Stadt Leipzig
Dezernat Stadtentwicklung
und Bau

BEITRÄGE ZUR STADTENTWICKLUNG · 48

Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig
Erste Fortschreibung

Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig · Erste Fortschreibung

Martin zur Nedden, Bürgermeister

Vorwort

Im November 1998 beschloss der Stadtrat den ersten Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig. Nachdem nun acht Jahre vergangen sind, gilt es diesen fortzuschreiben. Dabei sind sowohl Veränderungen der allgemeinen Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs in den letzten Jahren als auch die stadtstrukturellen und verkehrlichen Entwicklungen speziell in Leipzig zu berücksichtigen. Genannt seinen hier vor allem:

- die Festlegungen des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und öffentlicher Raum“ und die im Zusammenhang damit im Oktober 2003 vom Stadtrat nach umfangreichen Diskussionen und Abstimmungen beschlossene Fortschreibung der Verkehrspolitischen Leitlinien für Leipzig,

- die Erweiterungen des Stadtgebietes in den Jahren 1999 und 2000 um eine Reihe neuer Ortsteile, für die mit dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans erstmals verbindliche Bedienungsstandards festgelegt werden sollen,

- die aktuellen Entwicklungen im Rechtsrahmen des ÖPNV (Entwurf einer Neufassung der EU-Verordnung 1169, EUGH-Urteile),

- der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig, der 2001 beschlossen wurde und die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs festgelegt hat,

- die zwischenzeitlich erfolgten bzw. begonnenen Verbesserungen der Nahverkehrsinfrastruktur innerhalb und außerhalb des Stadtgebietes, insbesondere der Stadtbahnausbau in Leipzig, die neue S-Bahn nach Halle und die Anbindung des Flughafens Leipzig / Halle an das Schienennetz,

- die Industrieansiedlungen im Nordraum Leipzigs (Porsche, BMW).

Erste Bewährungsprobe für den Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig war die von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) durchgeführte Umstrukturierung des Straßenbahnverkehrs im Jahr 2001, bekannt unter dem Stichwort „Neues Netz“. Dabei zeigte sich, dass der Plan einen geeigneten Rahmen für eine derartige Neuorganisation des ÖPNV bildet, innerhalb dessen den Verkehrsunternehmen genügend Möglichkeiten für eigenständige Verbesserungen ihres Angebotes bleiben. Auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgt deshalb die Strategie, nur dort Standards festzulegen, wo unbedingt notwendig.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans geht von den im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ beschlossenen Entwicklungszielen aus:

- Der öffentliche Personennahverkehr ist in seinen Funktionen als mobilitätssichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Einbeziehung flexibler Bedienungsmodelle und mit dem Ziel der barrierefreien Nutzung

für alle Bevölkerungsgruppen auszubauen. Ein Anteil von 25 % an allen in der Stadt zurückgelegten Wegen wird angestrebt.

• Ein leistungsfähiges S- und Regionalbahnsystem soll über den City-Tunnel die Kernbereiche der Leipziger Innenstadt erschließen und mit Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens in der Stadt und der Region verbinden.

• Das radial orientierte Straßenbahnnetz ist unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind als Stadtbahn mit weitgehend flächenhafter oder zeitlicher Separierung vom Kfz-Verkehr zu führen.

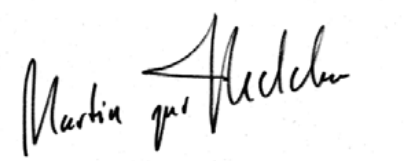
• Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität sind alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

• Im Rahmen des Verkehrsverbundes sind alle Verkehrsträger durch ein regionsübergreifendes Nahverkehrskonzept zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen. Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung und eine nutzerfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie ebenso wie eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.

• Der Ausbau des Nahverkehrs ist auf das im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegte Gefüge der Stadtteilzentren auszurichten. Bei der Realisierung neuer Wohnstandorte und Gewerbegebiete haben Standorte in guter Zuordnung zu vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkten des Schienenverkehrs Vorrang.

Diese Zielstellungen sind verbunden mit der Notwendigkeit, die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu verbessern, da aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht absehbar ist, dass die Stadt Leipzig ihre Aufwendungen für diesen Zweck erhöhen kann. Vielmehr müssen auch in diesem Bereich alle Potentiale für Einsparungen wie für Verbesserungen der Einnahmesituation genutzt werden, ohne dadurch die Gewährleistung eines attraktiven Nahverkehrsangebotes für die Leipziger und ihre Gäste in Frage zu stellen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans war Gegenstand einer umfangreichen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Raum Leipzig sowie weiterer Behörden und Träger öffentlicher Belange. Die Ergebnisse dieses Anhörungsverfahrens wurden in die Abwägung über den Nahverkehrsplan einbezogen und der Entwurf entsprechend überarbeitet. Der nun vorliegende Nahverkehrsplan wurde in der 36. Ratsversammlung am 20.06.2007 (Beschluss Nr. RB IV-900/07) einstimmig bei drei Stimmenthaltungen beschlossen.



Martin zur Nedden
Bürgermeister

INHALT

Inhalt

Vorwort 2

K

Kurzfassung 5

I

1. Grundlagen 12

1.1 Rechtlicher Rahmen 12
1.1.1 Aufgabenträger und Nahverkehrspläne 12
1.1.2 Erbringung von Verkehrsleistungen 12
1.1.3 Genehmigung von Linienverkehren 13
1.1.4 Aufgaben des Nahverkehrsplans 13
1.2 Übergeordnete Planungsebenen 13
1.2.1 Landesplanung 13
1.2.2 Regionalplanung 14
1.3 Organisationsstruktur und Zuständigkeiten 14
1.3.1 Lokaler und regionaler Nahverkehrsraum 14
1.3.2 Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig 14
1.3.3 Mitteldeutscher Verkehrsverbund 14
1.3.4 Verkehrsunternehmen 15
1.3.5 Die Stadt als Aufgabenträger 16
1.4 Umsetzung des Nahverkehrsplans von 1998 16

II

2. Ausgangssituation 18

2.1 Raumstruktur und Bevölkerung 18
2.1.1 Regionale Einbindung 18
2.1.2 Stadträumliche Gliederung 18
2.1.3 Entwicklung der Raumstruktur 18
2.1.4 Bevölkerungsentwicklung 19
2.2 Verkehrsnachfrage 20
2.2.1 Verkehrsaufkommen 20
2.2.2 Verkehrsprognose 21
2.3 Verkehrsangebot 24
2.3.1 Verkehrsleistungen 24
2.3.2 Erschließung der Teilräume 25
2.3.3 Netzverknüpfungen 27
2.3.4 Infrastruktur und Fahrzeuge 28
2.3.5 Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit 32
2.3.6 Tarifgestaltung 33
2.4 Bewertung und Handlungsbedarf 34

III

3. Ziele des Nahverkehrsplans 35

3.1 Gesetzliche Vorgaben 35
3.2 Allgemeine Planungsgrundsätze 35
3.3 Ziele des Nahverkehrsplans 35

IV

4. Anforderungen an das Leistungsangebot 36

4.1 Einführung 36
4.2 Verkehrszeiten 37
4.3 Grundtakt 37
4.4 Erschließung der Teilräume 38
4.4.1 Begriffsbestimmung 38
4.4.2 Mindeststandards und Empfehlungen 38
4.5 Bedienungshäufigkeit 38
4.5.1 Begriffsbestimmung 38
4.5.2 Mindeststandards 38
4.5.3 Weitere Empfehlungen 41
4.6 Reisezeiten 41
4.6.1 Begriffsbestimmung 41
4.6.2 Mindeststandards und Empfehlungen 41
4.7 Netzverknüpfung 44
4.7.1 Begriffsbestimmungen 44
4.7.2 Mindeststandards und Empfehlungen 44
4.8 Infrastruktur und Fahrzeuge 46
4.8.1 Bahnkörper 46
4.8.2 Zugangsstellen 47
4.8.3 Verkehrsmanagement 49
4.8.4 Anforderungen an die Fahrzeuge 49
4.9 Öffentlichkeitsarbeit, Information, Service 50
4.9.1 Öffentlichkeitsarbeit 50
4.9.2 Fahrgastinformation 50
4.9.3 Fahrscheinverkauf und Tarifentwicklung 50
4.9.4 Sicherheit und Sauberkeit 51
4.10 Besondere Mobilitätsbedürfnisse 51
4.11 Belange des Umweltschutzes 52

V

5. Konzept für ein integriertes Verkehrsnetz 54

5.1 Ausgangspunkte 54
5.2 S-Bahn und Regionalverkehr der Eisenbahn (nachrichtlich) 54
5.3 Straßenbahn und Bus 56
5.3.1 Straßenbahn 56
5.3.2 Busverkehr 58
5.3.3 Betriebshöfe und Werkstätten 59
5.4 Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger 59
5.5 Verkehrsmanagement 61
5.6 Großveranstaltungen 62

VI

6. Finanzierung 63

6.1 Rahmenbedingungen 63
6.2 Finanzierungsquellen 63
6.3 Verkehrsleistungs-finanzierungsvertrag 64

VII

7. Mitwirkung und Beteiligung 66

7.1 Verkehrsunternehmen und andere Aufgabenträger 66
7.2 Beteiligung der Öffentlichkeit 66
7.3 Steuerungsmöglichkeiten des Stadtrats 66

VIII

8. Anhang: Tabellen 67

Kurzfassung des Nahverkehrsplans

A. Einführung

Im November 1998 beschloss der Stadtrat den Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig. Seine erste Bewährungsprobe war die von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) durchgeführte Umstrukturierung des Straßenbahnverkehrs im Jahr 2001, bekannt unter dem Stichwort „Neues Netz“. Dabei zeigte sich, dass der Plan einen geeigneten Rahmen für eine derartige Neuorganisation des ÖPNV bildet, innerhalb dessen den Verkehrsunternehmen genügend Möglichkeiten für eigenständige Verbesserungen ihres Angebotes bleiben.

Nachdem nun acht Jahre vergangen sind, gilt es den Nahverkehrsplan zu aktualisieren. Auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfolgt die Strategie, nur dort Standards festzulegen, wo unbedingt notwendig. Grundlage für den Nahverkehrsplan bilden die im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ beschlossenen Entwicklungsziele:

- Der öffentliche Personennahverkehr ist in seinen Funktionen als mobilitätssichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Einbeziehung flexibler Bedienungsmodelle und mit dem Ziel der barrierefreien Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen auszubauen. Ein Anteil von 25 % an allen in der Stadt zurückgelegten Wegen wird angestrebt.
- Ein leistungsfähiges S- und Regionalbahnsystem soll über den City-Tunnel die Kernbereiche der Leipziger Innenstadt erschließen und mit Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens in der Stadt und der Region verbinden.
- Das radial orientierte Straßenbahnnetz ist unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind als Stadtbahn mit weitgehend flächenhafter oder zeitlicher Separierung vom Kfz-Verkehr zu führen.
- Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität sind alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.
- Im Rahmen des Verkehrsverbundes sind alle Verkehrsträger durch ein regionsübergreifendes Nahverkehrskonzept zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen. Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung und eine nutzerfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie ebenso wie eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.
- Der Ausbau des Nahverkehrs ist auf das im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegte Gefüge der Stadtteilzentren auszurichten. Bei der Realisierung neuer Wohnstandorte und Gewerbegebiete haben Standorte in guter Zuordnung zu vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkten des Schienenverkehrs Vorrang.

Diese Zielstellungen sind verbunden mit der Notwendigkeit, die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu verbessern, da aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht absehbar ist, dass die Stadt Leipzig ihre Aufwendungen für diesen Zweck erhöhen kann. Vielmehr müssen auch in diesem Bereich alle Potenziale für Einsparungen wie für Verbesserungen der Einnahmesituation genutzt werden, ohne dadurch die Gewährleistung eines attraktiven Nahverkehrsangebotes für die Leipziger und ihre Gäste in Frage zu stellen.

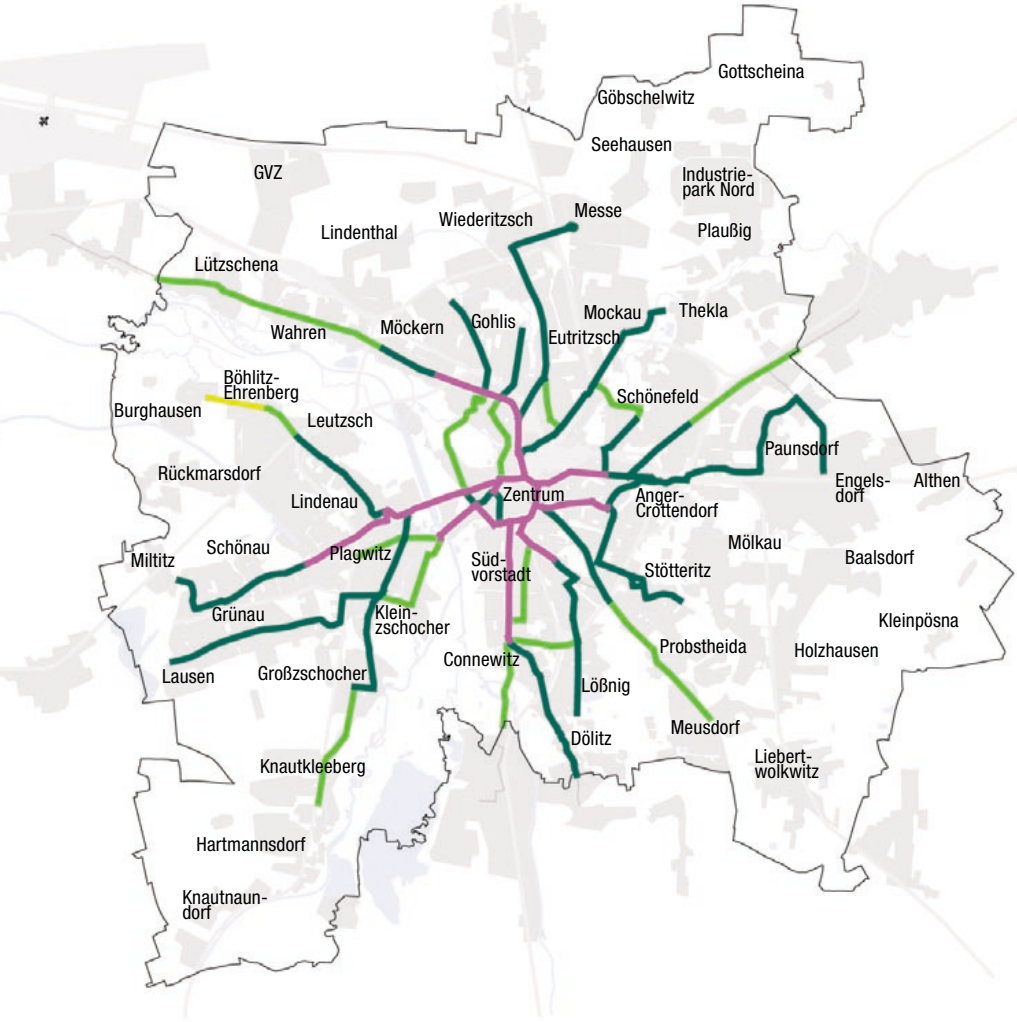
B. Mindeststandards

Zur Erfüllung der zuvor genannten Entwicklungsziele legt der Nahverkehrsplan Mindeststandards fest. Grundsätzlich sind zwei Arten von Mindeststandards zu unterscheiden:

1. Zwingend einzuhaltende Standards:

- flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets durch öffentliche Verkehrsmittel, so dass jeweils 80 % der Einwohner in jedem statistischen Bezirk im Einzugsbereich einer Straßenbahn-, Bus- oder S-Bahnhaltestelle liegen;
- Bedienung dieser Haltestellen je nach ihrer Lage im Stadtgebiet wochentags zwischen 6.00 und 19.30 Uhr im 5 bis 60-Minuten-Takt sowie am Abend und am Wochenende im 15 bis 60-Minuten-Takt.

Maßnahmen auf der Grundlage des Nahverkehrsplans von 1998: Neugestaltung der Prager Brücke (oben) und der Jahnallee (unten).



Mindestbedienung im Straßenbahnnetz

Fahrten je Stunde und Richtung auf 2006 / 2007 durch die Straßenbahn bedienten Achsen

Haupt- und Normalverkehrszeit	Schwach- und Wochenendverkehrszeit
12	4
6	4
3	2
2	1

Die vollständigen Mindeststandards finden Sie auf Karte 2, hinter Seite 40.

Ausnahme: in den Teilflächen, in denen die oben genannten Mindeststandards im Fahrplan 2006 / 2007 noch nicht eingehalten werden, kann auch weiterhin davon abgewichen werden. Somit entsteht aus dem Nahverkehrsplan keine Verpflichtung, Mehrleistungen anzubieten.

2. Zielstandards

Des Weiteren sieht der Nahverkehrsplan eine Reihe von Zielstandards vor, als Grundlage für die ständigen Verbesserungen und Optimierungen im Leipziger ÖPNV-Netz, u.a.:

- Erweiterung der zwingend einzuhaltenden Standards nach Punkt 1 auf das gesamte Stadtgebiet;
- Einhaltung von Mindestbedienungsstandards auf ausgewählten Tangentialverbindungen;
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums in 30 min aus der Kernzone und in 45 min aus dem gesamten Stadtgebiet mit höchstens einmaligem Umsteigen sowie Standards zur Begrenzung der Reisezeiten auf den ausgewählten Tangentialverbindungen;
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen;
- weiterer Ausbau von behindertengerechten Haltestellen.

Die Mindeststandards definieren eine untere Grenze der Bedienungsqualität und gewährleisten den Verkehrsunternehmen einen Spielraum, um auf kleinteilige Veränderungen der Nachfrage zu reagieren. Sie können und sollen nach Möglichkeit überschritten werden, wenn dies für eine hochwertige Verkehrsbedienung, für die Kundenbindung oder die Gewinnung neuer Kundenkreise wünschenswert und wirtschaftlich vertretbar ist.

Sie können im Einzelfall unterschritten werden, wenn ihre Einhaltung einen Mehraufwand erfordern würde, der in keinem sinnvollen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen steht. Dies ist durch das Verkehrsunternehmen nachzuweisen und Gegenstand der politischen Abwägung.

Bei der Prüfung der Maßnahmen, die im Vergleich zum Fahrplanangebot 2006 / 2007 erforderlich sind, um die o.g. Mindeststandards einzuhalten, sind die „schlecht erschlossenen Gebiete“ entsprechend ihrer Priorität besonders zu berücksichtigen.

C. Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Leipziger Straßenbahnnetz soll längerfristig der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,40 m ermöglicht werden, die gegenüber den bisher eingesetzten, 2,20 m bzw. – als Zwischenlösung – 2,30 m breiten Fahrzeugen einen besseren Fahrgastkomfort bieten. Dies bedeutet, dass bei Ausbauten und Umbauten im Gleisnetz nach Möglichkeit ein Gleismittenabstand von 2,80 m zu berücksichtigen ist. Größere Fahrzeugbreiten, die eine Erhöhung des Sitzplatzangebotes ermöglichen würden, sind unter den städtebaulichen Rahmenbedingungen Leipzigs nicht vertretbar.

Neue Straßenbahnhaltestelle in Gohlis (Lützowstraße) mit kurzen Umsteigewegen zur S-Bahn.

Wie in der Eisenbahnstraße (links), an der Stallbaumstraße (Mitte) und der Karl-Tauchnitz-Straße (rechts) sollen bis 2012 weitere Haltestellen nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans modernisiert werden.

Die durchgängige Einführung von 2,40 m breiten Wagen würde Gleisbauarbeiten auf etwa 90 km Streckenlänge erfordern. Davon sind etwa 50 km im vorhandenen Fahrbahnraum ohne größere Einschränkungen für den Verkehrsablauf realisierbar, auf 40 km setzt ein Umbau weitergehende und meist kostenintensive Maßnahmen voraus (z.B. Reduzierung der Seitenräume, Ableitung des motorisierten Verkehrs auf andere Trassen, Dosierung des Verkehrszuflusses, Nutzungsbeschränkungen).

