BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Landesverband Sachsen e.V.
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Fon 0371 / 301 477
Fax 0371 / 301 478

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Stadt Leipzig
Stadtplanungsamt
SG 61.50 Verfahren der Bauleitplanung

61-Bauleitplanung@leipzig.de

Bearbeitende: J. Fröhlich
M. Lorenz

Chemnitz, 29. November 2023

Ihr Zeichen:
30.10.2023

Schreiben vom

Stellungnahme zum B-Plan Nr. 397.1 „Stadtraum Bayerischer Bahnhof – Stadtquartier Lößniger Straße“ (Entwurf)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Sachsen e.V., nimmt zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung.

Auf 13,3 ha ehemaliger DB-Betriebsflächen soll ein neues Stadtquartier inkl. Stadtteilpark entstehen. Das Vorhaben ist UVP-pflichtig und kann potentiell erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt haben. Im Gebiet kommen u. a. 4 jagende Fledermausarten sowie Zauneidechse und Wechselkröte vor. Der BUND-Vorschlag aus 2020, die Integration des Animal aided Design, wurde berücksichtigt.

Das Vorhaben wird in Teilen kritisch gesehen. Es wird darum gebeten, entsprechende Hinweise und Änderungsvorschläge zur Planung zu beachten.

Bestandsschutz Gehölze

Vorhandene Gehölzstrukturen im Bereich der geplanten Grün- und Freiflächen sind als Habitatelemente weitestgehend zu erhalten und in die künftige Freiflächengestaltung zu integrieren. Dies betrifft besonders die nord-/südlich verlaufenden Gehölzsäume beginnend in Höhe Shakespearestr. bis Arndstraße sowie Alfred-Kästner-Str. bis Kurt-Eisner-Straße. Dieser strukturreiche, zusammenhängende und an den Standort angepasste Ruderalbewuchs ist als Lebensstätte für Vögel und andere Wildtiere besonders schützenswert. Die beabsichtigte Komplettrodung aus Gründen

einer besseren Baufeldzugänglichkeit erachten wir als unverhältnismäßig und lehnen sie ab. Vielmehr sollen hier „Bautabuzonen“ festgesetzt und die Gehölze vor Beeinträchtigungen während der Bauphase geschützt werden.

Regenwasserkonzept

Das in den Planunterlagen vorgestellte Konzept zum Regenwasserrückhalt wird begrüßt. Zusätzlich zu den geplanten Maßnahmen (Rigolen, Mulden, Versickerungsflächen) soll auf versiegelten Straßen und Plätzen bei der Neupflanzung von Bäumen die Anlage von Pflanzgruben nach dem „Stockholmer Modell“ geprüft werden. Neben der Wasserspeicherung würde bei dieser Methode auch die Sauerstoffversorgung der Baumwurzeln verbessert. Die Standortbedingungen sind von großer Bedeutung für gesunde und langlebige Stadtbäume. Wird dies berücksichtigt, können sich auch einheimische Bäume an veränderte Klimabedingungen anpassen.

Da aufgrund der Bodenverhältnisse ein großer Teil des Niederschlages nicht im PG versickern kann, ist die Anlage von über- oder unterirdischen Zisternen zu prüfen, in denen Regenwasser gesammelt, gespeichert und in Trockenzeiten zur Bewässerung von Bäumen und Grünanlagen genutzt werden kann.

Im Stadtteilpark sollen permanente und/oder temporäre Flachgewässer mit naturnaher Ufervegetation angelegt und in das Regenwasserkonzept integriert werden. Auf versiegelten Flächen würden zudem Wasserelemente und Wasserspiele das Mikroklima verbessern und im Sommer für mehr Aufenthaltsqualität sorgen. Auch könnte über die Installation einer öffentlich zugänglichen Handschwengelpumpe an geeigneter Stelle (z.B. Quartiersplatz) nachgedacht werden. Bürger*innen können das Wasser aus der Pumpe zur Bewässerung von Bäumen und Sträuchern in Trockenzeiten nutzen (Unterstützung der Bürgerprojekte „Leipzig Gießt“ und „Leipzig Pumpt“).

