

Stadtforum Leipzig, Luppenstraße 38, 04177 Leipzig

Andreas Günther
Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Georgiring 3
04103 Leipzig

per Email: netz24.verkehrsbetriebe@L.de

Leipzig, den 30.10.2022

Stellungnahme zum Netz24

Sehr geehrter Herr Günther,

Gern möchten wir uns am Projekt „Netz24“ beteiligen und senden Ihnen unsere Stellungnahme zu, mit Bitte um Berücksichtigung.

Linie 1: Wenn die Straßenbahnstrecke von der Kieler Straße in die Mockauer Straße und Tauchaer Straße verlegt wird, soll die Linie 1 nach Thekla weiterfahren, da die derzeitige Endhaltestelle an der Mockauer Post aufgehoben wird. Wenn Fahrgäste an der Haltestelle Thekla gegenwärtig nach Schönefeld möchten, können sie die Linie 70 nutzen (über Thekla und Gewerbegebiet Schönefeld-Ost) oder an der Haltestelle Mockau, Post in die Linie 1 umsteigen. Dasselbe von der Mockauer Post in die Linien 9, 70 und 80, um Thekla zu erreichen. In der Hauptverkehrszeit könnte nun die Linie 1 – in ihrem derzeitigen 20-Minuten-Takt – zusätzlich nach Thekla weitergeführt werden. Die Wendeschleife verfügt über zwei Gleise, jedoch nur einem Bahnsteig. So hätten die Fahrgäste an der End-/Haltestelle eine direkte Alternative, um Schönefeld und die Eisenbahnstraße zu erreichen.

Linien 2, 8 und 10: Immer, wenn Schulferien sind, reduziert sich der Takt der Straßenbahnlinien 2, 8 und 10 vom 10-Minuten-Grundtakt auf einen 20-Minuten-Takt. Uns ist bekannt, dass diese drei Linien Nebenlinien und durch die Schulferien weniger Fahrgäste unterwegs sind, doch gibt es auch Berufstätige und Studenten, die diese Linien nutzen. Daher sollte über ein Konzept nachgedacht werden, zu bestimmten Zeiten, beispielsweise während den Hauptverkehrszeiten, weiterhin einen 10-Minuten-Takt anzubieten.

Linien 2 und 3: Die Baustellenlinie 32 zeigte im Jahr 2021 eindrucksvoll, wie sinnvoll eine Verbindung vom Westen und Südwesten in den Norden ist. Auch jetzt besteht eine Nachfrage dafür. So könnte die Linie 2 ab Wilhelm-Leuschner-Platz weiter über Augustusplatz, Goedelerring und Waldstraße nach Wahren verkehren. Alternativ über Wilhelm-Liebknecht-Platz und Chausseehaus. Um den Südwesten mit der neuen Linienführung besser zu erschließen, schlagen wir vor, die Linie 2 ab Adler im Zuge der Linie 3 nach Knautkleeberg fahren zu lassen. Damit hätten die Anwohner von Schleußig und Zentrum-West eine Direktverbindung in den Leipziger Südwesten. Wer nach Grünau möchte, kann dies weiterhin mit der Linie 1 tun. Dafür biegt die Linie 3 am Adler in die Antonienstraße ein und fährt weiter nach Lausen.

Uns ist bekannt, dass die Linie 2 von Schülern sowie Studenten zwischen Grünau bzw. Adler und Deutscher Nationalbibliothek rege genutzt wird und die Probstheidaer und Meusdorfer einen Straßenbahnanschluss zum Wilhelm-Leuschner-Platz benötigen. Auch perspektivisch gesehen, sollte die Neubaustrecke zum Herzzentrum kommen und die Linie 2 ab Probstheida dauerhaft zum Klinikstandort verlängert werden. Um beiden Problemen aus dem Weg zu gehen, könnte es stattdessen eine neue Linie geben, beispielsweise die Linie 5, die

