

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Leipzig, den 13.11.2024

Umbau Prager Straße am Völkerschlachtdenkmal in Leipzig

Leipziger CDU-Fraktion schadet der Stadt, dem Haushalt und den Verkehrsbetrieben

Durch das Festhalten an verkehrspolitische Prämissen der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts verursacht das geplante Abstimmungsverhalten der Leipziger CDU Millionenschäden für den ÖPNV und schlimmstenfalls auch für den städtischen Haushalt. Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert diese Ränkespielchen aufs Schärfste und fordert zur Anerkennung von Vorschriften und Gesetzen auf.

Es ist ein trauriges und für die Zukunft der Stadt Leipzig gefährliches Schauspiel: Die Stadtratsfraktion der CDU bekämpft den letzten Bauabschnitt der Stadtbahnlinie 15 und gefährdet damit nicht nur den Einsatz der bestellten breiteren Straßenbahnen, sondern riskiert die Rückzahlung von Millionen Euro an Fördermitteln.

„Als Fahrgastverband sehen wir es als unsere Pflicht an, darüber zu informieren und die übrigen Fraktionen im demokratischen Abstimmungsprozess aufzurufen, die Entscheidung sorgsam zu durchdenken.“ begründet Carsten Schulze-Griesbach, Sprecher des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland für die Region Leipzig/Halle die Stellungnahme.

Hintergrund ist, dass die CDU-Fraktion des Leipziger Stadtrates einen früheren Beschluss des Gremiums vehement bekämpft. So sehr, dass es trotz der rationalen Fakten als Kommunalwahlkampf-Aufreger herhalten musste.

In der Prager Straße zwischen Tabaksmühle und Friedhofsgärtnerei liegt der letzte Streckenabschnitt der Stadtbahnlinie 15 mit altem Gleismittenabstand. Der übrige Verlauf wurde für den Einsatz breiterer Straßenbahnen vorbereitet. Die dafür nötigen größeren Abstände zwischen den Schienen (Gleisachsauflagerung) wurden und werden sukzessive bei jeder großen Baustelle im Netz angepasst. Nach einer Gleisachsauflagerung ist in der Prager Straße kein Platz mehr für insgesamt vier Fahrstreifen. Begrenzend sind Bahnkörper und die stadtbildprägende Allee des Ensembles des Völkerschlachtdenkmal. Deshalb sah die im Stadtrat mehrheitlich beschlossene Vorplanung auch die Reduzierung auf zwei vollwertige KfZ-Fahrstreifen vor. Die Restfläche wird zum Radfahrstreifen. „Die CDU-Fraktion möchte auf Biegen und Brechen vier KfZ-Spuren erhalten. Doch Vorschriften, Maß und Zahl ergeben keinen Platz für vier KfZ-Spuren.“ stellt Carsten Schulze-Griesbach fest.¹

Das Verhindern des nötigen Straßenbahnausbaus hat weitreichende Konsequenzen. Solange Streckenabschnitte nicht die 2,80 m Gleisachsabstand aufweisen, können die breiteren Straßenbahnen nicht eingesetzt werden. Für die Linien 16 und 15 sind diese bereits bestellt. Deren Fertigungszeit passt zur geplanten Bauzeit der Prager Straße. „Blockiert die CDU die Anpas-

¹ Die genauen Varianten werden im Anhang dargestellt.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

sung, kommen auf die LVB entweder sinnlos herumstehende Straßenbahnzüge zu oder Regress-Forderungen im Falle des Stornierens. Unverschuldet würde die LVB mit Millionenkosten belastet werden.“ befürchtet Carsten Schulze-Griesbach.

Am Einsatz breiterer Straßenbahnen wird seit den 90er Jahren intensiv gearbeitet und gebaut. Mit jeder größeren Baustelle wird das Netz entsprechend angepasst. Bleibt es auf Dauer bei dieser Engstelle oder gar an anderen Abschnitten im Streckennetz bei gleicher Problematik, sind alle diese Baumaßnahmen dahingehend umsonst gewesen. Das kann zu Rückforderungen von Fördermitteln führen, die geförderten Ziele werden nicht erreicht. Auf das gesamte Netz gerechnet ergeben sich sehr hohe Beträge. Daran können sowohl der städtische als auch der Haushalt der LVB scheitern.

