

Auswirkungen einer leistungsfähigen Feuerbachschleife auf den Veranstaltungsverkehr, die Stabilität des gesamten Straßenbahnnetzes, den Fuhrpark und Personalbestand der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)

Von Ulf Walther

1. Ausstattung der Feuerbachschleife auf Schwimmbad-Gelände (Arena II) und Verlauf

Bedingung: Schleife wird mit Parkhaus überbaut oder durch Tiefgarage unterbaut, Zufahrt zu Parkhaus/Tiefgarage erfolgt per Rampe kreuzungsfrei

- Möglichkeit des Befahrens und Verlassens der Wendeschleife aus Richtung Nord und Süd (wie bisher) wird beibehalten
- Befahren der Schleife in Laufrichtung Fregestraße – Schwimmstadion („Sportforum Ost“) – Feuerbachstraße, entgegengesetzt des jetzigen Laufweges
- Bau eines Aufstellgleises (oder zweier Gleise) ab Stadionallee bis zur der Straße „Am Sportforum“ gelegenen Seite, Lage der Einfahrtweiche unmittelbar nach dem Gehweg der „Stadionallee“, der parallel zur Fr.-Ebert-Str. verläuft
- Ausfahrtsweiche Aufstellgleis und Einfahrtsweiche in die Haltestelle „Sportforum Ost“ auf der Seite der Straße „Am Sportforum“
- (H) „Sportforum Ost“ liegt parallel zur Tribüne Schwimmstadion, ist zweigleisig und besteht aus zwei Bahnsteigen:
 - Richtungsbahnsteig A, einfache Haltestelle für alle Bahnen gen Gohlis (4, 51)
 - Richtungsbahnsteig B, Doppelhaltestelle für alle Bahnen gen Hbf (4, 51, 56, Einsatzbahnen)

Nach dem Haltestellenbereich fädeln die beiden Gleise ohne Weiche in ein ineinander verschlungenes Doppelgleis (wie zwischen H Goerdelerring und H Hbf) ein und biegen auch ohne Weiche aus der Feuerbachstraße nach Nord bzw. Süd in die Waldstraße ein. Vorteil: Der Abfluss aus der Haltestelle wird beschleunigt und zwei Bahnen können innerhalb einer Ampelphase in die Waldstraße einbiegen. Außerdem: Weniger Lärmemission durch weniger Weichenüberfahrungen, Einsparen zweier Weichen sowie Vermeiden zweier Konfliktpunkte infolge Fehlbedienung/Störung sowie Wartung; weniger zeitliche Verzögerungen bei Freimachen des Haltestellenbereichs. Das heißt: Die Fahrtrichtung nach Norden oder Süden wird bereits per Einfahrtsweiche in den Haltestellenbereich gewählt.

Begründung der Lage der Haltestelle und des davon abhängigen vorgeschlagenen Laufweges:

Eine Haltestellenlage an der Zufahrtsstraße zu den Parkplätzen „Arena“ sowie Parkhaus, inklusive Zufahrtsrampe zu Parkhaus/Tiefgarage, oder auch Straße „Am Sportforum“, ist auf Grund einer hohen Fahrgast-, Fußgänger- und Autofrequenz nicht zu empfehlen, da so der MIV beeinträchtigt werden könnte und Gefahrenstellen entstehen könnten. An dieser Stelle besteht (zumindest derzeit) zudem ein Fußweg aus Richtung Fr.-Ebert-Str. gen Straße „Am Sportforum“. Der Bau eines Aufstellgleises muss logischerweise vor einer Haltestelle erfolgen und das Gleis muss eine entsprechende Länge haben, um eine gewisse Anzahl an Bahnen aufzunehmen, weshalb eine Lage der Haltestelle parallel zur Straße „Am Sportforum“ von vornherein nicht in Frage kommt. Somit kommt nur die Lage parallel zur Tribüne in Frage. Daraus ergibt sich zwangsläufig die Lage des Aufstellgleises und die Wahl des Laufweges der Schleife.

