

Gustav-Adolf-Straße 17
04105 Leipzig

stadtforumleipzig@web.de

Tel.: 0341 / 30 65 160

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
Herrn Staatsminister Thomas Jurk
Wilhelm-Buck-Straße 2

01097 Dresden

Leipzig, den 24.02.2006

Europäische Struktur u. -sozialfonds / Operationelle Programme

Sehr geehrter Herr Staatsminister,

(I.) EFRE

derzeit wird im SMWA das Operationelle Programm zum künftigen Mitteleinsatz aus dem Europäischen Strukturfonds EFRE für den Zeitraum 2007 bis 2013 erstellt. Der Freistaat Sachsen ist dabei wie alle europäischen Regionen seitens der Europäischen Kommission gehalten, die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Hier möchten wir uns mit der Forderung einbringen, daß bei der künftigen Mittelverteilung die aus dem demographischen Wandel resultierenden Probleme ausreichend Berücksichtigung finden. Zudem darf die Chance nicht vertan werden, wertvolle vorhandene und zukunftsfähige Strukturen weiter und deutlicher zu stärken. Bisher flossen in Sachsen EFRE-Mittel zum Großteil in die Verkehrsinfrastruktur und erst daneben etwa in Stadtumbau, Kläranlagen und die Wirtschaftsförderung.

Insgesamt haben sich die Möglichkeiten für den Mitteleinsatz durch erweiterte Rahmenvorgaben der EU verbreitert. Jetzt gilt es, intelligente und standortgerechte Investitionen zu befördern. Nachdem es in den letzten Jahren gelungen ist, die Verkehrsinfrastruktur, vor allem das Straßennetz, in einen hoch leistungsfähigen Stand zu versetzen, müssen daher nun künftig veränderte Schwerpunkte gesetzt werden.

Generell sollte in Sachsen nach Jahren des Auf- und Ausbaus künftig verstärkt die Bewahrung und Stärkung des Vorhandenen im Vordergrund stehen - nicht zuletzt als Basis einer künftig selbsttragenden Weiterentwicklung jenseits öffentlicher Förderprogramme.

Konkret ist zu fordern:

1.) Mittel müssen künftig verstärkt in den Stadtumbau fließen, um die Städte strukturell zu stärken und landesweit die Folgen des demographischem Wandels besser in den Griff zu bekommen.

Der demografische Wandel (Bevölkerungsrückgang) ist landesweit neben der Arbeitslosigkeit das mit Abstand größte Problem in Sachsen. Auch die Probleme des Stadtumbaus haben darin eine ihrer beiden Hauptwurzeln. Die zweite sind Wanderungsbewegungen (etwa die hinein in die Vorortsiedlungen auf der Grünen Wiese oder die aus den DDR-Plattenbauvierteln, aber auch aus den Altbauquartieren). Hier müssen künftig verstärkt Mittel in sinnvolle Stadtplanung fließen, Stichworte: „Schrumpfen an den Stadträndern / Stärkung der gewachsenen historischen Stadtviertel“.

2.) Mittel für den Stadtumbau dürfen nur dort fließen, wo ein „Integriertes Stadt(teil) entwicklungs-konzept“ vorliegt.

Bislang haben es die sächsischen Städte zumeist nicht vermocht, die Mittel aus dem Stadtumbau sinnvoll zu kanalisieren. Ein aktueller Bericht des Sächsischen Landesrechnungshofes zum Programm „Stadtumbau Ost“ kommt zu der eindeutigen Feststellung, daß die Gelder im Hinblick auf die bezweckten strukturellen Verbesserungen nahezu wirkungslos versandt sind. Dagegen wurden sogar falsche Anreize geschaffen; vielfach wurden wertvolle - z. T. denkmalgeschützte - Gebäude abgerissen, nur weil es die Förderung gab. Wertvolle, gewachsene historische Stadtstrukturen wurden sinnlos zerstört. Deshalb darf Fördergeld künftig nur noch fließen, wenn die Kommunen zuvor eindeutig Gebiete ausgewiesen haben, in denen flächenmäßiger Abriß stattfinden soll und andererseits Gebiete, in denen die Stadtstruktur im Bestand aufgewertet werden soll. Dabei sind die integrierten Stadtentwicklungskonzepte die beste Entscheidungs- und Planungsgrundlage, da sie stadtteilbezogen alle wesentlichen Aspekte integrieren, von denen bauliche Maßnahmen nur einen Teil darstellen. Was mit solchen ganzheitlichen Ansätzen zu erreichen ist, kann am guten Beispiel Leipziger Westen studiert werden, wo ungeachtet von eventuellen Kritikpunkten im Detail mit URBAN-Mitteln der Wandel von einem grob vereinfacht ausgedrückt sterbenden Stadtteil zu einem bunt wachsenden Stadtteil maßgeblich unterstützt wurde.

