

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

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

Gemeinde Wiedemar
Kyhnaer Hauptstraße 29
04509 Wiedemar /OT Kyhna

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

bauamt@wiedemar.de

Bearbeiterin: J. Fröhlich

Chemnitz, 29. September 2023

Ihr Zeichen:

Schreiben vom 17.08.2023

Stellungnahme zum B-Plan „Industrievorsorgegebiet Wiedemar“ der Gemeinde Wiedemar sowie der Änderung des FNP des Verwaltungsverbandes Wiedemar

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 408,5 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche soll ein Vorsorgegebiet für die Ansiedlung "fortschrittlicher Industrie" nach den Vorstellungen der Gemeinde errichtet werden. Dies ist jedoch nicht planerisch gesichert: vielmehr können sich alle möglichen Industriebetriebe und vor allem Störfallbetriebe ab Störfallklasse II ansiedeln. Eine Überbauung findet auf 80% der Fläche (GRZ 0,8) statt; die Bauphase wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Es existieren keine signifikanten Entsiegelungsflächen, welche den Flächenverlust ausgleichen könnten, zumal es sich um Böden mit einer hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit (>70) und besonderer Infiltrationsfähigkeit handelt. Auf 91% der überplanten Fläche sind herausragende Filter- und Puffereigenschaften des Bodens anzutreffen. Darüber hinaus wird das Erreichen des staatlichen Flächensparziels (Flächenverbrauch <2 ha/Tag) durch das Vorhaben erheblich erschwert.

Den Vorgaben des LRP wird durch das Vorhaben bewusst widersprochen.

Die Auswirkungen der verkehrlichen Erschließung des Vorhabengebietes durch den Bau neuer Trassen ist noch gar nicht mit eingepreist. Mindestens ist aber mit einer starken Beeinträchtigung des angrenzenden SPA-Gebietes zu rechnen, welches durch die Erschließungstrasse zerschnitten wird (und zwar in jeder vorgestellten Variante).

Hausanschrift:
BUND Sachsen e.V.
Str. der Nationen 122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967 1162
7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967 1162
7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz VR 783
Steuernummer:
215/140/00740

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 32 Sächsisches Naturschutzgesetz.
Spenden sind steuerabzugsfähig.

Das Vorhaben wird abgelehnt.

Bedeutung der Fläche für die Landwirtschaft

Es handelt sich um eine hochwertige landwirtschaftliche Nutzfläche von 408,5 ha mit einem Bodenrichtwert zwischen 70 und 90. Im Zuge des Klimawandels und den damit verbundenen Ernteausfällen gewinnen landwirtschaftliche Nutzflächen in Deutschland rasant an Bedeutung. Die Landwirtschaft ist kritische Infrastruktur.

Seit den 70er Jahren verlieren wir im Umfeld von Leipzig immer mehr landwirtschaftliche Nutzflächen. Zunächst waren es die Braunkohletagebaue, dann die sich ausweitenden Gewerbe- und Industrieflächen sowie der Flughafen, welche sich immer weiter unbauter Gebiete bedienen und bedienen. Die wirtschaftlichen Erfordernisse für die Bebauungsplanung des Industrievorsorgegebiets wurden seitens der Gemeinde Wiedemar nicht hinreichend begründet und stehen im Widerspruch zu den Klimazielen der Bundesregierung.

Landwirtschaftliche Fläche sollte nicht für unklare Neuansiedelungen überbaut werden. Alle vorhandenen Informationen zur Ernährungslage der wachsenden Weltbevölkerung laufen darauf hinaus, dass wir dringend aller landwirtschaftlichen Flächen in den gemäßigten Klimaregionen bedürfen, um dem vorhandenen und verstärkt drohenden Hunger in der Welt zu begegnen. Die in der Planung befindlichen Flächen sind in dieser Hinsicht als äußerst wertvoll zu beurteilen und dürfen nicht vernichtet werden.

Im Zuge der Diskussion um den immer noch wachsenden Flächenfraß wird behauptet, dass man den Verlust landwirtschaftlicher Flächen kompensieren könne. Wir widersprechen dieser Behauptung, weil ein Verlust landwirtschaftlicher Flächen in der Realität noch nirgends durch Entsigelung und Schaffung neuer landwirtschaftlicher Flächen „kompensiert“ wurde. Eine Umwandlung von forstwirtschaftliche Flächen steht aus berechtigten ökologischen Gründen als Alternative auch nicht zur Verfügung. Die vielfach angeführten (oder behaupteten) Aufforstungsprojekte und die Schaffung von „Grüngürteln“ bringen keine landwirtschaftlichen Flächen zurück. Die Aufforstung und das Gedeihen eines Waldes nimmt Jahrzehnte in Anspruch und ist in seinem Erfolg nie gewiss.

