

Offener Brief

Grüne stimmen gegen Weiterführung der Linie 9 - Warum das?

Liebe Mitstreiter*innen des Ökolöwen,
sehr geehrte Petentinnen und Petenten der Petition zur Rettung der Linie 9,

die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Leipzig möchte sich mit diesem offenen Brief an Sie wenden, um unsere Positionierung um die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV im südlichen Connewitz transparent zu machen. Wir wünschen uns dazu gern auch offene Gespräche und stehen für Rückfragen sehr gern zur Verfügung.

In unserem Kommunalwahlprogramm 2014 steht unter dem Stichwort „Mobilität“ geschrieben:

„Bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV muss ein Schwerpunkt darauf liegen, auch die Außenstadtteile anzubinden, die noch nicht mit S-Bahn oder Straßenbahn erreicht werden können.“

Handelt es sich also um eine konsequente Entscheidung? **Ja**
Handelt es sich um eine ökologisch sinnvolle Entscheidung? **Ja**
Wird hier ein Wahlversprechen gebrochen? **Nein**

Wir erläutern hier unsere Argumente gegen eine Weiterführung der Linie 9 von Connewitzer Kreuz in Richtung Markkleeberg:

1. Landkreis Leipzig und Markkleeberg haben die Linie 9 abbestellt

Mit dem ÖPNV-Konzept haben sich Landkreis und die Stadt Markkleeberg bewusst für ein stärker vernetztes Busnetz in Markkleeberg entschieden. Dabei wurde ein breites Beteiligungsverfahren durchgeführt in dem sich eine Mehrheit der Markkleeberger Bürgerinnen und Bürger und der Stadtrat für das Buskonzept ohne die Linie 9 entschieden haben. Diese demokratische Willensbildung müssen und sollten wir akzeptieren und respektieren.

Durch die damit verbundene Abbestellung der Linie 9 bei der LVB zum 28. November 2015 und stattdessen die billigere Bestellung der Buslinie 70 wurden Mittel frei, die sogar noch eine weitere Buslinie des Landkreises in Markkleeberg ermöglicht haben und so zu einer stärkeren Vernetzung des ÖPNV in Markkleeberg führen.

2. Massive Fahrgastverluste durch den City-Tunnel

Die Linie 9 hat seit Inbetriebnahme des Citytunnels 25% der Fahrgäste verloren, da diese in die attraktivere S-Bahn abgewandert sind, mit der sie sehr schnell und bequem die Leipziger Innenstadt erreichen. Die Alternative des Einsatzes von Gelenkbussen begegnet dieser Nutzerentwicklung.

3. Straßenbahn parallel zur S-Bahn wird nicht gefördert

Mit der Inbetriebnahme des Citytunnels im Jahr 2013 bedeutet die Linie 9 paralleler Schienenverkehr nach Markkleeberg. Dies hat zur Folge, dass der Freistaat und der Landkreis, die ein großes Interesse an einer Stärkung des S-Bahn-Verkehrs haben, ab 28. November 2015 keine weitere finanzielle Förderung der Straßenbahnlinie 9 mehr bieten. Die Finanzierung läge also allein bei der LVB und ginge zu Lasten aller anderen Projekte in zahlreichen Stadtteilen.

4. Dringlichste Investitionsbedarfe für Linie 9 nicht finanzierbar

Da diese Entwicklung seit 2009 diskutiert und absehbar war, wurden keine Investitionen mehr in das Schienen- und Oberleitungssystem ab Connewitzer Kreuz in Richtung Markkleeberg mehr investiert, eine aus Sicht der LVB unternehmerisch sinnvolle Entscheidung, die von Politik und Gesellschafter (Stadt Leipzig) nie in Frage gestellt wurde. Kurzfristige Investitionen von 10 Mio. € wären nötig, sowie jährlich anfallende Betriebskosten von 1-2 Mio.€ für den Weiterbetrieb der Linie 9 die Folge.

Hinzu kommt, dass bei Erhalt der Straßenbahn 2 Züge (4 Tatra-Einzelwagen) vorerst erhalten werden müssten, was dem Ziel der Tatra-Ablösung widerspricht und Sofortkosten für Hauptuntersuchungen (für weitere 8 Jahre Nutzung) von über 800.000 € bedeuten. Für eine spätere notwendige Beschaffung von Neufahrzeugen fielen weitere über 4 Millionen € an.