3.) Es müssen im erheblichen Umfang Mittel für den städtebaulichen Denkmalschutz bereitgestellt werden.

Noch in den 1990er Jahren war man in Sachsen nahezu einhellig stolz auf die gerade im Vergleich zu den westlichen Bundesländern enorme Dichte an Baudenkmalen. Dies ist einer der entscheidenden und langfristig ausbaubaren und tragfähigen Standortvorteile Sachsens. Denkmalschutz ist eine der zukunftssträchtesten Investitionsarten.

Zunächst haben gewachsene historische Städte einen sehr hohen identitätsstiftenden Wert für die Bewohner, dies vor allem in Zeiten der anhaltenden massiven Abwanderungsbewegungen in westliche Bundesländer. Zugleich wirken diese Städte aber auch anziehend für Neubewohner, eine gerade in Leipzig tausendfach erzählte Geschichte.

Attraktive und unverwechselbare Städte mit einem hohen Denkmalbestand sind aber vor allem auch langfristig und nachhaltig ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. In allererster Linie gilt dies ganz offensichtlich für den Tourismus. Sachsens Städte werden wegen ihrer oftmals geschlossenen Bebauung mit historischen Bauten besucht, nicht wegen der leider zunehmenden Baulücken und der leider zumeist belanglosen Neubaugebiete, die seit den 1990er Jahren entstanden sind. Geld für die Denkmalpflege bedeutet aber vor

allem auch Wirtschaftsförderung an der Stelle, wo sie am sinnvollsten ist. Hier bekommen kleine und mittlere Unternehmen bzw. Handwerksbetriebe Aufträge, die das Rückrat unserer Wirtschaft bilden. Hier können fernab von Billigprodukten für die Bauindustrie etwa aus Fernost in der Breite nachhaltig Arbeitsplätze vor Ort entstehen.

Zugleich können mit gestärkten historischen Quartieren attraktive Alternativen zum Wohnen und Arbeiten an den Stadträndern geschaffen werden und damit Probleme wie Flächenneuversiegelung (Hochwasser, etc.), wachsender Pendelverkehr (Luftschadstoffe, etc.), Raubbau an Landschaft (Erholungseignung, etc.) reduziert werden.

4.) Künftig muß es unbedingt möglich sein, daß die Mittel nicht nur für den oberirdischen Abriß von Wohngebäuden bereitstehen, sondern auch für den Rückbau von Infrastruktur (Versorgungsleitungen, Verkehrsinfrastruktur).

Nur wenn die Städte und ihre Versorgungsunternehmen den Rückbau der Infrastruktur bezahlt bekommen, werden sie ihn auch angehen. Nur so bekommen die Städte den Anreiz, endlich wirklich „von außen nach innen zu schrumpfen“ und sich nicht unsinnig zu „perforieren“. Auf Dauer werden die unverkürzten Leitungen in einer ausgedünnten Nutzerstruktur den privaten Nutzern, aber auch den öffentlichen Betreibern Unsummen von Geldern abverlangen, die nicht tragbar sind. Die aus der Unterhaltung und wachsenden Störanfälligkeit überdimensionierter Infrastrukturanlagen resultierenden Kosten sind vielerorts schon heute nicht mehr vertretbar. Abwasserrohre müssen mit Frischwasser durchspült werden, in Gasleitungen muß mit erheblichem Aufwand künstlich der Druck gesteigert werden, Teilabschnitte des öffentlichen Nahverkehrs finden keine ausreichenden Nutzer. Auch sinkt mitunter die Trinkwasserqualität durch überlange Standzeiten in zu großen Rohren. Die Beispiele ließen sich fortsetzen. Für so manchen Privatmann, so manchen kleineren Unternehmer, aber auch so manchen soziokulturellen Verein werden die umgelegten Fixkosten der überdimensionierten Leitungen das wirtschaftliche Aus bedeuten, wenn hier nicht bald gegengesteuert wird.

