

Stadt Leipzig  
Amt für Verkehrsplanung  
Frau Höfer

04092 Leipzig

Leipzig, den 10.01.2005

### **Stellungnahme zur Fortschreibung Nahverkehrsplan**

Zum Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans nimmt das Stadtforum Leipzig wie folgt Stellung:

Positiv zu werten ist unter anderem die grundsätzliche Ausrichtung des Nahverkehrsplans auf das Gefüge der Stadtteilzentren. Das angestrebte Ziel von 25% aller in der Stadt zurückgelegter Wege ist als realistische Perspektive zu betrachten. Die Wahrnehmung des Öffentlichen Raumes als Gestaltungsaufgabe, die angestrebte unaufdringliche Integration der Straßenbahn in Straßen und Plätze mit eigenem Raumcharakter sowie differenzierte Gestaltungsanforderungen für Neubau und Umbau weisen in die richtige Richtung. Auch das Bekenntnis zur Bürgerbeteiligung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und das Verständnis von Verkehrsplanung als offener Prozeß sind zu begrüßen.

Aus Sicht des Stadtforums sind allerdings folgende Punkte kritisch anzumerken:

#### **1. Der Nahverkehrsplan muß stärker auf Wanderungsbewegungen innerhalb der Stadt reagieren, d.h. der Bevölkerungszunahme in den innerstädtischen Lagen Rechnung tragen und die Stabilisierung der Gründerzeitquartiere unterstützen.**

Für alle Beteiligten dürfte klar sein, daß sich mehr Straßenbahn- und Buskilometer nicht finanzieren lassen. Die LVB haben bei gleichzeitiger Steigerung der Angebotsqualität auch ihren Beitrag zur Konsolidierung der Kommunalfinanzen zu leisten. Dennoch darf das Angebot nicht eingefroren werden sondern muß auch auf Wanderungsbewegungen innerhalb der Stadt reagieren. In Stadtteilen, die Einwohner verlieren sollte deshalb das Angebot zu Gunsten einwohnergewinnender Stadtteile eingeschränkt werden.

Mit 4 Straßenbahnlinien und einer S-Bahn-Linie stellt sich die Frage, ob Grünau nicht überversorgt ist. Haben die Linien 1 und 15 die Grundbedienungsfunktion, stellt sich die Frage, ob alle Fahrten der Verstärkerlinien 2 und 8 bis zu den Endhaltestellen in Grünau

weiterhin durchgebunden werden müssen. Das höchste Fahrgastaufkommen dürften diese Linien sicherlich in Lindenau bzw. Schleußig haben. Die Linie 2 könnte deshalb schon an den Meyerschen Häusern bzw. am Ratzelbogen enden, die Linie 8 in der Demmeringstraße oder in Grünau-Nord.

Für die Linie 8 bietet sich die interessante Perspektive, diese mittels eines Lückenschlusses in der Saalfelder Straße über die Karl-Heine-Straße zu führen. So könnte auch bei Einstellung der Linie 14 die Bedienung dieses sich schrittweise positive entwickelnden Stadtteils sichergestellt werden.

Nicht einzusehen ist auch, warum die Linie 9 weiterhin Stilllegungskandidat ist. Selbst wenn Markleeberg nicht bereit ist, diese zu finanzieren, könnte die Linie bis zum Connewitzer S-Bahnhof geführt werden. Die Argumentation, daß viele Fahrgäste diese Linie auf den City-Tunnel ausweichen werden halten wir für fadenscheinig. Im Gegenteil: Durch den City-Tunnel wird die Südvorstadt noch attraktiver und wird weiter an Einwohnern gewinnen. Hier sollte deshalb über einen Ausbau des Angebots nachgedacht werden. Defizite bestehen schon jetzt auf der Karl-Liebknecht-Straße in den Abendstunden.

