

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über
Dr. Kerreit
Kurt-Huber-Weg 1
04299 Leipzig
Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 1

Leipzig, den 11.9.2002

Betr.: Straßenneubau „Mittlerer Ring - Bereich Ost/Südost“

Hier: Stellungnahme der Bürgerinitiative „CONTRA Bahnvariante“

0. Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines – Veranlassung
2. Unterlagen
3. Feststellungen
 - 3.1. Wertung des Schreibens Bürgerverein Stötteritz/Ortschaftsrat Mölkau (U 16)
 - 3.1.1. Beeinflussung Siedlungsstruktur
 - 3.1.2. Mittlerer Ring als „leistungsfähige Ringstraße“
 - 3.1.3. Investitionskosten
 - 3.1.4. Völkerschlachtdenkmal – Umfeld
 - 3.2. Auswertung statistischer Daten
 - 3.2.1. Entwicklung der Verkehrsbelastung in der Stadt Leipzig
 - 3.2.2. Entwicklung der Bevölkerungszahlen
4. Zusammenfassende Schlußfolgerungen
 - 4.1. Ablehnung des Mittleren Ringes Ost/Südost gem. Variante 2
 - 4.2. Reduzierte Ausbaulösung des Mittleren Ringes Ost/Südost gem. Variante 1
5. Schlussbemerkung

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 2

1. Allgemeines – Veranlassung

Der Stadtrat der Stadt Leipzig verabschiedete Ende 1992 die „Verkehrspolitischen Leitlinien“ (vgl. U 1) und reagierte damit auf die starke Verkehrszunahme in dieser Stadt seit 1990. Diese „Verkehrspolitischen Leitlinien“ sehen u.a. vor, das ursprünglich Leipzig prägende radiale Straßennetz mittelfristig durch ein „leistungsfähiges Tangenten-Ringsystem umzustrukturieren“. Dieses Ringsystem -bestehend aus einem Tangentenviereck, einem Mittleren Ring, und einem Autobahnring- ist in U 2 übersichtlich mit den einzelnen Fertigstellungszeiträumen dargestellt und wird ergänzt durch div. Brückenbaumaßnahmen bzw. -erneuerungen und Verbindungsabschnitte.

In U 1 waren für den Mittleren Ring Südost-Ost (Bereich: zwischen Richard-Lehmann-Str. bis Theodor-Heuss-Str.) zwei Haupttrassenverläufe vorgesehen, die im Variantenvergleich geprüft werden sollten. Im Ergebnis dieser Prüfung (vgl. U 3) fand die Trassenführung über die Kommandant-Prendel-Allee und Sommerfelder Str. Eingang in den Flächennutzungsplan, welcher 1994/95 vorgelegt wurde (vgl. U 4a) und war in den Folgejahren weiterhin Gegenstand von Perspektivplanungen (z.B. 9/1999; vgl. U 7).

Seit 2001 wird vom Amt für Verkehrsplanung (AfV) erneut eine grundsätzliche Prüfung des Trassenverlaufes betrieben. Durch den Amtsleiter, Herrn Stein, wurden Ende Februar 2002 die zur abermaligen Prüfung vorgesehenen Trassenverläufe und die geplanten Arbeitsschritte in einer öffentlichen Versammlung umfassend vorgestellt und beschrieben.

Als wichtige Eckpfeiler der Entscheidungsfindung, über welche Trasse der Mittlere Ring im o.g. Bereich geführt werden soll, wurden die Erarbeitung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie einer Machbarkeitsstudie und die Abwägung wirtschaftlicher Kriterien benannt.

Die zu prüfenden Haupttrassenverläufe werden vom Amt für Verkehrsplanung nunmehr als **Variante 1** (An der Tabaksmühle, Naunhofer Str., Kommandant-Prendel-Allee, Neubauspange, Sommerfelder Str., Ortsdurchfahrt Mölkau, Paunsdorfer Str., Theodor-Heuss-Str.) und **Variante 2** (Wilhelm-Külz-Park, Güntzstr., Park Dr. Güntz, Untere Schönbachstr., Kleingartenanlage Flora, Am Güterring, Theodor-Neubauer-Str., Stünzer Park, Karl-Härtig-Str., Kleingartenanlage Stünzer Höhe) bezeichnet (vgl. Übersichtsdarstellung Anl. 1). Im Bereich der Variante 2 sehen Flächennutzungsplan und Landschaftsplan derzeit zahlreiche geplante Entsiegelungsbereiche und einen Grünringausbau vor.

Da durch den Bürgerverein (BV) Stötteritz e.V./Ortschaftsrat (OR) Mölkau eine kompromißlose, auch in Öffentlichkeit und Presse betriebene, Partikularinteressen vertretende Haltung bezgl. einer unbedingten Durchsetzung der Variante 2 eingenommen wird, gründete sich Anfang dieses Jahres die Bürgerinitiative „CONTRA-Bahnvariante“. Diese Gründung erfolgte mit der Zielstellung, einen Interessenausgleich herzustellen und all den Bürgern ein Podium zu geben, die ihre Interessen durch die Realisierung der Variante 2 gefährdet bzw. mißachtet sehen.

Die folgenden Ausführungen sind als Reaktion auf ein Schreiben, welches unter der Überschrift „Mittlerer Ring-B 2-Völkerschlachtdenkmal“ (vgl. U 16) im April diesen Jahres vom BV Stötteritz e.V./OR Mölkau verfaßt und öffentlich gemacht wurde, zu sehen. In diesem Beitrag werden z.T. Behauptungen aufgestellt, Feststellungen getroffen und Vorschläge unterbreitet, die unbedingt einer kritischen Würdigung und Korrektur bedürfen.

