

Pressemitteilung zum Ausbau der Bushaltestelle „Altenburger Straße/MDR“**Mai 2016**

In Abstimmung mit den Leipziger Verkehrsbetrieben wird von der Stadt Leipzig gegenwärtig die Bushaltestelle Altenburger Straße / MDR der Linie 70 ausgebaut. Für die kleine Station als eine von vielen im Stadtgebiet ist keine besondere Aufmerksamkeit nötig. Mit dem Ausbau wird die mit Abstand ungünstigste Streckenführung der Buslinie 70 zementiert. Die Investitionen in diese Haltestelle erweisen sich als vermeidbare Geldvernichtung.

Bis 2001 wurde die Richard-Lehmann-Straße von der Straßenbahnlinie 22 bedient, danach folgte mit der Liniennetzreform die Buslinie 70. Die damalige Linie 22 wurde nicht ohne Grund eingestellt, insbesondere der lange Abschnitt der Richard-Lehmann-Straße zwischen Altem Messegelände und der Südvorstadt war schwach ausgelastet. Aufkommensrelevante Anlieger gibt es bis heute nicht. Lediglich mehrere Autohäuser haben sich angesiedelt. Auch die Linie 70 wird in diesem Abschnitt nur marginal nachgefragt.

Pro Bahn hat aus diesem Grund den LVB bereits vor zwei Jahren einen alternativen Verlauf der Buslinie 70 vorgeschlagen, welcher finanzierungsneutral wesentlich mehr Menschen erreicht und dem zufolge mit einer viel besseren Auslastung verbunden ist. Bis heute gab es darauf keine Reaktion.

Die vorgeschlagene Führung der Linie 70 kommt ohne die Haltestelle Altenburger Straße /MDR aus. Im Anhang wird der alternative Verlauf als Zeichnung erklärt und die wesentlichen Etappen kurz umrissen. So wird beispielsweise das Seeburgviertel erstmals direkt angebunden. Auch der zentrale Bereich der Universitätskliniken bekommt die lang ersehnte Station vor der Tür. Die Gartenstadt Marienbrunn kämpft seit ihrer Entstehung 1913 um einen ÖPNV-Anschluss in östlicher Richtung. Allein diese Schwerpunkte zeigen, dass der Weg des Ignorierens und des Schaffens entgegengesetzter baulicher Tatsachen nicht der richtige sein kann.

Überschläglich sind mehrere Tausend Fahrgäste auf dem neuen Verlauf zu erwarten, davon geschätzt mehrere 100 bis über 1.000 Neu-Fahrgäste. Mehr Fahrgäste bedeuten auch mehr Einnahmen. Diese müssen im Fokus der Anstrengungen der LVB stehen, denn das Unternehmen selbst hat sich mit der Strategie „Fokus25“ das Ziel gesetzt, bis 2025 eben jene 25% Marktanteil zu erreichen, welche auch die Stadtverordneten im Beschluss des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und Öffentlicher Raum im vergangenen Jahr der Verwaltung als zu erfüllende Aufgabe mitgegeben haben. Der Ausbau der Bushaltestelle Altenburger Straße steht dieser Verpflichtung völlig entgegen.

Konsequenterweise muss dieses Vorhaben als Geldverschwendung eingestuft werden, symbolisch für zahlreiche weitere Stellen, an denen zu langsam, zu zaghaft und ziellos ausgebaut oder abgewartet wird. Pro Bahn fordert deshalb dringend Dialog und Handeln ein, zumal zusätzlich gewonnene Fahrgäste auch zusätzliche dringend benötigte Einnahmen bedeuten. Und ein Ende der vergeudenden Baustellen!

