

A1NEU Antrag zur konsequenten Berücksichtigung des Landschaftsplans der Stadt Leipzig in der Bauleitplanung:

Antragsteller*in: Dr. Ulrike Böhm und Wiebke Engelsing - Sprecherinnen des AK Umwelt- und Klimaschutz
Tagesordnungspunkt: 8 Sonstiges

Antragstext

1 Ziel des Antrags ist die konsequente Berücksichtigung des Landschaftsplans der
2 Stadt Leipzig im Rahmen der Bauleitplanung. Die Stadt Leipzig verfügt über einen
3 hervorragenden Landschaftsplan, der leider bisher kaum Eingang in die
4 Bebauungspläne findet. Der Landschaftsplan enthält sowohl Flächen, die für die
5 Kaltluft- und Frischluftentstehung wesentlich sind und erhalten werden sollten,
6 als auch Luftleitbahnen und Flächen für den Biotopschutz u.a.
7 Wir möchten daher folgende Forderungen zur Umsetzung der Inhalte des
8 Landschaftsplans in den Bebauungsplänen aufstellen:

9 Die Inhalte des Landschaftsplans sind in der Begründung zu den Bebauungsplänen
10 vollständig darzulegen und im Rahmen der Bauleitplanung in Form von
11 Festsetzungen umzusetzen. Nur in begründeten Ausnahmefällen kann von den
12 Vorgaben der Landschaftsplanung abgewichen werden, diese Abweichungen müssen in
13 der Begründung zum Bebauungsplan benannt werden und die Vorgaben der
14 Landschaftsplanung an anderer Stelle gewährleistet bzw. umgesetzt werden, dies
15 ist im Grünordnungsplan und im Umweltbericht zu begründen und nachzuweisen.
16 Angesichts des Klimanotstandes sollten insbesondere die Flächen für den "Erhalt
17 von Frischluft- und Kaltluftentstehung" eine besondere Beachtung erfahren. Als
18 Grundlage einer flächengenauen Umsetzung und Präzisierung der Landschaftsplanung
19 und ihrer Vorgaben ist zeitnah eine fachgerechte Biotopverbundplanung mit
20 integrierter Stadtbiotopkartierung zu erstellen bzw. in Auftrag zu geben.

Begründung

Das Sächsische Naturschutzgesetz verpflichtet in § 6 Abs. 1 SächsNatSchG die Gemeinden, für ihr Gemeindegebiet einen Landschaftsplan als ökologische Grundlage für die vorbereitende Bauleitplanung aufzustellen.

Auch die Stadt Leipzig hat einen Landschaftsplan (10/2013). <https://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/landschaftsplan/integriertes-entwicklungskonzept-ieko/>

Das Bundesamt für Naturschutz erläutert zum Landschaftsplan: Die Landschaftsplanung hat die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege als Grundlage vorsorgenden Handelns auf örtlicher und überörtlicher Ebene räumlich zu konkretisieren. Die mit der Landschaftsplanung formulierten konkreten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen richten sich an die Naturschutzverwaltungen, die Träger der Raumordnung und Bauleitplanung, an Fachverwaltungen, Kommunen auch außerhalb ihrer Zuständigkeit für die Bauleitplanung, an Verbände, aber auch mittelbar an Landnutzer und Bürger. Die Inhalte der Landschaftsplanung sind in allen Planungen und Verwaltungsverfahren, deren Entscheidungen sich auf Natur und Landschaft im Planungsraum auswirken können, zu berücksichtigen. Wenn ihnen nicht Rechnung getragen werden kann, ist dies zu begründen.

Auch die Stadt Leipzig ist sich der Bedeutung der Landschaftsplanung bewusst und erläutert ihrer Internetseite (<https://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/landschaftsplan/>):

"Der Landschaftsplan der Stadt Leipzig bildet die Arbeitsgrundlage für die zielgerichtete und umfassende ökologische Entwicklung des gesamten Leipziger Stadtgebiets. Er ist einer der Grundsteine für eine nachhaltige und an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientierte Stadtentwicklung. Sein Ziel ist die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen. Dabei fließen die planerischen Ziele des Landschaftsplanes mit der Bauleitplanung in konkrete Vorhaben ein."

