

Scheinargumente, Greenwashing, Flaniermeile

Umplanung eines Teils der Merseburger Str. in eine Freisitzstraße

1. „Mobilitätsförderung“

Unser Abschnitt der Merseburger Straße soll neben dem Umbau in eine Flaniermeile als „Fahrradzone“ geprüft werden. Nicht nur widersprechen sich Fahrradverkehr und Flanieren, vielmehr wird hier ein Straßenabschnitt als Symbolpolitikum benutzt, obwohl die Merseburger als Nebenstraße mit einem Nicht-Anlieger-Einfahrverbot vergleichsweise sicher ist. Der Leipziger Westen ist für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen an anderen Stellen wirklich gefährlich. Anstatt in unserer Straße wäre beispielsweise ein durchgängiges, an den wachsenden Fahrrad- und Fußverkehr angepasstes Straßensicherheitskonzept für die Gießlerstraße, die Zschochersche Straße, die Georg-Schwarz-Straße, den Übergang Merseburger/Lütznerstraße, oder den Karl-Heine-Kanal weitaus nötiger.

Ebenso ist kein Gehsteig und kein Restaurant für Menschen mit Beeinträchtigungen ausgebaut. Ein Plan hierfür wurde nicht präsentiert. Restaurantbetrieb und Gäste versperren an mindestens 3 Punkten die Gehwege. Keiner der Läden besitzt einen rollstuhlgerechten Zugang. Die öffentliche Daseinsfürsorge der Stadt spielt bei der Planung keine Rolle. Die Umwidmung ist bis auf einen eventuellen, kurzen Fahrradweg hauptsächlich auf Konsumsteigerung angelegt. Ein inklusives Miteinander ist hier scheinbar nicht erwünscht.

2. „Autofreie Fußgängerzone“ oder „Flanier-/Freisitz-/Geschäftsstraße“

Worum geht es denn eigentlich? Ursprünglich wurde eine autofreie Zone mit Fokus Fahrradstraße beworben. Die tatsächliche Umsetzung sieht jedoch eine Umwidmung und Förderung als Geschäfts-, Flanier- und Freisitzmeile vor. Schon dieses Framing fördert unserer Meinung nach die Gentrifizierung des Viertels um ein Vielfaches und die daraus entstehende Exklusion von einkommensschwächeren Haushalten wird zu einer noch stärkeren Verschärfung der Sozialproblematik der Stadt beitragen. Dies wiederum könnte noch mehr Wähler*innen zur Wahl extremer Parteien ermutigen, wie es schon in anderen Teilen der Region und Deutschlands passiert.

3. „Ökologischer Umbau“

Es handele sich bei der geplanten Geschäfts- und Freisitzstraße (Flaniermeile) um einen ökologischen Umbau, um den Klimaschutzziele der Stadt gerecht zu werden. Damit die Freisitze durchsetzbar sind, werden auch 15 Autostellplätze gestrichen. Dagegen folgendes Beispiel: Ein kleines Restaurant mit 50qm verbraucht im Durchschnitt pro Jahr schon rund zweimal mehr Energie als ein mit Kraftstoff betriebenes Auto, welches 10000km im Jahr fährt¹. Mittlerweile gibt es 5 Restaurants/Freisitzlokale mit je über 50qm auf ca. 130m Wohnstraße, weitere in Planung. Zudem werden die Autos hier nicht verschwinden, sondern zum feierabendlichen Parkchaos in den Nebenstraßen beitragen. Ebenso wird der Tourismusverkehr im Viertel gefördert, was zu einem weitaus größeren Energiebedarf beiträgt. Der Energieverbrauch des ökologisch präsentierten Umplanungskonzepts der „kleinen feinen Merse“ dürfte somit schon jetzt weit höher liegen als vor der Antragstellung – weitere Steigerungen sind nach derzeitigem Planungsstand zu erwarten.

4. „Familien- und Kinderfreundlichkeit“

Förderung von Alkoholausschank, Verkauf von Tabakwaren und Freisitze mit Öffnungszeiten nach 20 Uhr in einem Wohnviertel dürften unserer Meinung nach nicht so beworben werden. Die Ruhezeiten und der Lärmschutz werden von den Restaurantbesitzern de facto nicht eingehalten. Öffnungszeiten der Freisitze wochentags oft bis weit nach 23 Uhr, wochenends oft bis weit nach 1 Uhr nachts. (Es gilt: 22 Uhr Nachtruhe, für die ganze Woche) Seit neuestem gibt es regelmäßig spätabendliche Straßenmusikonzerte vor einem der Restaurants. Es macht den Anschein, dass die Umwidmung schon jetzt gesetzlich festgelegte Regeln eines Wohnviertels zu Ungunsten der Anwohner*innen verschiebt.