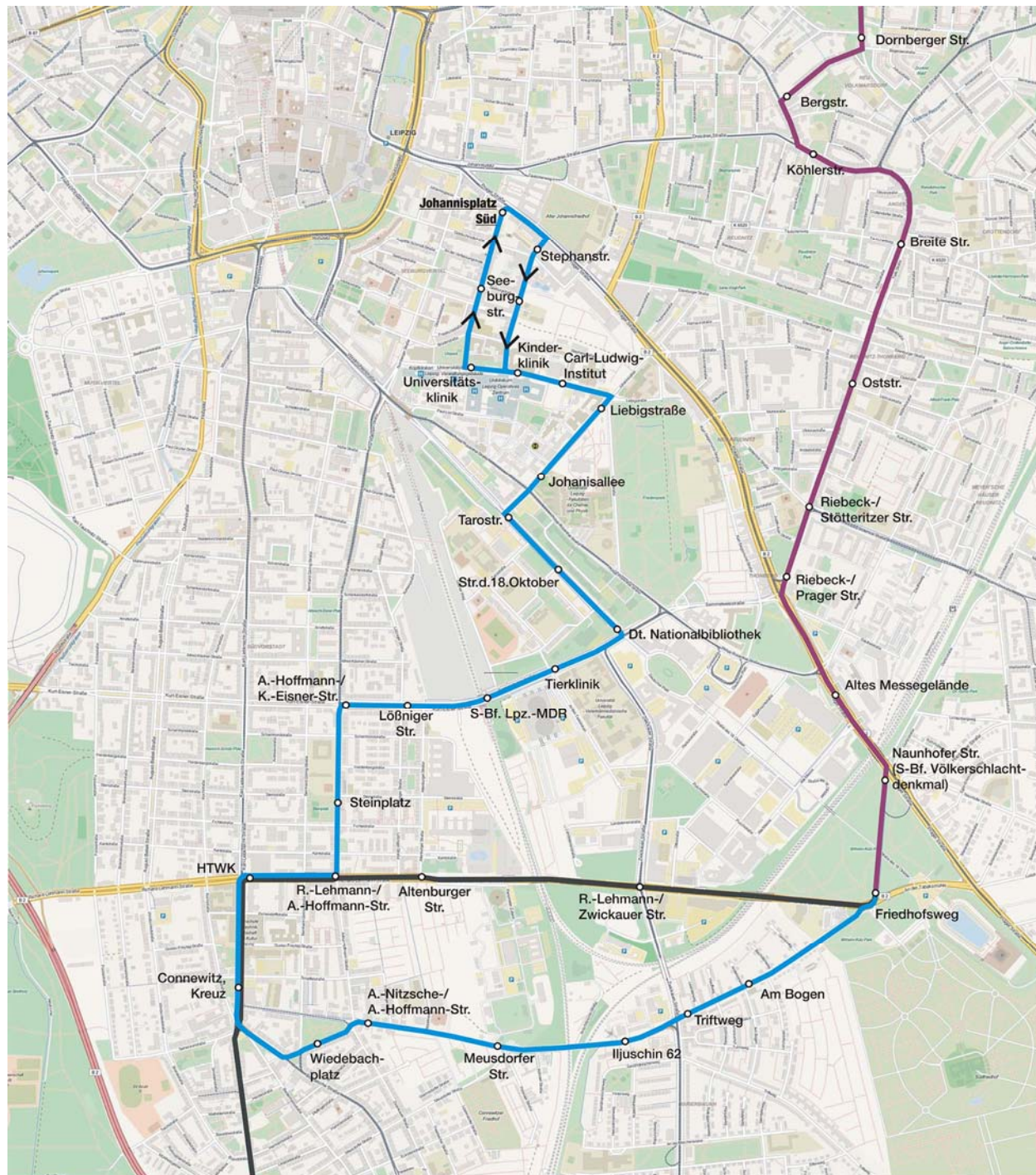
Pro Bahn e.V., LV Mitteldeutschland
Der Vorstand

03.05.2016

Für Rückfragen: Carsten Schulze, Tel. 0177 / 85 29 719

Anhang:

Die Streckenführung



Blau: ProBahn-Vorschlag

Violett: Bestand, unverändert

Schwarz: Bestand, entfällt

Pluspunkte der Streckenführung

- 1.: Die Streckenführung ändert sich westlich der Station „Friedhofsweg“, im Bestand ist die Linie 70 violett dargestellt. Zukünftig nicht mehr vom Bus 70 bediente Abschnitte sind schwarz, der ProBahn-Vorschlag ist blau gekennzeichnet.
- 2.: Anstatt durch die Richard-Lehmann-Straße fährt die 70 zukünftig durch die Straße „An der Tabaksmühle“, damit wird die angrenzende Gartenvorstadt Marienbrunn erstmals seit über 100 Jahren direkt in östliche Richtung angebunden. Gleichzeitig bekommt der Stadtteil eine schnelle direkte

Anbindung an den S-Bf. Völkerschlachtdenkmal, als adäquaten Ersatz für den im Jahre 2012 entfallenen früheren Halt Marienbrunn.

3.: Der neu gebaute Kindergarten Am Bogen bekommt eine Station unmittelbar davor, für Berufstätige wird der kombinierte Weg zur Kita und weiter zur Arbeit absolut einfach.

4.: Zwischen der Station „Triftweg“ und Connewitz fährt die 70 gebündelt mit der Linie 10, damit reduziert sich die Wartezeit drastisch, die wichtige Querverbindung wird deutlich attraktiver.

5.: Völlig neu entsteht eine Haltestelle vor dem großen Studentenwohnheim und dem Gaststättenflugzeug Iljuschin 62. Davon profitiert auch die dichte Wohnbebauung südlich.

6.: Der wichtige Umsteigepunkt „Connewitz Kreuz“ wird von Nordosten her schneller erreicht, da der Fahrweg kürzer ist. Für die bisherige Führung als Bus 70 nach Markkleeberg West muss eine andere Linie eingerichtet werden. Das stellt keinen Nachteil dar, denn das Potenzial der durchfahrenden Fahrgäste ist sehr niedrig.

7.: Der Campus HTWK bleibt in gleicher Fahrzeit an den Nordosten angebunden, lediglich die Straßenseite ändert sich.

8.: Zwischen „Connewitz Kreuz“ und der Station „Arthur-Hoffmann-/Kurt-Eisner-Straße“ fährt die 70 gebündelt mit der Linie 9. Damit wird ein stark wachsender Teil der Südvorstadt doppelt so gut angebunden.

9.: An der Kreuzung Kurt-Eisner-/Arthur-Hoffmann-Straße biegt die Linie 70 in die Eisnerstraße ab, kann ab dort gebündelt mit der Buslinie 74 deren Stationen mitnutzen.

10.: Die Schnittstelle zur S-Bahn-Stammstrecke (5 Minuten-Takt in beide Richtungen) wird nun besser verknüpft. Für die rund 2.500 Fahrgäste der S-Bahn bietet sich die Nutzung des Busses als Zubringer an, aktuell fährt die einzige Linie 74 dort zu selten. Eine bessere Anbindung kann den Berechnungen zufolge die Umsteigeranzahl verzehnfachen.

11.: Die Station „Tierklinik“ wird neu eingerichtet. Von dort aus ist der Haupteingang der Tierkliniken auf kurzem Wege erreichbar, ebenso ein erheblicher Teil der hochdichten 11-geschossigen Wohnbebauung nördlich der Semmelweisstraße, an der bislang vorbei gefahren wird.

12.: Völlig neu ist eine Linienführung durch die Straße des 18. Oktober. Im Gegensatz zur von der Straßenbahn genutzten Philipp-Rosenthal-Straße ist diese beidseitig dicht bebaut und weist auch nutzbare Wege in die Blocktiefe auf. Nahe an der Kreuzung zur Semmelweisstraße wird die Haltestelle „Nationalbibliothek“ eingerichtet, damit die Wege dorthin kurz bleiben.

13.: Gegenüber der Studentenwohnheime entsteht die Station „Straße des 18. Oktober“, mit kurzen Wegen werden mehrere 1.000 Anwohner erreicht.

14.: An der Einmündung der Johannissallee entsteht die Station „Tarostraße“. Diese bindet nicht nur weitere Anwohner in 11- und 16-geschossigen Wohnhäusern an, sondern bietet einer Grundschule und einem Gymnasium sowie der Schwimm- und Kaufhalle eine direkte Anbindung.