In den Erklärungen hat die CDU-Fraktion zwar betont, dass sie den Straßenbahnausbau unterstützt, doch das ist eine scheinheilige Floskel. Die gründet sich auf der irrigen Annahme, dass es eine bauliche oder organisatorische Variante gibt, welche Straßenbahnausbau und vier Fahrspuren möglich macht. Doch diese gibt es nicht. Es werden technische Parameter ignoriert, ebenso bundesweite Vorschriften und Richtlinien sowie alle bisherigen Beschlüsse des Stadtrats. Auch solche, welche die CDU selbst zustimmend getragen hat (Nachhaltigkeitsszenario als Entwicklungsgrundlage). Damit stellt sich die CDU-Stadtratsfraktion selbst als unzuverlässig dar. „Das ist keine solide Basis, mit der eine Großstadt in die Zukunft geführt werden kann. Das kompromisslose Festhalten der CDU-Fraktion an den vier Fahrspuren führt zum finanziellen Kollaps. Das ist lediglich ein Festhalten an einer Verkehrsideologie der 60er Jahre des alten Jahrhunderts.“ fasst Carsten Schulze-Griesbach die Kritik zusammen. „Als Fahrgastverband PRO BAHN fordern wir die CDU-Stadtratsfraktion auf, ihren Unsinn sein zu lassen und zu fachlicher Vernunft zurück zu kehren. Machtspielchen und ideologische Verbohrtheit auf Kosten der Bürger, der Wirtschaft und der Zukunft sind das absolut falsche Mittel.“

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V., Schützengasse 18, 01067 Dresden

Carsten Schulze-Griesbach
Referent Region Leipzig/Halle
c.schulze@mitteldeutschland.pro-bahn.de

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN hat rund 4.000 Mitglieder und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich, ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Der Landesverband Mitteldeutschland umfasst die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Anhang

Um die Aussagen nachvollziehbar zu machen, sind einige Aspekte näher erläutert. Dazu gehört der Gleisumbau, Abstände, erforderliche Abstände und auszugsweise die Richtlinien zur Dimensionierung.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Leipzig, den 13.11.2024

Umbau Prager Straße am Völkerschlachtdenkmal in Leipzig

Anhang

Begründung und Erläuterungen

Haltung der CDU-Fraktion Leipzig:

veröffentlicht im Amtsblatt oder <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/stadtrat/fraktionen>

Vierspurigkeit muss bleiben! - Beitrag von Lucas Schopphoven, Stadtrat CDU

Unter der blumigen Überschrift „Prager Straße modernisieren“ möchte die Stadt ab April 2025 einen Teil der Magistrale umbauen. Nötig wird das, weil dort künftig die neuen, breiteren Straßenbahnen fahren sollen, für die nun die Gleise aufgeweitet werden müssen. Was dabei aber auch passiert: Dem Kfz-Verkehr soll in jede Richtung eine der beiden Fahrspuren weggenommen

werden. Wir als CDU haben im Kommunalwahlkampf gesagt, dass wir das nicht akzeptieren. Und wir halten unser Wort!

Im Stadtrat werden wir einen Antrag einbringen, der drei große Eckpunkte hat. Erstens: Es wird keine weiteren Eingriffe in den Straßenraum geben, die beiden Fahrspuren für Kfz bleiben jeweils erhalten. Zweitens: Natürlich werden die Gleise so umgebaut, dass größere Bahnen fahren können. Drittens: Der Radweg stadteinwärts wird weiter genutzt, stadtauswärts teilen sich Fußgänger und Radfahrer den vorhandenen Geh- und Radweg. Denn, so ehrlich muss man sein: Der Fußverkehr zwischen Südfriedhof und Probstheida ist an der Stelle nicht relevant. In den kommenden Wochen werden wir nun bei den anderen Fraktionen für unseren Antrag werben. Eine Mehrheit zu organisieren, wird nicht einfach. Doch wir werden weiter eine Verkehrspolitik für alle, statt eine mit Ideologie betreiben.

Hier unterstellt die Fraktion eine ideologische Planung. Doch das ist selbst pure Ideologie, denn die Planungen halten sich schlichtweg an die Vorschriften, Maße und örtlichen Gegebenheiten und sind durch Mehrheitsbeschlüsse im Stadtrat legitimiert.

