

Bericht zu den Ergänzenden Anforderungen gemäß Anlage 2/6

1 Einleitung

Der in der 36. Ratsversammlung am 20.06.2007 beschlossene Nahverkehrsplan regelt die Rahmenbedingungen des ÖPNV in der Stadt Leipzig. Die Betrauung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH mit der Erbringung von Verkehrsleistungen ist durch die Aufgabenträgerin Stadt Leipzig mit Beschluss der Ratsversammlung (RBlV 1754/09) am 28.10.2009 erfolgt.

Gemäß der Rechtsprechung des EuGH in der Rechtssache „Altmark Trans“ vom 24.07.2003 muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein (1. Kriterium). Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zu deren Erbringung die LVB durch die Betrauung verpflichtet werden, gelten – bezogen auf das Verkehrsangebot und unter Berücksichtigung aller ÖPNV-Leistungen in der Stadt Leipzig – für alle Verkehrsleistungen, die in der Stadt Leipzig noch erbracht werden müssen, damit die in diesem Betrauungsakt präzisierten Zielstellungen des Nahverkehrsplans erreicht werden.

Bestandteil der Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist die Erfüllung der Ergänzenden Anforderungen, welche in Anlage 2/6 niedergelegt sind. Auf Wunsch der Stadt Leipzig wurde der nachfolgende Bericht erarbeitet. Dieser erläutert die Maßnahmen, welche die LVB in den Jahren 2013 und 2014 zur Erfüllung der definierten Anforderungen des Nahverkehrsplanes im Zusammenhang mit der Betrauung erbracht haben. In den Anlagen 1 und 2 zum Bericht ist des Weiteren eine Gesamtbetrachtung zu den Anforderungen des Nahverkehrsplanes und deren Erfüllungsstand aufbereitet.

2 Vorgabe des Aufgabenträgers im Rahmen des Nahverkehrsplanes

2.1 Fahrbetrieb

2.1.1 Flächenhafte Erschließung des Stadtgebietes

In den Jahren 2013 und 2014 wurden zur Verbesserung der Feinerschließung 12 neue Haltestellen eingerichtet.¹

Mit Einführung der Buslinie 91 (Wahren – Porsche / Güterverkehrszentrum) zum 14.12.2014 wurde das letzte schlecht erschlossene Gebiet der Kategorie A beseitigt. Die Linie 91 wird in Kooperation mit der Firma Auto-Webel betrieben und löst im Stadtgebiet Leipzig deren Linie 190 ab, die bis dahin allein die ÖPNV-Erschließung des GVZ verantwortete. Für die Linie 91 hat die LVB eine einstweilige Erlaubnis bis zum 13.12.2016 erhalten. Bis dahin wird geprüft, ob das erheblich ausgeweitete Angebot

¹ BMW Presswerk (Li. 82, 86), DB Schenker LZA Süd (Li. 86), Gottfried-Keller-Straße (Li. 75, 172), Härtelstraße (Li. 2, 9, 16), Messeallee DB Schenker (Li. 86), Münzgasse (Li. 10, 11), Plaußig Fuchsberg (Li. 83), Porsche Nordtor (Li. 91), GVZ Nord, Großmarkt Leipzig (Li. 91), GVZ Nord, Sattlerweg (Li. 91), Wachbergallee (Li. 62), Zollschuppenstraße (Li. 60)

(annähernde Verdoppelung des Fahrtenangebots montags bis freitags) in ausreichendem Maße angenommen wird, so dass es dauerhaft beibehalten werden kann. Da die Linie nur zu einem geringen Teil durch Zuschüsse der Stadt Leipzig und des ZVNL (die Linie 91 ist Bestandteil des überregional bedeutsamen PlusBus-Netzes) finanziert werden kann, ist die Nutzerfinanzierung eine unabdingbare Voraussetzung. Zentraler Baustein ist der Abschluss eines Job-Ticket-Vertrags mit der Fa. Porsche AG, in dem sie sich auf 2 Jahre befristet zur Abnahme einer Mindestanzahl von Job-Tickets verpflichtet hat.

Die Zukunft der im März 2011 eingerichteten und von Sponsoren finanzierten Quartiersbuslinie 66 („Grünolino“) ist nicht gesichert. Zwar haben sich die Sponsoren noch einmal bereit erklärt, sich ein weiteres Jahr bis März 2016 zu engagieren, haben jedoch einerseits die Zahlungen gekürzt und andererseits die Erwartung geäußert, dass sich die Linie danach selbst tragen oder in den Nahverkehrsplan aufgenommen und damit in die Finanzierung durch die Stadt Leipzig übergehen muss. Zwar erfreut sich der Grünolino einer nach wie vor hohen Fahrgastnachfrage und hat sich mittlerweile für viele insbesondere ältere Grünauer zum unverzichtbaren Bestandteil der Nahmobilität entwickelt, so dass die geringere Sponsorenfinanzierung durch höhere Fahrgelderlöse kompensiert werden kann, jedoch reichen diese allein nicht aus, um die Betriebskosten vollständig zu decken. Eine weitere Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit der Fahrgelderlöse ist nicht mehr möglich, da aufgrund der engen Straßenverhältnisse und der teilweise tonnagebeschränkten Straßen nur der Einsatz eines Kleinbusses möglich ist, der bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen stößt.²

Mit der Neuordnung der Busverkehre im Landkreis Leipzig zum 15.12.2013 haben die LVB alle ausschließlich innerhalb des Landkreises Leipzig verkehrenden Regionalbuslinien sowie die stadtgrenzenüberschreitenden Linien 107, 120 und 141 an die Regionalbus Leipzig GmbH (vormals PVM Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH) abgegeben. Die von diesen drei genannten Linien bedienten innerstädtischen Abschnitte werden parallel auch von LVB-Linien bedient, die bereits für sich allein genommen die Anforderungen des Nahverkehrsplans erfüllen. Eine Ausnahme bilden die Stadtteile Knautnaundorf und Rehbach, die von der LVB-Linie 63 und der RL-Linie 120 bedient werden; hier werden die Anforderungen des NVP nur im Zusammenspiel beider Linien erfüllt.

Im Gegenzug gingen die bei den LVB verbleibenden stadtgrenzenüberschreitenden Buslinien 61, 65, 75, 81, 108, 130, 131, 143, 161, 172, 173, 175, 176, N2, N4, N6 und N9 im Rahmen einer Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig sowie den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen auch mit ihren außerhalb des Stadtgebiets liegenden Abschnitten in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Leipzig über und wurden in die Betrauung aufgenommen. Somit konnte sichergestellt werden, dass sich die Anbindung der peripher gelegenen Stadtteile an die Kernstadt und die umliegenden Gemeinden nicht verschlechtert.

² Stand Februar 2016: Die Leipziger Verkehrsbetriebe werden den Grünolino mindestens bis März 2017 weiter betreiben.

2.1.2 Radial- und Tangentialverbindungen

Die Mindeststandards des Nahverkehrsplans zu radialen und tangentialem Verkehrsverbindungen werden seit Einführung des „Netzes 2010“ vollumfänglich eingehalten. Der Erfüllungsgrad hat sich seitdem in folgenden Punkten verändert:

- Auf den Straßenbahnenlinien 3, 4 und 12 wird seit Fahrplanwechsel im November 2012 am Samstag zwischen 10 und 18 Uhr ein 10-Minuten-Takt statt des vormaligen 15-Minuten-Taktes angeboten. Diese Angebotsverbesserung dient als Test im Hinblick auf eine mögliche Ausweitung auf das übrige Straßenbahnnetz und Teile des Busnetzes.
- Auf der Straßenbahnenlinie 14 wird seit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 Montag bis Samstag ein 15-Minuten-Takt statt des vormaligen 20-Minuten-Taktes angeboten. Damit wurde die radiale Anbindung des Stadtteils Plagwitz an das Stadtzentrum deutlich verbessert.