Insektenfreundliche Außenbeleuchtung

Handlungsempfehlungen für die Beleuchtungsstärke:

- Als Grundsatz gilt: So viel wie nötig, so wenig wie möglich.
- Indirekte Beleuchtung, z. B. durch Reflektortechnik und farbliche Untergründe für einen höheren Kontrast von Gefahrenpunkten und Verkehrsregelungen müssen vorrangig genutzt werden, um die Beleuchtungsstärke gering zu halten.
- Für den Schutz von besonders schützenswerten Nachtlandschaften werden für beleuchtete oder selbstleuchtende Flächen maximale Leuchtdichten von 1 - 2 cd/m² empfohlen, in urbanen Bereichen sollten die maximale Leuchtdichte von 50 – 100 cd/m² für kleinere Flächen unter 10 m² und 2 - 5 cd/m² für größere Flächen eingehalten werden.

- Eine zeitliche und örtliche Beleuchtungsstärkesteuerung nach Bedarf muss im Anforderungsprofil dargestellt und sollte bei einer Förderung moderner, effizienter Beleuchtungsanlagen vorausgesetzt werden.

Handlungsempfehlungen für die Abstrahlungsgeometrie:

- Lichtemissionen, die in den oberen Halbraum und in die Horizontale emittiert werden, sind zu reduzieren oder ganz zu vermeiden.
- Die Abstrahlungsgeometrie sollte in möglichst steilen Winkeln von oben nach unten gestaltet werden und möglichst geringe Leuchtdichten aufweisen.
- Lichtemissionen aus Innenräumen sind zu berücksichtigen und weitestgehend abzudecken. Insbesondere Lichtemissionen aus Innenraumbeleuchtung mit größeren Fensterflächen.

Handlungsempfehlungen für geeignete Lichtfarben:

- UV- und IR-Emissionen sind für die visuelle Wahrnehmung des Menschen irrelevant. Diese Emissionen sind gänzlich zu vermeiden, da vor allem UV-Emissionen von vielen Organismen (darunter Insekten, Vögel, Reptilien und einigen Säugetiere) wahrgenommen werden und die Organismen beeinträchtigen.
- Für LED-Neuinstallationen der Straßenbeleuchtung werden Farbtemperaturen von 3000 Kelvin oder weniger empfohlen. Diese warmweiße Lichtfarbe erlaubt eine gute Farberkennung auch bei nebeligen Bedingungen und ermöglicht eine bessere Dunkeladaptation des Auges als kaltweißere Lichtfarben.

<u>Verkehrsplanung</u>

Es wird eine dringende Überarbeitung der Wegekonzeption im Parkbereich zwischen Drehscheibe Mitte und Quartiersplatz als erforderlich angesehen, denn die Abführung der Radverkehre der Aktiv-Achse Süd auf den Dösner Weg wird nicht funktionieren. Die Verkehre, die auf dem Hauptweg von nördlicher Richtung kommend über die Drehscheibe in Richtung Süd-Westen unterwegs sind, werden niemals auf den Dösner Weg fahren, um dann auf der Semmelweißbrücke in Richtung Westen zu fahren. Solch einen Umweg nehmen Radfahrende nicht auf sich, wenn sie einfach in einer Parkanlage weiterfahren können. Somit wird der Parkhauptweg, der sich südlich der Drehscheibe deutlich verschmälert, dennoch von Radfahrenden in Richtung Süden und Westen genutzt werden. Die Planung schien das Ziel zu haben, Rad- und Fußverkehr zu trennen und die Wege südlich der Drehscheibe überwiegend für den Fußverkehr zu konzipieren. Doch in der Realität werden diese Wege dennoch von Radfahrenden genutzt werden. Es wird im Interesse sowohl des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit als auch des Radverkehrs zu

einer Überarbeitung geraten. Hier ist keinesfalls die Rede von einem Radschnellweg oder der gesamtem Aktiv-Achse, es geht um die Verkehre in Richtung Süd-Westen.

Mit dem Bau des neuen Stadtquartiers sowie des Parkgeländes bieten sich vielfältige Chancen zur Gestaltung der Zukunft, hier werden Strukturen für folgende Jahrzehnte geschaffen. Deswegen sollte die Chance für eine durchgehende und leistungsfähige Radverkehrsführung im Park nicht vertan werden.

