



Neufassung Antrag-Nr. VII-A-09091-NF-02

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Stammbaum:
VII-A-09091 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
VII-A-09091-VSP-01 Dezernat Umwelt,
Klima, Ordnung und Sport
VII-A-09091-NF-02 Fraktion Bündnis 90/Die
Grünen

Betreff:
Kleine Brötchen statt Luftschlösser – direkte und barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung und Bootsschleppe zwischen Cospudener und Zwenkauer See herstellen

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Ratsversammlung
FA Stadtentwicklung und Bau
FA Umwelt, Klima und Ordnung
SBB Südwest

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

24.04.2024
02.04.2024
09.04.2024
15.04.2024

Zuständigkeit

Beschlussfassung
2. Lesung
2. Lesung
Vorberatung

Beschlussvorschlag

Der Antrag wird unter Berücksichtigung des Alternativvorschlages der Verwaltung neu formuliert:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich ~~beim Zweckverband Neue Harth~~ nachdrücklich dafür einzusetzen, im Bereich **der geplanten Gewässerverbindung zwischen Cospudener See und Zwenkauer See** des geplanten Harth-Kanals eine direkte und barrierefreie Wegeverbindung für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen **und Skater*innen in asphaltgebundener Decke** zwischen Cospudener und Zwenkauer See sowie eine ~~Bootsschleppe für Faltboote/Kanus~~ zu realisieren. **Hierzu legt der Oberbürgermeister bis Ende 2024 einen Umsetzungsvorschlag vor. Zielstellung für eine bauliche Umsetzung soll spätestens 2025/26 sein.**

Sachverhalt

Die Ausführungen des Verwaltungsstandpunktes zeigen sehr deutlich, dass eine naturschutzrechtliche Genehmigung zur Befahrung der Südspitze des Cospudener Sees aktuell nicht gegeben ist und vermutlich auch für künftige Entwicklungen wie der geplanten Gewässerverbindung zwischen Cospudener See und Zwenkauer See unwahrscheinlich ist:

Die Südspitze als Verbotsgelände ist der nahezu einzige Teilbereich des Cospudener Sees, der Rast- und Zugvögeln einen ungestörten Rückzugsraum ermöglicht. „Insbesondere das Südostufer ist im Vergleich zu den restlichen Abschnitten des Cospudener Sees deutlich naturnäher gestaltet. Sowohl der Uferbereich zwischen der Wasserfläche des Sees und dem Rundweg als auch das östlich angrenzende Halboffenland weisen vielfältige und naturschutzfachlich wertvolle Biotopstrukturen auf. So sind entlang der Uferlinie mit lagunenartiger Struktur größere Flachwasserzonen vorhanden, die neben dichten Röhrichtgürteln auch Sand- und Kiesbänke mit Binsenvegetation aufweisen. Diese Strukturen bieten neben geeigneten Brutplätzen auch Nahrungshabitate für Limikolen, Gründelenten, Höckerschwäne oder aus der Luft jagende Vögel wie Seeschwalben (diese

nur im Sommerhalbjahr) und Möwen. Die ausgeprägte Schilfzone stellt z. B. für Stare und andere Kleinvögel einen geeigneten Schlafplatz dar und dient Rallen (Teich-, Bläss- und Wasserralle), Zwergtauchern und Enten als Versteck und Nahrungshabitat. Das Altschilf dient nahrungssuchenden Eisvögeln als Ansitzwarte.“ (Naturschutzfachliches Gutachten im Rahmen der Feststellung der Fertigstellung des Cospudener Sees, Ökotox GbR 2021, S. 14).

Der Cospudener See ist mit insgesamt 54 Arten, die in 12 Jahren nachgewiesen wurden, im regionalen Vergleich der Artenvielfalt der Rast- und Zugvögel der zweitartenreichste See nach dem Regenrückhaltebecken Stöhna (insgesamt 67 Arten). Darüber hinaus kann aus den Ergebnissen der Wasservogelzählung eine landesweite Bedeutung als Rastgebiet für das Blässhuhn abgeleitet werden.

Eine Anpassung der Verordnung der Stadt Leipzig zur Regelung des Umfangs des Gemeingebrauchs für den Cospudener See wird aktuell nicht erfolgen, da der bootsinduzierte Wellenschlag die Auslösung des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG i. V. m. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG bewirken kann. Ebenfalls ist gemäß § 39 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG verboten, Lebensstätten wildlebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören.

Insofern muss man daraus ableiten, dass ein weiteres Verfolgen der Planungen um eine wassertouristische Verbindung der beiden Seen, unabhängig aller Wunschvorstellungen, angesichts des Vorliegens eines Verbotstatbestandes nichts als Augenwischerei ist. Stattdessen sollte man die Ehrlichkeit besitzen und sich mit den Gegebenheiten abfinden, dass rückblickend über 40 Mio. EUR an Planungs- und Investitionsmittel u.a. in die Verdichtung des Erdreiches zwischen dem Cospudener und dem Zwenkauer See unnütze verschleudert wurden. Man muss fairerweise aber auch zugeben, dass dies mit dem damaligen Wissensstand nicht erwartbar war.

Die antragstellende Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nimmt den Sachstand, insbesondere den naturschutzrechtlichen Sachstand nicht nur zur Kenntnis, sondern eben auch zum Anlass, den vorliegenden Antrag neu zu fassen und von der beantragten Realisierung einer Bootsschleppe zunächst abzusehen, da ein Befahren der Südspitze des Cospudener Sees entsprechend gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG i. V. m. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG und § 39 Abs. 1 Nr. 3 BNatschG momentan verboten ist und bleibt, bis im Zuge der Feststellung der Fertigstellung die Freigabe einer Zufahrtsmöglichkeit zur Südspitze des Cospudener Sees erteilt und damit eine relativ kurze Umtragemöglichkeit für muskelbetriebene Boote möglich wird. Die Begrenzung der Durchfahrtsmöglichkeit auf einen schmalen ausgetonnten „Schlauchkorridor“ würde die Ruhe der Rast- und Überwinterungsgäste unter den Wasservögeln kaum stören. Dafür könnten die Wassersportler eine Sperrung der Zufahrt zur Südspitze des Cospudener Sees von November bis März akzeptieren.

Die Konzentration muss zunächst aber auf der Realisierung eines Fuß-/Radweges liegen, der nach unserer Auffassung auch für Skater*innen nutzbar gebaut werden, also mit einer asphaltgebundenen Decke gebaut werden muss. Nur in einer solchen Bauart lassen sich für alle an den beiden Rundwegen aktiven Freizeitaktivitäten Verknüpfungen und damit verbundene Entlastungen generieren. Der Zwenkauer Bürgermeister Holger Schulz hat bei der letzten Sitzung des Zweckverbandes Neue Harth zudem deutlich gemacht, dass aus finanziellen Gründen seiner Meinung nach nur eine Realisierung in sandgeschleimter Decke möglich sein soll. Dies betrachten wir als vollkommen unzureichend und erwarten hier eine tatsächlich nachhaltige und barrierefreie Lösung, auch für Skater*innen.

Anlage/n
Keine