Ein zusätzlicher Aufwand kann sich durch notwendige Leitungsverlegungen, durch Eigentumsverhältnisse, Interessen anderer Rechtsträger und bauliche Zwangspunkte ergeben. Bei begrenzter Straßenraumbreite können sich erhebliche Konflikte mit den Flächenansprüchen anderer Verkehrsarten sowie mit dem Ziel einer Begrünung der Straßenräume ergeben. Aus diesen Gründen ist die Schaffung der baulichen Voraussetzungen für den Einsatz breiterer Fahrzeuge ein langfristig anzulegendes Projekt, dessen Umsetzung zunächst beschränkt wird auf die vorgesehenen Stadtbahnstrecken und auf Bereiche, die ohnehin für eine Gleiserneuerung anstehen, soweit dort keine größeren Zusatzaufwendungen oder Konflikte mit anderen Zielen entstehen.

Der Ausbau der Stadtbahntrassen soll nach Möglichkeit in zusammenhängenden Teilabschnitten erfolgen, um schon vor Fertigstellung des Gesamtnetzes spürbare Fahrzeitverkürzungen und eine entsprechende Senkung der Betriebskosten zu erreichen. Zugleich muss die Ausbauplanung mit dem Instandhaltungszyklus der Gleisanlagen und mit großen Straßenbauvorhaben der Stadt koordiniert werden. Bei Gleisbaumaßnahmen sind besonders lärmarme und lärmmindernde Bauweisen vorzusehen.

Ab 2007 sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Linie 15 (Meusdorf – Innenstadt – Miltitz) soll bis etwa 2010 Stadtbahnstandard erreichen. Im südöstlichen Abschnitt sind dazu umfangreiche Arbeiten in der Prager Straße zwischen Curschmannstraße und Russenstraße vorgesehen, im westlichen Abschnitt der Ausbau der Lützner Straße zwischen Odermannstraße und Plautstraße.
- Nach Maßgabe der Haushaltslage steht anschließend der Ausbau der Stadtbahnlinie 11 (Lützschena – Innenstadt – Dölitz) an, und zwar auf der Georg-Schumann-Straße zwischen Wiederitzscher Straße und Stahmeln sowie im Süden auf dem Straßenzug Peterssteinweg / Karl-Liebknecht-Straße zwischen Dimitroffstraße und Körnerstraße.
- Durch Doppelung eingleisiger Abschnitte und dem Bau einer neuen Wendeschleife soll auf dem Abschnitt Wahren – Lützschena eine Verdichtung zum 10-Minuten Takt möglich werden, die aufgrund der Beschleunigungsmaßnahmen mit unverändertem Fahrzeugeinsatz realisiert werden soll.
- Die Linie 7 (Ost) wird zwischen Johannisplatz und Paunsdorf im Zuge der Dresdner / Wurzner / Riesaer Straße nach und nach stadtbahngerecht ausgebaut; teilweise sind hierfür bereits Vorleistungen erbracht oder mittelfristig geplant. Ein durchgehend stadtbahngerechter Ausbau ist jedoch angesichts der finanziellen Möglichkeiten in absehbarer Zeit nicht realisierbar.

Folgende Zugangsstellen sollen bis 2012 modernisiert werden (Maßnahmen mit besonderer Priorität sind hervorgehoben).

Ausbau von Umsteigepunkten zur S-Bahn und Regionalbahn

- **Knauthain**
- **Stötteritz**
- **Möckern / Huygensstraße** (als vorgezogene Maßnahme des Stadtbahnausbaus)
- **Bayerischer Bahnhof**
- **Connewitz** (als vorgezogene Maßnahme des Stadtbahnausbaus)

Maßnahmen im Rahmen des Stadtbahnausbaus

(auch als vorgezogene Einzelmaßnahme)

- **Leinestraße**
- **Friederikenstraße**
- **Lützner Straße / Merseburger Straße**
- **Probstheida**
- **Wiebelstraße**
- Wahren
- Hohe Straße
- Möckern, Hist. Strbf.
- Koehlerstr.

Weitere Einzelmaßnahmen

- **Stallbaumstraße**
- **Gottschedstraße / Medica-Klinik**
- **Karl-Tauchnitz-Straße / Neues Rathaus**
- Adler
- Löbauer Str. / Stöckelstraße
- Friedrich-List-Platz
- Stieglitzstraße

Bis 2015 soll der Fahrzeupark der Straßenbahn vollständig auf moderne Fahrzeuge mit einem Niederfluranteil umgestellt sein.

Es ist Ziel der Stadt Leipzig, bis zum Jahr 2015 den Fahrzeugpark der Straßenbahn vollständig auf moderne Fahrzeuge mit einem Niederfluranteil umzustellen; bis 2010 sollen 85 % der Kurse an Werktagen und 100 % am Wochenende mit einem Niederfluranteil verkehren.

Bei der Ergänzung des Fahrzeugparks sowie bei Ersatzbeschaffungen sind folgende Merkmale anzustreben:

- Niederflurtechnik,
- barrierefreie und behindertenfreundliche Gestaltung,
- leichter und sicherer Einstieg,
- angemessenes Sitzplatzangebot,
- ausreichend Raum für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern und Traglasten,
- leichte Auffindbarkeit von Bedienelementen,
- umfangreiche Fahrgastinformation,
- geringe Geräuschentwicklung im Fahrzeug und nach außen,
- geringer Schadstoffausstoß, Neuanschaffung von Bussen nur mit EEV-Standard
- Ausstattung zur Teilnahme am rechnergestützten Betriebsleitsystem.

Die Gestaltung der Fahrzeuge soll den Eindruck eines hochwertigen Dienstleistungsangebotes vermitteln. In der warmen wie in der kalten Jahreszeit sollten in den Fahrzeugen jederzeit angenehme klimatische Verhältnisse, vergleichbar den heutigen Standards im motorisierten Individualverkehr, gewährleistet werden; bei jeder Fahrzeugbeschaffung ist daher zu prüfen, ob zu vertretbaren Anschaffungs- und Betriebskosten der Einbau einer Klimaanlage möglich ist. Erkenntnisse zum subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste sind zu berücksichtigen (Übersichtlichkeit des Fahrzeugs, ungehinderter Ein- und Ausblick, Möglichkeit der Kontaktaufnahme mit dem Fahrer).

D. Belange des Umweltschutzes

Die Nahverkehrsplanung soll die vom Stadtrat beschlossenen Umweltqualitätsziele und -standards für Leipzig (Beschluss vom 18.06.2003) sowie die Zielsetzungen des Klimaschutzprogramms (2004) und des Luftreinhalteplans für die Stadt Leipzig (2005) berücksichtigen.
Von zentraler Bedeutung für das Erreichen dieser Ziele sind Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung durch Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr.

Maßnahmen zur Lärmminderung und zum Schutz gegen Erschütterungen müssen auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ansetzen, um eine Entlastung der problematischen Bereiche im Sinne der Umweltqualitätsziele zu erreichen. Dazu gehören die Beschaffung und der gezielte Einsatz lärmarmer Fahrzeuge, soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar auch eine entsprechende Nachrüstung. Der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene und mit den Herstellern von Bussen vereinbarte Grenzwert von 78 dB(A) soll auch für Leipzig gelten. Bei der routinemäßigen Erneuerung der Fahrwege der Straßenbahn sind Maßnahmen des Lärm- und Schwingungsschutzes besonders zu berücksichtigen.

Durch ihren Energieverbrauch tragen auch die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn auch in viel geringerem Maße als der Kfz-Verkehr, zur Beeinträchtigung des globalen Klimas bei („Treibhauseffekt“), indirekt über die Stromerzeugung oder direkt über die Verbrennung von Kraftstoffen. Für künftige Anschaffungen soll der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene anspruchsvollste europäische Abgasstandard für schwere Nutzfahrzeuge EEV (Environmentally Enhanced Vehicles) verbindlich gelten. Auch der Beitrag der öffentlichen Verkehrsmittel zur Feinstaubbelastung muss weiter gesenkt werden. In Umsetzung des durch das Regierungspräsidium erarbeiteten „Aktionsplan zur Luftreinhaltung für die Stadt Leipzig“ (2005) sind als weitere Maßnahmen die Nachrüstung der 30 LVB-Busse des Typs MB 0530G „Silberpfeil“ mit CRT-Filtern vorzunehmen sowie emissionsarme Fahrzeuge in belasteten Gebieten einzusetzen.

Am Bayerischen Bahnhof ist der Bau des City-Tunnels bereits weit fortgeschritten (Stand Juli 2007).

E. Tarifentwicklung

Bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes sollen die folgenden Ziele berücksichtigt werden:

- Tarifgerechtigkeit, Verständlichkeit des Tarifsystems und der Tarifbestimmungen,
- Kundenbindung von Stammkunden,
- Gewinnung von Neukunden durch flexible Tarifangebote und Kooperation mit anderen Dienstleistern,
- zielgruppenspezifische Tarifangebote und Tarife für sozial Schwächere,
- Einführung von Zeitfahrscheinen für Schüler und Studenten, die im Verbundgebiet pendeln, z.B. durch Erweiterung der entsprechenden LVB-Angebote auf den gesamten MDV-Raum und insbesondere auf den Schienenpersonennahverkehr,
- Weitere Harmonisierung der Verbundtarife, insbesondere auch der Tarife für die Fahrradmitnahme, sowie der Tarifbedingungen und Beförderungsbestimmungen im MDV-Gebiet,
- Einbeziehung des Gesamtbereichs Güterverkehrszentrum in die Tarifzone 110 (Leipzig),
- Reduzierung von objektiven und subjektiven Zugangshemmnissen für (potenzielle) Kunden, die öffentliche Verkehrsmittel nur gelegentlich nutzen.

Von großer Bedeutung für den Fahrgast sind klare, gut auffindbare und leicht verständliche, schnelle und umfassende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs, sowohl im Vorverkauf als auch zum Zeitpunkt des Reiseantritts.

F. S-Bahn und Regionalverkehr

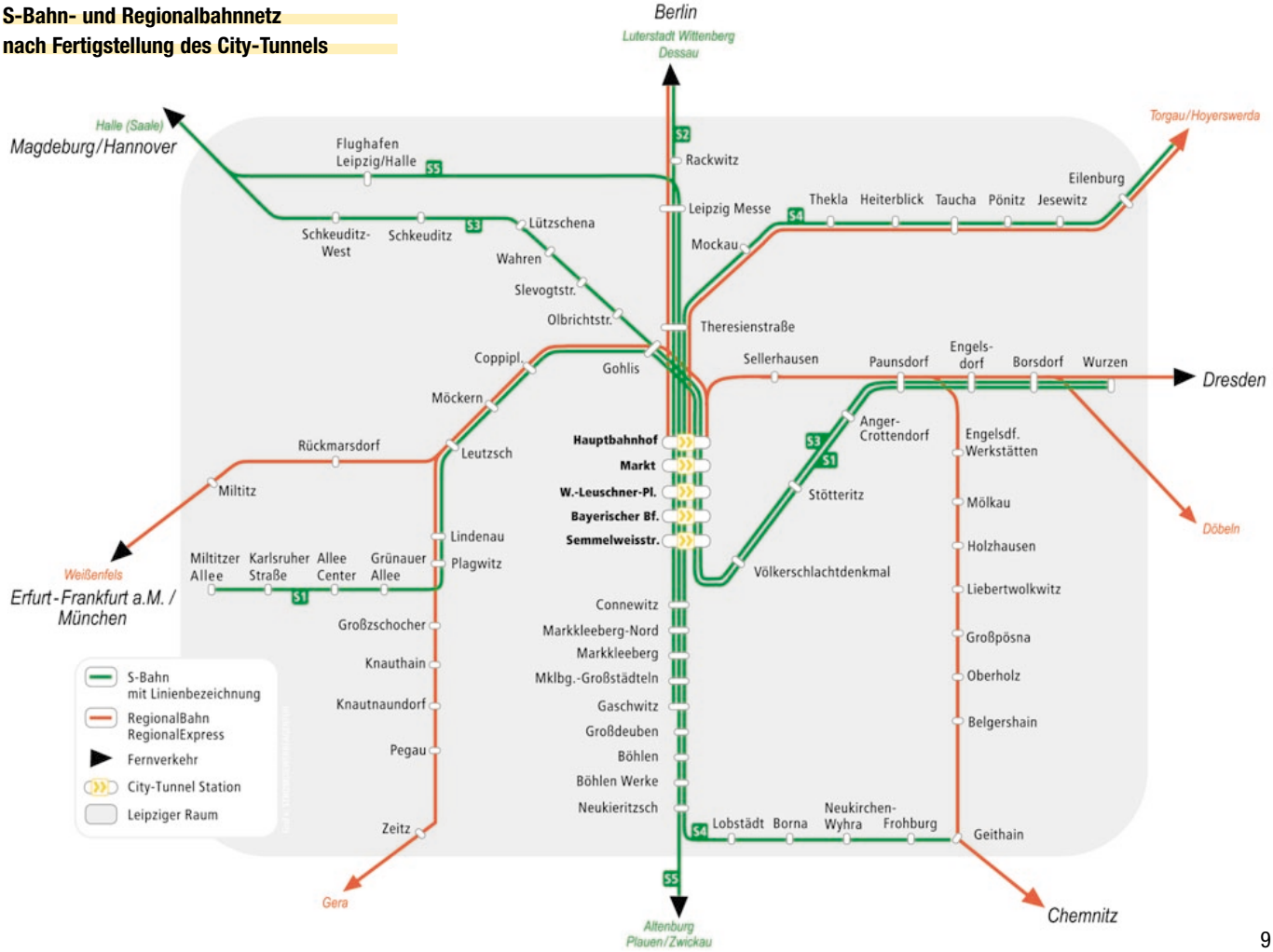
Die geplanten Veränderungen im S-Bahn- und Regionalverkehr können im Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig nur nachrichtlich dargestellt werden, da die Zuständigkeit beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) liegt. Die Stadt Leipzig wird als Mitglied des ZVNL darauf Einfluss nehmen, dass mit Eröffnung des City-Tunnels ein attraktives S-Bahnnetz eingerichtet wird und sich die Situation der Zugangsstellen sowie die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in den nächsten Jahren weiter verbessert.

Das Linienkonzept für die S-Bahn (Stand 2/2006) nach Fertigstellung des Tunnels sieht fünf Durchmesserlinien durch die Leipziger Innenstadt vor, die sich – bei teilweise nach außen hin abnehmender Bedienungshäufigkeit – weit in die Region hinein fortsetzen:

S1 Miltitzer Allee – Innenstadt – Stötteritz – Wurzen
S2 (Dessau/Wittenberg) – Bitterfeld – Innenstadt – Gaschwitz (der nördliche Endpunkt der S2 liegt noch nicht fest)
S3 Halle – Schkeuditz – Innenstadt – Stötteritz – Wurzen
S4 Falkenberg – Torgau – Eilenburg – Taucha – Innenstadt – Borna – Geithain
S5 Halle – Flughafen Leipzig-Halle – Innenstadt – Altenburg – Zwickau

Die Option einer Verlängerung der Grünauer Linie (S1) nach Markranstädt mit einem Halt am Kulkwitzer See wird offengehalten.

S-Bahn- und Regionalbahnnetz nach Fertigstellung des City-Tunnels



G. Untersuchungsaufträge

Für einige bestehende Straßenbahnstrecken, auf denen das Verkehrsaufkommen rückläufig oder weiterhin niedrig ist, mit dem Bus möglicherweise eine bessere Erschließung erreicht werden kann oder ein vollwertiger Ausbau schwierig ist und in den nächsten Jahren Investitionsentscheidungen anstehen, werden ergebnisoffene Untersuchungen im Hinblick auf eine mögliche Umstellung auf Busbetrieb durchgeführt. Dies gilt für die folgenden Strecken:

- Linie 9 zwischen Connewitz Kreuz und Markkleeberg-West: Nach Fertigstellung des City-Tunnels ergeben sich hier neue Ausgangsbedingungen für eine insgesamt bessere und kostengünstigere Bedienung durch S-Bahn und Bus; da von einer Einstellung des Streckenabschnitts Bereiche außerhalb des Leipziger Stadtgebietes betroffen wären, sind die notwendigen Untersuchungen gemeinsam mit dem Landkreis Leipziger Land als Aufgabenträger durchzuführen.

- Linie 9 zwischen Richard-Lehmann-Straße und Bayrischer Platz: Das Einzugsgebiet dieser Linie weist hohe und zunehmende Nutzerzahlen auf, überschneidet sich jedoch mit den Einzugsgebieten der Linien 10 und 11 in der Karl-Liebknecht-Straße und des geplanten S-Bahnhofs Semmelweisstraße; bei Inbetriebnahme der S-Bahn wird sich ein – zzt. noch schwer abschätzbarer – Teil der jetzigen Fahrgäste umorientieren.

- Linie 14 in der Wittenberger Straße: relativ geringe Nachfrage im Einzugsbereich, in Teilabschnitten Parallelverkehr mit anderen Linien, jedoch betriebliche Zusammenhänge mit dem Westabschnitt.

Der bisher im Nahverkehrsplan als Untersuchungsstrecke aufgeführte Westabschnitt der Linie 14 zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und S-Bahnhof Plagwitz soll erhalten bleiben, da die strukturelle Entwicklung des Westraums langfristig gefestigt werden soll. Zur Stärkung der Straßenbahntrasse soll eine Verknüpfung von der Karl-Heine-Straße über die Saalfelder Straße mit dem Streckenast nach Grünau – Miltitz in der Lützner Straße mittels Straßenbahn untersucht werden.

Die künftige Bedienung der Arthur-Hoffmann-Straße gehört zu den Untersuchungsaufträgen des Nahverkehrsplans.

Weitere Untersuchungsaufträge im Nahverkehrsplan sind:

- grundsätzliche Überprüfung der Netzstruktur für das Busnetz,
- Prioritätenliste für bislang fehlende oder unzureichende Zuwegungen zu Haltestellen,
- Prioritätenliste zur Realisierung von Lichtsignalanlagen „Zeitinseln“ bei bislang ungesicherten Haltestellen,
- eine allgemeine Schwachstellenanalyse zur Ausgestaltung von Verknüpfungen im ÖPNV-Netz und
- Aufbau einer wirksamen Kontrolle der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen, um die Einhaltung der im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards regelmäßig überprüfen zu können.

Für die Straßenbahnunterführung am Sportforum konnten Mittel aus dem Sonderprogramm für die Olympiabewerbung genutzt werden.

H. Finanzierung

Die Ziele des Nahverkehrsplans stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit!
Die mit dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag beabsichtigte Bindung der Zuschüsse an die tatsächliche Entwicklung der Fahrgastzahlen und damit die Honorierung von Nachfragesteigerungen findet gegenwärtig nicht statt, da für die nächsten Jahre die Stadt Leipzig von der Finanzierung der Verkehrsleistung weitestgehend freigestellt ist. Es kommen Eigenmittel der LVV zum Einsatz. Die LVV und die LVB haben seit 2005 Festbeträge ausgehandelt. Die Höhe nimmt von 57 Mio € im Jahre 2005 auf 54 Mio € im Jahr 2008 ab. Auch die Umsetzung wichtiger verkehrspolitischer Ziele der Stadt, wie sie u.a. im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ und in diesem Nahverkehrsplan dargestellt sind, kann so nur eingeschränkt gewährleistet werden, da diese Pläne keine direkte Verbindlichkeit gegenüber den Verkehrsunternehmen entfalten. Ziel der Stadt ist es daher grundsätzlich, den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag zu überprüfen, an geänderte Ziele und Rahmenbedingungen, ggf. unter Einbeziehung weiterer Qualitäts- und Leistungsmerkmale (z.B. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Niederfluranteil), anzupassen und wieder uneingeschränkt in Anwendung zu bringen, auch um den Verkehrsbetrieben Planungssicherheit zu geben.

Da der EU-Rechtsrahmen zum Öffentlichen Personennahverkehr noch nicht abschließend geklärt ist und die steuerrechtlichen Auswirkungen einer Vertragsänderung noch nicht vollständig überschaubar sind, muss für eine Überarbeitung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages, die aufwendige Abstimmungs-, Entscheidungs- und Genehmigungsverfahren erfordert, jedoch der richtige Zeitpunkt abgewartet werden. Der Nahverkehrsplan formuliert daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Arbeitsauftrag, die Rahmenbedingungen für eine Überarbeitung des Vertrages regelmäßig zu überprüfen und zu gegebener Zeit eine Neufassung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages unter Berücksichtigung der Ziele des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und Öffentlicher Raum“, des Nahverkehrsplans und der finanziellen Möglichkeiten auch unter dem Aspekt möglicher Privatisierungen zu verhandeln und zur Genehmigung zu bringen.