Verschärfend kommt hinzu, dass die neue Aktiv-Achse über den Dösner Weg ein Ende findet an der Semmelweißbrücke und die Weiterführung in Richtung Süden völlig unklar und in sehr weiter Ferne (die Rede war von bis zu 10 Jahren) liegt. Allein hierdurch werden Radverkehre im Park verbleibend Richtung Süden fahren, statt den Dösner Weg zu nutzen. Auch eine Abführung auf die Kohlenstraße wird nicht realistisch sein, zumal selbst in diesem Falle die Zuwegung von der Drehscheibe Mitte bis zur Kohlenstraße deutlich zu schmal geplant ist. Die Planung sollte sich der Realität anpassen und optimale Lösungen finden, um spätere Konflikte zu vermeiden.

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass bei der Platzierung der Sitzmöglichkeiten auf die nötigen Abstände zu Parkwegen zu achten ist, um die Sicherheit aller Parknutzenden zu gewährleisten. Da zur Planung der Sitzmöglichkeiten bisher nichts in den Unterlagen zu finden war, soll im Vorfeld darauf hingewiesen werden, denn Sitzbänke, die direkt an Parkwegen platziert sind, stellen in bereits bestehenden Parkanlagen ein großes Sicherheitsproblem dar.

Zur Anlage "Verkehrskonzept" *Punkt 4.5 "Rechtseinbieger ins Stadtquartier am KP Kurt-Eisner-Straße/ Altenburger Straße"* wird für die Variante 1 plädiert. Denn Variante 2 stellt aus den genannten Gründen eine Gefährdungssituation insbesondere am Beginn der Abbiegespur dar. Noch sicherer wäre die Variante 1 mit zusätzlicher Trennung der Phasen von rechtsabbiegenden Kfz und Radfahrenden durch LSA-Schaltung.

Die in Punkt 4.7 aufgeführten notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Ausbauzustands Lößniger Straße/Kohlenstraße sind von zentraler Bedeutung - insbesondere die Aufwertung der Fahrbahnoberfläche - wenn diese Bereiche die erhoffte Leistungsfähigkeit für den Radverkehr darstellen sollen, welche ihnen durch die fehlende Qualität des Parkhautpweges offenbar zukommen soll.

Die gestalterische Ausbildung des Straßenabschnitts Kohlenstraße zwischen Körnerstraße und Shakespearestraße als Shared Space wird ausdrücklich begrüßt.

Zu Punkt 4.7 des Verkehrskonzepts: die geplanten Gehwegvorstreckungen auf der Kohlenstraße an den Kreuzungsmündungen werden sehr wahrscheinlich von Pkw zugeparkt. Dessen sollte durch die bauliche Gestaltung vorgebeugt werden, bspw. durch Radabstellanlagen oder Stadtmöblierung an den entsprechenden Stellen.

Der mittlere Fußgängerübergang in der Kohlenstraße (zwischen Schenkendorfstraße und Körnerstraße) wird schlecht einsehbar sein, da die beidseitigen Parkstreifen

genau bis zur Ecke des Überganges geplant sind und dadurch Sichtbeziehungen einschränken, was eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt.

Ebenfalls in Punkt 4.7 ist die Planung der Querschnitte der Kohlenstraße und Lößniger zu ändern. Mit der Formulierung *"Es ist mit Umsetzung der oben skizzierten Querschnitte zu evaluieren, inwiefern die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 eingehalten wird. Gegebenenfalls sind Maßnahmen gegen überhöhte Geschwindigkeiten zu ergreifen [...]"* wird bereits eingeräumt, dass die Straßengestaltung unangemessen für Tempo 30 ist. Statt sehenden Auges regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen in Kauf zu nehmen, sollten die Querschnitte umgeplant werden. Tempo 30 sollte immer durch eine entsprechende Straßengestaltung verstärkt werden, dann kann auch die spätere Geschwindigkeitsüberwachung eingespart werden.