2.1.3 Sonderverkehre, Veranstaltungsverkehre

Im Berichtszeitraum vom 01.01.2013 bis 31.12.2014 fanden insgesamt 4 Großkonzerte (11.06.2013 Depeche Mode, 07.07.2013 Bruce Springsteen, 13./14.06.2014 Udo Lindenberg) in der Red-Bull-Arena statt. Ferner kam es aufgrund des sportlichen Erfolges von RB Leipzig, welcher nunmehr in der 2. Bundesliga spielt, zu einer erheblichen Erhöhung der Zuschauerzahlen bei Heimspielen. Mittlerweile haben sich diese bei durchschnittlich 25.000 eingepiegelt. Zu allen Veranstaltungen konnte die LVB bedarfsgerechte Sonderleistungen anbieten. Dabei wurde bei Veranstaltungen mit einem Großteil auswärtiger Besucher das Sonderlinienkonzept, welches alle Leipziger P&R Plätze umstiegsfrei mit der Red-Bull-Arena verbindet, zur Anwendung gebracht.

2.2 Infrastruktur

2.2.1 Gesamtnetz

Die LVB stellen sicher, die Infrastruktur des Gesamtnetzes für Straßenbahn gemäß den Gestaltungsanforderungen des Nahverkehrsplanes und den Bestimmungen des Straßenbenutzungsvertrages zwischen der Stadt Leipzig und den LVB vom 09.11.1999 sowie der Einzelvereinbarung zum Straßenbenutzungsvertrag zwischen dem Tiefbauamt der Stadt Leipzig und den LVB vom 15.03.1999/22.03.1999, zu unterhalten und zu verändern (Vgl. NVP: S. 46-49, S. 56-61).

Um diese vorgenannte Veränderung und Unterhaltung durchführen zu können, sind die LVB in ständigen Gesprächen mit Vertretern des Landes und des Bundes um die erforderlichen Fördermittel für investive Verbesserungen zu akquirieren. Die Fördermittel konnten in den Jahren 2013 und 2014 bereits auf knapp 19 Mio. EUR gesteigert werden. Für die Zukunft ist es dringend erforderlich, die Fördermittel weiter zu erhöhen, denn nur mit ausreichend Fördermitteln ist es möglich das Streckennetz weiter zu modernisieren und die Substanz zu erhalten. Die strategische Netzentwicklung, mit der gezielt Investitionsschwerpunkte im Netz gesetzt und verfolgt werden, ist in der Vergangenheit vor allem in Form von komplexen Großbauprojekten durchgeführt worden. In den Folgejahren, beginnend in 2015, ist vor allem die deutliche Reduzierung

von Langsamfahrstrecken in vielen kleineren Baumaßnahmen geplant. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Netzes für die wachsende Stadt erhöht.

Die Maßnahmen des Schienenwegebaus können durch ihre Lage im innerstädtischen Verkehrsraum nicht losgelöst von den Aktivitäten der anderen Versorgungsträger KWL GmbH und SW L GmbH sowie der Stadt Leipzig als Straßenbaulastträger gesehen werden. Somit wirken sich ggf. in diesen Bereichen vorhandene finanzielle Restriktionen auch unmittelbar auf die Maßnahmen der LVB aus. In 2014 wurde mit den Partnern eine Abstimmungsroutine implementiert, die die erforderliche Transparenz schafft und die Prioritätenfestlegungen der Partner auf die wirksamsten Maßnahmen sicherstellt.

Die LVB verfolgen weiter das Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung im Sinne der barrierefreien Nutzung des ÖPNV. In diesem Sinne wurde in 2013 und 2014 der behindertengerechte Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen im Stadtgebiet fortgeführt. Folgende Straßenbahnhaltestellen wurden entsprechend umgebaut: Bayrischer Platz, Härtelstraße, Lindenauer Bushof, Credéstraße, Pittlerstraße, Wiebelstraße, Klemmstraße und Hildebrandstraße.

Folgende Bushaltestellen wurden entsprechend umgebaut: Faradaystraße, Fockestraße, Mockau West, Schilberger Weg, Technisches Rathaus, Theresienstraße, Hartzstraße, Virchow-/Coppistraße, Zollschuppenstraße, Gemeindeamt Lindenthal, Ratzelbogen, Credéstraße, Schenkendorffstraße und A.-Bebel-Straße/K.-Eisner-Straße.

Auch in der Zukunft werden weitere Haltestellen behindertengerecht ausgebaut.

2.2.2 Fahrzeuge

Eine Übersicht über die Entwicklung der Fahrzeugflotte enthalten die nachfolgenden Tabellen 1, 2 und 3.

Durch die Beschaffung neuer Kraftomnibusse (18 Hybridbusse, 45 Urbino 18) und die Abgabe von Regionalbuslinien an die Regionalbus Leipzig GmbH (vormals PVM Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH) konnte im Zeitraum 01.01.2011 – 31.12.2014 der Anteil an Fahrzeugen mit grüner Umweltplakette von ca. 50% auf ca. 91% erhöht werden.

Bis zum 31.12.2016 soll dieser Anteil vorbehaltlich der Finanzierung auf 100% erhöht werden.

Tabelle 1: Busbestand für Linienverkehr in der LVB-Gruppe nach Umweltplakette

Umwelt-plakette	Stadtbusse			Regionalbusse			Summe gesamt
	Grün	rot/gelb	Summe SV	Grün	rot/gelb	Summe RV	
31.12.2010	59	65	124	18	33	51	175
31.12.2011	78	48	126	29	40	69	195
31.12.2012	95	36	131	30	34	64	195
31.12.2013	128	26	154	30	30	60	214
31.12.2014	128	12	140	15	3	18	158

Durch die Beschaffung von neuen Niederflurstraßenbahn-Triebwagen (NGT6 und NGT12) sowie 5 gebrauchten Niederflur-Beiwagen (NB4) und einer Aussonderung von Tatrafahrzeugen konnte im Zeitraum vom 01.01.2011 – 31.12.2014 der Anteil der Niederflureinheiten um ca. 8% auf ca. 71% erhöht werden (s. Tabelle 3).

Zum 31.12.2014 verkehrten praktisch an Werktagen 97% aller Kurse mit Niederfluranteil, am Wochenende 100%.

Mit dem Ziel einer vollständigen Ablösung der hochflurigen Tatra-Fahrzeuge im Regelbetrieb erfolgte im Jahr 2014 die europaweite Ausschreibung der Lieferung neuer niederflriger Stadtbahnwagen. Im Februar 2015 erfolgte die Vertragsunterzeichnung zur Lieferung von zunächst 5 Neufahrzeugen im Jahr 2016. Weitere Lieferlose können optional, vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung, abgerufen werden. Ziel ist es die Tatra-Fahrzeuge bis zum Jahr 2020 abzulösen.