Solange in Deutschland und weltweit Wälder in riesigem Ausmaß durch Brände, Hitze und Schädlingsbefall verloren gehen, sind solche „Kompensationsmodelle“ äußerst zweifelhaft und stehen auf tönernen Füßen bzw. auf trockenen Böden. Auch Dürre und Trockenheit sowie Wasserknappheit bedrohen derzeit schon und künftig noch mehr unsere Ernten und damit die Ernährungssicherheit der Bevölkerung. Die Gewährleistung der Ernährungssicherheit wiederum ist eine Säule der kürzlich verabschiedeten Nationalen Sicherheitsstrategie und unterstreicht damit unsere Forderung, landwirtschaftliche Flächen nicht mehr zu Gunsten industrieller Bedarfe zu vernichten.

Im ICL-Gutachten wird behauptet, dass auch wertschöpfungsintensive Unternehmen enorm viele Fläche benötigen. Diese Inanspruchnahme von viel Fläche kann jedoch nur dann wirtschaftlich sinnvoll sein, wenn die benötigten Flächen billig zu haben sind. Wenn der Staat, wie im vorliegenden Fall des IVG, die Flächen „relativ“ teuer aufkauft, um sie dann subventioniert weiter zu veräußern, entfällt der wirtschaftliche Zwang für Unternehmen, mit dem Schutzgut Grund und Boden sparsam umzugehen und flächensparsam zu investieren. Stattdessen wird die Flächeninanspruchnahme befördert. Wenn Flächenverbrauch so billig ist, muss man sich in Konsequenz auch nicht über eine flächenfressende Gebäude- und Infrastrukturplanung wundern. Dort, wo Flächen relativ teuer sind, wird hoch statt in der Fläche gebaut und Flächeninanspruchnahmen werden minimiert.

Der BUND widerspricht hiermit der Behauptung, dass nur mit der Vernichtung von mehreren hundert Hektar landwirtschaftlicher Fläche die Ansiedlung innovativer Großunternehmen gelingen kann und damit der Notwendigkeit der Erschließung des geplanten IVG. Ganz im Gegenteil behaupten wir, dass man bei entsprechender flächenverdichteter Bauweise auch bei Großunternehmen mit Flächen deutlich kleiner als 200 ha auskommen kann.

Die umfangreiche Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen widerspricht der Regionalplanung Westsachsen, in der aus gutem Grund formuliert ist:

„Die Neuinanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich für Siedlungs- und Verkehrsflächen soll auf das notwendige Mindestmaß beschränkt werden“ (ICL-FNP; S. 27).

Der hier formulierte Anspruch ist richtig und nach Meinung des BUND unvereinbar mit der geplanten Ausweisung des Industriegebietes.

Das Prinzip des „notwendige(n) Mindestmaß(es)“ in der Landesentwicklungsplanung wird durch die geplante Inanspruchnahme umgangen und durch die Ausweisung eines der größten zusammenhängenden Industrieareale in der Bundesrepublik in sein Gegenteil verkehrt. Seitens des BUND halten wir eine „Zulässigkeit von der Zielabweichung“ in dieser Größenordnung für nicht vertretbar.

Vorgaben des LEP

- a) Das Ziel des Landesentwicklungsplans (LEP), „35% der regionalen landwirtschaftlichen Nutzfläche als Vorranggebiete festzulegen“, wird - lt. ICL - durch die geplante Maßnahme nicht gefährdet. Diese Behauptung ist rechnerisch nur durch den Kunstgriff möglich, die geplanten 410 ha durch den Abzug geplanter Grüngürtel und nicht überbauter Flächen auf 275 ha klein zu rechnen und die geplante Maßnahme aus der Gesamtbetrachtung aller in Sachsen geplanter Industrie- und Gewerbegebiete (ICL-FNP; S. 40-43) herauszunehmen und zu vereinzeln.

Der BUND fordert eine Gesamtrechnung der Inanspruchnahme aller geplanten Industrie- und Gewerbegebiete in Sachsen in Bezug auf die Erreichung

des 35%-Flächenzieles. Angesichts eines Flächenverbrauchsziels von weniger als 2 ha/Tag und eines aktuellen Verbrauchs von 6 ha/ Tag in Sachsen im Jahr 2023 kann man im Hinblick auf die geplante Maßnahme nur von einer mutwilligen Umgehung des selbstgesetzten Zieles sprechen. Wir müssen deshalb befürchten, dass es auch in dieser Hinsicht zu einem neuerlichen „Zielabweichungsverfahren“ kommen wird, wenn man feststellen wird, dass durch die Summe der geplanten Maßnahmen das 35% -Ziel gerissen wird.

