

Umbau Prager Straße am Völkerschlachtdenkmal in Leipzig

Verhalten der Leipziger CDU-Fraktion spaltet die Stadtbevölkerung und setzt nicht weniger als die Zukunft der Stadt Leipzig aufs Spiel.

Der aufgeflamnte Streit um die Modernisierung der Prager Straße zwischen Tabaksmühle und Friedhofsgärtnerei aufgrund der zwingend notwendigen Aufweitung der Tramgleise zeigt einmal mehr, wie man mit Angstmacherei und dreistem Populismus entscheidende Zukunftsthemen wie die Mobilitätswende torpedieren kann. Als Organisatoren der Veranstaltung [‘AUTO-Diktat begreifen’](#) verurteilen wir das geplante Abstimmungsverhalten der Leipziger CDU aufs Schärfste und fordern sie auf, Schaden von den Bewohnern, der Stadt, dem Haushalt und den Verkehrsbetrieben durch das Beenden ihrer ideologie-getriebenen Taktiererei abzuwenden.

Was wir gegenwärtig beobachten ist ein gefährliches Spiel um Macht und Deutungshoheit, was direkt aus der demagogischen Trickkiste stammt. Den Menschen wird eingeredet, ihnen würde etwas weggenommen, während das genaue Gegenteil der Fall ist. Man spielt die Menschen gegeneinander aus, anstatt über die gemeinsamen Vorteile und Chancen zu informieren. So gibt der Umbau der Prager Straße allen Menschen endlich die Möglichkeit, sich frei entscheiden zu können, auf welche Art sie mobil sein möchten. Der gemeinschaftliche Verkehrsraum wird gerecht und inklusiv aufgeteilt, indem das ÖPNV-Angebot verbessert, Radverkehr ermöglicht und Fußgängern der ihnen zustehende sichere Platz eingeräumt wird. Als Bonus profitiert der Motorisierte Individualverkehr (MIV), da weniger Menschen gezwungen sind, mit dem PKW zu fahren.

Sich bei dieser Ausgangslage dem nötigen Umbau der Prager Straße mit maximal destruktiver Empörungsrhetorik entgegenzustellen, ist hochgradig verantwortungslos und gefährlich. Wir begrüßen daher ausdrücklich die Planung der Stadtverwaltung. Sie ist ein wichtiger und richtiger Baustein auf dem Weg zu einer lebensfreundlicheren Stadt, die dem Umweltverbund (Bus, Bahn, Rad, Fuß) die notwendige Attraktivität gibt und gleichzeitig die Stadt zukunftsgerechter zum Wohle der Menschen macht. Die Zustimmung zu diesem Umbau ist umso wichtiger, da ein Scheitern weitreichende negative Konsequenzen für die mit großer demokratischer Mehrheit beschlossene Strategie zur Mobilitätswende in Leipzig nach sich zieht. Sowohl der seit 30 Jahren vorangetriebene Umbau des LVB-Gleisnetzes, dessen Früchte mit der Bestellung der breiteren Trams nun geerntet werden sollen, als auch die Fortschreibung des Radverkehrsplans, welcher justamente hier eine kritische Hauptachsen-Lücke schließen soll stehen auf dem Spiel.

Es ist unsere Pflicht, auf die Unverfrorenheit der Argumentation sowohl der CDU, als auch der regionalen IHK und HWK hinzuweisen. Im Folgenden zeigen wir die konkreten Vorteile der Neugestaltung auf, um den anderen Fraktionen im Stadtrat die Entscheidung pro Zukunft zu erleichtern. Im abschließenden Anhang nehmen wir die ergänzende Beschlussvorlage der CDU für die Stadtratssitzung am kommenden Donnerstag Punkt für Punkt auseinander.

Wir bitten die an der Abstimmung beteiligten Stadträte inständig darum, die Folgen mitzudenken und sich von Empathie statt Angst leiten zu lassen. Haben Sie den Mut und das Rückgrat, sich konsequent und vehement für das Wohl der überwältigenden Mehrheit sowohl der Stadt- als auch Umlandbevölkerung einzusetzen. Wir alle haben eine bessere und gerechtere Stadt verdient. Nicht Auto-, sondern lebensgerecht. Für die Menschen und nicht gegen die Menschen.

