

Kurzfassung

1. Einführung

Im November 1998 beschloss der Stadtrat den Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig. Seine erste Bewährungsprobe war die von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) durchgeführte Umstrukturierung des Straßenbahnverkehrs im Jahr 2001, bekannt unter dem Stichwort "Neues Netz". Dabei zeigte sich, dass der Plan einen geeigneten Rahmen für eine derartige Neuorganisation des ÖPNV bildet, innerhalb dessen den Verkehrsunternehmen genügend Möglichkeiten für eigenständige Verbesserungen ihres Angebotes bleiben.

Nachdem nun acht Jahre vergangen sind, gilt es den Nahverkehrsplan zu aktualisieren. Auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgt die Strategie, nur dort Standards festzulegen, wo unbedingt notwendig. Grundlage für den Nahverkehrsplan bilden die im Stadtentwicklungsplan "Verkehr und öffentlicher Raum" beschlossenen Entwicklungsziele:

- Der öffentliche Personennahverkehr ist in seinen Funktionen als mobilitäts-sichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Einbeziehung flexibler Bedienungsmodelle und mit dem Ziel der barrierefreien Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen auszubauen. Ein Anteil von 25 % an allen in der Stadt zurückgelegten Wegen wird angestrebt.
- Ein leistungsfähiges S- und Regionalbahnsystem soll über den City-Tunnel die Kernbereiche der Leipziger Innenstadt erschließen und mit Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens in der Stadt und der Region verbinden.
- Das radial orientierte Straßenbahnnetz ist unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind als Stadtbahn mit weitgehend flächenhafter oder zeitlicher Separierung vom Kfz-Verkehr zu führen.
- Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität sind alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.
- Im Rahmen des Verkehrsverbundes sind alle Verkehrsträger durch ein regionsübergreifendes Nahverkehrskonzept zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen. Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung und eine nutzerfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie ebenso wie eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.
- Der Ausbau des Nahverkehrs ist auf das im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegte Gefüge der Stadtteilzentren auszurichten. Bei der Realisierung neuer Wohnstandorte und Gewerbegebiete haben Standorte in guter Zuordnung zu vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkten des Schienenverkehrs Vorrang.

Diese Zielstellungen sind verbunden mit der Notwendigkeit, die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu verbessern, da aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht absehbar ist, dass die Stadt Leipzig ihre Aufwendungen für diesen Zweck erhöhen kann. Vielmehr müssen auch in diesem Bereich alle Potenziale für Einsparungen wie für Verbesserungen der Einnahmesituation genutzt werden, ohne dadurch die Gewährleistung eines attraktiven Nahverkehrsangebotes für die Leipziger und ihre Gäste in Frage zu stellen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans war Gegenstand einer umfangreichen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Raum Leipzig sowie weiterer Behörden und Träger öffentlicher Belange. Die Ergebnisse dieses Anhörungsverfahrens sind im beiliegenden Abwägungsprotokoll ersichtlich und wurden in den Nahverkehrsplan einbezogen.

2. Mindeststandards

Zur Erfüllung der zuvor genannten Entwicklungsziele legt der Nahverkehrsplan Mindeststandards fest. Grundsätzlich sind zwei Arten von Mindeststandards zu unterscheiden:

1. Zwingend einzuhaltende Standards:

- flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets durch öffentliche Verkehrsmittel, so dass jeweils 80% der Einwohner in jedem statistischen Bezirk im Einzugsbereich einer Straßenbahn-, Bus- oder S-Bahnhaltestelle liegen;
- Bedienung dieser Haltestellen je nach ihrer Lage im Stadtgebiet wochentags zwischen 6.00 und 19.30 Uhr im 5 bis 60-Minuten-Takt sowie am Abend und am Wochenende im 15 bis 60-Minuten-Takt.

Ausnahme: in den Teilflächen, in denen die oben genannten Mindeststandards im Fahrplan 2006/2007 noch nicht eingehalten werden, kann auch weiterhin davon abgewichen werden. Somit entsteht aus dem Nahverkehrsplan keine Verpflichtung, Mehrleistungen anzubieten.

2. Zielstandards

Des Weiteren sieht der Nahverkehrsplan eine Reihe von Zielstandards vor, als Grundlage für die ständigen Verbesserungen und Optimierungen im Leipziger ÖPNV-Netz, u.a.:

- Erweiterung der zwingend einzuhaltenden Standards nach Punkt 1 auf das gesamte Stadtgebiet;
- Einhaltung von Mindestbedienungsstandards auf ausgewählten Tangentialverbindungen;
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums in 30 min aus der Kernzone und in 45 min aus dem gesamten Stadtgebiet mit höchstens einmaligem Umsteigen sowie Standards zur Begrenzung der Reisezeiten auf den ausgewählten Tangentialverbindungen;

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen;
- weiterer Ausbau von behindertengerechten Haltestellen.

Die Mindeststandards definieren eine untere Grenze der Bedienungsqualität und gewährleisten den Verkehrsunternehmen einen Spielraum, um auf kleinteilige Veränderungen der Nachfrage zu reagieren. Sie können und sollen nach Möglichkeit überschritten werden, wenn dies für eine hochwertige Verkehrsbedienung, für die Kundenbindung oder die Gewinnung neuer Kundenkreise wünschenswert und wirtschaftlich vertretbar ist.

Sie können im Einzelfall unterschritten werden, wenn ihre Einhaltung einen Mehraufwand erfordern würde, der in keinem sinnvollen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen steht. Dies ist durch das Verkehrsunternehmen nachzuweisen und Gegenstand der politischen Abwägung.

Bei der Prüfung der Maßnahmen, die im Vergleich zum Fahrplanangebot 2006/2007 erforderlich sind, um die o.g. Mindeststandards einzuhalten, sind die „schlecht erschlossenen Gebiete“ entsprechend ihrer Priorität besonders zu berücksichtigen.

3. Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Leipziger Straßenbahnnetz soll längerfristig der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,40 m ermöglicht werden, die gegenüber den bisher eingesetzten, 2,20 m bzw. - als Zwischenlösung - 2,30 m breiten Fahrzeugen einen besseren Fahrgastkomfort bieten. Dies bedeutet, dass bei Ausbauten und Umbauten im Gleisnetz nach Möglichkeit ein Gleismittenabstand von 2,80 m zu berücksichtigen ist. Größere Fahrzeugbreiten, die eine Erhöhung des Sitzplatzangebotes ermöglichen würden, sind unter den städtebaulichen Rahmenbedingungen Leipzigs nicht vertretbar.

Die durchgängige Einführung von 2,40 m breiten Wagen würde Gleisbauarbeiten auf etwa 90 km Streckenlänge erfordern. Davon sind etwa 50 km im vorhandenen Fahrbahnraum ohne größere Einschränkungen für den Verkehrsablauf realisierbar, auf 40 km setzt ein Umbau weitergehende und meist kostenintensive Maßnahmen voraus (z.B. Reduzierung der Seitenräume, Ableitung des motorisierten Verkehrs auf andere Trassen, Dosierung des Verkehrszuflusses, Nutzungsbeschränkungen). Ein zusätzlicher Aufwand kann sich durch notwendige Leitungsverlegungen, durch Eigentumsverhältnisse, Interessen anderer Rechtsträger und bauliche Zwangspunkte ergeben. Bei begrenzter Straßenraumbreite können sich erhebliche Konflikte mit den Flächenansprüchen anderer Verkehrsarten sowie mit dem Ziel einer Begrünung der Straßenräume ergeben. Aus diesen Gründen ist die Schaffung der baulichen Voraussetzungen für den Einsatz breiterer Fahrzeuge ein langfristig anzulegendes Projekt, dessen Umsetzung zunächst beschränkt wird auf die vorgesehenen Stadtbahnstrecken und auf Bereiche, die ohnehin für eine Gleiserneuerung anstehen, soweit dort keine größeren Zusatzaufwendungen oder Konflikte mit anderen Zielen entstehen.

Der Ausbau der Stadtbahntrassen soll nach Möglichkeit in zusammenhängenden Teilabschnitten erfolgen, um schon vor Fertigstellung des Gesamtnetzes spürbare Fahrzeitverkürzungen und eine entsprechende Senkung der Betriebskosten zu erreichen. Zugleich muss die Ausbauplanung mit dem Instandhaltungszyklus der Gleisanlagen und mit großen Straßenbauvorhaben der Stadt koordiniert werden. Bei Gleisbaumaßnahmen sind besonders lärmarme und lärmindernde Bauweisen vorzusehen.

Ab 2007 sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Linie 15 (Meusdorf - Innenstadt - Miltitz) soll bis etwa 2010 Stadtbahnstandard erreichen. Im südöstlichen Abschnitt sind dazu umfangreiche Arbeiten in der Prager Straße zwischen Curschmannstraße und Russenstraße vorgesehen, im westlichen Abschnitt der Ausbau der Lützner Straße zwischen Odermannstraße und Plautstraße.
- Nach Maßgabe der Haushaltslage steht anschließend der Ausbau der Stadtbahnlinie 11 (Lützschena - Innenstadt - Dölitz) an, und zwar auf der Georg-Schumann-Straße zwischen Wiederitzscher Straße und Stahmeln sowie im Süden auf dem Straßenzug Peterssteinweg / Karl-Liebknecht-Straße zwischen Dimitroffstraße und Körnerstraße.
- Durch Doppelung eingleisiger Abschnitte und dem Bau einer neuen Wendeschleife soll auf dem Abschnitt Wahren - Lützschena eine Verdichtung zum 10-Minuten Takt möglich werden, die aufgrund der Beschleunigungsmaßnahmen mit unverändertem Fahrzeugeinsatz realisiert werden soll.
- Die Linie 7 (Ost) wird zwischen Johannisplatz und Paunsdorf im Zuge der Dresdner/ Wurzner/ Riesaer Straße nach und nach stadtbahngerecht ausgebaut; teilweise sind hierfür bereits Vorleistungen erbracht oder mittelfristig geplant. Ein durchgehend stadtbahngerechter Ausbau ist jedoch angesichts der finanziellen Möglichkeiten in absehbarer Zeit nicht realisierbar.

Folgende Zugangsstellen sollen bis 2012 modernisiert werden (Maßnahmen mit besonderer Priorität wurden hervorgehoben).

Ausbau von Umsteigepunkten zur S-Bahn und Regionalbahn

- **Knauthain**
- **Stötteritz**
- **Möckern/Huygensstraße** (vorgezogene Maßnahme des Stadtbahnausbaus)
- **Bayerischer Bahnhof**
- **Connewitz** (als vorgezogene Maßnahme des Stadtbahnausbaus)

Maßnahmen im Rahmen des Stadtbahnausbaus (auch als vorgezogene Einzelmaßnahme)

- **Leinestraße**
- **Friederikenstraße**
- **Lützner Straße / Merseburger Straße**
- **Probstheida**
- **Wiebelstraße**
- Wahren
- Hohe Straße
- Möckern, Hist. Strbf.
- Koehlerstr.

Weitere Einzelmaßnahmen

- **Stallbaumstraße**
- **Gottschedstraße / Medica-Klinik**
- **Karl-Tauchnitz-Straße / Neues Rathaus**
- Adler
- Löbauer Str./Stöckelstraße
- Friedrich-List-Platz
- Stieglitzstraße

Es ist Ziel der Stadt Leipzig, bis zum Jahr 2015 den Fahrzeugpark der Straßenbahn vollständig auf moderne Fahrzeuge mit einem Niederfluranteil umzustellen; bis 2010 sollen 85 % der Kurse an Werktagen und 100 % am Wochenende mit einem Niederfluranteil verkehren.

Bei der Ergänzung des Fahrzeugparks sowie bei Ersatzbeschaffungen sind folgende Merkmale anzustreben:

- Niederflurtechnik,
- barrierefreie und behindertenfreundliche Gestaltung,
- leichter und sicherer Einstieg,
- angemessenes Sitzplatzangebot,
- ausreichend Raum für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern und Traglasten,
- leichte Auffindbarkeit von Bedienelementen,
- umfangreiche Fahrgastinformation,
- geringe Geräusentwicklung im Fahrzeug und nach außen,
- geringer Schadstoffausstoß, Neuanschaffung von Bussen nur mit EEV-Standard
- Ausstattung zur Teilnahme am rechnergestützten Betriebsleitsystem.

Die Gestaltung der Fahrzeuge soll den Eindruck eines hochwertigen Dienstleistungsangebotes vermitteln. In der warmen wie in der kalten Jahreszeit sollten in den Fahrzeugen jederzeit angenehme klimatische Verhältnisse, vergleichbar den heutigen Standards im motorisierten Individualverkehr, gewährleistet werden; bei jeder Fahrzeugbeschaffung ist daher zu prüfen, ob zu vertretbaren Anschaffungs- und Betriebskosten der Einbau einer Klimaanlage möglich ist. Erkenntnisse zum subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste sind zu berücksichtigen (Übersichtlichkeit des Fahrzeugs, ungehinderter Ein- und Ausblick, Möglichkeit der Kontaktaufnahme mit dem Fahrer).

4. Belange des Umweltschutzes

Die Nahverkehrsplanung soll die vom Stadtrat beschlossenen Umweltqualitätsziele und -standards für Leipzig (Beschluss vom 18.06.2003) sowie die Zielsetzungen des Klimaschutzprogramms (2004) und des Luftreinhalteplans für die Stadt Leipzig (2005) berücksichtigen. Von zentraler Bedeutung für das Erreichen dieser Ziele sind Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung durch Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr.

Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz gegen Erschütterungen müssen auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ansetzen, um eine Entlastung der problematischen Bereiche im Sinne der Umweltqualitätsziele zu erreichen. Dazu gehören die Beschaffung und der gezielte Einsatz lärmarmen Fahrzeuge, soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar auch eine entsprechende Nachrüstung. Der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene und mit den Herstellern von Bussen vereinbarte Geräuschgrenzwert von 78 dB(A) soll auch für Leipzig gelten. Bei der routinemäßigen Erneuerung der Fahrwege der Straßenbahn sind Maßnahmen des Lärm- und Schwingungsschutzes besonders zu berücksichtigen.

Durch ihren Energieverbrauch tragen auch die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn auch in viel geringerem Maße als der Kfz-Verkehr, zur Beeinträchtigung des globalen Klimas bei („Treibhauseffekt“), indirekt über die Stromerzeugung oder direkt über die Verbrennung von Kraftstoffen. Für künftige Anschaffungen soll der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene anspruchsvollste europäische Abgasstandard für schwere Nutzfahrzeuge EEV (Environmentally Enhanced Vehicles) verbindlich gelten. Auch der Beitrag der öffentlichen Verkehrsmittel zur Feinstaubbelastung muss weiter gesenkt werden. In Umsetzung des durch das Regierungspräsidium erarbeiteten "Aktionsplan zur Luftreinhaltung für die Stadt Leipzig" (2005) sind als weitere Maßnahmen die Nachrüstung der 30 LVB-Busse des Typs MB 0530G "Silberpfeil" mit CRT-Filtern vorzunehmen sowie emissionsarme Fahrzeuge in belasteten Gebieten einzusetzen.

5. Tarifentwicklung

Bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes sollen die folgenden Ziele berücksichtigt werden:

- Tarifgerechtigkeit, Verständlichkeit des Tarifsystems und der Tarifbestimmungen,
- Kundenbindung von Stammkunden,
- Gewinnung von Neukunden durch flexible Tarifangebote und Kooperation mit anderen Dienstleistern,
- zielgruppenspezifische Tarifangebote und Tarife für sozial Schwächere,
- Einführung von Zeitfahrtscheinen für Schüler und Studenten, die im Verbundgebiet pendeln, z.B. durch Erweiterung der entsprechenden LVB-Angebote auf den gesamten MDV-Raum und insbesondere auf den Schienenpersonennahverkehr,
- Weitere Harmonisierung der Verbundtarife, insbesondere auch der Tarife für die Fahrradmitnahme, sowie der Tarifbedingungen und Beförderungsbestimmungen im MDV-Gebiet,
- Einbeziehung des Gesamtbereichs Güterverkehrszentrum in die Tarifzone 110 (Leipzig),
- Reduzierung von objektiven und subjektiven Zugangshemmnissen für (potenzielle) Kunden, die öffentliche Verkehrsmittel nur gelegentlich nutzen.

Von großer Bedeutung für den Fahrgast sind klare, gut auffindbare und leicht verständliche, schnelle und umfassende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs, sowohl im Vorverkauf als auch zum Zeitpunkt des Reiseantritts.

6. S-Bahn und Regionalverkehr

Die geplanten Veränderungen im S-Bahn- und Regionalverkehr können im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig nur nachrichtlich dargestellt werden, da die Zuständigkeit beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) liegt. Die Stadt Leipzig wird als Mitglied des ZVNL darauf Einfluss nehmen, dass mit Eröffnung des City-Tunnels ein attraktives S-Bahnnetz eingerichtet wird und sich die Situation der Zugangsstellen sowie die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in den nächsten Jahren weiter verbessert.

Das Linienkonzept für die S-Bahn (Stand 2/2006) nach Fertigstellung des Tunnels sieht fünf Durchmesserlinien durch die Leipziger Innenstadt vor, die sich – bei teilweise nach außen hin abnehmender Bedienungshäufigkeit - weit in die Region hinein fortsetzen:

- S1 Miltitzer Allee – Innenstadt – Stötteritz - Wurzen
- S2 (Dessau/Wittenberg) - Bitterfeld - Innenstadt – Gaschwitz (der nördliche Endpunkt der S2 liegt noch nicht fest)
- S3 Halle – Schkeuditz - Innenstadt – Stötteritz - Wurzen
- S4 Falkenberg – Torgau - Eilenburg - Taucha - Innenstadt - Borna - Geithain
- S5 Halle - Flughafen Leipzig-Halle - Innenstadt - Altenburg - Zwickau

Die Option einer Verlängerung der Grünauer Linie (S1) nach Markranstädt mit einem Halt am Kulkwitzer See wird offengehalten.

7. Untersuchungsaufträge

Für einige bestehende Straßenbahnstrecken, auf denen das Verkehrsaufkommen rückläufig oder weiterhin niedrig ist, mit dem Bus möglicherweise eine bessere Erschließung erreicht werden kann oder ein vollwertiger Ausbau schwierig ist und in den nächsten Jahren Investitionsentscheidungen anstehen, werden ergebnisoffene Untersuchungen im Hinblick auf eine mögliche Umstellung auf Busbetrieb durchgeführt. Dies gilt für die folgenden Strecken:

- Linie 9 zwischen Connewitz Kreuz und Markkleeberg-West: Nach Fertigstellung des City-Tunnels ergeben sich hier neue Ausgangsbedingungen für eine insgesamt bessere und kostengünstigere Bedienung durch S-Bahn und Bus; da von einer Einstellung des Streckenabschnitts Bereiche außerhalb des Leipziger Stadtgebietes betroffen wären, sind die notwendigen Untersuchungen gemeinsam mit dem Landkreis Leipziger Land als Aufgabenträger durchzuführen.
- Linie 9 zwischen Richard-Lehmann-Straße und Bayrischer Platz: Das Einzugsgebiet dieser Linie weist hohe und zunehmende Nutzerzahlen auf, überschneidet sich jedoch mit den Einzugsgebieten der Linien 10 und 11 in der Karl-Liebnecht-Straße und des geplanten S-Bahnhofs Semmelweisstraße; bei Inbetriebnahme der S-Bahn wird sich ein - zzt. noch schwer abschätzbarer - Teil der jetzigen Fahrgäste umorientieren.
- Linie 14 zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und S-Bahnhof Plagwitz: wegen der relativ geringen Nachfrage im Einzugsbereich soll sowohl eine Umstellung der Linie auf Bus als auch eine Verknüpfung von der Karl-Heine-Straße über die Saalfelder Straße mit dem Streckenast nach Grünau-Miltitz in der Lützner

Straße untersucht werden; das Ergebnis wird von einer Vielzahl noch offener Randbedingungen abhängen, insbesondere im Hinblick auf die strukturelle Entwicklung des Westraums.

- Linie 14 in der Wittenberger Straße: relativ geringe Nachfrage im Einzugsbereich, in Teilabschnitten Parallelverkehr mit anderen Linien, jedoch betriebliche Zusammenhänge mit dem Westabschnitt und nur mit diesem zusammen entscheidbar.

Weitere Untersuchungsaufträge im Nahverkehrsplan sind:

- grundsätzliche Überprüfung der Netzstruktur für das Busnetz,
- Prioritätenliste für bislang fehlende oder unzureichende Zuwegungen zu Haltestellen,
- Prioritätenliste zur Realisierung von Lichtsignalanlagen „Zeitinseln“ bei bislang ungesicherten Haltestellen,
- eine allgemeine Schwachstellenanalyse zur Ausgestaltung von Verknüpfungen im ÖPNV-Netz und
- Aufbau einer wirksamen Kontrolle der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen, um die Einhaltung der im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards regelmäßig überprüfen zu können.

8. Finanzierung

Die Ziele des Nahverkehrsplans stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit!

Die mit dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag beabsichtigte Bindung der Zuschüsse an die tatsächliche Entwicklung der Fahrgastzahlen und damit die Honorierung von Nachfragesteigerungen findet gegenwärtig nicht statt, da für die nächsten Jahre die Stadt Leipzig von der Finanzierung der Verkehrsleistung weitestgehend freigestellt ist. Es kommen Eigenmittel der LVV zum Einsatz. Die LVV und die LVB haben seit 2005 Festbeträge ausgehandelt. Die Höhe nimmt von 57 Mio € im Jahre 2005 auf 54 Mio € im Jahr 2008 ab. Auch die Umsetzung wichtiger verkehrspolitischer Ziele der Stadt, wie sie u.a. im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ und in diesem Nahverkehrsplan dargestellt sind, kann so nur eingeschränkt gewährleistet werden, da diese Pläne keine direkte Verbindlichkeit gegenüber den Verkehrsunternehmen entfalten. Ziel der Stadt ist es daher grundsätzlich, den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag zu überprüfen, an geänderte Ziele und Rahmenbedingungen, ggf. unter Einbeziehung weiterer Qualitäts- und Leistungsmerkmale (z.B. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Niederfluranteil...), anzupassen und wieder uneingeschränkt in Anwendung zu bringen, auch um den Verkehrsbetrieben Planungssicherheit zu geben.

Da der EU-Rechtsrahmen zum Öffentlichen Personennahverkehr noch nicht abschließend geklärt ist und die steuerrechtlichen Auswirkungen einer Vertragsänderung noch nicht vollständig überschaubar sind, muss für eine Überarbeitung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages, die aufwendige Abstimmungs-, Entscheidungs- und Genehmigungsverfahren erfordert, jedoch der richtige Zeitpunkt abgewartet werden. Der Nahverkehrsplan formuliert daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Arbeitsauftrag, die Rahmenbedingungen für eine Überarbeitung des Vertrages

regelmäßig zu überprüfen und zu gegebener Zeit eine Neufassung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages unter Berücksichtigung der Ziele des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und Öffentlicher Raum“, des Nahverkehrsplans und der finanziellen Möglichkeiten auch unter dem Aspekt möglicher Privatisierungen zu verhandeln und zur Genehmigung zu bringen.

9. Beteiligungsverfahren

Vom Oktober 2005 – Februar 2006 wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan durchgeführt. Insgesamt wurden 38 regionale Planungsverbände, ÖPNV-Unternehmen, benachbarte Landkreise, Städte und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie die 5 Stadtratsfraktionen angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Außerdem wurde umfangreich im Amtsblatt, in der Leipziger Volkszeitung und im Internet auf www.leipzig.de darüber informiert, dass der Nahverkehrsplan aufgestellt wird und Stellungnahmen dazu erwünscht sind. Den Plan konnte man sich im Internet als pdf-Datei herunterladen oder im Amt für Verkehrsplanung einsehen.

Am 30.11.2005 fand im Neuen Rathaus ein Bürgerforum mit ca. 50 Teilnehmern zum Nahverkehrsplan statt und am 12.01.2006 waren die Ortschaftsräte eingeladen, um speziell die Auswirkungen des Nahverkehrsplans auf die eingemeindeten Gebiete zu besprechen.

Insgesamt sind 53 Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan eingegangen mit 369 Einzelhinweisen. Diese wurden sorgfältig abgewogen und in die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplans eingearbeitet. Das Abwägungsprotokoll ist als Anlage dem Nahverkehrsplan beigefügt.

10. Beschlussvorschlag

1. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird als Arbeitsgrundlage für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs beschlossen.
2. Der Nahverkehrsplan ist dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig als Grundlage für die Erarbeitung seines Nahverkehrsplans zu übergeben.
3. Um die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs auch in Zukunft zu gewährleisten, wird die Verwaltung beauftragt, den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag zu prüfen und ggf. zu überarbeiten.