Tabelle 2: Straßenbahnenbestand LVB nach Niederflurigkeit

Bestand am	NGT 12	NGT 8	NGT 6	NB 4	T4D M	B4D M	B4DM-NF	Summe	Summe NF	Summe HF
31.12.2010	24	56	43	38	147	19	6	333	167	166
31.12.2011	27	56	50	38	145	17	5	338	176	162
31.12.2012	33	56	50	38	139	1	4	321	181	140
31.12.2013	33	56	50	38	133	1	4	315	181	134
31.12.2014	33	56	50	43	133	1	4	320	186	134

Tabelle 3: Niederflureinheiten Straßenbahn

Bestand am	%-Anteil NF Fahrzeuge	15-Meter NF-Einheiten	15-Meter HF-Einheiten	Summe 15-Meter Einheiten	%-Anteil NF 15-Meter
31.12.2010	50,15	292,5	166	458,5	63,79
31.12.2011	52,07	311	162	473	65,75
31.12.2012	56,39	328	140	468	70,09
31.12.2013	57,46	328	134	462	71,00
31.12.2014	58,12	333	134	467	71,30

2.2.3 Liegenschaften

Die Fertigstellung des Technischen Zentrums Heiterblick und der erreichte Baufortschritt des Projektes „Betriebshof Döllitz“, der den Anforderungen für nachhaltiges Bauen gerecht wird, zeigen die konsequente Umsetzung des Liegenschaftskonzeptes.

Wesentliches Ziel ist die Bündelung sämtlicher Potentiale, um die erforderlichen Kapazitäten in den Bereichen Wartung, Reparatur und Abstellfläche bereitstellen zu können.

Alle Instandhaltungsmaßnahmen an Bestandsflächen und Gebäuden werden nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten an den neuen Standards für Klima und Energieeffizienz ausgerichtet. Beachtet werden ebenso neueste gesetzliche Regelungen, die z.B. den Brandschutz betreffen.

Bei dem konsequent verfolgten Ziel den Anforderungen an die Umwelt gerecht zu werden und die benötigten Leistungen im Bereich Störfallmanagement zur Verfügung zu stellen, werden sämtliche Ressourcen aktiviert.

An dem Ziel des Liegenschaftskonzeptes, nicht betriebsnotwendiges Anlagevermögen zu veräußern, wird festgehalten. Damit lassen sich Instandhaltungs- und Wartungsaufwendungen minimieren.

2.2.4 Gesamtnetz

Das wichtigste Ereignis der letzten zwei Jahre im ÖPNV der Stadt Leipzig war die Inbetriebnahme des Citytunnels mit Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB) am 15.12.2013. Die notwendigen Anpassungen im Liniennetz der LVB an das MDSB wurden bereits weitgehend mit der Netzreform von Oktober 2010 vollzogen. Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 beschränkten sich die Veränderungen daher auf Anpassungen von Abfahrtszeiten einzelner Linien an den Umsteigepunkten zur S-Bahn. Hauptmaßnahme war die nach 2011 bereits zweite Taktverdichtung auf der Straßenbahnlinie 14 (siehe auch Punkt 2.1.2); diese verkehrt nunmehr montags bis samstags tagsüber im 15-Minuten-Takt und schafft in Plagwitz eine optimale Verknüpfung zur im 30-Minuten-Takt verkehrenden S-Bahn-Linie S1 sowie ergänzend zur Erfurter Bahn Richtung Gera.

2.2.5 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Die automatische Anschluss sicherung, die Versorgung der dynamischen Fahrgastinformationssäulen und die Fahrplanauskunft der Fahrplan-Ist-Daten werden von den LVB auf Basis eines Rechnergestützen Betriebsleitsystems (RBL) erbracht. Im aktuellen Fahrplan werden dazu insgesamt 163 Anschlüsse mit dem RBL automatisch überwacht. Derzeit wird das RBL-System der LVB mittels einer Neubeschaffung grundlegend modernisiert und somit auf den Stand der Technik gebracht. Das neue System wird im Bereich der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen, wie Ansage von Linie und Ziel für Blinde, Anzeige der barrierefreien Haltestellen und der Anschlusszeiten für Abbringerfahrten im Istfahrplan deutlich verbessert. Ferner ist die Beschaffung von modernen Kassensystemen für die Busflotte der LVB Bestandteil des Projektes, welches in 2015 planmäßig abgeschlossen wird.

2.2.6 Fahrgastinformation

Das Jahr 2013 startete Ende Februar mit der Kommunikation für das Semesterticket Sommersemester 2013. Mit Plakaten, Flyern, Anzeigen und Verkaufsaktionen wurde bis Ende April den Studenten das LVB-Ticket nahe gebracht und zum Kauf animiert.

Ebenfalls im Februar 2013 luden die LVB zum Sitztest ein. Direkt im Fahrzeug konnten unsere Fahrgäste ihr Urteil zu den Testsitzen abgeben. Die Sitztestbahn, die auf der Linie 3 im Einsatz war, wurde von Teams begleitet, welche die Fahrgäste bei der Beurteilung unterstützten. Die Mehrheit der Fahrgäste entschied sich für den Polstersitz, der bereits außer in den Tatas in allen Fahrzeugen der LVB eingesetzt wird.

Im März 2013 fand die Lehrerfortbildung zum Unterrichtsprojekt „In Leipzig fahr'n wir Bus und Bahn“ statt. Die Fortbildung richtete sich an Leipziger Grundschullehrerinnen/-lehrer der 3./4. Klassen. In der 2-stündigen Veranstaltung wurden Antworten auf folgende Fragen gegeben: Wie kann das Projekt an der Grundschule funktionieren? Wie können die Schülerinnen und Schüler an das Thema herangeführt werden? Welche Möglichkeiten stehen den Grundschulen dazu offen?

Wenn die Fahrgäste in den Abendstunden von der Arbeit, vom Einkaufen oder von einem Treff mit Freunden aus der Leipziger City nach Hause wollen, können sie seit dem 23. März 2013 den LVB-Mobilo nutzen. Der Mobilo hält Informationen über Haltestellen und Abfahrtszeiten von Straßenbahn und Bus im Spätverkehr ab der Leipziger Innenstadt bereit. Aufgrund seines kleinen Formates passt der kleine praktische Helfer in jede Hosentasche. Mit ihm lassen sich Feierabendaktivitäten leicht planen. Denn Straßenbahn und Bus sind eine echte Alternative zum Auto. Man fährt entspannt, kann den Abend genießen und spart obendrein noch Parkgebühren. Da Straßenbahn und Bus in der Zeit von 19 Uhr bis 23 Uhr im 15-Minuten-Takt fahren, kommt man ohne langes Warten aus der City nach Hause. Die Kunden erhalten somit eine verbesserte Information über unser Angebot. Der LVB-Mobilo ist in allen LVB-Service-Centern erhältlich.

Seit über 20 Jahren sind die Verkehrsbetriebe Partner des Sicherer Schulweges und organisieren die An- und Abreise der Kinder und werben u. a. mit Aufklebern an Bussen und Bahnen für besondere Rücksicht auf Kinder beim Schulstart.

Maskottchen von Polizei, LVB, KWL und zahlreicher Partner eröffneten auch 2013 und 2014 in bekannter Art und Weise den Aktionstag Sicherer Schulweg. Im Rahmen der Gemeinschaftsveranstaltung von Messestadt Verkehrswacht Leipzig, Leipziger Volkszeitung und LVB machen auf dem Augustusplatz ABC-Schützen, Vereine und Institutionen gemeinsam auf den Beginn des neuen Schuljahres aufmerksam.