2. Nutzungskonzept der Feuerbachschleife und Haltestelle „Sportforum Ost“

Die Schleife und Haltestelle „Sportforum Ost“ wird im Rahmen des Veranstaltungsverkehrs (ab ca. 1,5h vor der Veranstaltung und bis ca. 60 Minuten nach der Veranstaltung, ggf. auch während der Veranstaltung, da auch während einer Veranstaltung vereinzelt Besucher an- und abreisen) im regulären Linienverkehr der Linien 4 und 51 aus/in beiden Richtungen als Stichstrecke bedient. Weiterhin bedienen die Linien 4E, 56 und ggf. auch weitere Einsatzbahnen die Schleife und Haltestelle „Sportforum Ost“. Der Linienverlauf Richtung Hbf erfolgt über Waldplatz – Ranstädter Steinweg – Goedelerring. Bedienung der Schleife und Haltestelle Sportforum Ost durch: Linien 4 und 51 in beiden Richtungen, 4E, 56 sowie weiteren „E“

Begründung:

Die Haltestelle Sportforum Ost sollte im Veranstaltungsverkehr dieselbe Rolle spielen wie die Haltestelle Sportforum Süd. Ein Auslassen der Feuerbachschleife durch die Linien 4 und 51 verursacht schon heute Irritationen bei den Fahrgästen, insbesondere im Abreiseverkehr, da sie sich entscheiden müssen, ob sie entweder an der heutigen Haltestelle Sportforum Ost oder Feuerbachstraße einsteigen sollten. Zudem wird so ein kurzer Laufweg für die Fahrgäste zum Stadion gewährleistet. Eine leistungsfähige Haltestelle Sportforum Ost ergibt nur dann Sinn, wenn die Linien 4 und 51 nicht an ihr (und dem Bedarf) vorbei fahren. Zudem ist die Linie 51 explizit eine Stadionsonderlinie und sollte dementsprechend auch über die Stadion-Haltestelle geführt werden. Ebenfalls ist die Linie 4E explizit eine Stadionsonderlinie und verstärkt die Linie 4. Ein Abweichen der Verstärkerlinie vom regulären Streckenverlauf ist nicht logisch. Auch deshalb muss die Linie 4 die Haltestelle Sportforum Ost bedienen, zudem ist auch sie als Linie gekennzeichnet, die das Stadion bedient, in dem an allen Haltestellenschildern das „Stadion“-Zeichen prangt.

Im Zuge dessen sollte untersucht werden, was diese Lösung für die Haltestellensituation in der Waldstraße bedeutet und ob die Haltestelle

Feuerbachstraße überhaupt bedient wird, während der Linienverkehr die Stichstrecke Feuerbachschleife befährt.

3. Nutzungskonzept „Sportforum Süd“ sowie „Waldplatz/Arena“

Diese Haltestellen werden ausschließlich von den regulären Linien 3, 7, 8, 15 sowie den dazugehörigen Verstärkerbahnen (bspw. 15E) bedient. Im Abreiseverkehr erfolgt in beiden Richtungen der Streckenverlauf in der Relation „Waldplatz/Arena“ – Westplatz – WLP (Linie 8) bzw. K.-Kollwitz-Str. - Goedelerring. Geprüft werden sollte, inwiefern dies auch im Anreiseverkehr geleistet wird. (siehe Punkt 4.2)

4. Neuordnung des Streckenverlaufs der Stadionlinien

4.1 Analyse der derzeitigen Situation

Die im „Verkehrskonzept Sportforum“ geschilderte Situation, dass insbesondere die Trasse Waldplatz – Jahnallee - Goedelerring völlig überlastet ist durch Straßenbahnen (und MIV) ist real. Daraus folgend empfahl die Studie, über eine Trasse Waldstraße gen Norden und Abbiegen gen Osten und weiter zur Westseite Hbf als Ringlinie nachzudenken, um die oben genannte Trasse zu entlasten. Durch eine Entlastung dieser Trasse durch reguläre Umleitung der Linien 3, 7, 15 über Westplatz im An- und Abreiseverkehr wird nicht nur ein (Straßenbahn-)Stau auf dieser Trasse umfahren, sondern gar vermieden.

