

Leipzig: Grünes Licht für den Umbau der „Karli“

von Thomas Naumann, Würzburg



Im südlichen Abschnitt der Karli weitet sich der Straßenquerschnitt auf und erlaubt bereits in der Vergangenheit die Anlage eines eigenen Gleiskörpers und von Radstreifen; dennoch bleibt Platz für urbanes Leben im Gehwegbereich. Kurz vor der Haltestelle Südplatz fährt ein Zug der Linie 11E in Richtung Dölitz. Aufnahmen ohne anderen Vermerk: T. Naumann



Weiter nördlich auf Höhe der Körnerstraße sieht das völlig anders aus: bei insgesamt knapperen Flächen und viel intensiverer Nutzung der Seitenbereiche durch Gastronomie usw. könnte ein eigener Gleiskörper nur um den Preis schmerzhafter Einschränkung bis hin zum Verschwinden der Gastronomienutzung der Seitenbereiche entstehen.

Die „Karli“, so nennen die Leipziger die Karl-Liebnecht-Straße, Magistrale inmitten der Südvorstadt, Szenetreff und Kulturmeile, Schwerpunkt vor allem des studentischen Lebens, wo sich Kneipe an Kneipe reiht und besonders im Sommer buntes Leben und Treiben herrscht, bei dem die Urbanität sprichwörtlich mit Händen zu greifen ist. Die gründerzeitlich bebaute Südvorstadt ist ein sehr gefragtes Wohngebiet mit stetigen Einwohnergewinnen vor allem durch Zuzug von Studenten und jungen Familien.

Die andere Seite der Karli ist ihre verkehrliche Bedeutung vor allem im Netz des ÖPNV; mit den Linien 10 und 11 von und nach Löbnitz bzw. Markkleeberg-Ost verkehren im zentralen Abschnitt bis zum Connewitzer Kreuz hier zwei der mit 30.000 Fahrgästen stärksten belasteten Straßenbahnlinien, und die Strecke gehört zum Kernnetz des Stadtbahnprogramms, das den vorrangigen Ausbau innerhalb des Straßenbahnnetzes umfasst. Sehr stark sind zudem der Fahrrad- und Fußgängerverkehr ausgeprägt; die Karli ist nicht nur Kneipenstraße, sondern auch DIE Einkaufsstraße der Südvorstadt für den täglichen Bedarf. Demgegenüber ist sie für den Autoverkehr trotz ca. 14.000 täglichen Kfz eher von zweitrangiger Bedeutung, denn hier existiert auf ganzer Länge vom Promenadenring aus mit der Wundtstraße und der Bundesstraße 2 eine Parallele, die den gesamten Durchgangsverkehr von der Karli fernhält.

Die Leipziger lieben ihre Karli und stören sich lediglich daran, dass sie trotz Umfahrung zu stark vom Autoverkehr dominiert wird, der sich mit dem städtischen Leben nicht immer und überall gut verträgt. Doch im vergangenen Jahr brach in der Südvorstadt auf einmal helle Aufregung aus, als Stadt Leipzig und LVB die schon lange fällige Erneuerung der Gleisanlagen im Rahmen des Stadtbahnprogramms mit der Anlage eines durchgehenden eigenen Gleiskörpers verbinden wollten. Hintergrund war die Überlegung, dadurch den maximal möglichen Fördermittelanteil ausschöpfen zu können; zwar können nach sächsischem Landesrecht mit besonderer Begründung auf Antrag auch straßenbündige Gleisanlagen gefördert werden, doch davon wird in der Praxis so gut wie kein Gebrauch gemacht. Konkret lagen damit für die Karli Pläne auf dem Tisch, die den insgesamt knappen Raum vor allem zugunsten eines eigenen Gleiskörpers und zulasten der Seitenbereiche für Fußgänger und Außengastronomie neu verteilen wollten. Wo bislang Platz für urbanes Leben war, flaniert,

eingekauft, gegessen und getrunken wurde, sollten nun Autos parken. Innerhalb kürzester Zeit entzündete sich massiver Widerstand gegen eine solche Entwicklung, während auf der anderen Seite vollständig abgenutzte Gleisanlagen das Gespenst einer Stilllegung des Straßenbahnverkehrs aus technischen Gründen entstehen ließen. Auf mehreren hundert Metern können sich die Bahnen aktuell nur mit Schrittgeschwindigkeit fortbewegen. Ein tief greifender Konflikt, der im Fall der Eskalation unkontrollierbar zu werden drohte.