Im Dezember 2011 gingen die LVB mit ihrem Twitter-Account LVB_direkt (www.twitter.com/LVB_direkt) online, im März 2012 folgte das Facebook-Profil unter www.facebook.com/LVBdirekt und www.youtube.com/lvbde. Die Aktivitäten der LVB in den Sozialen Netzwerken haben sich zu wichtigen Informationskanälen entwickelt, die sich auch nach drei Jahren einer wachsenden Nutzung erfreuen. Gerade in Extremsituationen haben sich diese Kommunikationswege als ausgesprochen nützlich erwiesen, um Kunden der LVB mit wichtigen Informationen zu versorgen. Darüber hinaus werden über diese Wege verstärkt Leistungen der LVB angeboten, da eine streuverlustfreie Kommunikation mit einer großen Zielgruppe möglich ist, bei geringen Kosten. Auf dem Twitter-Account der LVB können sich Kunden außerdem jederzeit über die aktuellen Verkehrsmeldungen informieren, da diese direkt und topaktuell von den

Mitarbeitern der Verkehrsleitstelle verfasst und eingestellt werden. Positiver Effekt: Auch viele LVB-Mitarbeiter beteiligen sich an dem Dialog mit unseren Kunden. Damit dieses nicht unkontrolliert geschieht wurden in einem Beteiligungsprozess von LVB-Mitarbeitern eigene Social Media-Guidelines erarbeitet. Diese Guidelines geben Tipps und Empfehlungen wie man sich im sozialen Netz verhalten sollte. Mit dem „Social Media-Knigge“ waren die LVB auch beim PRIMA-Wettbewerb am Start. PRIMA steht für „Produktivitätssteigerung und Innovation durch Mitarbeiterbeteiligung“ und will Mitarbeiter in Verkehrsunternehmen motivieren, sich mit ihren Ideen einzubringen. Perspektivisch wird Social Media auch in der Internen Kommunikation nicht mehr wegzudenken sein, da viele Mitarbeiter dort aktiv sind und schon heute diese Medien zum kollegialen Austausch nutzen.

Einen Schwerpunkt im Jahr 2014 bildete „New Mobility“, unter dessen Dachmarke im Hause LVB Projekte zur Elektromobilität, Intermodalität und Geschäftsentwicklung unter den Zielen von FOKUS 25 fortgeführt und mit Blick auf ihre Nachhaltigkeit gesteuert werden.

Vom 27. bis 29. Oktober 2014 richtete die Leipziger Messe das 2. Mal nach 2012 einen Kongress und eine Fachmesse unter der Bezeichnung „new mobility - Mobilität neu denken“ aus. Die LVB waren im Beirat dazu von Beginn an durch den Geschäftsführer Ronald Juhrs vertreten und präsentierten sich während der Durchführung mit Beiträgen der Geschäftsführung im Programm und mit einem Präsentationsstand zur eigenen Entwicklung als Mobilitätsdienstleister und zur Elektromobilität. Im Rahmen der Veranstaltung wurden Konzepte, Produkte und Dienstleistungen zur künftigen Mobilität in vernetzten Infrastrukturen von Städten und Regionen sowie daraus resultierende Chancen präsentiert und diskutiert. Mit ihrem modular aufgebauten Informationsstand zeigen die LVB seit der Messe öffentlichkeitswirksam und auch folgend nutzbar die Verknüpfung ihrer aktuellen strategischen Ziele als Mobilitätsdienstleister und zur Elektromobilität.

Mit dem Projekt Mobilitätsplattform verfolgen die LVB das Ziel intermodale Angebote mit der Sicherstellung einfacher Wegeketten für unsere Kunden zu ermöglichen und anzubieten. Durch die Mobilitätsplattform soll IT-gestützt aufbauend auf den Informations- und Auskunftstool easy.GO ein Verkehrsmanagementsystem sowie ein Bezahlungssystem für den Kunden zuletzt aus einer Hand hergestellt und verknüpft werden. Die LVB werden Betreiber dieses durch EFRE-Fördermittel unterstützten Systems, dass durch die TAF Mobile GmbH (TAF) hergestellt wird. Die intensiven konzeptionellen und analytischen Arbeiten mündeten im November 2014 in eine erste Testphase. Parallel dazu fanden die weiteren detaillierteren Absprachen mit den Partnern teilAuto und nextbike statt.

Die Planung und Abstimmung zu der Errichtung von 25 Mobilitätsstationen wurden 2014 abgeschlossen und die Standorte mit der Stadt definiert. Bis Juni 2015 werden diese Stationen im Stadtgebiet errichtet.

Die LVB-Webseite soll technisch und funktional überarbeitet und entsprechend den sich ändernden Bedürfnissen und Angeboten ausgebaut werden. Dazu gehört neben der

Verbesserung der Bedienbarkeit und Erweiterung der Webseite die Bereitstellung der Inhalte auf modernen Ausgabemedien, die Modernisierung des Onlineshops und zukünftig der Zugang zur geplanten Mobilitätsplattform, d.h. auch zu neuen Serviceangeboten im Rahmen des ausgebauten Mobilitätsmanagements. Im Ergebnis soll für den Kunden ein virtuelles Service-Center entstehen, in dem er bzw. sie sämtliche Vorgänge (Information, Beratung, Kauf, Verträge etc.) online erledigen kann und eine Rund-um-Betreuung erfährt. Dabei soll der Fokus über die Fortbewegung mit Bus und Bahn hinaus weiter gefasst werden und zukünftig auf einer ganzheitlichen Mobilität durch z. B. weitere Angebote wie Car- und Bike-Sharing liegen.

Durch die im Jahr 2014 erfolgte, wenngleich fördertechnisch kostenneutrale, Verlängerung des Projektes SaxMobility II bis 2016 kann nun an der weiteren Verknüpfung von Zugangs- und Abrechnungssystemen zum Stromladen mit der Kundenansprache und dem Ticketing im ÖPNV gearbeitet werden. Dies betrifft aktuell auch die Zusammenarbeit zur Mobilitätsstation mit den Stadtwerken Leipzig. Ziel ist es, den Umweltverbund inklusive der sich neu entwickelnden Elektromobilität weiter im Sinne der Daseinsvorsorge und des Umweltschutzes zu stärken.

Seit dem Frühjahr 2014 können im LVB-Service-Center in der Peters-/Markgrafenstraße und im Mobilitätszentrum am Hauptbahnhof Tickets für Veranstaltungen in der ARENA gekauft werden. Dieses zusätzliche LVB-Leistungsangebot hat seit seiner Einführung steigenden Zuspruch.

Am 6. November 2014 fand im Straßenbahnhof Angerbrücke der 10. Senioren- und Behindertentag statt. Vereine, Institutionen und Einrichtungen präsentierten ihre Angebote für Ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen. Die LVB, Gastgeber bereits seit dem Jahr 2005, boten neben Führungen durch die Leitstelle und kurzen Tram-Fahrten durch den Betriebshof auch wieder eine Diskussionsrunde an, bei der Experten den Besuchern Rede und Antwort standen.

