Protokoll zur Arbeitsgruppe Bus

Ort: **LVB-Zentrale, Georgiring 1-3, Beratungsraum Aufsichtsrat**
Datum, Zeit: **18.12.2013, 17:00 – 20:00 Uhr**

1. Ziel der Arbeitsgruppe Bus

Aus der Bürgerwerkstatt „Straßenbahnerweiterung im Südosten Leipzigs" vom 16.11.2013 ging der Wunsch nach einer Arbeitsgruppe hervor, welche sich mit kurzfristig realisierbaren Lösungsansätzen für eine bessere Busanbindung beschäftigt.

Anlass dafür sind vor allem die folgenden Argumente:

- Über eine bessere Busanbindung kann vergleichsweise kurzfristig eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung herbeigeführt werden
- Vor der Herstellung und dem Betrieb einer Straßenbahntrasse sind erst die Möglichkeiten einer verbesserten Buserschließung auszuschöpfen
- Die Stärke des Busnetzes im Vergleich zur Straßenbahn liegt in der größeren Routenflexibilität und ermöglicht auch andere Anbindungsmöglichkeiten (Stufenmodell)

Ziel ist eine kurzfristig realisierbare Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, der ÖPNV-Leistungsfähigkeit am Klinikstandort sowie der gesamten Verkehrssituation in diesem Gebiet.
Insgesamt ist eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal-Split am Klinikstandort auf das höchstmögliche Maß anzustreben. Die Optimierung der Buserschließung ist dabei eine kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität bis zu dem Zeitpunkt, an dem eine Straßenbahn die wirtschaftlichere und sinnvollere Lösung darstellt.

Arbeits- und Diskussionsgrundlage, der aus der Idee der Bürgerwerkstatt entstandenen Arbeitsgruppe Bus, sind Vorschläge seitens der Bürgerinnen und Bürger. Es wurde keine Vorauswahl weder von der Verwaltung noch von der LVB getroffen. Alle eingereichten Bürgervorschläge wurden diskutiert.

Ziel des Treffens war es, die von Bürgerinnen und Bürgern eingereichten Varianten zu diskutieren und allgemeine Ziele, Hinweise und Empfehlungen an die LVB und die Verwaltung zu formulieren.

2. Teilnehmer der Arbeitsgruppe

In der Arbeitsgruppe diskutieren 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bestehend aus Anwohnern, Vertretern der Politik, Vereinen, Verbänden

und Interessenvertretungen. Interesse an der Teilnahme an der Arbeitsgruppe Bus konnte im Verlauf der Bürgerwerkstatt geäußert werden. Ergänzt wurde diese Runde durch Vertreter aus den Fachämtern der Stadtverwaltung und den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB).

3. Ablauf

3.1. Einstieg

Nach der Begrüßung und einem kurzen Einstieg durch Herrn Ekkehard Westphal (LVB) sowie einleitenden Worten von Jochem Lunebach (Leiter Stadtplanungsamt der Stadt Leipzig) folgte eine Kennenlernrunde, in der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich und ihre Intention für die Teilnahme an der Arbeitsgruppe vorstellen.

3.2. Vorstellung der Varianten

Im Anschluss daran stellte Herr Westphal 16 Varianten mit Busroutenführungen vor, welche vorwiegend durch Bürgerinnen und Bürger eingereicht worden waren. Auch wurden Beiträge aus Internetforen (so z.B. Leipziger Nahverkehrsforum und Deutsches Architekturforum) hinzugezogen, bei welchen die Absender nicht zugeordnet werden konnten. Diese Varianten wurden im Vorfeld der Veranstaltung durch die LVB aufbereitet und in einer Präsentation vergleichbar dargestellt.
Bei der Vorstellung der Varianten wurden wesentliche Merkmale bzw. Vor- und Nachteile aus LVB-Sicht dargelegt (diese sind in Anlage 1 in tabellarischer Form zu finden).