Diese Korrekturen werden weiterhin erforderlich, da die Verfasser von U 16 im Juli 2002 bei Politik und Stadtverwaltung die Berücksichtigung ihrer Argumente erneut einforderten (vgl. U 17) und Ende August diesen Jahres der BV Stötteritz ein vorvereinbartes gemeinsames Gespräch mit dem Ziel des Findens von Kompromißmöglichkeiten in o.g. Sache definitiv ablehnte (vgl. U 18).

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß die Bürgerinitiative „CONTRA-Bahnvariante“ -nachdem Bitten um Korrektur durch den BV Stötteritz nicht nachgekommen wurde- die Gemeinnützigkeit des BV Stötteritz e.V. überprüfen lassen wird, da eine derart einseitige und tendenziöse Darstellung unter der Trägerschaft eines BV und OR nicht geeignet erscheint, den Stadtratsmitgliedern eine objektive Entscheidungshilfe zu geben.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 3

2.Unterlagen

Der Erarbeitung der vorgelegten Stellungnahme lagen folgende Unterlagen zugrunde:

U 1	Rat der Stadt Leipzig 16.12.1992, Nr. 634/92	„Verkehrspolitische Leitlinien der Stadt Leipzig“, Beschluß der SVV v.
U 2	Dez. Stadtentw. u. Bau	Aktuelles über Verkehrsprojekte in Leipzig, Mai 2001
U 3	Amt f.Verkehrsplanung Leipzig“, Sept. 1993	ASAL Ingenieure GmbH „Variantenuntersuchung im Zuge des Mittleren Ringes im Ostraum
U 4a	Dez. Planung u. Bau	Flächennutzungsplan Stadt Leipzig, Ausgabe 1994/95
U 4b	Dez. Planung u. Bau	Flächennutzungsplan Stadt Leipzig, Ausgabe 2001
U 5	Dez. Planung u. Bau	Verkehrsbauprogramm 1995 – 2010, 2/1995
U 6	Dez. Planung u. Bau	Ausbaustandards für Stadtstraßen in Leipzig, April 1998
U 7	Dez. Planung u. Bau	Fortschreibung zum Mittelfrist. Straßen- u.Brückenbauprogramm, 9/1999
U 8	Amt f. Verkehrsplanung	Ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsentwicklung 1994 in Leipzig, 1995
U 9	Amt f. Verkehrsplanung	KFZ-Analyse 1996/97 für die Stadt Leipzig (Zählwerte), 30.10.1998
U 10	Amt f. Verkehrsplanung	„Ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsentw. 1996/97 in der Stadt Leipzig“, 11/1998
U 11	Amt f. Verkehrsplanung	„Ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsentw. 1998/99 in der Stadt Leipzig“, eingereicht am 16.11.2000
U 12	Amt f. Statistik u. Wahlen	Bevölkerungsvorausschätzung für die Stadt Leipzig, 10/2001
U 13	Amt f. Statistik u. Wahlen	Statistisches Jahrbuch 2001, Stadt Leipzig
U 14	Amt f. Statistik u. Wahlen	Statistisches Jahrbuch 2000, Stadt Leipzig
U 15	www.statistik.sachsen.de	Statistische Daten zu Bevölkerung und KFZ-Bestand
U 16	Bürgerverein Stötteritz	„Mittlerer Ring – B2 – Völkerschlachtdenkmal“, Studie v. 16.4.2002
U 17	BI Stötteritz/Mölkau-MR/B2	Rundschreiben an die Fraktionen des Stadtrates, den Ortschaftsrat Mölkau und den Stadtbezirksbeirat Südost v. 23.7.2002
U 18	Bürgerverein Stötteritz	Anschreiben o.D. (mit Post v. 28.8.2002)
U 19	Tiefbauamt der Stadt Leipzig	Plan von Leipzig, 1908, M=1:10 000
U 20	Dez. f. Umwelt, Ordnung	Landschaftsplan der Stadt Leipzig, 2001

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 4

U 21 Pro Leipzig Stötteritz – Eine historische und städtebauliche Studie, 1996

U 22 Geolog. Karte v. Sachsen, Bl. Leipzig, Nr.: 11, 1924, M=1:25 000

3. Feststellungen

3.1. Wertung des Schreibens des BV Stötteritz/OR Mölkau (U 16)

In dem vom BV Stötteritz/OR Mölkau verfaßten Schreiben v. 16.4.2002 (vgl. U 16), welches der Stadtverwaltung, weiteren politischen Willens- und Entscheidungsträgern sowie über die Presse öffentlich gemacht worden ist, wird die Auffassung vertreten, daß ein „zwingender Zusammenhang“ zwischen 3 großen Bauvorhaben im Leipziger Osten/Südosten bestünde:

- Führung des Mittleren Ringes im Leipziger Osten/Südosten
- Führung der B2 über „An der Tabaksmühle“ und Prager Straße
- Restaurierung des Völkerschlachtdenkmals (VSD) und Aufwertung seiner Umgebung

Unter dem Vorwand einer „gesamstädtische Betrachtungsweise“ wird den Planern als optimale Lösung empfohlen, die B2 in einer gemeinsamen Trasse mit der Variante 2 entlang des Bahnkörpers zu führen.

Zur Untermauerung dieser Auffassung und der Forderung nach einer Realisierung der Variante 2, werden auf 10 Seiten eine Reihe von Begründungen und Einzelforderungen konstruiert.

Die Schwerpunktfeststellungen aus U 16 werden nachfolgend kritisch bewertet.