- b) *„Die Räume mit besonderem Handlungsbedarf sind so zu entwickeln und zu fördern, dass sie aus eigener Kraft ihre Entwicklungsvoraussetzungen und ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern können. Dabei sind die spezifischen Entwicklungspotenziale dieser Räume zu stärken, indem regionale Wirkungskreisläufe aufgebaut, durch verstärkte interkommunale, regionale, länder- und grenzübergreifende Zusammenarbeit strukturelle Defizite abgebaut, Synergieeffekte erschlossen, Eigenkräfte mobilisiert sowie- Industrie und Gewerbe durch geeignete Maßnahmen in ihrer überregionalen und Wettbewerbsfähigkeit unterstützt werden.“*

Im Gegenteil gehen wir davon aus, dass durch eine hohe internationale Arbeitsteilung in internationalen Großunternehmen ein überregionaler Warenzu- und -abfluss für diese Art Unternehmen kennzeichnend ist. Wir können weiterhin nicht erkennen, wie durch eine solche externe Maßnahme Eigenkräfte mobilisiert werden, wie die heimische Wirtschaft in ihrer Wettbewerbsfähigkeit unterstützt wird und wie dadurch regionale Wirtschaftskreisläufe aufgebaut werden.

- c) *„Die Neuinanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll in allen Teilräumen Sachsens vermindert werden. Bei der Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll bei Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf eine Entsiegelung hingewirkt werden.“*

Lt. Gutachten ICL steht eine Kompensation durch Entsiegelung weder vorrangig noch überhaupt zur Verfügung!

- d) *„Eine Zersiedelung der Landschaft ist zu vermeiden.“*

Eine größere Zersiedelung als durch ein Industriegebiet auf grüner Fläche wie geplant ist kaum vorstellbar.

- e) *„Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verknüpfungspunkte des ÖPNV zu konzentrieren.“*

Die vorhandene bzw. eine verbesserte ÖPNV-Struktur (SPNV) werden nicht ausreichen, die geplanten 10.000 Beschäftigten über den ÖPNV an das Industriegebiet anzubinden. Deshalb ist zu Recht zu befürchten und, wie im Verkehrsgutachten dargelegt, anzunehmen, dass ca. 90% der Beschäftigten mit dem Privat-PKW zur Arbeit kommen werden.

- f) *„Bei der Nutzung des Bodens sollen seine Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit sowie seine Unvermehrbarkeit berücksichtigt werden.“*

Eine Wertschätzung dieses Ziels findet in der geplanten Maßnahme keine Berücksichtigung.

- g) *„Die unvermeidbare Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlung, Industrie, Gewerbe, Verkehr, Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen soll auf Flächen mit Böden, die bereits anthropogen vorbelastet sind oder die eine geringere Bedeutung für die Land- und Forstwirtschaft, für die Waldmehrung, für die Regeneration der Ressource Wasser, für den Biotop- und Artenschutz oder als natur- und kulturgeschichtliche Urkunde haben, gelenkt werden.“*

Die geplanten Flächen sind nicht anthropogen vorbelastet und haben eine hohe Bedeutung für die Landwirtschaft. Sie dürften gemäß dem vorstehenden Ziel nicht für ein Industriegebiet zur Verfügung gestellt werden.

- h) *„In den Regionalplänen sind Gebiete mit Böden besonderer Funktionalität zu sichern.“*

Es macht offenbar keinen Sinn und bietet Böden mit besonderer Funktionalität keinen Schutz durch Regionalpläne, wenn im Nachhinein durch Zielabweichungsverfahren dieser Schutz wieder aufgehoben werden kann. Mit Bestürzung stellen wir fest, wie leichtfertig man zur Verfolgung kurzfristiger wirtschaftlicher und politischer Ziele bereit ist, die umweltpolitischen Ziele des Landesentwicklungsplanes zu opfern und diese wichtigen Ziele auf den Rang einer Umweltprosa zu reduzieren.