5.) Die Mittel müssen künftig auch in soziokulturelle Zentren fließen.

Die Europäische Kommission hat jetzt erstmalig die Möglichkeit eröffnet, die Infrastruktur soziokultureller Zentren mit europäischen Geldern zu finanzieren. Sie erfüllen zahlreiche unverzichtbare öffentliche Aufgaben, die von staatlicher Seite kaum zu organisieren wären. In ihnen zeigt sich bürgerschaftliches Engagement im Sinne einer lebendigen Demokratie auch jenseits der Wahlen. Nicht zuletzt stärken diese Zentren jedoch auch vielerorts problembehafte Stadtteile und bilden Entwicklungskerne einer Revitalisierung. Bislang erfolgte die Förderung dieser Zentren nahezu ausschließlich mit kommunalen Geldern. Jedoch haben die Kommunen definitiv kein Geld mehr. Wenn es jetzt nicht gelingt, die Förderung dieser Zentren in Sachsen mit in das Programm für EFRE zu bekommen, werden in allernächster Zeit zahlreiche Zentren schließen müssen. Hier besteht die geradezu einmalige Chance, von der unsicheren ausschließlichen Abhängigkeit von den jeweiligen Kommunen wegzukommen.

6.) Mittel müssen auch in die Infrastruktur für Naturschutz fließen. Ökologischer Stadtumbau muß gefördert werden.

Die Europäische Kommission hat auch hier erstmalig die neue Möglichkeit eröffnet, Naturschutz-Infrastruktur (Bsp. Besucherlenkung, Besucherinformation) mit europäischen Geldern zu finanzieren. Diese Möglichkeit sollte in Sachsen unbedingt genutzt werden.

Die städtischen Schrumpfungsprozesse in Sachsen eröffnen die Möglichkeit für einen nachhaltigen ökologischen Stadtumbau. Damit kann die Attraktivität der historischen Stadtteile deutlich erhöht werden, dies nicht zuletzt in Konkurrenz zur oftmals nur

sogenannten „Grünen Wiese“. Nachhaltig heißt dabei: Stärkung kompakter Stadtstrukturen durch Rückbau an den Rändern; Erhöhung der Lebensqualität in den innenstadtnahen Wohnquartieren durch Erhöhung des Grünanteils und Bereitstellung von innerstädtischen Garten- und Nutzflächen; Verbesserung des Mikroklimas in den Quartieren; Rückbau von nicht mehr benötigter bzw. überdimensionierter Infrastruktur; die Gewährung von Freiräumen für Stadtnatur auf dauerhaft nicht mehr benötigten Flächen; und nicht zuletzt die Schaffung von sinnvollen Grünzügen durch die Vernetzung von Grünflächen im Sinne der Herstellung eines städtischen Biotopverbunds. Neues Grün und Grünvernetzungen dürfen dabei nicht im Widerspruch zum Erhalt bewahrenswerter historischer Stadtstrukturen stehen. Garten- und Nutzflächen sollten etwa nicht auf neuen Baulücken an Blockrändern, sondern innerhalb möglichst geschlossener Wohnblocks gefördert werden. Wie die Erfahrung zeigt, besteht auch nur dort eine wirkliche Nachfrage. Im Straßenraum selbst können neben großzügigen Straßenbegrünungen auch verstärkt die Neu- bzw. Wiederherstellung von Vorgärten gefördert werden. Für Grünzugvernetzungen bieten sich bspw. stillgelegte Bahnstrecken oder dauerhaft aufgegebenen Industriebrachen an. Auch deshalb müssen künftig ebenfalls Rückbau und Flächenentsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrs- und Leitungsinfrastruktur gefördert werden. Ebenfalls ist Geld für die Planung und Entwicklung von Brach- bzw. Grünflächen bereitzustellen.

7.) Die Förderobergrenzen für innovative Projekte müssen höher liegen als für sonstige.