Doch heute, nur vier Monate später, sind die Konflikte weitestgehend bereinigt und im besten demokratischen Sinne wurden Kompromisse gefunden, bei denen jeder etwas abgeben muss, mit denen aber alle Beteiligten gut leben können. Bevor das Vorhaben selbst geschildert wird, scheint es angebracht, genau dies als herausragend positives Element des Prozesses zu würdigen: ein knappes halbes Jahr, nachdem man sich zusammen gesetzt hat, um den Konflikt zu bereinigen, ist er bereits gelöst, das Genehmigungsverfahren kann zügig in Angriff genommen und mit größter Wahrscheinlichkeit reibungslos durchgezogen werden. Vergleichbare Fälle in anderen Städten, die auf den klassischen, alt hergebrachten Weg vertrauen (Maximalforderungen formulieren und im Genehmigungsverfahren entscheiden lassen, ggf. Klagen in Kauf nehmen), ziehen sich oft über Jahre hin, ohne dass klar ist, wie am Ende die Entscheidung aussieht – als Beispiel möge der viele Jahre lange Streit um den vierspurigen Ausbau der Berliner Invalidenstraße mit Straßenbahn ebenso dienen wie der Verweis auf Würzburg, wo an der Unwilligkeit aller Beteiligten zum Kompromiss nach jahrelangem Hin und Her eine ganze Neubaustreckenplanung gescheitert ist. Nicht eingerechnet der mit dem Zeitverlust verbundene verlorene Aufwand und die ideellen Verluste, die z.B. dadurch entstehen, dass Bürger sich nicht ernst genommen fühlen. Im Berliner Beispiel wird zwar mittlerweile gebaut, aber die Chance, die Anwohner dabei positiv mitzunehmen wurde nicht genutzt. Im Würzburger Beispiel wurden über 35 Jahre Millionen an Planungsmitteln in den Sand gesetzt, bis die Gesamtplanung ergebnislos abgebrochen wurde.

Hätten die Verantwortlichen in Leipzig sich ähnlich unbeweglich gezeigt, so würde an den Fronten zum Thema Karli ebenso und auf unabsehbare Zeit Stillstand herrschen wie in den erwähnten und anderen Beispielfällen. Doch in Leipzig haben die Beteiligten sich dafür entschieden,

miteinander statt übereinander zu reden; binnen weniger Wochen wurde ein „Interessenforum Karli“ ins Leben gerufen und in der letzten Novemberwoche 2011 tagte die Gesprächsrunde zum ersten Mal. Gut vier Monate später waren die im Ergebnis der Gespräche geänderten Pläne fertiggestellt und wurden am 18. April 2012 vom Leipziger Stadtrat einstimmig – lediglich die FDP hatte sich enthalten – beschlossen. Dazwischen lagen intensive Diskussionen über Planungsvarianten und deren beschlussreife Ausarbeitung, bis am 28. März letztmals das Interessenforum tagte. Zieht man die Weihnachtspause ab, dann ist es binnen 100 Tagen gelungen, eine ziemlich verfahren und konfliktträchtig erscheinende Situation erfolgreich aufzuarbeiten und uneingeschränkte Handlungsfähigkeit herzustellen. Das gleicht einem Parforceritt, der ohne Zweifel nur dadurch möglich wurde, dass alle Beteiligten die Bereitschaft gezeigt haben, rasch auf einander zuzugehen, erfolgsorientiert und effizient zu diskutieren und sich abschließend zu positionieren. Nur dadurch, dass alle sich dabei einer Streitkultur verpflichtet haben, die sich auf gegenseitige Wertschätzung und die unbedingte Bereitschaft zum Kompromiss gründete, konnte die „causa Karli“ zur (fast) allumfassenden Zufriedenheit aufgearbeitet werden. Wenn dabei ein Name trotz allem als primus inter pares genannt werden soll, dann deswegen, weil bei ihm der Schlüssel zum Erfolg für das Procedere lag: Ulf Middelberg, Sprecher der Geschäftsführung der LVB, hat das Verfahren mit Bedacht und dem nötigen Respekt glaubhaft durch die Klippen zu steuern verstanden; nicht immer und nicht überall mag man als außen stehender Beobachter ähnlicher Problemfälle solches Lob spenden...



Ein Tatrazug der Linie 11E, bestehend aus drei Triebwagen T4D, fährt zwischen Hohe Straße und Süßplatz auf Höhe Shakespearestraße in Richtung Dölitz. Hier ist reichlich Platz für einen eigenen Gleiskörper vorhanden, der bald die heute dort notwendige Schleichfahrt mit maximal 10 km/h ersetzen wird...