Mobilitätskonzept

Das Gestaltungsziel als autoreduziertes Quartier wird begrüßt und der vorgeschlagene Stellplatzschlüssel von 0,31 Stpl./WE unterstützt.

Das Mobilitätskonzept für das Quartier, insbesondere die Einrichtung zweier Mobilitätspunkte, einer anbieterübergreifenden Paketstation sowie die Ausleihmöglichkeit von Lastenrädern ist einem zukunftsfähigen autoreduzierten Quartier angemessen. Für den Lieferverkehr wird angemerkt: im Mobilitätskonzept heißt es *"Kurier-Express-Dienste (KEP) können für ihre Liefervorgänge die ebenerdigen Straßenrandstellplätze [...] nutzen"* (S. 18). Dies stellt in der Praxis sehr häufig ein Problem dar, sodass die Empfehlung vieler Untersuchungen lautet, explizite Lieferzonen auszuweisen. Die Agora Verkehrswende empfiehlt hierfür einen Abstand von ca. 50 Metern von einer Lieferzone zur nächsten. Angesichts der Gestaltung des neuen Quartiers kann sicherlich auch ein größerer Abstand gewählt werden. Doch die Ausweisung ist nötig, um Halten in zweiter Reihe oder auf dem Gehweg durch KEP-Dienstleister zu verhindern - welches trotz Paketstation vorkommen wird, da die Anwohner*innen nicht verpflichtet werden können, ausschließlich an die Paketstation liefern zu lassen. Ein häufiges Problem von Lieferzonen ist die Fehlbelegung durch Pkw - dies muss konsequent geahndet werden. Die Ausweisung der Lieferzone kann durch Verkehrszeichen 286 („eingeschränktes Halteverbot") oder Zeichen 283 („Absolutes Halteverbot") in Zusammenhang mit verschiedenen Zusatzzeichen geschehen. Der BUND hat Handlungsempfehlungen für Kommunen zur nachhaltigen Gestaltung des städtischen Lieferverkehrs erarbeitet.[1]

Wir empfehlen die Ausweisung insbesondere in der Planstraße E, da hier in der Planung beidseitige Parkstreifen ohne zeitliche Begrenzung vorgesehen sind. Diese werden von privaten Pkw zugestellt sein, sodass eine Nutzungsmöglichkeit für den

1 vgl. https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/den-staedtischen-lieferverkehr-nachhaltig-gestalten/?wc=21765

Lieferverkehr unrealistisch ist. Durch die Verfügbarkeit vieler Pkw-Stellplätze in den geplanten Tiefgaragen, sind ebenerdige Parkmöglichkeiten für private Pkw nicht nötig, sodass dem Lieferverkehr Vorrang einzuräumen ist. Wir unterstützen die Forderung nach flächendeckender Parkraumbewirtschaftung in den angrenzenden Stadtvierteln.

Zu 7.3.1.

Der Einordnung als Innenbereichsfläche wird widersprochen. Aus unserer Sicht handelt es sich um eine Außenbereichsinsel im Innenbereich. Die Bewertung der randständigen Teilflächen des BB als Innenbereich wird angezweifelt und davon ausgegangen, dass es sich bei dem gesamten Areal um eine zusammenhängende Außenbereichsfläche handelt. Die Einordnung des Areals Bayerischer Bahnhof als Innen- oder Außenbereich kann nur unter Betrachtung der gesamten Fläche erfolgen. Aufgrund ihrer Größe und Weitläufigkeit entfaltet die freie Fläche des BB ein eigenes stadtprägendes Gewicht und wirkt als ein von den angrenzenden Ortsteilen unabhängiges Gebiet.[2]

Sie liegt nicht innerhalb eines Bebauungszusammenhangs, sondern unterbricht diesen vielmehr. Dies wird auch durch die nur einseitige Bebauung entlang des Areals deutlich, welche die Grenzen der jeweiligen Ortsteile abstecken. Streckenweise wird diese Zäsurwirkung durch eine Straße (u.a. Kohlenstraße) verstärkt.[3]