Die Fördersummen für einzelne Projekte sind nach oben begrenzt. Bei der Festlegung dieser Begrenzung gibt es Gestaltungsspielräume. Hier sollte die Frage der Innovativität des Projektes die entscheidende Rolle spielen. Wenn neue kluge Wege erdacht wurden, muß das verstärkt unterstützt werden. Auch hier sei wieder auf den Leipziger Westen verwiesen, wo mit hochinnovativen Ideen Lösungen für die Probleme vor Ort gesucht werden (Beispielstichworte: Gemeinnützige Aktiengesellschaft Lindenfels; Wächterhäuser).

→ Was dagegen eben nicht mehr so stark gefördert werden soll, ist der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Auch ungeachtet noch bestehender vereinzelter Lücken in der sächsischen Verkehrsinfrastruktur, ist hier das Wesentliche getan. Vielmehr ist die Verkehrsinfrastruktur schon heute teilweise überdimensioniert. Wenn der Bevölkerungsrückgang in Sachsen wie prognostiziert erfolgt, wird sie es in Kürze vielerorts im hohen Maße sein. Wie die wachsende Last der Unterhaltungsmaßnahmen (Brücken, Straßenbelag, Straßenbäume, Winterdienst, etc.) künftig von immer weniger Bürgern gestemmt werden soll, ist schon heute eine der großen Zukunftsfragen. Nicht zuletzt ist mittlerweile auch hinlänglich bewiesen, daß der Zustand der Infrastruktur für Wirtschaftswachstum und gar Arbeitsplätze unter den einschlägigen Faktoren nur eine untergeordnete Rolle spielt. Vielmehr unterstützt bspw. ein starker Straßenausbau nachweislich eher die Zersiedlung der Landschaft und Ausdünnung der Städte, als daß er zu neuen Arbeitsplätzen führt (so etwa der Bericht der Expertengruppe um Dohnanyi für die Bundesregierung zum Aufbau-Ost von 2004). Zudem stehen für Verkehrsinfrastruktur auch unabhängig von EFRE nach wie vor ausreichend Mittel zur Verfügung. Dies allein schon von Seiten des Bundes, der hier noch immer einen seiner Investitionsschwerpunkte setzt.

(II.) ESF

Ebenfalls wird derzeit an der künftigen Mittelverteilung aus dem Europäischen Sozialfonds ESF geschrieben, gleichfalls bis voraussichtlich April 2006 und für den Zeitraum 2007 bis 2013. Dabei fordert die Europäische Kommission Kohärenz bei der Mittelvergabe aus ihren verschiedenen Fonds. Mit anderen Worten, diese sollen sinnvoll ineinandergreifen. Daher ist zu fordern, daß die ESF-Mittel wirksam das stützen, was mit EFRE bezweckt werden soll.

8.) Konkret soll künftig über ESF die Ausbildung und Weiterbildung im Bereich Städtebau und Soziokultur und im Bereich Demografischer Wandel ermöglicht werden. Dies soll etwa die Ausbildung/Qualifizierung von Regionalmanagern bzw. in Kommunen von Stadtteilmanagern umfassen.

ESF-Projekte zur Verbesserung einer Eingliederung von Studenten nach dem Studium und Lehrlingen nach der Lehre in den aktiven Arbeitsprozeß (Bsp. Innovationszentren- und Gründerzentren für und mit Studenten, Slogan: „Die junge und lebende Stadt“)

Wir erbitten eine Rückmeldung, inwieweit unsere Forderungen Eingang in die Festschreibungen der Operationellen Programme finden werden. Wir stehen auch für eine Beratung über unsere Vorschläge gern bereit. Nach Fertigstellung der Programme würden wir nach Möglichkeit gern eine Textversion (möglichst als pdf) erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfram Günther
(Sprecher)

Alexander Khorrami
(Sprecher)

Stefan Riedel
(Sprecher)

Für:

Bürgerverein Bachviertel e.V.
Bürgerverein Gohlis e.V.
Bürgerverein Kolonnadenviertel e.V.
Bürgerverein Musikviertel e.V.
Bürgerverein Leipziger Ostvorstadt e.V.
Bürgerverein Schönefeld e.V.
Bürgerverein Waldstraßenviertel e.V.
creativer center e.V.
Deutsche Stiftung Denkmalschutz, Ortskuratorium Leipzig
Förderverein für Nachhaltige Stadtentwicklung e.V.
Grüne Liga Sachsen e.V.
Haus & Grund Leipzig e.V.
Haushalten e.V.
IG Kleinzschocher
Lehmstedt Verlag
NABU Landesverband Sachsen e.V.
NABU Kreisverband Leipzig e.V.

