

18.05.2023

Bebauungspläne 6719-5 und 6718-2 „Urban dot“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung im o.a. Verfahren und geben wie folgt Stellung ab:

Allgemein:

Die zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Umwelt- und Naturschutz können für eine Beurteilung nur mit Einschränkung verwendet werden - insbesondere die Artenschutzprüfung - da die Ergebnisse der Prüfungen nur stark vereinfachend dargestellt werden. Darüber hinaus bestehen Diskrepanzen zwischen dem Text zu den Zielen und Zwecken der Planung und den Aussagen in den anderen Unterlagen.

So heißt es z.B. in dem Dokument zum Artenschutz:
"Keine Brutlebensräume planungsrelevanter Vogelarten."

Demgegenüber heißt es in dem Text zu Zielen und Zwecken der Planung:
"Nach vorliegenden Erkenntnissen früherer faunistischer Untersuchungen kommen im Plangebiet mehrere planungsrelevante Vogelarten vor. Sowohl die Gehölzflächen am Südfriedhof und an der DB-Strecke als auch die Brachflächen und extensiv genutzten Wiesen weisen geeignete Lebensraumbedingungen für planungsrelevante Vogelarten auf. Eine abschließende Beurteilung des Artenschutzes ist erst auf der Grundlage einer Brutvogelkartierung möglich."

Zur Bebauung:

Das Vorhaben ist mit einer ökologisch orientierten Stadtplanung nicht vereinbar. Wir vermissen die Berücksichtigung ökologischer Belange, wie sie auch von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) - auf welche auch in der Begründung Bezug genommen wird - in ihrem Kriterienkatalog¹ gelistet sind.

So wird sich im Vergleich zur Ist-Situation (Werte grob geschätzt aufgrund von Luftbildern (Stadtplan Bonn) und Planungsunterlagen) der Versiegelungsgrad für die Bereiche A-F, falls die Planung in der aktuell vorgesehenen Fassung verwirklicht wird, von aktuell ca. 45 % auf ca. 65 % erhöhen. Dabei sind die Planungen im 25 m breiten Freihaltekorridor entlang der Bahn sowie die Gewerbebestandsflächen (zwischen den Bereichen B und D) noch nicht berücksichtigt.

Zum Stadtklima:

In Bonn dominieren, bedingt durch die Ausrichtung des Rheintales, südöstliche Windrichtungen. In der Planungsunterlage zum Klima werden aber nur die Effekte bei westlichen Windrichtungen dargestellt und sind daher für sich alleine nicht repräsentativ. Die Angabe, daß sich durch die Bebauung die stadtklimatische Situation bezüglich der thermischen Auswirkungen gegenüber dem Ist-Zustand verbessern wird, ist nicht nachvollziehbar. Durch die Erhöhung des Versiegelungsgrades und die Errichtung von bis zu achtgeschossigen Gebäuden mit insgesamt ca. 71.000 m² Brutto-

¹<https://www.dgnb-system.de/de/quartiere/kriterien/>

Grundfläche, zzgl. eines Quartiersparkhauses, wird sich die Wärmekapazitätsdichte im Plangebiet deutlich erhöhen. Es ist nicht zu erwarten, daß diese zusätzliche Wärmespeicherung durch Dachbegrünung oder einzelne Bäume vollständig kompensiert werden kann, zumal die Wachstumsbedingungen für die Bäume vor allem in den Innenhöfen nicht optimal sein dürften. Des weiteren wird sich aufgrund der dichten Bebauung die Durchlüftung verschlechtern, was zu einer zusätzlichen thermischen Belastung führen dürfte. Gemäß der Planungsunterlage soll sich die Situation in den Abendstunden (22 Uhr) vor allem entlang der Nahum-Goldmann-Allee verbessern, entlang derer jedoch ausschließlich Büronutzung vorhanden ist.

Da der MIV aus den Quartieren herausgehalten werden soll, ist dort konsequenterweise auch die Anlage von versiegelten Verkehrswegen nicht notwendig. Um den Status quo der stadtklimatischen Bedingungen nicht zu verschlechtern, sollten daher alle nicht bebauten Flächen, die dem Verkehr (z.B. Feuerwehrezufahrten, Fußwege, Radwege) dienen, mit voll versickerungsfähigen Belägen² wie Schotterrasen und Kiesbelag ausgestattet werden.

