Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

Zukunftsplan für Bus und Bahn

Positionspapier des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Juni 2017

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Str. 152
04277 Leipzig

Telefon: 0341-3065-185
Fax: 0341-3065-179

➔ www.ökolöwe.de

Umweltbibliothek Leipzig

Montag	13 - 18 Uhr
Dienstag - Donnerstag	10 - 19 Uhr
Freitag	10 - 13 Uhr

Stadtgarten Connewitz

Kohrener/Burgstädter Straße	
Dienstag - Freitag	10 - 18 Uhr

Geschäftskonto
Sparkasse Leipzig
IBAN: DE07 8605 5592 1111 1057 89
BIC: WELADE8LXXX

Spendenkonto
GLS Gemeinschaftsbank eG
IBAN: DE46 4306 0967 0020 4214 00
BIC: GENODEM1GLS

Geschäftsführung
Nico Singer

Steuernummer
231/141/02229 (FA Leipzig II)

Vereinsregister-Nummer
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

Mitglied im anerkannten Naturschutzverband:

GRÜNE LIGA Netzwerk Ökologischer Bewegungen

Inhaltsverzeichnis

Positionspapier zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

S. 3..... Vorwort

S. 4..... Preiswert in Leipzig mobil *(Tarifgestaltung / Finanzierung)*

S. 5..... Straßenbahnerweiterung *(Streckenerweiterung im Straßenbahnnetz)*

S. 6..... Ein neues Busnetz 2020 *(neue Buslinien für Leipzig)*

S. 8..... Ohne langes Warten zu jeder Zeit unterwegs *(Takte / Bedienungshäufigkeiten)*

S. 9..... Schnell und bequem zur nächsten Haltestelle *(Haltestellenverdichtung / Zugang)*

S.10..... Umsteigen leicht gemacht *(Verknüpfungen / Umstiege)*

S.11..... Schnell und zuverlässig zum Ziel *(Fahrzeiten / Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit)*

S.12..... Sicher und sorglos fahren *(Verkehrssicherheit / soziale Sicherheit)*

S.13..... Mit trockenen Füßen einsteigen *(Haltestellenausstattung)*

S.14..... Entspannt in Bus und Bahn *(Fahrzeugausstattung)*

S.15..... Positionen im Überblick

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Sie!

Unterstützen Sie unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Ihre regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html

Vorwort

Positionspapier zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Zukunftsplan für Bus und Bahn

Die Fortschreibung des 10 Jahre alten Nahverkehrsplanes für Leipzig steht bevor. Der Plan beschreibt die Qualitätsmerkmale und Mindestanforderungen, welche die Stadt Leipzig an Bus, Straßenbahn und Infrastruktur stellt. Weiterhin soll es um konkrete Maßnahmen und deren Finanzierung gehen, wie die Stadt den Nahverkehr auf zukünftig 100.000 neue BewohnerInnen vorbereiten kann. Zeitgleich ist eine S-Bahn-Offensive erforderlich. Dies liegt in der Verantwortung des Freistaates Sachsen. Dafür hat der Ökolöwe bereits Vorschläge eingebracht. In diesem Positionspapier liegt der Schwerpunkt auf Bus und Straßenbahn.

Der Stadtrat hat im aktuellen Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (STEP VöR) beschlossen, dass 2025 mindestens 23% aller Wege der Leipzigerinnen und Leipziger mit dem Nahverkehr zurückgelegt werden sollen. Seit Jahren stagniert dieser Wert allerdings bei lediglich rund 17%. Um das Ziel zu erreichen, müssen bis 2025 jährlich über 270 Millionen Fahrgäste einsteigen. Das sind etwa 100 Millionen mehr als im Jahr 2015.

Jetzt schnelle Lösungen finden

Der neue Nahverkehrsplan muss nun zukunftsfähige Maßnahmen benennen, wie das Angebot verbessert werden kann und mehr Menschen zum Umstieg vom Auto motiviert werden. Dementsprechend ist das Liniennetz zu erweitern, Takte müssen verdichtet, neue Haltestellen gebaut und zusätzliche Fahrzeuge gekauft werden.

Leipzig ist eine Straßenbahnstadt

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes muss weiter vorangetrieben werden. Neue potenzielle Trassen sind zu untersuchen und freizuhalten. Die Straßenbahnerweiterung ist notwendig, wird aber viele zeitliche und finanzielle Ressourcen beanspruchen. Kurzfristig können jedoch große Effekte mit der Erweiterung des Busliniennetzes erreicht werden.

Ein neues Busnetz 2020 für Leipzig

Der Ökolöwe schlägt vor, ein neues Busnetz 2020 zu entwickeln. Damit kann der Nahverkehr schnell und vergleichsweise kostengünstig noch attraktiver werden, wie es im Busnetz 2010 bereits teilweise erreicht wurde. Der aktuelle Fuhrpark muss dazu vergrößert werden. Durch zusätzliche Buslinien entstehen mehr direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Auch bisher schlecht erschlossene Gebiete werden dadurch besser an das aktuelle Netz angeschlossen.