Im Folgenden werden die fachlichen Voraussetzungen benannt. Dadurch wird deutlich, dass sich die Fahrstreifenreduzierung aus den örtlichen Gegebenheiten ergibt und die Alternative nur bedeutet, den ÖPNV nicht auszubauen. Das Fällen aller Bäume ist denkmalbedingt ausgeschlossen. Die Behauptungen im Wahlkampf heuchelten zwar eine „Verkehrspolitik für alle“, doch zeigt dieses Beispiel, dass ausschließlich Politik für das Autofahren gemacht wird und das auch noch unsachlich, fachfremd und populistisch.

Eine genehmigungsfähige Fachplanung muss für alle Verkehrsträger die notwendigen Bereiche sichern, auch wenn diese aus parteipolitischen Gründen nicht befürwortet oder gar abgelehnt werden.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Gleisbereich:

Zwischen den Gleisachsen (Mitte eines Gleises) wurde in Leipzig über viele Jahre ein Abstand von 2,56 m umgesetzt. Das Ziel, statt der damals 2,20 m schmalen Straßenbahnen auf 2,40 m breite Bahnen zu setzen, machte eine Gleisachsaufweitung von 2,56 m auf 2,80 m nötig. So können sich die Bahnen gefahrlos begegnen. Der Gleisbereich wird dadurch etwas breiter. In den Fortschreibungen des Nahverkehrsplans wurde darüber unterrichtet:

Maßnahmen bis 2024

Tab. 16: Straßenbahn – Maßnahmen mit Umsetzungspriorität 2019 – 2024

Neubaustrecke
1. Mockauer Straße (zw. Kieler Straße und Tauchaer Straße), mit drei Haltestellen.
Gleiserneuerung mit Achsaufweitung sowie barrierefreier Haltestellenausbau
2. Ratzelstraße zwischen Schönauer Straße und Diezmannstraße
3. Dieskaustraße (zw. Adler und Huttenstraße)
4. Huttenstraße / Pfeilstraße von Breitschuhstraße bis Gleisschleife Großschocher
5. Zschochersche Straße (zw. Felsenkeller und E.-Zeigner-Allee)
6. Adler
7. K.-Heine-Straße (zw. Felsenkeller und Kolbestraße) sowie zwischen Kolbestraße und Klingerweg
8. G.-Schwarz-Brücken (ab 2024)
9. Jahnallee (zw. Angerbrücke und Sportforum, ohne Haltestelle)
10. Waldstraße (Primavesistraße bis Waldplatz)
11. Pfaffendorfer Straße (zw. Goerdeleirng und Zoo sowie zw. Zoo und Nordplatz)
12. G.-Schumann-Straße (zw. Chausseehaus und Böhmestraße)
13. Gleisschleife Hänichen
14. Landsberger Straße. (zw. Coppiplatz und Hans-Oster-Straße)
15. Berliner Straße (zw. E.-Weinert-Straße und Roscherstraße)
16. Volbedingstraße (zw. Mockauer Straße und Zeumerstraße)
17. Gorkistraße (zw. Zittauer Straße und Ossietzkystraße)
18. Rosa-Luxemburg-Straße (zw. Hahnekamm und Eisenbahnstraße)
19. Torgauer Platz inkl. Haltestellen
20. Stötteritzer Straße (zw. Riebeckstraße und S-Bf. Stötteritz)
21. Riebeckstraße (zw. Witzgallstraße und Stötteritzer Straße)
22. Prager Straße (zw. Südfriedhof und An der Tabaksmühle)
23. A.-Hoffmann-Straße zwischen Hohe Straße und K.-Eisner-Straße
24. Wiedebachstraße (zw. Bornaischer Straße und Frohburger Straße)
25. Bornaische Straße (zw. Wiedebachplatz und Ecksteinstraße)

Quelle: Zweite Fortschreibung NVP.

Netzbau:

Das Netz der LVB ist bereits weitgehend auf 2,80 m breite Gleisachsabstände umgebaut. Dies erfolgt, wenn komplexe Baumaßnahmen anstehen, denn die Änderung ist genehmigungspflichtig. Vordringlich wurden seit rund 25 Jahren die Stadtbahnlinien 11, 15, 16 und 7 (Ost-

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

abschnitt) umgebaut, dafür gab es Förderungen des Bundes und des Freistaats. Weitere Abschnitte wurden ebenso gefördert. Insgesamt wurden in das sehr große Netz der LVB weit über 1 Milliarde Euro investiert. Um die größeren Gleisabstände mit breiten Bahnen nutzen zu können, muss der gesamte Linienverlauf einschließlich Betriebshöfen und wesentlichen Umleitungsstrecken umgebaut sein. Die Linien 15 und 16 sind als erste einsatzbereit – wenn die Prager Straße entsprechend umgebaut wird.