Vorstellung der Varianten

Die Teilnehmer hatten dabei Gelegenheit für Zwischenfragen und Kritik, welche im Folgenden aufgelistet sind:

- Zu Variante 3: Es folgte ein Einwand aus der Teilnehmerschaft, dass bei dieser Variante eine zu hohe Belastung für die Straßen entstünde, welche schon heute am Limit angekommen sind (insbesondere Strümpelstraße)

- Zu Variante 4: Zwischenfrage, ob eine Weiterfahr t nach Probstheida möglich ist. LVB antwortete, dass es grundsätzlich möglich ist, jedoch die Ankunftszeit später wird.

- Zu Variante 6: Eine Teilnehmerin forderte den Erhalt der Haltestelle Höltystraße, welche durch die Variante entfallen würde.

- Zu Variante 11: Ein Teilnehmer merkte an, dass der Bus an der Ecke Riebeck/Oststraße nicht rechtwinklig abbiegen kann, da es die Bebauung nicht ermöglicht.

- Ein weiterer Hinweis kam von einer Teilnehmerin. Die Kregel- sowie Schönbachstraße sollte ab der Alten Messe bedient werden.

- Zu Variante 14: Hinweis, dass derzeit aufgrund von Bauarbeiten eine Baustraße existiert, welche Probstheida und Stötteritz verbindet und auch für den Bus genutzt werden könnte.

- Zu Variante 15: Es gab den Einwand, dass die in der Variante zu schaffende Straße eine Fläche zerschneiden würde. Es wurde jedoch bereits zugesichert, dass dieses Stück nicht zerschnitten wird.

Nach der Vorstellung der Varianten wurde durch einen Teilnehmer eine zusätzliche Idee dargestellt. Die Buslinie könnte auch vom Herzzentrum über Haltestelle Probstheida abbiegend in die Leinestraße bei einer Taktung von 20 Minuten bis zum Pier 1 führen.

Diskussion

3.3. Ansätze einer optimierten Buslinienführung

Parallel zur Vorstellung und Diskussion wurden durch den Moderator Fritjof Mothes wesentliche Hauptkriterien bzw. Präferenzen der Vorschläge identifiziert:

- Verdichtung der Linie 76 auf 10-Minuten-Takt (2)
- Anbindung weiterer Stadtteile durch Verlängerung der Linie 74 (1)
- Buslinien parallel zur Straßenbahn in Richtung Reudnitz
- Verknüpfung der Linienführung Richtung Connewitz durch verbinden der Buslinien 79/78 mit der Linie 74 (2)
- Verknüpfung von Buslinie 74 mit Bus 75 (Liebertwolkwitz) (1)
- Einbindung oder Verlängerung regionaler Buslinien (Wachau), Mölkau

Erläuterung:(2) = 2 der 16 Varianten treffen auf dieses Beschreibung zu

3.4. Diskussion

Im Rahmen der Variantendiskussion wurden von den Teilnehmern folgende Hinweise vorgebracht, die für eine verbesserte Busverbindung wesentlich erscheinen:

- Die Vielzahl der eingereichten Vorschläge erfordert eine grundsätzliche, inhaltliche Strukturierung und qualifizierte, stufenweise Auswertung.
- Ein Teilnehmer plädierte dafür, dass aktuell bereits belastete Straßen bei der Routenführung besonders beachtet werden sollen.
- Seitens der Teilnehmer wurde die Idee eingebracht, abgas- und geräuscharme Elektrobusse auf der Strecke einzusetzen.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass es ein Konzept der Klinik aus den 1990er Jahren gibt und die Klinik ihren Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten muss.
- Ein weiterer Hinweis bestand darin, dass das Einzugsgebiet der Kliniken beachtet werden sollten.
- Seitens der Klinikvertretung wurde darauf hingewiesen, dass Patienten und Arbeitnehmer aus dem gesamten Stadtgebiet kommen und

eine gute Anbindung an überregionale Angebote ausgesprochen wichtig ist (Herzklinikum hat überwiegend überregionale Gäste).