Ideen der LeipzigerInnen berücksichtigen

In diesem Positionspapier stellt der Ökolöwe Ideen und Vorschläge zur Verbesserung des Leipziger Nahverkehrs vor. Dabei wurden auch die Anmerkungen und Kritikpunkte zahlreicher Leipzigerinnen und Leipziger berücksichtigt. Über 100 Vorschläge zum Leipziger Nahverkehr erreichten den Ökolöwen Anfang 2017. Ob Menschen, die oft, selten oder nie den Leipziger Nahverkehr nutzen, alle haben ihre Meinung äußern können.

1) Preiswert in Leipzig mobil

Tarifgestaltung / Finanzierung

Die städtischen Mittelkürzungen an die LVB müssen zurückgenommen werden. Der Ausbau darf nicht allein auf Kosten der Fahrgäste erfolgen. Es darf keine weitere Anhebung der Ticketpreise geben.

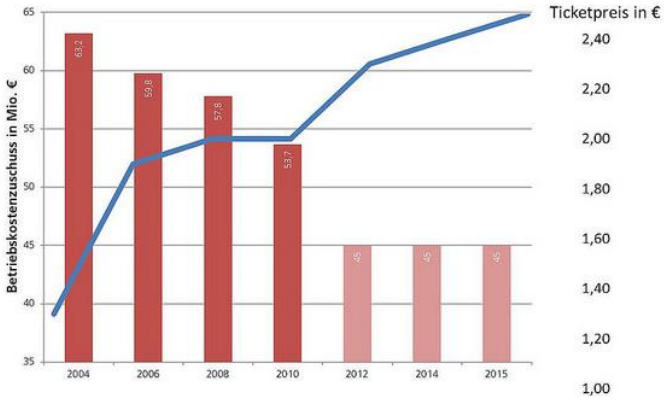
Weniger Zuschüsse für die LVB und steigende Ticketpreise – der Leipziger Nahverkehr ist chronisch unterfinanziert.

Sinnvoll in den Ausbau investieren

Steigende Ticketpreise gehören zu den größten Ärgernissen der Fahrgäste im Nahverkehr. Aktuell ist kein Ende abzusehen. Dabei fährt die LVB seit Jahren auf Sparflamme. Die Zahl maroder Streckenabschnitte sammelt sich an. Neue Angebote werden durch Angebotsverschlechterung an anderen Stellen „erkauft".

Die Tarifgestaltung ist kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes, wirkt sich aber direkt auf die Akzeptanz und Attraktivität des Nahverkehrs aus. Über die Betriebskostenzuschüsse zeigt die Stadt, welchen Stellenwert Bus und Bahn in Leipzig haben. Vor 10 Jahren gab es noch rund 60 Millionen Euro Unterstützung. Aktuell lediglich 45 Millionen Euro. Diese Kürzungen müssen dringend zurückgenommen werden, wenn Leipzig in ein zukunftsfähiges Netz investieren will.

Im neuen Nahverkehrsplan sollte jetzt auf schnelle Angebotserweiterung gesetzt werden. Daraus ergeben sich die notwendigen finanziellen Mittel, die die LVB dringend benötigt.



Rot: Senkung der Betriebskostenzuschüsse der Stadt Leipzig an die LVB (in Mio. Euro)

Blau: Entwicklung des Preises in der Tarifzone Leipzig (in Euro)

Was soll konkret gemacht werden:

- Rücknahme der städtischen Mittelkürzungen: statt momentan 45 Millionen Euro wieder mindestens 60 Millionen Euro Ausgleichsbetrag jährlich
- ein günstiges Abo-Ticket für Leipzig einführen, z. B. wie Wien für 365 Euro pro Jahr
- das Kurzstreckenticket sollte nicht mehr von der Anzahl der Haltestellen abhängig gemacht werden
- Einfrieren der Ticketpreise

2) Straßenbahnerweiterung

Streckenerweiterung im Straßenbahnnetz

Mit dem neuen Nahverkehrsplan muss eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes beschlossen werden. Einzelne Vorschläge zur Linienerweiterung sind zu prüfen, zu priorisieren und zeitnah umzusetzen. In den zukünftigen städtischen Planungen sind diese Trassen freizuhalten.

Leipzig ist eine Straßenbahnstadt

Leipzig verfügt über eines der ältesten Straßenbahnnetze in Deutschland. Allerdings wächst dieses nicht mit der steigenden Einwohnerzahl und Flächengröße der Stadt. Viele Gebiete am Stadtrand, neue Arbeitsplätze, Wohnorte und Freizeitziele sind noch nicht an das Netz angeschlossen. Strecken, wie zuletzt die Linie 9, wurden sogar teilweise stillgelegt.

Andere Städte setzen seit Jahren wieder auf den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Leipzig muss jetzt mitziehen. Die Straßenbahn gilt für die Fahrgäste als schnelles, komfortables Verkehrsmittel und bietet zahlreichen Menschen Platz. Deshalb wird in Städten mit Straßenbahnen auch häufiger der Nahverkehr genutzt.