Belange des Artenschutzes

Die durchgeführte FFH-Vorprüfung ist grob fehlerhaft, weil die Auswirkungsprognose auf einen Zustand "ohne emittierende Betriebe" abstellt. Tatsächlich sind aber stark emittierende Betriebe nach den geplanten Festsetzungen zulässig. Aus diesem Grunde sind eine vollständige Verträglichkeitsprüfung für das in der Vorprüfung untersuchte FFH-Gebiet und mindestens Vorprüfungen für alle Natura-2000-Gebiete im Umkreis von 5 km durchzuführen.

Weiterhin wird im AFB nur ein 100 m-Puffer zugrunde gelegt. Bei einem flächenmäßig derart umfangreichen Vorhaben mit unklaren Emissionswirkungen sollten mindestens 300 m Pufferzone untersucht werden.

An keiner Stelle wird die potentielle **Zerschneidungswirkung** des Vorhabens ausreichend untersucht. Sowohl von den Baukörpern als auch den Verkehrsanlagen können Trennungseffekte ausgehen, die für wandernde Arten unüberwindbar oder mit einem hohen Mortalitätsrisiko verbunden sind.

Das IVG Wiedemar fördert allein durch den enormen Flächenverbrauch die Isolierung von Arten und Lebensräumen. Von seiner technischen Infrastruktur geht eine bedeutende Zerschneidungswirkung aus. Gemäß der Inseltheorie auf terrestrische Ökosysteme (MacArthur & Wilson 1963) werden Lebensräume umso wahrscheinlicher besiedelt, je geringer die Abstände zwischen potenziellen Lebensräumen sind. Daher müssen sowohl die (Rest-)Lebensräume optimiert und ihre Widerstandsfähigkeit erhöht, wie auch die Durchdringbarkeit der Landschaft verbessert werden. Damit Populationen von Arten langfristig überleben, müssen naturnahe Kernflächen des Biotopverbunds so erhalten und weiterentwickelt werden, dass sie die Lebensraumansprüche der Arten erfüllen und ausreichend groß sind. Steigende Temperaturen, damit verbundene häufige sommerliche Wasserdefizite und häufigere Wetterextreme erfordern Anpassungen für viele Arten und sind damit eine weitere Herausforderung für den Biotopverbund. Arten unterscheiden sich in ihrer Mobilität und in ihren Ansprüchen an den Lebensraum sowie an vorübergehend genutzte Strukturen. Prinzipiell gilt, dass der Austausch von Individuen zwischen zwei Lebensräumen über einen Korridor gefördert wird, dieser Effekt jedoch mit zunehmender Distanz abnimmt (Gilbert-Norton et al. 2010). Umgekehrt steigen mit zunehmender Distanz, die ein Korridor überbrückt, die Anforderungen an dessen Breite und Lebensraumqualität, damit ihn möglichst viele Arten erfolgreich nutzen (Beier & Loe 1992). Die Anforderungen an einen Korridor hängen zudem vom Aktionsradius der jeweiligen Arten ab sowie davon, ob sie nur als Wanderungstrecken dienen oder für die Arten auch eine vorübergehende Habitatfunktion erfüllen müssen (Drobnik et al. 2013). Daneben beeinflussen auch die Lebensraumdynamik beziehungsweise Managementintensität im Korridor sowie die Qualität der umgebenden Landschaftsmatrix die Funktion und erforderliche Mindestbreite eines Korridors.¹

Weiterhin ist die Planung aus Gründen des Artenschutzes nicht realisierbar, weil eine Ausnahme insbesondere für den **Feldhamster** nicht erlangt werden kann. Im Planungsraum befindet sich das **letzte Vorkommen** in Sachsen; die Art gilt praktisch als ausgestorben, daher ist eine Ausnahme von vornherein nicht möglich, weil gerade nicht prognostiziert werden kann, dass die Art in einem günstigen

¹ vgl. Ullrich, K., Finck, P. & Riecken, U. (2020): Biotopverbund in Deutschland – Anspruch und Wirklichkeit. – ANLiegen Natur 42(2): 5–14, Laufen

Erhaltungszustand verbleibt. Dies ist auch unabhängig von der Größe der FCS-Maßnahmen der Fall. Besonders das Teilgebiet 2 (Korridor Wasserversorgung) stellt einen Schwerpunkt der letzten dokumentierten Vorkommen dar.

Weitere Arten wie z. B. Grauwammer, Feldlerche, Neuntöter, Zauneidechse u. a. treten hinzu. Die Größe der geplanten Ausgleichsflächen erreicht eine Ausdehnung, welche den Rahmen von CEF-Maßnahmen deutlich überschreiten. Das bedeutet, dass auch für diese Flächen artenschutzrechtliche Ausnahmen erforderlich werden. Aus unserer Sicht sind diese kaum zu erlangen.