Diesen Eindruck können auch die partiell vorhandenen Industrieruinen nicht revidieren. Als fragmentarische Einzelgebäude, die sich stark von der in den angrenzenden Ortsteilen vorhandenen Bebauung unterscheiden, sind sie nicht geeignet, den Gebietscharakter derart zu prägen, dass ein Bebauungszusammenhang zwischen den einzelnen Ortsteilen und der Fläche des Bayerischen Bahnhof entsteht. Zudem muss eine bauliche Anlage, um den Gebietscharakter prägen zu können, für den Aufenthalt von Menschen bestimmt und geeignet sein. Diese Voraussetzung erfüllen die hiesigen Ruinen nicht.[4]

Eine Bebauung der Fläche des Bayerischen Bahnhof stellt sich somit nicht als zwanglose Fortsetzung der umgebenden Bebauung dar. Sie ist als eigenständige, bauliche Erschließung eines neuen Ortsteils zu verstehen. Ein Bebauungszusammenhang zu den Stadtteilen im Westen und im Osten ist folglich nicht gegeben. Darüber hinaus ist der BB nicht Teil einer organischen Siedlungsstruktur. Eine Bebauung des Areals ist vielmehr als eigenständige, bauliche Erschließung eines neuen Ortsteils

---

2 Vgl. Battis/ Krautzberger/Löhr, BauGB – Kommentar, 12. Aufl., § 34 Rn. 9

3 Vgl. hierzu BVerwG-Urteil vom 19.04.2012, Az.: 4 C 10.11, Rn. 12; nach BVerwG-Beschluss vom 27. Mai 1988, Az.: 4 B 71.88, BRS 48 Nr. 45 S. 127

4 BVerwG-Urteil vom 19.04.2012, Az.: 4 C 10.11, Rn. 13; nach BVerwG-Urteil vom 17. Februar 1984, Az.: B4 C 55.81 - Buchholz 406.11 § 34 BBauG Nr. 97 S. 34)

zu verstehen, der aus sich heraus eine Siedlungsstruktur entwickeln könnte, aber nicht die der angrenzenden Ortsteile fortsetzt.

Des Weiteren kommt der freien Fläche des Bayerischen Bahnhof eine immense Bedeutung für das Leipziger Kleinklima zu. Auch dies ist anerkanntermaßen ein Indiz für das Vorliegen einer Außenbereichsfläche.[5]

In Summe lässt sich abschließend sagen, dass das Areal des Bayerischen Bahnhofs nicht im Innenbereich liegt. Es ist geradezu der klassische Fall eines „Außenbereichs im Innenbereich", wobei der Innenbereich unmittelbar hinter dem letzten Gebäude, welches noch dem Bebauungszusammenhang der an die Fläche des Bayerischen Bahnhof angrenzenden Ortsteile zugeordnet werden kann, endet.[6]

Damit unterfällt das gesamte Areal dem Außenbereich nach § 35 BauGB. Folglich sind auch die Baugenehmigungen auf den unbeplanten Teilflächen am Rand nach §35 BauGB Außenbereich zu bewerten.

Die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Bauvorhaben auf dem Gebiet des Bayerischen Bahnhof ist an § 35 BauGB zu messen. Dies gilt für jedes Bauvorhaben auf der Fläche. Der Außenbereich ist grundsätzlich von Bebauung frei zu halten.[7]

Nur in Einzelfällen sieht das Gesetz die Möglichkeit des Bauens vor. Die geplanten Bauvorhaben sind insbesondere Wohnhäuser. Diese sind keine privilegierten Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 1 BauGB. Sie sind als „sonstige Vorhaben" im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB zu klassifizieren, welche im Einzelfall nur genehmigungsfähig sind, wenn ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt und die Erschließung gesichert ist. Bei der Einzelfallbetrachtung ist der bereits genannte Grundsatz des Freihaltens des Außenbereichs besonders zu beachten.

Gemäß § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 und Nr. 5 BauGB liegt eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange insbesondere vor, wenn das Bauvorhaben schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen kann oder ihnen ausgesetzt wird bzw. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege berührt werden. Allen voran werden die Belange des Naturschutzes, im Besonderen die des europäischen Artenschutzes, evident betroffen. An dieser Stelle soll insbesondere auf die Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG hingewiesen werden, welche durch den Bau von Wohnhäusern unter anderem an der Zauneidechse mit hoher Wahrscheinlichkeit verwirklicht werden können.