Auf den Straßenbahnlinien besteht noch viel Potenzial. Durch sinnvolle Linienerweiterung können insbesondere Gebiete am Stadtrand besser an das Zentrum und das vorhandene Nahverkehrsnetz angeschlossen werden.

Für die Fahrt ins Stadtzentrum nutzen die meisten Leipzigerinnen und Leipziger bereits. den Nahverkehr. Jetzt müssen auch ihre Arbeitsplätze und Freizeitziele Teil des Straßenbahnnetzes werden.

Der Streckenausbau im Straßenbahnnetz muss vorangetrieben werden: z. B. mit der Linie 9 zum Cospudener See und der Linie 11 zum Markkleeberger See.

Was soll konkret gemacht werden:

- Erweiterung von Straßenbahnlinien
- sofortige Trassenfreihaltung für potenzielle Streckenerweiterungen

Beispiele:

- Linie 11 zum Markkleeberger See
- Linie 9 zum Cospudener See
- Linie 9 nach Thekla
- Linie 4 / 15 zum Herzzentrum
- Linie 14 nach Grünau bzw. Duncker-Viertel
- Linie 7 nach Engelsdorf
- Linie 2 / 15 nach Liebertwolkwitz

3) Ein neues Busnetz 2020

neue Buslinien für Leipzig

Für Leipzig ist ein neues Busliniennetz zu erarbeiten und bis 2020 umzusetzen. Die neuen Buslinien sollen tangentiale Verbindungen zwischen den Stadtteilen ermöglichen. Weiterhin sind bisher schlecht erschlossene Gebiete und Einrichtungen (Schulen, große Arbeitgeber, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen) in das Netz zu integrieren.

Ein neues Busnetz 2020 in Leipzig soll bestehende Lücken im Liniennetz schließen.

Mehr direkte Verbindungen für Leipzig

Die unbedingt notwendigen Streckenerweiterungen im Straßenbahnnetz sind mit hohen Kosten sowie langer Planungszeit verbunden. Deshalb schlägt der Ökolöwe die Erarbeitung eines neuen Busnetzes 2020 vor. Im Vordergrund sollten zusätzliche tangentiale Verbindungen mit möglichst hoher Taktfolge stehen, die die einzelnen Stadtteile direkt miteinander verbinden. Alle Gebiete, an denen der Nahverkehr heute noch vorbeifährt, sind ebenfalls zu integrieren. Hier bieten sich auch kurze Quartiersbusse an, die einen Anschluss zum weiteren Liniennetz gewährleisten.

Das Busnetz 2020 lässt sich vergleichsweise kostengünstig und schnell umsetzen. Bereits mit dem Netz 2010 konnten innerhalb kürzester Zeit zahleiche, neue Fahrgäste durch das verbesserte Angebot gewonnen werden. Insgesamt wurden 30 neue Haltestellen errichtet. Mit dem Busbündel der Linien 60 und 74 ist eine direkte Ost-West-Verbindung entstanden. Jetzt muss das Netz mit zusätzlichen Haltestellen und Verbindungen erweitert werden.

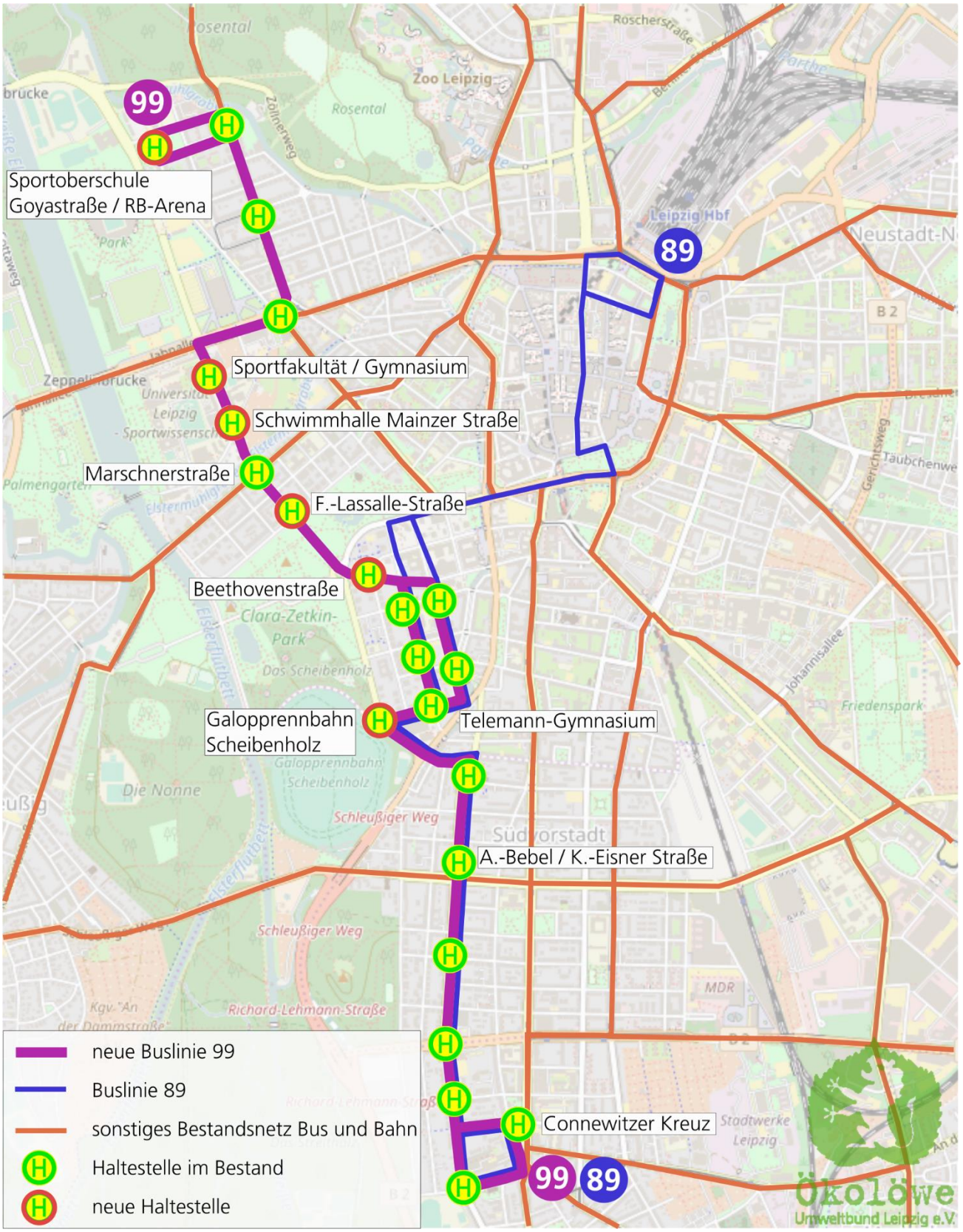
Was soll konkret gemacht werden:

- Erarbeitung und Umsetzung eines „Busnetz 2020“
  - Erweiterung des Busnetzes um neue Ziele zu erreichen
  - Stärkung von tangentialen Verbindungen
  - bessere Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete an das vorhandene Nahverkehrsnetz
  - bessere Verknüpfung zwischen Bus, Straßenbahn und S-Bahn
  - Quartiersbusse für schlecht erschlossene Gebiete
- vorab Busse als Vorlaufbetrieb für potenzielle Straßenbahnstrecken einsetzen

Beispiele:

- neue tangentiale Verbindungen:
  - Connewitz – Musikviertel – Bachviertel – Sportfakultät – Waldstraßenviertel – RB-Arena
- Busbündel mehrerer Linien auf Kurt-Eisner-Straße / Schleußiger Weg

Bildquelle: Rico Güttner, L-NV.Info, lizenziert unter CC BY-NC 2.0 DE, URL: http://l-nv.info/media/gallery/U18/14136%20Windm%C3%BChlenstra%C3%9Fe%202015-12-12.jpg



Beispiel: Neue Buslinie 99

Leipzig benötigt weitere Tangentialverbindungen im Netz. Ein Vorschlag des Ökolöwen ist die Linie 99, die Connewitz mit dem Sportforum direkt verbindet. Die Linienführung durch das Musik- und Bachviertel würde eine weitere Lücke im Netz schließen. Die anliegenden Wohngebiete und Schulen profitieren von dem neuen Angebot.

An den Haltestellen Marschnerstraße, Waldplatz und Connewitzer Kreuz ist der Umstieg in zahlreiche Straßenbahnen möglich. Es bestehen also Anschlüsse ins Zentrum und Richtung Stadtrand. Diese und weitere Buslinien in einem zukünftigen **Busnetz 2020** könnten das Angebot recht schnell und kostengünstig deutlich verbessern.

4) Ohne langes Warten zu jeder Zeit unterwegs

Takte / Bedienungshäufigkeiten

Alle Straßenbahnen und zentrumsnahen Buslinien sollen von Montag bis Samstag, zwischen 6 und 20:30 Uhr mindestens in einem 10-Minuten-Takt fahren. Auf allen Straßenbahnstrecken soll sich durch Linienüberlagerung ein 5-Minuten-Takt ergeben. Bushaltestellen am Stadtrand sind mindestens im 20-Minuten-Takt zu bedienen, um die Stadteile untereinander und das Zentrum regelmäßig zu verbinden.

Mehr Fahrten – weniger Warten. Leipzig braucht nun dringend Taktverdichtungen, auch in den Abendstunden.

Nach dem Einkauf entspannt nach Hause

Laut der Befragung des Ökolöwen wünschen sich viele Leipzigerinnen und Leipziger ein besseres Angebot am Abend und in der Nacht. Die meisten Geschäfte in der Innenstadt schließen 20 Uhr. Auch dann wollen noch zahlreiche Kunden und Beschäftigte nach Hause fahren. Deshalb sollte für die wichtigsten Linien bis mindestens 20:30 Uhr ein 10-Minuten-Takt vorhanden sein.