3.1.1. Beeinflussung der Siedlungsstruktur

Festgestellt wird in U 16:

Variante 1 durchschneidet und „entwertet“ „hochwertige“ Wohngebiete und die Ortskerne von Stötteritz und Mölkau.

Bei Variante 2 wäre nur ein kleines Stück Wohnbebauung betroffen.

In U 17 wird -als Nachtrag parallel zu der laufenden UVS- „ermittelt“, daß durch die Variante 1 nahezu 4 mal so viele Bürger wie durch die Variante 2 betroffen wären.

Zu ergänzen und zu korrigieren ist:

- Variante 1 -demagogisch vom BV Stötteritz als „Wohngebietsvariante“ bezeichnet- nutzt als **Ausbaulösung** weitestgehend bestehende Straßen, die bereits jetzt den Durchgangsverkehr aufnehmen und entsprechende Verkehrsbeauftragungen aufweisen.
Trassenneubau wird auf 17% der Gesamtstreckenlänge erforderlich (sog. Neubauspange), z.T. in einer jetzigen Industriebrache. Auf mehr als 25% ihrer Gesamtlänge führt die Variante 1 durch 3 Gewerbegebiete, deren Verkehrsanbindung sicher auch zukünftig zu gewährleisten wäre.
- Im Unterschied zu den Behauptungen in U 16 führt die Variante 1 nicht „durch die Ortskerne von Mölkau und Stötteritz“, sondern an ihnen vorbei (vgl. U 19, U 21-U 22). In U 21 wird der Bau der Variante 1 sogar als eine „Tatsache der Entlastung und Aufwertung der dichtbewohnten alten Ortslage (von Stötteritz, d.V.)“ eingeschätzt.
- Variante 2 ist mit Neuversiegelung auf ca. 75% der Gesamtstreckenlänge als **Neubaulösung** zu sehen. Auf ca. 60 % ihrer Gesamtstreckenlänge würde die Variante 2 durch bestehendes Stadtgrün im an pro-Kopf-Grün armen Leipziger Osten geschlagen – darunter 3 denkmalgeschützte Parkanlagen („W.-Külz-Park“, Anlage „Dr. Güntz“ und „Stünzer Park“), die sich z.T. in Landschaftsschutzgebieten befinden (vgl. U 20). Diese Naherholungsareale haben ihr Nutzereinzugsgebiet u.a. bis nach Sellerhausen, Anger-Crottendorf, Volk-marsdorf und auch Mölkau.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 5

- In U 16 beklagt BV Stötteritz/OR Mölkau -verständlicherweise- die zu erwartende höhere Belastung für die Anwohner bei Realisierung von Variante 1. Bedenkenlos wird aber eine solche Belastung nach dem „St. Florians-Prinzip“ (verschön´ mein Haus, zünd` and`re an) den Bürgern im Leipziger Osten/Südosten zugemutet und man geht sogar soweit, daß man die Forderung nach einer quasi Stadtautobahn auf Variante 2 aufstellt (s. nächster Punkt).

3.1.2. Mittlerer Ring als „leistungsfähige Ringstraße“

Festgestellt wird in U 16:

Berechtigung hätte der Mittlere Ring wenn der Verkehr „flüssig rollen“ kann (Reisegeschwindigkeit 80 km/h), d.h. mit möglichst wenigen Kreuzungen und Einmündungen, Ampeln, Fußgängerüberwegen u.ä.

Als Rechtfertigung für eine großzügige Trassengestaltung werden die evtl. Ausrichtung der Olympischen Spiele und eine bessere Vermarktung des Alten Messegeländes angeführt.

Diese Anforderungen nach einer „modernen auch in Zukunft tragfähigen Lösung“ können nur durch die Variante 2 erfüllt werden.

Zu ergänzen und zu korrigieren ist:

- Es entsteht der Eindruck, daß ganz bewußt die Forderung nach Maximalausbau des Mittleren Ringes deshalb erhoben wird, um sicherzustellen, daß dieser nicht in die Trassenführung gem. Variante 1 „paßt“.
- Die Forderungen des BV Stötteritz/OR Mölkau an den Mittleren Ring lassen unberücksichtigt, daß der vorgesehene Autobahnring im Osten/Süden allen gestellten Ansprüchen für einen optimalen Verkehrsfluß bereits gerecht werden wird.
- Die Realisierung der Neubaulösung gem. Variante 2 würde dazu verführen, daß ein beträchtlicher Teil des Verkehrs vom Autobahnring unter Nutzung einer „Abkürzung“ über den Mittleren Ring in die Stadt gezogen würde. Weiterhin würde diese Neubaulösung als weitestgehend kreuzungsfreie Stadtautobahn dazu führen, daß die bestehenden Straßen auch weiterhin im bisherigen Umfang befahren werden. Für den erheblichen Sanierungsbedarf dieser bestehenden Straßen wären bei Erschließung der Variante 2 keine Finanzmittel vorhanden (lt. Amtsleiter Herr Stein, auf dem Bürgerforum am 28.2.02).
- Eine evtl. 4-wöchige Ausrichtung der Olympischen Spiele kann wohl kein ernstgemeintes Argument für die Begründung der Neubaulösung gem. Variante 2 sein. Hier dürfte es sich eher um eine Instrumentalisierung der Olympia-Bewerbung der Stadt Leipzig handeln.

3.1.3. Investitionskosten

Festgestellt wird in U 16:

Die Investitionen für Variante 2 würden mit Sicherheit höher als für Variante 1 sein, das wäre jedoch auf Grund der höheren Leistungsfähigkeit der Neubaulösung gerechtfertigt.

