



Ökolöwe | Bernhard-Göring-Straße 152 | 04277 Leipzig

Stadt Leipzig  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau  
Stadtplanungsamt  
04092 Leipzig

Umweltpolitik und  
Naturschutz

Marcel Otte  
upa@oekoloewe.de

Leipzig, 30. November 2023

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: STN23027

## **Bebauungsplan Nr. 397.1 „Stadttraum Bayerischer Bahnhof – Stadtquartier Löbniger Straße“, Beteiligung der Bürgervereine zum Entwurf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. bedankt sich im Namen des Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V. für die Beteiligung und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Bebauungsplan setzt die Prinzipien der Schwammstadt, der Klimaanpassung und das Animal Aided Design (AAD) unzureichend um. Darüber hinaus wirft der Bebauungsplan Unklarheiten bezüglich des Artenschutzrechtes auf, die die Rechtmäßigkeit der Planung anzweifeln lassen. Demzufolge lehnt der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. den Bebauungsplan in der vorliegenden Fassung ab.

Im Folgenden stellen wir die grundsätzlichen Kritikpunkte ausführlicher dar:

### **Arten- & Biotopschutz**

Das Plangebiet umfasst eine strukturreiche Brache, die ein Mosaik aus strauchiger Vegetation, niedriger Vegetation und offenen Böden darstellt. Der Boden ist aufgrund vorangegangener Nutzungen deutlich anthropogen beeinflusst. Diese Beeinflussung des Bodens hat in der Entwicklung jedoch auch maßgeblich dazu beigetragen, dass die nun vorhandene artenreiche Brache sich entwickeln konnte.

Die hier beplante Brache ist potenziell ein sehr geeigneter Lebensraum für verschiedene Artengruppen der Wirbellosen. Zu nennen sind hier insbesondere Heuschrecken, Wildbienen, Spinnen, Tagfalter und Laufkäfer. Alle diese Gruppen

wurden hier nicht kartiert, dabei ist davon auszugehen, dass auf der Fläche zahlreiche wertgebende Arten zu finden sind, wie beispielsweise Blauflügelige Ödlandschrecke, Blauflügelige Sandschrecke, Verkannter Grashüpfer und Dornschröcken allein aus der Ordnung der Heuschrecken. Eine Kartierung wäre hier unbedingt erforderlich gewesen, um:

1. den Wert der Fläche tatsächlich einschätzen zu können,
2. konsequente Vermeidungsstrategien zu entwickeln und
3. ein abgestimmtes Animal Aided Design für die geplante Bebauung entwerfen zu können.

Der Sukzessionscharakter der Brache geht mit der geplanten Bebauung und Umgestaltung der übrigen Fläche zu einem Stadtteilpark vollständig verloren und damit gehen ebenfalls die brachentypischen wertgebenden Tierarten nahezu vollständig verloren. Das wurde im Rahmen der Planung vollständig in Kauf genommen und für eine Vielzahl der Arten wird kein adäquater Ersatz geschaffen. Für die überwiegende Zahl der hier betroffenen Arten (insb. xerophile und thermophile Arten) stellen weder die geplanten Dach- und Fassadenbegrünungen noch der zu gestaltende Stadtteilpark geeignete Lebensräume dar.

Der Nachweis der Vermeidung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die auf europäischer Ebene nach Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) streng geschützte Zauneidechse ist nicht überzeugend. Die entsprechende Methodik zum fachgerechten Reptiliennachweis (z. B. nach Blanke (2010): „Die Zauneidechse zwischen Licht und Schatten“ und Bosbach und Weddeling (2005) in Dörpingaus et al.: „Methoden zur Erfassung von Arten der Anhänge IV und V der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“) verlangt:

- fünf bis sechs Begehungen: April, Mai, Juni (für Adulte und Subadulte) sowie August und September (Schlüpflinge)
- Temperaturen 15 bis 25 Grad – Sonnen- und Wolkenmix ideal

Ergänzend gilt, dass:

- Während oder kurz nach langen Trockenheitsphasen oder an wolkenlosen Tagen oder bei Wind oft grundsätzlich keine Tiere sichtbar sind;
- Der Beginn der Begehung unbedingt in der morgendlichen Erwärmungsphase sein muss, da dort die Fundwahrscheinlichkeit im Hochsommer am höchsten ist;
- Der Einsatz von zahlreichen künstlichen Verstecken entlang von Linienstrukturen und Temperaturgradienten sinnvoll (Kontrolle dort am Morgen!) ist – besonders wenn zwischendurch eine Flächenmahd die Deckungsmöglichkeiten nimmt.

Aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag geht hervor, dass die Zauneidechsen lediglich an 4 Terminen erfasst wurden. Von diesen Terminen fand lediglich ein Termin im Juni statt, die übrigen 3 Termine im Juli und August. Die Methodik zur Erfassung der Zauneidechse wurde nicht ordnungsgemäß eingehalten. Darüber hinaus ist im Fachbeitrag keine Uhrzeit der Kartierungen angegeben und damit eine Bewertung nicht möglich.

Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die Schätzung der Individuenzahl mit einer besonders großen Ungenauigkeit verbunden ist. Zwar wurde zur Schätzung der Individuenzahlen ein hoher Korrekturfaktor angesetzt, dieser begründet sich allerdings bereits aus den örtlichen Gegebenheiten und deckt keineswegs diese zusätzliche Ungenauigkeit ab. Somit muss von einer deutlich höheren Individuenzahl der Zauneidechse im Plangebiet ausgegangen werden, als es im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellt wird. Die Fangzahlen aus dem bisherigen Prozess der Umsiedlung der Zauneidechse könnten hier ggf. mehr Klarheit bieten. Diese werden in den Unterlagen jedoch nicht genannt.

Daran anknüpfend gibt es begründete Zweifel, dass FCS-Maßnahmenfläche am Hainer See ausreichend Strukturen bietet, um den zerstörten Lebensraum der Zauneidechse zu ersetzen. Für eine genaue Bewertung sind die Angaben im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag nicht konkret genug. Die gesamte Maßnahmenfläche umfasst 68.000 m<sup>2</sup> hiervon sind nur 150 m<sup>2</sup> Sonderstrukturen (Holz-Stein-Haufen). Wie groß die Fläche mit sehr guter Habitateignung für die Zauneidechse ist, wird nicht konkret benannt. Es wird lediglich behauptet, dass eine Aufnahmekapazität von 700 Tieren der Art Zauneidechse gegeben ist. Diese Zahl ist konkret zu hinterlegen. Weiterhin ist vor dem Hintergrund der zuvor beschriebenen Ungenauigkeit bei der Kartierung der Zauneidechsen nicht klar, ob diese Aufnahmekapazität genügt, um alle Tiere aus dem Gebiet des Bebauungsplans umzusiedeln.

Als weiterer kritischer Punkt wird nicht klargestellt, inwieweit die Maßnahmenfläche bereits von Zauneidechsen besiedelt war. Wenn hier Kartierungen stattgefunden haben, sind diese nachzuweisen und offen zu legen. Braunkohlenfolgelandschaften werden in der Regel sehr schnell durch Zauneidechsen besiedelt. Ältere Luftaufnahmen zeigen, dass die Maßnahmenfläche bereits vor 2020 beispielsweise aufgrund der wechselnden Vegetationsstruktur als Lebensraum für die Zauneidechse geeignet war. Somit muss davon ausgegangen werden, dass die Fläche bereits vor der Umsiedlung von Zauneidechsen besiedelt war, was die Aufnahmekapazität wiederum deutlich senken kann. Diesbezüglich sind weitere Nachweise vorzulegen.

Als weitere europäisch geschützte Tierarten (Anhang IV FFH-RL) ist neben der Zauneidechse auch die Wechselkröte von dem Bebauungsplan betroffen. Für die Wechselkröte handelt es sich hier um eine der letzten Populationen im Leipziger Stadtgebiet überhaupt. Dennoch finden beide Arten weder im Umfeld des Plangebietes noch im Leipziger Stadtgebiet einen Ersatzlebensraum. Es kann nicht akzeptiert werden, dass europäisch geschützte Arten für Baumaßnahmen aus dem Stadtgebiet in andere Kommunen umgesiedelt werden. Insbesondere in Anbetracht der Mitgliedschaft Leipzigs im Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ ist dieses Vorgehen deutlich zu kritisieren. Um die Umsetzung von Baumaßnahmen in der Stadt auszugleichen, muss auch die Möglichkeit für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen im Stadtgebiet geschaffen werden.

Im Bereich des geplanten Stadtteilparks und der Ausgleichsflächen für den Bau des City-Tunnels wird der Baum- und Strauchbestand zu großen Teilen erhalten und erweitert. Das ist für die Avifauna grundsätzlich positiv zu bewerten. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch klar, dass durch das zerschneidende Wegenetz und die geplante intensive Nutzung des Stadtteilparks insbesondere störungsempfindliche Arten gestört und vertrieben werden. Mit dem jetzigen Stand der Planung kann noch nicht deutlich gemacht werden, wie hier der Artenschutz sichergestellt werden soll. Insbesondere die Ausgleichsflächen für den Bau des City-Tunnels müssen dem Natur- und Artenschutz vorbehalten bleiben. Eine Übernutzung für Naherholung ist damit grundsätzlich nicht im Einklang. Die Planung muss sicherstellen, dass die Nutzungen klar getrennt werden können und der geplante Stadtteilpark unter Berücksichtigung des Artenschutzes entwickelt wird. Nur so können Verbotstatbestände gemäß BNatSchG tatsächlich vermieden werden. Des Weiteren weist die Anlage zur Bestandsaufnahme des Bewuchses die Kategorie „tlw. ersetzbar“ aus. Hier sind auch Flächen betroffen, welche einen hohen naturschutzfachlichen Wert besitzen und als Ausgleichsmaßnahmen für den City-Tunnel angelegt wurden. Es wird nicht klar, was diese Kategorie beschreibt. Eine Erklärung ist nachzuarbeiten. Von Eingriffen in diese Bereiche ist abzusehen.

Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung wird aufgrund fehlender Untersuchungen und Flächendifferenzierungen angezweifelt. Ein besonders großer Anteil der Fläche, die durch den Bebauungsplan umfasst wird, ist als Offenlandbrachen/ Ruderalfluren klassifiziert. Aufgrund des großen Flächenanteils der Offenlandbrache fällt diese

Klassifizierung bei der Bilanzierung stark ins Gewicht. Weiterführend wird die gesamte Fläche der Offenlandbrache als „artenarm“ eingestuft und es wird ein Abschlag (-20 %) aufgrund des Vorkommens der Goldrute angesetzt.

Die vorhandene Fläche ist jedoch keinesfalls homogen. Zweifellos gibt es Bereiche, die als „artenarm“ zu klassifizieren sind und die Vorkommen der Goldrute vorweisen. Dem gegenüber gibt es allerdings auch Bereiche, die artenreicher ausgestattet sind und eine höhere Bewertung verlangen. Hier ist eine differenzierte Betrachtung der heterogenen Fläche geboten und nachzuliefern. Daraus wird sich voraussichtlich ein höheres Kompensationsdefizit für die Gesamtbewertung ergeben.

Weiterhin wird ein Gelände „Westlich Lindener Hafen“ zum Ausgleich des Kompensationsdefizites in Aussicht gestellt. Das Gelände befindet sich allerdings noch in Prüfung. Eine Bewertung ist im Rahmen dieser Beteiligung entsprechend noch nicht möglich, jedoch erforderlich, um das Gesamtvorhaben bewerten zu können. Da die Unterlagen zum aktuellen Verfahren nicht vollständig vorliegen bewerten wir als Defizit und bitten um eine Beteiligung, sobald die Unterlagen vollständig vorliegen.

### **Versiegelung & Schwammstadt**

Bei Umsetzung des Bebauungsplans ergibt die Gesamtbilanz der versiegelten Fläche insgesamt eine Neuversiegelung von 22.677 m<sup>2</sup>. Hinzu kommen weitere etwa 9.000 m<sup>2</sup> Fläche, die durch Tiefgaragen unterbaut sind und somit keine Versickerung von Niederschlagswasser ermöglichen. Insgesamt ist eine deutliche Zunahme der versiegelten Fläche zu verzeichnen. Auch mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen wird eine Nettonullversiegelung nicht ansatzweise erreicht.

Die angestrebte Grundflächenzahl für den bebauten Teil des Plangebietes beträgt 0,9 bzw. 0,93. Das bedeutet, dass 90 bis 93 % der Fläche über- bzw. unterbaut werden. Die Baunutzungsverordnung sieht hier einen oberen Grenzwert von 0,8 vor, der nur in Ausnahmen zu überschreiten ist (§ 19 Abs. 4 BauNVO). Aus 2 Gründen ist eine Überschreitung im Einzelfall möglich:

1. bei Überschreitungen mit geringfügigen Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens oder
2. wenn die Einhaltung der Grenzen zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen würde.