Auch im Nachtverkehr sind regelmäßige Fahrten auf allen Linien anzubieten. Alle Straßenbahnen und häufig genutzten Buslinien sollten bis 23 Uhr im 15-Minuten-Takt und bis 1 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren, wie es beispielsweise in Dresden der Fall ist. Im Anschluss fahren die Nachtlinien dann stündlich.

Tagsüber sollte auf allen Straßenbahnstrecken ein 5-Minuten-Takt vorhanden sein. Mit einem neuen Busnetz 2020 könnte die hohe Taktfolge unterstützt werden.

Was soll konkret gemacht werden:

- mindestens 10-Minuten-Takt für alle Straßenbahnlinien von 6 bis 20:30 Uhr
- 5-Minuten-Takt auf allen Straßenbahnstrecken durch Linienüberlagerung
- Bushaltestellen am Stadtrand werden mindestens im 20-Minuten-Takt bedient
- zusätzliche Verstärkerfahrten in Spitzenverkehrszeiten auf besonders nachgefragten Linien
- verbessertes Nachtangebot
- alle Buslinien fahren auch an Sonn- und Feiertagen

Beispiele:

- Linie 14 im 10-Minuten-Takt
- Buslinien vom 20- auf 10-Minuten-Takt verdichten, z. B.: 74, 80, 89

Bildquelle: Falk2, Wikimedia Commons, lizenziert unter CC BY-SA 4.0, URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/J24_654_Bf_Leipzig_Messe%2C_Zugzielanzeige.jpg

5) Schnell und bequem zur nächsten Haltestelle

Haltestellenverdichtung / Haltestellenzugang

Jede Leipzigerin und jeder Leipziger sollte maximal 300 Meter vom Wohnort, der Arbeit oder dem Ausbildungsplatz bis zur nächsten Bus- oder Straßenbahnhaltestelle laufen müssen. Das aktuelle Haltestellennetz soll zügig ausgebaut und verdichtet werden. Pro Jahr sind in Leipzig mindestens 3 neue Haltestellen zu errichten.

Die neue Haltestelle Münzgasse bietet unter anderem Zugang zur Uni-Bibliothek und wird gut von den Fahrgästen angenommen.

Die Haltestelle, das Tor zum Nahverkehr

Während das eigene Auto in der Regel direkt vor der Haustür geparkt werden kann, sind die Wege zur nächsten Haltestelle in Leipzig oft viel zu weit. Bei der Nutzung des Nahverkehrs verbringt man im Durchschnitt die Hälfte der Zeit mit dem Fußweg zur und von der Haltestelle. Dabei hat sich gezeigt: müssen Menschen weitere Wege als 300 Meter zur Haltestelle laufen, sinkt die Akzeptanz erheblich. Es herrscht also dringender Handlungsbedarf.

Durch jede zusätzliche Haltestelle wird das Angebot im Nahverkehr verbessert und somit mehr Menschen der Zugang zu Bus und Bahn ermöglicht. Am Ende profitieren alle davon, aber insbesondere ältere und mobilitäts-eingeschränkte Personen bekommen so erst die Möglichkeit vom Nahverkehr profitieren zu können.

300 Meter entsprechen etwa 5 Minuten Gehzeit. Um beispielsweise eine vergleichbare Haltestellendichte wie in Dresden zu erreichen, müssen in Leipzig mindestens 25 neue Straßenbahnhaltestellen errichtet werden.

Was soll konkret gemacht werden:

- Alle LeipzigerInnen erreichen mindestens eine Haltestelle vom Wohnort / Arbeitsplatz mit maximal 300 Meter direktem Fußweg
- jede große Einrichtung erhält eine Haltestelle direkt vor der Haustür (Schulen, Kitas, Krankenhäuser, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsplätze etc.)
- mindestens 3 neue Haltestellen sollten pro Jahr im Bestandsnetz errichtet werden
- mindestens 25 neue Straßenbahnhaltestellen bis 2025 für Leipzig

Beispiele:

- Linie 1 / 2 / 60: Sportbad an der Elster
- Linie 3: Zschochersche- / Limburgerstraße
- Linie 4 / 7: Dresdner Straße / Inselstraße
  Dresdner Straße / Klasingstraße
- Linie 12: Baaderstraße in Gohlis
- Linie 14: Karl-Heine- / Forststraße
- Linie 60 / 74: August-Bebel-Straße

Bildquelle: Falk2, Wikimedia Commons, lizenziert unter CC BY-SA 4.0,
URL:https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:HP_M%C3%BCnzgasse?uselang=de#/media/File:J24_535_Hp_M%C3%BCnzgasse,_LVZ,_ET_1213.jpg

6) Umsteigen leicht gemacht

Verknüpfung / Umstiege

Wichtige Umsteigepunkte in Leipzig sind so zu gestalten, dass der Umsteigeweg so gering wie möglich ist. Eine fahrplantechnische Abstimmung soll erfolgen, um Wartezeiten zu verringern. Die entsprechenden Verknüpfungspunkte sind bis spätestens 2025 umzubauen.