4.2 Auswirkungen der Trassentrennung der Linienbündel „Süd“ (3, 7, 8, 15) und „Ost“ (4, 4E, 51, 56)

Die Gleise und Bahnsteige an der Haltestelle Goedelerring sind getrennt nach der Ein- bzw. Ausfahrt aus/in Richtung Westplatz bzw. Jahnallee/Waldplatz. Durch Aufspaltung der Linien in die Bündel „Süd“ und „Ost“ ergäbe sich eine gleichmäßige Nutzung beider Richtungsbahnsteige.

Die Umleitung des Bündels „Süd“ über Westplatz bedeutet keinen signifikanten Zeitverlust gegenüber ihrer Stammstrecke, schon gar nicht, wenn so Staus vermieden/reduziert werden. Das Nicht-Bedienen der Haltestelle Leibnizstraße durch diese Linien während dieser Zeit wiegt im Vergleich weniger schwer, als eine Überlastung der Trasse. Auf die Nicht-Bedienung sollte per Ansage rechtzeitig explizit hingewiesen werden. Die Bedienung dieser Haltestelle ist in dieser Zeit durch das Linienbündel „Ost“ gewährleistet.

Durch diese Linienführung könnte an der Haltestelle „Waldplatz/Arena“ im Abreiseverkehr die Richtungshaltestelle Hbf zur Bereitstellung zweier Einsatzbahnen genutzt werden, die entweder ab dieser Haltestelle eingesetzt werden oder zur Zuführung für die Haltestelle Sportforum Ost bereit stehen, da alle Bahnen gen Hbf. die Richtungshaltestelle Westplatz bedienen und somit die Richtungshaltestelle Hbf nicht genutzt wird.

Eine Entlastung der Trasse Ranstädter Steinweg – Jahnallee würde auch dafür sorgen, dass die Bahnen aus/in Richtung „Sportforum Ost“ zügiger unterwegs sind und so auch schneller wieder auf Linie gehen können, bzw. vom Hbf schneller wieder zu „Sportforum Ost“ zurückkehren. Die Umlaufzeit eines Kurses würde durch Vermeidung von (Straßenbahn-)Staus verringert. Das würde bedeuten, dass dieselbe Anzahl an Bahnen mehr Fahrten leisten könnte: Vier Einsatzbahnen könnten so ggf. acht Fahrten ab „Sportforum Ost“ anbieten, statt bisher bspw. sechs. Auch eine Streckenführung der Linie 56 zur Haltestelle Sportforum Ost sorgt für eine kürzere Umlaufzeit, im Gegensatz zur Führung über Sportforum Süd und Strbf. Angerbrücke, wodurch dieselbe Anzahl an Kursen mehr leisten könnte als bisher oder ein frei werdender Kurs anderweitig eingesetzt werden könnte.

Ein Überlagern aller dicht getakteten Stadionlinien würde so vollkommen vermieden. Die Zahl der Stadionlinien auf der Trasse Ranstädter Steinweg – Innere Jahnallee würde so gegenüber heute in etwa halbiert. Im Bereich Waldplatz fahren die Linienbündel Ost und Süd aneinander vorbei und kreuzen sich nicht einmal, bedienen aber dennoch den Waldplatz, aber über unterschiedliche Haltestellen.

Die höchste Überlagerungsfrequenz ist im Anreiseverkehr am Hbf gegeben, da Gleis 3 folgende Linien nutzen: 3, 4, 7, 15, 51 (fünf Linien + 4E). Zusätzlich nutzt dieses Gleis regulär die Linie 12. Die Linien 8 (über Hbf Ostseite) und 56 (über Hbf Westseite) fahren nicht über Gleis 3. Eine Entzerrung der Situation auf diesem Gleis kann gemindert werden, in dem im Anreiseverkehr die Abfahrt der Linie 12, die keine Stadionlinie ist, auf Gleis 1 (Linien 1, 11, 16) gelegt wird. Da die Linie 10 in dieser Zeit nicht fährt und als Linie 51 über Gleis 3 im Einsatz ist, ist entsprechende Trassenkapazität auf Gleis 1 gegeben. Es wäre quasi ein Tausch der Linien 10 (als Linie 51 unterwegs) und 12 bzgl. der Gleisbelegung.