Verkehrskonzeption

Da nicht bekannt ist, welche Art der Industrieansiedlung stattfinden soll, kann die Gemeinde Wiedemar unmöglich dazu eine Aussage treffen. Zu erwarten sind erhöhte Emissionen durch die Industrie selbst sowie durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, welches sich rückwärtsgerichtet nahezu vollständig auf den Ausbau des Straßenverkehrs stützt. Insbesondere der Warenverkehr über die Straße per LKW lässt hohe zusätzliche Belastungen durch Emissionen erwarten.

Die Erschließung des potenziellen Industriegebietes Wiedemar, weitab von den Ballungszentren Leipzig, Halle und Dessau/Wittenberg, würde ein hohes zusätzliches Verkehrsaufkommen durch LKW, Transporter und Privat-PKWs nach sich ziehen. Lt. Planung geht man davon aus, dass die Warenversorgung und -entsorgung weitestgehend über LKW und Transporter erfolgt – von einem Güterbahnanschluss wird erst gar nicht gesprochen. Da das Industriegebiet schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist, gehen selbst die Planer davon aus, dass die Beschäftigten zu 90% mit dem Privat-PKW zu ihren zukünftigen Arbeitsplätzen kommen werden bzw. müssen.

Der BUND sieht die verkehrspolitische Konzeption eines solchen Industriegebietes in Widerspruch stehend zu allen sonstigen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten, die auf eine Verringerung des LKW- und Privat-PKW-Verkehrs zielen. Die hilfswiese vorgetragenen Ideen mit möglichen Haltestellen für das Industriegebiet an der S2 und S8 können nicht verhehlen, dass selbst diese zusätzlichen Haltestellen weitab vom zukünftigen Industriegebiet liegen und somit keine Tragkraft entfalten werden können. Da die meisten der zukünftigen Beschäftigten aus den Großräumen Leipzig, Halle und Dessau/ Wittenberg kommen würden, ist ein Radwegkonzept für diese Beschäftigten mehr grünes „windowdressing“ als gelebte zukünftige Realität.

Nordanbindung

Die jetzige B183a hat zwar den Status einer Bundesstraße, ist aber in Streckenführung und Größe eher eine Kreisstraße bzw. Ortsverbindungsstraße. Diese führt auf dem betroffenen Streckenabschnitt durch Storkwitz und mündet in Sachsen-Anhalt auf die B100 und vor Delitzsch auf die Ortsumgehungsstraße. Die ursprüngliche Linie der B183a führte aber nicht über die Umgehungsstraße, sondern durch die

Innenstadt von Delitzsch und weiter nach Bad Dübener. Die Durchfahrt durch die Delitzscher Innenstadt wird durch Ortskundige genutzt und wurde im Verkehrskonzept nicht berücksichtigt.

Die Ortsdurchfahrt Storkwitz mit ihren davorliegenden rechtwinkligen Kurven ist für den jetzigen Verkehr bereits eine Herausforderung. Sich begegnende LKW's müssen dort jeweils anhalten, um Platz für die Kurvendurchfahrten des Entgegenkommenden zu schaffen. Eine weitere Zunahme des Verkehrs ist, neben der Belastung der Anwohner, eben auch eine Belastung für alle Verkehrsteilnehmer und auch eine Frage der Sicherheit.

Südanbindung

Eine direkte Anbindung des Industriegebiets an eine Autobahn, wie sie im Konzept in der 2. Ausbaustufe vorgesehen ist, soll die Flächen in Sachsen-Anhalt nicht berühren und lediglich Flächen in Sachsen versiegeln. Das Gebiet ist für eine straßenverkehrs-technische Anbindung an eine Autobahn ungünstig gelegen. Für eine kurze Anbindung an die A9, wie im Fall 1 dargestellt, wäre die Errichtung eines zusätzlichen Autobahnanschlusses notwendig. Für die Fälle 2 und 3 sind Straßenneubauten zu den Anschlussstellen Wiedemar bzw. Radefeld erforderlich, was weitere Versiegelungen und Zerschneidungen nach sich zieht.