von Großzschocher über Adler, Schleußig, Westplatz, Wilhelm-Leuschner-Platz, Hauptbahnhof, Waldstraße und Georg-Schumann-Straße nach Wahren rollt. Diese Linie erhält einen 10-Minuten-Takt und ist so einzutakten, dass auf der Dieskaustraße und Waldstraße ein 5-Minuten-Takt entsteht. Dafür verkehrt die Linie 2 vom S-Bf. Plagwitz im Zuge der heutigen Linie 14 (selbige wird aufgehoben) bis zum Westplatz und dann weiter im Zuge der heutigen Linie 2 über Wilhelm-Leuschner-Platz zur Naunhofer Straße und in der Hauptverkehrszeit weiter nach Meusdorf bzw. respektive zum Herzzentrum. Damit hätte man fast dieselbe Route, wie vor der Netzreform 2001. Dann könnte die neue Linie 5 problemlos von Großzschocher über Schleußig und Augustusplatz nach Wahren geführt werden. Zwischen Großzschocher und Adler bestünde dann ein 5-Minuten-Takt. In den späten Abendstunden könnte eine Linie 5E nur bis zur Kötzschauer Straße fahren, sofern sich das geplante Gleisdreieck, vor der Radrennbahn, als Wendestelle eignet.

Linie 7E: Seitens den LVB ist eine Taktverdichtung zwischen den Haltestellen Philipp-Reis-Straße (Leutzsch) und Emmausstraße (Sellerhausen) geplant, die Linie 7E heißt. Wir meinen, dass bis zum Ausbau der Wendeschleife Philipp-Reis-Straße (im Zuge des Neubaus der Georg-Schwarz-Brücken) nicht gewartet werden kann, sondern eine zeitnahe Umsetzung erfolgen sollte, insbesondere für den Schülerverkehr. Der Nachteil ist, dass beide Endhaltestellen nur über eine provisorische Toilette verfügen sowie über keine Bahnsteige. Barrierefreie Zugänge sind die Haltestelle Philipp-Reis-Straße (Linie 7), die Haltestelle Sellerhausen, Emmausstraße (Linien 7, 8 und 77) dagegen nicht.

Linie 9: Nachdem am 28. November 2015 die Straßenbahnstrecke ab Connewitzer Kreuz nach Markkleeberg-West stillgelegt und teilweise zurückgebaut wurde, sollte die Linie 9 in Zukunft wieder Markkleeberg ansteuern, jedoch mit einer neuen Route. Nicht nur, weil die DB-Anlage am Bahnhof Markkleeberg-Mitte nicht mehr gekreuzt werden darf. Wichtig dabei ist, den S-Bf. Markkleeberg zu bedienen. Die neue Endhaltestelle könnte, wie schon oft von vielen gefordert oder gewünscht, zum Cospudener See bzw. zum Hafen Zöbiger verlängert werden. Wenn die Bevölkerungsdichte und Fahrgastzahlen es zulassen, alternativ zum S-Bahnhof Markkleeberg-Großstädteln. Am Cospudener See könnte dann eine Zwischenwendeschleife entstehen. Damit hätte man auch eine Anbindung des Markkleeberger Sees vom Westen aus und bediene einen weiteren S-Bahnhof. Außerdem sollte es Verknüpfungspunkte mit den Buslinien von Regional Bus Leipzig geben. Die Buslinie 70 kann dann wieder zum Connewitzer Kreuz bzw. Wiedebachplatz eingekürzt oder stattdessen über die Bornaische Straße zum S-Bf. Connewitz verlängert werden, sodass eine Verknüpfung mit der Linie 79 sowie der S-Bahn entsteht.

Linie 10: Auch die bisherige Umleitung der Linie 10 über Thomaskirche und Waldstraße zeigte, dass eine Verbindung zwischen der Georg-Schumann-Straße im Nordwesten und der Karl-Liebknecht-Straße sowie Lößnig im Süden von Bedeutung ist. Wir schlagen vor, die Linie 10 ab Hauptbahnhof weiter über den Ranstädter Steinweg und Waldstraße nach Wahren verkehren zu lassen. Eine Linienführung über Thomaskirche, als Pendant zum Augustusplatz, ist sicher nützlich, nur wird bei dieser Route keine zentrale Haltestelle bedient. Am Wilhelm-Leuschner-Platz hält die Linie 10 an der Westseite des Platzes und biegt dann zum Neuen Rathaus ab. Nach der Thomaskirche biegt sie in der Schneiderkurve in den Ranstädter Steinweg ab, sodass hier auch kein Halt bei der Haltestelle Goedelerring möglich ist. Dies könnten viele Fahrgäste kosten. Daher eignet sich wohl nur eine Führung über den Augustusplatz. Im Südabschnitt würde die Linie 10 weiterhin ab Connewitzer Kreuz über die Arno-Nitzsche-Straße nach Lößnig fahren, sodass die Marienbunner und Lößniger weiterhin einen Straßenbahnanschluss zum Connewitzer Kreuz haben.