Zum anderen wird die Umwandlung der mehrjährigen Blumenwiese in eine Kleingartenanlage anders, als in den Unterlagen dargestellt, die mikroklimatische Situation gegenüber dem Ist-Zustand verschlechtern. Die Strahlungsbilanz hochgrasiger Wiesen ist, aus bioklimatischer Sicht, aufgrund ihrer ausgleichenden Wirkung deutlich günstiger als diejenige von Gartenflächen zu bewerten. Auf Wiesen kann durch den hohen Makroporenanteil im Boden das Niederschlagswasser auch bei Starkregenereignissen gut versickern, die Verschlammungsgefahr ist deutlich reduziert.

Zum Verkehr:

Es fehlt an nahegelegenen ÖPNV-Angeboten im Plangebiet. Die Entfernung zur Bahnhaltestelle UN-Campus ist mit 500-1000 m fußläufig relativ groß. Darüber hinaus wird durch den geplanten Bau eines Parkhauses und der Tiefgaragen der MIV weiter gestärkt. Auch die geplante Unterführung der Dottendorfer Straße unter der Bahnstrecke hindurch wird zur weiteren Attraktivitätssteigerung des MIV beitragen. Hier würde eine Unterführung nur für Fußweg und Radweg - ähnlich derjenigen an der Königstraße - eine umweltverträglichere Mobilität fördern. Im Hinblick auf eine möglicherweise doch genehmigungsfähige Wohnnutzung des Bereichs A sollte ein weitestgehend parkraumfreies Quartier geplant werden.

Die Aussage "Eine Bushaltestelle (Linie 634) befindet sich unmittelbar im Plangebiet." ist nicht richtig. Die Linie 634 verläuft östlich der Bahnstrecke, ist daher nur umständlich zu erreichen und ist als Ost-West-Linie (Venusberg, Universitätsklinikum - Kessenich - Bundeskanzlerplatz - Heussallee/Museumsmeile - Gronau; die zum Plangebiet nächstgelegene Haltestelle liegt am Bahn-Haltepunkt UN-Campus) für die Anbindung des Plangebietes nur von untergeordneter Bedeutung. Hinzu kommt die geringe Frequenz, in welcher diese Linie bedient wird. Sie fährt montags bis freitags nur halbstündlich, samstags und sonntags überhaupt nicht. Auch die Stadtbahnhaltestelle Ollenhauerstraße erschließt mit rund ca. 400 m bis mehr als 800 m Distanz nur Teile des Plangebietes in einem akzeptablen Bereich. Die Anbindung an die Linie 631, welche über die Karl-Barth-Straße verläuft, ist aufgrund der Entfernung von ebenfalls mehreren hundert Metern von den geplanten Wohn-/Büroquartieren ebenfalls nicht als gut zu bezeichnen, zumal auch diese nur im Halbstundentakt verkehrt, sonntags nur stündlich. Damit wird zeitgemäßen umweltschonenden Mobilitätsbedürfnissen nicht begegnet.

²https://www.lanuv.nrw.de/fileadmin/lanuv/boden/bodenschutz/bodenschutz_bauen/pdf/Versickern_statt_Versiegeln_Stadt_Siegen.pdf

Der in der Begründung benutzte Begriff "autofreie Siedlung" ist (wie auch in anderen Bebauungsplänen der Stadt Bonn) irreführend, da er sich nur auf Sichtbarkeit und Präsenz des MIV zwischen den Gebäudekomplexen bezieht, während weiterhin ein umfangreiches Angebot an Parkplätzen für den MIV in Tiefgaragen und einem Parkhaus bereitgestellt wird.

Der auf Betreiben der Stadt Bonn vorgesehene Bau einer Unterführung der Dottendorfer Straße unter der DB-Strecke soll als Motor für die weitere Entwicklung des Gebietes westlich der Bahnstrecke dienen. ("Die Bahnunterführung an der Dottendorfer Straße ist für die weitere Entwicklung des Bundesviertels und der Bahnquartiere westlich der DB-Strecke von zentraler Bedeutung." (Stadtbaurat Wiesner, General-Anzeiger, 05. September 2018)). Das heißt, daß eine Attraktivitätssteigerung der Dottendorfer Straße für den MIV geplant ist. Damit besteht eine Diskrepanz zwischen dem gegenüber der Öffentlichkeit propagierten Anspruch der Stadt Bonn als "Klimastadt" und der tatsächlichen Stadtplanung.