Für den Kostenvergleich sollte ein Betrachtungszeitraum von 50 Jahren herangezogen werden.

Zu ergänzen und zu korrigieren ist:

- Angesichts der -nach offiziellen Verlautbarungen- angespannten Finanzlage der Stadt Leipzig besteht für die Stadtverwaltung durchaus das Gebot, langfristig vorgesehene Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Bezug auf ihre Finanzierbarkeit und ihr -unter veränderten Bedingungen- konkretes Erfordernis jeweils aktuell zu überprüfen. Es sei daran erinnert, daß von 1996 bis 2000 der Schuldenstand der Stadt Leipzig um ca. 50% auf ca. DM 1,681 Milliarden anwuchs (vgl. U 13; ca. 65% des Gesamthaushaltes 2000!) und 2001 bei € 1 740,-/Ew. verharrte (LVZ v. 16.8.2002). Das Negativbeispiel Berlins vor Augen, sollte eher alles getan werden, die finanzielle Handlungsfähigkeit der Stadt Leipzig auch in Zukunft zu sichern und Anstrengungen zu unternehmen, den Schuldenberg abzubauen.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 6

- Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsmaßnahmen über 50 Jahre, wie gefordert, dürften auf Grund der spezifisch unsicheren Datenbasis grundsätzlich problematisch sein. Anhand der allseits bekannten Trends zu Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung stellt sich allerdings grundsätzlich die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Erweiterung des städtischen Straßennetzes durch Neubaumaßnahmen, da damit eine steigende Straßenbaulast (Straßenunterhaltung) einer schrumpfenden, evtl. konstanten Bevölkerung zufallen würde. Unpopuläre Maßnahmen zur Finanzierung (z.B. Steuererhöhungen) bzw. eine zeitbezogene Verschlechterung der Straßenqualität infolge unterlassener Unterhaltung wären mögliche Folgen.

3.1.4. Völkerschlachtdenkmal-Umfeld

Festgestellt wird in U 16:

Der BV Stötteritz/OR Mölkau gehen davon aus, daß die künftige wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Völkerschlachtdenkmal-Geländes bei Realisierung der Variante 1 „gefährdet“ würde.

Angestrebt wird in diesem Areal eine Reduzierung des Verkehrs. In der Pressemitteilung zu U 16 (vgl. LVZ v. 24.4.2002) wurde sogar gefordert, den Platz vor dem VSD „weitgehend verkehrsberuhigt“ zu gestalten.

Dadurch ließe sich der „Nutzwert des Platzes für Volksfeste“ erhöhen.

Zu ergänzen und zu korrigieren ist:

- Bereits bei Planung des Denkmals und seines Umfeldes wurde größter Wert auf seine bestmögliche Erreichbarkeit und verkehrliche Anbindung gelegt. Das ist aus U 19 ersichtlich. Der Planungsstand von 1908 weist eine bereits angelegte, ca. 25 m breite Fahrstraße aus (entsprechend der heutigen Lage und Breite von „An der Tabakmühle“, über welche aktuell die B2 verläuft und die die heutige Prager Straße kreuzt). Die Erreichbarkeit des Völkerschlachtdenkmal-Areals für seine Gäste -auch die Gäste, die angesichts des Denkmals „spontan anhalten“ möchten, war, ist und wird eine entscheidende Voraussetzung für die beabsichtigte erfolgreiche „touristische Vermarktung“ des Denkmals sein. Im Gegensatz zu den o.g. Auffassungen des BV Stötteritz/OR Mölkau sind wir der Auffassung, daß die gegenwärtig vorhandene Verkehrssituation die Erreichbarkeit des Denkmals gewährleistet und das aktuelle Verkehrsaufkommen auf „An der Tabakmühle“ (incl. B2) keine erkennbare Beeinträchtigung nach sich zieht, wie das Leben zeigt. Das soll nicht heißen, daß über Möglichkeiten einer Verkehrsreduzierung vor dem Denkmal nicht nachgedacht werden sollte.
- Da die Durchführung von „Freizeitveranstaltungen“ vor dem Denkmal nicht dessen Anliegen entspricht, wird seitens der Denkmalsleitung über eine Beschränkung derselben nachgedacht. Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen jedoch, daß eine temporäre Sperrung/Einengung der B2 selbst für die Durchführung der bisher zahlreichen Veranstaltungen offensichtlich kaum ein Problem darstellte.
- Die -vom BV Stötteritz/OR Mölkau geforderte- weitgehende Abkopplung des Denkmals vom Durchgangsverkehr soll vermutlich eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch den Südteil von Stötteritz (Naunhofer Str. usw.) bewirken. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß gem. U 19 (1908) das damals in Planung befindliche Wohngebiet um die Naunhofer Str./Denkmalsstr. (heutige K.-Prendel-Allee) südlich des alten Ortskerns von Stötteritz auf Durchgangsverkehr (z.B. in Richtung Mölkau usw.) hin ausgelegt war, was sich auch in den seinerzeit vorausschauend großzügig festgelegten Straßenbreiten zeigt. Die in U 19 (1908) vorgesehene Verbindung zwischen Stötteritz und Mölkau ist in ihrer Linienführung quasi identisch mit der aktuellen Variante 1 des Mittleren Ringes-Ost/Südost.
- Wiederum ist eine Instrumentalisierung -diesmal des Völkerschlachtdenkmal- zu konstatieren, um die Realisierung der Variante 1 für unmöglich zu erklären.