2.2.7 Sicherheit, Sauberkeit, Not- und Störfälle

Bei der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH kommen zur Fahrausweisprüfung geschulte Fahrausweisprüfer zum Einsatz. Die Anzahl der Fahrausweisprüfer, die ihre Kontrollen in Uniformen ausführen, lag zwischen 30 – 40 % im Jahr 2014. Die Fahrausweisprüfer werden, wie in den vergangenen Jahren regelmäßig in Fragen des Zivil- und Strafrechts geschult. So wurden z. B. mit allen Fahrausweisprüfern auch im Jahr 2014 die Kommunikations- und Deeskalationstrainings fortgeführt.

Die Verkehrsleitstelle der LVB war rund um die Uhr besetzt und erfüllte die genannten Anforderungen zur Verkehrsüberwachung mittels RBL und Verkehrsmeister im Außendienst zur Organisation von Ersatz- und Zusatzleistungen bei Bedarf und zur Wiederherstellung des normalen Betriebsablaufs nach Unfällen und anderen Störungen. Großer Wert wird dabei auf die Fahrgastinformation mittels Lauftexten an DFI-Säulen und der Erstellung von Verkehrsmeldungen über moderne Medien, wie z.B. Internet, gelegt.

Für die LVB-Verkehrssteuerung entwickeln sich die stark wachsende Zahl von Demonstrationen und kurzfristig eintretende, extern verursachte Havarien verbunden mit Sperrungen im Liniennetz zu großen Herausforderungen. Um den steigenden Anforderungen bei der Vorbereitung und Bewältigung von Großveranstaltungen wie Konzerten und Fußballspielen gerecht zu werden, ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit unserer Einsatzplanung mit Polizei, Veranstaltern und Vertretern der Stadt Leipzig gegeben.

Die seit 2011 geänderte Philosophie der Fahrausweisprüfung hat sich auch im Jahr 2014 bewährt. Neben der regulären Fahrausweiskontrolle treten die Fahrausweisprüfer auch als Servicemitarbeiter und Kundenberater auf. Der Schwerpunkt in der neuen Philosophie liegt in der Erhöhung der Präsenz gegenüber den Fahrgästen, mit dem Ziel das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern. Diese erhöhte Präsenz wird auch sichtlich und positiv von den Fahrgästen wahrgenommen.

Die Fahrzeuge und Haltestellen der LVB werden regelmäßig (täglich) durch Mitarbeiter der Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH gereinigt. Neben dem Winterdienst an Haltestellen und in den Betriebsanlagen sorgen auch Bereitschaftsdienste innerhalb und außerhalb der Betriebsverkehrszeit dafür, dass an Linienfahrzeugen festgestellte Graffiti schnell wieder beseitigt werden und somit der pünktliche und zuverlässige Fahrbetrieb aufrechterhalten werden kann.

2.3 Anwendung des Verbundtarifes

Die Leipziger Verkehrsbetriebe haben in den Jahren 2013 und 2014 gemäß den Festlegungen im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig ("Beiträge zur Stadtentwicklung", Nr. 48 mit Stand vom November 2007) die tariflichen und vertrieblichen Vorgaben der Stadt Leipzig im Rahmen des Auftrags umgesetzt.

Das betrifft zum einen die konsequente Anwendung und Mitarbeit bei der Weiterentwicklung des MDV-Tarifs. Auf Basis des in 2012 umgesetzten „Neuen Tarifmodells“ haben die LVB das Angebot in den letzten zwei Jahren schrittweise ergänzt und die Überführung der SchülerCard und SchülerMobilCard als die bisher wichtigsten im Haustarif verbliebenen Schülerprodukte des „Leipziger Modells“ in den MDV-Tarif umgesetzt. Diese Maßnahmen wurden zusammen mit der Stadt Leipzig und dem MDV maßgeblich durch die Zielstellung vorangetrieben, den ÖPNV-Kunden die problemlose Nutzung des im Dezember 2013 in Betrieb gegangenen Mitteldeutschen S-Bahnnetzes zu ermöglichen.

Die im Haustarif verbliebenen Schüler-Produkte: Schülerzeitfahrausweis und Schülerkarte Plus werden für eine Übergangszeit bis zur Umsetzung entsprechender MDV-Produkte weiterhin angeboten.

Seit dem Wintersemester 2014/15 nutzt die große Mehrzahl der Leipziger Studenten einschließlich der Studenten der Universität bereits das MDV-Vollticket, während das Semesterticket im Haustarif von den Studierenden der Hochschule für Grafik und Buchkunst, der Hochschule für Musik und Theater und der Handelshochschule Leipzig weiterhin präferiert wird.

Auch die mit den beteiligten Verkehrsunternehmen abgestimmten und im MDV-Gebiet abgeschlossenen Kombitickets mit unterschiedlichen Veranstaltern und Institutionen wurden seitens der LVB entsprechend des gültigen MDV-Tarifs kalkuliert und vereinbart. Speziell das 2014 umgesetzte Kombiticket für RB-Leipzig erleichtert die An- und Abreise rund um das zentral gelegene RB-Stadion.

In den Berichtszeitraum fallen folgende Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Tarif- und Vertriebsangebote (ausschnittsweise):

2013

- Fortsetzung der Gespräche mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig, dem MDV und der Deutschen Bahn zum Thema „Überführung von SchülerCard / SchülerMobilCard in den MDV-Tarif“
- Umsetzung einer kundenfreundlichen Regelung zur Anerkennung der im Schuljahr 2013/14 noch im Haustarif angebotenen SchülerCard und SchülerMobilCard in der S-Bahn und den Regionalzügen in Leipzig (plus einer frei wählbaren angrenzenden Tarifzone)
- Gemeinsam mit dem Studentenrat der Uni Leipzig: Planung und Durchführung einer Abstimmung zur möglichen Überführung der Semestertickets der LVB in den MDV-Tarif (Vollticket-Modell), bei der sich mit der Aussicht auf eine volle Nutzung der S-Bahn und MDV-weite Mobilität in 2013 die Mehrheit für den Wechsel in das bereits bestehende MDV-Semester-Vollticket entschied.
- moderate MDV-Tarifanpassung zum 01.08.2013 unter Beachtung familiengerechter und sozial ausgewogener Preise mit dem Schwerpunkt bei Tages-, Wochen- und Monatskarten; Stärkung des ABO
- Durchführung einer Marktforschung zum Potential eines kleinen ABOs, das durch die Verbindung von Elementen der ABO-Kundenbindung und des flexiblen Bartarifs die Einstiegshürde in den ÖPNV senken kann
- Erfolgreicher Abschluss der Verhandlungen und Umsetzung der Anerkennung des Citytickets (auch am Startort), sowie des Ländertickets der DB im MDV-Gebiet

2014

- Überführung SchülerCard (SC) und SchülerMobilCard (SMC) zu Beginn des Schuljahres 2014/2015 in den MDV Tarif: Zukünftig gültig in Leipzig plus einer frei wählbaren angrenzenden Tarifzone; Schüler konnten aufgrund der Übergangsregelung während des gesamten Jahres 2014 bereits das S-Bahn-Netz bzw. den Citytunnel nutzen
- Im Zusammenhang mit der Überführung von SC und SMC wurde der 2012 in die SchülerMobilCard integrierte SchülerFerienPass Teil des MDV-Tarifs
- Einführung der SchülerRegioCard zur Ergänzung der SchülerMobilCard um verbundweite Mobilität in der Freizeit und am Wochenende zusammen mit Eltern zu fördern