Linien 10 und 11: Durchaus könnte man auch die Linienäste der Linien 10 und 11 tauschen, sodass die Linie 10 ab Connewitzer Kreuz weiter über die Bornaische Straße zum

Straßenbahnhof Dölitz und nach Markkleeberg-Ost rollt und die Linie 11 dann über Arnoldsche-Straße nach Lößnig.

Linie 12: In der Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie 12 aktuell vom Johannisplatz stadtauswärts über die Prager Straße zum Technischen Rathaus und fährt über Riebeckstraße als Linie 4E zum Hauptbahnhof zurück. Dasselbe die Linie 4E über die Riebeckstraße zum Technischen Rathaus, die dann zur Linie 12 nach Gohlis-Nord wird. In dieser Zeit und darüber hinaus könnte die Linie 12 vom Johannisplatz im Zuge der Linie 15 zur Endhaltestelle Naunhofer Straße (Linie 2) verlängert werden. Das zusätzliche Angebot in der Prager Straße würden vor allem Schüler der anliegenden Schulen sowie die Studenten der anliegenden Fakultäten, Bibliotheken und Mensen rege nutzen. Der Nachteil ist die wegfallende 4E und 12 bis Technischem Rathaus, sodass die zusätzlichen Verkehre in der Riebeckstraße fehlen.

Linie 22/Tangentenlinie: Die Linie 70 kann es weiterhin nicht mit der ehemaligen Linie 22 aufnehmen, sodass wir eine Reaktivierung der Tangentenlinie 22 vorschlagen. Durch die fehlende Verbindung zwischen Eisenbahnstraße und Wurzner Straße sowie der östlichen Richard-Lehmann-Straße könnte die Linie 22, oder wie sie dann heißt, nicht auf ihrer damaligen Route verkehren. Die damalige Route war: Thekla – Schönefeld – Hermann-Liebmann-Straße – Riebeckstraße – Altes Messegelände – Richard-Lehmann-Straße – Connewitzer Kreuz – Bornaische Straße – Straßenbahnhof Dölitz. Die Verbindung, vor allem bei Umleitungen, zwischen Eisenbahnstraße und Wurzner Straße ist schon nützlich, wie auch im aktuellen Nahverkehrsplan festgehalten. Durch die fehlende Verbindung in der östlichen Richard-Lehmann-Straße würde sie am Kregeldreieck in die Philipp-Rosenthal-Straße und weiter im Zuge der Linie 16 zur Richard-Lehmann-Straße verkehren und in selbige einbiegen. Sollte das Fahrgastpotential bis zum Straßenbahnhof Dölitz nicht ausreichen, wäre die Endhaltestelle S-Bf. Connewitz denkbar. Nachteil ist die fehlende Anbindung der Haltestelle Messegelände, mit Ausnahme einer Drehung an der Schleife Naunhofer Straße, sowie einer neuen Haltestelle an der Wurzner Straße/Breite Straße/Dresdner Straße, die auch die Linie 7 nutzen könnte.

Linie 60: Verlängerung von der östlichen Endhaltestelle Lipsiusstraße zum S-Bf. Anger-Crottendorf – Verknüpfung mit den Linien 72, 73 und N7 sowie S3. Die neue Linienführung würde über die Oststraße und Am Güterring zur Zweinaundorfer Straße erfolgen. Sodass die Endstelle der Linie 60 entweder nördlich vom Ostfriedhof liege, wofür aber keine Wendestelle in unmittelbarer Reichweite vorhanden ist. Sofern die ehemalige und 1997 stillgelegte Straßenbahnwendeschleife noch städtisches Grundstück ist, könnte hier eine provisorische Wendestelle entstehen. Provisorisch daher, sollte eines Tages die Straßenbahn wieder nach Anger-Crottendorf und eventuell weiter nach Mölkau fahren, wie dies dem aktuellen Nahverkehrsplan zu entnehmen ist. Alternativ wäre die direkte Bedienung der Haltestelle S-Bf. Anger-Crottendorf in der Zweinaundorfer Straße, zwischen Wichernstraße und Herrnhuter Straße. Als Wendestelle könnte dann die Wichernstraße, Stegerwaldstraße und Herrnhuter Straße genutzt werden. Hier bietet sich eine weitere Haltestelle in der Stegerwaldstraße Höhe Saarbrückenstraße an, die nur in einer Richtung bedient wird. Diesen Bereich hat auch die Aktions-Quartiersbuslinie im September 2021 bedient und fuhr zurück über die Ostwache zur Grünen Gasse und gegen den Uhrzeigersinn über Dresdner Straße und Täubchenweg. Möglicherweise wird es eine Linie 60E geben, die an der Lipsiusstraße endet, da sich dort eine Ladesäule für den geplanten Einsatz von E-Gelenkbussen befindet (zurzeit im Bau).

Linie 74: Seit ihrer Verlängerung durch die Südvorstadt, Connewitz, Schleußig, Plagwitz und Lindenau, erfreut sie sich größter Beliebtheit. Dies merkt man vor allem in den Hauptverkehrszeiten, wenn die Standardbusse überfüllt sind. Trotz der Schülerverkehre als Linie 74E. Wir bitten zu prüfen, ob ein Einsatz von Gelenkbussen möglich ist. Auch mit der Konsequenz, dass durch die Weiterfahrt ab Naunhofer Straße, als Linie 76 zum

Herzzentrum, „heiße Luft“ transportiert wird. Eventuell ist auch ein Mischverkehr aus Standard- und Gelenkbussen möglich. Des Weiteren rollt die Linie 74 unter der Woche und samstags in den Abendstunden im 30-Minuten-Takt, hier sollte ein 15-Minuten-Takt geprüft werden. Sowie sonntags in der Hauptverkehrszeit ein 15- statt 30-Minuten-Takt.

Werbung: Wir verstehen, dass die Teil- und Vollwerbung an Ihren Fahrzeugen eine wichtige Einnahmequelle ist. Doch bei Vollwerbungen bzw. insbesondere, wenn man die Fenster beklebt, hat der Fahrgast eine schlechtere Aussicht. Da hilft auch das Lochraster nicht, bei dem man durchschauen kann. Man möchte doch die Straßenbahnfahrt genießen, aus dem Fenster schauen, Neues entdecken. Auch wenn die Beklebung der Fensterflächen nur maximal 30 Prozent ausmacht, wünschen wir uns, dass künftig keine Fensterflächen mehr beklebt werden. Das gilt auch für die Banner unterhalb der Klappfenster, sofern vorhanden.

Fuhrpark: Die neueste Generation, der NGT10 (XL) beweist deutlich, dass sich bei der Benutzerfreundlichkeit intensiv auseinandergesetzt wurde, so beispielsweise bereite Türen mit größeren Multifunktionsbereichen. Störend ist jedoch die Beinfreiheit bei den Sitzflächen, bei denen man sich gegenüber sitzt. Hier wird das Maß von vier Personen pro Quadratmeter genutzt. Es gibt viele Menschen, die müssen die Beine einziehen, versetzt aufstellen oder man kann nicht ordentlich auf dem Sitz sitzen. Des Weiteren sind die Anderthalbsitze auf Flächen, wo eine 2+2-Bestuhlung machbar wäre, hinderlich, da die Podeste über die Drehgestelle zu weit in den Durchgang ragen. Technisch ist es sicher machbar, darauf zu verzichten. Dafür wird der Durchgang auch breiter. Außerdem sind sie eine Stolperfalle. Auf der Website des Herstellers HeiterBlick, der die neue Straßenbahngeneration bauen wird, entdeckten wir, dass diese Bestuhlung weiterhin Verwendung findet. War keine 2+2-Bestuhlung bei 2,40 Meter breiten Fahrzeugen angedacht? Klar, der Durchgang bleibt schmal, aber durch die erweiterten Podeste geht auch Platz verloren. Wir finden, entweder die geplante 2+2-Bestuhlung oder der Wegfall der "ausgezogenen" Podeste. Ohnehin wird die neue Generation nicht auf allen Linien einsetzbar sind. Aktuell ist dies nur die Linie 16, ohne Umleitungsstrecken, sodass es wohl nicht zu wünschen ist, weiterhin auf 2,30 Meter breiten Straßenbahnen zu setzen. Außerdem sollte bei der neuen Generation überdacht werden, den Heckbereich mit Sitzplätzen zu versehen, statt analog zum "Panoramabereich" des NGT10. Die neuen Generationen (NGT8+ und NGT12+) tragen auch zur kleinteiligen Typenvielfalt bei, sofern der Ersatz für die NGT6 (Leoliner) sich nicht deutlich von der künftigen und gegenwärtigen Generation abhebt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüße

i. A. Dave Tarassow