Laut Kostenrechnung der LVB würden zum Erreichen der Wendeschleife am Bonhoeffer-Platz 800 Meter Doppelgleis auf dem Gebiet der Stadt Markkleeberg erhalten und erneuert werden müssen, das entspricht 40% der heutigen Streckenlänge auf Markkleeberger Gebiet (knapp 2.000 Meter), ohne dass die LVB hierfür Zuschüsse des Landkreises bekäme. Das Gebiet zwischen Forsthaus Raschwitz und Markkleeberg-Mitte ist dünn besiedelt und liegt im Einzugsbereich des S-Bf. Markkleeberg-Nord, so dass so gut wie keine Einnahme generiert werden kann. Die Straßenbahn würde dann vor dem eigentlichen Siedlungsschwerpunkt in Markkleeberg enden (Stadtmitte im Bereich der Rathausstraße und Markkleeberg-West), was insgesamt die schlechteste mögliche Lösung darstellt.

Zudem muss auch die Strecke Wildpark - Forsthaus Raschwitz in die Kostenbetrachtung einbezogen werden; das sind 1.400 Meter Doppelgleis außerhalb jeder Bebauung, deren Erhalt ohne eine Weiterführung in die Siedlungsschwerpunkte von Markkleeberg verkehrlich sinnlos und betriebswirtschaftlich hoch defizitär wäre. Die Siedlung Wolfswinkel liegt bereits im Einzugsbereich des S-Bf. Markkleeberg-Nord, hat lediglich rund 1.000 Einwohner und rechtfertigt allein keine Straßenbahnanbindung. Insgesamt müssten also zur Anbindung von lediglich drei nicht im unmittelbar gelegenen Einzugsbereich der S-Bahn gelegenen Haltestellen (Mathildenstraße, Koburger Brücke, Wildpark) 3,4 km Gleis erhalten werden, das sind 75% der Gesamtstreckenlänge.

Die Kosten der Sanierung der Infrastruktur allein im städtischen Abschnitt zwischen Connewitzer Kreuz und Forsthaus Raschwitz, also ohne die Betrachtung der noch verbleibenden 800m bis zum Bonhoeffer-Platz stellen sich somit folgendermaßen dar:

- innerhalb der nächsten 20 Jahre 12 Mio. €
- davon kurzfristig innerhalb der nächsten 5 Jahre (bis 2020) 8 Mio. €.
- davon sofort innerhalb eines Jahres: 1 Mio. €

5. Weiterbetrieb nimmt der LVB dringende Investitionsspielräume im Gesamtnetz der Stadt

Die Kosten für den Weiterbetrieb der Linie 9 würde ausschließlich durch die LVB zu tragen sein. Dies sind nicht nur die jährlichen Kosten von 1-2 Mio.€ sondern auch die oben dargestellten Investitionskosten in das Netz. Diese Mittel sind bei der LVB nicht vorhanden und würden zwangsläufig dazu führen, dass andere dringende Maßnahmen im Leipziger LVB-Netz in unabsehbare Zukunft verschoben werden müssten. Neben den existierenden Langsamfahrstrecken zählen hier auch die dringend notwendigen Straßenbahn- und Busersatzkäufe und das Technische Zentrum Heiterblick.

6. Immer weitere Tarifsteigerungen bei einem Weiterbetrieb der Linie 9

Die Kosten für den Weiterbetrieb der Linie 9 würde das für unsere Fraktion immens wichtige Ziel (was inzwischen auch fraktionsübergreifend unterstützt wird) die jährlichen Preissteigerungen bei den Tickets im MDV bzw. bei den LVB zu stoppen, auf Jahre unmöglich erreichbar werden lassen.

7. Keine Qualitätsverschlechterung durch Buslinie 70

Die alternative Buslinie 70 wird ab 28.11. im gleichen Takt und auf der gleichen Strecke fahren wie die Linie 9 bislang. Eine Qualitätsverschlechterung ist lediglich durch den notwendigen Umstieg am Connewitzer Kreuz erkennbar. Kapazitätsengpässe beim Busbetrieb können allenfalls an besucherstarken Tagen des Wildparks entstehen. Auch wenn beispielsweise Schülergruppen der Albert-Schweitzer-Schule einen Besuch im Wildpark planen, sollte sich eine vernünftige Lösung finden lassen. Hierzu hat die LVB signalisiert, operativ reagieren zu wollen, so bspw. mit dem Einsatz zusätzlicher Busse. Hier nehmen wir das Unternehmen gern beim Wort.

Zudem wird die Linie 9 zukünftig bis Connewitz-Straßenbahnhof fahren, die Fahrzeiten werden entsprechend der Linie 11 versetzt, sodass es quasi zu einer Verdopplung des dortigen Straßenbahnangebotes kommen wird. Dies wird zusätzliche Fahrgäste vom ÖPNV überzeugen, was letztlich die prognostizierten Fahrgastrückgänge durch einen Busverkehr mehr als kompensieren wird.