---

5 Vgl. Ferner/Kröninger/Aschke, BauGB – Kommentar, 3. Aufl., § 34 Rn. 5

6 Vgl. Ferner/Kröninger/Aschke, BauGB – Kommentar, 3. Aufl., § 34 Rn. 5, 7

7 Vgl. Battis/ Krautzberger/Löhr, BauGB – Kommentar, 12. Aufl., § 35 Rn. 5; BVerwG-Urteil vom 4.11.1966, Az.: 4 C 39/65, DVBl. 1967, 286 (287)

Des Weiteren ist die von § 35 Abs. 1 S. 1 BauGB für die Zulässigkeit von Bauvorhaben im Außenbereich notwendige gesicherte Erschließung aller geplanten Bauvorhaben auf dem Gebiet des Bayerischen Bahnhof, welche aufgrund einer Baugenehmigung gebaut werden sollen, anzuzweifeln. Die Erschließung umfasst die Strom- und Wasserversorgung, die Abwasserbeseitigung und insbesondere auch die ausreichende Zufahrtsmöglichkeit. Vor allem für Bauvorhaben, die nicht in unmittelbarer Nähe zu einer die Fläche des Bayerischen Bahnhof umgebenden Straße liegen, sind diese Anforderungen derzeit nicht gegeben. Eine detaillierte Erschließungsplanung ist unerlässlich, wenn die geplanten Bauvorhaben genehmigungsfähig sein sollen.

Die geplanten Bauvorhaben auf dem Areal des Bayerischen Bahnhofs sind demnach **nicht** nach § 35 BauGB **genehmigungsfähig.**

Baugenehmigungen, die trotz der vorstehenden Bedenken erteilt werden, sind aus baurechtlicher und artenschutzrechtlicher Perspektive angreifbar und ggf. rechtswidrig.

Artenschutz

Für die Gesamtfläche des Bayerischen Bahnhofs ist ein integriertes ökologischen Konzept zu erarbeiten, dass die Möglichkeit bietet, dass bestehende Arteninventar einschließlich der Austausch- und Wanderbeziehungen auch bei Realisierung einer Bebauung zu erhalten. Hierbei muss zwingend darauf geachtet und festgeschrieben werden, dass bei sämtlichen Habitatstrukturen, die auch im späteren Stadtraum vorhanden sein werden und heute schon bestehen/sich entwickeln, strengste Maßnahmen zu ergreifen sind, die diese im Baugeschehen nicht negativ beeinträchtigen. Jede mögliche Störung, Tötung, Vergrämung von geschützten Tier- und Pflanzenarten sowie die negative Beeinflussung ihrer Lebens-, Ruhe-, und Nahrungsstätten gemäß § 44 BNatschG ist zu unterlassen. Zu diesem Zweck ist eine kontinuierliche, professionelle und unabhängige Begutachtung im Bebauungsplan festzuschreiben.

Eine maßgebliche Aufgabe der Grünordnung muss der Erhalt und die Entwicklung eines ökologisch wirksamen Verbundes für die artenschutzrelevanten Schutzflächen sein. Bei dem Verbindungsbau der Semmelweisstraße mit der Kurt-Eisner-Straße blieben die artenschutzrechtlichen Belange auf dem Bayerischen Bahnhof augenscheinlich weitgehend unberücksichtigt. Das Gelände des Bayerischen Bahnhofes wurde durch diese Straßentrasse bezüglich seiner **ökologischen Durchgängigkeit** zerschnitten, ohne dass hierfür offenkundige Vermeidungsmaßnahmen zum Erhalt wahrnehmbar sind. Diesbezüglich sollte zu einer ggf. geplanten Untertunnelung der Semmelweisstraße eine sichere Durchgängigkeit für Tiere (z.B. Kröten, Kleinsäuger) gewährleistet werden.