Gegenwärtig sind die straßenbündig verlegten Gleise im Peterssteinweg und in der Karli bis zum Süßplatz bis zur Grenze der Nutzbarkeit abgefahren und müssen rasch erneuert werden, bevor der technische Kollaps droht. Auch sind die Haltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut. Die von den LVB zunächst vorgestellten Umbaupläne orientierten sich an den Maßstäben des in den 1990er Jahren begonnenen Stadtbahnprogramms mit dem Postulat möglichst durchgehender eigener Gleiskörper. Im Peterssteinweg wäre dies aber nur durch Reduzierung der Straße auf Einbahnverkehr mit einer Fahrspur oder aber Abriss einer kompletten angebauten Seite möglich gewesen. Daher sollte der eigene Gleiskörper erst ab Riemannstraße beginnen, bis zur Hohen Straße allerdings nur in stadteinwärtiger Richtung und stadtauswärts weiterhin mit straßenbündiger Gleislage. Ab Hohe Straße war dann in beiden Richtungen ein eigener Gleiskörper bis zur Shakespearestraße vorgesehen. Zusammen mit den gleichfalls gewünschten Fahrradstreifen wäre diese Planung nur dadurch machbar geworden, dass der Parkraum in die heutigen Gehwegflächen abgedrückt worden wäre.

An dieser Philosophie entzündeten sich eine ganze Reihe Widerstände. Befürchtet wurde eine Zerstörung der Einkaufsfunktion, wenn es wegen des eigenen Gleiskörpers nicht mehr möglich sein würde, die Straßenseiten zwanglos zu wechseln. Deutliche Verluste bei den Außengastronomieflächen, die den Charakter der Karli prägen, wären unvermeidlich geworden. Eine Verschmälerung der Gehwege, die teilweise Parkplätzen zum Opfer gefallen wären, hätte nach Meinung der Kritiker zusammen mit den anderen Veränderungen aus der Karli eine zum Rasen animierende Durchgangsstraße gemacht. Folgt man diesen Argumenten, wäre der Schluss naheliegend: die Straßenbahn als Verursacher der Veränderungen verwandelt ihre ureigene Qualität und Wertschätzung im urbanen Sinne, ihre Fähigkeit, urbane Quartiere ohne ihnen zu schaden gut erreichbar und erhellbar zu erhalten, selbst ins Gegenteil und beschädigt das heute so lebenswerte Quartier nachhaltig.

Im Ergebnis der folgenden Diskussionen wurden die Planungen modifiziert; ein eigener Gleiskörper ist nun zwischen Hoher Straße und Shakespearestraße vorgesehen, jedoch nicht mehr von der Hohen Straße bis zur Riemannstraße. Nördlich der Hohen Straße bleibt es durch den Peterssteinweg bis zum Wilhelm-Leuschner-Platz bei straßenbündiger Gleislage. Der eigene Gleiskörper, ursprünglich als Rasengleis geplant, soll nun für Einsatzfahrzeuge befahrbar gestaltet werden. Eine neue Haltestelle „Münzplatz“ wird den heute sehr langen Abstand zwischen Wilhelm-Leuschner-Platz und Hohe Straße verkürzen und die Erschließung des Musikviertels, zahlreicher Universitäreinrichtungen und Behörden deutlich verbessern. Sie wird beidseitig mit vorgezogenen Haltestellenkaps ausgebildet. Auch die leicht verschobene Haltestelle Hohe Straße erhält (überfahrbare) Kaps. Zwischen Shakespearestraße und Körnerstraße wird einseitig auf Parkbuchten verzichtet, so dass Freisitzflächen erhalten bleiben. Durchgehende Radstreifen in beiden Richtungen ergänzen die überarbeitete Planung.

Diese Neuplanung war innerhalb von drei Monaten abgeschlossen; ab 1. März wurde darüber im „Interessenforum Karli“ diskutiert und zustim-



Blick von der Position der zukünftigen Haltestelle Münzplatz in den Peterssteinweg in Richtung Wilhelm-Leuschner-Platz – hier werden die Bahnen zukünftig die Umgebung dadurch erheblich besser erschließen, dass der zusätzliche Halt den Abstand zwischen den vorhandenen Halten erheblich verkürzt. Eine sehr lobenswerte und kundenfreundliche Maßnahme, die „Beschleunigung“ endlich einmal im Sinne des Fahrgastes sieht und nicht nur der Betriebsabläufe...