15.: Die Stationen „Johannissallee“ und „Liebigstraße“ aus dem Bestand der Buslinie 60 werden mitgenutzt. Umsteigen in die Straßenbahnlinien 2 und 16 ist dort wie immer möglich.

16.: Die Buslinie 70 biegt in die Liebigstraße ein und erschließt damit das Gebiet der Universitätskliniken direkt. Eine Station „Carl-Ludwig-Institut“ sorgt für kürzeste Wege am Ostende der Straße, die Station „Kinderklinik“ erklärt sich selbst. Aufgrund der ohnehin sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeit dort ist der sehr dichte Stationsabstand kein Problem.

17.: Ab der Einmündung der Stephanstraße verläuft die Buslinie 70 als große Blockumfahrung im Richtungsbetrieb, ähnlich wie die Linie 89 im Musikviertel. Es wird im Uhrzeigersinn gefahren. Die Station „Universitätsklinik“ ist direkt vor dem Haupteingang (Operative Kliniken), danach wird durch die Talstraße in das Seeburgviertel gefahren.

18.: Die Haltestellen „Seeburgstraße“, je nach Richtung in der Talstraße und Stephanstraße gelegen, binden das stark wachsende Seeburgviertel direkt an. Die weiterhin fehlende direkte Innenstadtverbindung ist hierbei vertretbar, denn diese Distanz kann so gut zu Fuß zurück gelegt werden, dass eine ÖPNV-Reisekette mehr Vorteile bietet, wenn andere wichtige Areale und Punkte im Stadtgebiet via Bus erreichbar werden.

19.: Die Endstelle „Johannisplatz Süd“ liegt am Nordende der Talstraße im Seitenbereich. Dort besteht ausreichend Platz für das Stehenbleiben des Busses während der Wendezeit, ohne übrigen Wohngebietsverkehr zu behindern. Von hier aus ist direkt das Grassimuseum und mehrere große Verwaltungs- und Ärztehäuser erreichbar, als auch die Haltestellen der Stadtbahnlinie 15 und – mit dem Fußweg vor dem Haupteingang Grassimuseum verbunden – auch die Haltestellen in der Dresdner Straße für die Linien 4 und 7. Damit werden das Klinikgelände und das gesamte Seeburgviertel pragmatisch an die wichtigen Ost-West-Achsen der Straßenbahn angebunden.

20.: Der Umlauf beginnt mit einer kurzen Fahrt durch die Prager Straße und biegt in die Stephanstraße ein, wo direkt am Kreuzungspunkt zur Goldschmidtstraße eine Haltestelle entsteht. Erreichbar wird das Max-Planck-Institut, neue große Wohnanlagen, auch das Areal der Alten Buchhändlerbörse und des ehemaligen Technischen Rathauses, wo zurzeit mehrere 100 Wohnungen neu geschaffen werden. Das Areal wird ein Aufkommensschwerpunkt, dessen alleinige Anbindung an eine Stadtbahnlinie nicht ausreicht um die vielfältigen Wegebeziehungen im zentralen Stadtgebiet abzubilden.

21.: Ab der Haltestelle „Kinderklinik“ ist der Linienverlauf in beide Richtungen wieder vereint. Auch von dort kann das Gros des Klinikaufkommens rasch die südlichen Stadtviertel erreichen, alle wichtigen Straßenbahn- und S-Bahn-Achsen sind ideal zum Umsteigen verknüpft. Gegenüber dem heutigen notwendigen Fußweg zum Bayerischen Bahnhof (Linien 2, 9, 16, 60 und alle S-Bahnen) ist gerade für Menschen mit körperlichen Einschränkungen die bessere Lösung. Das Klinikareal insgesamt wird täglich von ca. 10.000 Menschen aufgesucht.