Die Neugestaltung bietet zahlreiche Vorteile:

Erhöhung der Verkehrsleistung

Motorisierter Individualverkehr ist gegenüber dem ÖPNV allgemein und dem Straßenbahnverkehr im Besonderen sehr ineffizient. **Kfz-Verkehr benötigt sehr viel Fläche** für eine vergleichsweise geringe Transportleistung. Der größere Gleismittlenabstand für Straßenbahnen ermöglicht den Einsatz von breiteren und moderneren Straßenbahnen. Diese bieten einen höheren Komfort und können mehr Passagiere befördern. Die Attraktivität des Personennahverkehrs steigt, was mehr Menschen zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel bewegt. Dasselbe gilt für die substanziell verbesserte Radverkehrsinfrastruktur. Deren Verkehrsleistung ist gegenwärtig aus offensichtlichen Gründen kaum vorhanden, was eigentlich Wahnsinn ist, wenn man bedenkt, dass jeder Radfahrer potenziell ein Auto weniger ist. Das reduziert Staus, verkürzt Fahrzeiten und macht auf der verbleibenden Spur Platz für den Wirtschaftsverkehr. Das Gegenteil von dem, was IHK, HWK und CDU vermeintlich Betroffenen und Bewohnern unisono immer wieder weismachen wollen.

Mehrspurigkeit ist Platzverschwendung

Vier Spuren animieren einzig und allein zur Raserei zwischen den Kreuzungen. Die Kreuzungen sind der Flaschenhals! Sind dort auf 50-100 Meter vor der Ampel zwei Spuren, können sich etwa 20-40 Fahrzeuge dort pro Ampelphase aufstellen. So viele wie es letztlich bei der nächsten Phase im besten Fall über die Kreuzung schaffen. Danach ist Zeit für 20-40 neue Fahrzeuge sich aufzustellen. Ob diese Fahrzeuge von einer oder zwei Spuren kommen, ist völlig egal. Der potenzielle Stau ist bei zwei Spuren zwar nur halb so lang, die Wartezeit an der Kreuzung hingegen absolut identisch. Einfache Verkehrsdynamik, die es offenbar bisher nicht in den Diskurs um sinnvolle Lösungen, die Mobilitätswende im Allgemeinen und die Prager Straße im Speziellen betreffend geschafft hat. Siehe schematische Darstellung am Ende dieser Stellungnahme.

Sicherheit für alle

Die Umgestaltung des Straßenraums erlaubt die Schaffung eines breiten Radwegs. Davon profitieren alle. Die Sicherheit für den Radverkehr steigt, es gibt weniger Konflikte zwischen Auto- und Radverkehr. Einsatzfahrzeuge können den Radweg mitnutzen, da anders als derzeit der Kfz-Verkehr zügig umfahren werden kann, was nachweislich Leben rettet. Der neue Radweg verhindert außerdem, dass Radfahrer auf den Gehweg ausweichen müssen - was dem gegenwärtigen inakzeptablen und ungerechten Status quo entspricht. Fußgänger und Radfahrer müssen sichere und getrennte Infrastruktur haben! Um auch Familien oder Kindern die Möglichkeit zu geben, dort uneingeschränkt und angstfrei fahren zu können, bedarf es zusätzlich übrigens noch Tempo 30. Die MIV-Durchschnittsgeschwindigkeit in Leipzig liegt bei etwa 25 km/h, d.h. Tempo 30 macht den Verkehr flüssiger, da die Wartezeiten an der Ampel kürzer werden.