I. Beteiligungsverfahren

Vom Oktober 2005 – Februar 2006 wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan durchgeführt. Insgesamt wurden 38 regionale Planungsverbände, ÖPNV-Unternehmen, benachbarte Landkreise, Städte und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie die 5 Stadtratsfraktionen angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Außerdem wurde umfangreich im Amtsblatt, in der Leipziger Volkszeitung und im Internet auf www.leipzig.de darüber informiert, dass der Nahverkehrsplan aufgestellt wird und Stellungnahmen dazu erwünscht sind. Den Plan konnte man sich im Internet als pdf-Datei herunterladen oder im Amt für Verkehrsplanung einsehen.

Am 30.11.2005 fand im Neuen Rathaus ein Bürgerforum mit ca. 50 Teilnehmern zum Nahverkehrsplan statt und am 12.01.2006 waren die Ortschaftsräte eingeladen, um speziell die Auswirkungen des Nahverkehrsplans auf die eingemeindeten Gebiete zu besprechen.

Insgesamt sind 53 Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan eingegangen mit 369 Einzelhinweisen. Diese wurden sorgfältig abgewogen und die Ergebnisse wurden entsprechend in den Nahverkehrsplan eingearbeitet.

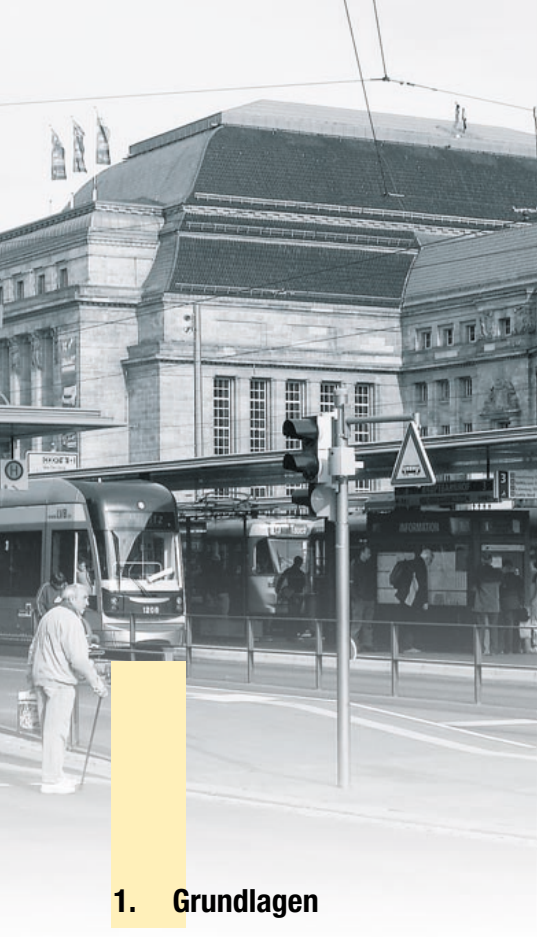
J. Beschlussfassung

Folgender Beschluss wurde in der 36. Ratsversammlung am 20.06.2007 (Beschluss-Nr. RB IV-900/07) einstimmig bei 3 Stimmenthaltungen gefasst:

1. Die Ratsversammlung beschließt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

2. Der Nahverkehrsplan ist dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig als Grundlage für die Erarbeitung seines Nahverkehrsplans zu übergeben.

3. Um die Umsetzung des Nahverkehrsplans und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs auch in Zukunft zu gewährleisten, wird der Oberbürgermeister beauftragt, den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag zu prüfen und zu überarbeiten.



1. Grundlagen

1.1 Rechtlicher Rahmen

1.1.1 Aufgabenträger und Nahverkehrspläne

In Ausfüllung der bundesgesetzlichen Rahmenregelungen ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14.12.1995 (SächsGVBl. S.412) wesentliche Grundlage für die Bestimmung der Aufgabenträgerschaft und die Erarbeitung der Nahverkehrspläne auf Landesebene. Danach ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte; abweichend davon ist diese Aufgabe im Schienenpersonennahverkehr kommunalen Zusammenschlüssen für die im Gesetz definierten Nahverkehrsräume übertragen. In Leipzig ist die Stadt Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße (Bus und Straßenbahn), der „Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig“ (ZVNL), in dem die Stadt Mitglied ist, für den Schienenpersonennahverkehr.

Die Aufgabenträger haben in Abstimmung untereinander einen verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan soll insbesondere eine Bestandsaufnahme und -analyse, eine Verkehrsprognose, Ziele und Rahmenvorgaben, sowie Aussagen zur Vernetzung der Verkehrsmittel, zu Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und an die geplanten Investitionen und zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs enthalten.

Mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vom 15.10.1997 (SächsGVBl S.587) werden Anforderungen an die Inhalte sowie an die Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne der Zweckverbände für die Nahverkehrsräume formuliert. Diese ergänzen und präzisieren die Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes und lassen sich sinngemäß auch auf die Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger übertragen.

1.1.2 Erbringung von Verkehrsleistungen

Nach § 8 Abs.4 PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr durch die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen (Deckung des Aufwandes durch Fahrpreise, gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsregelungen sowie sonstige Unternehmenserträge). Sämtliche im Leipziger Personennahverkehr erbrachten Verkehrsleistungen gelten zurzeit als in diesem Sinne eigenwirtschaftlich erbracht.

Sofern eine ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht möglich ist, kann der Aufgabenträger zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach Maßgabe der EG-Verordnung Nr. 1191 / 69 mit einem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbaren oder einem Verkehrsunternehmen auferlegen. Voraussetzung dafür ist, dass die Lösung gewählt wird, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht. Dies setzt im Regelfall eine Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen voraus. Soweit Leistungen ohne Wettbewerb vergeben werden, dürfen nach aktueller Rechtsprechung des Europäischen Gerichthofs die Kosten durchschnittlicher, gut geführter Unternehmen nicht überschritten werden.

Der Verkehrsministerrat der EU hat in seiner Sitzung am 09.06.2006 eine politische Entscheidung über den von der Europäischen Kommission am 20.07.2005 vorgelegten geänderten Verordnungsvorschlag für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße erzielt, der die Verordnung Nr. 1191/69 ersetzten soll. Nach Zustimmung des Europäischen Parlaments würde die neue Verordnung binnen drei Jahren (mit einer Übergangsfrist von 12 Jahren) in Kraft treten.

Der aktuelle Vorschlag sieht grundsätzlich ein bedingtes Wahlrecht des Aufgabenträgers vor, Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr entweder im Wettbewerb extern zu vergeben, selbst zu erbringen oder einen „internen Betreiber“ damit zu betrauen, sofern der Auftraggeber über diesen eine „Kontrolle wie über eigene Dienststellen“ ausübt.[1] Wenn eine öffentliche Finanzierung stattfindet oder ein ausschließliches Recht gewährt wird, muss das Verhältnis zwischen dem kommunalen Aufgabenträger und den Betreibern (Verkehrsunternehmen) auf der Basis von auf 10 bzw. 15 Jahre befristeten[2] öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geregelt werden. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne dieser Verordnung kann durch Gesetz, Vertrag oder Verwaltungsregelung (z.B. Zuschussvereinbarung) begründet werden. Dabei müssen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eindeutig spezifiziert werden (z.B. Anforderungen an Fahrplan, Tarif, Qualität, Fahrzeuge …).
Die Berechnung des Ausgleichs für die so spezifizierten Leistungen muss im Voraus objektiv und transparent erfolgen; der Ausgleich wird begrenzt auf die Mehrkosten der Leistungserbringung aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, einschließlich eines angemessenen Gewinns. Bis zu einer Schwelle von 1,7 Mio. € pro Jahr sowie bei einer eingetretenen oder drohenden Unterbrechung des Verkehrsdienstes werden zusätzliche Direktvergabemöglichkeiten an externe Unternehmen ohne Bindung an den internen Betreiber eingeräumt. Im Übrigen schützt die Eigenerbringung bzw. Direktvergabe von Leistungen nicht vor konkurrierenden Genehmigungsanträgen Dritter.

---

[1] Eine externe Kapitalbeteiligung an dem Verkehrsunternehmen ist dadurch nicht ausgeschlossen, solange eine tatsächliche rechtliche Beherrschung des Unternehmens durch den Aufgabenträger gegeben ist. Eine zwischenzeitlich diskutierte Beschränkung des Verkehrsunternehmens auf das Gemeindegebiet wird nicht mehr gefordert.

[2] Befristung bei Busverkehrsleistungen auf 10 Jahre, bei Schienenverkehrsleistungen und gemischten Leistungen mit mindestens 50 % „Schienenanteil“ auf 15 Jahre; die Laufzeit des Auftrags kann um die Hälfte verlängert werden, wenn der Betreiber einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Verkehrsdienste erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitstellt und diese nicht anderweitig nutzt.

1.1.3 Genehmigung von Linienverkehren

Der Nahverkehrsplan wurde in der Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 27.12.1993 (BGBl I S.2416ff) eingeführt, um die Berücksichtigung kommunaler Belange bei der Ausgestaltung und Genehmigung von Linienverkehren des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten.

Nach § 8 dieses Gesetzes hat die Genehmigungsbehörde „im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und mit den Verkehrsunternehmern im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs."

Nach § 13 PBefG kann die Genehmigung eines Linienverkehrs versagt werden, wenn dieser mit einem so zustande gekommenen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

1.1.4 Aufgaben des Nahverkehrsplans

In diesem Kontext bestehender bzw. in absehbarer Zeit zu erwartender gesetzlicher Regelungen kommen dem Nahverkehrsplan der Stadt unterschiedliche Funktionen und Aufgaben zu:

1. Im Sinne des sächsischen ÖPNV-Gesetzes bildet der Nahverkehrsplan den allgemeinen Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er bringt auf der Grundlage einer Bestandsanalyse und Prognose die Vorstellungen der Gemeinde zur Entwicklung der Verkehrsangebote und der Verkehrsinfrastruktur sowie zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zum Ausdruck. Damit ist er eine wichtige und nach Absicht des Gesetzgebers verbindliche Entscheidungsgrundlage für alle Einzelentscheidungen in der Zuständigkeit der Stadt, die den öffentlichen Personennahverkehr betreffen.

2. Wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans eigenwirtschaftlich nicht möglich ist, kann die Stadt als Aufgabenträger gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen mit einem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbaren oder diesem auferlegen. Der Nahverkehrsplan bietet die sachliche Grundlage für in solchen Vereinbarungen festzuschreibende Standards für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dies gilt insbesondere für die anstehende Neuverhandlung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages mit den Leipziger Verkehrsbetrieben.

3. Im Vorgriff auf die zu erwartende Änderung des EU-Rechts wird es Aufgabe des Nahverkehrsplans sein, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch das Verkehrsunternehmen zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eindeutig zu spezifizieren (z. B. Anforderungen an Fahrplan, Tarif, Qualität, Fahrzeuge …). Bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, denen präzise Kriterien für Leistungsstandards zugrunde zu legen sind, hat der Nahverkehrsplan die Aufgabe, solche Kriterien vorausschauend und nachvollziehbar zu entwickeln und für die öffentliche und politische Diskussion aufzubereiten.

4. Der Nahverkehrsplan bietet eine Grundlage, die städtischen Verkehrsbelange in die anstehende Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig einzubringen. Dies gilt insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr mit innerstädtischer Verkehrsbedeutung (S-Bahn), der in der Zuständigkeit des Zweckverbandes liegt.

5. Die Inhalte des Nahverkehrsplans sind von der Genehmigungsbehörde bei ihren Aufgaben, insbesondere bei der Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Linienverkehren zu berücksichtigen.

1.2 Übergeordnete Planungsebenen

In der Landesplanung des Freistaates Sachsen und im Regionalplan des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen sind Grundsätze der Raumordnung festgelegt, die von allen öffentlichen Planungsträgern bei raumbedeutsamen Planungen (dazu gehört auch der Nahverkehrsplan) in der Abwägung zu berücksichtigen sind, sowie Ziele der Raumordnung, die zu beachten sind.

1.2.1 Landesplanung

Der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen (Verordnung vom 27.08.1999) formuliert ein Leitbild sowie Grundsätze zur Verkehrsentwicklung, die dem Öffentlichen Personennahverkehr eine besondere Bedeutung zumessen. Vor allem in den Verdichtungsräumen sollen Verkehrszuwächse verstärkt durch den ÖPNV abgewickelt werden. Der ÖPNV ist baulich und organisatorisch weiterzuentwickeln und durch eine umfassende Koordination zu stärken. Insbesondere ist die Integration des Schienenpersonennahverkehrs in das Gesamtsystem des ÖPNV zu intensivieren. Zur Verknüpfung von schienen- und straßengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln sollen Übergangsstellen geplant werden, die sich u.a. durch kurze und sichere Umsteigewege und eine funktionsgerechte Ausstattung auszeichnen. Durch Abstimmung der Fahrpläne sollen die Wartezeiten minimiert werden. Konkurrierende Verkehre innerhalb des ÖPNV sind zu überprüfen.

Im Verdichtungsraum Leipzig / Halle ist ein S-Bahn-Netz als Teil eines länderübergreifenden Gesamtverkehrssystems zu entwickeln; dafür werden in der Zielkarte des Entwicklungsplans vorhandene und ergänzende Bahntrassen (u.a. City-Tunnel Leipzig) als „Vorranggebiete" ausgewiesen. Darüber hinaus werden Übergangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV sowie Park+Ride-Anlagen dargestellt. Weitere Schienentrassen, die nicht Bestandteil des S-Bahnnetzes sind (und nur eine geringere Bedeutung für den innerstädtischen Verkehr haben) sollen für einen Ausbau oder als „Vorbehaltsgebiete" freigehalten werden.

Der Landesentwicklungsplan Sachsen (2003) bestimmt, dass der o.g. Fachliche Entwicklungsplan Verkehr in seinen Festlegungen und

Handlungsaufträgen bis zum 31.12.2009 gültig bleibt. Grundsatz G15 ergänzt, dass der länderübergreifende ÖPNV / SPNV im mitteldeutschen Raum Halle / Leipzig weiter auszubauen ist. Dazu sollen vertaktete Angebote über die Grenzen der Verkehrsverbünde hinaus eingerichtet werden. Die Anbindung mit dem schienengebundenen Nahverkehr insbesondere der Städte Eilenburg, Wurzen, Grimma, Borna und Böhlen nach Leipzig ist zu verbessern.

1.2.2 Regionalplanung

Der Regionalplan Westsachsen vom 20.12.2001 formuliert Ziele für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen:

- Enge Verknüpfung von schienengebundenem ÖPNV, Straßenbahn und Bus,
- Abstimmung der Verkehrstakte,
- Vermeidung konkurrierender Verkehrsangebote,
- gute Erreichbarkeit von Haltepunkten des Schienenverkehrs,
- Ausbau von P+R und von B+R-Angeboten.

Der ÖPNV soll im verdichteten Raum Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Im verdichteten Raum ist ein leistungsfähiges S-Bahnnetz oder ein S-Bahn-ähnliches Verkehrsangebot aufzubauen, in das die Mittelzentren der Region einzubinden sind. Im Zusammenhang damit ist die Tunnelverbindung zwischen Hauptbahnhof und Bayerischem Bahnhof zu realisieren. Eine Gesamtfortschreibung des Regionalplans befindet sich zurzeit im Aufstellungsverfahren.

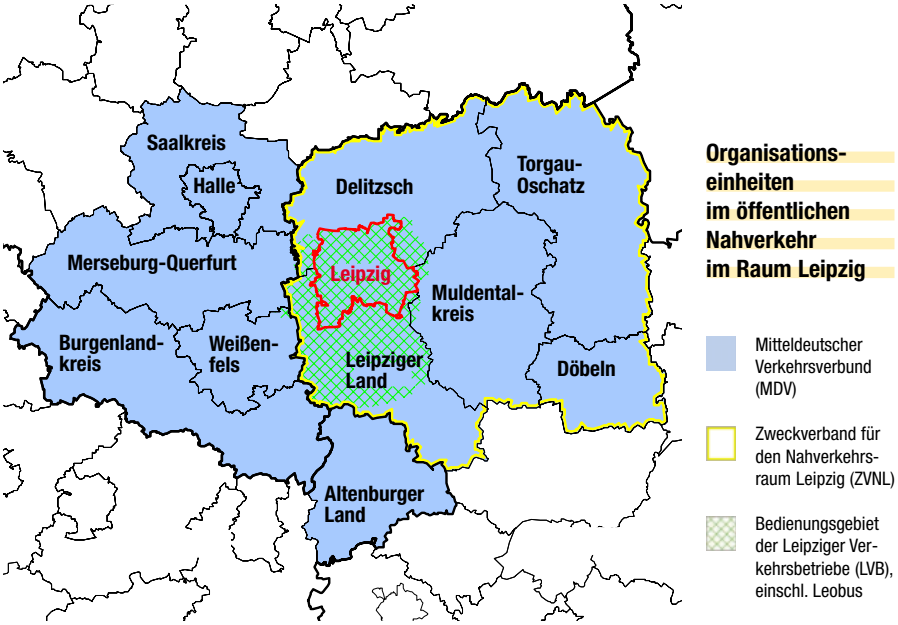
1.3 Organisationsstruktur und Zuständigkeiten

1.3.1 Lokaler und regionaler Nahverkehrsraum

Die vorliegende 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig bezieht sich auf das Stadtgebiet in den Grenzen vom 31.12.2005 (lokaler Nahverkehrsraum). Sie bezieht damit erstmals die seit Verabschiedung des Nahverkehrsplans (November 1998) eingemeindeten neuen Ortsteile in ihre Bestandsanalyse und ihre Zielaussagen ein.

Entsprechend der Zuständigkeit der Stadt als Aufgabenträger ist der Geltungsbereich des Nahverkehrsplans nicht identisch mit dem Bedienungsgebiet der Leipziger Verkehrsbetriebe, das über die Stadtgrenzen hinausgreift. Verkehrsleistungen der LVB und anderer Verkehrsunternehmen für die angrenzenden Gebiete sind Gegenstand der Nahverkehrspläne der dort zuständigen Aufgabenträger, mit denen der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig abzustimmen ist.

Der Geltungsbereich des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig ist weiterhin zu unterscheiden vom Nahverkehrsraum Leipzig, im folgenden als regionaler Nahverkehrsraum bezeichnet, der neben der Stadt Leipzig die Gebiete der Landkreise Delitzsch, Leipziger Land, Muldentalkreis, Döbeln und Torgau-Oschatz umfasst. Der Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes bezieht dagegen, über die Grenzen des Freistaates Sachsen hinausgreifend, angrenzende Gebiete in Sachsen-Anhalt und in Thüringen mit ein.



1.3.2 Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Nahverkehrsraum Leipzig ist der „Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig“ (ZVNL). Ihm gehören die Stadt Leipzig sowie die Landkreise Delitzsch, Leipziger Land, Muldentalkreis, Döbeln und Torgau-Oschatz an.

Der Zweckverband hat im Februar 2001 für den regionalen Nahverkehrsraum einen Nahverkehrsplan beschlossen, der zurzeit überarbeitet wird. Dieser enthält neben der Bestandsanalyse und -bewertung ein Angebotskonzept für den Schienenpersonennahverkehr zur Verbindung der Ober-, Mittel- und Unterzentren im Nahverkehrsraum sowie darauf abgestimmte Vorschläge für den regional bedeutsamen straßengebundenen Verkehr. Der Plan setzt sich mit den innerstädtischen Verkehrsaufgaben des Schienenpersonennahverkehrs und seiner diesbezüglichen Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern nicht im Detail auseinander. Insofern formuliert der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig Zielaussagen für die anstehende Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans.

1.3.3 Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Der **„Mitteldeutsche Verkehrsverbund“** (MDV) umfasst die Städte Leipzig und Halle sowie die Kreise Leipziger Land, Delitzsch, Döbeln, Muldentalkreis und Torgau-Oschatz in Sachsen, Burgenlandkreis, Saalkreis, Merseburg-Querfurt und Weißenfels in Sachsen-Anhalt sowie Altenburger Land in Thüringen. Damit ist im Freistaat Sachsen der Gesamtbereich des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) durch den MDV abgedeckt. Durch die anstehenden Gebietsreformen in Sachsen und Sachsen-Anhalt werden sich in den nächsten Jahren Veränderungen der Verbundstruktur ergeben.
An der Verbundgesellschaft sind mit 51 % die Gebietskörperschaften als Aufgabenträger und mit 49 % die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen beteiligt.

Im zwischen den Aufgabenträgern geschlossenen Grundvertrag sind die Aufgaben der Verbundgesellschaft festgelegt. Dazu gehören die Verantwortung für den Verbundtarif, die Herausgabe des Verbundfahrplans, die Erfassung der Einnahmen und ihre Aufteilung auf die Verkehrsunternehmen, Marketing und Öffentlich-

keitsarbeit sowie Vorschläge zur Koordinierung des Leistungsangebots. Die Bestellung der Verkehrsleistungen verbleibt bei den Aufgabenträgern, die Leistungserbringung von der Fahrplangestaltung bis hin zur Vorhaltung der erforderlichen Infrastruktur sowie die Umsetzung von wesentlichen Marketingstrategien bei den Verkehrsunternehmen, die auch Inhaber der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen sind.

Die Einführung des Verbundtarifs für die Region Leipzig-Halle zum 01.08.2001 war ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem integrierten regionalen Nahverkehrssystem. Die Einnahmen im Verkehrsverbund werden vertraglich auf die verschiedenen Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Mindereinnahmen aufgrund der „Durchtarifierung“ werden von den Aufgabenträgern mit Unterstützung der Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt übernommen.

1.3.4 Verkehrsunternehmen

Straßenbahn und Bus
Die folgenden Unternehmen erbringen zurzeit Leistungen des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (Straßenbahn und Bus) im Stadtgebiet von Leipzig:

LVB
Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH
Karl-Liebknecht-Straße 12
04107 Leipzig Tel.: 0341 / 492 – 0

Leobus
Leobus Leipzig GmbH
Pegauer Str. 124
04442 Zwenkau Tel.: 03 42 03 / 60 – 0

SAX
SAX-Bus Eilenburger Busverkehr GmbH
Gustav-Adolf-Ring 2
04838 Eilenburg Tel.: 034 23 / 700 60

Webel
Auto-Webel GmbH
Hallesche Straße 70
04509 Delitzsch Tel.: 03 42 02 / 521 88

Thüsac
Thüsac Personennahverkehrsgesellschaft mbH
Industriestraße 4
04603 Windischleuba Tel.: 034 47 / 85 03

PVM
Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH
Leipziger Straße 79
04828 Deuben Tel.: 034 25 / 898 90

VGD
Verkehrsgesellschaft Döbeln mbH
Am Gewerbegebiet 5
04720 Ebersbach Tel.: 034 31 / 67 07 11

PNVG
Personennahverkehrsgesellschaft
Merseburg-Querfurt mbH
Abbestraße 72
06217 Merseburg Tel.: 034 61 / 21 01 74

Mit der Erteilung von Genehmigungen für den Linienverkehr an die Verkehrsunternehmen sind diese verpflichtet, den genehmigten Betrieb während der Geltungsdauer der Genehmigung entsprechend den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik aufrechtzuerhalten; sie sind zur Beförderung verpflichtet.

Die **Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB)** sind zzt. für den weitaus überwiegenden Teil der Verkehrsleistungen im Straßenbahn- und Busverkehr im Stadtgebiet sowie in einigen angrenzenden Gemeinden verantwortlich; der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig geht davon aus, dass die LVB im Rahmen einer Fortschreibung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages damit betraut werden, auch weiterhin den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt zu gewährleisten.
Als Inhaber der Liniengenehmigungen ist die LVB nicht nur für Bestellung und Abrechnung der Verkehrsleistungen bei ihren Betreiber-Töchtern verantwortlich, sondern auch für die Bereitstellung der Fahrzeuge und der Infrastruktur. Darüber hinaus übernimmt die LVB Managementaufgaben wie Verkehrsplanung, Vertrieb und Kundeninformation. Die Verkehrsleistungen im Straßenbahnverkehr beauftragt die LVB bei den Leipziger Stadtverkehrsbetrieben (LSVB) GmbH, während die Verkehrsleistungen im Busverkehr im Auftrag der LVB durch die Leobus Leipzig GmbH (Leobus) erbracht werden. LSVB und Leobus stehen im 100%igen Eigentum der LVB.
Die LVB finanzieren die Erbringung der von ihr bestellten Verkehrsdienstleistungen über Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichszahlungen nach Personenbeförderungsgesetz und Sozialgesetzbuch sowie Erträge auf Grundlage des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages. Mit ihren Betreibertöchtern haben die LVB Verkehrsverträge über festgelegte Verkehrsleistungen geschlossen. Sie können darüber hinaus Verkehrsleistungen im Wettbewerb oder direkt an andere Verkehrsunternehmen weiter vergeben. Durch Aufgliederung des Konzerns in spezialisierte Einzelgesellschaften unter einem gemeinsamen Dach und weitere Maßnahmen haben die LVB begonnen, sich auf einen künftig möglichen EU-weiten Wettbewerb einzustellen.

Die übrigen Verkehrsunternehmen sind in Leipzig lediglich mit jeweils einer oder mehreren Regionalbuslinien vertreten. Die Vereinbarung und Finanzierung ihrer Verkehrsleistungen – soweit sie nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden – erfolgt durch die jeweiligen Aufgabenträger, i.d.R. die benachbarten Landkreise. Da diese Busdienste nur in sehr geringem Umfang Beförderungsleistungen innerhalb des Stadtgebietes übernehmen, ist die Stadt Leipzig an der Finanzierung nicht beteiligt.

Schienenpersonennahverkehr
Die Verkehrsleistungen im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr, einschließlich ihrer innerstädtischen Anteile, werden zurzeit durch die DB Regio AG und die Connex Sachsen GmbH erbracht. Die Connex Sachsen GmbH ist Teil der Veolia-Gruppe.

DB Regio
DB Regio AG, Region Südost
Verkehrsbetrieb Mitteldeutschland
Volkmannstraße 38
06112 Halle Tel.: 0341 / 256 17 61

Connex
Connex Sachsen GmbH
Zittauer Straße 71 / 73
02826 Görlitz Tel.: 03581 / 76760

Straßenbahnunterführung am Sportforum

Besteller dieser Leistungen ist der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig, der auch für die Finanzierung zuständig ist. Auch für die Zukunft wird das Ziel verfolgt, diese Verkehrsleistungen ohne städtische Mitfinanzierung zu erbringen. Der ZVNL hat mit der DB Regio AG einen Verkehrsvertrag geschlossen, in dem diese ab 01.01.2006 bis Dezember 2015 mit Verkehrsleistungen im Nahverkehr beauftragt wird und dazu Qualitätskriterien vereinbart werden. Der Umfang der beauftragten Leistungen ist unter Berücksichtigung der Fertigstellung des City-Tunnels stufenweise geregelt und beinhaltet Anpassungsklauseln sowie Abbestelloptionen für den Fall rückläufiger Regionalisierungsmittel. Nach Auslaufen der jeweiligen Vertragsbindungen kann der Zweckverband in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern Verkehrsleistungen in geeigneten Teilabschnitten zur Ausschreibung bringen. Dies ist u.a. für die den City-Tunnel bedienenden Nahverkehrslinien vorgesehen.

1.3.5 Die Stadt als Aufgabenträger

Die **Stadt Leipzig** ist Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Straßenbahn) im Stadtgebiet. Sie ist verpflichtet, in regelmäßigen Abständen einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig wurde nach einem breit angelegten Beteiligungsverfahren im November 1998 vom Stadtrat beschlossen. Zentrale Inhalte dieses Plans sind die Formulierung von Mindeststandards für das Verkehrsangebot, die Konzeption eines integrierten Verkehrsnetzes sowie die Finanzierung der Verkehrsleistungen. Im Beschluss über den Nahverkehrsplan wurde festgelegt, dass wegen der bevorstehenden Eingemeindungen eine baldige Fortschreibung erfolgen soll.

Im Mai 2000 nahm der Stadtrat eine Reihe von zwischenzeitlich notwendigen Modifizierungen des Plans zur Kenntnis. Dazu gehörten Veränderungen bei den Mindeststandards sowie Aussagen zu bisher durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht erschlossenen Stadtgebieten.

Im Jahr 1998 schloss die Stadt Leipzig als Aufgabenträger mit der LVV als Holding und mit der LVB einen **Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag**. Darin werden Art und Umfang der von der LVB zu erbringenden Verkehrsleistung geregelt. Grundgedanke dieses Vertrages ist es, nicht in erster Linie das Angebot einer Betriebsleistung zu finanzieren, sondern den erfolgreichen Absatz der angebotenen Leistung beim Kunden. Die Finanzierung wird an die Einhaltung vorgegebener Qualitätsziele gekoppelt, die auf den Festlegungen des Nahverkehrsplans beruhen, insbesondere im Hinblick auf eine Mindestbedienung zur Sicherung der Grundmobilität; diese Koppelung ist zurzeit jedoch nicht wirksam (s. Abschn. 6).

Weiterhin ist die Stadt als Aufgabenträger zuständig für die Vorbereitung und spätere Durchführung der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen im Stadtgebiet, sobald und soweit solche durchgeführt werden sollen (s. Abschn. 1.1.2).

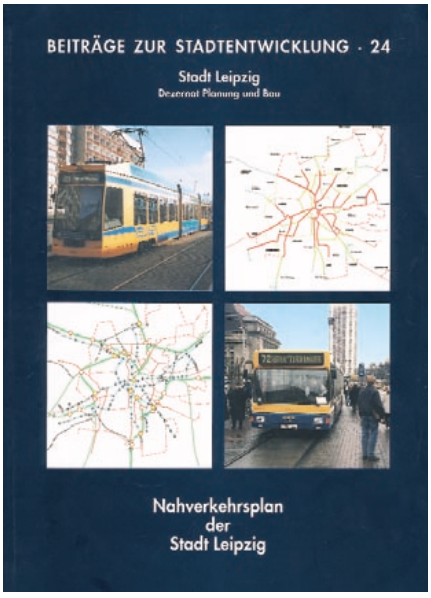
1.4 Umsetzung des Nahverkehrsplans von 1998

Im ersten Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig aus dem Jahre 1998 wurden sechs wesentliche Entwicklungsziele beschlossen. Es lässt sich heute einschätzen, dass diese zum Großteil erreicht wurden:

1. Der ÖPNV ist Teil des Umweltverbundes (zu Fuß, Radverkehr, ÖPNV). Er ist in seinen Funktionen als mobilitätssichernde Grundversorgung und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Einbeziehung flexibler Bedienungsmodelle und mit dem Ziel der barrierefreien Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen auszubauen. Es wird ein Anteil des ÖPNV von 25 % am Modal Split angestrebt.

Der Ausbau des ÖPNV-Netzes wurde in den letzten 8 Jahren konsequent betrieben, eine Vielzahl von behindertengerechten Haltestellen, die Erneuerung des Fahrzeugparks und insgesamt steigende Fahrgastzahlen belegen die Attraktivitätssteigerung im ÖPNV. Das Modal Split-Ziel ist noch nicht erreicht, ist aber weiterhin Zielstellung.

Große Anstrengungen haben die Leipziger Verkehrsbetriebe und die Stadt Leipzig unternommen, die Erreichbarkeit von schlecht erschlossenen Gebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Seit 1998 konnten Verbesserungen im alten Stadtgebiet für folgende Bereiche erreicht werden:



- Musikviertel
- Thomas-Müntzer-Siedlung
- Otto-Schmiedt-Straße

Viel stärker wurde das ÖPNV-Angebot in den neu eingemeindeten Ortsteilen ausgeweitet. Hervorzuheben sind vor allen die Verbesserungen für:

- Althen, Hirschfeld und Kleinpösna
- Sommerfeld (Sabinenstraße)
- Knautnaundorf
- Holzhausen (August-Bebel-Siedlung)

2. Im Verdichtungsraum Leipzig / Halle soll ein leistungsfähiges S-Bahn-System mit einem Bahn-Tunnel zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof als Herzstück des Netzes geschaffen werden. Für den Bau des Tunnels wird ein gesonderter Beschluss gefasst.

Mit der Eröffnung der S-Bahn Halle-Leipzig konnte im Dezember 2004 eine erste Baumaßnahme fertiggestellt werden. Der City-Tunnel befindet sich im Bau und wird nach Inbetriebnahme die Grundlage für ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz bilden.

3. Das oberirdische und radial orientierte Straßenbahnnetz ist unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind als Stadtbahn durch weitestgehend flächenhafte oder zeitliche Separierung vom Straßenverkehr zu führen.

Neuer Bahnsteig in Gohlis für die S-Bahn nach Halle.

Erschließung des Musikviertels durch den Bus 89.

Von den im Nahverkehrsplan für 1999 – 2005 vorgesehenen Maßnahmen zum Stadtbahnausbau konnte der überwiegende Teil umgesetzt werden u.a.:

Linie 11: Karl-Liebknecht-Straße zwischen Connewitz Kreuz und Schenkendorfstraße; Wilhelm-Leuschner-Platz; Georg-Schumann-Straße zwischen Lützowstraße und Wiederitzscher Straße

Linie 15: Lützner Straße zwischen Brünner Straße und Plautstraße; Jahnallee zwischen Lindenauer Markt und Goerdelerring; Goethestraße; Johannisplatz; Prager Straße zwischen Philipp-Rosenthal-Straße und An der Tabaksmühle.

Linie 16: Kurt-Schumacher-Straße; Hauptbahnhof; Südabschnitt zwischen Bayrischer Platz und Semmelweisstraße.

Die Bio-City wird optimal durch die Straßenbahn in der Zwickauer Straße erschlossen.

4. Dem ÖPNV ist im Interesse der Erhöhung der Beförderungsqualität durch geeignete Maßnahmen der Vorrang gegenüber dem MIV einzuräumen. Es sind alle Möglichkeiten der Beschleunigung des ÖPNV zu nutzen.

Das Programm der Priorisierung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen wurde konsequent fortgeführt, so dass heute überall dort eine ÖPNV-Beschleunigung erfolgt, wo diese verkehrlich auch sinnvoll ist.

5. Für die Region sind ein flächendeckender Tarif- und Verkehrsverbund zu schaffen sowie länder- bzw. regionsübergreifend abgestimmte Nahverkehrskonzepte mit einheitlicher Fahrplan- und Tarifgestaltung zu erstellen. Alle Verkehrsträger sind zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen.

Mit der Einführung des Verbundtarifs am 1.8.2001 und der Erweiterung des MDV in den Jahren 2004 und 2005 konnten hier wichtige Schritte zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreicht werden.

6. Die Ansiedlung neuer Gewerbegebiete und Wohnungsstandorte ist an vorhandenen und leistungsfähigen Trassen des ÖPNV, insbesondere des schienengebundenen Verkehrs, vorzusehen.

Bei der Umsetzung dieses Punktes gilt es, auch die Interessen der Investoren zu berücksichtigen. Bei der BMW-Ansiedlung oder beim Freizeitpark Belantis waren bei der Standortwahl andere Kriterien als die ÖPNV-Erschließung vorrangig. Für beide Gebiete wurden neue Buslinien (vom Bahnhof Leipzig Messe bzw. vom Bahnhof Knauthain) eingerichtet. Bei vielen anderen Entwicklungen konnten aber die Belange des ÖPNV stärker Berücksichtigung finden.

2. Ausgangssituation

2.1 Raumstruktur und Bevölkerung

2.1.1 Regionale Einbindung

Das Oberzentrum Leipzig ist bestimmender Teil des Ballungsraumes Halle / Leipzig mit fast 1,5 Mio. Menschen, davon etwa die Hälfte in den beiden Kernstädten (505.000 in Leipzig, 236.000 in Halle). Der Ballungsraum weist durch seine zentrale Lage im mitteldeutschen Raum, im Kreuzungspunkt von großräumigen Verkehrswegen (Autobahnen, Fernstraßen, Hauptstrecken des Schienennetzes) und mit einem internationalen Verkehrsflughafen, eine besondere Lagegunst auf und verfügt über gute überregionale Verkehrsverbindungen mit anderen Großstadtregionen.

Die Region war in starkem Maße von der wirtschaftlichen Umstrukturierung seit 1990 betroffen, mit deutlichen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverlusten sowohl in den Kernstädten als auch in den altindustrialisierten oder durch den Bergbau geprägten Teilräumen. Wachstumsbereiche im einsetzenden Suburbanisierungsprozess waren zunächst vor allem das nähere Umland der Kernstädte und die Kfz-orientierten Standorte entlang der Autobahnen und Fernverkehrsstraßen.

Der Ballungsraum wird durch die Landesgrenze zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und dem Freistaat Sachsen geteilt. Um eine gemeinsame Entwicklung zu gewährleisten, haben die beiden Landesregierungen in einem Staatsvertrag die Zusammenarbeit bei landes- und regionalplanerischen Aufgaben vereinbart. Aufgabengebiete sind u.a. der Anschluss der Region an die überregionalen Verkehrsnetze und der Ausbau der regionalen Verkehrsverbindungen.

2.1.2 Stadträumliche Gliederung

Die Stadt Leipzig weist aufgrund ihrer relativ hohen Siedlungsdichte, ihrer nutzungsgemischten Altbauquartiere, ihres differenzierten Zentrengefüges und ihrer historischen Entwicklung als „Straßenbahnstadt“ traditionell eine vergleichsweise verkehrssparsame Raumstruktur auf. Strukturprägend sind einerseits die stark verdichteten inneren Altbaugebiete, andererseits die Wohngebiete der Zwischenkriegszeit und die kompakten Großwohnsiedlungen der Nachkriegsperiode im äußeren Stadtraum.

Während sich entlang der wichtigen Straßen- und Nahverkehrsachsen Siedlungsbänder unter Einschluss älterer Ortskerne über die Stadtgrenzen hinaus in das Umland fortsetzen, liegen dazwischen noch schwächer besiedelte, teilweise ländlich geprägte Bereiche, deren Anteil am Stadtgebiet sich durch die Eingemeindungen der letzten Jahre stark vergrößert hat. Teilweise haben gerade diese Bereiche durch Gewerbeansiedlungen, Einzelhandel und neue Wohngebiete in jüngerer Zeit einen starken Entwicklungsschub erfahren, der neue Verkehrsströme abseits der vorhandenen Nahverkehrstrassen induziert.

Im inneren Stadtraum bildet die Elsteraue eine deutliche Zäsur; fast 40 % der Stadtbevölkerung leben westlich dieses Einschnitts; fast 240.000 Wege täglich konzentrieren sich auf einige wenige Auequerungen. Nördlich und östlich des Hauptbahnhofs, aber auch südlich des Bayerischen Bahnhofs sowie in Plagwitz, Leutzsch und Paunsdorf / Engelsdorf stellen die teilweise sehr breiten Bahnanlagen zusammen mit bahnbegleitenden Gewerbenutzungen Barrieren dar, die nur wenige Verkehrsdurchlässe aufweisen.

Das Zentrengefüge der Stadt ist im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegt. Es ist gekennzeichnet durch ein dominantes Hauptzentrum (A-Zentrum), das räumlich hochkonzentriert ist und nur an wenigen Stellen über den Promenadenring hinausgreift. Die B-Zentren in Grünau und Paunsdorf haben über ihre Versorgungsfunktion für die umliegenden Ortsteile hinaus ebenfalls einen weiten überörtlichen Einzugsbereich im Westen bzw. im Osten der Stadt. Neun C-Zentren (Eutritzsch, Reudnitz, Moritzhof, Connewitzer Kreuz, Elster-Passage, Südwestzentrum, Jupiterstraße, Lindenauer Markt, Gohlis-Mitte) dienen der Versorgung von stadtteilbezogenen Einzugsbereichen, deren Ausdehnung ebenfalls eine gute Erreichbarkeit auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln voraussetzt. Die D-Zentren sowie die kleinteiligen Versorgungszentren und straßenbegleitenden Einkaufslagen dienen dagegen vor allem der Versorgung im Nahbereich, im weniger dicht besiedelten äußeren Stadtraum sind aber auch sie für viele Bewohner nicht ohne weiteres zu Fuß erreichbar.

2.1.3 Entwicklung der Raumstruktur

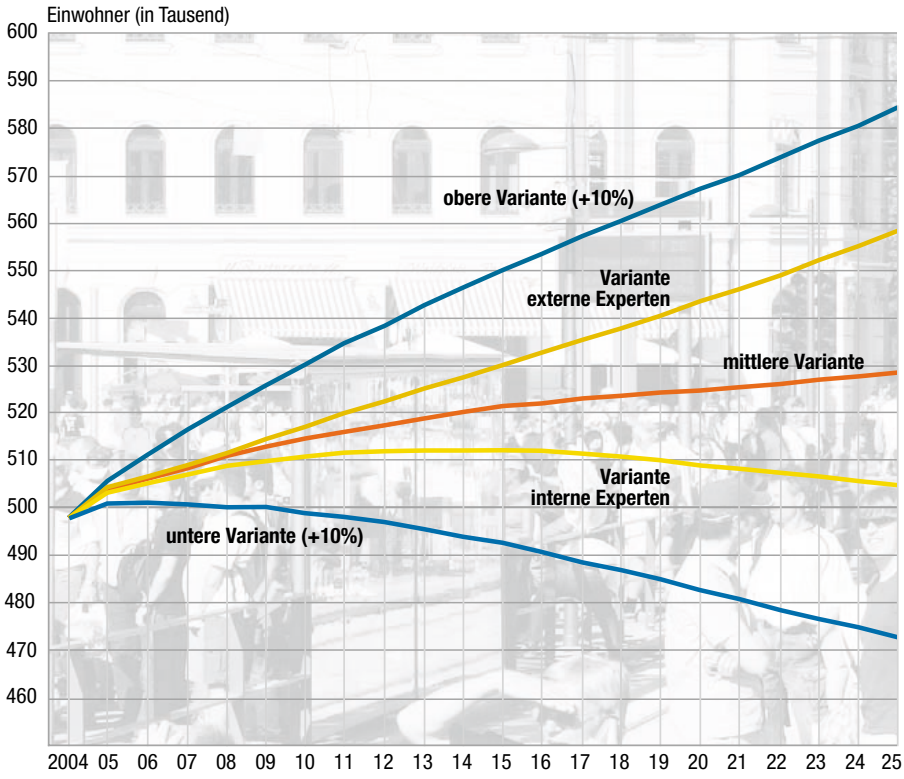
In den vergangenen Jahren haben die Stadt und ihr Verflechtungsraum raumstrukturelle Veränderungen erlebt, die in ihrer Summe zu einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens, insbesondere durch Zunahme der Reiseweiten geführt haben: Der massive wirtschaftliche Strukturwandel der 90er Jahre war begleitet vom Abbau wohnungsnaher Arbeitsplätze in den inneren Stadtgebieten, während neue Betriebe sich eher in den Randbereichen der Stadt, in den eingemeindeten Ortsteilen und im Umland ansiedelten. Der Zuwachs an Verkaufsflächen im Einzelhandel konzentrierte sich zunächst auf wenige große Standorte im Bereich des Autobahnringes, wo sie aus den Wohngebieten nur mit erheblichem Verkehrsaufwand erreichbar sind. Die wohnungsnahe Versorgung ging dagegen zurück.

Die massiven Suburbanisierungstendenzen der 90er Jahre durch neue Wohnparks, Gewerbegebiete und Einkaufszentren am Stadtrand und im Umland sowie die damit verbundene Ausdünnung der gemischten innerstädtischen Siedlungsstrukturen haben sich in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt. Der Bevölkerungsentwicklung hat sich seit 1998 als Folge von Wanderungsgewinnen insbesondere in der Altersgruppe der „jungen Erwachsenen“ stabilisiert. Mit den Instrumenten der Regionalplanung und der Stadtentwicklungsplanung wurden die Möglichkeiten der Realisierung neuer Standorte an nicht integrierten und mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erreich-

baren Standorten begrenzt. So steuert der Stadtentwicklungsplan „Wohnungsbau und Stadterneuerung“ die zeitliche Inanspruchnahme peripherer Wohnbauflächen, der Stadtentwicklungsplan „Zentren“ lenkt die Einzelhandelsentwicklung auf eine begrenzte Zahl integrierter innerstädtischer Zentren.

Aufgrund der Nachwirkung früherer Planungsentscheidungen, aber auch wegen wirtschaftlicher Sachzwänge, insbesondere bei der Lokalisierung von gewerblichen Nutzungen, sowie als Folge der planerischen Eigenständigkeit der Umlandgemeinden ist jedoch weiterhin mit einer – wenn auch deutlich reduzierten – Randwanderung und damit einer Zunahme der durchschnittlich zurückzulegenden Entfernungen zu rechnen. Seit den Eingemeindungen findet ein größerer Teil dieser fortgesetzten Suburbanisierung innerhalb der Stadtgrenzen in den neuen Ortsteilen statt, für die weiterhin ein Wachstum prognostiziert wird. Am Rand der Stadt wird insbesondere der Korridor beiderseits der Autobahn A 14 mit den Standorten des BMW-Werks, der Messe, des Güterverkehrszentrums und des Flughafens, neuen Gewerbegebieten, großen Einkaufsparks sowie noch nicht ausgeschöpften Baurechten für Wohnsiedlungen eine hohe Anziehungskraft im regionalen Rahmen ausüben. Der Südraum erhält dagegen vor allem durch den Ausbau der Freizeitinfrastruktur ein neues Gewicht.

Varianten der Bevölkerungsvorauschätzung 2005 – 2025



Quelle: Bevölkerungsvorausschätzung 2005, Amt für Statistik und Wahlen

2.1.4 Bevölkerungsentwicklung

Die genannten raumstrukturellen Veränderungen wurden von starken Bevölkerungsveränderungen und -bewegungen begleitet: Die Stadt Leipzig (in den heutigen Grenzen) verlor zwischen 1990 und 2001 etwa 64.000 Einwohner, während das Umland, insbesondere der nördliche verdichtete Raum Leipzig, erhebliche Zuwanderungen verzeichnete. Besonders hohe Rückgänge gab es bei den Altersgruppen der unter 15-Jährigen, während die Anzahl der über 65-Jährigen sowie der Anteil der Bevölkerung mit Behinderung trotz abnehmender Gesamtbevölkerung zunahmen. Zwischen 2001 und 2006 war wieder ein leichter Bevölkerungszuwachs – um etwa 10.000 Einwohner – zu verzeichnen.
Die regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen des statistischen Landesamtes sagt für den Zeitraum 2001 bis 2010 eine geringfügige Einwohnerzunahme (Var.1) bzw. eine stagnierende Bevölkerung (Var. 2) voraus, für den darauf folgenden Zeitraum bis 2020 eine stagnierende bzw. deutlich abnehmende Einwohnerzahl. Für den Regierungsbezirk insgesamt wird in beiden Varianten ein Bevölkerungsrückgang von deutlich über 10% erwartet. Nachdem sich die Situation in der Stadt Leipzig seit 1998 stabilisiert hat, mit deutlichen Wanderungsgewinnen bei den 15-35-Jährigen, und die Bevölkerungsentwicklung bis 2006 den Prognosekorridor deutlich überschritten hat, ist diese Voraussage inzwischen zu revidieren. Die Bevölkerungsvorausschätzung 2005 – 2025 des Amtes für Statistik und Wahlen der Stadt Leipzig, die auf Daten bis zum Jahr 2004 beruht, geht in ihrer mittleren Variante von einem Wachstum auf 513.000 Einwohner mit Hauptwohnsitz in Leipzig bis 2009 und auf 520.000 bis 2014 aus.

Während damit für den Zeithorizont des Nahverkehrsplans eine annähernd stabile oder leicht ansteigende Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Leipzig und ein deutlicher Rückgang im Umland angenommen werden kann, zeichnen sich nach der Vorausschätzung des Amtes für Statistik und Wahlen weitere Verschiebungen in der Altersstruktur ab: Der Anteil der über 65-Jährigen hat bereits in den letzten Jahren stark zugenommen und steigt von heute etwa 21 % der Stadtbevölkerung auf 23% im Jahr 2009 und 24 % im Jahr 2014 weiter an. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen dürfte nach langjährigen Rückgängen bis 2014 ebenfalls wieder etwas ansteigen. Auch die für den Nahverkehr besonders relevanten Schülerzahlen nehmen – beginnend in den unteren Klassen – in den nächsten Jahren wieder zu. Der Anteil der erwerbsfähigen Jahrgänge geht langsam, aber stetig zurück.

Innerhalb der Stadtgrenzen sind weiterhin charakteristische Wanderungsbewegungen zu erwarten. Neben den Ortsteilen am nördlichen und westlichen Stadtrand verzeichnen besonders die konsolidierten Gründerzeitquartiere, vor allem in guten Lagen entlang der Auwälder und in der Nähe des Zentrums Wanderungsgewinne. Verluste konzentrieren sich in schwierigen und eher peripheren Altbaulagen wie Mockau, Thekla und Schönefeld-Ost im Nordosten, Wahren im Nordwesten und Neu-Lindenau im Westen, Marienbrunn, Lößnig und Probstheida im Süden sowie in Grünau. Durch diese Bevölkerungsverschiebungen ergeben sich auch Veränderungen in der Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten, die jedoch erst längerfristig voll wirksam werden dürften.

Anteil der Verkehrsarten am Wegeaufkommen (Modal-Split, in %)

Verkehrsarten	1991	1994	1998	2003 *	Ziel 2015
zu Fuß	39,5	38,2	31,5	26,3	28
Rad	5,8	5,8	13,2	12,5	17
ÖPV	22,8	20,1	19,3	17,3	23
PKW-Mitfahrer	8,7	8,4	8,7	9,9	8
MIV	23,2	27,5	27,3	34,1	24
alle Verkehrsarten	100	100	100	100	100

* Die Werte für 2003 beziehen sich auf das erweiterte Stadtgebiet und sind insofern mit den älteren Werten nicht direkt vergleichbar. Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)

2.2 Verkehrsnachfrage

2.2.1 Verkehrsaufkommen

Detaillierte Angaben zum Verkehrsaufkommen werden etwa alle vier Jahre im Rahmen der sogenannten SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) erhoben. Die folgenden Angaben beruhen, soweit keine anderen Quellen angegeben sind, auf den 1994, 1998 und 2003 erhobenen Daten, die jedoch aufgrund der zwischenzeitlichen Gebietsänderungen (Eingemeindung der neuen Ortsteile mit abweichenden Verkehrscharakteristika) und einer veränderten Erhebungsmethodik nur begrenzt miteinander vergleichbar sind. Daneben führen die LVB seit Jahren eine regelmäßige Haushaltserhebung zum Mobilitätsverhalten durch, deren Ergebnisse aufgrund einer anderen Methodik teilweise etwas abweichen.

Wegeaufkommen
Die Anzahl der von den Leipzigern im Durchschnitt täglich zurückgelegten Wege lag 2003 bei 3,2 und war damit seit 1991 (3,4) leicht rückläufig. Aufgrund des gleichzeitigen Bevölkerungsrückgangs hatte sich die Gesamtzahl der im Stadtverkehr zurückgelegten Wege bis zu den Eingemeindungen sogar deutlich verringert. Der Rückgang war besonders deutlich bei den Wegen von der und zur Arbeit, während der Anteil der Einkaufs-, Freizeit-, und Ausbildungswege zunahm.

Gleichzeitig hat sich als Folge der Suburbanisierung, veränderter Verkehrsgewohnheiten und verkürzter Fahrzeiten durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur die Länge der täglich zurückgelegten Wege stetig vergrößert.

Das Gesamtverkehrsaufkommen hat sich daher auch in der Phase einer rückläufigen Stadtbevölkerung nur wenig verändert. Es wird erwartet, dass trotz entgegenerichteter Anstrengungen zur Entwicklung einer kompakten und urbanen Stadt die „Verkehrsarbeit“ pro Person (Anzahl der Fahrten x durchschnittliche Entfernung), und damit bei geringfügig ansteigender Bevölkerung auch das Gesamtverkehrsaufkommen bis 2015 wieder zunehmen wird.

Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel (modal split)
2003 wurden in Leipzig 17,3 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.
Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr hat sich nach dem dramatischen Rückgang zwischen 1989 und 1991 bis 1998, parallel zu einem leichten Rückgang der Motorisierung, annähernd stabilisiert; ein erneuter Rückgang zwischen 1998 und 2003 ist vermutlich vor allem auf die Eingemeindung der neuen Ortsteile zurückzuführen, die schon aufgrund ihrer Lage stärker auf den Individualverkehr orientiert sind.

In der Phase rückläufiger Bevölkerungsentwicklung ging die Anzahl der Beförderungsfälle bei den Leipziger Verkehrsbetrieben stark zurück, von etwa 188 Millionen Fahrgästen 1990 auf 80 Mio. im Jahr 1998. Seitdem ist hier eine Trendumkehr festzustellen, mit einem Zuwachs auf gut 123 Millionen beförderte Personen im Jahr 2006. Hinzu kommen die Fahrgäste des Schienenpersonennahverkehrs (S-Bahn, Regionalbahn) und des Regionalbusverkehrs, deren Anteil am Leipziger Binnenverkehr jedoch bei weniger als 2 % aller Wege liegt.

Kleinräumlich zeigt die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erhebliche Unterschiede, abhängig u.a. vom Verkehrsangebot, der Altersstruktur und der Infrastrukturausstattung im Nahbereich. Im Einkaufsverkehr der Innenstadt wird fast jede zweite Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen.

Die zukünftige Entwicklung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr wird geprägt durch übergeordnete Entwicklungstrends und durch die Umsetzung stadt- und verkehrsplanerischer Ziele: Einerseits werden sich eine wieder leicht ansteigende Motorisierung und Verschiebungen der Altersstruktur, in Verbindung mit einer weiteren Zunahme des Anteils tangentialer Wegebeziehungen und von Einkaufs- und Freizeitwegen, ungünstig auf die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auswirken. Andererseits werden die stadtentwicklungsplanerischen Bemühungen um die Konzentration verkehrserzeugender Nutzungen in durch öffentliche Verkehrsmittel gut erschlossenen Lagen sowie die in den letzten Jahren durchgeführten und für die Zukunft geplanten Verbesserungen der Verkehrsbedienung sich tendenziell in einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs niederschlagen.

In diesem Spannungsfeld geht der Nahverkehrsplan von dem Ziel einer Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen auf 25 % aus; dieser Wert wird sich nur unter erheblichen Anstrengungen zur Gewinnung neuer Kundengruppen realisieren lassen. Die dem Nahverkehrsplan zugrunde gelegte Prognose für das Jahr 2015 beruht auf einem Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an den Wegen der Leipziger von 22,5 %.

Zwischen den Verkehrsträgern wird hinsichtlich der Fahrgastbeförderung im Leipziger Binnenverkehr folgende Arbeitsteilung realisiert: Straßenbahn 77%, Bus16 %, Schienenpersonennahverkehr 7%.

Tagesganglinie
Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel über den Tagesverlauf (Tagesganglinie) hat sich in den letzten Jahren deutlich verstetigt. Die Frühspitze hat sich zeitlich nach hinten verschoben und ist – ebenso wie die Nachmittagsspitze – weniger ausgeprägt als noch vor wenigen Jahren, der Verkehrsanteil der späten Vormittags- und der frühen Nachmittags-

sowie der Abendstunden hat dagegen zugenommen.

Da der vorzuhaltende Fahrzeugpark sich nach den Verkehrsspitzen richten muss, und da die eingesetzten Fahrzeuge immer auch in der Gegenrichtung der Verkehrsspitze verkehren, führt die Verstetigung der Tagesganglinien zu einer erheblichen Verbesserung der Auslastung von Fahrzeugen und Infrastruktur. Ob sich die genannten Tendenzen auch in Zukunft fortsetzen werden, ist jedoch gegenwärtig nicht absehbar.

Beförderungsströme
Zur Verteilung der Verkehrsströme auf die Linienkorridore des öffentlichen Nahverkehrs liegen Auswertungen des automatischen Zählsystems der Leipziger Verkehrsbetriebe für das Jahr 2005 sowie Zählungen zur Belastung der der Eisenbahnstrecken (S-Bahn- und Regionalverkehr) vor, deren Ergebnisse in der Karte 2 in generalisierter Form dargestellt sind.

Die Abbildung zeigt die Konzentration der Verkehrsbelastungen auf die inneren Radialen der Straßenbahn, insbesondere auf Teilstrecken, auf denen sich mehrere Linien überlagern. Spitzenwerte mit mehr als 30.000 Fahrgästen pro Werktag (5 Uhr bis 22 Uhr) werden auf dem Promenadenring und auf der Jahnallee bis zur Angerbrücke erreicht. Mehr als 10.000 Fahrgäste wurden auf den Radialstrecken nach Grünau, Paunsdorf und Schönefeld, auf der Georg-Schumann-Straße bis Wahren, im Osten auf der Dresdner Straße sowie im Süden sowohl auf der Karl-Liebknecht- als auch auf der Arthur-Hoffmann- und der Philipp-Rosenthal-Straße gezählt. Mit der Auffächerung der Linien und zur Stadtgrenze hin nehmen die Belastungen naturgemäß ab. Bemerkenswert ist, dass die wichtigen tangentialen Buslinien (Nr. 60, 70, 80, 90) mit 2.000 bis abschnittsweise über 5.000 Fahrgästen pro Tag auf den meisten Teilstrecken eine ähnlich hohe Belastung erreichen, wie viele Außenäste der Straßenbahn in vergleichbarer Entfernung vom Stadtzentrum. Vereinzelt ergeben sich Spitzenbelastungen, wo sich radiale und tangentiale Verkehrsströme streckenweise überlagern (z.B. Riebeckstraße, Antonienstraße).

Im Schienenpersonennahverkehr werden auf den Abschnitten in Richtung Leutzsch, Messe, Engelsdorf (-Borsdorf) und Connewitz (-Markkleeberg) mehr als 5.000 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Werktag befördert.

2.2.2 Verkehrsprognose

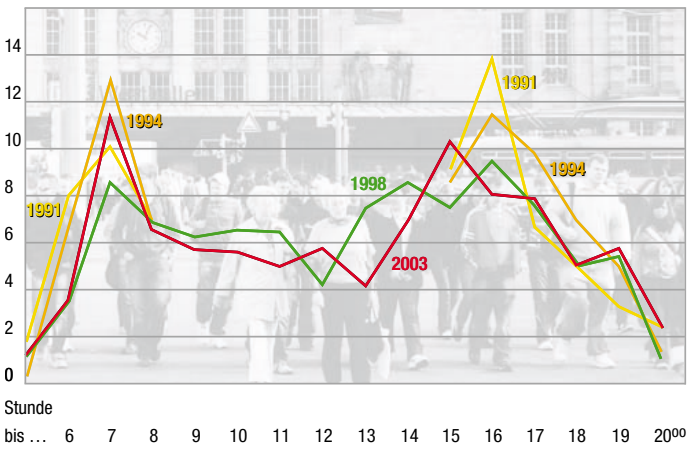
Methodik und Annahmen
Die im Folgenden dargestellte Verkehrsprognose beruht auf dem integrierten Verkehrsmodell der Stadt Leipzig, das seit 1994 stetig fortgeschrieben und ergänzt wird. Das Untersuchungsgebiet umfasst auch Teile des Umlandes, soweit dies für die Analyse und Prognose der Verkehrsströme im Stadtgebiet erforderlich ist.

Die **Verkehrsnachfrage** wird im Modell aufgrund verschiedener Strukturdaten und sozioökonomischer Parameter für den Binnenverkehr der Stadt und für den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr in einem komplexen Berechnungsverfahren (VISEM) nachgebildet. Beim „privaten Verkehr“ werden Aktivitäten in Verbindung mit den folgenden Verkehrszwecken berücksichtigt: Arbeit, private Erledigung, Bringen / Holen von Kleinkindern aus Kindereinrichtungen, Ausbildung (unterschiedliche Schultypen, Hoch- und Fachschulen) täglicher Einkauf, langfristiger Einkauf, Freizeit / Besucher, Rückweg nach Hause. Unabhängig davon wird der Wirtschaftsverkehr berechnet, der im Modell durchweg als Kfz-Verkehr (Pkw und Lkw) angenommen wird. Auch der gesondert behandelte weiträumige Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr spielt für die Prognose der im öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegten Wege insofern eine Rolle, als er die Auslastung des Straßennetzes erhöht.