Minuspunkte der Streckenführung

22.: Die Station Richard-Lehmann-/Zwickauer Straße ist nicht mehr an die Linie 70 angebunden. Als Anlieger tritt der Bedarf einiger Autohäuser gegenüber den oben geschilderten Bedürfnissen zurück. Via Linie 16 bleibt das Areal weiterhin hochwertig im ÖPNV-Netz der Stadt verankert. Größeres Wachstumspotenzial ergibt sich nicht. Die Umsteigebeziehung kann zukünftig bereits am Triftweg realisiert werden, welcher mit Linie 10 sogar noch bessere Taktbeziehungen aufweist.

23.: Die Haltestelle Altenburger Straße / MDR, Anlass dieser Übersicht, ist der einzige Punkt, an dem das ÖPNV – Netz ohne Ersatz ausgedünnt wird. Das Aufkommen ist im Vergleich zu anderen Bushaltestellen und erst recht im Verhältnis zu Straßenbahnstationen „überschaubar“. Der namensgebende MDR sorgt nicht für die Nachfrage, welche die Anzahl der Mitarbeiter erwarten lässt. Mit dem S-Bahnhalt Leipzig MDR besteht ohnehin eine mehrfach schnellere Anbindung, (die mit Herstellung der seit 2 Jahren fehlenden Wegeverbindung deutlich verbessert wird). Auch das Panometer benötigt eine anders zu kommunizierende ÖPNV-Anbindung. Der Bus 70 stellt bislang aufgrund der ungünstigen Gesamtlage im Netz nicht die relevante Verknüpfung des Panometers mit dem Stadtgebiet dar. Wesentlich praktischer

ist der Fußweg durch das Stadtwerkegelände zur Station „Meusdorfer Straße“ der Linie 10 (und auch 70 im neuen Verlauf) und ein Fußweg zur nahe gelegenen S-Bahn-Station Leipzig MDR.

24.: Der Streckenast nach Markkleeberg West wird seit Ende November 2015 von der Buslinie 70 bedient. Im Vergleich zur Vorgängerlinie 9 sackten die Fahrgastzahlen drastisch ab, so dass die Verlängerung zwar zusätzliche Busse benötigte, doch keinesfalls zufriedenstellende Einnahmen durch Fahrgelder bringt. Der ProBahn-Vorschlag legt eine Auslastung nahe, die um ein Vielfaches größer ist. Dabei werden nicht nur bisherige Nutzer anderer Linien auf diese neue Verbindung gelockt, sondern Neukunden in erheblichen Umfang generiert. Für die Bedienung von Markkleeberg West muss demnach eine andere Lösung gefunden werden, denn die gesamtstädtischen Ziele, von der LVB selbst im Programm Fokus25 festgeschrieben, sind höher zu gewichten als schwach nachgefragte Strecken ins Umland. Die Menge nötiger (Gelenk)Busse ist damit grundsätzlich vorhanden.

Funktionale Bewertung der Streckenführung

Zukünftig müssen die Entwicklungen im ÖPNV-Netz allgemein und insgesamt einer Bewertung standhalten, wie das Netz mit den Funktionen einer Stadt verwoben ist. Dazu zählen vordringlich die Erreichbarkeiten von Schulen und Kindergärten, den Kaufhallen und Einkaufsschwerpunkten, Öffentlichen Einrichtungen und – verbunden mit deutlich attraktiveren Fußwegen als bisher – die Wohngebietsentwicklung. Seit 2 Jahren neu und noch völlig unterentwickelt ist der Aspekt der S-Bahn-Anbindung.

Die Buslinienführung des ProBahn-Vorschlags bindet etablierte Wohngebiete erstmals an (Marienbrunn, Straße des 18. Oktober) und wird es für die Nachverdichteten Areale leisten (z.B. in der Südvorstadt, wo zahlreiche Lückenschlussprojekte umgesetzt werden).

Bildungseinrichtungen für Groß und Klein sind ebenfalls wesentlich besser mit dem ProBahn-Vorschlag erreichbar: KiTas gibt es entlang der Strecke mehrere, Grundschulen (Steinplatz, Tarostraße), Oberschulen (Connewitzer Kreuz), Gymnasien (Tarostraße), Spezialschulen (optimaler Umstieg zu Schulen der Märchenwiese und Gymnasium in Lößnig) geplanten Schulstandorten (am S-Bf. MDR) und zu Hochschulen (HTWK, Nationalbibliothek, Tierkliniken und Max-Planck-Instituten)

Besonders wichtig ist die Einbeziehung der wichtigen Buslinie 70 ins Linienkonzept der LVB: Vom Nordosten her stellt sie die wichtige Tangentiale entlang der Riebeckstraße dar. Die vorgeschlagene Verbindung via Marienbrunn verlängert diese Funktion wirksamer als durch die R.-Lehmann-Straße. Die gemeinsamen Führungen mit den Linien 10 (6 Stationen), 9 (5 Stationen) und 74 (5 Stationen) sind wirksame Taktverdichtungen, welche für diese Relationen das Umsteigen erst interessant machen, da die Wartezeiten kürzer werden.

Der S-Bf. Leipzig MDR hat entlang der Stammstrecke (S-Bahnen im 5-Minuten-Takt) die baulich kürzesten und einfachsten Umsteigewege. Gleichzeitig ist er am schlechtesten angebunden, was sich in der relativ niedrigen Anzahl Umsteiger (ca. 200 am Tag) niederschlägt. Eine bessere, das heißt viel häufigere, Anbindung mit weiteren Buslinien kann diesen Wert verzehnfachen. Damit ergeben sich für die Anwohner im Süden und Südosten neue und attraktive Verbindungen. Die S-Bahn hilft somit auf den sonst überlasteten Stadtbahnstrecken sogar zu einer Entlastung, da sich die Verkehrsströme auf mehrere Richtungen verteilen.

Das in der Strategie „Fokus25“ verankerte Wachstum zusätzlich zur wachsenden Stadt erfordert die geschickte Ausnutzung aller Kapazitäten. Der ProBahn-Vorschlag kann das leisten, die nun ausgebaute Haltestelle, welche den bisherigen Verlauf durch die öde laute R.-Lehmann-Straße zementiert, schafft das nicht. Nötig ist der Mut zur Veränderung!

Tabellarische Übersicht:

Haltestelle	Anwohner	Umsteigen in die Linien	Einkaufen	Kitas	Schulen	Schwerpunkte
Am Bogen (neu)	1.000	-		x		Gartenstadt
Triftweg	1.500	10/16	x			
Iljuschin 62 (neu)	625	10				
Meusdorfer Str.	50	10				Fußweg Panometer
A.-Nitzsche-/A.-Hoffmann-Str.	1.250	10		x		
Wiedebachplatz	3.000	10	x	x		
Connewitzer Kreuz	2.000	9/10/11/ 89/107	x	x	x	Campus
HTWK	2.250	9/10/11		x	x	Campus
R.-Lehmann-/A.-Hoffmann-Str.	3.000	9				Fußweg MDR
Steinplatz	3.000	9	x		x	Fußweg Mediacity
A.-Hoffmann-/K.-Eisner-Str.	3.750	9/60/74				
Lößniger Straße	1.500	74		x	(x)	
S-Bf. Leipzig MDR	0	S1/S2/S3/ S4/S5/74			(x)	S-Bahn Stammstrecke
Tierklinik (neu)	750	74				
Dt. Nationalbibliothek	850	2/16/74	x			Nationalbibl.
Straße des 18. Oktober (neu)	3.250	-		x		
Tarostraße (neu)	1.625	-	x	x	x	Schulen
Johannisallee	300	2/16/60				Universität
Liebigstraße	0	60				Universität
Carl-Ludwig-Institut (neu)	0	-				Uniklinik
Kinderklinik (neu)	0	-				Uniklinik
Universitätsklinik (neu)	250	-				Uniklinik
Seeburgstraße (neu)	3.000	-			x	
Johannisplatz Süd (neu)	1.000	4/7/15				Grassimuseum
Stephanstraße (neu)	2.500	-				