Mehr Nachhaltigkeit, Umweltschutz

Die Stärkung von ÖPNV und Radverkehr in der Prager Straße ist eine konkrete Umsetzung des von der Stadt beschlossenen Nachhaltigkeitsszenarios aus der Mobilitätsstrategie 2030. Die geplanten Rasengleise leisten einen kleinen Beitrag zum Schwammstadt-Konzept und reduzieren die Aufheizung der direkten Umgebung im Sommer. Jeder Quadratmeter Asphalt weniger, wirkt der klimawandelbedingten urbanen Hitzeinsel-Problematik entscheidend entgegen. Je besser der Umweltverbund aufgestellt ist, desto effektiver kann Hitzeschutz in der Stadt umgesetzt werden. Im übrigen, jeder Kilometer, der mit dem Rad zurückgelegt wird, spart der Stadt bares Geld. Radinfrastruktur kostet einen Bruchteil von PKW-Infrastruktur. Je mehr Radverkehr, desto weniger Straßeninfrastruktur wird benötigt, wodurch sich die Gesamtausgaben substanziell reduzieren. Mit anderen Worten, die bisherigen Subventionen in den MIV können dann anderen Zwecken wie bspw. Umwelt- und Hitzeschutz zugutekommen, wovon alle profitieren.

Bessere Gesundheit und Lebensqualität

Weniger Kfz-Verkehr führt zu geringerer Lärm- und Luftbelastung. Beides verursacht massive direkte zusätzliche Kosten für das Gesundheitssystem. Die Tatsache, dass vielen Menschen aufgrund der fehlenden Radinfrastruktur ausreichende Bewegung nicht möglich ist, treibt die indirekten Gesundheitskosten ebenfalls in die Höhe. Die lärmbedingte Stressbelastung im urbanen Raum ist dabei einer der am meisten unterschätzten Faktoren. Ein Umstand, der auch wieder die Frage der Gerechtigkeit aufwirft, bzw in welcher Stadt wir leben wollen? Einer, in der dort die wenigsten Menschen einen PKW besitzen, wo der Lärm durch durchfahrende Kfz am größten ist; oder in Einer wo Kinder wieder hörbar sind, die Natur wieder spürbar wird und der Alltag zu Fuß und Rad nicht mehr normalisierter Überlebenskampf ist. Einer, in der nicht Autos den Alltag beherrschen, sondern Menschen wieder im Mittelpunkt stehen. Einer, in der nicht jedes Jahr etwa 200 Menschen durch Lärm, Feinstaub oder Unfälle ums Leben kommen. Utopie oder Dystopie?

Inklusivität und Zukunftstauglichkeit

Leipzig steht - wie jede Stadt - vor der Frage, ob sie auch in Zukunft attraktiv für Wirtschaft und Einwohner bleiben will bzw werden möchte. Die Mobilitätswende ist ein integraler Bestandteil dieser Zukunftskonzeption. Die Wirtschaft mag es kurzfristig gut finden, wenn die Stadt weiter bedingungslos autogerecht ist. Langfristig wird es der Attraktivität der Stadt jedoch massiven Schaden zufügen. Verabschieden wir uns nicht bald von der strukturellen Auto-normativen Denkweise und verzichten darauf, den Bewohnern echte Urbanität zurückzugeben, werden die Menschen dorthin ziehen, wo die Transformationsprozesse vorangekommen sind. Wirtschaftsgerecht bedeutet menschengerecht und umgekehrt! Wir bekommen die Stadt, für die wir planen. Die auf nachhaltige Mobilität ausgerichtete Transformation Leipzigs wird lebenswerte, soziale und inklusive Orte entstehen lassen, wo heute Lärm und Abgas dominiert. Das Umland wird und muss dabei explizit mitgedacht werden. Der Umweltverbund darf und wird nicht an der Stadtgrenze enden.

Fazit: Die Neugestaltung der Prager Straße ist ein richtiger und wichtiger, ja kritischer Schritt in eine nachhaltige und gerechte Zukunft. Sie darf nicht verspielt werden. Sie nutzt allen. Nie hat etwas was sich aufgrund spaltender Angstretorik wie ein Verzicht anfühlt, in Realität mehr Vorteile gebracht. Es ist eine win-win-win-win Situation. Ob wir ein lebensfreundlicheres, urbaneres, gerechteres und sozialeres Leipzig haben werden oder nicht, wird beim Umbau der Prager Straße mitentschieden.