Insgesamt läßt die vom Bürgerverein Stötteritz/Ortschaftsrat Mölkau vorgelegte Studie (vgl. U 16) selbst kaum die eingeforderte „gesamstädtische Betrachtungsweise“ erkennen. Es handelt sich um -für sich genommen z.T. durchaus nachvollziehbare- Forderungen einer partiellen Interessengruppe, die vorgibt, im Interesse der Allgemeinheit zu handeln, defacto aber eigenen Interessen dient -dies größtenteils leider zum Nachteil der Allgemeinheit. Auch wenn erwartete (vielleicht auch schon vorhandene?) Belastungen infolge des aktuellen Verkehrs bzw. künftiger Verkehrsbaumaßnahmen kurzerhand anderen Leipziger Bürgern nach dem bekannten „St. Florians-Prinzip“ zugewiesen werden, sollte ein wesentlicher Grund für die Beunruhigung der vom BV Stötteritz/OR Mölkau vertretenen Bürger nicht verkannt werden. Es handelt sich darum, daß die Bürger von den vorgesehenen Ver-

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 7

kehrsbaumaßnahmen -vor allem im dem von den „Verkehrspolitischen Leitlinien“ von 1992 und den „Ausbaustandards“ von 1998 festgelegten Dimensionen des Mittleren Ringes-eine massive Verschlechterung ihrer Wohnumwelt (sowie auch der allgemeinen Umweltqualität) erwarten und dies bekanntermaßen nicht nur im Leipziger Osten/Südosten.

Die behördlicherseits mitunter daraufhin geäußerte Standardantwort: „Alle wollen mit dem Auto fahren, aber niemand will den Verkehr vor seiner Haustür haben“ dürfte der Problematik kaum gerecht werden, da sie nur ungenügend ihrer politischen Verantwortung der Entscheidungsträger für eine auch umweltgerechte und den Bevölkerungsinteressen entsprechende Verkehrspolitik gerecht wird und zu einseitig auf ein „verkehrsgerechtes Straßennetz“ setzt.

Wir sind der Auffassung, daß es -auch in Anbetracht der aktuellen Situation bezügl. Verkehrs-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in unserer Stadt und dem Freistaat Sachsen- ein dringendes Erfordernis ist, die bisherige Dimensionierung des Mittleren Ringes einer kritischen Prüfung zu unterziehen, um schwerwiegende Nachteile für die Umweltqualität und Finanzsituation der Stadt Leipzig im Gefolge überdimensionierten Verkehrsneubaus abzuwenden. Wir ersuchen die in dieser Sache Verantwortung tragenden, sich dieser Aufgabe zu stellen.

In den folgenden Abschnitten haben wir versucht, aus jedermann zugänglichen Veröffentlichungen Angaben zur Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung zusammenzustellen und in Bezug zu der Ausgangssituation für die beschlossenen „Verkehrspolitischen Leitlinien“ zu setzen.

3.2. Auswertung statistischer Daten

3.2.1. Entwicklung der Verkehrsbelastung in Leipzig

a) Ausgangszustand zu Beginn der 90er Jahre

Wie bereits in Abschn. 1. dargelegt, waren die ersten Jahre nach 1990 durch eine starke Zunahme der KFZ-Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Für die Stadt Leipzig wurden dazu im Verkehrsentwicklungsbericht 1994 (vgl. U 8) im Ergebnis von Verkehrszählungen Steigerungen der KFZ-Verkehrsbelastung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr ausgewiesen, die zwischen 43%! für 1991 und ca. 5% für 1994 lagen. 1994 hatte sich infolgedessen die KFZ-Verkehrsbelastung im Straßennetz von Leipzig auf das $\approx 1,7$ -fache des 1990 gemessenen Wertes erhöht.

Das Amt für Verkehrsplanung erwartete 1995 (vgl. U 8) eine weitere Steigerung der KFZ-Verkehrsbelastung um jährlich ca. 5%, womit am Ende des (seinerzeitigen) Prognosezeitraumes 2010 die ca. 1,8-fache Belastung von 1994 erreicht gewesen wäre (= das ca. **3-fache des Wertes von 1990!**).

Die o.g. -beim Amt für Verkehrsplanung erklärtermaßen Besorgnis auslösende- Verkehrszunahme zeigte sich insbesondere im Bereich des Innenstadtringes, wo Verkehrsbelastungen von z.T. > 60 000 KFZ/24h! gemessen wurden (vgl. U 8). Die unter dem Eindruck der rasanten Verkehrszunahme seit 1990 vom Leipziger Stadtrat 1992 verabschiedeten „Verkehrspolitischen Leitlinien“ (vgl. U 1) hatten mit der vorgesehenen Schaffung der Ringstrukturen „Tangentenviereck“ und „Mittlerer Ring“ das wesentliche Ziel einer Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr.