Damit liegt diese Fläche verkehrstechnisch nicht so gut, wie es seitens der Politik suggeriert wird. Die straßenverkehrs-technische Anbindung soll erst aufwendig erschlossen werden. Abgesehen von der B183a, deren aktuelle Streckenführung für ein solches Verkehrsaufkommen ungeeignet ist, muss mit der sogenannten „Südanbindung“ entweder eine Anschlussstelle an der A9 errichtet oder weiterführende Straßen an anderen vorhandenen Anschlussstellen errichtet werden. Die dafür zu errichtenden Straßen führen neben dem IVG selbst weitere Versiegelungen sowie starke Belastungen für die Bürger der anliegenden Gemeinden nach sich. Dies wurde im Verkehrskonzept nicht ausreichend beschrieben.

Soweit die Planung unter die Bedingung gestellt wird, dass vor der Nutzung von GI 2.1. und 2.2 die Südanbindung realisiert sein muss, ist dies nach geltendem Recht unzulässig, weil die Voraussetzungen des § 9 Abs. 2 BauGB nicht vorliegen: wann die Anbindung realisiert werden kann, ist vollkommen offen, sodass über lange Zeit mit städtebaulichen Missständen zu rechnen ist.

„Wenn ein sehr gutes Angebot von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes vorhanden ist, um zum Arbeitsplatz und zurück nach Hause zu gelangen, kann davon ausgegangen werden, dass sich der MIV-Anteil der Beschäftigten auf ca. 50 % reduziert.“ (Bernard Gruppe, Verkehrs- und Mobilitätskonzept, Seite 23)

Dabei ist es genau die Aufgabe der **Verkehrs- und Mobilitätskonzeptplanung**, mindestens dieses Ziel zu erreichen. Das ist aber in diesem Fall sehr

unwahrscheinlich, da das gesamte Gebiet auf Grund seiner Lage nur umständlich an den ÖPNV angebunden werden kann. Stark frequentierte S-Bahnlinien sind weit entfernt und auch teilweise nur umständlich zu erreichen. Zudem haben die Planer keine Planungskompetenzen in Bezug auf den ÖPNV, der bereits jetzt überlastet ist und unter Arbeitskräftemangel leidet.

Die verkehrliche Infrastruktur ist nicht geeignet für ein zukunftsorientiertes Vorhaben, da:

- es keinen Bahnanschluss im nahen Umfeld des Industriegebiets gibt, so dass der Transport ausschließlich über die Straße erfolgen müsste
- die Versiegelung weiterer Flächen für den Straßenbau notwendig wäre
- die Autobahn nur über die Ortsumfahrung Brehna zu erreichen ist bzw. eine zusätzliche Anbindung zu erschließen ist
- die B183a sehr schmal ist und Rodungen im Bereich der Allee nach sich ziehen würde
- weitere Kreuzungen auf der B183a den Verkehrsfluss von Delitzsch zur A9 behindern würden

Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Bernhard Gruppe soll das IVG Wiedemar an seine Umgebung anbinden. Dabei ist festzustellen, dass die bestehende Infrastruktur kaum geeignet ist, um die ausgewählte Fläche für ein Industriegebiet zu nutzen. Die Anbindungen müssen aufwendig und mit zusätzlichem Versiegelungspotential errichtet werden, erfüllen aber selbst dann die erforderlichen Aufgaben einer Anbindung der umliegenden Zentren nur schlecht. Das Mobilitätskonzept stützt sich dabei vorrangig auf die Anbindung über die Straße, wobei der Bau zusätzlicher Straßen, wie beispielsweise für die Südanbindung, erforderlich werden. Für bestehende Straßen wie die B183a werden Unterbrechungen im Verkehrsfluss durch zusätzliche Lichtsignalanlagen geplant. Ortsdurchfahrten wie durch Storkwitz sollen durch Abbiegeverbote verhindert werden, wobei nicht aufgezeigt wird, welche Alternativrouten für diese Fahrzeuge dann bestehen würden. Davon abgesehen würde dies weiterhin zu Verkehrsbelastungen durch längere Wege führen.

Mit der Darstellung von mehreren Erschließungsvarianten wird suggeriert, dass es davon eine beste Variante gibt. Hier ist aber festzustellen, dass alle Varianten auf umständliche Neuerschließungen von Anbindungsstraßen abzielen. Die gewählte Lage des Gebiets zieht einen hohen verkehrstechnischen und kostenintensiven Erschließungsaufwand nach sich. In jeder dieser gezeigten Varianten müssen neue Anbindungsstraßen gebaut und weitere Flächen versiegelt werden. Die aufgezeigten Pläne zielen dabei fast ausschließlich darauf ab, lediglich das IVG anzubinden. Strukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur der gesamten Region werden nicht aufgezeigt. So schafft es die Planung eines Autobahnanschlusses bei Doberstau nicht einmal, den Ort Landsberg anzubinden und dessen bestehende Infrastruktur zu nutzen.