Beschlussvorlage:

https://ratsinformation.leipzig.de/allris_leipzig_public/vo020?VOLFDNR=2021007&refresh=false

Bewertung

1. Die notwendigen Gleiserweiterungen für den Einsatz der neuen Straßenbahnzüge werden realisiert.

—> Scheinheiliges Argument! So zu tun, als wäre man dafür, um im Falle des Scheiterns implizit den Gegnern der Beschlussvorlage die Schuld zu geben und die Opferrolle einnehmen zu können. Bei Licht betrachtet natürlich nichts anderes als Erpressung.

2. Auf die weiteren im Bau- und Finanzierungsbeschluss geplanten Eingriffe in den Straßenraum wird verzichtet. Die Anzahl der Fahrspuren von zwei je Richtung bleibt erhalten, wobei in den untermaßigen Bereichen die Markierung der zwei Spuren entfällt.

—> Von fachlichen Aspekten die zwei Spuren hinfällig machen abgesehen, ändert das weder etwas an der fehlenden Durchlässigkeit für Rettungsfahrzeuge, noch ist es ansatzweise kompatibel mit der beschlossenen Mobilitätswende.

3. Der Radweg stadteinwärts wird beibehalten, stadtauswärts teilen sich Fußgänger und Radfahrer den vorhandenen Geh- und Radweg.

—> Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist weder Gehweg, noch Radweg. Es ist eine Frechheit, ja Demütigung epischen Ausmaßes nicht-autofahrender Menschen so etwas überhaupt ernsthaft anzubieten. Es bedeutet schlicht Ablehnung eines Radweges und Fortsetzung des grotesk ungerechten, menschenfeindlichen Status quo. Es zeigt nichts weiter als die vollständig unterreflektierte und maximal unterkomplexe Auto-normative Ignoranz der Antragstellenden.

4. Für die Querung der Fußgänger im Eingangsbereich und Haltestellenbereich am Südfriedhof ist ein attraktiver und sicherer Raum zu gewährleisten.

—> Zwei Fahrspuren und 'attraktiver und sicherer Raum' schließen sich gegenseitig aus.

5. Für die Herstellung einer barrierefreien Bushaltestelle in stadtauswertiger Richtung wird der gesamte Fußweg auf die erforderliche Höhe angehoben.

—> Nicht entscheidendes Detail, was Pseudo-Konstruktivität heuchelt. Zu leicht durchschaubar.

6. Die Stadtverwaltung prüft, ob und wie die Straßenbahntrasse gleichzeitig für Rettungswagen/ Feuerwehr/Polizei genutzt werden können.

—> Dafür ist der neue Radweg da. Eine Teilbetonierung der Straßenbahntrasse erhöht vollkommen unnötig das Risiko für Fremdbenutzung, den Lärmpegel sowie den Grad der Versiegelung.

7. Zur Stärkung des Radverkehrs ist ausdrücklich die Naunhofer Straße als Verbindung zwischen den Kliniken und der Innenstadt als Hauptroute auszubauen.

—> Es braucht sichere Radwege sowohl in der Naunhofer, als auch in der Prager Straße. Mit dem gleichen Argument könnte man den Autoverkehr durch die Naunhofer Straße schicken. Bei solchen Vorschlägen fragt man sich, ob sowas überhaupt ernst gemeint ist oder man wirklich nicht merkt, welche Verachtung man Radfahrern hier entgegenbringt.

Anschließend heißt es:

Es besteht Einverständnis darüber, dass der Einsatz der neuen Straßenbahnzüge auf der Prager Straße als Bestandteil des Basismoduls Hauptachsen zu gewährleistet (sic) ist.

—> siehe Punkt 1. Maximal scheinheiliges Argument. Man nimmt schlicht durch Erpressung in Kauf, dass das ganze Projekt und damit die Mobilitätswende scheitert.

Nicht vermittelbar ist die Reduzierung der zwei Fahrbahnen auf dann nur noch eine Fahrbahn für den motorisierten Verkehr. Insbesondere diese Straße ist durch Ein- und Auspendler stark frequentiert. Die aktuelle Verkehrsbelastung verlangt nach dem Regelwerk eine Zweispurigkeit.

—> Die aktuelle Verkehrsbelastung ist eine Frage des Angebots. Wer Straßen sät, wird MIV ernten. Wer keine Radwege baut, wird noch mehr MIV ernten. Wer hingegen Radwege baut, wird Radverkehr und weniger MIV ernten. Selbiges gilt für den ÖPNV. Verkehrsbelastung lässt sich beliebig steuern.