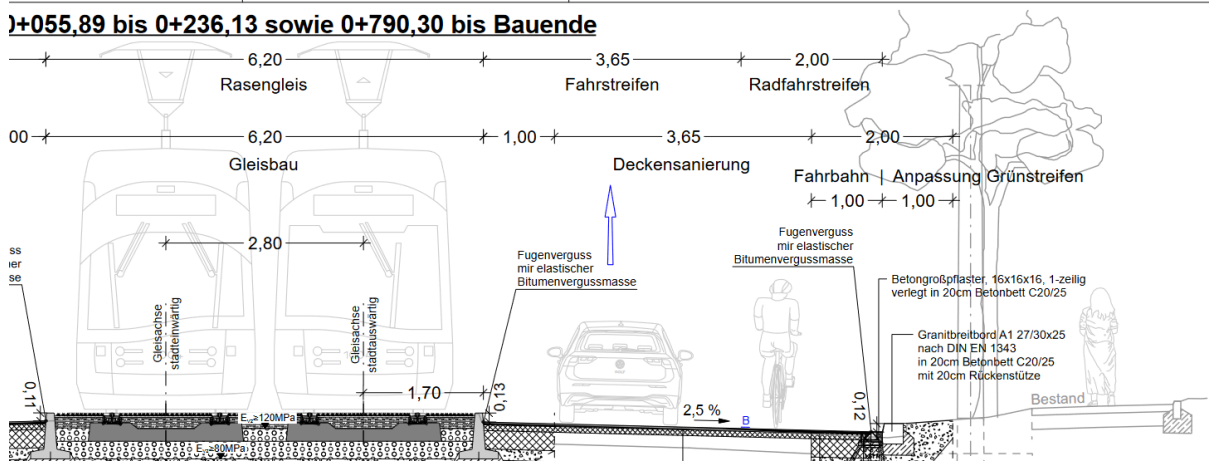
2,40 m breite Bahnen:

Der Konsens über den Einsatz breiterer Bahnen stand und steht unverrückbar seit den 90er Jahren. Eine erste Charge Bahnen ist bereits bestellt und im Bau, übrigens bei der lokalen Wirtschaft Leipzig, die Fertigung findet in Lindenau statt.

Mehr Informationen: <https://www.heiterblick.de/de/fahrzeuge/niederflur/ngt12plus/>

Örtlichkeit Prager Straße:

Querschnitt aus Stadtratsvorlage

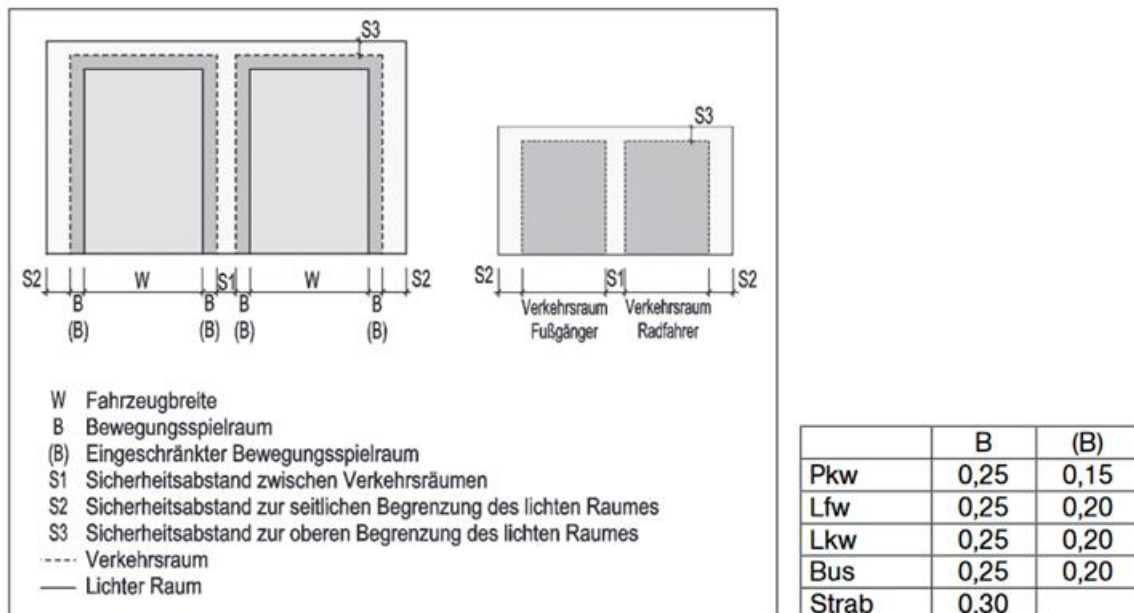


Der Querschnitt zeigt, dass zwischen den Bahnen der Abstand auf das äußerst mindeste reduziert wurde (40 cm) und außen die erforderlichen Sicherheitsbereich der Bahnen den Bahnkörper auf dieses Maß bringen. Angrenzend hat die Kfz-Spur ihren Sicherheitsbereich vor ortsfesten Hindernissen (Bahnkörperbegrenzung) von 0,50 m.

Am Rand, der rechte Randbereich ist hier die Seite des Völkerschlachtdenkmals, wird zudem deutlich, dass der momentan als gemeinsam gewidmeter Rad-/Gehweg in den Planungen keine Flächenreserven bietet. Die Böschung zum Denkmal verhindert die nötigen breiteren Maße.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Maßgrundlage für KfZ-Fahrbahnen,



Quelle: Auszug aus Unterlagen der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen:

Die RASt-Q (Richtlinienwerk für den Straßenbau) sieht bei Linienbusverkehr (trifft zu, Linien 76 / 79 und 79E (ab 2026) sowie 690) und bei LKW-Verkehr einen Verkehrsraum von 3,00 m zwingend vor. Darin enthalten sind Fahrzeugbreite und Platz für Rückspiegel. Nebeneinander haben LKW-LKW keinen Platz, die Fahrbahnbreite zwischen Gleisbord und Allee/Gehwegbord beträgt 5,60 m. PKWs erfordern 2,25 m laut RASt-Q, es wäre lediglich ein Fahren von 2 x PKW oder LKW+PKW möglich. Das wiederum zieht vier Folgen nach sich:

1. Aufgrund der Abschnittslänge hochriskante Dimensionierung mangels jeglicher Spielräume zum Ausweichen im Längsverkehr
2. Fehlender verkehrstechnischer Vorteil, da keine gesteigerte Durchlassfähigkeit (fehlender Nutzen der Vierspurigkeit)
3. Eingruppierung der Prager Straße in Kategorie C erfordert Grundfahrbahnbreiten von 3,25 m. Damit wäre selbst die PKW-Spur nicht mehr sicher fahrbar. (5,60 m abzüglich 3,25 m = 2,35 m) Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50km/h sind Fahrfehler und folgenschwere Unfälle vorprogrammiert
4. Fehlende Möglichkeit zum Bilden von Rettungsgassen

Fazit: Die Richtlinien für den Straßenbau lassen keine vierstreifige Variante zu.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Straßenkapazität:

Ein Fahrstreifen wird von einigen als zu gering empfunden. Doch dies ist nur ein Gefühl, das ersetzt keine präzise Berechnung.

- Die Leistungsfähigkeit bestimmt sich durch die Qualität des Abflusses aus dem relevanten Abschnitt. Hier sind die Verhältnisse günstig, denn stadtsseitig kommt zwar die B2-Belegung dazu, doch insgesamt gewährleisten 4 Fahrstreifen ausreichend Kapazität. Landseitig folgt ebenso ein kurzer vierstreifiger Abschnitt bis sich an der Chemnitzer Str. die Verkehrsmenge in Prager- und Chemnitzer Str. (je ein Fahrstreifen pro Richtung) ausreichend aufteilt.
- Selbst im Bestand dürften die etwas über 20.000 Kfz DTV nicht zu Staubbelastungen führen, der Abschnitt Friedhofsgärtnerei bis Komm.-Prendel-Allee mit 24.000 Kfz DTV ebenso wenig, da ein erheblicher Teil in selbige abfließt.
- **Fazit: Kreuzungsleistungsfähigkeit ist entscheidend, nicht die Strecke dazwischen**
- Ein Umbau mit Sperrphasen führt zum zwingenden Ändern der täglichen Wege der bisherigen Nutzer, wie bei jeder Baustelle
- Nach dem Umbau „füllt“ sich die umgebaute Straße neu, jeweils bis zur Sättigungsgrenze der Leistungsfähigkeit
- Eine Prager Straße mit je einem Fahrstreifen füllt sich bis zur Leistungsgrenze für einen Fahrstreifen + Kreuzungsqualität. Dieser Prozess erfolgt über einen längeren Zeitraum hinweg (Einschwingphase) und trifft übrigens auf alle Verkehrsträger aller Arten an jedem Ort zu.
- Damit ist zeitweiliges sehr starkes Auslasten eingeschlossen, je nachdem wie sich die Verteilung über den Tag hinweg einpegelt.