Durch Kennzeichnen per DFI, Ansagen und an den Bahnen selbst wird deutlich gemacht, dass die Bahnen über „Sportforum Ost“ oder „Sportforum Süd“ fahren. Durch die direkte Lage der Haltestellen Süd und Ost an der Festwiese und dem dortigen Haupteingang zur Red Bull Arena ist es für die meisten Stadionbesucher unerheblich, an welcher Haltestelle sie aus- und einsteigen. Einzig für Stadionbesucher, die im nördlichen Block A oder D sitzen wäre ein Benutzen der Haltestelle „Sportforum Ost“ vorteilhafter.

Durch die gleichmäßige Aufteilung der Linien über die Streckenrelation Goerdelerring – Ranstädter Steinweg – Waldstraße – Sportforum Ost sowie Goerdelerring – Westplatz – Waldplatz/Arena – Sportforum Süd würde der Straßenbahnverkehr trotz steigender Besucher- und Fahrgastfrequenz auf der derzeit einzig genutzten Trasse Goerdelerring – Ranstädter Steinweg – Waldplatz beinahe halbiert. Durch das Vermeiden von Straßenbahn- und infolgedessen auch MIV-Staus im Nadelöhr Ranstädter Steinweg – Innere Jahnallee sowie an der Ampel der Kreuzung Goerdelerring würde auch der MIV entlastet. Das Vermeiden von (hausgemachten) Verspätungen würde sich positiv auf die Fahrplanstabilität im gesamten LVB-Netz auswirken.

4.3 Anbindung der Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz

Eine stärkere Bedienung der Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz im Abreiseverkehr wäre empfehlenswert. Inwiefern dies durch verstärkten Einsatz der Linie 8 im Abreiseverkehr, anstelle von Verstärkerbahnen auf anderen Linien, oder durch „E“ geleistet werden kann, sollte geprüft werden. Eine nicht unbedeutende Zahl der Fahrgäste würde am Leuschner-Platz in Bahnen gen Süden steigen oder dort die S-Bahnstation nutzen. Dadurch käme es für viele Besucher zu einer optimierten Abreise und Entzerrung der Situation am Hbf. Ein weiterer Linienverlauf zum Hbf Ostseite gewährleistet die Anbindung des Hbf durch alle Linien ab Stadion gen Osten.

Eine Linienführung der Linie 56 von „Sportforum Süd“ über Westplatz, Wilhelm-Leuschner-Platz, Augustusplatz, Hauptbahnhof gen Messegelände (wie derzeit) ist nicht empfehlenswert. Eine bessere Anbindung des Wilhelm-Leuschner-Platzes ausgerechnet durch die Linie 56 ist kontraproduktiv für die Nutzung und Akzeptanz des P&R Messegelände. Die Linie 56 wird so in Zeit und Strecke künstlich verlängert.

5. Fazit

Mit diesem Nutzungskonzept, das nur dann umsetzbar ist, wenn es eine leistungsfähige Feuerbachschleife gibt, ist insbesondere im Abreiseverkehr eine deutliche Entzerrung der Fahrgasströme und der Taktfrequenz auf den relevanten Trassen gewährleistet. Die Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird so signifikant gestärkt, möglicherweise bei gleichbleibender Anzahl an einzusetzenden Kursen gegenüber dem Ist-Zustand. Dies kann auch Auswirkungen auf den Fuhrpark selbst haben, in dem ggf. weniger Bahnen im Bestand notwendig sind, um den Stadionverkehr abzuwickeln. Die Zahl des einzusetzenden Personals könnte ggf. trotz steigender Auslastung der Red Bull Arena und damit steigender Fahrgastzahlen gegenüber heute gleich bleiben. Die Fahrplanstabilität im gesamten LVB-Netz wäre so eher gegeben, als es ohne diese leistungsfähige Wendeschleife der Fall ist.

Beim Abwägen der Investitionskosten des Baus einer leistungsfähigen Wendeschleife Feuerbachstraße und Haltestelle Sportforum Ost sollten diese langfristigen Effekte berücksichtigt werden. Sprich: Die leistungsfähige Feuerbachschleife kann dafür sorgen, dass auf lange Sicht der An- und Abreiseverkehr mit gleichbleibendem Personal- und Fahrzeugbestand trotz steigender Nutzerzahlen gewährleistet werden kann.

Ulf Walther

Leipzig, den 20. Juli 2020