Die Realität sieht bisher anders aus. Die Landschaftsplanung findet kaum Berücksichtigung in den Bebauungsplänen. Die Inhalte des Landschaftsplans werden oft nur unvollständig benannt und dargelegt und finden in der Planung dann keine weitere Berücksichtigung. Der Landschaftsplan wird regelmäßig "abgewogen", ohne dass diese Abwägung begründet und dokumentiert wird. (siehe Anlage zum Antrag mit Auswertung von aktuellen Bebauungsplänen hinsichtlich der Berücksichtigung der Landschaftsplanung).

Gerade aktuell ist diese ökologische Grundlage des städtischen Handelns so notwendig wie noch nie zuvor. Einerseits erleidet die Stadt derzeit einen gravierenden Verlust an Grünflächen und Gehölzen durch den immensen Bebauungs- und Entwicklungsdruck, aber auch durch die zunehmende Trockenheit 2018 und 2019. Gleichzeitig sind der Bedarf an Flächen für die Kaltluft- und Frischluftentwicklung und der Bedarf an grünen Aufenthaltsräumen für die Menschen in der Stadt aktuell immens.

Daher ist ein zeitgemäßes städtisches Konzept zur Gewährleistung des Klimaschutzes in der Stadt und für eine zielgerichtete ökologische Stadtentwicklung zwingend erforderlich.

Leider zeigt die Prüfung der aktuellen Bauleitplanung, dass die bereits vorhandenen ökologischen Grundlagen (Landschaftsplan) aktuell leider nicht zur Anwendung kommen.

Dr. Ulrike Böhm

Wiebke Engelsing

Sprecherinnen AK Umwelt- und Klimaschutz

A2NEU Antrag für einen stärkeren Ausbau des Fahrradverkehrs und Schutz der Fahrradfahrenden in Leipzig

Antragsteller*in: Marie Müser, Leon Kühn, Linus Bauer, Paul-Joachim Bomhard, Volker Holzendorf

Tagesordnungspunkt: 8 Sonstiges

Antragstext

1 Ziel des Antrags ist der stärkere Ausbau des Fahrradverkehrs und der Schutz der
2 Fahrradfahrenden in Leipzig. Die Stadtverwaltung Leipzigs muss die Bevorzugung
3 von Autos beenden und die ökologische Alternative des innerstädtischen
4 Fahrradverkehrs mit konkreten Maßnahmen stärker schützen und fördern.
5 Wir fordern daher als Mittel für mehr Verkehrssicherheit und eine
6 zukunftsorientierte, klimagerechte Verkehrspolitik für Leipzig die folgenden
7 Maßnahmen:

8 1) Mehr Fahrradstraßen:

9 Auf Fahrradstraßen haben sich Autofahrende an der Geschwindigkeit der
10 Radfahrenden zu orientieren. So ist eine erhöhte Sicherheit aller
11 Verkehrsteilnehmenden ohne große bauliche Veränderungen erreichbar.
12 Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn einerseits der Radverkehr die
13 vorherrschende Verkehrsart ist, andererseits zu erwarten ist, dass er die
14 vorherrschende Verkehrsart wird. Die Einrichtung von Fahrradstraßen in Leipzig
15 muss sich am zweiten dieser Leitgedanken ausrichten. In der Regel wird in
16 Leipzig
17 eine Fahrradstraße ohne Freigabe von KfZ-Verkehr eingerichtet.