- Nach Auffassung des Verkehrs- und Tiefbauamtes sollte eine Variante favorisiert werden, die möglichst viele Fahrgäste gewinnt, zeitnah praktikabel erscheint und mögliche Anschlussoptionen zulässt.
- Herr Lunebach fügte an, dass eine schnelle Lösung durch eine Verdichtung der Taktung erreicht werden könnte. Er betonte zudem, dass eine Verlässlichkeit im Angebot eine wichtige Komponente darstellt.
- Herr Meinhardt (SBB Südost) erläuterte nochmals eindringlich die Verkehrssituation in Stötteritz und die Ergebnisse bzw. Abstimmungen im Nachgang zur Stötteritzer Bürgerwettbewerbswerkstatt. Eine Buslinienführung durch den Siedlungsbereich schafft Betroffenheit; eine Querung einer Hauptverkehrsstraße stellt zudem eine unterschätzte Hürde dar.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass Lösungen für den Fall einer Havarie gegeben sein müssen.
- Von einzelnen Teilnehmern wurde eine straßenseitige Erschließung des Klinikstandortes von Norden in die Diskussion eingebracht.
- Seitens der Verwaltung wurden diesbezüglich zwei Punkte angemerkt: Aus der Bürgerwerkstatt heraus ist es zunächst die Aufgabe dieser AG, Möglichkeiten zur Optimierung der Buserschließung zu entwickeln. Diese zunächst auch unabhängig von einer straßenseitigen Nordanbindung des Klinikstandortes. Analog zu der Straßenbahntrasse ist im Flächennutzungsplan die Option einer Straßenanbindung jedoch grundsätzlich offengehalten.
- Mehrere Teilnehmer bringen die Forderung für ein Gesamtverkehrskonzept vor
- Seitens der Verwaltung wurde daraufhin erläutert, dass für die Gesamtstadt mit dem in Fortschreibung befindlichen Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum ein Gesamtverkehrskonzept vorliegt. Das Gesamtkonzept wiederum ist unterteilt in Teilkonzepte für die verschiedenen Verkehrsarten.
- Darüber hinaus ergeben sich immer wieder spezifische Fragestellungen, die dann neben dem Gesamtkonzept zu diskutieren sind. In Bezug auf die lokale Situation in Probstheida dient gerade das durch die Straßenbahndiskussion ausgelöste, laufende Beteiligungsverfahren, mit seiner Bürgerwerkstatt und seinen Arbeitsgruppen, der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und der Optimierung der Erschließungssituation in diesem Bereich. In diesem Sinne ist die Thematik des Busverkehrs im Stadtgebiet Südost ein Baustein im Gesamtkonzept.
- Zum Aspekt der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes wurde vorgebracht
    - Bedienung von unterschiedlichen Straßen um Fahrgäste hinzuzugewinnen
    - Ein Bürger forderte, mehr ÖPNV-Knoten in die Streckenführung einzubinden sowie eine Verständlichkeit des Angebotes für die aktuellen und potenziellen Nutzer zu schaffen.

  - Es wurde darauf hingewiesen, dass auch durch kleinere Maßnahmen, wie das Freischneiden von Bewuchs oder die Reinigung von Haltestellen schnell positive Effekte bringen können.
- Von einigen Teilnehmern wurde der Vorschlag zur Nutzung der vorhandenen, von der Holzhäuser Straße auf das Klinikgelände führenden Baustraße für den Bus-/Rettungsverkehr eingebracht.
- Ein weiterer Beitrag beinhaltete den Vorschlag, dass Bus 74 und 76 mit einer Verlängerung als Ringverbindung entstehen könnte.
- Mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer fordern eine kosteneffiziente Bewirtschaftung der Busverbindung.
- Seitens der LVB wurde auf die Notwendigkeit einer kostenseitig angemessenen Variantenfindung hingewiesen. Jeder zusätzlich eingesetzte Bus verursacht Betriebskosten von rund 150.000 - 200.000 Euro pro Jahr. Die möglichen Einnahmen sind demgegenüber heute nicht ermittelbar, sie können nur aus Erfahrungswerten geschätzt werden.
- Grundsätzlich gilt jedoch, dass im Leipziger ÖPNV generell keine Gewinne erzielt werden. Jeder zusätzliche Buskurs verursacht ein Defizit.

Im Konsens wurde festgestellt, dass eine möglicherweise zunächst kürzere Streckenführung vermutlich größere Aussicht auf eine zeitnahe Realisierung hat als eine sehr lange Linienführung.
Vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Haushaltes sowie der gesamtstädtischen Erschließungslage sollte eine angemessene Lösung entwickelt werden, die sinnvolle Erweiterungsoptionen bietet.
Insofern wäre die Entwicklung einer zunächst kürzeren Verbindung mit dem Ziel der Taktverdichtung am Klinikstandort, darüber hinaus jedoch guten Anschluss- und Erweiterungsmöglichkeiten an den Endpunkten (Stufenmodell) im Weiteren zu prüfen.
Als weitere Aufgabe ist die bauliche Funktionsfähigkeit und Netzwirksamkeit der vorhandenen Baustraße auf dem Klinikgelände für eine Busführung bzw. die Anbindung dieser Baustraße an das geplante Straßensystem der Erweiterungsflächen zu prüfen.

3.4. Weiteres Vorgehen

Ein Ausschluss von Varianten wurde bei diesem ersten Arbeitstreffen der AG-Bus nicht vorgenommen. Man verständigte sich darauf, dass eine Bedenkzeit bzw. planerische Arbeitszeit notwendig ist, um unter den erarbeiteten Prämissen und Informationen, die Vielzahl der Streckenführungen zu bedenken.
Es wird vorgeschlagen und von den LVB in Aussicht gestellt, die Arbeitsgruppe Bus fortzuführen und in der nächsten Runde die Arbeitsergebnisse und Vorschläge weiter zu diskutieren. Dieses Arbeitstreffen soll nach der öffentlichen Infoveranstaltung nach dem 23.01.2014 vereinbart werden.

Bis zu diesem Treffen werden Hinweise und Anregungen von der Verwaltung und der LVB entgegengenommen. Optimierte Vorschläge können weiterhin eingereicht werden. Im Januar werden zudem Gespräche zwischen der Stadt Leipzig, der LVB und dem Klinikum zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes sowie der Optimierung des Radverkehrs durchgeführt.

Die LVB und die Verwaltung prüfen alle vorgestellten und diskutierten Varianten und stellen den erreichten Arbeitsstand (entsprechend diesem Protokoll) im Rahmen der nächsten Informationsveranstaltung vor.
Diese findet am 23. Januar 2013 zwischen 18.00 Uhr und 20.00 Uhr im Festsaal des Neuen Rathauses statt.

4. Verabschiedung und Danksagung

Im Schlusswort weist Herr Westphal darauf hin, dass breite Beteiligungsverfahren dieser Art noch vor kurzem noch keine Praxis waren.
Die LVB wird letztendlich über ein zusätzliches Angebot entscheiden. Die Ideen der Arbeitsgruppe werden aufgenommen und berücksichtigt.

Anlage 1:

Pro und Contra zu den Varianten aus LVB-Sicht

Variante	Linien (Takt)	Pro	Contra
V0	76 Probsth. - Franzosenallee - Herzz. (10')	- dichter Takt sowohl für Herzzentrum als auch für Sonnenpark; jede Tram 15 hat Anschluss an Bus zum Herzzentrum - alle Fahrten bedienen Tramhaltestelle Probstheida	- trotz hoher Betriebskosten (zwei Zusatzkurse) keine Direktanbindung weiterer Stadtteile - weiterhin mindestens zwei Umstiege zur S-Bahn - keine weiteren Tramlinien erreichbar
V1	76 Probsth. - Franzosenallee - Herzz. (20') 78 Probsth. - Strümpellstr. - Herzzentr. (20')	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - jede Tram 15 hat Anschluss an Bus zum Herzzentrum - Verbindung Herzz. - Probstheida alle 20 Min. auf kürzester Route	- kein sauberer 10-Min.-Takt möglich - weiterhin mindestens zwei Umstiege zur S-Bahn - keine Direktanbindung weiterer Stadtteile - keine weiteren Tramlinien erreichbar - Linie 78 kann Tramhaltestelle Probstheida nicht bedienen
V2	76/78 Ring Probstheida - Herzzentr. - Probstheida (20')	- wie V1 - durch Ringführung Durchfahrmöglichkeit über Endpunkt Herzzentrum hinaus (jede Haltestelle auf dem Ring ist mit beiden Linien erreichbar)	- wie V1 - für Fahrgäste möglicherweise verwirrende Linienführung (Haltestellen werden nicht in beiden Richtungen durch dieselbe Linie bedient)
V3	74 Lindenau - Kolmstr. - Herzentrum - Holzhausen (20') 76 unverändert	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung zahlreicher weiterer Stadtteile (Stötteritz, Südvorstadt, Schleußig, Plagwitz, Lindenau, Holzhausen) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. MDR und Völkerschlachtdenkmal) und MRB (Bf. Holzhausen) - Umsteigemöglichkeit zu zahlreichen Tram- und Buslinien - Neuerschließung südl. Kolmstraße, Holzhausen-Süd	- verlängerte Fahrtzeit bis Holzhausen (ca. 7 Min.) - hohe Investitionskosten (Straßenneubau erforderlich) - Ausbau Kolmstraße mit Wegfall von Parkplätzen erforderlich - Linienführung durch enge, ruhige Wohngebietsstraßen (Lärm!) - Siedlung Waldfrieden nicht mehr mit ÖPNV erschlossen - keine Taktverdichtung ab Probstheida
V4	74 Lindenau - Holzhsn. - Herzentrum (20') 76 unverändert	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung zahlreicher weiterer Stadtteile (siehe V3) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. MDR und Völkerschlachtdenkmal) und MRB (Bf. Holzhausen) - Umsteigemöglichkeit zu zahlreichen Tram- und Buslinien - Neuerschließung Holzhausen-Süd	- lange Fahrzeit (bis Stötteritz 15 min länger als in V3) und psychologisch ungünstiger Umweg - vom Stadtzentrum de facto weiterhin nur 20'-Takt bis Herzzentrum - mit Fördermitteln ausgebaute Haltestelle Zuckelhausen wird nicht mehr bedient
V5	75 (Naunhof -) Lww - Meusdorf - Zuckelhsn. - Herzzentrum - Probstheida (20') 76 unverändert	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung südöstliches Umland (Lww, Großpösna) - Verbindung Herzz. - Probstheida alle 20 Min. auf kürzester Route - Neuerschließung Holzhausen-Süd	- Fahrzeit Lww-Probstheida ca. 10 Min. länger (Umsteiger zur Li. 79!) - Verschlechterung ÖPNV-Erschließung Höltystraße - weiterhin mindestens zwei Umstiege zur S-Bahn - keine weiteren Tramlinien erreichbar - Linie 75 kann Tramhaltestelle Probstheida nicht bedienen
V6	75 (Naunhof -) Lww - Meusdorf - Franzosenallee - Herzzentrum (20') 76 unverändert	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung südöstliches Umland (Lww, Großpösna) - Angebotsverbesserung auch für Sonnenpark	- Direktverbindung Lww - Probstheida entfällt (Umsteiger zur Li. 79 müssen zweimal umsteigen) - Verschlechterung ÖPNV-Erschließung Höltystraße - weiterhin mindestens zwei Umstiege zur S-Bahn - keine weiteren Tramlinien erreichbar - kein einheitlicher Umsteigepunkt für Fahrgäste der Li. 15 aus Richtung Innenstadt
V7	76 entfällt 78 Connewitz - Probsth. - Herzzentr. (20') 79 Thekla - Probsth. - Franzosenallee - Herzzentrum (20')	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung zahlreicher weiterer Stadtteile (Connewitz, Lößnig, Stötteritz, Mölkau, Paunsdorf, Thekla) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Connewitz) - Umsteigemöglichkeit zu zahlreichen Tram- und Buslinien - Verbindung Herzz. - Probstheida alle 20 Min. auf kürzester Route	- Brechung der Tangentialverbindung Linie 79 (ca. 1.000 Fahrgäste pro Tag müssen zusätzlich umsteigen, u. a. zahlreiche Schüler -> erhebliche Fahrgastverluste zu befürchten) - Linie 78 kann Tramhaltestelle Probstheida nicht bedienen
V8	76 unverändert 78 Connewitz - Probsth. - Herzzentr. (20')	- Direktanbindung weiterer Stadtteile (Connewitz, Lößnig) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Connewitz) - Umsteigemöglichkeit zu Tramlinien 10, 11 und 16 - Verbindung Herzz. - Probstheida alle 20 Min. auf kürzester Route - 10-Min.-Takt Connewitz - Probstheida	- hohe Betriebskosten (2 Zusatzkurse) auch nach Straßenbahnverläng. (oder 10-Min.-Takt nach Connewitz fällt dann wieder weg) - Linie 78 kann Tramhaltestelle Probstheida nicht bedienen
V9	76 Connewitz - Probstheida - Franzosenallee - Herzzentrum (20')	- Direktanbindung weiterer Stadtteile (Connewitz, Lößnig) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Connewitz) - Umsteigemöglichkeit zu Tramlinien 10, 11 und 16 - 10-Min.-Takt Connewitz - Probstheida	- hohe Betriebskosten (2 Zusatzkurse) auch nach Straßenbahnverläng. (oder 10-Min.-Takt nach Connewitz fällt dann wieder weg) - keine Taktverdichtung zum Herzzentrum
V10	76 unverändert 78 (Lipsiusstraße -) Naunhofer Str. - Herzzentrum (20')	- Direktanbindung weiterer Stadtteile (Reudnitz) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Völkerschlachtdenkmal) - Umsteigemöglichkeit zu Tram 4 und 12 sowie Bus 70 und 74 - Verbindung zum Herzzentrum alle 20 Min. auf kürzester Route	- sehr hohe Betriebskosten (2-3 Zusatzkurse) - Parallelverkehr Bus/Tram (Vereinbarkeit mit Nahverkehrsplan?) - Linie 78 kann Tramhaltestelle Probstheida nicht bedienen
V11	76 entfällt 78 Lipsiusstr. - Herzzentrum - Meusdorf (20') - Holzhausen (60')	- Direktanbindung weiterer Stadtteile (Reudnitz, Meusdorf, Holzhausen) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Völkerschlachtdenkmal) sowie MRB (Bf. Holzhausen) - Umsteigemöglichkeit zu Tram 4 und 12 sowie Bus 70 und 74 - Verbindung zum Herzzentrum alle 20 Min. auf kürzester Route	- sehr hohe Betriebskosten (3 Zusatzkurse) - Parallelverkehr Bus/Tram (Vereinbarkeit mit Nahverkehrsplan?) - Sonnenpark nicht mehr auf direktem Wege an Probstheida angebunden - Umsteigen vom Herzzentrum zur Li. 79 Ri. Connewitz erschwert
V12	76 unverändert 108 Herzzentrum - Probsth. - Wachau (20') - Markkleeberg - Großstädteln (60')	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung Markkleeberg und Wachau - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Markkeeberg) - Umsteigemöglichkeit zu Tram 9 und 11 sowie Bus 65, 100 und 107 - Verbindung zum Herzzentrum alle 20 Min. auf kürzester Route - Angebotsverbesserung Chemnitzer Straße/Wachau - Linie 108 bedient Tramhaltestelle Probstheida	- keine Direktanbindung weiterer Leipziger Stadtteile - Anbindung S-Bahn/Tram in Markkleeberg nur stündlich - Abbiegen vom Bahnkörper Probstheida in die Nieritzstraße erfordert Anpassung des Knotens - Umsteigen von Linie 108 zu Linie 79 erschwert
V13	76 unverändert 172 Sommerfeld - Holzhausen - Herzzentr. - Probstheida - Wachau - Lww (60')	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung weiterer Stadtteile (Holzhausen, Mölkau, Engelsdorf, Lww) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Engelsdorf) und MRB (Bf. Holzhausen, Lww) - Linie 172 kann Tramhaltestelle Probstheida bedienen	- nur Stundentakt, kein durchgängig sauberer Takt, Fahrplan wird vom Schülerverkehr diktiert - verlängerte Fahrzeit und zusätzliche Tarifzone zwischen Holzhausen und Lww (starker Schülerverkehr!) - Abbiegen vom Bahnkörper Probstheida in die Nieritzstraße erfordert Anpassung des Knotens
V14	76 Probsth. - Herzzentrum - Stötteritz (20')	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Umsteigemöglichkeit zu Tramlinie 4, dadurch zwei Wege, um in die Innenstadt zu gelangen	- keine Direktanbindung weiterer Stadtteile (außer am Rande Stötteritz) - weiterhin mindestens zwei Umstiege zur S-Bahn - keine Taktverdichtung ab Probstheida - hohe Investitionskosten (neue Straße zwischen Herzzentrum - Holzhäuser Straße; alternativ: Ertüchtigung "Baustraße")
V15	76 Probsth. - Herzzentrum - Naunh. Str. (20')	- geringe Betriebskosten (nur 1 Zusatzkurs) - Direktanbindung weiterer Stadtteile (Stötteritz) - Direktanbindung S-Bahn (S-Bf. Völkerschlachtdenkmal) - Umsteigemöglichkeit zu Bus 70 und 74 - Neuerschließung südl. Naunhofer Straße	- hohe Investitionskosten (Straßenneubau erforderlich) - Linienführung durch enge, ruhige Wohngebietsstraßen (Lärm!), die für Linienbusse nur bedingt geeignet sind - kein einheitlicher Umsteigepunkt für Fahrgäste der Li. 15 aus Richtung Innenstadt

Anlage 2:

Ziele und Erwartungen

Das folgende Bild ist die Übersicht der Ziele und Erwartungen, welche an eine verbesserte Busverbindung gestellt wurden. Eine Ausformulierung ist im Wortlaut unter dem Bild zu finden.

Ziele:

- die meisten Fahrgäste
- möglichst kostensparend!
- stadtweiter Blick (Zentr.)
- überregionale Fahrgäste erreichen
- Herzzentrum überregional, Parkkrankenhaus regional (S)
- Belastungen verteilen (z.B. Strümpelstraße)
- Anbindung Herzzentrum in versch. Ri.
- Anknüpfungspunkte!, Randbedingung
- Verlässlichkeit im Angebot, 10-Minuten-Takt → immer Anschl.
- Einbindung in Taktung der Tram (10 Min.)
- einfach
- schnell
- netzwirksam
- Schnelle Lösung/kurzfr. Umsetz.
- Anfangen!

Anlage 2

Gruppierung der Varianten und Hinweise

Das folgende Bild ist die Übersicht der gruppierten Varianten (rote Karten) und von Hinweisen (gelbe Karten).

Gruppierung der Varianten (rote Karten):
- Verdichtung 76 auf ´10 (2)
- Annbindung über 74 (Stadtteile) (1)
- Buslinien parallel zur Straßenb. Richt. Reudnitz
- Connew. Brechung und Verknüpfung 79/78 (2)
- Verknüpfung mit Bus 75 (Liebertwolkwitz) (1)
- Einbindung regionaler Buslinien (Wachau), Mölkau
- Stötteritz – Probstheida (mit Straße) (Bau)

Erläuterung: (2) = 2 der 16 Varianten treffen auf diese Beschreibung zu

Formulierung von Hinweisen (gelbe Karten):

- Kombination von Linien
- Havariestr.
- Straße nur für Bus und Havarie
- E-Bus (lärm- und abgasarm)
- Gesamtverkehrskonzept
- Termin mit Herzzentrum (Verkehrskonz. 90er Klinik)
- Anbindung in Verantwortung Klinikinvestor
- Kommunikation Bus und Straßenbahntrassen