

„Die kritische Situation der Bundesstraßen-Brücke im Markkleeberger agra-Park ist kein ausschließliches technisches Problem. Als Bundespolitikerin wie auch als Kreisrätin bin ich mit dem bisherigen Verfahren und der Herangehensweise absolut nicht einverstanden.

Es gibt gravierende Defizite: Erstens die fehlende Bürgerbeteiligung bei den vorbereitenden Planungen. Zweitens die enge Begrenzung auf den Streckenabschnitt im Park. Und drittens die ganz offensichtliche frühzeitige Festlegung der Dresdner Behörden auf den Ersatzneubau der Brücke. Ich fordere im Interesse einer nachhaltigen Lösung einen sofortigen Stresstest für die Bundesstraße 2 zwischen dem Kreuz Leipzig-Süd an der Autobahn A 38 bis hin zur Trasse durch den Auewald in Leipzig-Connewitz. Außerdem sollten alle denkbaren Lösungsvarianten für die Gesamtstrecke wie auch für den Park gleichberechtigt betrachtet werden.

Wir dürfen uns nicht auf die Frage „Brücke oder Tunnel“ im agra-Park einschränken. Es muss genauso geprüft werden, ob eine andere Form der Absenkung der Trasse oder gar der Park ganz ohne Bundesstraße wieder hergestellt werden kann. Letzteres ist für mich persönlich eine Art der Vergangenheitsbewältigung. Denn die nach rund vierzig Jahren verschlissene Hochstraße ist Ergebnis der einseitigen Rohstoff- und Energiepolitik der DDR. Der Drang und Zwang nach Braunkohle machte vor dem in Europa einzigartigen Leipziger Auewald keinen Halt: Leipzig brauchte gen Süden ein neues Tor, zwischen den geplanten Kohletagebauten vor den Toren der Stadt. Das Connewitzer Holz und die Oase Markkleeberg mit dem Herfurthschen Park hatten da keine Chance gegen die Verkehrsplaner vor über 40 Jahren.

Nach dieser biblisch anmutenden Zeit fordere ich ganz einfach eine neue politische Entscheidung auf der Basis unseres Rechtsstaates und im Interesse einer nachhaltigen Mobilität. Jetzt sollten wir gemeinsam auch den Mut aufbringen und laut sagen: Diese Brücke gehört dort eigentlich gar nicht hin! Wir müssen unseren Horizont im Interesse der Natur und unserer Nachkommen erweitern und die Frage stellen: Gibt es für die Fortführung der B 2 noch eine andere haushalterisch und ökologisch vertretbare und realisierbare Variante? Es kann nicht sein, dass die sächsischen Verkehrsplaner unbeirrt die B-2-Brücke als eine der letzten Wunden des DDR-Bergbaus für viele Jahrzehnte im agra-Park im wahrsten Sinne des Wortes zementieren.

Als Mitglied des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung des Bundestages steht

für mich der Schutz der hier lebenden Menschen vor Lärm und Abgasen ganz oben. Dass der agra-Park in seiner Größe, Geschichte und Einzigartigkeit bei den bisherigen und schon sehr konkreten Planungen gar keine Rolle spielt, das kann ich nur kopfschüttelnd zur Kenntnis nehmen. Akzeptieren können wir die Herangehensweise nicht!

In der Erfahrung von „Stuttgart 21“ schaffen wir auf Bundesebene bessere Möglichkeiten für die Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten. Der Bundesverkehrsminister hat dazu bereits vor etlichen Monaten den Entwurf des „Handbuches für eine gute Bürgerbeteiligung“ vorgelegt. Die Debatte darüber soll demnächst ausgewertet werden. Bereits jetzt kann festgestellt werden, dass es gute Regelungen geben wird, die Beteiligung der Bürgerschaft an den Planungen wirksam zu verbessern. In diesem Zusammenhang erscheint es als geradezu grotesk, wenn wir hier in unserer Region nach wie vor nach dem Strickmuster der Vergangenheit vorgehen.

Die Podiumsdiskussion der Wirtschaftsunioren des Landkreises Leipzig hat mir Hoffnung gemacht, dass das „Kind doch noch nicht in den Brunnen gefallen“ sein dürfte: Der Vertreter der Leipziger Stadtverwaltung hat ein klares Signal gegeben, dass die Messestadt über die Gesamtproblematik der Bundesstraße 2 nachdenkt und insbesondere eine Brückenlösung im agra-Park ebenso ablehnt. Diese Stadtgrenzen überschreitende Partnerschaft wird ganz bestimmt ein noch stärkeres Votum „Pro agra-Park“ ermöglichen!“