## **2. Der angestrebte durchgängige Ausbau aller stark frequentierten Strecken zur „Stadtbahn“ ist in Frage zu stellen**

Die flächenhafte Separierung vom Kfz-Verkehr ist in vielen Fällen baulich nicht (Bsp. Käthe-Kollwitz-Straße) bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand umsetzbar. Die als Idealbild immer noch angestrebte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs ist angesichts geringer werdender finanzieller Spielräume keine realistische Perspektive. Das praktizierte Nebeneinander von Straßenbahn- und Kfz-Verkehr sollte daher akzeptiert werden, die „dynamische Straßenraumfreigabe“ als Alternative zum separaten Gleiskörper in schmaleren Stadtstraßen zur Regel werden. Anstelle von durchgängigem Stadtbahnausbau einiger ausgewählter Linien sollten flächendeckend die wichtigsten Haltestellen (stark frequentierte Lagen, Umsteigepunkte) auf Stadtbahn-Standard ausgebaut werden.

Da die derzeitigen durchschnittlichen Beförderungsgeschwindigkeiten vergleichbaren Städten entsprechen, ist der Beschleunigung keine Priorität einzuräumen.

## **3. Der veraltete Fuhrpark ist zügig zu erneuern**

Auch 15 Jahre nach der Wende dominieren die Tatra-Bahnen als Relikt aus DDR-Zeiten den Nahverkehr in Leipzig. Sie sind gleich zweifaches Hindernis:

- Durch geringen Fahrkomfort Hindernis für einen attraktiven Nahverkehr
- Erhebliche Lärmquelle: Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung werden fast flächendeckend überschritten. An vielen Verkehrsachsen verhindert dies Investitionen in Gründerzeitsubstanz.
- Erschütterungen führen zu Gebäudeschäden und Wohnwertminderungen und wirken ebenfalls als Investitionshindernis (anders als beim Lärm keine baulichen Schutzmaßnahmen möglich). In diesem Zusammenhang ist auch ein zeitlicher Rahmen

für die endgültige Beseitigung der oft bis an die Benutzungsgrenze verschlissenen GVP (Großverbundplatten) zu benennen.

Die Erneuerung des Fuhrparks muß deshalb eine höhere Priorität haben als der Stadtbahnausbau.

#### **4. Die geplante Umstellung auf 2,40 m breite Wagen sollte nicht länger verfolgt werden**

Die Auslegung des Gleisnetzes auf 2,40 m breite Wagen - die zur Zeit in Leipzig noch gar nicht existieren - erscheint weder zur Erreichung der Ziele des Nahverkehrsplans notwendig noch überhaupt realisierbar. Die in diesem Zusammenhang erforderlichen Maßnahmen - Gleisbauarbeiten auf 90 km Streckenlänge (fast zwei Drittel des Gesamtstreckennetzes!), Leitungsverlegungen, Umbau aller Haltestellen etc. - sind offensichtlich nicht finanzierbar. Zudem hätten die im Nahverkehrsplan verharmlosend angedeuteten Konsequenzen wie „Reduzierung der Seitenräume“ und „Ableitung des motorisierten Verkehrs auf andere Trassen“ vielerorts einschneidende, nicht akzeptable Folgen für den Stadtraum, z.B. Gebäudeabrisse und Verlust von Vorgärten. Hier sollte - wie auch in anderen Städten - generell das Prinzip verfolgt werden, die Fahrzeuge an die vorhandene Infrastruktur anzupassen und nicht umgekehrt.

#### **5. Die Tarifpolitik hat sich stärker an den gefahrenen Kilometern zu orientieren**

Das bisherige Tarifsysteem fördert die Zersiedelung. Wir fordern statt einer Tarifzone für ganz Leipzig zwei Tarifzonen für das Stadtgebiet - eine Kern- und eine Randzone. Wer von Plagwitz in die Stadt will soll weniger bezahlen als derjenige, der vom Stadtrand startet. Der Kurzstreckentarif könnte im Gegenzug dann abgeschafft werden.

#### **6. Die Bezuschussung soll Anreize zur Modernisierung bieten**

Die Höhe der Bezuschussung durch die Stadt Leipzig soll sich nicht wie bisher nur an den Fahrgastzahlen orientieren, sondern zusätzlich differenziert nach gefahrenen Tatra- und Niederflurkilometern. Somit erhalten die LVB einen direkten ökonomischen Anreiz, den Wagenpark zügig zu modernisieren.