In allen aufgezeigten Varianten werden die durch Straßenbau zusätzlich notwendig werdenden Flächenversiegelungen nicht näher benannt. Lärmschutzmaßnahmen wurden nicht berücksichtigt. Die ungünstige Lage des Gebiets in Bezug auf die

bestehenden Bahn- und S-Bahnhöfe ermöglicht keine direkte Anreise über die Schiene. Die Laufwege wären dafür zu weit. Dafür werden umständliche „Shuttle-Busverbindungen“ vorgeschlagen, die sich kaum am Nutzungsverhalten der Bürger orientieren. Auf die Taktung der Busse und die Betroffenheit der Bürger in den umliegenden Dörfern, in Brehna und in der Stadt Delitzsch wird nicht weiter eingegangen. Es wird beispielsweise eine Linienführung durch die Innenstadt von Delitzsch dargestellt, deren Ausmaß an Ruhestörung unberücksichtigt bleibt.

Eine Gesamtbetrachtung von Anreisewegen wird nicht vorgenommen. Beispielsweise wäre eine Anreise aus Leipzig mit dem ÖPNV darzustellen. Mit dem bestehenden Konzept ist das wenig attraktiv. Ein direkter Schienenanschluss wurde erwähnt. Dabei wurde aber festgestellt, dass „ein SPNV-Anschluss im Plangebiet die kostenintensivste Variante darstellt“. Auch hier wirkt sich die ungünstige Lage in Bezug auf die bestehende Infrastruktur negativ aus. Ein ernsthaftes Interesse an einer Gleisanbindung ist nicht gegeben und wird in diesem Konzept auch nicht dargestellt. Die separate Machbarkeitsstudie zur Erschließung mit einem direkten Gleisanschluss wurde lediglich erwähnt, jedoch nicht vorgelegt. Ihre Realisierung wurde auf Nachfrage vom Willen des Investors abhängig gemacht. Der Verweis auf eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung mit Shuttlebussen widerspricht hier einer konzeptionellen und langfristigen Betrachtungsweise. Eine Kostenabwägung zwischen Schienen- und Straßenanbindungen hat nicht stattgefunden.

Belastungen durch Emissionen (Schall, Licht, Luftschadstoffe)

Die Emissionskontingentierung für die **Schallimmissionen** innerhalb des Gebietes entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben. Es stellt sich auch die Frage, wie diese gesetzt werden konnten, wenn die Art der Ansiedlung völlig unbekannt ist.

Durch die Planung wird weiterhin insbesondere aufgrund der zu erwartenden Verkehre **Lärm** im gesundheitsschädigenden Bereich entstehen, was sich unmittelbar aus der Schallimmissionsprognose ergibt. An dieser Stelle ist keine abwägungsfehlerfreie Entscheidung möglich, weil der Lärmkonflikt als nicht lösbar erscheint.

Licht ist ein nicht zu unterschätzender Störfaktor für die Biodiversität und Lebensraumqualität von Insekten und diversen Säugetierarten. Die in den Unterlagen enthaltenen Angaben zum Beleuchtungskonzept sind vage gehalten. Von daher soll an dieser Stelle deutlich gemacht werden, was eine naturverträgliche Lichtkonzeption beinhalten muss.

Handlungsempfehlungen für die Beleuchtungsstärke:

- Als Grundsatz gilt: So viel wie nötig, so wenig wie möglich.

- Für jegliche Beleuchtungsanlagen ist ein Anforderungsprofil zu erstellen, aus dem sich der Bedarf und die situationsbedingte Beleuchtungsstärke ergeben.
- 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.
- Es werden regionale oder kommunale Beleuchtungskonzepte empfohlen, die die Beleuchtungsstärke und Leuchtdichte öffentlicher und gewerblicher Beleuchtungsanlagen begrenzen.
- 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.
- Für die Beleuchtung von Straßen muss der Bedarf ebenfalls durch ein Anforderungsprofil ermittelt werden. Der Bedarf muss anhand des tatsächlichen zeitlichen Verkehrsaufkommens belegbar sein und schützende Maßnahmen (z. B. die Verkehrsberuhigung durch Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) müssen in ökologisch sensiblen Bereichen, z. B. in der Nähe von Gewässern oder Naturschutzbereichen, Vorrang vor einer Beleuchtungsstärkerhöhung haben.
- Wenn nach der technischen Norm DIN 13201 beleuchtet wird, dann sollten die jeweils niedrigsten Beleuchtungsklassen der Norm gewählt werden und die Begrenzung der Beleuchtungsstärke durch die jeweilige darüber liegende Klasse 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:

- Erforderliche Lichtverteilungskurven und Leuchtdichten der Beleuchtungsanlagen müssen im Rahmen eines Anforderungsprofils ermittelt und begründet werden.
- 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.