Mit der zunehmenden Wahrscheinlichkeit von Starkregenereignissen ist mit einer häufigeren Überflutung von Teilen des Plangebietes zu rechnen. Dies gilt dann in besonderem Maße für Unterführungen. Auch aus diesem Grund ist eine geplante Unterführung als bedenklich einzuordnen.

Aufgrund der nicht befriedigenden Anbindung an den ÖPNV halten wir das Projekt in der bisherigen Planung für problematisch. Z.B. wäre eine bessere ÖPNV-Anbindung aus Richtung Dottendorf (Straßenbahnlinien 61/62) notwendig.

Zum Biotopschutz:

Die Vernetzungsfunktionen der Biotope entlang der Bahntrasse wurden in den letzten Jahren - auch durch rigorose und rechtlich fragwürdige (Rückschnitt vorjährigen/älteren Zuwachses während der Brutzeit) Maßnahmen der Deutschen Bahn - mehr und mehr verringert. Da geplant ist, auch die verbleibenden Grünstrukturen entlang des Radweges bzw. der Bahn zugunsten eines Ausbaus der Bahnstrecke auf drei bis vier Gleise sowie der Verbreiterung des Radweges auf vier Meter und der zusätzlichen Anlage eines Fußweges von 2,50 m Breite zu entfernen, halten wir es für zwingend notwendig, zur Aufrechterhaltung des Nord-Süd-Biotopverbundes dies bei der Gestaltung des Plangebietes entsprechend zu berücksichtigen. Ein planerisch verbindliches Erhaltungskonzept für die bahnbegleitenden Grünflächen, insbesondere zwischen der Reuterbrücke und Friesdorf, ist dringend notwendig.

Die geplante Umwandlung des Bereichs F - aktuell eine mehrjährige Blumenwiese (s.u.) - in eine Kleingartenanlage stellt aus naturschutzfachlicher Sicht eine gravierende Verschlechterung dar. Extensiv gepflegte Biotope dieser Größenordnung in einer städtischen Umgebung - ca. 8.000 m² - sind dort als Lebensraum vor allem für Insekten von herausragender Bedeutung.

Zum Artenschutz:

Zauneidechse:

In dem Dokument zu den Zielen und Zwecken der Planung wird auf eine günstige Lebensraumeignung für Eidechsen im Plangebiet hingewiesen. Demgegenüber heißt es an anderer Stelle im selben Dokument: "Die Begehungen des ehem. C. Miesen-Geländes ergaben keinen Nachweis eines Vorkommens der streng geschützten Zauneidechse. Die nächsten größeren Vorkommen befinden sich an der Bahnstrecke westlich des Hauptbahnhofes von Bonn. Da diese unzureichend mit dem Plangebiet an der Dottendorfer Straße angebunden sind, ist eine sukzessive

Besiedlung des Raumes nicht wahrscheinlich. Eine vertiefende Betrachtung ist demnach nicht erforderlich."

Potentialabschätzungen sind für FFH-Arten bei einer günstigen Lebensraumeignung nicht ausreichend. Die Erfassung von Zauneidechsen kann nur durch qualifizierte Reptilienexperten durchgeführt werden. Aufgrund der verschiedenen jahres- und tageszeitlichen Aktivitätsphasen der Zauneidechse sind dabei mehrere Begehungen zwischen April und September zu unterschiedlichen Tageszeiten durchzuführen, erst durch eine systematische Erfassung mit mindestens sechs Begehungen an Tagen mit günstiger Witterung ist eine hohe Nachweissicherheit der Art gegeben³. Um den gesetzlichen Anforderungen an den Artenschutz gerecht zu werden, ist daher eine entsprechend qualifizierte Untersuchung notwendig.

Aus den Unterlagen geht auch nicht hervor, ob vor den zwischenzeitlich durchgeführten Arbeiten (s.u.) auf dem Miesen-Gelände eine qualifizierte Untersuchung, wie oben skizziert, auf das Vorkommen von Zauneidechsen-Populationen stattgefunden hat. Wir fordern eine diesbezügliche Aufklärung.