Im vorliegenden Fall wird mit der „geringfügigen Auswirkung auf die natürliche Funktion des Bodens“ argumentiert. Dieses Argument wird jedoch nicht akzeptiert. Zweifellos ist der Boden anthropogen überprägt. Hier haben sich jedoch wertvolle Habitate für Pflanzen und Tiere entwickelt. Eine Funktionsfähigkeit des Bodens ist somit gegeben. Des Weiteren wird argumentiert, dass am Standort eine Versickerung von Niederschlagswasser aufgrund schlechter Infiltrationswerte nicht möglich ist und somit durch die Versiegelung keine Verschlechterung der Versickerungsleistung erreicht wird. Das geht aus dem Bericht zur Bewertung des Versickerungspotenzials jedoch nicht hervor. Zwar liegt ein Homogenbereich aus Geschiebelehm vor, der eine geringe Versickerungsleistung besitzt, allerdings wurden auch Bereiche nachgewiesen die durch Sand-/Kieslinsen eine Versickerung ermöglichen. Insgesamt kann der Boden im aktuellen Zustand somit keineswegs als undurchlässig bewertet werden und die geplante hohe Versiegelung hätte deutliche negative Auswirkungen auf die Funktion des Bodens. Eine Überschreitung der Grundflächenzahl von 0,8 wird somit abgelehnt. Das kann hier leicht erreicht werden, indem auf einen Unterbau der Blockinnenbereiche mit Tiefgaragen verzichtet wird. Stattdessen kann eine Quartiergarage eingerichtet werden. Weiterhin kommt hier zum Tragen, dass im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen bisher nicht geklärt ist, ob das geplante Niederschlagswasser- und Versickerungskonzept wie vorgesehen im ausreichenden Maße leistungsfähig ist. Es ist nicht nachvollziehbar, wie eine unüblich hohe Grundflächenzahl von 0,93 rechtmäßig und genehmigungsfähig sein kann,

wenn nicht einmal ein ausgereiftes Konzept vorliegt, um eine Versickerung von Niederschlagswasser am Ort zu ermöglichen.

### **Frischluf & Klimaanpassung**

Die westlich an das geplante Baugebiet anschließende bebaute Fläche ist einer hohen klimatischen Belastung ausgesetzt. Die gegebene dichte Bebauung, die eingeschränkte Frischluftzufuhr und das Begrünungsdefizite resultieren in eine besonders hohe Hitzebelastung in den Sommermonaten. Entsprechend des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) der Stadt Leipzig ist das Gebiet zum "Abbau stadtklimatischer Belastungen" vorgesehen. Das Klimagutachten zeigt nun 1., dass die Wärmebelastung der westlich gelegenen Gebiete durch die Bebauung verstärkt wird und 2., dass die Wärmebelastung in den Innenhöfen des geplanten Baugebietes selbst besonders hoch ist. Es muss also festgehalten werden, dass die Planung den Zielen des INSEK widerspricht. Die gesamte Freifläche des Bayerischen Bahnhofs ist eine Kaltluftentstehungsfläche und eine Kaltluftleitbahn und somit eine besonders schützenswerte Grünfläche (Stadtklimaanalyse Leipzig). Mit der Bebauung wird der Kaltluftstrom insbesondere in das westlich angrenzende Wohngebiet weiter unterbrochen und verschlechtert. Auch in diesem Zusammenhang ist die zuvor kritisierte hohe Grundflächenzahl von 0,93 im Zusammenhang zu betrachten. Durch die enge Bebauung und den hohen Grad an Versiegelung wird die Frischluftschneise besonders stark eingeschränkt. Im Kontext des ausgerufenen Klimanotstandes der Stadt Leipzig ist die Planung in der vorliegenden Variante somit klar abzulehnen.

Das Klimagutachten zeigt auch, dass die Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET) in den Innenhöfen der geplanten Blockbebauung besonders hoch sein würde. Als eine effektive Variante zur Senkung der PET wird hier die Begrünung der Innenhöfe angeboten. Mit der Erhöhung des Begrünungsanteils von 20 % auf 80 % könnte eine deutliche Senkung der PET erreicht werden und somit die Qualität des Quartiers gesteigert werden. Im Bebauungsplan wird für die Innenhöfe jedoch lediglich 1 Baum je 200 m<sup>2</sup> festgeschrieben. Das entspricht, wie im Klimagutachten beschrieben, einem Begrünungsanteil von 20 %. Es zeigt sich demzufolge, dass die Empfehlung des Klimagutachtens nicht aufgenommen wird und folglich eine hohe PET in Kauf genommen wird. Das ist nicht hinnehmbar.