- Einführung des „ABO Azubi Plus“ zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV für Azubis, deren duale Ausbildungs- und Schulorte in jeweils anderen Tarifzonen liegen, als der Wohnort. Am Wochenende und an Feiertagen kommt eine MDV-weite Gültigkeit dazu.
- Wechsel der Studenten der Universität Leipzig und der Berufsakademie Leipzig in das MDV-Vollticket und damit erfolgreiche Ausweitung der Zahl der Stammkunden
- Vorbereitung und Verhandlung im Rahmen des MDV zur Einführung des „ABO Flex“ als günstiges und flexibles Einstiegs-Abo zum 01.08.2015 (kleines ABO).
- Gespräche mit der Stadt Leipzig und dem MDV zur Einführung eines ABO LPMC, um zukünftig den Kaufvorgang für einen großen Teil der Leipzig-Pass-Mobilcard-Kunden zu erleichtern.
- Tarifanpassungen zum 01.08.2014 im Bereich des Bartarifs und der Zeitkarten; stabil blieben in der Tarifzone Leipzig die Preise für die Einzelfahrkarten, Kinderfahrkarten und den Leipzig-Pass-Mobilcard (LPMC)
- Beschluss des MDV am 04.12.2014 über die Höhe und den Zeitpunkt der durchschnittlichen Tarifanpassung im Jahr 2015. In Leipzig ist eine Tarifanpassung von ca. 3,9% vorgesehen.

3 Sonstige Aktualisierungen im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Betrauung der LVB (Anlage 2)

Auf Beschluss des Stadtrates RBV-1842/13 wurde am 11.12.2013 die Übertragung der Aufgabenträgerschaft für gebietsüberschreitende Buslinien der Landkreise Leipzig und Nordsachsen an die Stadt Leipzig beschlossen. Somit sind die in der Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig sowie den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen benannten Buslinien nun auch mit ihren außerhalb des Stadtgebiets liegenden Abschnitten in die Betrauung aufgenommen worden.

Die Liniengenehmigungen zum 31.12.2014 (inkl. der einstweiligen Erlaubnis für die Linie 91) enthält die aktualisierte Anlage 2/1 – Liniengenehmigungen zum Stand 31.12.2014 (Anlage 3 zum Bericht).

Anlage 1 zum Bericht

Erfüllung der Mindeststandards des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig (Erste Fortschreibung von Juni 2007)

Basis: Fahrplanperiode ab 14.12.2014

Gemäß Nahverkehrsplan, Kapitel 4.1, sind zwei Arten von Mindeststandards zu unterscheiden:

1. Zwingend einzuhaltende Standards
 - a) flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets durch öffentliche Verkehrsmittel
 - b) Bedienung aller Haltestellen im 5- bis 60-min-Takt je nach Lage im Stadtgebiet und Verkehrszeit

Ausnahme: Soweit die o.g. Mindeststandards in der Fahrplanperiode 2006/2007 nicht eingehalten waren, kann auch weiterhin davon abgewichen werden.

2. Zielstandards
 - c) Einhaltung von Mindestbedienungsstandards auf Tangentialrelationen
 - d) Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Reisezeit, Umsteigehäufigkeit)
 - e) Verbesserung der Umsteigebeziehungen
 - f) weiterer Ausbau von behindertengerechten Haltestellen

a) flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets (NVP; Kap. 4.4)

Dieser Mindeststandard ist nicht vollumfänglich erfüllt. Die derzeitige Erschließungsqualität ist jedoch nicht schlechter als in der Fahrplanperiode 2006/2007, sondern im Gegenteil leicht verbessert.

Die schlecht erschlossenen Gebiete der Kategorie A gemäß Nahverkehrsplan (Breitenfeld, Triftsiedlung, Burghausen, Güterverkehrszentrum) sind nunmehr zu allen Verkehrszeiten erschlossen. Ausnahme bildet in Burghausen die Schwachverkehrszeit (später Abend, Wochenende früh). Allerdings sind laut Nahverkehrsplan Ausnahmen bei schlechtem Kosten-/Nutzen-Verhältnis zulässig.

Von den schlecht erschlossenen Gebieten der Kategorie B wurden die Gebiete

- Böhlitz-Ehrenberg-Süd und
- Neulindenau, Saalfelder/Mansfelder Straße

im Rahmen der Busnetzreform 2010 neu erschlossen. Die Erschließung von Knautkleeberg (Bereiche westlich der Eisenbahnstrecke Leipzig – Gera) wurde durch die Neuordnung der Straßenbahnhaltestellen auf der Dieskastraße verbessert. Durch den Aufgabenträger ist zu prüfen, ob dies ausreicht, um für Knautkleeberg den Status eines schlecht erschlossenen Gebietes zu streichen.

Bei den übrigen schlecht erschlossenen Gebieten der Kategorie B (Mockau-Nord, Klein-Wiederitzsch, Martinshöhe, Kleinsiedlung Meusdorf, Johannishöhe, Kolmsiedlung/Sonnenwinkel, Holzhausen-Süd, Anger-Crottendorf (Gregor-Fuchs-Straße) hat es seit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans keine Erschließungsverbesserung gegeben.

b) Bedienungshäufigkeit (NVP; Kap. 4.5)

Dieser Standard (siehe Nahverkehrsplan, Karte 2) wird im Bedienungsgebiet der LVB durchgängig erfüllt. Für Teilflächen des Stadtgebietes, in denen die ÖPNV-Erschließung nicht durch die LVB gewährleistet wird (Rehbach, Knautnaundorf), kann keine Aussage getroffen werden.

c) Tangentialrelationen (NVP; Kap. 4.5/4.6)

Für die Bedienung von ausgewählten Tangentialrelationen sieht der Nahverkehrsplan eine kombinierte Bewertung nach Reisezeit und Bedienungshäufigkeit vor. Als Zielstandard wird formuliert, dass auf maximal 50% der ausgewählten 65 Tangentialrelationen leichte Defizite und auf maximal 10% schwere Defizite hinsichtlich Reisezeit und/oder Bedienungshäufigkeit bestehen dürfen.

Dieser Zielstandard wird seit der Busnetzreform 2010 deutlich übererfüllt. Leichte Defizite hinsichtlich Reisezeit und/oder Bedienungshäufigkeit gibt es seitdem in der Haupt- und Nebenverkehrszeit noch auf ca. einem Drittel, in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit nur noch auf ca. einem Viertel der ausgewählten 65 Tangentialrelationen. Schwere Defizite treten seit der Busnetzreform 2010 nicht mehr auf.

d) Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Reisezeit, Umsteigehäufigkeit)

(NVP; Kap. 4.6)

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit maximal 30 Minuten (Kernzone) bzw. 45 Minuten (Außenzone) Reisezeit und höchstens einmaligem Umsteigen ist für das Bedienungsgebiet der LVB gegeben.

e) Verbesserung der Umsteigebeziehungen (NVP; Kap. 4.7)

Es existiert bei der LVB keine umfassende Analyse, aus der eine Aussage zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan als Mindeststandard genannten fahrplanmäßigen Übergangszeiten abgeleitet werden könnte. Generell ist die LVB bestrebt, in der Fahrplanung kurze Übergangszeiten auf wichtigen Umsteigerelationen zu gewährleisten. Es ist aber nicht auszuschließen, dass im Einzelfall einmal von dem dargestellten Mindeststandard abgewichen werden muss, wenn eine Ideallösung auf Grund zahlreicher Fahrplanzwangspunkte (bspw. Bedienung mehrerer Anschlusspunkte durch ein und dieselbe Linie) nicht möglich ist.

f) weiterer Ausbau von behindertengerechten Haltestellen (NVP; Kap. 4.8)

Seit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans 2007 wurden durch die LVB 32 Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut. Damit wurde ein Ausbaugrad von ca. 60% aller Haltestellen des Straßenbahnnetzes (Gesamtzahl: 260) erreicht.

Zu Bushaltestellen, die im Regelfall durch die Stadt Leipzig barrierefrei ausgebaut werden, kann keine Aussage getroffen werden.

Zusammenfassung:

	Stand: Fahrplanperiode 2006/07	Stand: 31.12.2014
schlecht erschlossene Gebiete, Kategorie A (Fehlende Fahrten)		
Breitenfeld (gesamte Ortslage)	✓	
Lindenthal (Triftsiedlung)	✓	
Burghausen	nur in SVZ (später Abend, Wochenende früh)	
GVZ und KLV-Terminal (gesamter Bereich)	✓	
schlecht erschlossene Gebiete, Kategorie B (nicht im Nahbereich einer Haltestelle)		
Böhlitz-Ehrenberg-Süd	✓	
Mockau-Nord	Mockau-Nord	
Klein-Wiederitzsch	Klein-Wiederitzsch	
Wiederitzsch (Martinshöhe)	Wiederitzsch (Martinshöhe)	
Kleinsiedlung Meusdorf	Kleinsiedlung Meusdorf	
Johannishöhe	Johannishöhe	
Kolmsiedlung/Sonnenwinkel	Kolmsiedlung/Sonnenwinkel	
Knauthain/Knautkleeberg	!	
Saalfelder Str./Mansfelder Str.	✓	
Holzhausen-Süd	Holzhausen-Süd	
Anger-Crottendorf (Georg-Fuchs-Str.) → noch gar nicht erschlossen	Anger-Crottendorf (Georg-Fuchs-Str.)	
Bedienungshäufigkeit		
Standard im Bediengebiet der LVB durchgängig erfüllt (außer für schlecht erschlossene Gebiete).	Standard im Bediengebiet der LVB durchgängig erfüllt (außer für schlecht erschlossene Gebiete).	
Einhaltung von Mindestbedienstandards auf Tangentialrelationen		
Haupt-/Nebenverkehrszeit: → Standard gerade so erfüllt leichte Defizite: 46%, schwere Defizite: 3% <u>Schwachverkehrszeit/Wochenende:</u> → Standard nicht erfüllt leichte Defizite: 40%, schwere Defizite: 11%	HVZ/NVZ: → deutliche Übererfüllung; leichte Defizite: 33%, schwere Defizite: keine SVZ/Wochenende: → deutliche Übererfüllung leichte Defizite: 25%, schwere Defizite: keine	
Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Reisezeit, Umsteigehäufigkeit)		
Standard im Bediengebiet der LVB mit Ausnahme der Relation Knautnaundorf - Stadtzentrum erfüllt.	Standard im Bediengebiet der LVB durchgängig erfüllt.	
Verbesserung der Umsteigebeziehungen		
LVB bestrebt, an wichtigen Umsteigerelationen kurze Übergangszeiten zu gewährleisten	LVB bestrebt, an wichtigen Umsteigerelationen kurze Übergangszeiten zu gewährleisten	
weiterer Ausbau von behindertengerechten Haltestellen		
Straßenbahnhaltestellen: 126 (ca. 49%)	Straßenbahnhaltestellen: 158 (ca. 60%)	



Gebiet erschlossen



Verbesserung der Erschließung durch Neuordnung der Straßenbahnhaltestellen auf der Dieskaustraße;
Prüfung durch Aufgabenträger erforderlich, ob Status "schlecht erschlossenes Gebiet" gestrichen werden kann

Anlage 2 zum Bericht

	Stand: 31.12.2014
Vorinformation über das Leistungs- und Tarifangebot	
Fahrplanhefte (übersichtlich, breit gestreut)	✓
Faltblätter	✓
Tarifbroschüren	✓
elektronische Fahrplanauskunft (Internet)	✓
elektronische Reiseauskunft Handy (easy.GO)	✓
kompetente und im Bedarfsfall einfach erreichbare persönliche Kundenbetreuung	
Mobilitätszentrale	✓
Servicepunkte	20
Servicetelefon	✓
Information an der Haltestelle durch vollständige Beschilderung	
Haltestellenname	✓
Linienbezeichnung	✓
Fahrplan- und Tarifinformationen (gut lesbar)	✓
übersichtliche Wegweisung an Verknüpfungspunkten	✓
Information am Fahrzeug	
Linienbezeichnung (beidseitig)	✓
Fahrtziel	✓
ggf. Zwischenziele	✓
Information im Fahrzeug	
Linienbezeichnung	✓
Fahrtziel	✓
Streckenverlauf	✓
Umsteigemöglichkeiten	✓
Gesamtnetz des ÖPNV	✓
Information durch Fahrzeugführer und Servicepersonal	
angemessen	✓
sicher	✓
freundlich	✓
Information über Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf durch Vorankündigung	
Zeitung	✓
Lokalfernsehen	✓
Internet	✓
Informationsblätter, z.B. Baustellen-Fahrpläne	✓
Hinweise an den Haltestellen	✓
Hinweise in den Fahrzeugen	✓
Informationen zu Fahrplan- und Tarifänderungen während einer Fahrplanperiode	
	✓

Anlage 3 zum Bericht

Anlage 2/1 - Liniengenehmigungen (Stadt und abgehende Verkehre) & sonstige betraute Verkehre

Stand: 31.12.2014

Straßenbahn

Linien-nr.	Laufweg		Länge in Km		Genehmi-gung bis
	von	nach	gesamt	nur Stadt	
1	Lausen	Mockau	17,9	17,9	31.03.2022
2	Grünau-Süd	Naunhofer Straße (-Meusdorf)	12,7	12,7	31.03.2022
3	Knautkleeberg	Taucha	19,6	17,8	31.03.2022
3	Knautkleeberg	Sommerfeld	20,0	20,0	31.03.2022
4	Gohlis, Landsberger Str.	Stötteritz	13,1	13,1	31.03.2022
7	Böhlitz-Ehrenberg	Sommerfeld	19,7	19,7	31.03.2022
8	Grünau-Nord	Paunsdorf-Nord	16,6	16,6	31.03.2022
9	Markkleeberg-West	Thekla	15,7	12,9	31.03.2022
10	Lößnig	Wahren	13,4	13,4	31.03.2022
11	Schkeuditz	Markkleeberg-Ost	22,1	18,1	31.03.2022
12	Gohlis-Nord	Johannisplatz (-Technisches Rathaus)	5,5	5,5	31.03.2022
14	Plagwitz	Plagwitz	10,4	10,4	31.03.2022
15	Meusdorf	Miltitz	17,4	17,4	31.03.2022
16	Messegelände	Lößnig	13,8	13,8	31.03.2022

Die LVB hat eine Netzgenehmigung für das gesamte Straßenbahnnetz.