Das Modell bildet weiterhin das Verkehrsangebot der Verkehrssysteme ÖPNV (Fahrwege, Haltestellen, Fahrpläne bzw. Bedienungshäufigkeiten), MIV (Straßen und Knoten, Kapazität und Reisewiderstände), sowie Fußgänger- und Radverkehr in einem integrierten Netzmodell ab. Die Verkehrsnachfrage wird mit einem Verkehrssimulationsprogramm (VISUM) auf die unterschiedlichen Verkehrsarten und ihre Netzelemente umgelegt.

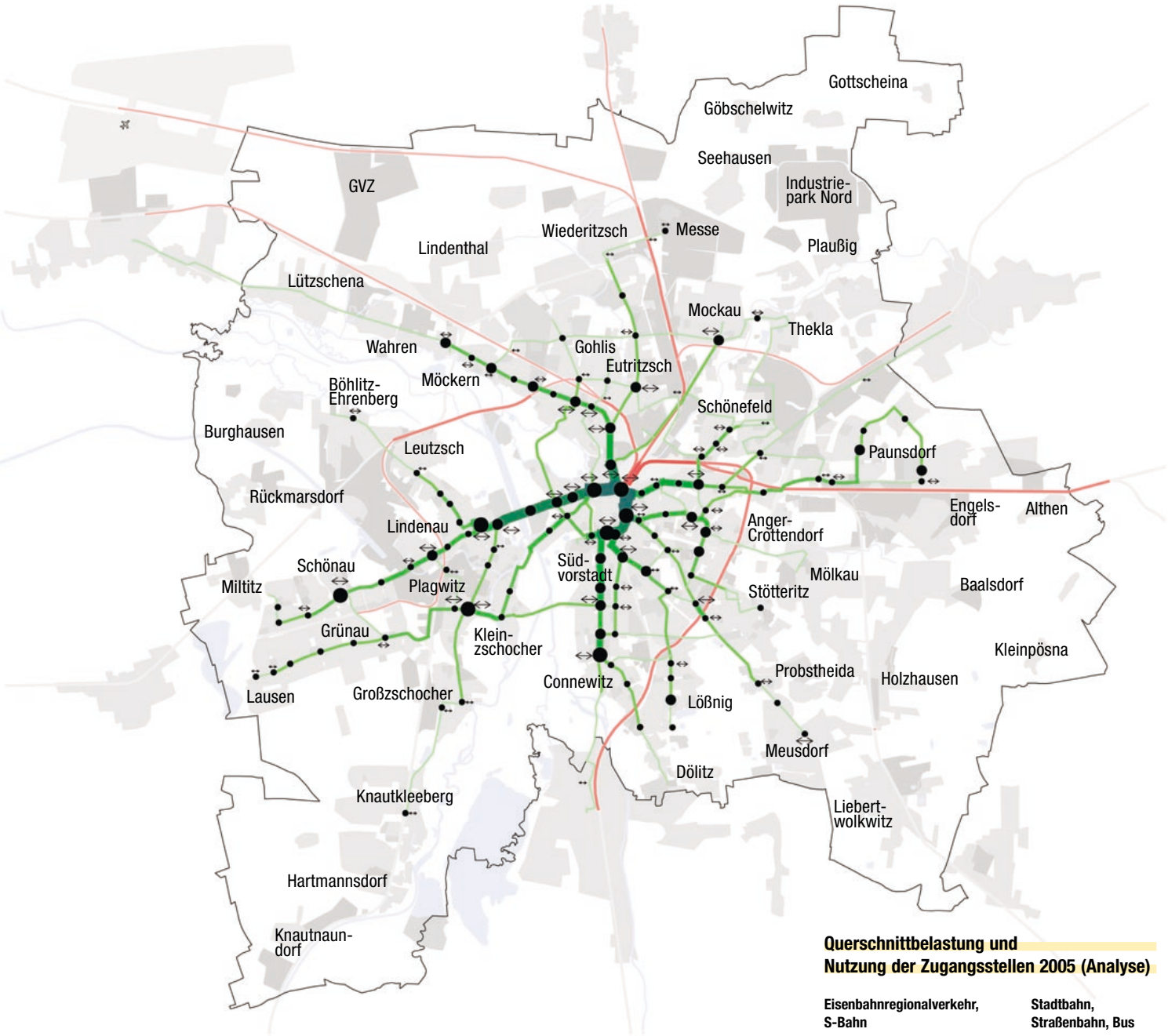
Die Ergebnisse dieser Umlegung wurden für das Basisjahr 1999 anhand von Zählungen der tatsächlichen Verkehrsströme geeicht und in einer Analyse für das Jahr 2005 unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Änderungen fortgeschrieben. Auf der Grundlage einer Vorausschätzung der relevanten Strukturdaten wurde dann die Verkehrsnachfrage für das Prognosejahr 2015 ermittelt und auf das voraussichtlich in dem jeweiligen Jahr verfügbare Verkehrsnetz umgelegt.

Die Prognose 2015 ging bezogen auf das Basisjahr 1999 von einem leichten Rückgang der Bevölkerung sowohl im Stadtgebiet als auch im Untersuchungsgebiet insgesamt aus, bei gleichzeitiger Zunahme der Zahl der Arbeitsplätze, insbesondere im tertiären Sektor, sowie der Zielpotenziale von Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen; bei der Anzahl der Schulplätze wurde dagegen aufgrund der sich ändernden Bevölkerungsstruktur ein Rückgang erwartet. Die im Modell angenommene Motorisierung nimmt nach 2006 nur noch geringfügig zu. Bei den Aktivitäten geht das Modell von einer Verschiebung vom täglichen zum langfristigen Einkauf, sowie von „sonstigen persönlichen Erledigungen“ zu freizeitbezogenen Aktivitäten aus.



Tagesganglinien öffentliche Verkehrsmittel 1991 / 1994 / 1998 / 2003 *

* Die Werte für 2003 beziehen sich auf das erweiterte Stadtgebiet und sind insofern mit den älteren Werten nicht direkt vergleichbar. Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)



Querschnittbelastung und Nutzung der Zugangsstellen 2005 (Analyse)

Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn | **Stadtbahn, Straßenbahn, Bus**

Fahrgäste pro Werktag

2.001 – 5.000	
5.001 – 10.000	
10.001 – 15.000	
15.001 – 20.000	
20.001 – 30.000	
30.001 – 40.000	
über 40.000	

Die Verbindung Leipzig-Chemnitz führte 2005 baustellenbedingt über Markkleeberg.
Querschnittsbelastungen bis zu 2.000 Fahrgästen pro Werktag werden nicht dargestellt

Nutzung der Zugangsstellen

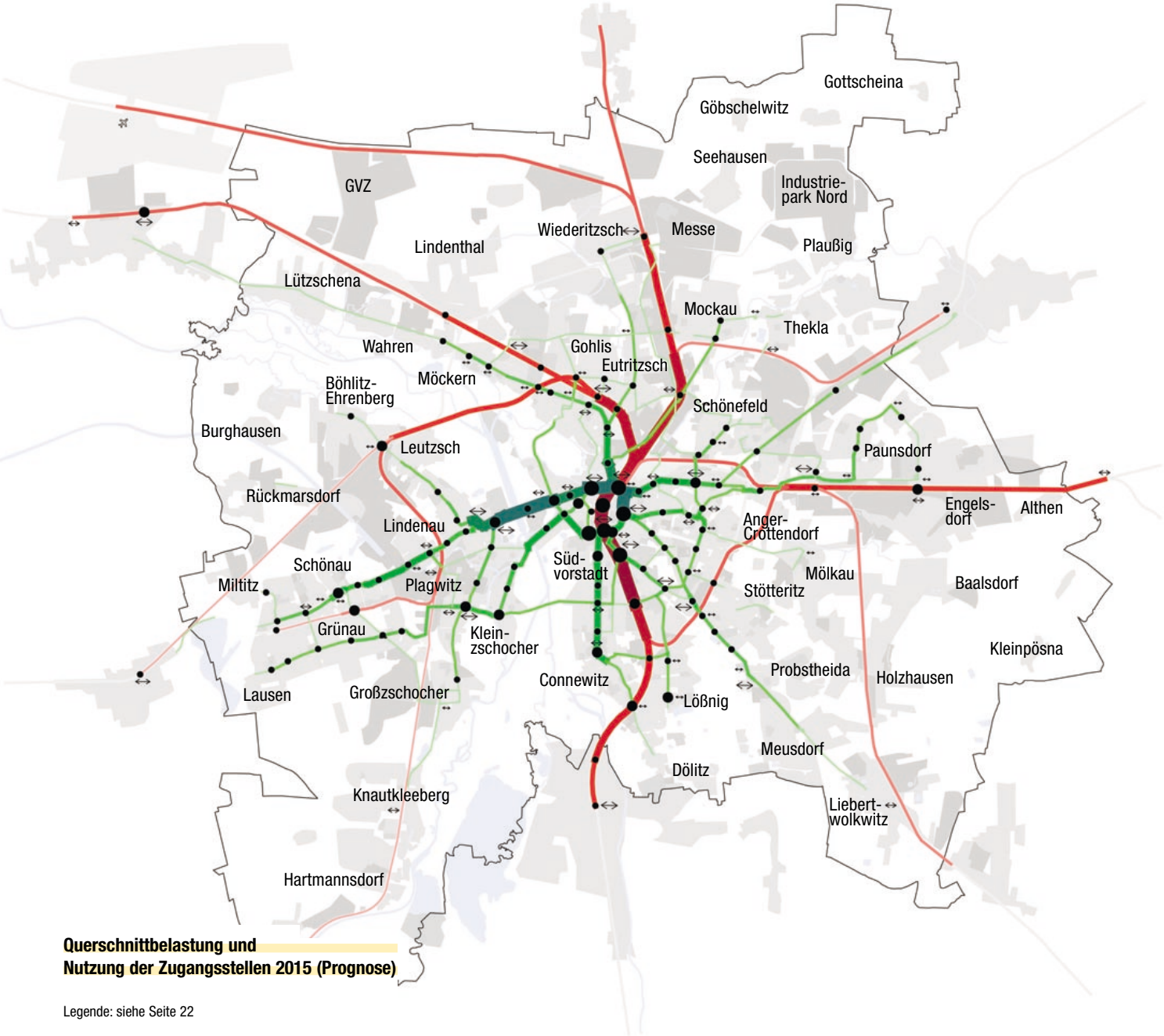
Ein- und Aussteiger (Hin- und Rück) (einschließlich Umsteiger) pro Werktag	Umsteiger pro Werktag
über 10.000	über 1.000
501 – 10.000	501 – 1.000
201– 500	201 – 500

Quellen: LVB, ZVNL, Stadt Leipzig

Das den Prognosen zugrunde gelegte Verkehrsnetz entspricht im wesentlichen den im Stadtentwicklungsplan Verkehr dargelegten Planungen. Wichtigste Änderungen im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem Zustand 2005 ist im Prognosenetz 2015 die Neuorganisation des Bahnverkehrs nach Fertigstellung des City-Tunnels (s. Abb. „Öffentlicher Nahverkehr – Planung 2006 – 2015“). Darüber hinaus ist der geplante Ausbaufortschritt der Stadtbahnlinien berücksichtigt. Soweit im Nahverkehrsplan für die Straßenbahn Untersuchungsstrecken dargestellt sind, geht die Prognose rechnerisch von einer Realisierung der Neubaustrecken und einer Umstellung auf Busverkehr auf den übrigen Untersuchungsstrecken aus, die für das Fahrgastaufkommen jedoch nur geringe Relevanz haben dürfte. Mögliche Umstrukturierungen im Busnetz sind in der Prognose nur ansatzweise berücksichtigt, da diese im Einzelnen noch untersucht werden müssen (s. Abschn. 5.3.2). Schwächen des Modells liegen noch in der kleinteiligen Zuordnung der Ein- und Aussteiger sowie der Umsteiger zu bestimmten Haltestellen (wo mehrere zur Auswahl stehen).

Eine vergleichbare Prognose für das Jahr 2020 ist in Arbeit. Gegenüber der bisherigen Prognose für das Jahr 2015 wird dabei von einem leichten Anstieg der Einwohnerzahlen im Stadtgebiet ausgegangen. Auch die Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen wird etwas positiver gesehen. Insgesamt sind für den Stadtverkehr Leipzig jedoch keine wesentlichen Veränderungen zwischen den Prognosen für 2015 und 2020 zu erwarten.

[3] Die jüngsten Bevölkerungsvorausschätzungen (s. Abschn. 2.1.4), die von einem leichten Bevölkerungszuwachs im Stadtgebiet ausgehen, fanden hier noch keine Berücksichtigung; der Effekt auf die Verkehrsprognosen dürfte jedoch gering sein.



Querschnittbelastung und Nutzung der Zugangsstellen 2015 (Prognose)

Legende: siehe Seite 22

Prognose 2015

Nach den Annahmen des Verkehrsmodells erhöht sich die umlegungsrelevante Gesamtzahl der Personenfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis 2015 aufgrund der angenommenen Maßnahmen im Netz deutlich. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Stadtverkehr steigt damit von 17,3% auf 22,5%. Der geringere Zuwachs beim motorisierten Individualverkehr von gut 5% ist ausschließlich auf den Wirtschaftsverkehr sowie auf den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr zurückzuführen, während der private Pkw-Verkehr der Stadtbewohner selbst leicht abnimmt. Die mittlere Reiseweite steigt nochmals an. Während infolge der geplanten Ausbaumaßnahmen die Anzahl der Fahrgäste im S-Bahn-Verkehr auf das 2,5fache und im übrigen Eisenbahnverkehr auf das Eineinhalbfache ansteigt, nimmt der Straßenbahnverkehr gegenüber 2006 nur um etwa 6% zu, während die Nutzung der Busse stagniert.

Die Prognose der Querschnittsbelastungen für 2015 zeigt nach Realisierung des City-Tunnels hohe Fahrgastzahlen für dieses neue Angebot, das im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Bayerischer Bahnhof von mehr als 40.000 Fahrgästen am Tag genutzt wird (beide Richtungen, ohne Fernverkehr). Praktisch alle über den neuen Tunnel miteinander verbundenen Bahnstrecken wiesen deutliche Zuwächse gegenüber 2006 auf, besonders ausgeprägt zwischen Leipzig Messe und Markkleeberg.

Nach den Prognosezahlen gehen die Zugewinne vor allem auf Verkehrsströme zurück, die ihren Ausgangs- bzw. Zielpunkt außerhalb der Stadtgrenzen in der Region haben. Aber auch die meisten – vorhandenen und neuen – Leipziger Zugangsstellen außerhalb der City verzeichnen Steigerungen des Fahrgastaufkommens, die sich nicht allein aus „regionalen Effekten“ erklären lassen (z.B. Bayerischer Bahnhof, Semmelweisstraße, Gohlis, Stötteritz, Marienbrunn, Connewitz, Paunsdorf, Engelsdorf, Essener Straße, Leutzsch / Georg-Schwarz-Straße).

Trotz dieser Zugewinne der Bahn hält der städtische Straßenbahn- und Busverkehr etwa sein 2005 erreichtes Niveau. Lediglich die im Prognosemodell 2015 nur noch als Buslinie enthaltene Verbindung Connewitz Kreuz – Markkleeberg-West verzeichnet starke Einbußen aufgrund der parallelen S-Bahn-Bedienung. Fahrgastrückgänge auf der Lützner Straße trotz Stadtbahnausbau dürften auf anhaltende Bevölkerungsverluste im Raum Grünau zurückgehen. Prognostizierte Fahrgastverluste auf einigen tangentialen Buslinien sind teilweise wohl bedingt durch dann schnellere S-Bahn-Angebote; sie weisen im übrigen auf die Notwendigkeit einer Neukonzeption der Busangebote nach Realisierung des City-Tunnels hin (s. Abschn. 5.3.2).

2.3 Verkehrsangebot

2.3.1 Verkehrsleistungen

Straßenbahn und Bus (LVB)
Der Öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Leipzig (Stadtverkehr Leipzig) wird hauptsächlich von der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) realisiert, der Linienbusverkehr durch die Leobus GmbH, die seit April 2002 (zunächst als RVL) 100%ige Tochtergesellschaft der LVB ist. LVB und Leobus bedienen auch Haltestellen in einem weiteren Einzugsbereich außerhalb des Stadtgebietes. Die zzt. durch die LVB innerhalb der Stadtgrenzen erbrachten Verkehrsleistungen sind in Tab. 8 – 11 im Anhang zusammengefasst.

Das Liniennetz des Stadtverkehrs Leipzig (Klapptafel hinten) weist eine hohe Netzdichte und einen hohen Erschließungsgrad auf (s. Abschn. 2.3.2); insgesamt werden im Stadtgebiet etwa 570 Zugangsstellen bedient. Die Grunderschließung wird durch 14 radial auf das Stadtzentrum gerichtete Straßenbahnlinien realisiert, die etwa drei Viertel der Verkehrsleistung der LVB (Linienbeförderungsfälle) erbringen. 11 Linien fahren im Tagesverkehr alle 10, im Abend- und Wochenendverkehr alle 15 Minuten, drei weitere Linien sowie einige Außenäste werden im 20/30-Minuten-Takt bedient; durch Linienüberlagerung ergibt sich auf vielen Streckenabschnitten eine höhere Taktfrequenz. Der Ausbau der Straßenbahnlinie 16 für den Betrieb als Stadtbahn mit höherer Bedienungsqualität ist abgeschlossen, für die Linien 15, 11 und 7 Ost wurde eine Aufnahme in das Förderprogramm des Bundes erreicht, in Teilabschnitten wurde mit einem entsprechenden Ausbau begonnen.

Anzahl Straßenbahnlinien	**14**
Linienlänge Straßenbahn	217 km
davon im Stadtgebiet	210 km
Streckenlänge Straßenbahn	148 km
davon im Stadtgebiet	141 km
Beförderte Personen	99,6 Mio.
Zugkilometer	13,1 Mio.

Anzahl Buslinien (im Stadtgebiet)	**39**
	+ 10 Nachtlinien
Linienlänge Omnibus (Stadtbuslinien, einschl. Nachtbus)	1.204 km
Beförderte Personen (davon etwa 10 % außerhalb des Stadtgebietes)	23,7 Mio.
Wagenkilometer	8,0 Mio.

(Quelle: LVB, 2006)

Busse (etwa 20 % der Fahrgäste im Stadtverkehr der LVB) ergänzen die schienengebundenen Verkehrsmittel als Zubringer, auf tangentialen Verbindungen sowie auf einigen Radialen. Entsprechend unterschiedlich ist die Funktion der einzelnen Linien: Zwei radiale und vier stärker tangential ausgerichtete Stadtverkehrslinien mit hohem Beförderungsaufkommen verkehren im 10/15-Minuten-Takt. Daneben besteht ein verzweigtes Liniennetz mit niedrigerem Beförderungsaufkommen und geringer Taktfrequenz bzw. bedarfsorientiertem Fahrtenangebot zur Bedienung der weniger dicht besiedelten Räume an der Peripherie der Stadt sowie weiterer Tangentialverbindungen. Mit den seit 1998 erfolgten Eingemeindungen hat die Länge des durch die LVB / Leobus bedienten Busnetzes im Stadtgebiet sich mehr als verdoppelt.

S-Bahn und Regionalbahn
Die S-Bahn-Linien S1, S2, S10 und S11 sowie die Regionalbahn bedienen zusammen 35 Zugangsstellen im Stadtgebiet und erbrachten im Jahr 2005 etwa 5 % der innerstädtischen Verkehrsleistung (Linienbeförderungsfälle). Alle Züge des Regionalverkehrs verkehren zum Hauptbahnhof. Auch bei der S-Bahn ist der Hauptbahnhof der wichtigste Zielpunkt. Dadurch ergeben sich teilweise erhebliche Umwege, die meisten Ziele im Stadtgebiet können nur mit Umsteigen erreicht werden.

Wesentliche innerstädtische Erschließungsfunktionen haben vor allem die S-Bahnlinien 1 und 2, die in der Relation Grünau – Plagwitz – Hauptbahnhof und Hauptbahnhof – Ostring – Markkleeberg (zusammen mit RB 130) im 30-Minuten-Takt (tagsüber) Schwerpunkte des Beförderungsaufkommens direkt miteinander verbinden, außerdem die S-Bahnlinie 10 (Halle – Leipzig Hbf.) mit den Zugangsstellen Lützschena, Wahren, Slevogtstraße, Olbrichtstraße und Gohlis. Durch Linienüberlagerung werden die Zugangsstellen Gohlis, Stötteritz und Connewitz viermal stündlich bedient. Aufgrund ihrer Lage im Stadtraum und einer mindestens zweimal stündlichen, jedoch nicht streng vertakteten Bedienung nehmen darüber hinaus die Zugangsstellen Engelsdorf und Paunsdorf innerstädtische Verkehrsaufgaben wahr. Eine besondere Bedeutung hat auch der halbstündlich verkehrende Bahnzubringer zum Flughafen Leipzig-Halle; zusammen mit dem Regionalverkehr nach Delitzsch wird die Haltestelle Leipziger Messe damit in der Normalverkehrszeit ebenfalls viermal stündlich bedient. Auch der Regionalverkehr der Connex Sachsen GmbH zwischen Leipzig Hbf. und Geithain nimmt mit einer Bedienung der Zugangsstellen Liebertwolkwitz, Holzhausen und Mölkau – überwiegend im Stundentakt – eine innerstädtische Erschließungsfunktion wahr.

Weitere Linien des Regionalverkehrs bieten schnelle Direktverbindungen ins Umland, sind wegen geringerer, auf die regionalen Verkehrs-

aufgaben zugeschnittener Bedienungshäufigkeiten oder einer ungünstigen Lage der Zugangsstellen im Stadtraum für den Leipziger Binnenverkehr jedoch kaum von Bedeutung.

Bus- und Straßenbahnverkehr in die angrenzenden Landkreise

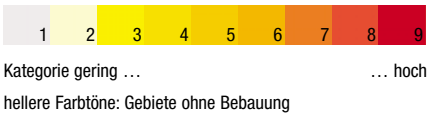
Die LVB sind unmittelbar oder mittelbar durch ihre Tochter Leobus an Verkehrsleistungen über die Stadtgrenzen hinweg beteiligt.
Drei Straßenbahnlinien bedienen zusammen 15 Haltestellen in den Nachbargemeinden Schkeuditz, Markkleeberg und Taucha, eine davon im 10/15-, zwei im 20/30-Minuten-Takt. Eine größere Zahl von Buslinien der LVB und der Leobus bieten Verbindungen über die Stadtgrenze hinweg, i.d.R. im Anschluss an die Straßenbahn, aber auch für den internen Verkehr des Umlandes an, mit Schwerpunkten im Westraum um Markranstädt, in Markkleeberg, Großpösna und Taucha, sowie im gesamten Landkreis Leipziger Land (Leobus); einige dieser Linien verkehren im 20/30-Minuten Takt, die meisten jedoch nur stündlich oder seltener.

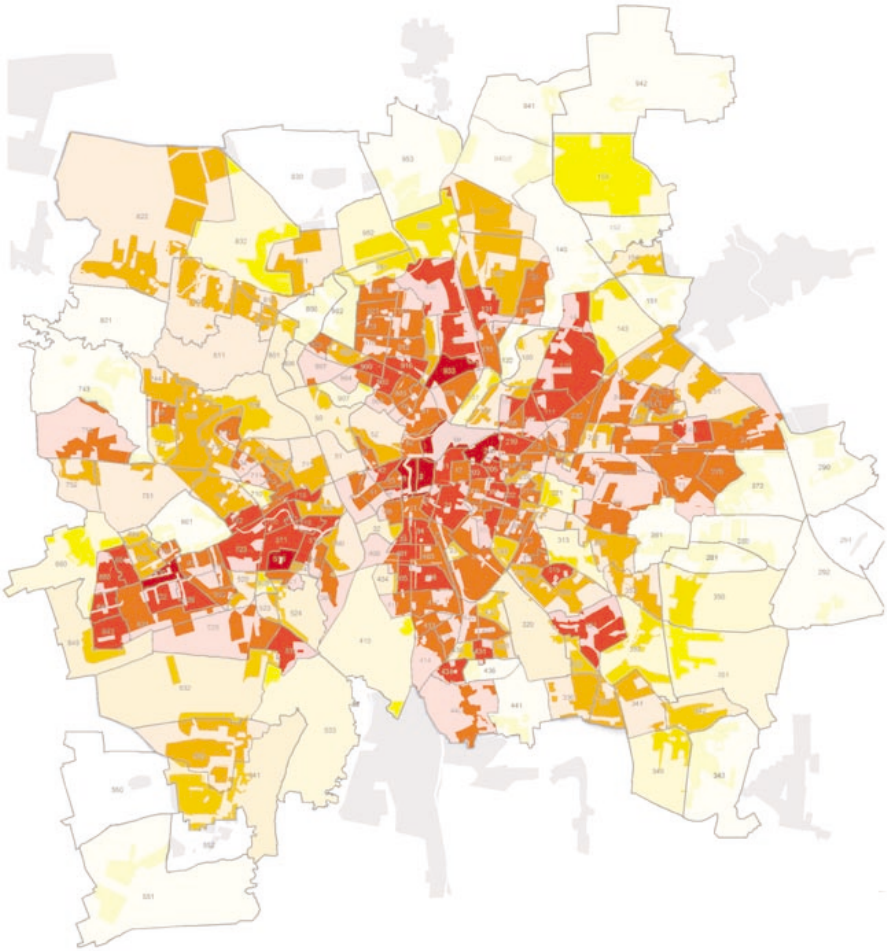
Sechs weitere Verkehrsunternehmen bieten Busdienste in die Region an. Die Kurse beginnen bzw. enden i.d.R. am Hauptbahnhof. Die Regionalbusse bedienen auch ausgewählte Haltestellen im Stadtgebiet und nehmen damit ergänzend zur LVB, teilweise im Parallelverkehr, punktuell auch allein (z.B. Gewerbegebiet Podelwitz, GVZ Nord) innerstädtische Erschließungsaufgaben wahr. Ihr Angebot hat für den Verkehr innerhalb der Stadtgrenzen (und damit für den Nahverkehrsplan) jedoch nur eine sehr geringe Bedeutung.

Sonstige Verkehrsarten

In Ergänzung des Straßenbahn- und Busnetzes werden einige Gebiete im äußeren Stadtraum (Kleinpösna / Hirschfeld / Althen, Seehausen / Göbelschwitz / Hohenheida / Gottscheina, Plaußig / Fortunasiedlung, Knauthain / Hartmannsdorf / Thomas-Müntzer-Siedlung / Knautnaundorf / Rehbach und Rückmarsdorf) in den Spät- und Wochenendverkehrszeiten durch Anruf-Linien-Taxi (ALITA) bedient.

Verkehrsbedeutung der Teilräume





2.3.2 Erschließung der Teilräume

Verkehrsbedeutung von Teilräumen

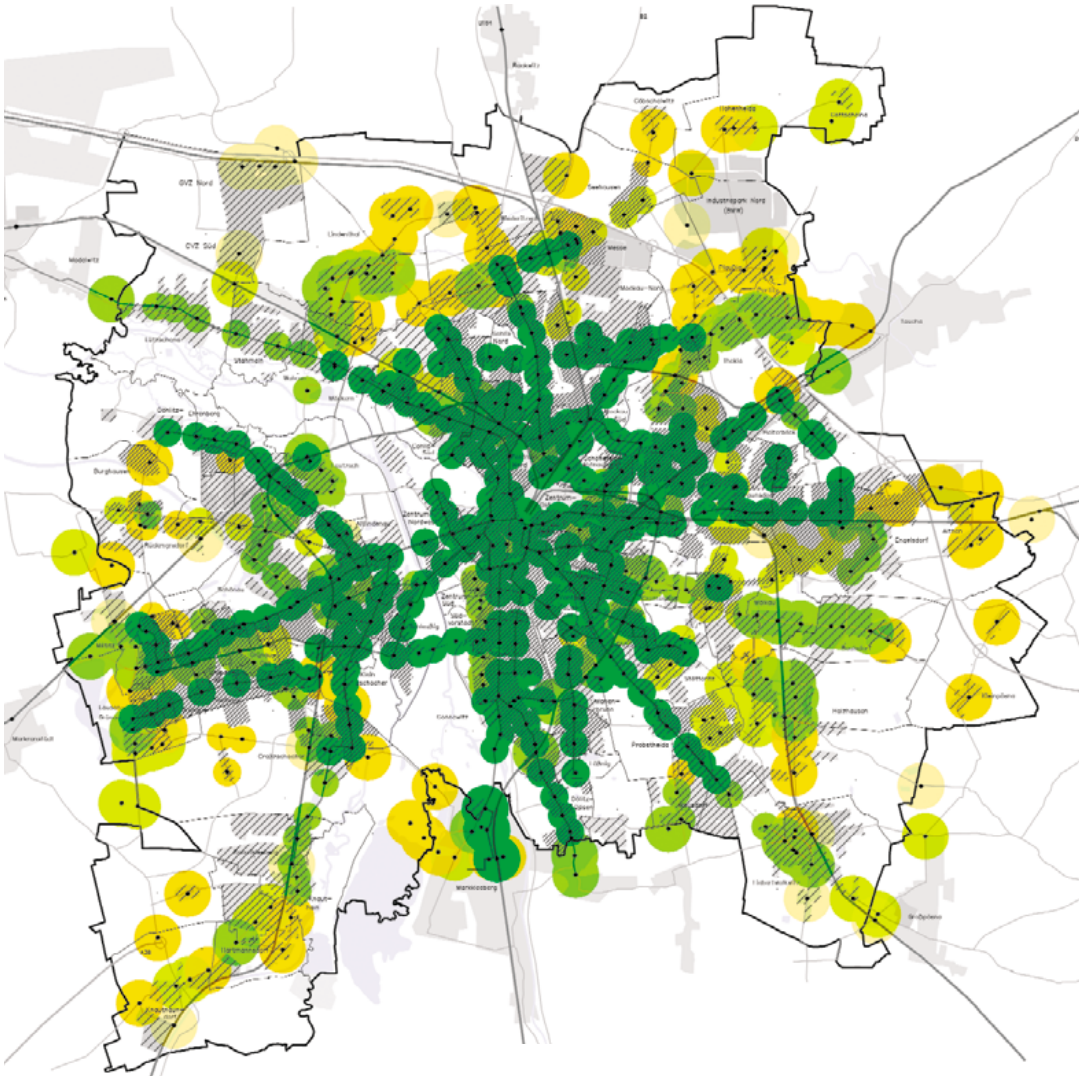
Die Anforderungen an die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind nicht in allen Teilen des Stadtgebietes gleich hoch. Zur Beurteilung des Verkehrsangebotes, aber auch für die Festlegung von Bedienungsstandards wurde deshalb in einem komplexen Verfahren die relative „Verkehrsbedeutung“ von Teilräumen des Stadtgebietes – i.d.R. auf der Ebene der statistischen Bezirke – bestimmt. Dabei wurden unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturdaten sowie der Funktionalität und Zentralität der Teilräume im Stadtgefüge neun Raumkategorien gebildet, die die Spannbreite von einer „sehr geringen“ bis zu einer „sehr hohen“ Verkehrsbedeutung umfassen. Zur Bestimmung der Zentralität der Teilräume wurde u.a. der Stadtentwicklungsplan „Zentren“ herangezogen. Freizeitziele außerhalb der städtischen Zentren wurden in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, bedürfen aber bei der Ausgestaltung des Linien- und Fahrplanangebotes ebenfalls einer eingehenden Betrachtung.

Verkehrlich relevante Freizeiteinrichtungen außerhalb der städtischen Zentren

Stat. Bezirk	Einrichtung
21	Stadtverwaltung Prager Straße, Unikliniken
24	Frauenklinik, Deutsche Bücherei
51	Zentralstadion, Arena
52	Zoo Leipzig
320	Völkerschlachtdenkmal
321	Herzklinikum, Soteria- und Sackeklinik
409	MDR
410	Wildpark
414	Elisabeth-/ Bethanienkrankenhaus
533	Cospudener See
551	Belantis
616	Robert-Koch-Klinik
649,660	Kulkwitzer See
711	Diakonissenkrankenhaus
805	Arbeitsamt, LVA
811	Auensee
930	Krankenhaus St. Georg

Aufgrund der Datenlage und um die Komplexität der Untersuchung zu begrenzen, wurde die Verkehrsbedeutung jeweils für die Teilräume in ihrer Gesamtheit ermittelt. Vor allem die größeren Teilräume an der Peripherie der Stadt setzen sich jedoch häufig aus mehreren Baugebieten mit unterschiedlicher Verkehrsbedeutung zusammen; dies ist bei den folgenden Analysen berücksichtigt.

Die relative Verkehrsbedeutung einzelner Teilräume unterliegt aufgrund von Änderungen der Bevölkerungsverteilung im Stadtgebiet, Verlagerungen von Arbeits- und Ausbildungsplätzen



Erschließungs- und Bedienungsqualität 2006

Normalverkehrszeit
(Mo – Fr 8.00 – 14.30 Uhr)

Einzugsbereiche der Zugangsstellen

Eisenbahn-regionalverkehr / S-Bahn (500 m)

Straßenbahn / Bus (300 m / 500 m) (Kern- / Außenzone)

- Zugangsstelle Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn, Straßenbahn, Bus

Bedienungsqualität in den Einzugsbereichen

- 6 und mehr Fahrten / Std. (Takt: 10 Min. und häufiger)
- 3 – unter 6 Fahrten / Std. (Takt: 10 – 20 Min.)
- 2 – unter 3 Fahrten / Std. (Takt: 20 – 30 Min.)
- 1 – unter 2 Fahrten / Std. (Takt: 30 – 60 Min.)
- 0,5 bis unter 1 Fahrt / Std. (Takt: 60 – 120 Min.)

Eine Bedienung, die seltener als alle 2 Stunden erfolgt, wird nicht dargestellt.

Verkehrsnachfrage

- Gebiet mit starker Verkehrsnachfrage
- Gebiet mit mittlerer Verkehrsnachfrage
- Gebiet mit geringer Verkehrsnachfrage

usw. kontinuierlichen Veränderungen, die sich allerdings nur allmählich auswirken. Das in der Karte dargestellte Strukturmuster ist daher trotz teilweise älterer Datengrundlagen in den Grundügen noch aktuell; die zwischenzeitliche Ansiedlung des BMW-Werks wurde in der Darstellung berücksichtigt. In künftigen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans werden stadtstrukturelle Veränderungen, die zu veränderten Anforderungen an das Nahverkehrsangebot führen können, genau zu beobachten sein.

Erschließungs- und Bedienungsqualität in den Teilräumen

Die gegenwärtige Bedienung des Stadtgebietes durch den öffentlichen Nahverkehr wird in der oben stehenden Karte zusammengefasst dargestellt. Diese zeigt einerseits die Zugangsstellen der öffentlichen Verkehrsmittel mit ihren Einzugsbereichen (300 m Luftlinie; im Außenbereich der Stadt sowie bei den Haltestellen der S-Bahn und der Regionalbahn 500 m) und die Häufigkeit der Bedienung dieser Haltestellen während der Normalverkehrszeit gemäß MDV-Fahrplan 2006 / 07, andererseits die Verkehrsbedeutung der bebauten Teile des Stadtgebietes, differenziert nach Teilräumen geringer, mittlerer und hoher Verkehrsbedeutung.

Die Karte zeigt zunächst, dass der weitaus überwiegende Teil des Stadtgebietes und insbesondere die Teilbereiche mit starker Verkehrsbedeutung in der Normalverkehrszeit mit einer dichten Taktfrequenz (10 min oder öfter) bedient werden. Dies sind vor allem die durch die Straßenbahnlinien 1, 2, 3/13 (tlw), 4-10, 11 (tlw.), 12, 15 und 16 sowie die durch die Buslinien 60, 65 (tlw.), 70 (tlw.), 80 (tlw.) und 90 bedienten Korridore. Weitere Stadtgebiete bzw. Linienkorridore, überwiegend mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung, werden im 15- bzw. 20-Minuten-Takt angefahren (u.a. Lützschena / Stahmeln, Lindenthal, Portitz, Engelsdorf, Anger-Crottendorf / Mölkau, Holzhausen, Liebertwolkwitz, Knauthain), der teilweise in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird.

Schlecht erschlossene Gebiete

Die Karte zeigt darüber hinaus in einem ersten Überblick die durch öffentliche Verkehrsmittel schlechter erschlossenen Stadtgebiete. Dazu gehören zunächst alle bebauten Gebiete außerhalb des Einzugsbereiches von Zugangsstellen, die in der Normalverkehrszeit mindestens stündlich bedient werden. Weiterhin können dazu summarisch die Gebiete mit mittlerer Verkehrsnachfrage gerechnet werden, die nicht mindestens zweimal stündlich und die Gebiete starker Verkehrsnachfrage, die nicht mindestens dreimal stündlich bedient werden.

Bei den nach diesen Kriterien als „schlecht erschlossen“ einzustufenden Gebieten handelt es sich überwiegend um Bereiche mit relativ geringer Verkehrsbedeutung (Kleinsiedlungen, Gewerbegebiete mit geringer Beschäftigtendichte, Bahnflächen). In der Kernstadt gehören dazu insbesondere die zurzeit wenig intensiv genutzten Bereiche entlang der Bahn zwischen Eutritzsch und Mockau sowie im Osten der Südvorstadt. Hinzu kommen einige Randbereiche von grundsätzlich gut erschlossenen Korridoren, wo die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle zwar größer als 300 m ist, jedoch einen „Toleranzwert“ von 500 m nicht überschreitet (z.B. im Raum Gohlis-Nord, im Korridor Wahren – Lützschena – Stahmeln, im Westen von Schönefeld und im Süden von Grünau), sowie eine Reihe von Siedlungsgebieten in der Außenzone der Stadt.

Eine differenziertere Untersuchung wurde mit Fahrplanstand Januar 2000 für die neu eingemeindeten Ortsteile durchgeführt und zugleich

eine vorhandene Untersuchung für das alte Stadtgebiet aktualisiert. Außer der Normalverkehrszeit wurde darin auch die Verkehrsbedienung am Wochenende geprüft. Als schlecht erschlossen wurden Gebiete mit einer Bedienung von weniger als einer Fahrt pro Stunde in der Normalverkehrszeit bzw. weniger als einer Fahrt je zwei Stunden in der Wochenendverkehrszeit bezeichnet, sowie Gebiete, die weiter als 500 m von einer entsprechend bedienten Haltestelle entfernt liegen. Die zusammengefassten Ergebnisse dieser Untersuchung wurden den Stadtverordneten in der Informationsvorlage zum Nahverkehrsplan im April 2001 vorgestellt.

Auf Grundlage dieser Untersuchungen und unter Berücksichtigung wesentlicher Änderungen der Bedienung bis Oktober 2006 werden die durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht erschlossenen Gebiete in zwei Kategorien eingestuft:

- Kategorie A: fehlende Fahrten
- Kategorie B: nicht im Nahbereich einer Haltestelle.

Aktuell sind nach den Kriterien dieser Untersuchung noch die folgenden Bereiche als durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht erschlossen einzustufen (Bereiche mit Priorität auf Grundlage der Anzahl der betroffenen Einwohner bzw. Nutzer sind hervorgehoben):

Kategorie A: fehlende Fahrten
Breitenfeld (gesamte Ortslage)
Lindenthal (Triftsiedlung)
Burghausen
Güterverkehrszentrum und KLV-Terminal (gesamter Bereich)

Kategorie B: nicht im Nahbereich einer Haltestelle
Böhlitz-Ehrenberg (südl. Goetheplatz / Lessingplatz)
Mockau (Kleinsiedlung Mockau-Nord)
Wiederitzsch (Klein-Wiederitzsch)
Wiederitzsch (Teile der Siedlung Martinshöhe)
Meusdorf (Kleinsiedlung Meusdorf)
Dölitz (Johannishöhe)
Stötteritz (Kolmsiedlung / Sonnenwinkel)
Knauthain / Knautkleeberg (westliche Randbereiche)
Lindenau (Saalfelder Str. / Mansfelder Straße)
Holzhausen (Randbereiche, südl. Zuckelhausen).
Gebiet um Gregor-Fuchs-Straße
(nach Verlegung des S-Bahn-Haltepunktes Anger-Crottendorf)

2.3.3 Netzverknüpfungen

Verknüpfungspunkte und Umsteigebeziehungen

Die Linien der öffentlichen Verkehrsmittel in Leipzig sind an vielen Stellen miteinander verknüpft. Gut 250 Zugangsstellen werden von mehr als einer Linie bedient, darunter etwa 150 echte Umsteigepunkte mit Verbindungen in mehr als zwei Richtungen und weitere 100 mögliche Übergangsstellen zwischen auf abschnittsweise gleicher Trasse parallel verkehrenden Linien.