Neue Ufer e.V.
Ökolöwe-Umweltbund Leipzig e.V.
Pro Leipzig e.V.
Stadtbaukultur e.V.
Wasserstadt Leipzig e.V.

Dr. Henryk Barthel
Barbara Baumgärtel
Reinhard Bieler
Heinz-Jürgen Böhme
Julia Bratanow
Steffen Bratanow
Christian Dose
Volker Eckert
Dr. Birk Engmann
Petra Ertel
Dieter Freigang
Marga Friedrich
Agnieszka Gasior
Niels Gormsen

Alexander Grundmann
Christoph Häntzschel
Ines Hantschick
Bernd Heinitz
Dr. Sabine Heymann
Michael Jahn
Prof. Günter Jacobi
Dr. Leonhard Kasek
Kristin Kiliass
Gerd Klenk
Henning Knigge
Daniel Kroemer
Dr. Mark Lehmstedt
Ralf Lippold

Gudrun Neumann
Juliana Pantzer
Dr. oec. Gerhard Reckziegel
Sonja Richter
Michael Schaaf
Hans Schimpf
Peter Schmelzer
Holger Seidemann
Philipp Steuer
Prof. Dr. Thomas Topfstedt
Günter Vetterlein
Marco Wiegand
Prof. Dr. Sabine Winkelmann
Toralf Zinner

ANLAGEN

Bericht von Klaus von Dohnanyi/Edgar Most (Expertengruppe) für die Bundesregierung

vom 10.02.2004

Für eine Kurskorrektur des Aufbau-Ost

(Auszüge)

Schließlich erfolgte eine erhebliche Förderung des Ausbaus der ostdeutschen Infrastruktur, was sicher zu Beginn unerlässlich und notwendig war. Inzwischen befindet sich aber die Infrastruktur des Verkehrs, der Kommunikation und des Städtebaus in einem erheblich verbesserten Zustand, insbesondere auch im Vergleich zu Standorten ausserhalb Deutschlands. Der „Standort Neue Länder“ ist in seiner Infrastruktur also bereits heute - gewiss mit noch immer erheblichen Unterschieden - in vieler Beziehung durchaus wettbewerbsfähig.

(Zeilen 171-178)

Sodann ist über den prioritären Einsatz der gegebenen Mittel für den Aufbau-Ost neu zu entscheiden. Dabei ist entsprechend einer Studie Fraunhofer Instituts ISJ zu berücksichtigen, dass für die Standortwahl die „Kosten der Produktionsfaktoren“ (also insbesondere Löhne, Zukauf, Kapitalkosten, administrativer Aufwand) etwa 65 %, „Steuern/Subventionen“ etwa 21 %, „Infrastruktur“ aber nur 9 % der Entscheidung bestimmen. (Handelsblatt, 24.1.2004). Dass diese Rangfolge in der Praxis befolgt wird, erweist sich auch durch die zunehmende Standortwahl in Entwicklungs- und Transformationsländern, wo schlechte Infrastruktur offenbar kein Standortproblem darstellt (China, Indien, Osteuropa). Zu erinnern ist ebenfalls, dass Infrastrukturpolitik als solche auch im Westen der Republik (z. B. Saarland, Bayrischer Wald) kaum bemerkenswerte industrielle Durchbrüche ermöglichte. Darüber hinaus ist das Kieler „Arbeitspapier zur Frage der Infrastrukturlücke Ostdeutschlands“ (IWW Nov. 2003) bemerkenswert. Dort heißt es, dass „auf Teilgebieten durchaus noch Infrastrukturlücken in Ostdeutschland (bestehen), von einem entsprechenden Nachholbedarf aber nicht pauschal, sondern nur nach genauer Analyse des Einzelfalls gesprochen werden kann „und Projekte nur nach einer Kosten-Nutzen-Untersuchung des konkreten Falls“ entschieden werden sollten.