Bus

Stand: 14.12.2014

Linien-nr.	Laufweg			Länge in km gesamt	Genehmi-gung bis
	von	über	nach		
60	Lindenau, Dunckerviertel	Plagwitz, Schleußig, Südvorstadt, Reudnitz	Lipsiusstraße	10,5	27.01.2018
61	Leipzig, Schönau	S.-Bf. Karlsruher Straße, Ratzelbogen, Zschampernaue, Lausen, Göhrenz, Kulkwitz, Gärnitz, Seebenisch, Schkeitbar, Räpitz, Schkölen	Thronitz	18,1	31.12.2023
62	Böhlitz-Ehrenberg	Rückmarsdorf	Lausen	14,6	27.02.2018
63	Knautkleeberg/Knautnaundorf	Knauthain, Hartmannsdorf, Rehbach, Thomas-Müntzer-Siedlung	Knautkleeberg	5,9	27.02.2018
65	Markkleeberg	Cospudener See, Großzschocher, Grünau, Miltitz	Markranstädt	17,6	27.02.2018
66	Allee-Center, Offenburger Straße	Kiewer Straße, Kaufland, Lausen, Ratzelbogen, Allee-Center(Süd), Gärtnerstraße, Brünner Straße, Lützner Straße	Allee-Center, Offenburger Straße	14,9	27.02.2018
67	Rathaus Leutzsch	Otto-Schmiedt-Straße	Leutzsch, Straßenbahnhof	1,9	27.02.2018
70	Connewitz, Kreuz	Altes Messegelände, Reudnitz, Volkmarßdorf, Schönefeld, Gewerbegebiet Nordost - Thekla	Mockau-West	16,3	27.02.2018
72	Leipzig, Hauptbahnhof	Anger-Crottendorf, Mölkau, Engelsdorf	Paunsdorf, Straßenbahnhof	13,6	27.01.2018
73	Leipzig, Hauptbahnhof	Anger-Crottendorf, Mölkau, Baalsdorf, Engelsdorf	Sommerfeld	21,3	27.01.2018
74	Lindenau	Schleußig, Südvorstadt, Stötteritz	Holzhausen, Sophienhöhe	14,9	27.01.2018
75	Leipzig, Probstheida	Meusdorf, Liebertwolkwitz, Großpösna, Seifertshain, Fuchshain, Albrechtshain	Naunhof	23,1	31.12.2023
76	Probstheida	Sonnenpark-Siedlung	Herzzentrum	2,4	27.01.2018
77	Schönefeld	Sellerhausen	Stünz	7,0	27.02.2018
79	Thekla	Gewerbegebiet Nordost, Paunsdorf, Mölkau, Stötteritz, Probstheida, Lößnig	S.-Bf. Connewitz, Klemmstraße (Markkleeberg - Cospudener See)	15,3	26.05.2017
80	Thekla, Buswendestelle	Mockau, Gohlis-Nord, Landsberger/M.-Liebermann-Str., Möckern, Wahren	Lindenau, Bushof	15,4	27.01.2018
81	Thekla	Portitz	Taucha	5,0	13.11.2017
82	Thekla	Portitz, Plaußig, Gewerbegebiet	BMW Werk	11,2	27.01.2018
83	Thekla	Göteborger Straße	Plaußig, Gewerbegebiet	4,3	27.01.2018
85	Gohlis-Süd	Gohlis-Nord, Messegelände	Sachsenpark, Seehausen	8,5	27.02.2018

86	Leipzig, Hauptbahnhof	Bf. Neue Messe, Messegelände, Messeallee, DB Schenker, Sachsenpark, Seehausen, Göbschelwitz, Hohenheida, Gottscheina	BMW Werk	17,7	27.02.2018
87	Wahren	Damaschkesiedlung, Lindenthal	Wiederitzsch-Nord	10,1	27.01.2018
88	Wahren	Damaschkesiedlung, Lindenthal, Breitenfeld	Wiederitzsch-Nord	8,4	27.01.2018
89	Connewitz, Kreuz	Musikviertel	Leipzig, Hauptbahnhof	5,4	27.02.2018
90	Wahren	Lindenthal, Möckern, Gohlis, Eutritzsch, Schönefeld, Paunsdorf	Sommerfeld	21,5	27.01.2018
91	Wahren	Porsche Werk, GVZ Nord T&S	Güterverkehrszentrum-Nord	10,8	13.12.2016
108	Lpz. Probstheida Buswendestelle	Probstheida Li. 15, Wachau, Markkleeberg	Großstädteln, Bahnhof	14,8	31.12.2023
118	Knautkleeberg	Knauthain	Belantis Vergnügungspark Leipzig	8,1	19.03.2016
130	Leipzig, Strbf. Angerbrücke	Rückmarsdorf, Lindenaundorf, Frankenhain, Döhlitz, Priesteblich	Markranstädt, Bf.	22,5	31.12.2023
131	Merseburg	Güntersdorf	Leipzig	31,2	30.04.2019
143	Liebertwolkwitz, Markt	Güldengossa, Auenhain	Wachau, Am Bach	7,3	31.12.2023
161	Lpz.-Schönau, Weißdornstraße	Lausen, Göhrenz, Kulkwitz	Markranstädt, Bf.	10,8	31.12.2023
162	Lausen	Siedlung Florian Geyer	Großzschocher	8,7	27.02.2018
172	Wachau, Atlanta-Hotel	Meusdorf, Liebertwolkwitz, Holzhausen, Mölkau, Engelsdorf, Sommerfeld, Althen, Zweenfurth	Borsdorf, Heinrich-Heine-Straße	18,1	31.12.2023
173	Borsdorf, Bf.	Panitzsch, Plößitz	Taucha, Bf.	9,4	31.12.2023
175	Leipzig, Sommerfeld	Engelsdorf, Borsdorf, Panitzsch, Cunnersdorf, Sehlis, Dewitz	Taucha Bf./Klebendorfer Str.	17,7	31.12.2023
176	Leipzig, Seehausen Schule	Göbschelwitz, Hohenheida, Gottscheina, Merkwitz, Seegeritz, Taucha, An der Bürgerruhe	Taucha, Bf.	8,2	31.12.2023
N1	Leipzig, Hauptbahnhof	Großzschocher, Lausen, Knautkleeberg	Leipzig, Hauptbahnhof	32,1	27.02.2018
N2	Leipzig, Hauptbahnhof	Lindenau, Miltitz, Markranstädt	Leipzig, Hauptbahnhof	27,9	27.02.2018
N3	Leipzig, Hauptbahnhof	Böhllitz-Ehrenberg, Miltitz, Lausen	Leipzig, Hauptbahnhof	29,2	27.02.2018
N4	Leipzig, Hauptbahnhof	Wahren, Schkeuditz	Leipzig, Hauptbahnhof	30,7	13.11.2017
N5	Leipzig, Hauptbahnhof	Wiederitzsch, Lindenthal	Leipzig, Hauptbahnhof	28,4	27.02.2018
N6	Leipzig, Hauptbahnhof	Mockau, Thekla, Taucha	Leipzig, Hauptbahnhof	31,1	13.11.2017
N7	Leipzig, Hauptbahnhof	Paunsdorf, Engelsdorf, Baalsdorf, Mölkau	Leipzig, Hauptbahnhof	29,1	27.02.2018
N8	Leipzig, Hauptbahnhof	Stötteritz, Meusdorf, Holzhausen	Leipzig, Hauptbahnhof	28,2	27.02.2018
N9	Leipzig, Hauptbahnhof	Connewitz, Lößnig, Markkleeberg	Leipzig, Hauptbahnhof	25,9	27.02.2018