- Abstrahlungen in flachen Winkeln und insbesondere in Abstrahlwinkeln $> 70^\circ$ sollten nur erfolgen, wenn dies besondere sachliche Gründe erfordern.
- Lichtemissionen aus Innenräumen sind zu berücksichtigen und weitestgehend abzudecken.
- Die Einhaltung der guten Praxis ist durch ein verbindlich vorzuschreibendes Monitoring nachzuweisen.

Handlungsempfehlungen für geeignete Lichtfarben:

- Das Anforderungsprofil einer Beleuchtungsanlage muss den Bedarf für die Farberkennung begründen.
- 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 einige Säugetiere) wahrgenommen werden und die Organismen beeinträchtigen.
- Für Beleuchtungsanlagen in und in der Nähe von Natur- und Landschaftsschutzgebieten ist der Blaulichtanteil der Lichtemissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Hierfür sind Leuchtmittel wie Natriumdampf-Niederdruckleuchten oder PC Amber LED zu empfehlen.
- 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.

Handlungsempfehlungen für Entscheidungs- und Planungskriterien:

- Entscheidungs- und Planungskriterien sind transparent zu gestalten und öffentlich zur Verfügung zu stellen.
- Unterschiedliche Lebensräume haben jeweils eigene Schutzbedürfnisse. Dementsprechend ist ein abgestuftes Schutzkonzept zu verwenden. Die strengsten Kriterien sind auf Kernzonen geschützter Gebiete anzuwenden. In den umgebenden Pufferzonen ist künstliches Licht nur in geringer Intensität und mit optimaler Abstrahlungsgeometrie zu verwenden. Aber auch in Normallandschaften und urbanen Gegenden, einschließlich Innenstädten, sind erhebliche nachteilige Auswirkungen künstlichen Lichts zu vermeiden oder zu reduzieren.

- Die Vernetzung von Lebensräumen muss auch lichtplanerisch umgesetzt werden, insbesondere müssen Gebiete in Gewässernähe mit einem erhöhten Schutz vor Lichtimmissionen versehen werden.
- Auf private bzw. gewerbliche Außenbeleuchtungen sind die gleichen Handlungsempfehlungen wie für öffentliche Beleuchtungsanlagen anzuwenden.
- Um die Akzeptanz und Umsetzung der Kriterien im privaten und gewerblichen Bereich zu steigern, sind Umweltbildungsmaßnahmen erforderlich, in dessen Rahmen über Umweltbelastungen von Leuchtmitteln durch Produktion, Anwendung und Entsorgung aufgeklärt wird.
- Für den Umgang mit Beleuchtungskonflikten wird eine analytische Darstellung der Beleuchtungssituation und der möglichen Perspektiven nach MEIER (2019) empfohlen, die negative und positive Aspekte der Beleuchtungssituation gegenüberstellt, um mögliche Maßnahmen zur Lösung des Konflikts zu visualisieren.²

Zusätzlich wird das Gebiet bei erfolgter Bebauung zur nächtlichen Wärmeinsel, die sich durch eine Temperaturerhöhung um bis zu 5 Kelvin auszeichnet. Bisher produziert die Fläche noch Kaltluft; bei der geplanten großflächigen Versiegelung verschwindet diese Leistung. Wie im Umweltbericht von keiner erheblichen Veränderung der lufthygienischen Situation bei der Umsetzung des IVG ausgegangen werden kann, ist aufgrund der genannten Gründe wenig nachvollziehbar. Aufheizeffekte und Emissionen durch den Straßenverkehr werden nur ungenügend beachtet.

Gänzlich vernachlässigt wird der Aspekt des Klimaschutzes. Es fehlt gem. § 13 Absatz 1 KSG die gebotene Klimazielerträglichkeitsprüfung für das Globalklima einschließlich einer sektorübergreifenden Betrachtung der Klimaauswirkungen. Diese ist nachzuholen.

Im Falle eines Satzungsbeschlusses zieht der BUND eine Normenkontrolle in Erwägung.

Mit verBUNDenen Grüßen



Stephanie Maier
Landesgeschäftsführerin

² vgl. Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen, BfN 2019