8. Ökologisch wertvoll ist letztlich das, was für das Gesamtsystem ÖPNV am besten ist

Da wir mit dem Vorwurf konfrontiert werden, die Entscheidung gegen die Linie 9 sei eine unökologische Abkehr grüner Prinzipien, sei an dieser Stelle deutlich gesagt, dass dies mitnichten der Fall ist. Dies begründet sich einerseits damit, dass der Bau einer Wendeschleife auf Leipziger Gebiet die eine ökologische Bankrotterklärung wäre, da links und rechts der Koburger Straße Landschaftsschutzgebiet ist und ein Eingriff in dieses weder genehmigungsfähig, noch ökologisch verantwortbar wäre. Der am Wildpark vorhandene Parkplatz bietet zudem nicht annähernd den Platz für eine Wendeschleife und würde zudem zu einem Wegfall sämtlicher Parkmöglichkeiten am Wildpark führen.

Dass die Entscheidung gegen die Fortführung der Linie 9 keine Entscheidung gegen Abkehr ökologischer Zielstellungen ist, erklärt sich aber andererseits auch dadurch, dass die unverhältnismäßig hohen Kosten, die mit Weiterführung der Linie 9 auf LVB und Stadt zukämen, an diversen anderen Stellen im Leipziger ÖPNV dringend gebraucht werden. Investitionen im Gesamtnetz der LVB, in neue schadstoffreduzierte Busse, leisere Bahnen, neue und ruhigere Gleise und in die Elektromobilität dienen dem Ziel, den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen und damit einer Stärkung umweltfreundlicher Mobilität.

Die Weiterführung der Linie 9 würde massiv Spielräume für eine ökologische Mobilität verbauen.

Auch der Einsatz von Bussen bedeutet nicht zwangsläufig eine schlechtere Umweltbilanz. Am Connewitzer Kreuz wird eine Ladesäule für E-Busse gebaut und zunächst für die Linie 89 genutzt. Nach einer Erprobung der Technologie sind wir zuversichtlich, dass der Erwerb und Einsatz von E-Bussen auf der Linie 70 folgt und somit das Ziel umweltfreundlicher Mobilität weiter vorantreibt. Nebenbei erwähnt fahren auch die Straßenbahnen der LVB nicht mit Ökostrom.

9. Öffentlichkeitsbeteiligung jetzt – und zwar richtig

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat sowohl die Stadtverwaltung als auch die LVB dazu aufgerufen, eine angemessene Öffentlichkeitsbeteiligung einzuleiten und Vor- und Nachteile einer Fortführung der Linie 9 bzw. des verfolgten alternativen Buskonzeptes gegenüberzustellen und mit den Bürgerinnen und Bürgern zu diskutieren.

Bis dahin sollte aus unserer Sicht eine voreilige Entscheidung vermieden werden, sondern sich auch entsprechend Zeit für eine Bewertung der alternativen Überlegungen/Vorschläge durch Ökolöwe und Pro Bahn genommen werden.

10. Nachhaltiger und Ökologischer Ausbau des ÖPNV weiter oberstes Ziel grüner Politik

Nochmal zurück zu unserem Kommunalwahlprogramm 2014:

„Bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV muss ein Schwerpunkt darauf liegen, auch die Außenstadtteile anzubinden, die noch nicht mit S-Bahn oder Straßenbahn erreicht werden können.“

Connewitz und auch die Stadt Markkleeberg sind auch zukünftig gut an den ÖPNV angebunden. Die Straßenbahnen 9 und 11 fahren durch Connewitz, die S-Bahn sowohl durch Connewitz als auch durch ganz Markkleeberg. Zudem wird der grenzüberschreitenden Bus 70 von Connewitz aus Markkleeberg und so auch die touristischen Zentren am Cospudener See anbinden. Im Abschnitt Connewitz, Kreuz – S-Bf. Connewitz wird der Fahrplan so angepasst, dass zwischen den Linien 9 und 11 ein Taktversatz entsteht und somit eine echte Angebotsverdoppelung in diesem Abschnitt stattfindet.

Durch einen Verzicht auf eine allein durch die LVB finanzierte Weiterführung der Linie 9 bis Markkleeberg wird das verfolgte Ziel, das LVB-Netz weiter zu verdichten und auch zukünftig die Außenstadtteile Leipzigs mit dem ÖPNV anzubinden, auf absehbare Zeit nicht erreichbar sein.

Insofern entspricht unser Nein gegen den Antrag den grünen Forderungen nach einem qualitativ guten, nachhaltigen und ökologischen ÖPNV in Leipzig