Für den Mittleren Ring, der gem. der „Verkehrspolitischen Leitlinien“ „den Verkehr der Bundesstraßen aufnehmen (soll) und entsprechend leistungsfähig auszubauen (wäre), wurde in den „ Ausbaustandards für Stadtstraßen in Leipzig“ (vgl. U 6) dementsprechend festgelegt:

- Ausbau 4-spurig (je Fahrtrichtung 2 Fahrstreifen á 3,25 m)
- maßgebende Verkehrsbelastung: **40 000 KFZ/24h**

b) Verkehrssituation Ende der 90iger Jahre

In dem 2001 veröffentlichten Verkehrsentwicklungsbericht 1998/1999 (vgl. U 11) wird in Bezug auf die allgemeine KFZ-Verkehrsbelastung im Straßennetz von Leipzig festgestellt:

- Die KFZ-Verkehrsbelastung war zunächst in den Jahren 1995 und 1996 jeweils in Größenordnung der prognostizierten 5% (vgl. U 8) angewachsen.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 8

- In den Folgejahren 1997-1999 ist die KFZ-Verkehrsbelastung dann jedoch jeweils deutlich zurückgegangen. Sie lag dementsprechend **1999 wieder knapp unterhalb der Belastung von 1994.**

Dem Verkehrsentwicklungsbericht 1998/1999 (vgl. U 11) lassen sich im Vergleich mit der KFZ-Analyse von 1996/1997 (vgl. U 9) für das Straßennetz der Stadt Leipzig weiterhin entnehmen:

- Die KFZ-Verkehrsbelastung ist -von wenigen Ausnahmen (z.B. B87 im Osten, Teile Prager Str.) abgesehen- offenbar überall zurückgegangen, wobei die Rückgänge von < 10% bis > 20% betragen.
- Die größte Belastung ist nach wie vor für die Bundesstraßen (Schwerpunkt B2 von Süden) sowie für ausgewählte Bereiche des Hauptnetzes (z.B. Innenstadtring, Auequerungen) zu verzeichnen. Die o.g. Belastung von 40 000 KFZ/24h wird nur punktuell erreicht bzw. überschritten.
- Die KFZ-Verkehrsbelastung weist deutliche tageszeitliche Schwankungen auf („Belastung in Spitzenbelastungsstunde früh/abends“ \approx 7% - 8% der Tagesgesamtbelastung), die auf den Berufs- und Pendlerverkehr zurückgeführt werden.
- Der Schwerlastanteil an der KFZ-Verkehrsbelastung im Stadtgebiet Leipzigs ist überwiegend vergleichsweise gering (< 10%). Deutlich höhere Anteile (bis zu > 25%) sind für die B2/Süd sowie die Zufahrt zum Güterverkehrszentrum im Leipziger Norden ausgewiesen.

Für den hier besonders interessierenden Bereich des Leipziger Ostens/Südostens (Einzugsbereich der Mittlere-Ring-Variante 1) gilt entsprechend:

- „An der Tabaksmühle“: KFZ-Verkehrsbelastung 1998/1999 \approx 28 000 KFZ/24h (Rückgang um ca. 4%)
Schwerlastanteil \approx 8%
- Westteil L.-Colditz-Str.: KFZ-Verkehrsbelastung 1998/1999 \approx 11 000 KFZ/24h (Zunahme um ca. 8%)
Schwerlastanteil \approx < 6%
- Sommerfelder Str.: KFZ-Verkehrsbelastung 1998/1999 \approx 18 500 bzw. 20 000 KFZ/24h*
(Rückgang um ca. \leq 25%); Schwerlastanteil \approx 6%
* Ergebnisse aus 2 Meßabschnitten auf dieser Trasse

Die im Jahre 1995 prognostizierte Verkehrszunahme (vgl. U 8) ist auch im o.g. Netzbereich nicht eingetreten; die KFZ-Verkehrsbelastung liegt signifikant unterhalb 40 000 KFZ/24h.

Gem. eigenen Beobachtungen sind auch für den o.g. Netzbereich die bekannten tageszeitlichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen mit „Spitzenstunden“ und entsprechenden „Ruhezeiten“ zu verzeichnen.

3.2.2. Entwicklung der Bevölkerungszahlen

Nach Einsicht in die einschlägigen Unterlagen (Statistische Jahrbücher Leipzig, Statistische Jahrbücher Sachsen, U 15) ist zur Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Leipzig sowie ihres Umfeldes in den Jahren seit 1990 bzw. 1995 festzustellen:

- Die Angaben zur Bevölkerungszahl der Stadt Leipzig sind z.T. durch Einflüsse aus Gebietsreformen (Eingemeindungen) überprägt. Danach nahm die Ew.-Zahl von 1990 bis 1998 um knapp 15% ab, u.a. bedingt durch Wegzüge ins Leipziger Umland.
Nachdem sich die Ew.-Zahl infolge der Eingemeindungen 1999 und 2000 auf 493 208 Ew. erhöht hatte, lag sie 2001 bei 493 053, also etwa auf leicht vermindertem Niveau
- Für das Gebiet der Stadt Leipzig gemeinsam mit den angrenzenden Landkreisen nahm die Bevölkerung von 1995-2000 um ca. 1,5% ab; im gesamten Regierungsbezirk Leipzig entsprechend um ca. 1,8%.
- Die Bevölkerung des Freistaates Sachsen verminderte sich von 1995-2001 um ca. 4% mit zunehmender Tendenz (2000-2001: Abnahme um ca. 1%!).

Ursachen für den Bevölkerungsschwund sind neben Abwanderungen das anhaltende Geburtendefizit. Mittlerweile dürfte unter den Fachleuten Einigkeit darüber herrschen, daß sich die Tendenz des Bevölkerungsschwundes in Sachsen, aber auch bundesweit mittel- und langfristig eher verstärken wird.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 9

Von der Tatsache einer künftig allenfalls stagnierenden -weit wahrscheinlicher jedoch- zurückgehenden Einwohnerzahl wird offenbar mittlerweile auch von der Stadtverwaltung der Stadt Leipzig ausgegangen (vgl. U 12). Sich aus diesem Bevölkerungsrückgang für die Stadtentwicklung ergebende Konsequenzen sollen seit 2002 mit den Bürgern in einem Internet-Forum diskutiert werden (www.leipzig2030.de).

Auf sich aus dem langfristigen Bevölkerungsrückgang ergebende Minderungen des KFZ-Verkehrs deuten auch die Rückgänge bei den KFZ-Neuzulassungen und Führerschein-Ersterteilungen hin (vgl. U 13 und U 15).

4. Zusammenfassende Schlußfolgerungen

Im Ergebnis der Hauptfeststellungen in Abschn. 3:

- Die noch Anfang der 90iger Jahre mittelfristig erwartete Zunahme der Verkehrsbelastung im Leipziger Straßennetz um 5%/a bis 2010 ist nicht eingetreten; die Verkehrsbelastung ist vielmehr seit 1997 zurückgegangen und lag 1999 wieder auf dem Niveau von 1994.
- Die Bevölkerung der Stadt Leipzig sowie des Freistaates Sachsen geht in unterschiedlichem Ausmaß, aber jeweils kontinuierlich zurück; dieser Trend wird sich auf Grund der demographischen Situation mittelfristig verstärken.

läßt sich im Hinblick auf die weitere Umsetzung der „Verkehrspolitischen Leitlinien“ zusammenfassend schlußfolgern:

- Entsprechend der o.g. Datenlage ist kein Szenario vorstellbar, bei dem es in Zukunft zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung im Stadtstraßennetz entsprechend den Erwartungen von Anfang der 90iger Jahre käme. Darüber hinaus müßte ein Szenario „Verkehrszunahme bei gleichzeitig fallender Einwohnerzahl“ die politisch Verantwortlichen veranlassen, dieser Situation im Interesse einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt verantwortungsbewußt entgegenzuwirken, z.B. durch eine Aufwertung des Öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fahrradverkehrs.
- Die „Verkehrspolitischen Leitlinien“ sollten unter Zugrundelegung der aktuellen Situation überdacht werden; u.a. in Bezug darauf, ob das Erfordernis besteht, die „Ausbaustandards“ des Mittleren Ringes überall umzusetzen.
- Insbesondere sollte die Überprüfung der „Verkehrspolitischen Leitlinien“ auf eine weitestgehende Nutzung des bestehenden Stadtstraßennetzes orientieren und bisherige Konzeptionen entsprechend angepaßt werden.
- Neubautrassen innerhalb des Mittleren Ringes sollten künftig kritisch hinterfragt und minimiert werden (vgl. auch diesbezügliche Aussagen in U 6), vor allem wenn sie mit Neuversiegelung von Böden und Zerstörung ökologisch wertvoller Areale verbunden wären.
- Bei der o.g. Überprüfung der „Verkehrspolitischen Leitlinien“ wäre die entlastende Wirkung des künftigen, südlichen/östlichen Autobahnringes zu berücksichtigen. Andererseits muß durch entsprechende Gestaltung des Mittleren Ringes verhindert werden, daß der Autobahnverkehr sich „rationellere“ Wege durch das Stadtgebiet sucht. Die Akzeptanz von Wirtschaftsförderung hätte dort ihre Grenzen, wo im Interesse „optimaler“ Zuwegungen für ansiedlungswillige Firmen Beeinträchtigungen der Leipziger Bevölkerung in Kauf genommen würden.

Für den-aufgrund der spezifischen Situation- besonders „sensiblen“ Teilbereich des Mittleren Ringes im Leipziger Osten/Südosten ergeben sich aus unserer Sicht anhand der o.g. Hauptfeststellungen nachfolgende Forderungen und Vorschläge.

4.1. Ablehnung des Mittleren Ringes Ost/Südost gem. Variante 2

Wir wenden uns mit Entschiedenheit gegen eine Führung des Mittleren Ringes gem. Variante 2 entlang der Bahntrasse in jeglicher Form und appellieren hiermit an die Stadtverwaltung sowie die politisch Verantwortlichen, sich die schwerwiegenden Nachteile dieser Variante für eine nachhaltige und sozial ausgewogene Stadtentwicklung bewußt zu machen:

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 10

- Eine Führung des Mittleren Ringes gem. Variante 2 -wie von der partiellen Interessengruppe BV Stötteritz/ OR Mölkau gefordert- würde keinesfalls den „Interessen der Allgemeinheit“ entsprechen. Die mit der Neubaulösung Variante 2 verbundenen, massiven Eingriffe in die wenigen Grünbereiche des -mit Grünanlagen unterversorgten- Leipziger Ostens/Südostens würde eine erhebliche Verschlechterung der Lebensqualität der Bürger (z.B. in Reudnitz-Thonberg, Stötteritz, Anger-Crottendorf, Sellerhausen-Stünz) bedeuten, welche die Park- und Kleingartenanlagen bisher zur Naherholung nutzen und z.T. auf diese angewiesen sind.
- Im Gefolge von Mittlerer Ring/Variante 2 wäre mit einer allgemeinen Verkehrszunahme im Osten/Südosten (infolge unbeabsichtigtem, teilweisen „Heranziehens“ des Fernverkehrs vom Autobahnring) mit negativen Auswirkungen für Bevölkerung und Umwelt im gesamten Leipziger Osten/Südosten zu rechnen.
- Die Realisierung des Mittleren Ringes gem. Variante 2 würde den Bestrebungen der Stadt nach einer Aufwertung des Leipziger Ostens mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung entgegen stehen. Der lt. Landschaftsplan ausgewiesene „Grünverbund“ (zwischen „Grünring“ und „Grünes Band“) würde ad absurdum geführt.
- Die Neubaulösung gem. Variante 2 würde zur dauerhaften Vernichtung und Versiegelung von z.T. ökologisch wertvollen Flächen in Größenordnung von mehreren ha führen und eine signifikante Verschlechterung der Umweltsituation im Leipziger Osten/Südosten herbeiführen.
- Das mit Variante 2 zwangsläufig verbundene Schlagen der Mittlerer Ring-Trasse durch die denkmalgeschützten Parkanlagen „W.-Külz“ und „Volkshain Stünz“ (Ende des 19. Jhdts auf Beschluß des Leipziger Stadtrates für die Bevölkerung des mit Grün unterversorgten Ostens/Südostens neu angelegt) würde einer -in Leipzig bisher noch nicht dagewesenen- Kulturbarbarei gleichkommen und bei Bekanntwerden negative Auswirkungen auf das Image der Stadt nicht verfehlen.
- Die mit Sicherheit höheren Investitionskosten für die „Neubaulösung“ Mittlerer Ring -Variante 2 würden -auch unter Berücksichtigung von Fördermitteln- die Stadtfinanzen vermehrt belasten; die vorgenommene Erweiterung des Straßennetzes würde die Unterhaltungskosten der Zukunft vergrößern, die von einer schrumpfenden Bevölkerung zu tragen wären. Weiterhin wären bei Variante 2 beträchtliche (nicht zuwendungsfähige) Kosten für die Enteignung privaten Eigentums zu berücksichtigen, welche bei Variante 1 -wenn überhaupt- in erheblich geringerem Umfang anfielen, vor allem bei Realisierung einer von uns nachfolgend vorgeschlagenen „Reduzierten Ausbaulösung“ des Mittleren Ringes Ost/Südost gem. Variante 1.