Unter Schonung der wertgebenden Elemente des Bestandes sollte neben den zu schützenden Habitatflächen eine artenschutzorientierte Gestaltung der zentral gelegenen **öffentlichen Grünflächen** erfolgen. Die benannten Erhaltungsflächen für

die Leitart Zauneidechse, extensive Pflegeaspekte mit Blühwiesen, Rohbodenstandorte sowie Gebüsch- und Strauchgruppen sollen in solch einem Konzept die maßgeblichen Aspekte darstellen. Es bietet sich in diesem Zusammenhang die **Einrichtung eines urbanen Artenschutzpfades** mit Informationstafeln zum Vorkommen geschützter Arten an. Ziel soll sein, eine verbesserte Akzeptanz für ruderale Brachen, temporäre Gewässer und Wiesen mit extensiver Pflege bei der erholungssuchenden Bevölkerung zu erreichen. Die Zauneidechse als Leitart könnte dabei für das Areal eine identitätsstiftende Funktion übernehmen.

Der B-Planentwurf ist auf S. 38 Absatz 3 und 4 sprachlich lückenhaft und unverständlich. Eine Zustimmung kann folglich nicht erfolgen. Eine verständliche Formulierung ist in einem neuen B-Plan-Entwurf vorzulegen und der öffentlichen Beteiligung zuzuführen.

Zu 7.4.7.4.

Die Beseitigung von Vegetation ist auf allen nicht zu überbauenden Flächen auch während des Baugeschehens zu unterlassen. Wir fordern eine vollständige Sicherung bestehender Vegetation. Aus unserer Sicht ist es dem Vorhabenträger zumutbar, diese im Baugeschehen zu sichern. Dies betrifft insbesondere Flächen zusätzlich zu den A+E-Flächen des City-Tunnels.

Für die Bepflanzungen ist weitgehend auf die Pflanzlisten zuzugreifen, die im Rahmen der Erstellung des Parkpflegekonzeptes Clara-Zetkin-Park und Johannapark seit 2019 mit den Umweltverbänden und dem IVL Büro für Landschaftspflege sowie dem ASG, Fachbereich Grünanlagenunterhaltung, erarbeitet wurden. Diese Pflanzlisten wurden als verbindlich für Neuanlagen im Stadtgebiet erstellt und sollen eine biodiversitätsförderne Neubepflanzung gewährleisten.

$A_{UB}8$: Die Wiesenpflege ist so umzuformulieren, dass künftig mindestens 30 % der Wiesen extensiv angelegt werden. Die Mahdhäufigkeit ist verbindlich auf maximal 2x/Jahr zu beschränken. Weiterhin ist eine Staffelmahd über die Gesamtfläche verbindlich vorzuschreiben, wobei 30 % der Wiesenflächen einem jährlichen Rhythmus ohne Mahd unterzogen werden müssen. Der Einsatz von insektenschondender Mahdtechnik (vgl. Parkpflegekonzept Johannapark) ist ebenfalls verbindlich festzusetzen.

<u>Zur Abwägung aus der frühzeitigen Beteiligung:</u>

8.1. Absatz 4

Bei 15 eingegangenen Stellungnahmen hat das Abwägungsverfahren ergeben, dass an keiner Stelle der vorgestellte Plan geändert werden musste. Dieses

Zwischenergebnis lässt aufhorchen und legt nahe, dass keine sachgerechte Abwägung der Interessen erfolgte, sondern lediglich eine formale Abwägung ohne Qualifizierung der unterschiedlichen Belange erfolgte. Wir kritisieren diesen Sachverhalt ausdrücklich und fordern eine erneute Abwägung der vorgebrachten Aspekte.

Die Nichtbeachtung des Erhalts der geschützten Robinie wird kritisiert. Die Begründung zur Rodung basiert vornehmlich auf angeblich unzumutbaren Belastungen, da die Flächenplanungen in dem Bereich der Robinie geändert werden müssten. Diesen Umstand haben die Planungsbüros selbst zu verschulden, da der geschützte Baum bereits vor Beginn der Planungen vorhanden war. Eine Planung auf einer theoretischen „tabula rasa“ vorzunehmen und eine daran anschließend notwendige Planänderung als „unverhältnismäßig“ einzustufen, wird als skandalös empfunden.

Mit verBUNDenen Grüßen

Stephanie Maier
Landesgeschäftsführerin