Es gibt weder ein Naturgesetz, dass steigende Bevölkerungszahlen mit höherer Verkehrsbelastung einhergehen, noch gibt es ein Naturgesetz, dass der öffentliche Raum nur Autofahrenden zur Verfügung zu stehen hat. Die Menschen möchten Radfahren! Auch viele Pendler, die derzeit gezwungen sind mit dem eigenen PKW zu fahren, würden liebend gern umsteigen.

Weiterhin besteht die Gefahr, dass bei Staus in den Stoßzeiten Schleichverkehre zunehmen, die die umliegenden Wohngebiete belasten.

—> Erstens lässt sich Schleichverkehr verhindern und zweitens gibt es wenig Evidenz, dass dies in der Realität tatsächlich passiert. Bei verringerter Durchlässigkeit, ergänzt durch neue Angebote (wie hier der Radweg), reduziert sich der MIV schlicht und ergreifend. [Er löst sich wortwörtlich auf.](#)

Auch wenn die Fahrbahnbreite eingeschränkt wird, ist grundsätzlich zweispuriger Verkehr möglich. In der Regel können sich zwei Pkws nebeneinander aufstellen. Vergleichbar der Berliner Straße würde an den untermaßigen Stellen auf die Einzeichnung von Spuren zu verzichten sein, damit die Verkehrsteilnehmer die Straßenaufteilung achtsam selbst vornehmen.

—> Nur weil etwas technisch geht, muss es nicht sinnvoll sein. Der Radweg ist nicht verhandelbar, somit die Diskussion hinfällig. Es sei dennoch an der Stelle erklärt (siehe Punkt 2). Zwei Richtungsfahrstreifen zwischen den Kreuzungen sind absolut überflüssig. Es kommt dadurch kein einziges Fahrzeug zusätzlich über die Kreuzung. Solange etwa 50 Meter Zweispurigkeit an der Kreuzung zur Verfügung stehen, ist bei Abständen > 200 Meter eine Spur zwischen den Kreuzungen IMMER ausreichend. Wie es um die 'Achtsamkeit' auf mehrspurigen Straßen bestellt ist, fangen wir besser gar nicht erst an zu diskutieren. Tatsache ist: Wer offenbar nicht verstehen will, dass jeder zusätzliche Radfahrer ein potenzieller Autofahrer weniger und somit Entlastung für die Straße ist, muss tief in den Kulturkampf abgerutscht sein. Spaltung und ideologische Verbohrtheit auf dem Rücken der Menschen.

Für den Radverkehr ist besonders stadtauswärts ein attraktives Angebot in der Naunhofer Straße zu schaffen, um auch anstehenden Klagen gegen die Benutzungspflicht des Fuß-/Radweges entgegenzuwirken.

—> Die Naunhofer Straße würde nichts am Ausgang der Klage, die diesmal bei nicht-radgerechtem Umbau auf jeden Fall kommt, ändern. Die Benutzungspflicht wird keinen Bestand haben. Insofern ist auch dieses Argument, neben der erwähnten Verächtlichmachung (die hier nochmal durch das Wort 'attraktiv' aufs nächste Level gehoben wird) hinfällig.

Fazit: Radfahrende sind keine Verhandlungsmasse, die mal eben in Nebenstraßen mit enormen Umwegen abgeschoben werden können! Die Verkehrsbetriebe und die Planungsbehörden in Geiselhaft für - nun ja - niederträchtige Erpressungsversuche zu nehmen, ist ebenfalls anstands- und würdelos! Wir fordern sie auf, konstruktiv den Prozess des Umbaus zu unterstützen und ALLE Bewohner, sowohl vor Ort als auch in und um Leipzig mitzunehmen. Wenn sie das nicht wollen, seien sie wenigstens so ehrlich und kommunizieren ihre rückwärtsgewandten und menschenfeindlichen Absichten entsprechend!

Warum es egal ist, ob zwischen Kreuzungen ein oder zwei Fahrstreifen vorhanden sind:

