

INFRASTRUKTUR PROBLEME **IM SÜDEN**

Brücke, Kanal, Kosten – Leipzigs Süden kämpft mit maroden Verkehrswegen.

ab Seite 21

GESELLSCHAFT

Nachtschicht in Leipzig

Unterwegs mit einer Straßenbahnfahrer*in – Geschichten aus der Stadt, wenn alle schlafen.

Seite 20

POLITIK

„Dunkle Zeiten?“

Wie Thüringens Ex-Ministerpräsident Kemmerich mit einem Gaststätten-Eklat für Diskussionen sorgt.

Seite 18

Editorial

Von René Loch

Liebe Leser*innen, mehrere zehntausend Menschen haben Ende November gegen die Gründung der neuen AfD-Jugend namens „Generation Deutschland“ demonstriert. Wir waren zwar nicht dabei, aber die Verweise auf „bürgerkriegs-ähnliche Zustände“ erinnern uns doch stark an den G20-Gipfel in Hamburg vor acht Jahren (bei dem wir dabei waren). Damals meinten Beobachter*innen auch solche Zustände zu erkennen und obwohl in Hamburg deutlich mehr zu Bruch ging als in Gießen, konnte man am nächsten Morgen ziemlich entspannt durch die Straßen laufen und sich Kaffee und Brötchen kaufen. Ganz so entspannt dürfte es in Ländern wie Jemen, Syrien und Sudan aktuell und in den vergangenen Jahren nicht gewesen sein.

Bemerkenswert ist da schon eher, wie geeint Antifaschist*innen zur Abwechslung mal wieder agiert haben. In der linken Bewegung wurde strömungsübergreifend zum Protest mobilisiert, also auch von jenen, die sich beim Thema Israel extrem feindlich gegenüberstehen. Glaubt man den Organisator*innen, waren mehr als 50.000 Menschen auf der Straße – laut Polizei nur etwa die Hälfte. So oder so war das ein starkes Zeichen.

Das genaue Gegenteil dieser Einigkeit lässt sich in Dresden beziehungsweise online beobachten. Weil der im zweiten „Antifa Ost“-Verfahren Hauptangeklagte zum Prozessauftakt ein Soli-T-Shirt mit den Opfern des Nova-Festivals in Israel trug, wurde die gesamte Gruppe von einigen Palästina-Aktivist*innen zu „Antideutschen“, „Zionisten“ und „Herrenmenschen“ erklärt. Statt Solidarität gibt's also eine zweite, symbolische Anklage. Aber vielleicht war das T-Shirt ja auch ein Zeichen an die US-Regierung, die Einstufung als Terrorgruppe nochmal zu überdenken, schließlich steht diese ja auch eher an der Seite Israels. Wir können das leider nicht beantworten, wünschen aber trotzdem viel Freude mit dieser Ausgabe. ■



Diesen Monat in der LZ

STADTRAT

Investitions-Moratorium,
Böllerverbote und
Schulstraßen

Seite 4

THEMEN DES MONATS

Mit LVB-Straßenbahnfahrerin
Kerstin Werner durch die
Leipziger Nacht

Seite 11

Kommentar zum neuen Logo
der Stadt Leipzig

Seite 15

Baustelle Zoo Leipzig

Seite 16

Kemmerich: Angeblich
wie in „dunklen Zeiten“

Seite 18

Fahrplanwechsel bei den LVB
am 24. November

Seite 19

KOLUMNE

Konstanze Caysa

Seite 24

RECHT + RICHTIG

Prozess um sexuellen
Übergriff in Leipziger
Wohnung

Seite 26



BILD DES MONATS

Friedlicher Protest

Obwohl die Gewalt in deutschen Fußball-Stadien laut offiziellen Zahlen deutlich sinkt, wollen die Innenminister*innen die Sicherheitsmaßnahmen verschärfen. In Leipzig kam es deshalb Mitte November zu einem ungewöhnlichen Ereignis: Fußball-Fans aus mehreren dutzend Clubs, darunter auch solche mit großen Rivalitäten, gingen gemeinsam und friedlich auf die Straße, um gegen die Pläne zu protestieren. 

IMPRESSUM

LZ Medien GmbH
Bernhard-Göring-Straße 152, 04277 Leipzig
Tel.: 0341 3065-210, E-Mail: redaktion@l-iz.de
www.l-iz.de

Geschäftsführung: Robert Dobschütz
Amtsgericht Leipzig – HRB 31801

Redaktion
Lucas Böhme,
Konstanze Caysa
Ralf Julke,
Jan Kaefer,
René Loch

Lektorat
Petra Dobschütz,
Sabine Eicker

Satz und Layout
Henri Selbmann

Anzeigenleitung
Robert Dobschütz
Tel. 0341 2288918
r.dobschuetz@l-iz.de

**Abonnements
und Leserservice**
service@l-iz.de

INFRASTRUKTURELLE PROBLEME IM SÜDEN

Leipzigs OBM fordert weiter
Tunnellösung für die marode
Agra-Brücke
Seite 21

Störmthaler Kanal
Seite 22

Montage: Düstere Zukunftsvision
der Agra-Brücke





Das Leipziger Rathaus am Abend

KOMMUNALPOLITIK

Der Stadtrat tagte

Themen im November waren u. a. das Investitions-Moratorium, Böllerverbote und Schulstraßen.

Von Ralf Julke und René Loch

Linke scheitert mit Aufhebung des Investitions-Moratoriums

Mitte September hatte Finanzbürgermeister Torsten Bonew ein Moratorium für Investitionen verhängt. Er begründete das mit Unsicherheiten, wie viel Geld die Stadt von Bund und Land erhalten wird. In der Ratsversammlung am 26. November wollte die Linksfraktion das Moratorium aufheben. Beschlossen wurde stattdessen ein kleiner Kompromissvorschlag der Verwaltung. Bis zum 30. Juni 2026 gilt das Moratorium für eine Vielzahl von Investitionen, darunter die Sanierung des Technischen Rathaus. Bereits angefangene Projekte sollen aber

umgesetzt werden und für einige Bereiche wie Schulen, Brücken und Olympia-Bewerbung gelten Ausnahmen.

Die Ratsversammlung hat nun beschlossen, dass das Moratorium unter bestimmten Voraussetzungen schon Ende März aufgehoben wird. Unter anderem müsste es die Verwaltung schaffen, bis dahin ihr Investitionsprogramm zu überarbeiten – und der Rat müsste es zur Kenntnis nehmen. Außerdem wurde beschlossen, dass die Verwaltung den Ältestenrat und den Fachausschuss Finanzen mindestens alle zwei Monate über aktuelle Entwicklungen informieren soll.

Dass die Kommunikation bislang nicht gut funktioniert hat, gibt auch die Verwaltung zu. In ihrer Stellungnahme zum

Linken-Antrag schreibt sie gleich zu Beginn: „Die Verwaltungsspitze bedauert ausdrücklich die teilweise holprige Kommunikation im Zusammenhang mit dem Moratorium für investive Neumaßnahmen und bittet die Vertreterinnen und Vertreter der politischen Gremien hierfür um Verständnis.“

Die Linksfraktion stimmte gegen den Verwaltungsvorschlag, die Grünen enthielten sich und in der BSW-Fraktion gab es beide Abstimmungsvarianten. Aus den anderen Fraktionen kam Zustimmung. Linken-Fraktionsvorsitzende Franziska Riekewald hatte auf einen Kompromiss gehofft, sah im Verwaltungsvorschlag aber keinen, weshalb ihre Fraktion dagegen stimmte. Sie betonte, dass Investitionen die beste Wirtschaftsförderung seien.



Franziska Riekewald, Die Linke

Garagenplätze im Kaufhaus Held

Was fängt man mit alten Kaufhäusern an, wenn das Kaufhaus-Zeitalter im Grunde vorbei ist? Auch in Lindenu, wo das ehemalige Kaufhaus Held an Zeiten erinnert, in denen die Lindenuer ihren eigenen Einkaufstempel direkt vor der Nase hatten. Und nach 1990 hatten auch die neuen Eigentümer des markanten Gebäudes an der Merseburger Straße Pläne, hier wieder ein Kaufhaus unter dem alten Namen in Betrieb zu setzen. Pläne, die dann aber scheiterten.

Heute steht das teuer sanierte Kaufhaus leer und 200 extra geschaffene Stellplätze in der Tiefgarage sind ungenutzt. Da müsse man doch was machen, fand die SPD-Fraktion. Und so schrieb die SPD-Fraktion einen Antrag, der vor allem die mögliche Nutzung der 200 Tiefgaragenplätze als Quartiersgarage für Lindenu ins Spiel brachte. Dafür rezitierte SPD-Stadträtin Pia Heine dann auch extra Herbert Grönemeyers Lied „Mambo“: „Ich drehe schon seit Stunden/hier so meine Runden ...“

Denn auch in Lindenu herrscht in einigen Quartieren Parkplatznot. Da könnte eine Quartiersgarage mit 200 Stellplätzen tatsächlich für Entspannung sorgen, fand die SPD-Fraktion: „Das zweite Kaufhaus Held in Lindenu an der Kreuzung Lützn-/Merseburger Straße steht seit vielen Jahren leer. Jegliche Bemühungen aus der Bürgerschaft, dem einstmals prachtvollen Gebäude eine sinnvolle (Zwischen-) Nutzung zu geben, sind bisher am Eigentümer gescheitert.“

Aus dem Protokoll einer Bürgersprechstunde des OBM vom 12.10.2021 geht hervor, dass ‚derzeit rund 200 Kfz-Stellplätze‘ in der Tiefgarage ungenutzt leer stehen. Auch damals wurde angeregt, diese als Quartiersgarage zu reaktivieren, was jedoch nicht weiterverfolgt wurde. Daher möchte die SPD-Fraktion einen neuen Vorstoß wagen und dieses Potenzial für eine Entlastung des öffentlichen Straßenraums im umliegenden Viertel heben.

Nicht nur aus historischen Gründen, sondern auch im Sinne der Stadtentwicklung würde eine Wiederbelebung dieses ehemals prestigeträchtigen Ensembles

das Viertel bereichern. Wenn es sich bei den oberirdischen Etagen vielleicht auch etwas schwieriger gestaltet, so sollte aber doch wenigstens die Tiefgarage mit vergleichsweise wenig Aufwand wiederhergestellt und nutzbar gemacht werden können.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass seitens des Eigentümers überhaupt kein Interesse an einer Entwicklung des Gebäudes im Sinne der Stadtgesellschaft besteht, sollten vorsorglich auch alle Möglichkeiten geprüft werden, die einen weiteren spekulativen Leerstand effektiv unterbinden. Für Wohnungen gibt es mit dem Zweckentfremdungsverbot bereits ein Rechtsmittel dagegen und nicht zuletzt §14 GG Abs. 2 gilt auch für Eigentum von Gewerbeimmobilien uneingeschränkt.“

Schwierige Gespräche

Die Begründung aus dem Antrag benennt dann freilich auch schon die Punkte, die es der Stadt schon in der Vergangenheit schwer machten, mit dem Eigentümer der



Foto: Jan Kaefer

Pia Heine, SPD

Immobilie zu einer Einigung zu kommen, auch wenn es zuletzt – so Wirtschaftsbürgermeister Clemens Schülke – eher um einen möglichen Kauf der Immobilie ging. Aber für einen Kauf hat die Stadt gar kein Geld. Doch ein Problem sei auch – so Schülke – dass die 200 Stellplätze vertraglich an den Betrieb des Kaufhauses gebunden seien. Ob sie da ohne Kaufhausbetrieb herauszulösen wären, bezweifelte denn auch FDP-Stadtrat Sven Morlok.

Während Dr. Tobias Peter für den Ergänzungsantrag der Grünen-Fraktion warb, dann mit dem Eigentümer des Gebäudes auch über mögliche Zwischennutzungen zu reden. Denn solche Zwischennutzungen in leer stehenden Leipziger Gewerbeimmobilien hätten bislang immer positive Erfahrungen gezeitigt und oft auch eine tragfähige Dauernutzung zur Folge gehabt. Aber Clemens Schülke hat wohl recht: Wenn sich der heutige Eigentümer der Immobilie überhaupt schwertut, mit der Stadt zu Vereinbarungen zu kommen, kann man ihn auch nicht mit Stadtratsbeschlüssen binden. Dann kann man nur versuchen, mit ihm in Gesprächen

vielleicht zu gemeinsamen Lösungen zu kommen, ohne – wie Oberbürgermeister Burkhard Jung betonte – „zu hohe Erwartungen zu wecken“.

Also schlug das Liegenschaftsamt als Beschlussformulierung vor: „Der Oberbürgermeister setzt sich mit dem Eigentümer des ehemaligen Kaufhauses Held (zuvor Kaufhaus Max Sachse, später Firma Hollenkamp & Co.) in der Lützner Straße 45-47/Ecke Merseburger Straße in Verbindung und wirkt darauf hin, dass die Tiefgarage dieses Objektes wieder öffentlich nutzbar gemacht wird. Das Ziel dieser Gespräche ist die Entwicklung einer Quartiersgarage an der Schnittstelle von Lindenau/Alt-Lindenau.“

Aber dass dies ohne eine Wiedernutzbarmachung des Gebäudes schwerlich zu bewerkstelligen ist, gesteht das Liegenschaftsamt in der Stellungnahme zumindest zu, auch wenn es auf Seiten der Stadt dafür kein rechtliches Druckmittel gibt: „Die weitere Forderung des Antrags, rechtliche Schritte gegen spekulativen Leerstand zu prüfen, ist inhaltlich nachvollziehbar, jedoch in der

praktischen Umsetzung mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Gewerbliche Immobilien unterliegen nicht denselben gesetzlichen Regelungen wie Wohnraum, sodass eine direkte Einflussnahme durch die Kommune stark eingeschränkt ist.

Zwar verweist Artikel 14 Absatz 2 des Grundgesetzes auf die Sozialbindung des Eigentums, doch bietet dieser Grundsatz keine konkrete rechtliche Grundlage für eine verpflichtende Nutzung gewerblicher Objekte. Der Stadt Leipzig stehen derzeit keine wirksamen rechtlichen Instrumente zur Verfügung, um gegen gewerblichen Leerstand vorzugehen.“

Aber auch wenn es am Ende „nur“ der Verwaltungsstandpunkt war, der abgestimmt wurde und mit 34:27 Stimmen eine klare Mehrheit fand, war der Beschluss eben doch eine Aufforderung an die Verwaltungsspitze, noch einmal in Gespräche mit dem Eigentümer zu gehen und vielleicht sogar beides wieder in Nutzung zu bringen – die 200 Tiefgaragenstellplätze und die Räume des Kaufhauses, auch wenn es wohl nie wieder ein Kaufhaus wird.



Foto: Jan Kaefer

Tobias Peter, Bündnis '90/Die Grünen

Lichtshows statt Böllerverboten

Ein mögliches Verbot von Böllern und Silvesterfeuerwerken ist immer wieder Thema im Stadtrat. Und immer wieder heißt es seitens der Verwaltung: aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Auch diesmal fand ein fraktionsübergreifender Antrag deshalb keine Mehrheit. Beschlossen wurden stattdessen Lichtshows und weitere Vorschläge. Ab 2027 soll es an einem zentralen Standort in Leipzig jährlich eine Lichtshow zu Silvester geben. Spätestens im Jahr darauf sollen zwei weitere Standorte hinzukommen. Wichtig sind Barrierefreiheit und Umweltfreundlichkeit. Die Events sollen einerseits kostenlos sein, sich andererseits wirtschaftlich aber auch selbst tragen. Dagegen stimmten nur Oberbürgermeister Burkhard Jung (SPD) und große Teile der CDU-Fraktion. Es gab zudem viele Enthaltungen.

Dieser Beschlusspunkt war einer von vielen in einem Antrag von mehr als

zehn Stadträt*innen aus allen Fraktionen außer der AfD. Wichtigster Punkt des Antrags war ein Verbot von Böllern in der Leipziger Innenstadt. Begründet werden sollte dieses mit dem Sprengstoffgesetz und dort geforderten Sicherheitsabständen zu Gebäuden.

Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich bei der Innenstadt allerdings nicht um ein Gebiet mit einer starken Konzentration von Einwohner*innen auf dichter Fläche. Auch andere Möglichkeiten – beispielsweise Verbote nach Tierschutz- oder Polizeigesetzen – wurden laut Ordnungsbürgermeister Heiko Rosenthal (Linke) geprüft. Das Ergebnis: Rechtlich sei nichts machbar. Die Voraussetzungen müssten auf Bundesebene geschaffen werden.

Genau das war ein weiterer Beschlusspunkt, der eine Mehrheit fand. Der Oberbürgermeister soll sich für eine Änderung des Sprengstoffrechts einsetzen. Beschlossen wurde zudem, dass es mehr Informationen zu den Risiken von Feuerwerk geben soll. Außerdem soll die Stadt auf ihrer Homepage eine

Liste und eine Karte mit Verbotszonen veröffentlichen. In der Debatte in der Ratsversammlung gab es im Prinzip große Einigkeit, dass Böller gefährlich sind und vielleicht auch verboten werden sollten.

Nicole Schreyer-Krieg (Grüne) argumentierte mit Umfragen und Petitionen, die zeigen würden, dass die Mehrheit der Bevölkerung es bundesweit ähnlich sieht, Susanne Scheidereiter (Linke) betonte das Leiden von Tieren, Kindern, autistischen Menschen sowie traumatisierten Geflüchteten und Soldat*innen und Thomas Kumbernuß (Freie) sprach von einer Art „Böllerdiktatur“ einer Minderheit über eine Mehrheit.

Gleichzeitig kritisierte er aber auch die anderen Fraktionen, weil klar sei, dass ein Böllerverbot aus rechtlichen Gründen derzeit nicht machbar sei. Stattdessen müssten sich die Stadträt*innen aus seiner Sicht stärker dafür einsetzen, dass ihre dazugehörigen Parteien auf Bundesebene entsprechende Initiativen starten.

Pilotprojekte für Schulstraßen

Vor einigen Leipziger Grundschulen bricht jeden Morgen das Chaos aus. Nicht wegen der Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, sondern wegen der Eltern, die ihre Kinder unbedingt mit dem Auto zur Schule bringen müssen, den sogenannten „Elterntaxis“. Mit verschiedenen Maßnahmen hat die Stadt dieses Problem vor mehreren Leipziger Grundschulen schon versucht, in den Griff zu bekommen. Was Leipzig noch nicht ausprobiert hat, sind Schulstraßen. Im März schon stellte die SPD-Fraktion im Stadtrat einen Antrag, solche Schulstraßen in Leipzig als Pilotprojekt einzurichten.

„Sogenannte ‚Schulstraßen‘ werden aktuell durch einige deutsche Kommunen als Instrument zur Entschärfung des Bring- und Holverkehrs im Sinne der Schulwegsicherheit und zur Förderung des aktiven Schulwegs erprobt“, beschrieb die SPD-Fraktion das Anliegen in ihrem Antrag, den sie im März eingereicht hat.

„Als Schulstraßen werden im derzeitigen Sprachgebrauch Straßenabschnitte im unmittelbaren Einzugsbereich von Zugängen zu Schulen bezeichnet, die zeitlich beschränkt vor Schulbeginn für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden. Die Sperrungen können auch bei Schulschluss erfolgen. Ziel ist die Förderung der selbstständigen und sicheren Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr auf ihrem Schulweg. Die Stadt Wien hat das Konzept Schulstraße bereits in Piloten erprobt und evaluiert und richtet seitdem Schritt für Schritt weitere Schulstraßen ein. In Frankfurt am Main wird derzeit eine Schulstraße in einem Verkehrsversuch erprobt. München hat aktuell die rechtlichen und praktischen Voraussetzungen geprüft, unter denen erste Schulstraßen erprobt werden können.“

Ein Anliegen, das auch in der Verwaltung auf Zustimmung stieß. Das Mobilitäts- und Tiefbauamt (MTA) schrieb denn auch einen Verwaltungsstandpunkt, der sogar gleich drei Vorschläge machte, wo Pilotprojekte für solche Schulstraßen eingerichtet werden könnten.

„Die AG Schulwegsicherheit beschäftigt sich bereits seit mehreren Jahren mit den Möglichkeiten, zur Verbesserung der Verkehrssituation vor Schulen dort in den Morgenstunden ‚Schulstraßen‘ einzurichten. 2023 wurden bei Ortsterminen bereits 10 Schulstandorte dazu betrachtet. Da die Einrichtung einer Schulstraße (und somit die zeitweise Sperrung einer Straße) einen großen Eingriff in das Recht der Nutzung von öffentlichen Straßen darstellt, ist vor einer solchen Anordnung zu prüfen, ob andere, mildere Mittel den gleichen Zweck (hier: Verbesserung der verkehrlichen Situation und der Verkehrssicherheit) erfüllen“, schrieb das MTA.

Die Vorschläge: „Im Ergebnis dieser Prüfung werden die Standorte Am Auensee (Opferweg) und Alfred-Kästner-Schule (Gartenwinkel) in Lindenthal für die Einrichtung einer Schulstraße als Pilotversuch (in Form eines Verkehrsversuchs mit einer Laufzeit 1 Schuljahr), um die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme zu testen, vorgeschlagen.“

Die Einschränkung: „Die Umsetzung als Verkehrsversuch ist jedoch nur in Form einer Beschilderung möglich. Weitere Maßnahmen können aufgrund fehlender finanzieller und personeller Ressourcen weder durch das MTA noch die AG Schulwegsicherheit umgesetzt werden. Insbesondere Baken o.ä., die an jedem Schultag morgens und nachmittags stundenweise zur Sperrung auf die Straße geschoben werden müssten, sind aufgrund der fehlenden finanziellen Haushaltsmittel, nicht realisierbar. Die Einhaltung der Sperrung könnte nur durch die Polizei geprüft werden, deren Einsatz nicht von der Stadt zu bestimmen ist.“

Eigentlich alles drin, was sich die SPD-Fraktion gewünscht hatte, weshalb die schulpolitische Sprecherin der SPD-Fraktion Ute Köhler-Siegel denn auch gleich den Verwaltungsstandpunkt zur Abstimmung stellte. Aber auch ihren Ärger darüber deutlich machte, dass die CDU-Fraktion praktisch noch kurz vor der Ratsversammlung am 26. November einen fünfpunktigen Änderungsantrag eingebracht hatte, der irgendwie alles zusammengemixt hatte – den Verwaltungsstandpunkt, eine eigene Idee und einen Änderungsantrag der Linksfraktion.

Die Linksfraktion hatte durchaus berechtigt angemerkt: „Wie im Verwaltungsstandpunkt beschrieben, sind die ersten Verkehrsversuche nur in Form einer Beschilderung möglich. Die Wirkung dieser Maßnahme zur Schulwegsicherheit ist damit stark verbunden mit der lokalen Akzeptanz vor Ort. Ein gemeinschaftlicher Konsens und eine lösungsorientierte Herangehensweise der Eltern und Lehrkräfte im Zusammenspiel mit den Anwohnenden ist daher notwendig. Die zeitweise Sperrung muss im praktischen Alltag durch alle Verkehrsteilnehmer anerkannt und befolgt werden. Die Verkehrsüberwachung durch die Polizei ist natürlich im Einzelfall zu prüfen, jedoch sollte diese nicht die Grundvoraussetzung für einen Erfolg der Maßnahme darstellen.“

Ohne Eltern geht es nicht. Das betonte auch Linke-Stadträtin Franziska Riekewald. Wenn die bei so einem Projekt nicht mitgenommen werden, gibt es doch wieder nur Streit zwischen Eltern und Schule, Eltern und Stadt, innerhalb der Eltern. Und gleichzeitig könnten die Eltern ja auch mitreden und Wünsche äußern zu weiteren Schulstraßen-Projekten in Leipzig. Also formulierte die Linksfraktion ihr Anliegen:

„Zur Auswahl und Prüfung weiterer Standorte für Schulstraßen können Schulen durch einen geeigneten Beschluss von Eltern, Lehrkräften sowie Schülern und Schülerinnen (z. B. über eine Schulkonferenz) eine Interessensbekundung initiieren. Diese Standorte werden von der Verwaltung bzw. der AG Schulwegsicherheit prioritär behandelt, um zu prüfen, ob das Instrument Schulstraße unmittelbar zum Einsatz kommen kann.“ Das übernahm die CDU-Fraktion dann auch in ihren Antrag, der dann tatsächlich zur Abstimmung kam. Aber eben punktweise. Nicht jeder Punkt konnte auf eine Stadtratsmehrheit hoffen.

Das ging schon beim erste Antragspunkt los. Dessen erster Teil fand ohne Probleme Zustimmung, weil er im Grunde den Verwaltungsvorschlag aufgriff: „Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Anordnung jeweils einer Schulstraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs an den Standorten Am Auensee (Opferweg) und



Foto: Jan Kaefer

Ute Köhler-Siegel, SPD

Alfred-Kästner-Schule (Gartenwinkel) in Lindenthal zu prüfen und bei positiver Prüfung umzusetzen.“

Den zweiten Teil fand aber auch Ute Köhler-Siegel sinnfrei. Warum sollte ein Pilotprojekt derart zeitlich eingeschränkt werden? „Der Verkehrsversuch soll eine Laufzeit von max. einem Schuljahr haben und zum Schuljahresende enden. Danach soll der Versuch mit Schule und Polizei gemeinsam ausgewertet werden und die Auswertung den Gremien vorgestellt werden. Der Verkehrsversuch wird nicht baulich durchgeführt, sondern soll nur mit mobiler Beschilderung und Erklärung vor Ort erfolgen.“

Eine Einschränkung, die am 26. November in der Ratsversammlung keine Mehrheit fand. Genauso wie der fünfte Punkt aus dem CDU-Antrag: „In der Evaluation der Verkehrsversuche erfolgt ebenfalls eine schriftliche Befragung der Schulen und Eltern.“ Auch das eine unnötige Einschränkung, wie Ute Köhler-Siegel fand. Warum sollten die Elternvertreter der Schule keine eigene Form finden, den Pilotversuch auszuwerten?

Kein Problem war der zweite Punkt: „Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Prüfung einer Schulstraße im Bereich Sebastian-Bach-Straße (Forum Thomanum) bereits veranlasst ist.“ Hier könnten also die nächsten Schulstraßen-Pilotprojekte entstehen.

Punkt 3 war dann der übernommene Änderungsantrag der Linksfraktion: „Zur Auswahl und Prüfung weiterer Standorte für Schulstraßen können Schulen durch einen geeigneten Beschluss von Eltern, Lehrkräften sowie Schülern und Schülerinnen (z. B. über eine Schulkonferenz) eine Interessensbekundung initiieren. Diese Standorte werden von der Verwaltung bzw. der AG Schulwegsicherheit prioritär behandelt, um zu prüfen, ob das Instrument Schulstraße unmittelbar zum Einsatz kommen kann.“

Und der eigentliche Punkt, den die CDU-Fraktion tatsächlich mit unterbringen wollte, war Punkt 4: „Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt zu prüfen, ob an geeigneten Standorten eine Einbahnstraßenregelung in Verbindung

mit einer ‚Kiss & Go‘-Zone als alternative oder ergänzende Maßnahme zur Schulstraße eingerichtet werden kann. Dabei sind insbesondere die verkehrsrechtliche Zulässigkeit, die Auswirkungen auf Sicherheit und Verkehrsfluss sowie mögliche Verlagerungseffekte zu berücksichtigen.“

Eigentlich auch überflüssig, wie Ute Köhler-Siegel feststellte. Denn genau das macht die Stadt schon. Es ist immer wieder Thema in der AG Schulwegsicherheit. Nicht vor jeder Schule lässt sich eine Schulstraße einrichten, wie auch Schulbürgermeisterin Vicki Felthaus sagte. Die Stadt prüft dort also andere Möglichkeiten, die Schulwegsicherheit der Kinder zu erhöhen. Von Tempo 30 bis zu extra eingerichteten Kiss & Go-Zonen.

Warum die CDU-Fraktion so eine Variante lieber mag, machte dann CDU-Stadtrat André Möllmer deutlich, der wieder das Uralt-Argument vorbrachte, es könnte zu Verdrängungseffekten des Elternverkehrs in die Nebenstraßen kommen, wenn sie nicht mehr direkt



Andre Möllmer, CDU

vor die Schule fahren können. Ein durch nichts belegtes Argument. Aber in der Leipziger Verkehrsdebatte taucht es immer wieder auf. Aber die zentralen Punkte bekamen dennoch die nötige Mehrheit, sodass die Stadt nun die ersten drei Pilotversuche für Schulstraßen einrichten kann, zwei weitere prüfen kann und – wo es den Platz dafür gibt – auch die von der CDU so geliebten Kiss & Go-Zonen prüft, wenn andere Varianten zur Verkehrsberuhigung vor Grundschulen nicht möglich sind.

Freie Sachsen im Kleingartenbeirat

Bei der Kommunalwahl im Juni 2024 war Jürgen Günter Butz für die „Freien Sachsen“ angetreten und in den Stadtrat eingezogen. Etwas mehr als ein Jahr später wechselte der fraktionslose Stadtrat in die AfD-Fraktion. Damit nicht genug: Künftig wird Butz auch im Kleingartenbeirat sein. Das hat die Ratsversammlung am 26. November mit knapper Mehrheit entschieden.

Butz wird für die AfD-Fraktion als Stellvertreter von Fraktionskollegin Sylvia Deubel im Kleingartenbeirat dabei sein. Dort sind neben Vertreter*innen aller Fraktionen auch Personen aus verschiedenen Kleingartenverbänden anwesend. Der Beirat beschäftigt sich mit Themen rund um Kleingärten und darf eigene Anträge in den Stadtrat einbringen.

Besonders ist diese Wahl, weil nicht nur ein „normales“ Mitglied der AfD-Fraktion in ein Gremium gewählt wurde, sondern eine Person, die bei der Kommunalwahl für eine Neonazi-Partei kandidiert hat. Über die Positionen von Butz selbst ist fast nichts bekannt; er trat im Stadtrat bislang nicht nennenswert in Erscheinung. Laut AfD soll Butz das wirtschaftspolitische Profil der Fraktion schärfen. Verantwortlich für die Wahl in den Beirat sind AfD, CDU, BSW und die beiden fraktionslosen Stadträte. Das Ergebnis – eine Stimme Mehrheit für Butz – zeigte mal wieder die knappen Mehrheitsverhältnisse in der Ratsversammlung.

Butz sollte danach auch in den Seniorinnen- und Seniorenbeirat gewählt werden. Weil ein zuvor abwesender Stadtrat jetzt mit abstimmte, kam es diesmal zu einem Unentschieden. Das bedeutet, dass Butz mangels Mehrheit nicht gewählt wurde.

Die Wahl in den Kleingartenbeirat dürfte in der Praxis keine großen Auswirkungen haben. Das Gremium ist im Vergleich zu anderen relativ unbedeutend und tagt nur einmal pro Quartal. Butz wäre zudem nur anwesend, wenn Deubel ausfällt. Sollte das mal der Fall sein und sollte er dann ähnlich aktiv wie in der Ratsversammlung mitwirken, dürfte seine Anwesenheit kaum auffallen. ■

Info

➔ Die LZ-Partnerzeitung L-IZ.de wird wie gewohnt live aus der nächsten Stadtratsitzung berichten, die Ergebnisse der einzelnen Beratungen finden Sie immer ab dem Nachmittag des Sitzungstages im Netz unter www.l-iz.de

Foto: Lucas Böhme

GESELLSCHAFT

Ich kenne meine Pappenheimer

Mit LVB-Straßenbahnfahrerin Kerstin Werner durch die Leipziger Nacht.

Von Lucas Böhme



Die Endstation Leipzig-Lausen bei Nacht.

Nachts schlafen die meisten. Doch zur Ruhe kommt eine Großstadt wie Leipzig auch dann nicht: Lichtscheue Gestalten und verrücktes Partyvolk machen die Straßen unsicher. Zugleich gibt es nicht wenige, die aus beruflicher Pflicht hellwach und einsatzbereit sein müssen, wenn andere in den Federn liegen. Für unsere Reihe „Nachtarbeit in Leipzig“ konnten wir jetzt die langjährige LVB-Straßenbahnfahrerin Kerstin Werner bei ihrer Schicht begleiten.

An ihre erste Tour mit der Leipziger Straßenbahn, wo sie allein in der Fahrerkabine saß, kann sich Kerstin Werner noch genau erinnern: 1985 war es, sie war gerade 18, frisch ausgebildet. „Das war damals aufregend“, lacht sie.

Und auch vierzig Jahre später ist sie als Tram-Fahrerin bei den LVB mit Leib und Seele dabei.

Den Job verdankt sie ihrem Vater

Wir treffen Kerstin Werner am Abend eines herbstlichen Wochentags gegen 19:30 Uhr, wo ihre Nachtschicht am Leipziger Hauptbahnhof beginnt. Sie wird zum Auftakt des Dienstes gleich eine 1 Richtung Stannebeinplatz übernehmen. Der Wagenzug rollt ein. Kurze Besprechung mit dem Fahrerkollegen: keine besonderen Vorkommnisse, keine technischen Probleme.

Sodann macht es sich Kerstin Werner in der warmen Kabine bequem. Sie drückt den Gashebel, im Fachjargon

Sollwertgeber, vorsichtig durch. Langsam rollt der Koloss an.

Für Kerstin Werner ein schönes und zugleich vertrautes Gefühl, das sie nicht mehr missen möchte. Auch wenn die 58-Jährige als Teenager einen ganz anderen Traum hatte: Pferdezüchterin wollte sie mal werden, erzählt sie, während sich die XL-Bahn Richtung Leipziger Osten schiebt. Doch zu DDR-Zeiten waren die Möglichkeiten rar gesät und der nötige Notendurchschnitt fast unerreichbar.

Also folgte die gebürtige Lindenthalerin ihrem Vater, der als Lokführer arbeitete und ihr riet, in eine ähnliche Richtung zu gehen. Die Gastronomie, wo ihre Mutter tätig war, hätte sie dagegen nie



Foto: Lucas Böhme

Kerstin Werner ist seit 1985 Straßenbahnfahrerin in Leipzig.

gereizt, sagt Kerstin Werner. So begann sie 1983 in Leipzig ihre Lehre als Straßenbahnfahrerin. Und blieb.

Plötzlich eine Situation, auf die wir nicht vorbereitet sind

Heute fährt sie meist in den Nachtstunden, wenn der Verkehr nachlässt: „Ich finde es nachts ruhiger“, sagt sie. So ähnlich sieht es wohl auch ihr Partner, der ebenfalls für die LVB per Straßenbahn unterwegs ist. Heute wurde er

auf Linie 11 eingeteilt, die auch Kerstin Werner am liebsten mag. Doch überall gilt: Es gibt immer wieder Abwechslung und massenhaft neue Eindrücke, im Gegensatz zum klassischen Bürojob. „Man hat jeden Tag irgendetwas anderes und sieht, wie sich die Stadt entwickelt.“

Inzwischen haben wir die Endstelle Stannebeinplatz erreicht, Kerstin Werner rangiert die Bahn und bereitet die Rücktour Richtung Lausen vor. Angst hat sie auch nachts keine, sagt sie. Doch der Respekt mancher Fahrgäste

habe nachgelassen, weiß die zweifache Mutter aus ihrer Beobachtung. Und stets muss sie auf unerwartete Situationen vorbereitet sein. Wie zum Beweis klopft es plötzlich an der Kabinentür: Ein Mann sagt, er sei Zeuge eines Handydiebstahls geworden, kurz danach meldet sich auch der Betroffene.

Kerstin Werner informiert ihren Dispatcher in der Leitstelle, der Kollegen von der Verkehrsaufsicht und die Polizei schickt. Doch die Sache ist, wie sich später herausstellen wird, verwickelt: Der Diebstahl soll schon länger her sein, aber das Opfer meinte, die mutmaßlichen Täter in der Bahn wiedererkannt zu haben. Die sind bereits ausgestiegen. Erst mit deutlicher Verspätung kann Kerstin Werner abfahren. Ihr bleibt nur, per Durchsage um Verständnis zu bitten.

Schattenseiten eines vielseitigen Berufs

Eine Demo mit Polizeieinsatz am selben Abend bringt den Fahrplan zusätzlich durcheinander, eine vorübergehende Umleitung wird durch die Leitstelle arrangiert, eine Extra-Bahn eingesetzt. Kerstin Werner bleibt gelassen – eben professionell.

Gedanken macht sich die 58-Jährige eher über die Schattenseiten ihres Berufs: Dazu zählen negative Erlebnisse mit einzelnen Fahrgästen, die rücksichtslos, ungehobelt oder gar aggressiv sind, beispielsweise nicht aussteigen wollen oder darauf bestehen, in der ersten Tür der Bahn einzusteigen, obwohl dort gerade der Fahrerwechsel stattfindet und man bittet, den nächsten Zugang zu nutzen. „Als ob ein Magnet an der ersten Tür ist“, schüttelt Kerstin Werner den Kopf.

Auch die Anonymität unter den LVB-Fahrerinnen und -Fahrern, von denen viele jüngere in den letzten Jahren nachrückten, oft als Quereinsteiger, sei gewachsen. Wie überall: Manche hängen in Pausen eher über ihren Smartphones, als sich zu unterhalten, bedauert Kerstin Werner. Und ihr Arbeitsrhythmus macht Verabredungen mit Freunden zur planerischen Herausforderung: „Ich schicke immer schon ein paar Termine raus.“



Foto: Gregor Wünsch

Ein ernstes Thema ist die Unfallgefahr: Ende Mai 2023 war eine Tram unweit vom Hauptbahnhof mit einem Feuerwehrwagen zusammengeprallt, zum Glück gab es hier keine Todesopfer.



Neulich nachts in Leipzig ...

Ein ernstes Thema: Unfallrisiko in der Stadt

Die flüchtigen Lichter der Stadt huschen durch die Kabine, während wir durch die City Richtung Lausen rollen. Gerade an Knotenpunkten wie dem Hauptbahnhof ist auch zu fortgeschrittener Stunde an diesem Wochentag noch immer viel los.

Kerstin Werner muss stets konzentriert sein. Denn auch die Unfallgefahr ist ein ernstes Thema, über das nicht immer gern geredet wird, das aber stets mit-schwingt. Die routinierte Fahrerin selbst hatte bereits einmal unverschuldet einen Zusammenstoß mit einer Person im Leipziger Süden, die damals zum Glück nur leicht verletzt wurde.

Nicht immer geht es so glimpflich aus: Ein Kollege, den Kerstin Werner kennt, war nach einem Personenunfall mit tödlichem Ausgang lange arbeitsunfähig, fährt jetzt wieder. Doch das Leben ist, selbst wenn einen keine Schuld trifft, danach nie mehr dasselbe. Auch dieses Risiko tragen Bahnfahrerinnen und -fahrer mit sich herum.

Angst hat sie nicht

Gegen Mitternacht ist Pause an der Endstation Leipzig-Lausen. Still und einsam

liegt das Betriebsgelände unweit vom Kulkwitzer See in der nächtlichen Finsternis, erhellt vom Laternenschein. Wirkt es nicht etwas unheimlich? Sicher, sagt Kerstin Werner, rüber in das nahe Wäldchen würde sie um diese Zeit nicht gehen. Doch Angst, so betont sie nochmals, ist ihr fremd. Zumal im Notfall dank der Verbindung zur Leitstelle auch rasche Unterstützung da wäre.

Zur Überbrückung steht ein warmer Aufenthaltsraum bereit. Zeit für einen

Gang zur Toilette, einen Snack. Mit einer hinzukommenden Fahrerin tauscht sich Kerstin Werner über die neuesten Erlebnisse im Linienalltag aus, ehe sie kurz nach 00:30 Uhr auf die N17 umsteigt. Der junge Kollege, dessen Bahn sie übernimmt, schultert den Rucksack, entschwindet nach einem Plausch in den verdienten Feierabend.

Linienwechsel während einer Schicht sind beim LVB-Fahrpersonal gängig: Ein Umstand, der nicht nur „Betriebsblindheit“ verhindert, sondern auch mit



Alle Fahrgäste ausgestiegen? Wurde nichts liegengelassen? Der Check an der Endhaltestelle ist obligatorisch. Einmal fand sie eine vergessene Geige auf einem Sitz, erzählt Kerstin Werner.

Foto: Lucas Böhme



Die Linie N17 am Hauptbahnhof.

Effizienz bei der Taktung von Fahr- und Dienstplänen zu tun hat.

„Man kann gut davon leben“

Die Tour geht jetzt von Lausen aus Richtung Osten, nach Paunsdorf-Nord. Kerstin Werner genießt die freie Fahrt im separaten Gleisbett, ein angenehmes Gefühl, das sich vom Tagdienst unterscheidet. Bei Umleitungen und im Berufsverkehr sind die Staus manchmal so massiv, dass man selbst zwischen Hauptbahnhof und Augustusplatz eine gefühlte Ewigkeit braucht, berichtet sie. „Das artet dann in Stress aus.“

Finanziell sieht sie sich und ihren Partner solide aufgestellt: „Mittlerweile kann man gut davon leben. Auch zu

Corona-Zeiten war das ein sicherer Job, die LVB zahlen pünktlich.“ Den Groschen öfter umdrehen musste das Straßenbahner-Paar eher in der Nachwendezeit und den frühen Nullerjahren. Damals galt es freilich auch, die heute erwachsenen Töchter von Kerstin Werner zu versorgen, die aus einer früheren Beziehung stammen.

Auch vom schönsten Beruf braucht es mal eine Auszeit

Wir erreichen ohne Zwischenfälle die Endstelle Heiterblick, dann geht es retour. Die Zahl der Fahrgäste ist am Stadtrand, zumal zu dieser Stunde, schon deutlich geringer. Manche kennt Kerstin Werner vom Sehen, kann sie gut abschätzen: „Ich kenne meine Pappenheimer“, schmunzelt sie.

Vierzig Dienstjahre hat sie hinter sich – und will weitermachen. Gern erinnert sie sich an die schönsten Erlebnisse während der Arbeit, so etwa 2016, als sie mit einem Kollegen die Straßenbahn-Europameisterschaft gewann.

Doch auch von einem geliebten Beruf braucht man mal Abstand: Kerstin Werner und ihr Partner sind in ihrer Freizeit leidenschaftliche Reisemenschen, waren bereits in Malaysia, Singapur, Dubai, Thailand, Australien. Und in wenigen Tagen starten sie wieder zum Jahresurlaub in die Ferne, nach Hawaii. Solange es geht, muss man seine Träume umsetzen, findet Kerstin Werner: „Wann, wenn nicht jetzt?“ Es ist bereits kurz vor 04:00 Uhr und ihr Dienstende nahe, als sie sich mit einem Lächeln verabschiedet. ■

POLITIK

Manchmal müsste man dranbleiben

Kommentar zum neuen Logo der Stadt Leipzig.

Von Thomas Köhler

Screenshot: LZ

**Stadt Leipzig**

Das heraldische Wappen wird als amtliches Hoheitszeichen unter anderem auf Bescheiden und Dienstsiegeln eingesetzt.



Das 2025 eingeführte Logo erhöht den Wiedererkennungswert der Stadt und ihrer Gesellschaften.

Stadtwappen und Marketingwappen der Stadt Leipzig

Das neue Logo auf der Webseite der Stadt Leipzig erregt die Gemüter. Die (a)sozialen Medien sind voll von (teils unterirdischen) Meinungsäußerungen auch von Stadträtinnen und Stadträten. Hohn und Spott ergießt sich im Netz und in der Presse. Zuerst eine persönliche Anmerkung: Ich habe nicht die Absicht, die Stadtverwaltung in Schutz zu nehmen. Die ganze Angelegenheit ist aber komplexer, als es in vielen Medien dargestellt wird.

Eine aktuelle Anfrage im Stadtrat

Stadtrat Dr. Volker Külöw, Fraktion Die Linke, fragt aktuell, unter Anfrage-Nr. VIII-F-01990 „Das neue Corporate Design der Stadt Leipzig – Nachfrage zu Anfrage VII-F-10137“, unter anderem: „Wann und an welchen Dienstleister ist der Auftrag vergeben worden?“

Man hätte, gerade als Fragesteller aus dem Vorjahr, einfach mal die Sache verfolgen können. Vor der Fragestellung „Tante Google“ zu bemühen können, hätte folgendes Ergebnis gehabt: „Stadt Leipzig und Edenspiekermann GmbH starten Zusammenarbeit für innovatives Corporate Design“, der Eintrag ist vom 6. November 2024.

Die Anfrage aus dem Jahr 2024 war ebenfalls schon seltsam. Dort fragte Dr.

Külöw an: „Wer hat die Ausschreibung in Auftrag gegeben und auf welcher rechtlichen Grundlage?“. Die damals erhaltene Antwort hätte er auch im Rat-sinformationssystem gefunden, oder die beiden Stadträte, welche die Linke im Verwaltungsausschuss vertreten, hätten ihn informieren können.

Die Antwort der Verwaltung lautete: „Das Referat Kommunikation hat auf der Grundlage eines Beschlusses des Oberbürgermeisters die Ausschreibung in Auftrag gegeben. Maßgeblich für die Ausschreibung ist der Ausführungsbeschluss VII-DS-06834-DS-01, über den der Verwaltungsausschuss am 11. Januar 2023 votiert hat.“ Zum Zeitpunkt des Beschlusses saßen Sören Pellmann und Franziska Riekewald im Verwaltungsausschuss.

Der hier benannte Ausführungsbeschluss ist für Außenstehende nicht zu finden, weil er im nichtöffentlichen Teil behandelt wurde. Er ist aber wohl der Ausführungsbeschluss zum Tagesordnungspunkt 5.3 „Vergabe einer Beratungsleistung gem. §13 Abs. 7 Nr. 11 Hauptsatzung – Konzeptionelle Beratungsleistung zur Weiterentwicklung des Visuellen Erscheinungsbildes der Stadt Leipzig“.

Wer jetzt meint, ich wolle Dr. Külöw hier „auseinandernehmen“, der irrt. Der

Vorgang soll nur illustrieren, dass die Stadt zu großen Teilen völlig korrekt und transparent gearbeitet hat. Die Anfragen von Dr. Külöw führten zumindest dazu, dass die Verwaltung das Vorgehen immer noch einmal öffentlich zusammenfassen musste.

Man kann durchaus sagen, dass das Thema damals auf wenig Interesse stieß, außer dem Artikel von Ralf Julke dazu ist 2024 nichts in der Presse zu finden. So viel zum Thema öffentliches Interesse.

Ist damit alles gut?

Fassen wir zusammen: Die Stadtverwaltung Leipzig hat im Dezember festgestellt: „Die Stadt Leipzig hat momentan kein Corporate Design“ und der Verwaltungsausschuss hat im Januar 2023 den o.g. Ausführungsbeschluss bestätigt. Danach klafft, zumindest für Menschen, die keinen Zugriff auf nichtöffentliche Informationen haben, eine Lücke. Der Erfüllungsstand zum Ausführungsbeschluss ist nicht einsehbar.

Gleiches, also die Nichteinsehbarkeit des Beschlusses, gilt für den von Matthias Hasberg im LVZ-Interview angesprochenen „zweiten Beschluss des Verwaltungsausschusses über eine Summe von bis zu 500.000 Euro für die Erstellung des Designs und die Umsetzung“.

Somit können Normalsterbliche die Grundlagen für die „Ausschreibung für neues Corporate Design“, die am 11. März 2024 veröffentlicht wurde, nicht nachvollziehen. Stadträtinnen und Stadträte sollten das allerdings können. Aus gewöhnlich gut unterrichteten Quellen war zu erfahren, dass die Fraktionsspitzen mehrfach über den Fortgang informiert wurden.

Jetzt kommt allerdings das für mich eigentliche Problem: In der Beschlussvorlage, die letztendlich, im Januar 2023, zum Ausführungsbeschluss führte, ist ein Haken gesetzt bei „Bürgerbeteiligung nicht erforderlich“. Auch das Ergebnis der Arbeit der Edenspiekermann GmbH wurde nicht öffentlich vorgestellt und diskutiert, sondern einfach umgesetzt.

Hier müssen sich Stadträtinnen und Stadträte aller Fraktionen fragen, ob man nicht von Anfang an hier Öffentlichkeitsbeteiligung hätte fordern müssen. Wahrscheinlich hätte das zu nichts geführt, das Thema liegt formal in der Zuständigkeit des Oberbürgermeisters und ist somit dem Stadtrat weitgehend entzogen. Aber es wäre konstruktiver gewesen als das jetzige Jammern.

Eines bleibt noch

Ich muss an dieser Stelle nochmal auf den Artikel zur fehlenden Integration des „Stadtführer für ein Barrierefreies Leipzig“ in den Internetauftritt der Stadt Leipzig zurückkommen. Eine Information muss hier nachgereicht werden: Sowohl für die technische Entwicklung der neuen Webseite, als auch für die Integration hat die Stadt Leipzig den externen Dienstleister DMKE-BUSINESS GmbH beauftragt.

Man kann sich durchaus fragen, ob es wirklich unmöglich war, beide Aufträge zusammenzufassen.

Fazit: Rein formal ist am Vorgehen der Stadtverwaltung nicht auszusetzen. Die Stadtratsfraktionen hätten nachfragen und Einsicht beantragen können. Bis auf Dr. Külow hat das im Stadtrat aber niemand gemacht. Dabei ist es vollkommen unerheblich, ob mir das neue Logo gefällt oder nicht. ■

Foto: Zoo Leipzig



POLITIK

Baustelle Zoo Leipzig

Die Tunnel für Feuerland fliegen nach und nach ein.

Von Ralf Julke

Genauso, wie die Kinder in der nun beginnenden Adventszeit das Weihnachtsfest herbeisehnen, freut sich der Zoo Leipzig über das Einsetzen der ersten beiden 12 und 14 Meter langen Tunnelstücke in die gegenwärtig entstehende Wasserwelt Feuerland. In dieser Woche erreichte das zweite Teilstück Leipzig und wurde ebenso wie der bereits im Oktober eingetroffene Abschnitt in stundenlanger, hochkomplexer Feinarbeit an seine finale Position gehoben.

„Die Millimeterarbeit hat allen Beteiligten höchste Vorsicht, Sorgfalt und Konzentration abgefordert. Wir freuen uns über diesen weiteren Schritt auf dem Weg

zum Projektziel. Aus der einstigen Vision wird jeden Tag ein Stück mehr Wirklichkeit“, sagt Zoodirektor Prof. Jörg Junhold.

Anfang des neuen Jahres soll das dritte Teilstück in Leipzig eintreffen und dann den Schlussspurt zur Fertigstellung der komplexen Anlage für Seelöwen, Pinguine und Seevögel einläuten.

Seit 2019 baut der Zoo an der neuen Erlebnisswelt Feuerland, in der die Tierwelt der Antarktis auch mit den beeindruckenden Tunneln entdeckt werden kann. 25 Millionen Euro sollte das Projekt ursprünglich kosten, hat sich aber mehrfach wegen Bauschwierigkeiten verzögert, sodass der



Oben: Blick von oben auf die künftige Feuerland-Landschaft im Zoo Leipzig. Rechts oben: Das nächste Teilstück für den Tunnel im Feuerland wird per Kran eingehoben. Rechts: Die beiden eingesetzten Teilstücke des Unterwassertunnels für das künftige Feuerland.



eigentliche Fertigstellungstermin 2023 nicht gehalten werden konnte. Die Kosten sind inzwischen auf über 30 Millionen Euro geklettert.

Zoodirektor Jörg Junhold rechnet jetzt mit einer Eröffnung von Feuerland im Jahr 2027.

Im Süzipfel von Leipzigs Südamerika-Landschaft entsteht mit Feuerland neben einer Küstenvoliere eine spektakuläre Wasserwelt für Pinguine und Seelöwen.

Eine Wellenanlage sorgt künftig für Meeresstimmung. Über den begehbaren Unterwassertunnel können die Besucher

von den Pinguinen direkt zu den Robben hinabsteigen und erleben die Tiere wie bei einem Tauchgang auch unter Wasser und können die Schwimmbewegungen beobachten.

Adventszeit & neues Filmerlebnis

Unterdessen hat im Zoo die Wintersaison Einzug gehalten. Der Winterpreis und zahlreiche Kommentierungen und Fütterungen im Tagesverlauf locken in der ruhigeren Jahreszeit täglich zum tierischen Spaziergang, der mit vielen Indoor-Optionen wie dem Aquarium und neuem Terrarium, der Tropenerlebniswelt Gondwanaland, Pongoland und

dem Giraffenhaus wetterunabhängiges Vergnügen verspricht.

Im Entdeckerhaus Arche ist neben einem beeindruckenden 360-Grad-Filmerlebnis über die Artenschutzarbeit des Zoos in Vietnam auch eine Dokumentation zu sehen und die gastronomischen Einrichtungen halten kulinarische Genüsse bereit.

Zudem hat der Zoo Leipzig auf dem Weihnachtsmarkt seinen traditionellen Platz gegenüber vom Kinderkarussell auf dem Leipziger Marktplatz bezogen. Mit allerlei kuscheligen Gefährten und Tickets für den nächsten Zoobesuch ausgestattet, ist der Zooshop in der Innenstadt präsent. ■

POLITIK

Angeblich wie in „dunklen Zeiten“

Thüringens Kurzzeit-Ministerpräsident Kemmerich wird nicht bedient.

Von René Loch

Im Februar 2020 ließ sich der damalige FDP-Politiker Thomas Kemmerich mit den Stimmen der AfD zum Ministerpräsidenten von Thüringen wählen. Das hat offenbar auch heute noch Konsequenzen. In Weimar habe man ihn in einer Gaststätte nicht bedienen wollen, erzählte Kemmerich am Montag – und schob einen geschichtsvergessenen Vergleich hinterher.

Knapp eine Minute dauert die Videobotschaft, die Kemmerich am Montag in den sozialen Medien veröffentlicht hat. Als er mit seinem Sohn eine Gaststätte besucht habe, sei er von einem leitenden Mitarbeiter abgewiesen worden – mit der Begründung, dass er Thomas Kemmerich sei.

Kemmerich zeigte sich von dem Vorfall „erschüttert“ und nimmt ihn als Beleg dafür, dass man „nicht mehr zu jeder Zeit an jedem Ort das sagen kann, was man denkt und fühlt“. Tatsächlich dürfte Kemmerich zu jeder Zeit und an jedem Ort sagen, was er denkt und fühlt. Offenbar stört es ihn aber, wenn andere sagen und denken, was sie fühlen, wenn sie einen Politiker bedienen sollen, der für einen der größten PR-Erfolge in der Geschichte der AfD verantwortlich ist.

Juristisch dürfte die Weigerung umstritten sein. Gaststätten haben ein Hausrecht, dürfen Besucher*innen aber nicht aus diskriminierenden Gründen oder willkürlich ablehnen. Eine Diskriminierung liegt offensichtlich nicht vor. Willkürlich im allgemeinsprachlichen Sinne war die Ablehnung vermutlich



Kemmerich muss draußen bleiben – Symbolfoto.

auch nicht, schließlich dürfte Kemmerichs konkrete Politik ausschlaggebend gewesen sein.

Von manchen Nutzer*innen kam zudem der Hinweis, dass viele Menschen das, was Kemmerich passiert ist, regelmäßig erleben. Das betrifft beispielsweise Migrant*innen oder Personen mit dunkler Hautfarbe, die aus rassistischen Gründen immer wieder an der Eingangstür von Clubs abgewiesen werden.

Am Ende seiner Videobotschaft sagt Kemmerich, dass er sich „an wirklich dunkle Zeiten dieses Landes“ erinnert fühle. Ersagtes zwar nicht explizit, meint aber offensichtlich die Ausgrenzung von Jüd*innen im Nationalsozialismus.

Auch unter Querdenker*innen war das ein beliebter Vergleich, wenn sie wegen fehlender Masken oder Impfnachweise in bestimmten Einrichtungen nicht willkommen waren.

Es ist offensichtlich, dass dieser Vergleich hinkt. Im Nationalsozialismus wurden die betroffenen Menschen allein wegen ihrer Zugehörigkeit zu einer religiösen Gruppe ausgegrenzt; die individuellen Eigenschaften spielten fast keine Rolle. Genau das ist aber bei Kemmerich der Fall: Er wurde nicht deshalb nicht bedient, weil er irgendeiner Minderheit angehört, sondern weil er, Thomas Kemmerich, als Individuum bestimmte Entscheidungen getroffen hat. ■



Foto: Ralf Julke

Die Linie 14 am Felsenkeller in Plagwitz

POLITIK

Fahrplanwechsel bei den LVB am 24. November

Die 14 fährt endlich bis St. Georg und die 79E zum Paunsdorf Center.

Von Ralf Julke

Es ist keine Revolution, sondern ein stückweiser Ausbau, mit dem die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) ihr Liniennetz für die Zukunft ausbauen. Immerhin, muss man sagen. Denn in der Landeshauptstadt Dresden wird aufgrund der klammen Haushaltslage inzwischen über Einschnitte im Netz der DVB diskutiert. Ein Bürgerbegehren, für das sich über 40.000 Dresdener ausgesprochen haben und das sich gegen die geplanten Kürzungen einsetzt, wurde von der Stadtverwaltung kurzerhand für rechtlich unzulässig erklärt. Aber in Leipzig wächst das Angebot noch.

Wenn auch nicht in den Dimensionen, die der Stadtrat 2018 mit der Mobilitätsstrategie 2030 gewollt hat. Denn natürlich kostet nicht nur der Betrieb eines Nahverkehrsnetzes Geld und Zuschüsse aus dem kommunalen Haushalt. Das trifft auch

auf dessen Ausbau zu.

Aber alle drei Erweiterungen im Straßennetz, die von Stadt und LVB vorangetrieben werden, werden frühestens in den 2030er Jahren umgesetzt. Und das auch nur, wenn die desolante Finanzpolitik im Bund der Kommune nicht völlig die Finanzierungsspielräume zerstört.

Sodass die Leipziger eigentlich froh sein können, wenn die LVB die Möglichkeiten nutzt, das Linienangebot innerhalb des bestehenden Netzes zu erweitern.

Linienausbau für die Zukunft

Und das mit tatsächlich vollmundigen Worten: „Die Leipziger Verkehrsbetriebe setzen ihre Vision vom Liniennetz der Zukunft weiter für euch um. Denn: Stillstand ist nicht unser Ding. Nachdem im

letzten Jahr die Maßnahmen der ersten Stufe erfolgreich eingeführt worden sind, gibt es mit dem Fahrplanwechsel am 24. November 2025 weitere Verbesserungen für Straßenbahn, Bus und Flexa.

So profitieren alle Leipzigerinnen und Leipziger von noch besseren Verbindungen, dichteren Takten und flexiblerer Mobilität. Mit dem Liniennetz der Zukunft kann sich Leipzig auf mehr ÖPNV freuen – flexibler, attraktiver und zugänglicher für alle Leipzigerinnen und Leipziger.“

Aber es stimmt schon: Auch mit einer Angebotsverbesserung im bestehenden Netz kann man die Attraktivität des ÖPNV steigern und mehr Fahrgäste zu gewinnen.

Und dass für eine Verlängerung der Linie 14, die vor wenigen Jahren noch – genauso wie die Linie 9 – zur Komplettstreichung



Der Eingang zum Klinikum St. Georg

angedacht war, die Zeit längst reif war, wir spätestens deutlich, wenn diese nicht mehr in einer Fahrt um den Innenstadtring endet, sondern künftig Plagwitz mit dem Klinikum St. Georg verbindet, also im Norden die Linie 16 verstärkt.

Linie 14 wird verlängert bis Klinikum St. Georg

Die Linie 14 wird verlängert und fährt künftig von Plagwitz ab dem Hauptbahnhof über Wilhelm-Liebnecht-Platz und Wittenberger Straße direkt bis in den Leipziger Norden nach Eutritzsch zum Klinikum St. Georg. „Ganz ohne Umsteigen“, betonen die LVB. „Das ist ein echtes Comeback, denn bis 2008 fuhr die Linie 14 schonmal bis Eutritzsch.“

In der Innenstadt fährt die Linie 14 künftig in beiden Richtungen einheitlich über den Wilhelm-Leuschner-Platz. Damit ändert sich die Linienfarbe der 14 von Cyan auf Rot. Was zur Verblüffung der Nutzer der Linie 14 schon passiert ist und verunsichert, denn das Rot der Linienfarbe zeigt eigentlich an, dass diese Straßenbahn in den Leipziger Norden fährt. Aber das tut sie halt erst ab dem 24. November.

Was übrigens nicht nur mit den möglichen Nutzern an der Wittenberger Straße oder am St. Georg zu tun hat. Sondern auch mit dem Schulstandort auf der Westseite des Hauptbahnhofs, der seit dem 29. Oktober über eine neue Straßenverbindung

der Preußenseite auch von der Berliner Straße aus erreichbar ist und damit auch von der dortigen Straßenbahnhaltestelle.

Zusammen mit der Linie 16 werden damit doppelt so viele Fahrten vom Hauptbahnhof in den Norden, vor allem zum Klinikum St. Georg, angeboten, so die LVB. Im Schüler- und Berufsverkehr verkehrt die Linie 14 an Schultagen zeitweise noch weiter zum Messegelände, den auch dort sind zwei Schulen direkt ans Straßennetz angeschlossen – seit 2021 die Oberschule Wiederitzsch und seit 2024 die Marie-Curie-Schule, beide an der Seehausener Allee gelegen.

Linie 79/79E bis Paunsdorf Center und im dichteren Takt unterwegs

Aber auch im Busnetz gibt es eine Erweiterung: Ab November fährt die Linie 79 bzw. 79E in einem dichteren Takt. Zwischen S-Bahnhof Connewitz und Theodor-Heuss-Straße bringt die Buslinie wochentags ihre Fahrgäste im 10-Minuten-Takt sowie samstags im 15-Minuten-Takt an ihre Ziele. Von dort verkehrt sie abwechselnd als Linie 79 nach Thekla beziehungsweise als Linie 79E nach Sommerfeld, jeweils alle 20 Minuten.

Sonntags fährt die 79 wie gewohnt nur nach Thekla. Für den bequemen Einkauf gibt es mit der neuen Linie 79E neue Direktverbindungen aus Connewitz

über die Permoserstraße zum Paunsdorf Center. Und drei ganz neue Bushaltestellen in der Permoserstraße machen die Wege noch bequemer: Klettenstraße, Zum Wäldchen und Schongauer Straße (zunächst nur in Richtung Paunsdorf Center) bringen allen Anwohnern neuen Komfort.

Auch die Flexa-Gebiete Nord und Südost werden größer

Die LVB erweitern auch ihr Flexa-Gebiet Nord um die Ortsteile Göbschelwitz, Hohenheida und Gottscheina. Am zeitigen Morgen sowie in den Abendstunden ab 20 Uhr ersetzt zukünftig Flexa die Fahrten auf der Linie 86 sowie die ALITA-Fahrten.

Deutlich größer wird das Flexa-Gebiet Südost. Ab November bekommen auch die Ortsteile Engelsdorf, Sommerfeld, Baalsdorf, Althen, Hirschfeld und Kleinpösna die bequeme Anbindung mit den Flexa-Shuttles.

Die Ortsteile Althen, Hirschfeld und Kleinpösna bekommen so eine zusätzliche ÖPNV-Verbindung, neben der stündlich verkehrenden Linie 73. In den Abendstunden ab 20 Uhr sowie am Samstag ersetzen künftig die Flexa-Shuttles die Fahrten der Linie 73 zwischen Baalsdorf und Sommerfeld über Kleinpösna, Hirschfeld und Althen und auch die ALITA-Fahrten. ■

POLITIK

Wertvolle Jahre vertrödelt

Leipzigs OBM fordert weiter Tunnellösung für die marode Agra-Brücke.

Von Ralf Julke

Archivfoto: Ralf Julke



Die Brücke der B2 im Agra-Park

Fordern kann man ja. Es wird nur nichts nützen. Denn die teilweise Sperrung der B2-Brücke über dem Agra-Gelände in Markkleeberg kommt zu einer Zeit, in der sowohl den Kommunen als auch dem Freistaat Sachsen die Gelder fehlen, um ein Tunnelprojekt für geschätzte 140 Millionen Euro starten und auch noch zeitnah umsetzen zu können. Trotzdem meldet sich jetzt Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung zu Wort und fordert, an der vor vier Jahren vereinbarten Tunnellösung festzuhalten.

Nach dem jüngst festgestellten dramatischen Schadensbild an der Agra-Brücke in Markkleeberg soll diese so schnell wie möglich ersetzt werden. Sachsens Infrastrukturministerin Regina Kraushaar hat sich am Montag, dem 17. November, für einen neuen Brückenbau ausgesprochen, eine Tunnellösung sei aufgrund

der langen Planungsvorläufe nicht zu verantworten.

Denn dem aktuellen Brückenbauwerk aus den 1970er Jahren geben die Sachverständigen keine zehn Jahre mehr, bis die Standfestigkeit nicht mehr gewährleistet ist. Eine Fahrbahnverengung wurde schon angewiesen, eine Tonnagebeschränkung für Fahrzeuge wird in den nächsten Tagen folgen.

Weil ein Brückenbau jedoch unmittelbar dem denkmalgeschützten Agra-Park zusetzt, machen sich Oberbürgermeister Burkhard Jung wie auch die Stadt Markkleeberg weiter für einen Tunnel stark.

Burkhard Jung sagte am Dienstag, 18. November: „Es rächt sich jetzt, dass in den letzten Jahren mit nur wenig Nachdruck seitens des Freistaats die Option eines

Tunnels geplant wurde. Jetzt stehen wir unter Zeitdruck und ein Brückenneubau anstelle eines Tunnels scheint die vom Freistaat favorisierte Lösung zu sein. Wir vergeben eine große Chance, wenn wir den Fehler der 1970er Jahre wiederholen und den Agra-Park erneut durchschneiden.“

Die Agra-Brücke wurde zwischen 1970 und 1976 erbaut und führt im Zuge der B2 über den Agra-Park. Rund 30.000 Fahrzeuge nutzen die Querung täglich. In der vergangenen Woche hatte eine Sonderprüfung durch das Sächsische Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung gravierende Schäden im Spannstahl der Brücke ergeben. Dieser stammt in Teilen aus Hennigsdorfer Produktion, der in 19 Brückenbauwerken verbaut wurde, die seit dem Einsturz der Dresdner Carolabrücke unter strenger Beobachtung stehen. ■

POLITIK

Störmthaler Kanal

Neue Messergebnisse stellen die Zukunft der Kanuparkschleuse infrage.

Von Ralf Julke

Foto: Sabine Eicker



Schwere Steinpackungen sichern die Kanuparkschleuse im Störmthaler Kanal.

Wer 2021 noch gehofft hatte, der Störmthaler Kanal könnte nach ein paar kleinen Reparaturarbeiten bald wieder eröffnet werden, der dürfte inzwischen ernüchtert sein. Der aufgeschüttete Abraum des Tagebaus Espenhain zeigt fast 30 Jahre nach Betriebsende, wie unberechenbar der Grund ist. Seit dem Wasserdurchbruch an einer Seite des Störmthaler Kanals ist klar, dass die sich ausbildenden Wasserhältnisse im Schüttgrund nicht so einfach in den Griff zu bekommen sind.

Und mit einer Wiedereröffnung der Kanuparkschleuse so bald nicht gerechnet werden kann. In einer aktuellen Meldung zur Entwicklung am Störmthaler Kanal geht die LMBV auch auf diese Vorgeschichte ein.

Das Restloch des Tagebaus Espenhain wurde durch eine geschüttete Landbrücke in zwei Tagebaurestlöcher geteilt, die bis 2012 zu künstlichen Seen geflutet worden sind. Der Wasserspiegel des Störmthaler Sees liegt mit +117,0 Meter NHN um vier Meter höher als der des Markkleeberger Sees mit +113,0 Meter NHN.

Beide Seen sind über den Störmthaler

Kanal miteinander verbunden. Die Schleuse wurde 2012 mit den Funktionen Absperrung, Wasserüberleitung und Schleusung errichtet. Der gesamte Standort des Störmthaler Kanals und die baulichen Anlagen befinden sich auf Bergbaukippenboden mit einer Mächtigkeit von rund 55 Metern.

Im April 2019 wurden bei einer Begehung Deformationen im Bereich der Seitenböschungen im unteren Vorhafen der Schleuse festgestellt. Daraufhin wurde ein umfangreiches geotechnisches Erkundungs- und Monitoringprogramm begonnen. Aufgrund weiterer Sackungen und Böschungsbewegungen musste der Störmthaler Kanal im März 2021 gesperrt und mit zwei Spundwandriegeln gesichert werden. Da hoffte auch der Bergbausanierer LBMV, das Problem relativ zeitnah in den Griff zu bekommen.

Doch Ende 2024 verschlechterte sich die Situation weiter, weshalb derzeit die bestehenden Sicherungselemente teilweise verstärkt und ergänzt werden. Und am 3. November gab es die nächste Hiobsbotschaft.

Der Störmthaler Kanal und das Kompaktbauwerk werden kontinuierlich überwacht, betont die LMBV. Das Monitoring werde in Abstimmung mit dem Sachverständigen für Geotechnik kontinuierlich angepasst und ausgewertet.

Mit Beginn der laufenden Sicherungsmaßnahmen im Sommer 2025 wurden die Kontrollmessungen am Kompaktbauwerk (Schleusentrog und Flügelwände) sowie an der Brücke der A38 über den Störmthaler Kanal von monatlich auf dreimal wöchentlich verdichtet. Gemessen werden die Veränderung der Lage (Hebung, Setzung, Verschiebung) sowie die Erschütterungen, die auf die Bauwerke einwirken.

Am 3. November 2025 gab es dann an einem Monitoring-Messpunkt erstmals eine Überschreitung des Signalwertes für die Setzung am Trog des Kompaktbauwerkes. Der Signalwert war vom Sachverständigen mit einer Setzungsdifferenz zur Nullmessung im Juli 2025 festgelegt worden, so die LMBV. Der Trog des Kompaktbauwerkes – das ist die Schleuse selbst. Es geht also nicht mehr nur um den Kanal und eine möglicherweise undichte Böschung, sondern um

Kanal unter Überwachung



Die aktuelle Situation am Störnthaler Kanal.

das teure Schleusenbauwerk selbst – und um dessen Zukunft.

Der zuständige Sachverständige für Geotechnik, Dipl.-Ing. Matthias Götz, und der Prüfsachverständige für Geotechnik, Prof. Dr.-Ing. Rolf Katzenbach, sehen in der Überschreitung Anzeichen einer Tendenz, dass sich Veränderungen in der Lagestabilität des Kompaktbauwerkes vollziehen könnten.

Aufgrund einer begründeten Annahme von Vorgängen der inneren Erosion im unmittelbar umgebenden Boden des Kompaktbauwerkes bestehe damit erneut Anlass zur Ergänzung von Sicherungsmaßnahmen, so die LMBV.

Und sie wird dann ganz technisch: „Die bestehende Empfindlichkeit des Kompaktbauwerkes und damit die Begründung einer erhöhten Aufmerksamkeit zur Bewertung der Messwerte wird auch durch einen rechnerisch nicht belegbaren Gleitsicherheitsnachweis der Konstruktion des Kompaktbauwerkes gegenüber Lageänderungen auf der Gründungsebene verdeutlicht.“

Die Experten wissen also nicht, ob das

riesige Trogbauwerk nun ins Rutschen kommt. Die LMBV informierte das Sächsische Oberbergamt über dieses besondere Betriebsereignis.

Noch mehr BigPacks und Sandsäcke

Aufgrund der Überschreitung des Signalwertes empfahlen die Sachverständigen als Sofortmaßnahme die Fortführung der Kontrollmessungen, deren Ausweitung auf zwei weitere Punkte sowie das Bereitstellen von BigPacks und Sandsäcken, was seitens der LMBV umgesetzt wurde.

Zur ergänzenden Sicherung hat sich die LMBV auf Empfehlung der Sachverständigen auch dazu entschlossen, die bereits hergestellten Stützkörper im Kanalabschnitt zwischen oberem Querbauwerk – auf der Seite zum Störnthaler See – und dem Kompaktbauwerk zusätzlich auf der gesamten Kanallänge zu ergänzen.

Die vollständige Abstützung der Seitenböschungen im oberen Kanalschnittes eröffnet weiteren Handlungsspielraum zur Absenkung des Kanalwasserstandes als Maßnahme zur Reduzierung von Wasserdruckeinwirkungen auf das

Kompaktbauwerk.

„Die Herstellung der Stützkörper im oberen Kanalabschnittes erfolgt mit nichtbindigem Material einer Körnung 32/56. Dies ist schnell umsetzbar und bewirkt einen deutlichen Gewinn an Sicherheit“, fasst Bernd Sablotny, Sprecher der Geschäftsführer der LMBV, die Vorteile zusammen. „Wichtig ist zudem“, betont er, „dass die Verfüllung temporär ist. Sie kann problemlos wieder entfernt werden.“

Die LMBV rechnet nach einer ersten Kostenschätzung mit Ausgaben von etwa 500.000 Euro für die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen.

Neue Gutachten müssen nun 2026 klären, wie es mit Kanal und Schleusenbauwerk überhaupt weitergeht, ob umfassende – und wahrscheinlich nicht wirklich billige – Reparaturarbeiten genügen, ob die Schleuse komplett neu gebaut werden muss oder ob die Träume von einer Schleusenverbindung zwischen den beiden Tagebauseen ausgeträumt sind, weil die Schüttung zwischen den beiden Seen das schwere Bauwerk nicht tragen kann. ■

Foto: Hagen Wiel



CULTURE-TOPIA

Über die Freundschafts

Von Konstanze Caysa

Friedrich Nietzsche, der am allerliebsten Musiker gewesen wäre und die Tiefen und Abgründe seiner eigensten, wahrhaftigsten und v.a. dabei hoffnungsvollsten Gedanken in Rhythmus und Ton, mit den Mitteln der Musik erzählt, geformt hätte, schrieb doch sein philosophisches Erstlingswerk „Die Geburt der Tragödie aus dem Geiste der Musik“ aus leidenschaftlicher musikalischer Hingabe an Wagners musikalisches Werk. In der Musik, deren Klang er in die Sprache der Dichtung übersetzte, sucht er den wirklichen Ausdruck und die Formen für seine Begriffe in der Philosophie.

Kunst und Philosophie, so kann man im Anschluss an Nietzsche sagen, sind als Urquell und ewig wiederbelebendes Strukturprinzip des Denkens gleich ursprünglich.

Kunst als Musik, als Gesang, als Erzählen, als Spiel, als Malerei „sagt“ unmittelbar immer alles. Philosophie fragt danach. Stellt der Philosoph, der „Freund der Weisheit“, des empraktischen Wissens eine aus seinem innersten hervorquellende Frage, so ist gewiss, DASS die Kunst längst Antwort weiß. Aus ihr stammt die philosophische Frage. Ebenso stammt zugleich die Selbstgewissheit der Kunst, der sich unmittelbar vollziehenden, aus der Frage, die – Komplexität teilend – kritisch (krinein [griech.]) scheiden will, um auf gegenständlich Sagbares,

also: auf einen Begriff, auf objektive Verhältnisse zielt, aus dem menschlichen Willen zum Verstehen. Aus eben dieser analytischen, nachvollziehenden, begleitenden, differenzierenden Kritik entsteht philosophisches Wissen, das Teil der Kunst bleibt und von dieser wieder und wieder überschwemmt und aufgefordert wird, erneut den innerlichen Zerstörungsprozess analytischer Begriffsbildung zu leisten. Wieder und wieder kann nur so auch die Kunst sich bewegen und neu in der Zeit und im Raum ordnen.

Kunst als das rauschhafte Geschehen, der Vollzug produzierender Lebenswelt als Lebenskunst trägt an sich rein chaotische, nicht geordnete, aber perspektiverende Züge und benötigt zur Selbsterkenntnis eben diesen kritisch-scheidenden Blick auf sich selbst, indem apollinisch-begriffliche Fassbarmachungen sie zergliedern – um das zu verstehen, das im Grunde unverständlich ist und als Ganzes auch bleibt. Die Höchstleistung der Kritik liegt im ausdauernden und niemals ruhenden echten Nachvollziehen, analysieren dessen, das sich greifen lässt, das damit Formen in die verstehbare Wirklichkeit bringt.

Kunst und Philosophie: ein sich gegenseitig benötigendes, aneinander erst lebendig werdendes und sich in der kritischen Haltung gegenüberstehendes und erweiterndes Freundschaftsverhältnis.

Sie vernichten sich ebenso wie sie sich ewig wieder und wieder neu gebären und nach dem Kampf auf Leben und Tod sich einander zuwenden, aneinandertreten und tanzen.

Eine Sternenfreundschaft sind sie: Kunst und Philosophie, einander seelen- und geistesverwandt als sich ergänzende Künstlermächte die Nietzsche als Grundpfeiler jeglicher Kultur benannte: das Dionysische und Apollinische.

Diese zwei Kritikmächte, die Künstler sind und Kulturschaffende – wahre, gute und wertvolle Kunst bewahrende, sind zuerst selbst Götter: Dionysos und Apollon. Götter haben die Fähigkeit, sich selbst zu erschaffen – und wieder und wieder. Beide sind je für sich und treffen sie aufeinander, dann erzeugen sie gemeinsames Drittes: durch Formung der Wirklichkeiten in die Welt. Im wilden wie zärtlichen wie grausam-brutalen, im zerstörerischen wie wiederbauenden Tanze an- und mit sich-dem-anderen erfahren sie jeweils immer auch das andere, das Fremde ihrer selbst im Anderen. So sind sie auch als Freunde im Schaffensprozess eines, verschmolzen und untrennbar.

Was kann der Einzelne allein? Der Künstler kann Ausdruck schaffen für innere Erlebnisse. Er kann experimentieren mit der eigenen Existenz und an seine Grenzen gehen, sie womöglich streckenweise überschreiten und auch, wenn er – aufs



Ganze gehend – alles verlieren könnte. Das ist das Äußerste: die Erfahrung der Transzendenz. Das ist eine leibliche Erfahrung, die keine kausale, ergebnisorientierte Letzterklärung braucht, um einzutreten. Wen fragt der Blitz vor dem Einschlag um Erlaubnis? Gäbe es eine vernünftige Antwort? Der Blitz findet zielsicher den guten Ort seines Einschlags. Er beantwortet keine Fragen. Es geschieht uns, wenn er GESCHIEHT – unabhängig von unserem Wollen und rationalen Begründen, fern von allem, das wir Bestand oder Verfügbarkeit eigener Freiheit nennen können.

Mit dem jungen Georg Wilhelm Friedrich Hegel kann der Begriff „Religion“ (lat: religio) übersetzt werden ins Deutsche mit: Das, was uns verbindet. Es ist eine Frage nach dem Sinnvollen, Wertvollen, sich als Individuum Einfügenden und Erweiternden.

Religio als Halt, noch hinter der eigenen Haltung, empraktischer Bewusstheit, noch zu Grunde der empraktischen Selbstbewusstheit des Einzelnen. Etwas, das, in welcher Form es auch existiert, noch dann, wenn Du am Boden bist, aus

der Tiefe der Verwurzelung sich löst und Deinen Boden nicht ersetzt, aber stärkt, Dir Halt zur eigenen Haltung geben kann.

Dies Gemeinsame ist kein Netzwerk, ent wurzelt und besteht nicht bloß aus bloßen Daten, die eine Theorie für ein sinnvolles Leben zusammenschustern lassen, ist man geschickt genug. Daten-Einzelheiten bleiben einzeln, auch wenn man sie aneinander tackert. Dann tuts weh und vor Schmerz nimmt man den Daten-Nachbarn lieber an - als in sich und durch sich selbst Sinn zu erkunden, ortlos im geografisch-topologischen Sinne.

Der sich selbstbewusst gewordene und immer weiter prozesshaft werdende Ort hat eine minimale Ausdehnung und kaum bis gar nicht messbare Zeit: der eigene Leib. Er ist Zeit und er ist Ort. Unübertragbar.

Der Leib als Topos, verschiedene Ebenen der Bewusstheit und in selbstbestimmter Rahmenanpassung stimmungs- und instinktgeleiteter Vernunft, rechne man, will man es artikulieren als leibliches Feld nicht im Maße von allgemeingültiger Meter- oder Kilometermaße, nicht in linear berechenbarer Strecke, sondern das Selbstmaß und der daraus sich erschließende Selbstmaßstab ist die Intensität lebendiger Leibhaftigkeit.

Intensität braucht keinen gemeinsamen Ort, der dauerhaft gemeinsam besetzt

sein muss. Sie kann nicht gebrandschatzt werden und ist relativ sicher vor Feindes- und Eifersucht- und Hass-Tiraden anderer. Intensität ist die Transzendenz-Maßgebung über alle fremdmessbare Zeit und Raumausdehnung hinausgehend. Eine höhere Ebene, Sternenfreundschaft, nannte Nietzsche das Denken gemeinsamer Gedanken, den Ort nannte er die große Vernunft des Leibes.

Gemeinschaft besteht aus der freiwilligen Zusammenkunft zweier oder mehrerer Menschen, die miteinander leben, weil sie gemeinsam Werte verfolgen, die sie einander zugehörig stimmen. Diese Werte kann man nicht festschreiben und darauf beharren – tuts einer, ist er bereits raus!!

Nicht rationalisierbare und damit manipulierbare Netzwerke, genannt soziale Netzwerke, auf denen heute „Freundschaft“ und deren Berechenbarkeit jegliche religiöse Intimität zwischen Menschen – Sympathie, Empathie, ein Geheimnis, das bindet – auslöscht und den Menschen als Sozialwesen zur durchsichtigen technologisch-berechenbaren Maschinerie entwürdigt. Wenn in sozialen Netzen die gesellschaftlich Schwachen unterstützt werden und nicht durchs „soziale Netz“ fallen sollen, dann gilt noch immer: Fresen statt Moral! Und: Eingliederung in das bereits Bestehende, nicht Erziehung zur Mündigkeit.

Freundschaft bedeutet, als echte Wertegemeinschaft auch: gegenseitige Erziehung zum Größeren, das der Eine im Anderen zu sehen imstande ist und vice versa. Möglich ist dies, weil die Freunde sich vertrauen und weil sie wissen: der Andere sagt etwas, um den Freund – auch wenns zunächst weh tun mag aus eigener Verweichlichung, die der tatgtäglichen Bauchtätschelei und Schmeichelei harmonieenthusiastischer Unkritik Folge ist – in sich zu stärken. Freundschaft, das tatsächliche Halt-Geben, weil man selbst Haltung hat und nie endend erarbeitet, durch Arbeit an sich selbst, durch Arbeit an einer Selbstregierung, ermöglicht ein großes Stück weit, selbst keinen fremden Führer zu benötigen. Man ist Freund, wenn man sich selbst hart beurteilt und daran wächst. Dann erst kann dem Freunde auch davon gegeben werden. ■



Der Angeklagte (40) in Handschellen beim Prozessauftritt im Landgericht

PROZESSBEGINN AM LANDGERICHT

Prozess um sexuellen Übergriff in Leipziger Wohnung: Spendensammlerin berichtet von Todesangst

40-Jähriger muss sich auf Anklagebank verantworten.

Von Lucas Böhme

Alles, was Tanja L. (Name geändert) wollte, war die Gewinnung neuer Fördermitglieder für den NABU, den Naturschutzbund Deutschland e.V. – doch der Aufenthalt in der Wohnung eines älteren Mannes geriet für die 22-Jährige zum Albtraum: So berichtete es die junge Frau Ende November unter Tränen im Leipziger Landgericht. Der mutmaßliche Täter Benjamin S. soll sexuell übergriffig geworden sein, das Opfer verletzt, bei sich festgehalten und in Todesangst versetzt haben.

Verantworten muss sich der 40-Jährige wegen besonders schwerer sexueller Nötigung und gefährlicher Körperverletzung. Es war am 10. Juli 2025 kurz nach 15:00 Uhr, als der arbeitslose Gärtner laut Anklage auf das Klingeln des späteren Opfers die Tür seiner Wohnung im Nordosten Leipzigs öffnete. Tanja L. war hier mit Gleichgesinnten für den NABU unterwegs, um neue Fördermitglieder zu gewinnen, klapperte die Häuser im Viertel ab und läutete auch bei Benjamin S.

Anklage beschreibt brutalen Übergriff

Doch hier nahm das Unheil laut Anklage seinen Lauf: Staatsanwältin Sabrina Bühling beschrieb zum Prozessauftritt, dass Benjamin S. die 22-Jährige Tanja L. in seine Wohnung gebeten, sich nach einem freundlichen Gespräch plötzlich von hinten auf die junge Frau gestürzt habe. Dann habe er ihr mit einer Schere in die rechte Halsseite gestochen, das Opfer in den Schwitzkasten genommen



und ihm derart massiv in die Nase gegriffen, dass diese blutete.

Schließlich soll Tanja L. zu Boden gebracht worden sein, ehe der Täter sie aufgefordert habe, sich auszuziehen und auf das Bett zu setzen. Dort habe er an ihr manipuliert. Tanja L. entkam schließlich mit eigener Kraft aus der Wohnung, sie erlitt in körperlicher Hinsicht laut Akten eine Vielzahl an Abschürfungen, Blutungen und Schmerzen im Hals-, Nasen-, Mund- und Kieferbereich.

„Ich hatte Todesangst“

Zu all den Vorwürfen wollte der in Untersuchungshaft sitzende Benjamin S. erst einmal nichts sagen. Tanja L. dagegen blieb es nicht erspart, mit Unterstützung ihres Partners sowie ihres Anwalts den schweren Gang in den Zeugenstand anzutreten. Mehr als zwei Stunden lang saß die Geschädigte und Nebenklägerin nur wenige Meter von dem Mann entfernt, der ihr so übel mitgespielt haben soll.

Nach unverfänglichem Smalltalk in der laut Polizeifotos recht verdreckten und teils verwahrlosten Wohnung habe Benjamin S. sich offen für das Anliegen gezeigt, eine NABU-Fördermitgliedschaft für monatlich zehn Euro unterschrieben, so die Zeugin.

Doch wie aus heiterem Himmel sei dann der Angriff gekommen, als sie sich bereits zum Gehen gewendet hatte: „Er ist mir mit einer Schere an den Hals gesprungen. Er hat sich vorüber gebeugt und mich in den Schwitzkasten genommen. Es hat sich so surreal angefühlt, ich war perplex. Ich weiß nur, dass ich schreckliche Todesangst hatte.“

Irgendwann habe der Täter neben ihr gekniet, ihr den Hals heruntergedrückt, sodass sie kaum Luft bekam, er habe sie später auch angefasst, gewürgt und sei unter ihre Strumpfhose gegangen, sagte Tanja L. aus. „Er war richtig wild, wie so ein Tier. Ich hatte das Gefühl, dass er mich nicht als Mensch sieht. Seine Augen sahen so kalt und tot aus.“

Jahre in der persönlichen Entwicklung zurückgeworfen

Zwischenzeitlich habe Benjamin S. plötzlich scheinbar Reue gezeigt, sei fassungslos gewesen, was er angerichtet habe und schlug vor, gemeinsam etwas Dope zu rauchen, so Tanja L. weiter. Sogar zum Arzt habe er die verletzte junge Frau bringen wollen. Doch kurz darauf sei seine Stimmung erneut ins Aggressive gekippt. Ihre Bitte, sie einfach gehen zu lassen, lehnte er ab, aus Angst, dass sie die Polizei ruft und ihn verrät, umriss

Tanja L. im Zeugenstand das entsetzliche Szenario.

Am Ende gelang es ihr, die Wohnung aus eigener Kraft zu verlassen und über das Treppenhaus auf die Straße zu flüchten, wohin ihr Benjamin S. sogar noch gefolgt sein soll. Die körperlichen Wunden des Opfers sind weitgehend abgeheilt, seelisch dagegen belastet sie das Geschehene bis heute schwer: „Es hat mich gefühlt Jahre in meiner Entwicklung zurückgeworfen“, erklärte Tanja L. gegenüber der Vorsitzenden Richterin Katrin Seidel unter Tränen.

Dabei habe sie ihre schwierigen Phasen, die sie als Kind und Teenager hatte, eigentlich schon hinter sich gelassen, nach der Rückkehr von einem Auslandsaufenthalt nach Leipzig wieder hoffnungsfroh in ihre Zukunft geschaut.

Und Benjamin S.? Der hielt im Gerichtssaal den Kopf gesenkt, sagte nichts. Nach Angaben seiner Verteidigerin Aline Luderer wolle er sich eventuell später im Prozess noch äußern. Der 40-Jährige soll aktenkundig, aber bisher nicht als Sexualstraftäter aufgefallen sein.

Mit einem Urteil wird noch im Dezember gerechnet. ■

Die Tageszeitung ohne Volk
www.L-I-Z.de