¹ bei 230kWh pro Quadratmeter/Jahr/Restaurant vs. 62,05kWh/100km/Golf Benzin,

https://www.energiessen.de/fileadmin/user_upload/PDF/06_energiessen/04_Broschueren/SWG-Broschuere_Gastronomie.pdf
<https://nachhaltigmobil.schule/leistung-energie-verbrauch/>

5. „Die Flaniermeile war schon in der DDR geplant“

Die Merseburger Straße sollte schon in der DDR zu einer glanzvollen Flaniermeile umgebaut werden, deswegen sei es richtig, die Idee weiterzuführen und umzusetzen. Hierbei wird ausgeblendet, dass die DDR erwiesenermaßen ein diktatorisches Unrechtssystem war, welches neben schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen auch eine Ausbeutung von Natur und Lebensraum nicht hinterfragte. Ökologische Planungsmaßnahmen waren nicht an der Tagesordnung, schwere Umweltschäden waren in- und außerhalb der Städte an vielen Stellen offensichtlich. Ebenso ist diese einseitige Darstellung eine Verhöhnung aller Opfer des diktatorischen Regimes. Die vorhandenen Hochbeete und Kugelbeleuchtungen aus den 80er Jahren sollten nicht darüber hinwegtäuschen dürfen.

6. „Anwohner mehr positiv als kritisch gestimmt.“

So schreibt der MDR in einem Artikel² über den geplanten Umbau. Woher stammen diese Daten? Gab es eine umfassende Datenerhebung? In diesem Artikel kommen nur Restaurant- und Ladenbesitzer*innen zu Wort. Dass diese durch eine Umwidmung stark profitieren, liegt auf der Hand. Sicherlich würde es auch Anwohner*innen einer Nebenstraße freuen, wenn der Rummelplatz in Fußnähe liegt. Aber nicht vor dem eigenen Arbeits- und Schlafzimmerfenster. In diesem Fall werden sie vermutlich eher nicht zustimmen. Diese Darstellung sollte von vornherein als ungültig erklärt werden, da die Anwohner*innen eines kleinen Straßenabschnitts immer eine Minderheit gegenüber der Bewohnerschaft eines gesamten Viertels darstellen.

7. „Wenn wir jetzt in jedem Wohngebiet für ein bisschen Verkehrsberuhigung so einen Eiertanz aufführen müssen, dann wird das nix mit einem kinder- und umweltfreundlichen Gesamtverkehrskonzept für die ganze Stadt.“

„Eiertänze“ oder demokratische bürokratische Hürden sind notwendig um Fehlplanungen vorzubeugen. Dieses Zitat des Umweltbunds Leipzig e.V. Ökolöwen (offizielle Unterstützer des Antrags, ebenso aus o.g. MDR-Artikel) fördert Misstrauen in demokratische Institutionen. Sicherlich gibt es Änderungsbedarf bei einigen bürokratischen Hürden, aber eine Überprüfung der städtebaulichen Maßnahmen und Nutzung von Steuergeldern sollte dennoch stattfinden dürfen. Gerade wenn das Projekt als Pilotprojekt für weitere zukunftsweisende Umbaumaßnahmen in Leipzig gelten soll. Bezogen auf die Sozial- und Klimapolitik ist es am Beispiel der „kleinen feinen Merse“ besonders ersichtlich.

8. „Beteiligung der Anwohnerschaft“

Es gab bereits im Juni eine öffentliche Stadtbezirksbeiratssitzung zum Thema, die nach einer Anwohner*innen-Anfrage erfolgte. Hier wurde in der Hauptsache mitgeteilt, dass die Umplanung in letzter Instanz beschlossen ist und dem Bürgermeister zum Unterschreiben vorliegt. In dieser Stadtbezirksbeiratssitzung gab es zwar einen Vortrag über geplante Maßnahmen, der allerdings alle wichtigen Punkte ignorierte (Klimaschutz, Anwohnerschutz, Familienschutz, Einsicht in durchgeführte Überprüfungen). Stattdessen Hauptaugenmerk auf Lastenradstellplätze und Ausnahmen für den erstarkenden Lieferverkehr. Ebenso gab es erst nach Beschwerden ein direktes Anschreiben an alle Anwohner*innen. Inwiefern gab es ein reales Mitgestaltungsrecht, das über die Bestellung eines Fahrradbügels oder das Einbringen einer Beschwerde hinausgeht?

Was tun? Steh für deine Rechte als Anwohner*in und mündige*r Bürger*in ein. Beispielsweise beim öffentlichen Bürgergespräch vor Ort und erzähl von deinen Erfahrungen, Wünschen und Eindrücken: **05. September, 17.30-19.00 Uhr**

Wir hinterfragen die Umwidmung unserer Wohnstraße in eine Flaniermeile.
Kontakt: debugkleinemerse@protonmail.com (Anwohner*innen der Straße)

(Bis auf Punkt 6 und 7 aus oben genanntem MDR-Artikel sind alle Absatztitel dem Vortrag der Stadtbezirksbeiratssitzung entnommen)

² <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/leipzig/leipzig-leipzig-land/autofreie-merseburger-strasse-ddrplaene-umsetzung-100.html#sprung1>