(Zeilen 292-310)

(...) Für einen erfolgreichen Aufbau-Ost ist folglich eine entscheidende inhaltliche Kurskorrektur erforderlich: Von der Förderung infrastruktureller Rahmenbedingungen zu einer auf Wachstumskerne konzentrierten Unternehmensförderung mit Schwerpunkt Industrie.

(Zeilen 325-328)

Da die finanziellen Mittel begrenzt, aber gegenwärtig (obwohl anders verwendet !) vorrangig für den Infrastrukturausbau vorgesehen sind, müssen alle geplanten Infrastrukturmaßnahmen zunächst auf ihre nachhaltige, unternehmensbezogene Wachstumswirkung überprüft werden, mit dem Ziel, auf diesem Wege möglichst grosse Beträge aus den bisherigen Planungen freizusetzen und dann einer nachhaltig wirksamen Unternehmensförderung zuzuführen. So gibt es auf dem Verkehrssektor in Ostdeutschland ohne Zweifel zwar noch immer Defizite, die unbedingt ausgeglichen werden sollten, das gilt sicher auch für einige innerstädtische Vorhaben. Aber bei allen Infrastruktur-Projekten sind eben die Wachstumsfolgen im Unternehmenssektor zu bewerten und es ist ferner zu berücksichtigen, dass Infrastruktur später auch erhalten werden muss, längerfristig aber die finanzpolitischen Perspektiven der neuen Länder in dieser Beziehung bisher wenig ermutigend sind (s.o.).

(Zeilen 353-366)

Leipziger Internet Zeitung (LIZZY-online)

Schöne Bescherung: Weihnachtlicher Abschied vom Stadtplaner

von Ralf Julke, erschienen am Samstag, 24. Dezember 2005

(Auszüge)

(...)

Als der Leiter des Berliner Referats Hauptstadtgestaltung sich 1995 für den Posten des Leipziger Stadtplaners bewarb, waren die Krisenerscheinungen in der künftigen Hauptstadt schon akut und die „Boomtown“ in Westsachsen galt als echter Aufsteiger - neue Bankenmetropole, neue Bürgerstadt. Über 100 Kräne zählte der Immobilien-Schwindler Dr. Jürgen Schneider. Die Grundstückspreise explodierten und in der frisch sanierten City standen frisch sanierte Geschäfte in bester Lage leer.

Zehn Jahre später wird immer noch gebaut. Noch immer drehen sich die Kräne über der Stadt. Immer wieder stehen Geschäfte in bester City-Lage leer, wenn auch seltener. Die Mieten sind ins Bezahlbare gerutscht und Discounter rücken nach, wenn die Edel-Läden wegen fehlender Kaufkraft schließen. 1999 fasst Lütke-Daldrup die Erfahrungen seiner ersten vier Jahre an der Pleiße zusammen: „Last Exit. Die perforierte Stadt.“

Ein Jahr zuvor waren Boden- und Kaufpreise für Immobilien erstmals gesunken, waren auch die Zahlen für Bauanträge und Neubauten zusammengesackt. Das Ende der Abschreibungen für Ost-Immobilien brachte die Bau-Blase Ost zum Platzen. Neun Jahre zu spät erreichte die Wirklichkeit auch die Statistiken. Nicht nur der Osten leerte sich. Auch Leipzig hatte weit über 100.000 Einwohner verloren. Über 50.000 Wohnungen standen leer. Über 30.000 Wohnungen im Altbaubestand waren noch nicht saniert. Und nicht nur aus Volkmarshausen und Lindenau flohen die Einwohner - in Grünau kamen die Umzugsdienste gar nicht mehr zur Ruhe. Der Stadtteil halbierte innerhalb weniger Jahre seine Bevölkerungszahl, während im „Speckgürtel“ Leipzigs Zehntausende Einfamilien- und Reihenhäuser aus den Feldern gestampft wurden. Und werden.

Das muss gesagt sein: Die „Perforation“ der Stadt funktioniert nur, weil noch immer neue Baugebiete ausgewiesen werden und das „Häuschen im Grünen“ attraktiver wirkt als die Eigentumswohnung im Gründerzeitviertel. Nicht nur wegen der Abgeschlossenheit (die in den meisten Neubausiedlungen ein schöner Schein mit hohen Sichtschutz-Hecken ist), sondern auch, weil die Stadt den größten Teil der Infrastruktur bezahlt - angefangen von Versorgungsleitungen über Straßen bis hin zu Verkehrszeichen und Ampelkreuzungen. Summen, die für gewöhnlich in den Etats verschwinden.

