ortslage Schlunzig erforderliche, passive Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt.

ERGÄNZUNG 3, NUR GEMEINDE MOSEL:

Im Rahmen der planerischen Abwägung der Gemeinde Mosel haben die Gesichtspunkte des Immissionsschutzes besondere Bedeutung. Es ist nicht zu verkennen, daß die Werksansiedlung nahe an die besiedelten Bereiche heranrückt. Die Bereiche sind im Teilflächennutzungsplan aufgrund der vorhandenen Nutzungsstruktur als gemischte Bauflächen (MI) dargestellt. Die lärmtechnischen Untersuchungen haben hier ergeben, daß diese Bereiche schon gegenwärtig lärmvorbelastet sind. Aus den Schalltechnischen Gutachten ist zu entnehmen, daß durch Festsetzung von Emissionsschallpegeln gewährleistet werden kann, daß in diesen vorbelasteten Bereichen die Orientierungswerte der DIN 18005 für gemischte Bauflächen eingehalten werden können. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Werksverkehrs und des durch die Werksansiedlung verursachten Straßenverkehrs.

Die Begründung hat mit den zugehörigen Beiplänen gem. § 3 (2) BauGB vom 22. Juli 1991 bis 22. August 1991 und gem. § 3 (2) in Verbindung mit § 3 (3) BauGB vom 04. Mai 1992 bis 05. Juni 1992 öffentlich ausgelegen.
Sie wurde unter Behandlung/Berücksichtigung der zu den Bauleitplanverfahren eingegangenen Stellungnahmen in der Sitzung am 29.06.92 durch die Gemeindevertreterversammlung der Gemeinde Mosel als Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1 Industrieansiedlung gebilligt.

Mosel, den 30.06.92

Kallmich
(Bürgermeister)

Freistaat Sachsen LANDKREIS ZWICKAU

.....
(Gemeindevertreter)