Schnell und bequem umsteigen

Bei der Fahrt mit Bus und Bahn lässt sich ein Umsteigen nicht immer vermeiden. Deshalb sollte der Umstieg zwischen den Fahrzeugen so angenehm wie möglich gestaltet werden. Idealerweise halten Bus und Bahn am selben Ort. Zusätzliche Wege oder Straßenquerungen bleiben dadurch erspart.

Die längsten Wege entstehen an den S-Bahnhöfen. Hier existieren auch die größten Defizite. Bus- und Straßenbahn sollten direkt am S-Bahnsteig halten. Dadurch können die Haltestellen über den direkten Weg, Treppen oder Fahrstuhl am schnellsten erreicht werden. Um den richtigen Abfahrtsort schnell zu finden, sind entsprechende Wegweiser zu errichten.

Neben dem Umsteigeweg sollten auch die Fahrpläne der einzelnen Linien an den Umsteigepunkten aufeinander abgestimmt werden.

So sollte der Verknüpfungspunkt in Stötteritz aussehen. Die Straßenbahn sollte zukünftig direkt unter den S-Bahnsteigen halten.

Im Leipziger Liniennetz sind weitere Umsteigemöglichkeiten zu errichten. Durch neue Linien, bzw. Linienerweiterung können so schnellere und zusätzliche Fahroptionen geschaffen werden.

Was soll konkret gemacht werden:

- Umsteigewege an Verknüpfungspunkten verringern
- fahrplantechnische Abstimmung an Verknüpfungspunkten
- Fahrgastinformation verbessern durch Wegweisung, Ansagen in Bus, Bahn und an Haltestellen
- zusätzliche Umsteigeoptionen schaffen, z. B. durch Linienverlängerung zu S-Bahnhöfen
- Bus- und Bahn sollten in der Regel am selben Bahnsteig halten
- Aufnahme der Anschlussgarantie als Serviceleistung der LVB (wie bspw. in Dresden) → wird Anschluss aufgrund von Unpünktlichkeit nicht erreicht, sind alternative Fahrtmöglichkeiten bzw. Gutscheine anzubieten

Beispiele:

- Umsteigewege an S-Bahnhöfen verringern / verbessern:
  - Connewitz
  - Stötteritz
  - Wahren

7) Schnell und zuverlässig zum Ziel

Fahrzeiten / Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit

Bus und Bahn müssen an allen Ampeln gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt werden. Für den Busverkehr ist die Einrichtung separater Busspuren zu prüfen und umzusetzen. Verschlissene Gleisanlagen sind sofort zu ersetzen, um die bestehenden Langsamfahrstrecken abzubauen.

Grüne Welle für Bus und Bahn

Fast jedes 5. Fahrzeug im Leipziger Nahverkehr kommt zu spät - mit steigender Tendenz. Das ist ärgerlich und schafft ein Misstrauen gegenüber der LVB. Verspätungen lassen sich nicht komplett vermeiden, aber durchaus verringern.

In den letzten Jahren wurden viele separate Gleise für die Straßenbahn gebaut. Dadurch können die Bahnen ohne Behinderung fahren. Die vorhandenen Flächen sind nun weitestgehend ausgeschöpft. Dennoch sollte an stauanfälligen Kreuzungen geprüft werden, ob die Straßenbahn unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden kann.

Große Potenziale für bessere Pünktlichkeit und schnelleres Fahren bestehen an den Kreuzungen. Gefühlt stehen Bus und Bahn an jeder zweiten Ampel. Durch optimierte Bevorrechtigungen können dort unnötige Wartezeiten verhindert werden.

Marode Streckenabschnitte sind häufig der Grund für Langsamfahrstellen und verlängern die Fahrzeiten.

Zwischen 2007 und 2015 ist die Länge der Langsamfahrstrecken von 2 auf 12 Kilometer angestiegen. Auch dadurch erhöhen sich die Fahrzeiten unnötigerweise. Auf der Straßenbahnlinie 7 können über 5 Kilometer Strecke nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden. Für die Hin- und Rückfahrt ergibt dies fast 20 Minuten Fahrzeitverlängerung. Hier liegen weitere Potenziale, um schneller unterwegs zu sein. Deshalb müssen nun dringend Gelder zur Wartung dieser Abschnitte bereitgestellt werden.

Was soll konkret gemacht werden:

- Bevorrechtigung an allen Ampeln für den Nahverkehr
- bestehende Bevorrechtigungen sind zu optimieren
- Busfahrstreifen prüfen und errichten, z. B. Schleußiger Weg, Kurt-Eisner-Straße
- Pünktlichkeitsgarantie als Serviceleistung, wie bspw. in Dresden
- Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur sofortigen Beseitigung der Langsamfahrstrecken

8) Sicher und sorglos fahren

Verkehrssicherheit / soziale Sicherheit

Bei der Errichtung und dem Umbau von Haltestellen sind die Bedürfnisse der Fahrgäste stärker zu beachten. Hochfrequentierte Haltestellen müssen breiter ausgebaut werden. Um auch die soziale Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten, sollte zusätzliches Personal in den Fahrzeugen und an Haltestellen eingesetzt werden.