Auch in den Etats des so genannten „Olympiasofortprogramms“, das allein für 2004 satte 50 Millionen Euro umfasste. Gebaut wurden und werden davon hauptsächlich Verkehrsinfrastrukturen, die die Verkehrslawinen, die sich täglich in die Stadt wälzen, bewältigen sollen. „Ohne die B2, ohne die Ludwig-Erhard-Straße, das kann sich heute keiner mehr vorstellen“, sagte Andreas Müller in seiner Laudatio.

Verkehrsexperten schätzen, dass die Infrastruktur, die in Leipzig in den letzten zehn Jahren entstand, mindestens für eine 600.000-Einwohner-Stadt ausreicht. Nur: Wo sollen all die Leute herkommen? Der einzig sichtbare Effekt: Obwohl die Kaufkraft der Leipziger seit Jahren sinkt, steigt die Zahl der zugelassenen Pkw - um 7.800 oder 3,7 Prozent von 2000 bis 2004. Die selbst wissenschaftlich untermauerte These, dass neue Verkehrsfläche automatisch auch die Zahl der darauf rollenden Fahrzeuge erhöht, hat sich bestätigt.

Das 1992 „erfundene“ Verkehrskonzept der Stadt Leipzig hat sich als roter Teppich für die beklagte „Perforation der Stadt“ erwiesen. Unklar ist auch noch, welche Auswirkungen der Lückenschluss im Autobahndreieck A9, A14, A38 auf den innerstädtischen Verkehr hat. Wenn diese Bundes-Baumaßnahme Sinn machen soll, dürfte kaum noch Schwerlastverkehr durch die Stadt rollen. Mittlerer Ring und Tangenten-Viereck sind dann völlig überdimensioniert.

Das ist nicht allein das Werk des Stadtplaners. Das emotional belastete Thema Verkehr hat seine größten Träumer noch immer im Stadtrat, der 2003 das rund-erneuerte Verkehrskonzept durchwinkte. Viele Stadträte sind noch lange nur Autofahrer, wo man sich wünschte, sie wären Leipziger. (...).

Die Welt

Großsiedlung Grünau schrumpft unaufhaltsam. Wohnungsleerstand derzeit bei 14 Prozent von Dankwart Guratzsch, erschienen am Freitag, 22.04.2005
(Auszüge)

(...) In einem schonungslosen „Zwischenbericht zum Stadtumbau und zur Stadtteilentwicklung in Leipzig-Grünau“ zieht jetzt das Dezernat Stadtentwicklung und Bau der Stadt Bilanz: (...)

(...)

Was sich bei naiver Betrachtung nach einem Stadtverschönerungsprojekt anhört, erfüllt die Stadtväter inzwischen mit lebhafter Sorge. Schon jetzt dünnt das Versorgungsnetz des Stadtteils derartig aus, daß seine Funktionsfähigkeit gefährdet erscheint. Von acht Versorgungszentren sind nur noch fünf lebensfähig, der Rest in seiner Existenz bedroht. Die Zahl der Kindertagesstätten ist von 26 auf 17 geschrumpft, die der Grundschulen von 13 auf acht, der Mittelschulen von sieben auf drei, der Gymnasien von fünf auf eines. Schon mußte ein Ast der Straßenbahnlinie 13 das erste schienengebundene Verkehrsmittel wegen mangelnder Auslastung stillgelegt werden.

Besonders kritisch sehen die Stadttechniker den Ausdünnungsprozeß. Denn wenn man beim Stadtumbau weiterhin auf „Perforation“ setze und nicht ganze Siedlungsteile komplett abräume, werde das Netz unwirtschaftlich - was sich unweigerlich in erhöhten Mieten und in deren Folge in nochmals verstärkter Abwanderung niederschlagen müsse. Schon jetzt, so die Erhebung, wird in 84 Prozent der Fernwärmeleitungen die optimale Strömungsgeschwindigkeit unterschritten. Über die womöglich noch gravierenderen Auswirkungen auf das Trink- und Abwassernetz schweigen sich die Autoren aus.