Unsere BI hat seit Febr./März diesen Jahres begonnen, die Bevölkerung für die o.g. Problematik einer Mittleren Ring-Führung gem. Variante 2 zu sensibilisieren und hat bereits mehrere tausend Unterschriften gegen die Variante 2 gesammelt. Diese Unterschriften können jederzeit vorgelegt werden. Die Aktion wird fortgesetzt.

4.2. Reduzierte Ausbaulösung des Mittleren Ringes Ost/Südost gem. Variante 1

Wir schlagen als Alternative die Prüfung eines Reduzierten Ausbaus des Mittleren Ringes in der Trassenführung entspr. Variante 1 vor: Seine Hauptmerkmale sind:

- Belassung der B2 in Richtung Norden in ihrem jetzigen, funktionsgerecht neu ausgebauten Verlauf über Prager Straße, Gerichtsweg, Kohlgartenstraße, Brandenburger Straße, Rackwitzer Straße, Maximilianallee. Das gem. den „Verkehrspolitischen Leitlinien“ vorgesehene Führen der B2 über den Mittleren Ring Ost/Südost sollte in Anbetracht der sensiblen Randbedingungen im Leipziger Osten/Südosten vermieden werden.
- Der Mittlere Ring Ost/Südost wäre -ohne B2- entspr. der Trassenführung gem. Variante 1 (Neubauverbindung zw. K.-Prendel-Allee und Sommerfelder Straße über Kärrnerweg, Abkürzung an der Rosenbaumstraße in Mölkau) zu führen. Angesichts der lt. Statistik vorhandenen Verkehrsbelastung würden reale Möglichkeiten bestehen, auf einen vierspurigen Ausbau zu verzichten und so Eingriffe in das Umfeld zu minimieren. Insbesondere für den Südteil von Stötteritz könnte darüberhinaus über örtliche „Einbahnstraßen-Lösungen“ zur Verkehrsverteilung und Belastungsverminderung beigetragen werden.
- Es sollten u.E. durchaus Alternativen zur gem. Variante 1 vorgesehenen Führung der B2 über „An der Tabaksmühle“ geprüft werden; z.B. über Richard-Lehmann-Str., Zwickauer Str., Semmelweisstraße, Prager Straße.

Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost – CONTRA Bahnvariante

INITIATIVE FÜR DIE BEWAHRUNG VON STADTGÜN UND PARKANLAGEN IM OSTEN/SÜDOSTEN LEIPZIGS

über

Dr. Kerreit

Kurt-Huber-Weg 1

04299 Leipzig

Tel.: (0341) 86 12 801 Fax: (0341) 86 39 852

Seite 11

Mit der reduzierten Ausbaulösung würde eine weitestgehende Nutzung des vorhandenen Straßennetzes erreicht und negative Auswirkungen auf die Umwelt minimiert. Sie ist im Hinblick auf die Investitionskosten und künftige finanzielle Belastungen der Stadt die günstigere Lösung und brauchte u.E. bei qualifizierter Gestaltung nicht zu einer zusätzlichen Belastung der Anwohner führen. Ein „Reduzierter Ausbau gem. Variante 1“ entspricht nach unserer Auffassung am ehesten der geforderten „gesamstädtischen Betrachtungsweise“ und dem Erfordernis einer Minimierung von Eingriffen in gewachsene Stadtstrukturen.

5. Schlußbemerkung

Diese Vorschläge sind Diskussionsangebote an die planenden Behörden und die politisch Verantwortlichen. Auch gegenüber dem BV Stötteritz /OR Mölkau halten wir unser Gesprächsangebot weiterhin aufrecht.

Wir möchten hiermit anregen, einen „Reduzierten Ausbau des Mittleren Ringes Ost/Südost gem. Variante 1“ zusätzlich zum Gegenstand der laufenden UVS zu machen. Wegen der identischen Streckenführung dürfte diese Erweiterung u.E. keine größeren Schwierigkeiten bereiten.

Weitere Informationen über: <http://www.leipzig-mittlerer-ring.de/>