

Stellungnahme der Bürgerinitiative Stötteritz/Mölkau MR Ost/Südost zur

Info- Vorlage Drucksache Nr. IV/1308

"Führung MR Südost- Stand der Variantenuntersuchungen"

Die von der Stadt Leipzig vorgelegte Info- Vorlage zum MR Südost stellt aus der Sicht der BI Stötteritz/Mölkau MR Ost/Südost eine fachlich fundierte Ausarbeitung dar, in der die einzelnen möglichen Varianten gut herausgearbeitet und mit realistischen, der zukünftigen Verkehrsbelastung entsprechendem Zahlenmaterial unterlegt wurden. Zur endgültigen und exakten Beurteilung müssten allerdings noch einige Zahlen hinterfragt werden.

Wir sehen Leipzig als Oberzentrum Mitteldeutschlands, ja im Herzen Europas, denn im Umkreis von 100 – 150 km leben 6 – 9 Mio. Menschen. Unsere Stadt hat die Funktion eines Wirtschafts-, Wissenschafts-, Bildungs-, Dienstleistungs-, Kultur-, Gesundheits-, Sozial- und Verwaltungszentrums. Außerdem hat sie eine hohe Kompetenz in der Vermittlung zwischen West- und Osteuropa.

Bei den gegenwärtigen Bevölkerungsprognosen für die Bundesrepublik und den Freistaat Sachsen ist es für die Stadt Leipzig eine große Herausforderung, die angestrebte moderate Bevölkerungsentwicklung zu erreichen und die Funktion als Oberzentrum weiter auszubauen.

Wenn wir dieses nicht gemeinsam erreichen, bedeutet das eine Entwicklung zur Provinzstadt.

Unsere Stadt steht trotz ihrer Standortgunst im harten Wettbewerb um Arbeitsplätze und Einwohner. Allein die exzellente Anbindung an das internationale Verkehrsnetz reicht nicht aus, wenn nicht gesichert ist, dass von hier aus alle Standorte der Stadt schnell und auf kürzestem Weg erreicht werden können, wie es in den Beschlüssen der Ratsversammlungen zu den „Verkehrspolitischen Leitlinien“ (1992) und dem STEP (2003) beschlossen wurde. Nur so können wir das Potential unserer Stadt mit seinen Standortvorteilen voll zum Tragen bringen.

Wir verhehlen unsere Enttäuschung nicht, dass in den Verkehrsplanungen der Stadt für den Zeitraum 2006/2012 der MR Südost keine Berücksichtigung fand..

Die von unserer BI Stötteritz/Mölkau MR Ost/Südost favorisierte Bahnvariante bietet entsprechend der Umsetzung der Verkehrspolitischen Leitlinien neben der Möglichkeit zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt die Gewähr zur Herausnahme des Verkehrs nicht nur aus den Ortsteilen Mölkau und Stötteritz, sondern auch aus dem Gebiet Anger-Crottendorf, Reudnitz und Thonberg gemäß den Forderungen nach einer Stadt der kurzen Wege.

Besonders von den 3 letztgenannten Stadtteilen ist das Hauptstraßennetz (Bahnvariante des MR) der Stadt besonders gut zu erreichen, so dass sich viele Kraftfahrer auf diese Trasse orientieren werden *und somit das Straßennetz in der Innenstadt entlasten.*

Generell sollte die gesamte Trasse niveaufrei gestaltet werden

- Auf der gesamten Strecke ist eine konsequente Trennung des Kfz-Verkehrs von Radfahrern und Fußgängern und somit ein stressfreieres Fahren gegeben.
- Unfallschwerpunkte an den Kreuzungen werden vermieden. (Aus Platzgründen muss möglichst nahe an den Bahndamm gebaut werden, so dass an den Bahnbrücken die Sicht stark eingeschränkt wird.)
- Es kann auf dem gesamten Streckenabschnitt ein gleichmäßiges Tempo ohne Zwischenstopps an den dann nicht notwendigen Ampeln gefahren werden (Weniger Kraftstoffverbrauch und weniger Emissionen). Wenn z. B. 30000 Fahrzeuge täglich nur 2 mal bei Rot halten müssen, wird 60000 mal gehalten und angefahren, was bei einer niveaufreien Strecke nicht notwendig ist.

Aus unserer Sicht gibt es für die Variante 2 (Bahnvariante) keine andere Wahl, weil nur so die beschlossenen Ziele des "STEP" realisiert werden können.

"Die Bundesstraßen sollen künftig über den Mittleren Ring verknüpft werden. Im Raum zwischen Tangentenviereck und Mittlerem Ring sollen Ausbaumaßnahmen und Netzergänzungen die Verkehrsverteilungsfunktion der Tangenten unterstützen und sensible Stadträume sowie Straßenbahnkorridore vom Kraftfahrzeugverkehr entlasten. Dem stehen Rückstufungen in der Verkehrsbedeutung vorhandener Straßen gegenüber, einzelne Straßen werden aus dem Hauptnetz herausgenommen." [1]

Die Bahnvariante ist zwar eine Neubautrasse, nimmt aber 30000 bis 32000 Kfz/24h aus den angrenzenden Wohngebieten heraus, davon ca. 13000 Kfz/24h aus Mölkau, Paunsdorfer Straße bzw. Stötteritz (27000 Kfz/24h Variante 1 minus 14000 Kfz/24h Variante 2 gleich 13000 Kfz/24h). Die Differenz (32000 minus 13000) von 19000 Kfz/24h bedeutet eine Entlastung der Stadtquartiere zwischen Zentrum und Mittlerem Ring Ost/Südost. Schwerpunktmäßig soll der LKW-Verkehr aus diesen sensiblen Gebieten herausgenommen und auf dem Mittleren Ring konzentriert werden, was die Entlastung wirksamer macht als die Zahlen es Ausdrücken.

"Mit dem Straßenbauprogramm werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, den Lkw-Verkehr auf leistungsfähigen Trassen zu bündeln. Dieses Vorzugsnetz soll Bereiche mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen untereinander und mit den großen Achsen des Fern- und Regionalverkehrs verbinden und im Hinblick auf Fahrkomfort und Orientierung Attraktivitätsvorteile gegenüber dem übrigen Netz aufweisen". [2] Die Führung dieser Trasse durch die Wohngebiete Stötteritz und Mölkau mit 27000 Kfz/24h und ohne aktiven Lärmschutz kann Niemand verantworten.

Leider vermischen wir in der Vorlage IV/1308 "Führung Mittlerer Ring." bei den Variantenvergleichen die Berücksichtigung der Entlastungseffekte für das Stadtgebiet westlich des östlichen Güterrings der DB. Weil bei der Bahnvariante die künftige Belegung des gesamten Straßennetzes und damit die Belastung sehr vieler Bürger, z.B. besonders auch in den Stadtteilen Anger-Crottendorf, Reudnitz und Thonberg, mit Verkehrsemissionen (ca. 19000 Kfz/24h) im Leipziger Osten weniger beeinflusst wird, ist dieses Gebiet bei den Variantenvergleichen unbedingt einzubeziehen.

Die Bahnvariante ist über 1 km kürzer, was bei 30000 Kfz/Tag eine Größenordnung von ca.30000 unnützen Stadtkilometer mit entsprechender Umweltbelastung bedeutet.

Wenn jetzt die Finanzmittel für den Bau einer nachhaltigen Lösung nicht vorhanden sind, ist es allemal besser, das Vorhaben zeitlich herauszuschieben, als eine „Notlösung“ ohne Zukunft (Variante 1 und 3) mit ihrer städtebaulich zerstörerischen Wirkung in den betroffenen intakten Wohngebieten sofort zu erzwingen.

Man kann nicht nur die jeweilige Legislaturperiode sehen. Stadt- und Verkehrsplaner müssen langfristig über Jahrzehnte im Voraus denken und nachhaltige Lösungen im Sinne der Gesamtstadt favorisieren.

Es muss doch seitens der Stadt auch unter Berücksichtigung der Ausführungen vor dem SBB Südost und in der LVZ möglich sein, bereits kurzfristig die Aussage bezüglich der bevorzugten Variante zu treffen. Wenn die Stadt wieder einen soliden ausgeglichenen Haushalt vorlegen kann, sollten Mittel u.a. aus den Bundesstraßenbauprogramm einschließlich der benötigten Fördermittel zur Realisierung der von der Stadt bevorzugten zukunftssträchtigen Variante eingeworben werden, wohlwissend, dass eine Grundsatzentscheidung noch kein Baurecht darstellt.

Fördermittel können natürlich nur mit einem überzeugenden Konzept, das eine nachhaltige Entwicklung unserer Stadt sichert, beim Land, beim Bund und bei der EU beantragt werden.

Mit dieser Aussage bestünde Planungssicherheit für die Anlieger an allen betrachteten Varianten des Mittleren Ringes Ost/Südost, sowie möglicher Investoren. .

Wie nach unserer Überzeugung und auch aus den schlussfolgernden Ausführungen der Info-Vorlage MR Südost eindeutig hervorgeht, ist die Bahnvariante die zukunftssträchtige und nachhaltige Verkehrsführung, die in inhaltlicher Übereinstimmung mit den Verkehrspolitischen Leitlinien und in Fortführung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum sowie künftiger Verkehrsentwicklungspläne der Stadt Leipzig steht und stehen wird.

Die Zurückstellung der Planungen für den Mittleren Ring Ost/Südost bis 2012 bereitet uns Sorgen.

Früher oder später ist bei der Nullvariante mit einem Verkehrskollaps zu rechnen. Selbst wenn künftig im inneren Stadtgebiet keine weiteren verkehrseinschränkenden Investitionen[3] erfolgen, wird das Verkehrsaufkommen auf dem Mittleren Ring steigen.

Im Dezember 2005 waren in Leipzig 46870 Personen ohne Arbeit [4]. Vorrangiges Anliegen aller Abgeordneten und der Stadtverwaltung ist es, die Mehrzahl dieser Menschen möglichst bald in Lohn und Brot zu bringen. Das bedeutet für Leipzig nicht erst in 15 Jahren Wirtschaftswachstum und damit steigenden Pendler- und Wirtschaftsverkehr (Kooperationsbeziehungen und Lieferverkehr für Rohstoffe und Fertigwaren). Ein Teil dieses Verkehrsaufkommens wird auch die Straßen im Leipziger Osten beanspruchen, ohne dass wir eine Lösung vorbereitet haben. Wenn wir bis 2012 nichts tun, werden uns andere Städte die Funktion als Oberzentrum für den mitteldeutschen Raum streitig machen. Das hätte Konsequenzen für alle für alle Lebensbereiche.

Wenn Leipzig künftig in der Liga der großen deutschen Städte mit europäischem Anspruch dabei sein will, müssen wir bis in den kleinsten Bereich hinein definieren, wofür wir Geld ausgeben, bzw. was wir uns leisten können und wollen. Das gilt z.B. sowohl für die Hochkultur, die Wirtschaft, den Handel, aber auch für die Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für das Funktionieren eines Ballungszentrums.

Die Bürgerinitiative ist im Einklang mit den Aussagen der Info-Vorlage überzeugt, dass die gegenwärtig betriebene Null-Variante verkehrstechnisch und bezogen auf die Umwelt die schlechteste und nach unserer Auffassung die von der Stadt nicht mehr weiter zu vertretende Variante sein kann. Diese kann und darf unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht noch weitere 10- 15 Jahre betrieben werden.

Sollten sich nach Fertigstellung der A38 keine Verbesserungen bezüglich der Abnahme des Durchgangsverkehrs in den Ortsteilen Stötteritz und Mölkau ergeben, sind Verkehrsleitmaßnahmen wie die Herausnahme des Lkw- Durchgangsverkehrs aus den Wohngebieten Stötteritz und Mölkau zu prüfen.

Für weitere Informationen wie zu den Zahlen der beeinflussten Bürger sowie eine Detaillierung und Erläuterung zu den benötigten finanziellen Mitteln speziell bei der Bahnvariante wären wir Ihnen dankbar.

[1] "Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum" (STEP), Seite 15

[2] Ebenda, Seite 30

[3] (z.B. Rückbau der Brücke am Goerdeler-Ring, Wegfall des Tunnels am Wilhelm-Leuschner- Platz, Reduzierung von Fahrspuren im Promenadenring, im Grimmaischen Steinweg, in der Riebeckstraße oder der geplanten Separierung der Straßenbahn in der Wurzener Straße)

[4] Internet: meine stadt leipzig