Der Übergang vom Peterssteinweg zur Karli im Hintergrund des Bildes. Hinter der Position des Zuges der Linie 11E nach Wahren entsteht die neue Haltestelle Münzplatz.



Der Übergang vom Peterssteinweg zur Karli mit der neuen Haltestelle Münzplatz: ein heute schon schöner, urbaner Platzraum wird durch die Neugestaltung mit Haltestelle weiter aufgewertet; die Haltestellenausführung mit vorgezogenen Kaps schafft trotz beengter Verhältnisse ein Maximum an Bewegungsraum für Fußgänger und wirkt zugleich geschwindigkeitsdämpfend auf den Autoverkehr. So sieht menschengerechte Verkehrsplanung aus! Abbildungen (3): Stadt Leipzig/LVB GmbH



Die Haltestelle Hohe Straße wird um wenige Meter südlich verschoben barrierefrei mit überfahrbaren Kaps neu angelegt; mit der Haltestelle beginnt auch der neue eigene Gleiskörper in Richtung Süden.



Zwischen Shakespearestraße und Körnerstraße, wo sich eine Kneipe an die andere reiht, wurde auf der östlichen Seite darauf verzichtet, Parkstände in die Gehwege zu verschieben. So kann sich das urbane Leben auch zukünftig unvermindert entfalten. Südlich der Körnerstraße (am rechten Blatttrand) weitet sich der Straßenquerschnitt auf; anschließend folgt die Haltestelle Südplatz und von hier ab durchgehend eigener Gleiskörper in Richtung Connewitzer Kreuz.



Die neue Haltestelle Münzplatz wird sicher und kundenfreundlich mit vorgezogenen Kaps realisiert. Abbildung: Stadt Leipzig/LVB GmbH



Visualisierung der künftigen Situation in der Karl-Liebnecht-Straße, in Höhe Schletterstraße Abbildung: Stadt Leipzig/LVB GmbH

ment beschlossen, am 28. März fand eine abschließende Informationsbesprechung statt und am 18. April folgte der bereits erwähnte Stadtratsbeschluss. Nun geht es in die Planfeststellung, ab 2013 soll gebaut werden.

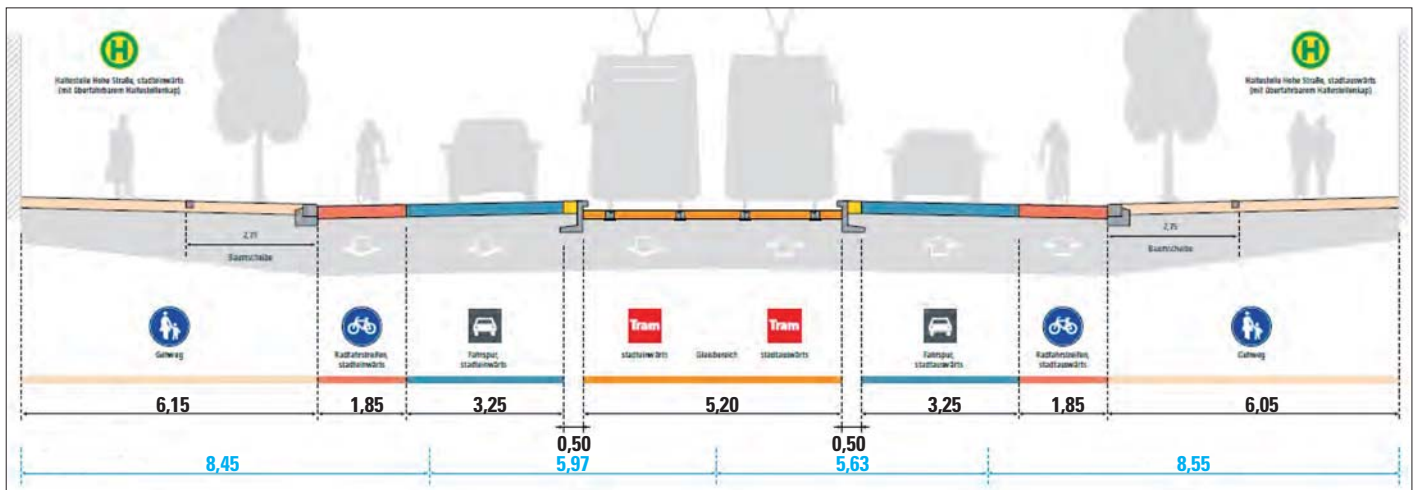
Der Konflikt um die zukünftige Gestaltung der Karli scheint damit muster-gültig gelöst, seine Ursache aber bleibt bestehen: „der eigene Gleiskörper im Verfassungsrang“ wie der Leipziger Baubürgermeister Martin zur Nedden das Dilemma bei einer Fachtagung vor genau zwei Jahren in Leipzig treffend umschrieben hatte – wer Fördermittel haben möchte, muss einen eigenen Gleiskörper bauen; gibt es dafür keinen Platz, muss man Häuser frei klagen, ablösen und abrechnen, auch dafür gibt es Fördermittel. Andererseits: Auch, wenn der Nachweis geführt ist, dass die Straßenbahn ohne eigenen Gleiskörper verzögerungsfrei und beschleunigt verkehren kann, auch, wenn dies die für alle Beteiligten effizienteste, preiswerteste und allseits zufriedenstellende Lösung ist gibt es keine Fördermittel. Ein 15-20mal so teurer Tunnel hingegen könnte wieder förderfähig sein...