Gartenschläfer:

Durch die Baumaßnahme ist der Gartenschläfer betroffen. Deutschland fällt nach der Nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt für die Erhaltung dieser Art ein hohes Maß an Verantwortung zu, da es mehr als 10% am Verbreitungsgebiet ausmacht und ein großer Teil seiner Population hier lebt. Im Rheinland erreicht der Gartenschläfer die nördliche Verbreitungsgrenze seines zusammenhängenden mittel-/west-/südeuropäischen Areals. Gemäß der aktuellen Roten Liste gefährdeter Säugetiere Deutschlands (2020) ist er stark gefährdet, es muß davon ausgegangen werden, daß sich im Laufe der letzten 30 Jahre sein europäisches und damit weltweites Verbreitungsgebiet um mindestens 50% reduziert hat. Im Rahmen eines bundesweiten Forschungsprojekts⁴ wird aktuell nach den Ursachen für den starken Rückgang seiner Bestände geforscht. Wir halten es daher für nicht verantwortlich, solange nicht diese Ursachen geklärt und erfolgversprechende Maßnahmen zum Schutz der Art identifiziert sind, einen Eingriff in seinen Lebensraum vorzunehmen. Auf jeden Fall sind Rücksprache und Abstimmung mit Fachleuten, die über ausgewiesene Expertise im Bereich Gartenschläfer verfügen, dringend geboten.

Wanderfalke:

Auf dem Gelände des angrenzenden Heizkraftwerks brüten in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet Wanderfalken. Diese reagieren insbesondere während der Eiablagezeit sehr empfindlich auf ungewohnte Störungen. Daher sollte eine explizite Prüfung, ob Bautätigkeiten im nördlichen Bereich des Miesen-Geländes zu Störungen der Wanderfalken - insbesondere zur Brutzeit (Anfang März bis Ende Mai) - führen können und welche Vermeidungsmaßnahmen ggf. notwendig sind, durchgeführt werden.

Zu den einzelnen Bereichen:

Zu Bereich A (ehemaliges Miesen-Gelände):

Das Areal hat eine Größe von ca. 45.000 m², davon sind ca. 34.000 m² durch vorgehende Nutzungen versiegelt (Grundlage: Luftbild 1997). Nach der aktuellen Planung ist für das Gelände ein Versiegelungsgrad geplant, der mindestens dem bisherigen entsprechen dürfte.

³Willigalla, C., Hachtel, M., Kordges, Th. & Schwartz, M. (2011): Zauneidechse. - In: Handbuch der Amphibien und Reptilien Nordrhein-Westfalens. Bd. 2. - Bielefeld: Laurenti-Verlag. S. 943-976.

⁴<https://www.gartenschlaefer.de/>

Leider wurde im Zuge von in den letzten Jahren durchgeführten Arbeiten auf dem Miesen-Gelände vor allem der östliche, inzwischen infolge Sukzession mit lockerem Baum- und Buschbestand bestandene und sich durch eine hohen Bestand an Singvögeln (z.B. Mönchsgrasmücke, Heckenbraunelle, Dorngrasmücke) auszeichnende, an den Radweg angrenzende Teil des Miesen-Geländes, stellenweise entwertet und als Ablagerungsstätte nicht nur für gerodetes Baum- und Strauchholz, sondern auch für angefallenen Müll genutzt.

Die geplante Bebauung entspricht nicht den Anforderungen an eine ökologisch orientierte Quartiersplanung. Insbesondere sind das vorgesehene Parkhaus und die Tiefgaragen als MIV-fördernde Maßnahmen zu sehen. Darüber hinaus ist angesichts einer nicht mehr wachsenden Nachfrage nach Büroraum das Konzept zu beanstanden. Zur Zeit ist die nächstgelegene Wohnbebauung westlich der Bahntrasse (Erftweg) nur ca. 250 m Luftlinie vom Heizkraftwerk Kessenich entfernt. Nimmt man dies als Maßstab für immissionsschutzrechtliche Unbedenklichkeit, ist es nicht ersichtlich, warum nicht zumindest der südwestliche sowie der direkt an der Dottendorfer Straße liegende Bereich des Miesen-Geländes für eine Wohnbebauung anstelle einer Büronutzung vorgesehen sind. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, daß das Gelände aufgrund der vorherrschenden Winde - laut Klimanalyse dominieren in Bonn Winde aus südöstlichen Richtungen - vergleichsweise wenig gegenüber Emissionen aus nördlichen Richtungen exponiert ist.

Notwendige Änderungen in der Bebauungsplanung ergeben sich auch aus der "Topographischen Fließweganalyse". Diese hat ergeben, daß bei Starkregenereignissen mit großflächigen Überschwemmungen - Überstauungen von bis zu 1 Meter und mehr - zu rechnen ist. Davon ist vor allem der bahnahe Bereich betroffen. Für diesen böte sich daher eine weniger überschwemmungssensible Nutzung an, wie z.B. die eigentlich für den Bereich F vorgesehene Kleingartenanlage. Für den dauerhaften Erhalt der Anlage wäre diese außerhalb des 25 m-Korridors anzulegen.

Durch eine Reduktion der Anzahl der Baukörper, zumindest um das Parkhaus, einer Neuordnung der verbleibenden Gebäude, einer Abgrenzung dieser durch eine Kleingartenanlage in Richtung Bahn sowie ggf. einer Teil-Entsiegelung kann auf dem Miesen-Gelände eine flächensparende und biodiversitätsschonende Neuordnung durchgeführt werden.

Zu Bereich C (ehemalige Friedhofserweiterungsfläche Südfriedhof):

Im Integrierten Freiraumsystem (IFS) wird als Entwicklungsziel "Erhaltung" angegeben. Dies sollte sich folglich, sofern die Aussagen des IFS ernst genommen werden, auch in der Bebauungsplanung als Verzicht auf Bebauung niederschlagen. Gemäß ZURES-Planungshinweiskarte besitzt diese Fläche - ebenso wie die Bereiche D, E, und F - eine hohe bioklimatische Bedeutung. Solche Flächen zeichnen sich durch wichtige klimaökologische Funktionen mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung aus.

Zu Bereich E (Arrondierungsflächen entlang der Bahntrasse):

Hier wäre eine Aussparung des östlichen Bereichs, also entlang des Freihaltekorridors von der Bebauung, vorzusehen. Damit könnte bei Verwirklichung der Verkehrsplanung zumindest ein schmaler Grünkorridor erhalten bleiben.

Zu Bereich F (Hundesportplatz, Brachfläche):

Dieser Bereich, ca. 0,81 ha groß, wurde in den letzten Jahren durch das Grünflächenamt bzw. die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft neu gestaltet. Die abgrenzende Kirschlorbeerhecke wurde gerodet, aus dem Rodungsmaterial wurden Totholzhaufen als Lebensraum für Insekten und Unterschlupfmöglichkeit für Igel errichtet. 2019 wurde eine mehrjährige Blumenwiese angelegt,

deren Pflege der Biologischen Station Bonn / Rhein-Erft obliegt. Diese für eine Beurteilung des Vorhabens in diesem Bereich wichtige Information ist in den Unterlagen nicht enthalten.

Es ist daher völlig unverständlich (und auch dem Steuerzahler nicht vermittelbar), daß diese - sicherlich mit einigem finanziellen und personellen Aufwand betriebene - ökologische Aufwertungsmaßnahme nun einer Umwidmung zur Kleingartenanlage im Bebauungsplan weichen soll. Im IFS wird als Entwicklungsziel eine Anreicherung angegeben. Wir halten daher den Erhalt dieser Fläche und die Weiterführung ihrer Pflege durch die Biologische Station Bonn / Rhein-Erft für zwingend geboten. Daß eine Kleingartenanlage im Bebauungsplan vorgesehen ist, ist zwar zu begrüßen, jedoch ist für diese eine geeignete Fläche an anderer Stelle im Plangebiet vorhanden (vgl. Teilbereich A Miesen-Gelände).

Abschließende Bemerkungen / Forderungen:

Insgesamt ergibt sich die Notwendigkeit, keine zusätzliche Versiegelung zu verursachen und im Plangebiet einen größtmöglichen natürlichen Retentionsraum vorzuhalten. In diesem Sinne sind Anpassungen der Planung notwendig. Durch Verzicht, zumindest deutliche Reduzierung der Wohnbebauung in dem ökologisch sensiblen Bereich C und eine Neuplanung für den Bereich A (Reduzierung der Bürogebäude, Verzicht auf Parkhaus, stattdessen Wohnbebauung entlang der Straße) ist eine Netto-Nullversiegelung gegenüber dem Ist-Zustand möglich, ohne daß auf die Schaffung von Wohnraum verzichtet werden muß.

Für die Kleingartenanlage sollte durch Verordnung eine ökologische Bewirtschaftung sichergestellt werden. Die kommunalen Möglichkeiten können z.B. dem Positionspapier des Bundesverbandes Deutscher Gartenfreunde (BDG) „Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung von Kleingärten“ entnommen werden⁵.

Der Baumbestand entlang der Dottendorfer Straße, zwischen "In der Raste" und der Bahnschranke, ist laut Baumkataster zwischen 73 (Rot-Buche) und 93 Jahren (eine Sommer-Linde, eine Gleditsie, zwei Robinien) alt. Großkronige Straßenbäume spielen eine herausragende Rolle auch für die Gesundheit, wie eine kürzlich erschienene Studie in "The Lancet" wieder herausgearbeitet hat und auch der Leiter des Bereichs Stadtgrün, Dieter Fuchs, hervorhob (Interview im Deutschlandfunk anlässlich des "Tag des Baumes" am 25. April 2023⁶). Dieser alte Baumbestand ebenso wie derjenige entlang der Straße "In der Raste" - hauptsächlich Ahornblättrige Platanen, ca. 50-60 Jahre alt - sollte daher erhalten bleiben.

Der seit vielen Jahren schleichenden Zerstörung des Nord-Süd-Biotopverbundes durch Baumaßnahmen im Korridor entlang der Bahnlinie sollte endlich entgegengewirkt werden. Diese Zerstörung wird auch durch die geplante Verbreiterung des Radweges, den zusätzlichen Bau von Gleisen und die Anlage eines Fußweges fortgesetzt werden. Darüber hinaus ist geplant, das Gelände des jenseits der Bahnlinie liegenden ehemaligen Landesbehördenhauses weit über die jetzige Versiegelung hinaus zu bebauen, wobei eine ca. 10.000 m² große, bisher unbebaute Fläche (z.T. ehemaliges, ca. Mitte der 1980er Jahre angelegtes, Kreuzkröten-Biotop), die aktuell von dichtem Gebüsch geprägt ist, überbaut werden soll.

Damit die Ziele des Klimaschutzes mit den Anliegen des Naturschutzes - welcher eine unerläßliche Bedingung für wirksamen Klimaschutz ist, aber in der gegenwärtigen Planung völlig ignoriert wird -

⁵ <https://kleingarten-bund.de/de/bundesverband/positionspapiere/massnahmen-zur-oekologisc/>

⁶ <https://www.deutschlandfunk.de/strassenbaeume-und-die-klimaerwaermung-interview-dieter-fuchs-dlf-48f27a42-100.html>

nicht kollidieren, ist daher eine Anpassung der beiden Bebauungspläne sowie damit verbundener nachfolgender Planungen notwendig. Dazu sollten auch Überlegungen gehören, den bahnparallelen Straßenraum (Oscar-Romero-Allee, Nahum-Goldmann-Allee, August-Bebel-Allee) zu reduzieren und ökologisch aufzuwerten. Ebenso sollte geprüft werden, wie dem Rad- und Fußverkehr aus dem Bereich der Bebauungspläne - und darüber hinaus - mittels einer flächensparenden Lösung (wie z.B. an der Königstraße) eine Querung der Bahnlinie angeboten werden kann, um auf einen Aus- bzw. Neubau solcher Trassen auf der Westseite der Bahntrasse, die naturschutzfachlich als kritisch zu betrachten sind, verzichten zu können. Als Grundvoraussetzung für die weitere Verkehrsplanung bezüglich des Radweges ist eine umfassende Analyse des Radverkehrs auf den bestehenden Radwegen entlang der Bahnlinie notwendig.

Im allgemeinen weisen wir nochmals auf unsere Forderungen bezüglich einer ökologisch orientierten Stadtplanung hin. Als Voraussetzung dafür muß eine umgehende Erfassung von Entsiegelungspotentialen (Beispiel Berlin⁷) stattfinden sowie ein Konzept zur Netto-Null-Flächenversiegelung für perspektivisch spätestens 2030 (Diskussion in Leipzig⁸) entwickelt werden, damit die Forderungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen⁹ auf lokaler Ebene umgesetzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

 (BUND KG Bonn)

⁷ <https://daten.berlin.de/datensaetze/entsiegelungspotenziale-umweltatlas-wms>

⁸ <https://www.l-iz.de/politik/leipzig/2022/09/der-stadtrat-tage-leipzig-soll-bis-2030-die-netto-null-versiegelung-anpeilen-472115>

⁹ https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2016_Umweltgutachten_HD.html