Was passiert mit den Menschen, die mit ihrem PKW keinen Platz mehr haben?

- Liegt die Kapazität niedriger als das Verkehrsbedürfnis aller Nutzer eines der Verkehrsträger, weichen diese aus. Das geschieht
 - o Zeitlich (fahren dann früher oder später)
 - o Räumlich (fahren woanders lang)
 - o Nutzungsseitig (Fahrgemeinschaft statt mehrerer einzelner PKWs)
 - o Modal (Wechsel des Verkehrsmittels)
- **Damit ändert sich an der Mobilität der Menschen nichts**, sondern nur an der Form, wie dieser Mobilitätsbedarf umgesetzt wird. Die Mobilität bleibt mit ca. 3,5 Wegen je Person je Werktag gleich (SrV-Erhebungen über lange Zeiträume)

Die Menschen sind auf den PKW angewiesen:

- Das trifft gewiss auf einige zu. Das ist stets eine individuelle Situation.
- In Summe wurde erforscht, gemessen und ausgewertet, dass ca. die Hälfte der PKW-Nutzer grundsätzlich multimodal „denkt“, also verschiedene Verkehrsträger je nach

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Situation kennt und nutzt. Die andere Hälfte legt alle Wege ausschließlich im PKW zurück. Das „Angewiesensein“ ist in erster Linie ein gefühlter Zustand, in zweiter ein real messbarer und unumstößlicher Fakt

Fazit: Die Menschen sind auf Mobilität, nicht nur auf den PKW angewiesen. Mobilität schließt alle Verkehrsträger ein.

Die Debatte um eine 2 oder 4-streifige Lösung zeigt den Grundfehler für eine zukunftssichere Mobilitätsplanung. Genau genommen wird die Prager Straße 8-streifig ausgebaut, je zwei Streifen (bzw. Spuren, bzw. Gleise) für die Straßenbahn, zwei für den Kfz-Verkehr, zwei für den Radverkehr und zwei für die Fußgänger. Verkehrspolitik für alle muss das Benennen aller einschließen. Diese Denk- oder Sichtweise lässt die Position der CDU vermissen.

Die kurzen Erläuterungen zeigen, dass die Prämisse des Straßenbahnausbaus mit breiteren Bahnen und eigenem Gleiskörper in der Prager Straße zu Veränderungen in der Fahrstreifenanzahl führt. Die Reduzierung wird keine gravierenden Nachteile mit sich bringen. Für den Rettungsverkehr wird es hingegen einfacher, durchzukommen (Kfz halten ganz links, Radler weichen nach rechts aus, freie Durchfahrt).

Optionen für die Menschen, ihrem Mobilitätsbedürfnis nachzugehen, gibt es reichlich. Die Bahnen weisen nicht nur mehr Kapazität auf, die Linie 2 wird im Zuge der Angebotsausweitung NETZ 24 tagsüber auch bis Meusdorf geführt. Die Buslinie 79 wird doppelt so häufig fahren. Die Fahrstreifen reichen aus, um den Verkehr zu bewältigen. Das zeigen die nüchternen fachlichen Grundlagen. Diese müssen Basis für Debatten sein und kein ideologiegetriebenes Klammern an einen Verkehrsträger!

Leipzig bietet mehrere Beispiele dafür, dass zweistreifige Hauptstraßen problemlos funktionieren. Ob dies die Torgauer Straße ist, Teile der Adenauer Allee, die Lützner Str. oder auch die Rippachtalstraße. Selbst die B2 im Süden (Richard-Lehmann-Straße) bewältigt das Aufkommen. Es muss also mehr um die fachlichen Analysen dessen gehen, um Maß und Zahl anstatt um das Schüren von Ängsten vor offensichtlich unseriösen Szenarien.

Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V., Schützengasse 18, 01067 Dresden

Carsten Schulze-Griesbach
Referent Region Leipzig/Halle

c.schulze@mitteldeutschland.pro-bahn.de