Es ist leider bittere Wahrheit, was sich ein wenig nach „Märchen aus Absurdistan“ anhört. „Die Ingenieure machen eine 40 m breite Wunschliste auf bei 24 m Verfügbarkeit“ – so brachte der Leipziger Fachplaner Stephan Besier die Situation an gleicher Stelle treffend auf den Punkt. Zur Nedden hatte die Thematik mit ihren Folgen wie unendlichen Verzögerungen oder dem Tod ganzer Projekte mangels Finanzierbarkeit und/oder Durchsetzbarkeit beim damaligen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee vorgetragen in der Hoffnung, auf Verständnis zu stoßen, war diese doch kurz zuvor noch selbst Oberbürgermeister von Leipzig und mit der Thematik wohl vertraut – vergebens: keine Bewegung beim Bund. Bleibt die Hoffnung auf eine flexiblere Sichtweise beim Freistaat Sachsen, der ja ausdrücklich die Möglichkeit zur Förderung straßenbündiger Gleis-

lagen in begründeten Ausnahmefällen festgeschrieben hat. Doch da gibt man sich ebenfalls zurückhaltend.

Leider ist die Einigung innerhalb der Stadtgesellschaft im Fall „Karli“ solange kein echter Grund zur Freude, wie sie nicht auf gesicherten Finanzierungen aufgebaut und damit vom Einzel- zum Regelfall werden kann. Wie soll eine Stadt, die größte Mühen hat, ihren Haushalt abzusichern, nicht nur ein-, sondern zwei-, drei-, x-mal an sich vermeidbare, weil mit eigenem Gleiskörper förderfähige Mehrausgaben finanzieren? Es mussten bereits denkmalgeschützte Häuser in Leipzig abgerissen werden, um Baufreiheit für dann förderfähige Stadtbahngleise zu schaffen. Wie soll einem Normalbürger etwas vermittelt werden, was schon die Fachwelt nicht versteht? Wofür es in dieser Absolutheit weder inhaltliche noch wirtschaftliche Begründungen gibt?

Leipzig ist in der überaus glücklichen Situation, nahezu flächendeckend mit attraktiven Schienenwegen erschlossen zu sein. Doch lange noch nicht alles konnte zukunftsfähig erneuert werden, und ein großer Teil des Netzes wird niemals mit eigenen Gleiskörpern ausgebaut werden können. Das ist im Einzelfall auch weder verkehrlich erforderlich noch städtebaulich oder funktional erwünscht. Doch was, wenn diese nachfrageseitig so überaus erfolgreich wirksame Infrastruktur nicht mehr zu halten ist, weil für straßenbündige Erneuerung keine Fördermittel gewährt werden? Weil man für einen problemlos beherrschbaren Mischverkehr mit wenigen tausend Autos am Tag nicht Vorgärten unter Gleisen begraben oder gar Häuser niederlegen und ohne Not ganze Straßenquerschnitte neu bauen möchte? Dann bleiben nur Stilllegung und Ersatz der Straßenbahn durch Busse – Halbierung der Nachfrage ebenso inklusive wie der „nachhaltige“ Abschied von Klimaschutz und anderen Zielen. Die Diskussion um die Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung dürfte noch spannend werden... ■ ■



Querschnitt Karl-Liebnecht-Straße, neue Haltestelle „Hohe Straße, LVB“, Blickrichtung Südplatz, nach den aktuellen Umbauplänen. Deutlich erkennbar die Aus-führung mit überfahrbaren Kaps. Ganz unten (blau): bisherige Querschnittsaufteilung Stadt Leipzig/LVB GmbH