Am Hauptbahnhof herrscht fast immer reger Verkehr. Die Bahnsteige sind für die zahlreichen Ein- und Aussteiger viel zu schmal.

Mit Sicherheit ankommen

In Bus und Bahn bewegt man sich im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr sicher in der Stadt. Problematischer ist dagegen der Weg zur Haltestelle, der Wartebereich sowie das Ein- und Aussteigen. In Leipzig gibt es zahlreiche Haltestellen, welche den Ansprüchen nicht genügen.

An der sicheren Haltestelle halten Bus und Bahn direkt am Straßenrand, sodass die Fahrbahn beim Ein- und Aussteigen nicht überquert werden muss. Die Breite des Wartebereiches sollte mindestens 2,50 Meter aufweisen. An hochfrequentierten Haltestellen, wie dem Hauptbahnhof sind entsprechend höhere Werte anzusetzen. Muss die Straße zur Haltestelle gequert werden, sind sichere Überwege herzustellen. Beim Einsatz von Ampeln sollte die Grünphase des Fußverkehrs an die Ankunft von Bus und Bahn angepasst werden.

Für viele Menschen ist die Angst vor Übergriffen größer als vor einem Verkehrsunfall. Entsprechend sollte bei der Nutzung des Nahverkehrs eine sichere Atmosphäre geschaffen werden. Gut beleuchtete Haltestellen und geringe Wartezeiten beim Umsteigen können dazu beitragen. Weiterhin sollten insbesondere in den Nachtstunden vermehrt Kundenbetreuer und Sicherheitspersonal an Haltestellen und im Fahrzeug eingesetzt werden. Durch die Option des Haltens auf Zuruf im Nachtverkehr sollte auch ein Aussteigen zwischen den Haltestellen möglich sein, um den Heimweg entspannt zu gestalten.

Was soll konkret gemacht werden:

- Haltestellenverbreiterung
- an allen Haltestellen sind sichere Querungsstellen zu schaffen, Haltestelleninseln sind zu vermeiden
- Einsatz von Kundenbetreuern an Haltestellen und in Fahrzeugen
- im Nachtverkehr: Halten auf Zuruf im Bus

Beispiele:

- Bahnsteigverbreiterung am Hauptbahnhof, Lindenauer Markt, Connewitzer Kreuz, HTWK
- sichere Haltestellengestaltung, wo Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen die Straße überqueren müssen: Marschnerstraße, Gottschedstraße

9) Mit trockenen Füßen einsteigen

Haltestellenausstattung

Alle Haltestellen sollen einen komfortablen und sicheren Aufenthalt ermöglichen. Die Wartebereiche sind rauchfrei und jeweils mit einem Unterstand zu gestalten. An jeder Haltestelle sollen ausreichende Informationen zum Liniennetz und Fahrplanabweichungen bereitgestellt werden. Fahrscheinautomaten sollen einen einfachen Kauf aller Tickets ermöglichen.

Der Wilhelm-Leuschner-Platz - als Positivbeispiel - bietet Unterstände, Sitzmöglichkeiten, Ticketautomaten und digitale Informationen bei ausreichend Platz zum Warten.

Schon vor der Fahrt gut informiert

Die Wartezeit an Haltestellen sollte aus Sicht des Fahrgastes so angenehm wie möglich gestaltet werden. An etwa 300 Haltestellen werden die Fahrgäste noch im Regen stehen gelassen. Hier müssen dringend zusätzliche Unterstände und Sitzmöglichkeiten errichtet werden. Weiterhin sollte jede Haltestelle neben dem Fahrplan auch Information zum gesamten Liniennetz bieten. Der Ausbau digitaler Abfahrtsanzeigen sollte vorangetrieben werden, um über das aktuelle Verkehrsgeschehen zu informieren. Viele Menschen empfinden das Rauchen an Haltestellen unangenehm. Deshalb sollte an allen Haltestellen auch ein Rauchverbot herrschen.

Zur Grundausstattung einer Haltestelle gehört mindestens ein Ticketautomat. An größeren Haltestellen sollte pro Fahrtrichtung jeweils ein Automat vorhanden sein.

Zur besseren Erkennbarkeit sind die Haltestellenschilder entsprechend groß zu dimensionieren und gut sichtbar aufzustellen. Durch Wegweisung können auch ortsunkundige Menschen schneller den Zugang zu Bus und Bahn finden.

Der barrierefreie Ausbau muss vorangetrieben werden. Neben ausreichend Platz, sind Hochborde sowie Leit- und Orientierungsstreifen zu errichten.

Weiterhin werden mehr Fahrradbügel benötigt, um auch mit dem Rad die Haltestellen erreichen zu können. Besonders am Stadtrand, wo die Wege zur Haltestelle noch zu weit sind, sollten sichere Abstellmöglichkeiten hergestellt werden.