### **Mobilität**

Im Mobilitätskonzept finden sich viele gute Ansätze. Zentrale Bausteine für ein nachhaltiges Quartier werden jedoch bewusst nicht umgesetzt.

#### Autofreies Quartier mit Quartiersgarage + Fahrradgarage an der S-Bahn-Station

Wir fordern ein autofreies Quartier mit einer Quartiersgarage am Quartiersrand in der Nähe der S-Bahn-Station, das gleichzeitig als Fahrradgarage für die S-Bahn genutzt werden kann. Das Quartier ist autofrei zu halten. Dem wird leider in keinsten Weise nachgekommen. Das Quartier ist weder autofrei noch kann es als autoarm bezeichnet werden. Stattdessen wird unter dem gesamten Komplex eine riesige Tiefgarage eingeordnet. Dies lehnen wir ab. Es verteuert das Bauen und induziert zusätzlichen Autoverkehr in der Südvorstadt, der mit dem Ansatz einer Quartiersgarage an der S-Bahn deutlich geringer ausfallen würde. Die Kfz-Stellplatzzahl ist insgesamt deutlich nach unten zu korrigieren.

Die angedachten Quartiersplätze haben keine Anbindung an die Erdgeschosszonen. Sie sind laut Lageplan Inseln in einem von Autos nutzbaren Verkehrsraum. Das steht der Funktion dieser Plätze entgegen.

### Stellplätze Radverkehr

Die Parkplatzzahl für Fahrräder ist zu niedrig bemessen. Im Mobilitätskonzept wird ausgeführt, dass auf die niedrigsten Werte der Leipziger Stellplatzsatzung abgezielt wird. Als Begründung wird auf den stadtweiten Durchschnitt des Fahrradbesitzes der Leipziger Bevölkerung verwiesen. Das ist nicht fachgerecht. Der Fahrradbesitz ist in der Südvorstadt höher als in anderen Ortsteilen. Es ist auf die Maximalzahl für Radstellplätze in der Stellplatzsatzung zu orientieren. Das Anwenden der VwV SächsBO für Fahrradstellplätze der Kita und Gewerbeeinheiten lehnen wir ab. Diese Zahlen sind deutlich zu niedrig bemessen. Es sind auch hier deutlich höhere Zahlen anzusetzen.

### Fuß- Radbrücke Tarostraße

Radverkehr und insbesondere Fußverkehr sind auf ein engmaschiges Verkehrsnetz angewiesen. Wir hatten eine Fuß-Radbrücke aus der verlängerten Tarostraße über die Gleise des City-Tunnels in den neuen Park gefordert. Dies schafft eine zwingend benötigte Verbindung zwischen dutzenden Einrichtungen der Tarostraße und der Südvorstadt. Dies war auch ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung. Die Brücke ist jedoch im Gestaltungsplan nicht enthalten. Die Brücke ist in den Plan aufzunehmen!

### Lößniger Straße

Zur Vermeidung von Kfz-Schleichverkehr über die Lößniger Straße durch das Wohnviertel ist ein Modaler Filter in der Lößniger Straße vorzusehen. Im Plan fehlt dieser. Das wird dazu führen, dass in Zukunft Kfz-Verkehr, der die Arthur-Hoffmann-Straße umgehen will, stattdessen die Lößniger Straße nutzen wird. Der Modale Filter ist einzuplanen!

Die konkreten breiten der Gehwege sind dem Gestaltungsplan nicht zu entnehmen. Für den ungestörten Fußverkehr mit Begegnungsfällen sind 3.50 m als Regelbreite für die Gehwege anzusetzen. In dem Gestaltungsplan ist zu erahnen, dass diese notwendige Gehwegbreite deutlich unterschritten wird. In einigen Bereichen (z.B. Müllsammelbehälter, sogenannte "Pflanzflächen") erscheinen die Gehwege absurd schmal. Es ist auf Kfz-Parkplätze am Straßenrand zu verzichten, um eine angemessene Gehwegbreite herzustellen!

Bitte beteiligen Sie uns am weiteren Verfahren, setzen Sie sich mit den Argumenten auseinander und senden Sie uns das Abwägungsprotokoll zu.

Mit freundlichen Grüßen

Marcel Otte

Umweltpolitik & Naturschutz  
Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e. V.