18 2) Ausbau der Radnetzes und breitere Radwege:

19 Die Leipziger Radverkehrsanlagen sind stellenweise schlicht nicht vorhanden und
20 an
21 Nadelöhren zu eng, um der Beanspruchung gerecht zu werden.
22 Radverkehrsanlagen sollten möglichst in der Komfortbreite von 3m geplant werden.
23 Dies ermöglicht das entspannte Radfahren nebeneinander und von Eltern mit ihren
24 Kindern. Insbesondere auf den Hauptachsen ist dies möglich. Die Verkehrsbelegung
25 des motorisierten Verkehrs auf den Magistralen in Leipzig ist rückläufig und so
26 gering, dass in der Regel der Verkehr auf einem Fahrstreifen abgewickelt werden
27 kann.

28 3) Verbesserung der Verkehrssituation an Hauptachsen für Radverkehr

29 Insbesondere die zentralen Fahrradverkehrsstraßen Leipzigs sind streckenweise
30 ungenügend ausgebaut und überlastet und gefährden dadurch Radfahrende. Wir
31 brauchen schnelle Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz. Angesichts der Klimakrise
32 wollen wir das auch zu Lasten des KfZ-Verkehrs anstoßen.

33 4) Stärkere Verfolgung von fahrradgefährdendem Verhalten

34 Falschparkende Autos auf Fahrradwegen erhöhen die Unfallgefahr für Fahrräder
35 massiv. Die Stadtverwaltung muss Radwege konsequenter schützen und
36 Falschparken auf diesen stärker und schneller ahnden. Die Fahrradstaffel der
37 Leipziger Polizei muss hier im Sinne der Radfahrenden tätig werden.

38 5) Protected Intersections als Standard für Leipzig

39 Kreuzungen sind wo möglich nach dem amerikanisch-niederländischen Vorbild der
40 "protected intersection" auszuführen.

41 6) Ausbau von Fahrradampeln, Keine Unterbrechung von Radstreifen
42 Radfahrende werden zu oft übersehen. An Kreuzungen sind Radverkehrsanlagen
43 bis zur Haltelinie durchzuziehen. Die Unterbrechung von Radstreifen wie in der
44 Karl-Liebknecht- oder der Georg-Schumann-Straße lehnen wir ab. Fahrradampeln
45 sollten an allen wichtigen Kreuzungen ergänzt werden. Beispielhaft sei an dieser
46 Stelle die gute Lösung einer Fahrradampel an der Leibnizstraße vor Einfahrt in
47 die
48 innere Jahnallee stadtauswärts genannt.

49
50 7) Schnellere Reaktion auf Schadensmeldungen und Kooperation mit ADFC
51 Radfahrende können problemlos und einfach über die Webseite des ADFC Schäden und
52 Störungen melden, welche dann übersichtlich in der Karte aufgeführt werden.
53 Leider können Monate vergehen, bis gefährliche Schlaglöcher im Kreuzungsbereich
54 ausgebessert werden. Frustration und Unverständnis sind die Folge. Wir fordern
55 deshalb eine bessere Reaktionszeit auf Schadensmeldungen und Störungen. Es gilt
56 nicht nur, die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen, sondern die bestehenden
57 Radverkehrsanlagen instand zu halten.

58 Marie Müser
59 Leon Kühn
60 Linus Bauer
61 Paul-Joachim Bomhard
62 Volker Holzendorf

63 1 vgl.

64 [https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2019/05/Auf-Leipzigs-Hauptstrassen-
rollt-14-Prozent-weniger-
Kfz-Verkehr-als-vor-15-Jahren-275426](https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2019/05/Auf-Leipzigs-Hauptstrassen-
65 rollt-14-Prozent-weniger-
66 Kfz-Verkehr-als-vor-15-Jahren-275426)

Begründung

Im ADFC-Fahrradklima-Test 2018 wird Leipzig mit einer nicht zufriedenstellenden Gesamtnote von 3,9 bewertet.³ Dies ist eine deutliche Abnahme im Vergleich zu den Tests der Vorjahre. Gleichzeitig stieg die Anzahl der Unfälle mit Fahrradfahrer*innen in Leipzig von 2017 auf 2018 um 12%.

Durchschnittlich alle zwei Monate stirbt eine

Fahrradfahrer*in auf Leipzigs Straßen. Diese Gefahren- und Verkehrssituation läuft jeglichen Bemühungen für einen zukunftsorientierten und nachhaltigen Stadtverkehr zuwider. Es kann nicht sein, dass die Verantwortung auf die Opfer einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik abgewälzt wird.

Die Stadtverwaltung Leipzigs und insbesondere der Oberbürgermeister zeigen sich trotz stark steigendem Aufkommen von Radfahrenden zögerlich beim Ausbau der Infrastruktur. So wurden zwar neue Fahrradstraßen beschlossen und eingerichtet. In der Praxis werden diese jedoch weiterhin durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer wie Tempo-30-Zonen wahrgenommen. Dies liegt auch an der ungenügenden Beschilderung: das Schild einer Fahrradstraße wird mit einer großen 30 auf der Fahrbahn irreführend ergänzt. Die Anordnung von Querparken in der Fahrradstraße untergräbt zudem die Idee der Fahrradstraße, da sie die Sicherheit von Radfahrenden massiv gefährdet.⁴ Wir rufen die Stadtverwaltung Leipzigs und den Oberbürgermeister dazu auf, die bereits eingerichteten Fahrradstraßen deutlich zu kennzeichnen und ihre Nutzung gemäß ihrer Bestimmung (Vorrang für Fahrradfahrende) durchzusetzen.

Im April dieses Jahres stellte das Jugendparlament den Antrag, die Karl-Liebnecht-Straße zur Fahrradstraße umzufunktionieren. Sie stellt die für Fahrradfahrende zweitwichtigste Verkehrsrouten Leipzigs dar, ist jedoch für diese an vielen Stellen ungenügend ausgebaut. Es zeichnet sich nicht ab, dass die nötigen Schritte für eine Verbesserung dieser Verkehrssituation eingeleitet werden. Die Stadt Leipzig muss die Situation für Fahrradfahrende auf dieser und allen Hauptachsen für Radverkehr maßgeblich verbessern. Dazu ist zwingend eine aktuelle Verkehrszählung an der Karl-Liebnecht-Straße durchzuführen.

Die Jahnallee erweist sich seit Langem als eine der gefährlichsten Straßen unserer Stadt. Erst tödliche Unfälle bewegten die Straßenverkehrsbehörde zu Überlegungen zur Umgestaltung des Verkehrsraumes. Es folgten jedoch kein größeres Umdenken, sondern eine Aufweitung des Straßenraums für den motorisierten Verkehr, da der Parkstreifen zugunsten einer Autospur aufgelöst wurde. Die gleichzeitig angeordnete Tempobeschränkung auf 30 km/h wird seitens der Stadtverwaltung nicht kontrolliert. Die Möglichkeit hier für den Radverkehr in Verkehrsversuchen nach §45, Absatz 1, Nr. 6 der StVO die beste Lösung zu finden, wurde vertan. Statt starke Maßnahmen zum Schutz der Radfahrer*innen zu ergreifen, plant die Stadtverwaltung Leipzigs nur eine Kampagne die „für mehr Respekt und Rücksichtnahme anderen Verkehrsteilnehmenden gegenüber sensibilisieren soll“. Dies kann keine Lösung für die aktuellen Probleme sein! Wir fordern die Stadtverwaltung Leipzigs und den Oberbürgermeister auf, statt PR-Kampagnen Mittel in konkrete Maßnahmen zu investieren.

2 Vgl.

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/D-ownload/So_ge

ht_Verkehrswende_ADFC-Booklet_Stand_05_2019.pdf, Seite 38

3 ADFC-Fahrradklima-Test 2018, Auswertung Stadtgrößenklasse: >500.000 Einwohner, Leipzig.

Online unter: <https://www.fahrradklima-test.de/> .

4 vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsbericht Nr. 41: Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen.