



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

Stadt Leipzig, Der Oberbürgermeister
Dezernat VI, Stadtentwicklung und Bau
Mobilitäts- und Tiefbauamt
Abt. Ingenieurbauwerke
Prager Str. 120
04317 Leipzig

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
Landesverband Sachsen e.V.

Landesgeschäftsstelle
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Tel. +49 0371 301 477

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

Chemnitz, 31. Januar 2025

Ihr Zeichen:

Schreiben vom 17. Dezember 2024

Stellungnahme zum Ersatzneubau Parthenbrücke über die Parthe (Bauwerks-Nr. I/G07) hinter Gelände Sportschule Egidius Braun am Parthe-Mulde-Radweg - Verbändebeteiligung Entwurfsplanung

Sehr geehrte Frau Schwaß,

der BUND Landesverband Sachsen e. V. und die Regionalgruppe Leipzig bedanken sich für die Beteiligung im vorliegenden Verfahren.

Das Vorhaben betrifft den Ersatzneubau einer Parthenbrücke zwischen Abtaundorf und Mockau. Die auffällige Fußgängerbrücke soll künftig barrierefrei und Teil einer Hauptradroute sein.

Der BUND stimmt dem Vorhaben als Lückenschluss einer Hauptradverbindung grundsätzlich zu. Vorhaben und Planunterlagen sind jedoch zu eng gefasst, um angesichts des erheblichen Aufwandes für den Brückenbau eine insgesamt anforderungsgerechte Infrastruktur hervorzubringen. Zum einen wird die erforderliche Breite für eine Geh- und Radwegbrücke erheblich unterschritten. Zum anderen fehlt der zugehörige Radwegebau. Dieser ist in das Projekt zu integrieren, um wiederholte Planverfahren und Eingriffe im Gebiet zu vermeiden. Das Vorhaben ist in seiner Gesamtheit naturschutzfachlich zu bilanzieren und umzusetzen.

Für den zugehörigen, im Projekt fehlenden, Radweg empfehlen wir gebundene, aufgehellte Deckschichten. Vorzugsweise drei Meter breit in Asphaltbauweise, mit schattenspendenden (Obst)Gehölzen. Dies steht der Lage im LSG und Überschwemmungsgebiet nicht entgegen. Vielmehr wird dadurch nachhaltige Mobilität ganzjährig möglich und die Saumstreifen entlang der Wege können sich ohne Befahrung und Betretung besser entwickeln.

Sofern diese Hinweise keine Berücksichtigung finden und der zugehörige Radwegebau nicht absehbar ist, lehnt der BUND das Vorhaben als unzureichend ab.

Spendenkonto BUND LV Sachsen e.V.
GLS Gemeinschaftsbank eG
IBAN DE84 4306 0967 1162 7482 00
BIC GENODEM1GLS

Geschäftskonto BUND LV Sachsen e.V.
GLS Gemeinschaftsbank eG
IBAN DE57 4306 0967 1162 7482 01
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister
Chemnitz VR 783
Steuernummer
215/140/00740

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucherschutzverband sowie eine anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerabzugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

Veranlassung

Mit Beschluss des Radverkehrsentwicklungsplanes 2030+ (RVEP) und des Hauptnetzes Rad wurde die stadtteilverbindende Hauptradroute IR III entlang der Parthe neu festgelegt.¹ Als Hauptroute des Sachsennetz Rad hat sie zugleich überregionale Bedeutung (Parthe-Mulde-Radroute, Radweg Berlin-Leipzig).² Sie verläuft künftig ab der Volbedingstraße westlich der Parthe und quert diese in Höhe der Sportschule, um den bisherigen, östlichen Verlauf fortzusetzen.

Möglich wird diese Führung durch den geplanten Ersatzneubau der Parthenbrücke, die im Bestand mit Treppenanlage weder radfahrtauglich noch barrierefrei ist.

Mit Verlagerung des Radverkehrs auf die westliche Seite werden die ausgebaute Zufahrt zum Freibad sowie der Weg 1205 zur Beuthstraße und weiter zur Mockauer Post als Verbindungen relevant. Zugleich erübrigt sich ein problematischer Ausbau des östlichen Uferweges, der mit 2 m Breite nun überwiegend den Spaziergängern und Anwohnern vorbehalten ist. Dies begrüßen wir als BUND aus verkehrlicher und naturschutzfachlicher Sicht.

Umgriff des Vorhabens

Der infolge des Brückenbaus induzierte, notwendige Radwegebau im Plangebiet ist als Teil des Vorhabens sowie bei der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung zu berücksichtigen. Er ist zeitnah zu realisieren, um eine funktionsfähige Infrastruktur mit passenden Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten und spätere Eingriffe zu minimieren.

Die Einordnung als Hauptradroute erfordert nicht nur den Ersatzneubau der Brücke als Lückenschluss, sondern auch den Ausbau der anschließenden Wege. Beide Maßnahmen sind notwendige Radverkehrsinfrastruktur und bedingen einander.³ Der BUND hält es für geboten, den zugehörigen Radwegbau dem aktuellen Vorhaben (Brückenbau) zuzuordnen - im Sinne einer linienförmigen Gesamtmaßnahme im Gebiet. Dabei ist der erforderliche Wegebau hinsichtlich seiner bautechnischen Lösung und naturschutzfachlichen Auswirkung planerisch und verfahrensrechtlich zu sichern. Zur Vermeidung von wiederholten Eingriffen, Planungen, Beteiligungen und Maßnahmen empfehlen wir, den Radwegebau auch zeitnah umzusetzen.

Angesichts der erheblichen Baukosten für die Brücke (1,93 Mio. €) würde ein unzureichender Wegebau die Investition in die Brücke konterkarieren. Da die westliche Zufahrt ohnehin als Baustraße angelegt wird, empfehlen wir, diese gleich mit der erforderlichen Tragschicht für den künftigen Radweg herzustellen und den Wegebau mit einer gebundenen Deckschicht abzuschließen.

Die zugehörigen Radwege mit Ausbaubedarf im Gebiet sind:

- westliche Brückenzufahrt ab Weg 1205 (ca. 140 m)
- Weg 1205 vom Freibad Schönefeld bis zur Beuthstraße (ca. 550 m)

Zudem empfehlen wir zu prüfen, ob für die östlich angrenzende Sportschule in Höhe der Brücke ein Zugang oder eine (ggf. temporäre) Durchwegung möglich ist.⁴

¹ Beschluss VII-DS-08911, 2024; Stadt Leipzig

² Radverkehrskonzeption Sachsen 2019, Anlage 3; SMUL

³ Beschluss VII-DS-08911, 2024; Stadt Leipzig

⁴ „Stadt der kurzen Wege“

Hinweise zur Brücke

Die vorhandene Brücke wird durch einen Ersatzneubau mit gleicher Stützweite und einer **nutzbaren Breite von 3,00 m** ersetzt. „Das neue Bauwerk wird etwas schmaler als der Bestand mit 3,22 m lichter Breite, es erfolgt eine Optimierung gegenüber dem Bestand.“⁵

Damit unterschreitet die neue Brücke das erforderliche Mindestmaß erheblich: „Überführungen, die vom Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, sind **mindestens 4,00 m breit**“.⁶ Diese Unterschreitung ist nicht plausibel angesichts einer Haupttradroute mit Barrierefreiheit und dem Aufenthaltsbedürfnis auf einer Brücke in attraktiver Lage. Zumal die physische Einengung durch beiderseitige Geländer über 40 m lang ist, Gefällestrrecken betrifft, im Verlauf verschwenkt und auf der Ostseite eine rechtwinklige Einmündung darstellt. Die Unterschreitung der Mindestmaße stellt auch keine naturschutzfachlich nachvollziehbare „Optimierung“ dar: Die Überbauten von Brücke und Rampe überspannen das Gewässer und die Uferbereiche und beeinträchtigen diese nicht. Zudem sitzen die Überbauten auf ohnehin breiten Gründungskörpern: „Zur sicheren Einordnung der Mikropfähle neben den vorhandenen Spundbohlenpfählen hat der Pfahlkopfbalken seitlich der Widerlager eine Verbreiterung von 40 cm.“⁷ Die Pfahlkopfbalken sind 5,09 m breit und können problemlos breitere Überbauten aufnehmen.⁸ Dies wäre auch gestalterisch vorteilhaft.

Schutzgebiete und Maßnahmen

Die Eingriffe sind insbesondere durch Flächenminimierung beim Bau und Betrieb zu begrenzen. Das gelingt am besten mit einer hinreichend dimensionierten Infrastruktur, die den Radverkehr fördert und lenkt - und damit die angrenzenden Flächen nicht belastet.

Dem steht der Lage im LSG und Überschwemmungsgebiet nicht entgegen. Vielmehr wird dadurch nachhaltige Mobilität ganzjährig möglich und die Saumstreifen entlang der Wege können sich ohne Befahrung besser entwickeln: offenporig, wasserreich und vital.

Aus den Schutzgebietsverordnungen ergeben sich Zuständigkeiten, jedoch keine spezifischen Anforderungen an den Brücken- und Wegebau. Das großräumige LSG zwischen Mockauer Straße und Theklaer Straße umfasst zahlreiche Wege, Straßen, Hauptstraßen und Bebauungen. Es erschließt sich nicht, warum ausgerechnet selbständige Haupttradrwege nur in disfunktionaler Bauweise (ohne gebundene Deckschicht) zulässig sein sollten. Zumal konkrete Vorteile von wassergebundenen Decken als Radwege nicht belegt sind (s. folgende Abschnitte).

Die geplante Brücke mit offener Rampenkonstruktion sowie ein robuster Wegebau mit gebundener Deckschicht sind Voraussetzungen, damit die Parthenaue künftig gequert sowie auentypisch und schadenfrei überflutet werden kann.

Sofern infolge des bisher nicht betrachteten Wegebbaus weitere Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden, können diese den Biotopverbund im Plangebiet verbessern, bspw.:

- Gewässerrenaturierung durch Anschluss der Gumpen unter der Rampe und Rückbau der rechten (westlichen) Uferbefestigung

⁵ 001_03926_Erl_EP_240925; Abs. 1.4 Bauwerksgestaltung

⁶ ERA 2010, Abs. 5.3 Unter- und Überführungen

⁷ 001_03926_Erl_EP_240925; Abs. 3.1.2 Gründung der Widerlager

⁸ 008_1_Bauwerksplan_An_sicht_LS_GR_Schnitte

- Verschattung der Parthe und der Wege durch geeignete Gehölze

Anlage LFB, Bilanzierung

Der zum vollständigen Lückenschluss notwendige Radwegebau ist als implizierter Bestandteil des Vorhabens bei der EA-Bilanzierung zu berücksichtigen (s. Umgriff des Vorhabens).

Die vorliegende Bilanzierung erfolgt mit dem Leipziger Bewertungsmodell⁹. Nach unserer Einschätzung ist das Bewertungsmodell nur bedingt geeignet, komplexe Zusammenhänge eines nahräumigen Wasserhaushaltes abzubilden. Zudem fehlen wichtige Auswirkungen für Mensch und Natur infolge Nutzung. So werden bspw. Staubentwicklung, verkehrsökologische Aspekte (Klima, Schadstoffe) oder auch Nachteile durch ungeeigneten Wegebau nicht erfasst. Dies wäre grundsätzliche Aufgabe der Planrechtfertigung. In der Praxis aber wird das von den zuständigen Naturschutzbehörden sehr frei interpretiert. Dies führt zu einem Flickenteppich von (ungeeigneter) Radverkehrsinfrastruktur.

Die hier im Vorhaben vorgenommene pauschale und eindimensionale Bewertung nach der sichtbaren Oberfläche vernachlässigt die Wechselwirkungen zwischen angrenzenden Teilflächen sowie im Untergrund. Dies führt bei Kleinflächen bspw. beim Wegebau zu unzutreffenden Ergebnissen.

Sofern dies lediglich mehr Ausgleichserfordernis zur Folge hätte, wäre das im nutzerspezifischen und naturschutzfachlichen Sinne unschädlich. Die häufige Konsequenz beim Wegebau ist jedoch, dass insbesondere für Radverkehr eine ungeeignete Infrastruktur präferiert wird, die weder den Anforderungen genügt noch nachhaltig oder naturschutzfachlich begründet ist. Anstatt gebundene Deckschichten, gern auch sickerfähig, und filterstabile Tragschichten gezielt anzuwenden, um den Wasserhaushalt der Seitenbereiche zu verbessern, werden oft wassergebundene Decken oder Rasengittersteine verbaut, die in der Praxis die ihnen zugeschriebenen Eigenschaften nicht erfüllen.

Tabelle A1: Bewertung des Bestands der Eingriffsfläche

Biotoptyp/ Nutzungstyp	Fläche [m ²]	15%		10%		10%		50%		15%		GL/ NT	Wertzahl gew. Nutzungstyp
		Boden Leistungs- zahl	Teilwert- zahl	Klima Leistungs- zahl	Teilwert- zahl	Wasser Leistungs- zahl	Teilwert- zahl	Flora/ Fauna Leistungs- zahl	Teilwert- zahl	Landsch.- bild Leistungs- zahl	Teilwert- zahl		
Vollversiegelte Fläche	1.590	0	0	0	0	0	0	0	0	70	111.300	17	16.695
Wasserdurchlässige Befestigung	2.456	15	36.840	15	36.840	15	36.840	8	19.648	70	171.920	20	48.506

Abb. 1 Anlage FNP (Auszug)

Bei den hier „vollversiegelten Flächen“ (Abb.1) sind auch schmale Wege mit gebundenen Deckschichten enthalten, die nicht an die Kanalisation angeschlossen sind und frei über die Bankette entwässern. Nur wenig Regenwasser verdunstet auf der Oberfläche, es steht überwiegend dem Seitenraum zur Verfügung und führt zu vitaler Vegetation und pflanzenbasierter Verdunstung. Auch die Versickerung ist nicht eingeschränkt, da hier neben dem großen Seitenraum auch die ungebundene Tragschicht des Wegekörpers mitwirken kann. Zutreffend für den Wasserhaushalt wäre eine Leistungszahl oberhalb 30 statt 0 (Abb. 2).

⁹ Leipziger Bewertungsmodell für die Bilanzierung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie deren Ausgleich und Ersatz; Stadt Leipzig, 2016

Bewertungsschema für das Schutzgut Wasser					
0	15	20	30	35	50
völlig versiegelte Flächen	Beläge mit geringer Wasserdurchlässigkeit	Beläge mit höherer Wasserdurchlässigkeit	Flächen ohne Oberflächenabfluss	befestigte Flächen ohne Oberflächenabfluss mit geringer Vegetationsentwicklung	zeitweise vegetationsbedeckte Flächen mit offenem Boden
bis auf den Verdunstungsanteil wird das Niederschlagswasser durch Kanalabfluss dem Landschaftsraum entzogen	teils Verdunstung, teils Abfluss in den Kanal, teils Versickerung ins Grundwasser	Anteil des versickernden Wassers ist höher als bei 15 WP	nur Verdunstung und Versickerung, keine Wasserhaltung durch Pflanzen		ein Teil des Wassers wird durch die Verdunstung der Pflanzen über einen längeren Zeitraum wieder an den Landschaftsraum abgegeben

Abb. 2 Bewertungsschema Leipziger Modell (Auszug)

Im Gegensatz dazu nimmt bei wassergebundenen Decken die anfängliche Wasserdurchlässigkeit nach kurzer Zeit ab und der oberflächige Verdunstungsanteil zu (Pflützen). Der Wasserhaushalt ist schlechter als bei Wegen mit gebundenen Deckschichten. Zudem werden die Saumstreifen befahren und verdichtet. Sie sind weniger sickerfähig und bodenaktiv.

Um dies zu berücksichtigen, müssten die Flächen und Koeffizienten realistischer zugeordnet werden. Hierbei können Erkenntnisse von Mulden-Rigolen-Systemen beitragen.

Nach unserer Einschätzung ergeben sich für Radwege mit gebundenen und aufgehellten Belägen im Gesamtkontext keine Nachteile gegenüber wassergebundenen Decken. Dies lässt sich mit einer anderen Anwendungspraxis des Leipziger Bewertungsmodells auch darstellen.

Grundsätzliche Hinweise zum Wegebau

Für den Fall, dass die notwendigen Radwege Bestandteil des Vorhabens werden, gestatten Sie einige grundsätzliche Hinweise zum Wegebau.

Für den zugehörigen, im Projekt fehlenden, Radweg empfehlen wir gebundene, aufgehellte Deckschichten. Vorzugsweise drei Meter breit in Asphaltbauweise, mit schattenspendenden (Obst)Gehölzen.

Die grundlegenden Anforderungen an Radwege werden durch maschinell eingebaute Decken aus Asphalt insgesamt am besten erfüllt.¹⁰ Hinsichtlich der Versiegelung unterscheiden sich bituminöse Bauweisen kaum von wassergebundenen Bauweisen, da das Niederschlagswasser immer breitflächig über die Bankette versickert und nicht in die Kanalisation eingeleitet wird.¹¹ Ist die herkömmliche Asphaltbauweise aufgrund von ästhetischen (Landschaftsbild) oder ökologischen (anziehende Wirkung aufgeheizter

¹⁰ ERA 2010, Abs. 11.1.2 Oberbau

¹¹ Radverkehrskonzeption Sachsen 2019, 5.4 Qualitäten; SMUL

Oberflächen auf Amphibien / Reptilien etc.) Gründen nicht anwendbar, so sind Modifikationen der gebundenen Deckschicht zu prüfen (bspw. Aufhellung des Mischgutes).¹² Einer erhöhten Oberflächentemperatur kann auch durch Verschattung mit geeigneter Bepflanzung vorgebeugt werden.

Im Bereich von Hochwasser bzw. Überschwemmungsgebieten sind wassergebundene Decken in ihrer Nutzbarkeit regelmäßig eingeschränkt und aufgrund der häufigen Notwendigkeit der Instandsetzung oder kompletten Wiederherstellung unwirtschaftlich. Radwege in solchen Bereichen sollen daher **stets in Asphaltbauweise** ausgeführt werden.¹³ Im vorliegenden Fall ist die westliche Brückenzufahrt quer zur Fließrichtung besonders beansprucht.

Die Sickerfähigkeit gebundener Deckschichten ist bei schmalen Wegen sekundär, sofern das Wasser durch geringes Quergefälle den ausreichend sickerfähigen Seitenräumen zufließen kann. Über die Bankette gelangt es auch in die offenporige und filterstabile Tragschicht, die bei bindigen Böden als linienförmiger Zwischenspeicher fungiert und die oberflächige Verdunstung reduziert.

Bei Radwegen mit gebundenen Deckschichten werden Bankette und Saumstreifen wenig befahren und entwickeln sich vital. Durch »Controlled Traffic« (hier: Nutzung des befestigten Weges) verbessert sich die Infiltrationsleistung, Wasserverfügbarkeit und Durchwurzelbarkeit der Böden im nichtbefahrenen Seitenraum.¹⁴ Dabei wichtig ist die Durchgängigkeit von Makroporen bis zur Bodenoberfläche.¹⁵

Wassergebundene Deckschichten leisten dies bauartbedingt nicht. Sie halten den Belastungen durch starken Radverkehr oder geringen Kfz-Verkehr nicht stand und werden breit ausgefahren. Zudem erfüllen sie die ihnen häufig zugeschriebenen Eigenschaften (sickerfähig, nachhaltig kostengünstig) nicht.¹⁶ Bei üblicherweise unzureichendem Quergefälle setzen die Feinbestandteile der Deckschicht die Tragschicht in kürzester Zeit zu. Bei Nässe ist dies erkennbar an Pfützen und Verschlammung. Bei Trockenheit wird die Erosion der Deckschicht als Staub zur spürbaren Belastung für Mensch und Natur.

Die Begriff Versiegelung betrifft vor allem den Verlust von Oberbodenfunktionen. Oberboden wird beim Wegebau grundsätzlich abgetragen. Radwege mit wassergebundenen Decken benötigen dabei dickere und höher verdichtete Tragschichten als Bauweisen mit gebundenen Deckschichten.¹⁷

¹² ebenda

¹³ ebenda

¹⁴ Latsch und Anken: Agri-PV; Schriftenreihe des LfULG, Heft 1/2022

¹⁵ UBA, Heft 63/2020

¹⁶ J. Eppel: Neue Materialien für wassergebundene Wegedecken - Beispiele und Erfahrungen; LWG Bayern, 2014

¹⁷ RStO 2012, Tafel 6

Fotos vom 2024-12-22



Brücke im Bestand



Blick nach Ost: Sportschule öffnen?



Widerlager West: Gründung wird mit Mikropfählen verbreitert



Zugang West: Wiesenweg



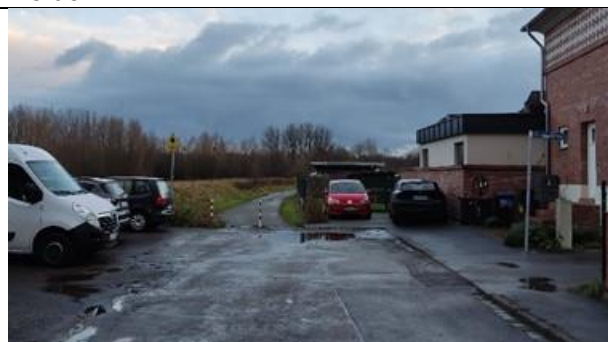
Wiesenweg von West



nördlich angrenzendes Biotop: Soll nicht betreten werden



Weg 1205: südlicher Anschluss am Freibad Schönefeld



Weg 1205: nördlicher Anschluss an Beuthstraße



Wir bitten Sie, uns über die Abwägung unserer Hinweise zu informieren sowie im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Mit verBUNDenen Grüßen

Helen Garber

Helen Garber
Landesgeschäftsführerin