Was soll konkret gemacht werden:

- an allen Haltestellen ist ein Fahrgastunterstand und Ticketautomat zu errichten
- mehr digitale Abfahrtsanzeigen an Haltestellen, auch an Bushaltestellen
- rauchfreie Haltestellen
- an Doppelhaltestellen Information zum Haltepunkt des Fahrzeuges bereitstellen
- verbesserte Informationen an Haltestellen ohne digitale Abfahrtsanzeige: Liniennetzplan an allen Haltestellen

10) Entspannt in Bus und Bahn

Fahrzeugausstattung

Im Leipziger Nahverkehr sind ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Bei längeren Fahrten sollten Bus und Bahn ausreichend Kapazität bieten. Die Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen muss zu jeder Zeit möglich sein. Fahrzeuge und Strecken sind dringend zu sanieren, sodass deren Lärmwirkungen reduziert werden.

Mehr Platz und weniger Lärm

Bereits heute kann es vorkommen, dass auf die nächste Bahn gewartet werden muss, weil das Fahrzeug überfüllt ist. Neben der Taktverdichtung müssen auf besonders nachgefragten Linien auch größere Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese sollten barrierefrei gestaltet sein, ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollstühle bieten und zu jeder Jahreszeit angenehm klimatisiert sein.

Viele Leipzigerinnen und Leipziger bemängeln die Lautstärke der Straßenbahnen. Die Bahnen werden im Vergleich zu anderen Städten als zu laut empfunden. Hier müssen dringend Maßnahmen zur Lärmreduktion getroffen werden. Bei der Fahrzeugbeschaffung sollte daher vermehrt auf lärmarme Fahrzeuge geachtet werden. Bestehende Fahrzeuge und Gleisanlagen sind regelmäßig zu warten und zu erneuern.

Analog zum barrierefreien Haltestellenausbau, sind auch barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Für die notwendige Angebotserweiterung müssen aber weiterhin die alten Tatra-Bahnen eingesetzt werden. Hier sollte mindestens ein Wagen das niveaugleiche Ein- und Aussteigen ermöglichen.

Statt großflächiger Werbung an den Scheiben von Bus und Bahn, sollten die Fahrzeuge einheitlich im Design der L-Gruppe gestaltet werden. Die Fahrzeuge werden so von den Menschen besser wahrgenommen. Gleichzeitig wird die Bedeutung des Nahverkehrs in der Stadt hervorgehoben.

Bis zu 220 Menschen können in der neuen Straßenbahn für Leipzig befördert werden. In den Hauptverkehrszeiten ein Gewinn für die Fahrgäste.

Was soll konkret gemacht werden:

- großzügige Innenraumgestaltung mit ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollstühle
- Lärmsanierungsprogramm mit regelmäßiger Wartung von Fahrzeugen und Gleisen nach aktuellem Standard
- zu jeder Zeit sind barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen
- einheitliche Fahrzeuggestaltung im Design der L-Gruppe zur besseren Wahrnehmung

Bildquelle: Rico Güttner, L-NV.Info, lizenziert unter CC BY-NC 2.0 DE, URL: http://l-nv.info/media/.gallery/News/image368.jpg

Positionen im Überblick

Positionspapier zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

1) Preiswert in Leipzig mobil

- Rücknahme der städtischen Mittelkürzungen: statt 45 wieder mindestens 60 Millionen Euro jährlich
- ein günstiges Abo-Ticket für Leipzig einführen, z. B. wie Wien für 365 Euro pro Jahr

2) Straßenbahnerweiterung

- Erweiterung von Straßenbahnlinien
- sofortige Trassenfreihaltung für potenzielle Streckenerweiterungen

3) Ein neues Busnetz 2020

- Erarbeitung und Umsetzung eines „Busnetz 2020“

4) Ohne langes Warten zu jeder Zeit unterwegs

- mindestens 10-Minuten-Takt für alle Straßenbahnlinien von 6 bis 20:30 Uhr
- 5-Minuten-Takt auf allen Straßenbahnstrecken durch Linienüberlagerung

5) Schnell und bequem zur nächsten Haltestelle

- maximal 300 Meter direkter Weg zur nächsten Haltestelle für alle LeipzigerInnen
- bis 2025 mindestens 25 neue Straßenbahnhaltestellen

6) Umsteigen leicht gemacht

- Umsteigewege an Verknüpfungspunkten verringern
- fahrplantechnische Abstimmung an Verknüpfungspunkten

7) Schnell und zuverlässig zum Ziel

- Bevorrechtigung an allen Ampeln für den Nahverkehr
- bestehende Bevorrechtigungen sind zu optimieren

8) Sicher und sorglos fahren

- Haltestellenverbreiterung
- an allen Haltestellen sind sichere Querungsstellen zu schaffen

9) Mit trockenen Füßen einsteigen

- an allen Haltestellen ist ein Fahrgastunterstand und Ticketautomat zu errichten
- mehr digitale Abfahrtsanzeigen an Haltestellen

10) Entspannt in Bus und Bahn

- großzügige Innenraumgestaltung mit ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollstühle
- Lärmsanierungsprogramm mit regelmäßiger Wartung von Fahrzeugen und Gleisen

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Sie!

Unterstützen Sie unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Ihre regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html