Das Liniennetz der Leipziger Verkehrsbetriebe ist so konzipiert, dass die stark frequentierten Radialen durch die Straßenbahn bedient werden, so dass Ziele in der Innenstadt i.d.R. ohne Umsteigen, Ziele auf einer anderen Radialen mit höchstens einmaligem Umsteigen (meist über die zentralen Umsteigehaltestellen am Promenadenring) erreichbar sind. Verbindungen mit den abseits der Radialstrecken gelegenen Stadtgebieten, insbesondere mit den äußeren Ortsteilen setzen dagegen i.d.R. einen Übergang zwischen Bus und Straßenbahn voraus. Auch die Verteilung der Fahrgäste von S- und Regionalbahn sowie der Regionalbusse im Stadtgebiet bedingt i.d.R. ein mindestens einmaliges Umsteigen auf die städtischen Verkehrsmittel.

Die Haltestelle Goerdelerring ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt im Straßenbahnnetz.

Die Bedeutung der Netzverknüpfungen hat mit der Einführung des „Neuen Netzes“ der Leipziger Verkehrsbetriebe tendenziell noch zugenommen, da mehrere früher durch Linienverzweigungen hergestellte Direktverbindungen zugunsten einer größeren Übersichtlichkeit von Netz und Fahrplan aufgegeben wurden. Seit Einführung des Verbundtarifs kommt auch den Verknüpfungen zwischen Straßenbahn und Bus einerseits sowie S-Bahn und Regionalbahn andererseits eine zunehmende Bedeutung zu. Ein Übergang zwischen diesen Teilsystemen ist an 25 Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet möglich, wobei an einigen Stellen weite Wege zurückzulegen sind (Lindenau, Völkerschlachtdenkmal).

Die Modellierung der Verkehrsbeziehungen im Verkehrssimulationsprogramm der Stadt (VISUM, s. Abschn. 2.2.2) gibt einen Überblick über die relative Bedeutung der Umsteigepunkte im heutigen und im zukünftigen Verkehrsnetz (s. Karten 2 u. 3). Da häufig verschiedene Routen- und Umsteigealternativen zur Verfügung stehen, hängt die tatsächliche Zahl der Umsteiger jedoch in starkem Maße von der Qualität der Anschlüsse, der Attraktivität der jeweiligen Verknüpfungspunkte und von anderen Faktoren ab, die nur begrenzt simulierbar sind, und kann daher von den Modellergebnissen abweichen.

Bei weitem der wichtigste Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet ist der Hauptbahnhof; es folgen die zentralen Umsteigepunkte am Promenadenring (Augustusplatz, Wilhelm-Leuschner-Platz und Goerdelerring mit jeweils mehr als 2.000 Umsteigern je Werktag. 20 weitere Verknüpfungspunkte haben zwischen 1.000 und 2.000 Umsteigern; dabei handelt es sich vor allem um wichtige Verzweigungs- bzw. Kreuzungspunkte im Straßenbahnnetz (Lindenauer Markt, Angerbrücke, Waldplatz), die teilweise gleichzeitig den Übergang zu wichtigen tangentialen Buslinien vermitteln (H.-Liebmann-/ Eisenbahnstraße, Altes Messegelände, Adler).

Hinzu kommen etwa 25 Verknüpfungspunkte mit 500-1000 und nochmals 25 mit 200 – 500 Umsteigern pro Tag, sowie etwa 80 weitere Umsteigemöglichkeiten mit geringerer Bedeutung.

Qualität der Verknüpfungen
Die Qualität von Verknüpfungen im Netz wird bestimmt durch die fahrplanmäßige, ggf. durch betriebsbedingte Unregelmäßigkeiten beeinflusste Wartezeit an der Umsteigehaltestelle sowie durch die Rahmenbedingungen für den Umsteigevorgang selbst (Wegelänge, Sicherheit, Orientierung, Attraktivität von Haltestelle und Umfeld …). Flächendeckende Untersuchungen dazu liegen nicht vor. Zwei Diplomarbeiten aus den Jahren 2000 / 2001 decken jedoch mit dem Westraum (westlich der Elster) und dem Ostraum (zwischen Torgauer und Prager / Chemnitzer Straße) knapp die Hälfte des Stadtgebietes mit zusammen 51 Verknüpfungspunkten ab; sie lassen damit zumindest Tendenzaussagen zur Qualität der Verknüpfungen zu.

Anschlussqualität und Anschlusssicherung
Eine Vielzahl von Anschlussmöglichkeiten ist im Fahrplan mit zügigen Übergängen (weniger als 5 Minuten Übergangszeit) berücksichtigt, oder es ergeben sich durch relativ dichte Taktfolgen zumindest in der Normalverkehrszeit noch zumutbare Umsteigezeiten von bis zu 10 Minuten. Die beiden genannten Arbeiten ermittelten für die Hauptumsteigerelationen an 51 Haltestellen in 22 % der Fälle eine Übergangszeit von weniger als 5 Minuten, in 67 % der Fälle von 5 – 10 Minuten und nur in 12 % der Fälle – durchweg in wenig frequentierten Relationen – von mehr als 10 Minuten. Ob diese Zeiten auch für den aktuellen Fahrplan und auch für die weniger bedeutenden Umsteigeverbindungen und für die kritischen Schwach- und Wochenendverkehrszeiten repräsentativ sind, bedarf jedoch der Überprüfung. Nicht zuletzt wäre der Frage nachzugehen, welche Umsteigemöglichkeiten auch deshalb schwach genutzt werden, weil keine günstigen Anschlüsse gegeben sind.
Defizite bestehen weiterhin bei der Fahrplanabstimmung zwischen den Leipziger Verkehrsbetrieben und der Deutschen Bahn.

Für die Qualität der Verknüpfungen spielt die Verlässlichkeit von Anschlüssen und damit die Anschlusssicherung eine wichtige Rolle, und zwar um so mehr, je geringer die Taktfrequenz ist, insbesondere also in den Schwach- und Wochenendverkehrszeiten sowie im Übergang zu seltener verkehrenden Buslinien. Im Netz der Leipziger Verkehrsbetriebe werden an fast 50 Zugangsstellen wichtige Anschlussbeziehungen mithilfe des rechnergestützten Betriebsleitsystems gesichert (Karte 8 und Tabelle 16). Hier zeigt das Display des Bordcomputers dem Fahrer an, dass er auf einen Anschluss zu warten hat und signalisiert ihm, wann er abfahren darf. Bei Verspätungen von i.d.R. mehr als 2 Minuten entscheidet die Leitstelle, ob gewartet wird; in den meisten Fällen ist die Anschlusssicherung auf besonders kritische Zeiträume (abends, Wochenende) beschränkt. Drei Anschlüsse sind durch ein Lichtsignal gesichert, das verhindert, dass eine Linie abfährt, obwohl sich eine andere gerade der Haltestelle nähert.

Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte
Neben dem zeitlichen Aspekt hat auch die qualitative Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte eine wichtige Bedeutung für die Akzeptanz von Umsteigeverbindungen und für die Bedienungsqualität im verknüpften Gesamtnetz. Von Bedeutung sind hier insbesondere der Umsteigeweg (Länge, Sicherheit, Querungshilfen), Informations- und Orientierungsmöglichkeiten (Haltestellenname, Netzplan, Stadtinformation, dynamische Fahrgastinformation, leichte Auffindbarkeit der Anschlusshaltestelle), die Nutzbarkeit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (stufenfreie Haltestellenzugänge, Hochborde, Blindenleitsystem) sowie weitere Ausstattungsmerkmale (Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Telefon, Uhr) und nicht zuletzt die Attraktivität des Haltestellenumfeldes und die soziale Sicherheit.

Eine flächendeckende „Schwachstellenanalyse“ liegt nicht vor. Die beiden genannten Arbeiten zum Westraum und zum Ostraum kamen auf der Grundlage eines komplexen Bewertungssystems, das die meisten der o.g. Gesichtspunkte einbezieht, für 13 Verknüpfungspunkte zu einer positiven, für 26 zu einer neutralen und für 12 zu einer negativen Gesamtbewertung. Während mindestens eine Grundausstattung an Informations- und Ausstattungsangeboten i.d.R. gegeben war, lagen die Defizite vor allem bei den Umfeld- und Sicherheitsaspekten sowie bei den Nutzungsmöglichkeiten für mobilitätsbehinderte Personen. Auffällig ist insbesondere die schlechte Bewertung der meisten Verknüpfungspunkte mit der S- bzw. Regionalbahn (weite und unattraktive Wege, schlechte Wegweisung, geringe Umfeldqualität); diese Einschätzung wird durch die Bewertung der Zugangsstellen im Nahverkehrsplan des ZVNL bestätigt. Seit Durchführung der genannten Bestandsaufnahmen wurden an einer Reihe von Zugangsstellen bereits wesentliche Verbesserungen erreicht.

2.3.4 Infrastruktur und Fahrzeuge

Straßenbahn und Bus (LVB)
Die folgende Bestandsanalyse bezieht sich auf die für den Linienverkehr der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) relevante bauliche Infrastruktur (Fahrwege, Fahrstromversorgung, Betriebshöfe, Zugangsstellen usw.), sowie auf den Fahrzeugbestand. Die Angaben beziehen sich dabei überwiegend auf das gesamte Bedienungsgebiet der LVB, das über die Stadtgrenzen hinausgreift, da eine analytische Heraustrennung der dem Stadtverkehr Leipzig dienenden Infrastruktur aufwendig und teilweise wenig sinnvoll wäre.

Fahrwege und Energieversorgung

Fahrwege und Energieversorgung Straßenbahn (LVB-Gesamtnetz)		
Gleislänge (Spurweite 1458 mm), befahrbares Gleis	319,4 km	100,0 %
· straßenunabhängiger Bahnkörper	21,8 km	6,8 %
· besonderer / separierter Bahnkörper	109,8 km	34,4 %
· straßenbündiges Gleis	162,2 km	50,8 %
· Betriebshof- u. Werkstattgleise	25,6 km	8,0 %
Stillgelegte Gleise		18,6 km
Streckenlänge		148,3 km
· eingleisig		8,9 km
· mit Großverbundplatten		ca. 52 km
· mit Gleismittenabstand >= 2,80 m (d.h. 2,40 m breite Wagenkästen möglich)		ca. 60 km
Gleisschleifen		44
Gleisdreiecke		6
Weichen		726
Fahrleitung		320,6 km
Kabelnetz		1.138,6 km
Unterwerke, stationär / fahrbar		41 / 3

(Quelle: LVB 2006)

Zugangsstellen
Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB, einschl. Leobus) bedienen etwa 570 Zugangsstellen im Stadtgebiet, die sich teilweise aus mehreren Richtungshaltestellen zusammensetzen. Etwa 150 Zugangsstellen werden täglich von mehr als 2000 Fahrgästen frequentiert.

Straßenbahnhaltestellen (1)	515
· davon im Stadtgebiet	490
· mittlerer Haltestellenabstand	527 m
Bushaltestellen im Stadtgebiet (1)	612
· mittlerer Haltestellenabstand	519 m

(Quelle: LVB 2006)

(1) die Zahl bezieht sich auf gesonderte Haltestellenanlagen; eine Zugangsstelle umfasst i.d.R. zwei, bei Umsteigehaltestellen auch mehrere solcher räumlich separaten Haltestellenanlagen (Richtungshaltestellen).
Haltestellenanlagen, die sowohl durch die Straßenbahn als auch durch den Bus angefahren werden, sind hier als Straßenbahnhaltestellen gezählt.

Noch nicht alle Haltestellen haben eine Unterstellmöglichkeit (Hofmeisterstraße, stadtwärts).

Die Einrichtung der Haltestellen sowie ihre bauliche Gestaltung und ihr Unterhalt obliegen im Grundsatz der Kommune (ausgenommen davon sind lediglich Haltestelleninseln, die durch bauliche Anlagen abgehoben sind). Bei Neu- und Umbaumaßnahmen werden je nach Fahrgastaufkommen, Lage und Funktion im Netz bestimmte Standards angestrebt; dazu gehören u.a. eine Unterstellmöglichkeit sowie die behindertenfreundliche Anlage mit stufenfreien Zugängen – möglichst aus allen Richtungen – und angehobenen Haltestellenkanten, die bei Einsatz von Niederflurfahrzeugen einen annähernd niveaugleichen Einstieg bieten. Bei der Straßenbahn wurden in den letzten Jahren bereits fast die Hälfte der Haltestellen (234 von 515) mit Hochbahnsteigen ausgestattet (s. Abb. „Infrastruktur“), die in Verbindung mit neu angeschafften Niederflurtriebwagen bzw. -beiwagen ein praktisch stufenloses Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die Hochborde von Straßenbahnhaltestellen können oft auch durch Busse mitbenutzt werden, so dass auch hier bei Einsatz von Niederflurfahrzeugen ein nahezu stufenfreier Einstieg möglich ist.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgast-Informationssystemen erfolgt durch die leistenden Verkehrsunternehmen. Über die Mindestausstattung (Haltestellenschild und -name, Fahrplanaushang, Tarifinformationen) hinaus wird an wichtigeren Zugangsstellen ein Liniennetzplan ausgehängt. An besonders frequentierten Haltestellen werden Fahrscheinautomaten aufgestellt sowie dynamische Fahrgast-Informationssysteme installiert, die den Fahrgästen die folgenden Linienabfahrten und die jeweiligen Wartezeiten mitteilen.

An 383 Straßenbahnhaltestellen (75 %) und 407 Bushaltestellen (67 %) ist eine Unterstellmöglichkeit (Wartehalle) vorhanden. Die Haltestellen sind mit insgesamt 159 Zugzielanzeigern (dynamisches Fahrgast-Informationssystem,) und 157 stationären Fahrkartenautomaten ausgestattet. 13 Fahrgastinfosäulen sind für Auskünfte mit der Leitzentrale verbunden. Zur Ausstattung der einzelnen Haltestellen liegt eine flächendeckende Bestandsaufnahme lediglich für September 1999 vor (AfV). Eine aktuelle Haltestellen-Datenbank ist seitens der LVB geplant.

Bei der großen Mehrzahl der Haltestellen wurde die Ausstattung, insbesondere mit Fahrgastunterständen, vertraglich privaten Unternehmen übertragen, die zur Sicherung von funktionalen Mindeststandards sowie eines attraktiven Erscheinungsbildes verpflichtet sind, und im Gegenzug in abgestimmtem Umfang Werbeanlagen aufstellen dürfen. Einrichtung und Wartung dieser Haltestellen belasten damit den Stadthaushalt nicht. Im alten Stadtgebiet hat der Vertragspartner seine Vertragsleistung mit etwa 650 Haltestellen bereits erbracht, ein erheblich größerer Bedarf ist jedoch mittlerweile vorhanden.

Der weitere Ausbau von Straßenbahnhaltestellen erfolgt vorrangig im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stadtbahntrassen sowie bei einem grundhaften Steckenausbau. Für Bushaltestellen stehen die bisher eingesetzten Mittel aus Stellplatzablösegebühren nicht mehr zur Verfügung; weitere Ausbauten erfolgen im Zusammenhang mit ohnehin geplanten Straßenbaumaßnahmen, bei Veränderungen der Linienführung oder bei externer Finanzierung (z.B. durch den ZVNL).

In den neuen Ortsteilen wurden teilweise alte Verträge übernommen, so dass dort auch andere Werbefirmen zuständig sind. Etwa 85 Haltestellen in den neuen Ortsteilen sind mit Wartehallen der früheren Gemeinden ausgestattet (ohne Werbung), die durch die Stadt zu unterhalten sind. Aufgrund unklarer Zuständigkeiten und fehlender Finanzmittel ist es hier in der Vergangenheit zu Instandhaltungsdefiziten gekommen. Übergangsweise ist das Tiefbauamt mit der Beseitigung aktueller Probleme beauftragt. Ein privater Vertragspartner, der den Unterhalt der Haltestellen durch Aufstellung von Werbeanlagen finanziert, wird gesucht.

Etwa 300 Richtungshaltestellen weisen keine Unterstellmöglichkeit für Fahrgäste auf, darunter etwa 20 mit einer Nutzung durch mehr als 300 Ein- und Aussteiger pro Werktag (s. Tab. 6). Eine Erweiterung des o.g. Betreibervertrages zum Abbau dieser Defizite wird angestrebt, allerdings sind vielfach Standorte betroffen, die für die Werbewirtschaft weniger interessant sind.

Tab 6 Fehlende Unterstellmöglichkeiten an Bus- und Straßenbahnhaltestellen*

Haltestelle	Richtung	Linie(n)
Adler	stadtw.	3
Burghausener Straße	Abfahrt	7
Felsenkeller	stadtw.	3
Fockestraße	Ri. Lindenau Bushof	60
G.-Schwarz- / Merseburger Straße	beide Ri.	7
Huttenstraße	landw.	3, 61, 65
Huygensstraße	stadtw.	10, 11, 11E, 90
K.-Liebknecht- / K.-Eisner-Straße	in Ri. Lipsiusstr.	60
Körnerstraße	beide Ri.	9, 60
Löbauer Straße	stadtw.	1
Merseburger- / Lützner Straße	landw.	8, 15
Mockau Kirche	landw.	9, 70
Ostplatz	Ri. Lindenau Bushof	60
Pfingstweide	stadtw.	7
Schwartzestraße	stadtw.	3
Stöckelstraße	landw.	1, 70, 90
Torgauer Platz	stadtw.	8
Virchow- / Coppistraße	stadtw.	12
Wahren	landw.	11
Wiederitzscher Straße	beide Ri.	10, 11, 11E, 90
Wielandstraße	beide Ri.	7

* mit einer Frequenz von mehr als 300 Ein- und Aussteigern pro Werktag

Quellen: Verkehrs- und Tiefbauamt; LVB (2006)

Viele Straßenbahn- und Bushaltestellen haben im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit, Nutzerfreundlichkeit und Gestaltung sowie auf Informationsangebot, Sicherheit und Sauberkeit bereits einen hohen Attraktivitätsstand erreicht. Defizite bestehen neben der Ausstattung mit Unterstellmöglichkeiten vor allem hinsichtlich der behindertenfreundlichen Zugänglichkeit und sicheren Erreichbarkeit der Haltestellen aus allen Richtungen, die in vielen Fällen noch herzustellen bzw. zu verbessern sind. Nicht zuletzt entsprechen das äußere Erscheinungsbild mancher Haltestellen und ihre Umfeldqualität nicht mehr den heutigen Erwartungen der Fahrgäste. Dies gilt insbesondere für Haltestellen, die noch nicht in private Trägerschaft übergeben wurden.

Fahrzeugpark

Der Fahrzeugpark der Leipziger Verkehrsbetriebe hat in den vergangenen Jahren durch stetigen Zugang moderner Fahrzeuge eine erhebliche Verjüngung erfahren; seit dem Sommer 2006 verkehren auch im Straßenbahnnetz nur noch nach 1990 modernisierte oder neu angeschaffte Fahrzeuge. Dennoch besteht bei der Straßenbahn noch ein erheblicher Erneuerungsbedarf. Nur 63 % der werktags eingesetzten Züge verfügen über einen Niederfluranteil. Beim Stadtbus ist ein durchgängiger Einsatz von Niederflurfahrzeugen erreicht. Für die Fahrten der Leobus, die die Stadtgrenzen überschreiten, werden dagegen etwa zwei Drittel der 15 anteilig dem Stadtgebiet zuzuordnenden Kurse noch nicht mit Niederflurfahrzeugen bedient; eine Erhöhung des Niederfluranteils ist auch hier geplant.

Zurzeit werden im Stadtverkehr folgende Fahrzeugtypen eingesetzt:

Betriebshöfe (LVB)	Angerbrücke	Wittenberger Straße	Dölitz	Paunsdorf	Lindenau (Omnibus [1])
Gesamtfläche	48.532 m²	16.830 m²	34.423 m²	54.642 m²	35.000 m²
Abstellplätze	168 T4D +6T4D in Werkstatthalle	60 T4D, 21 NGT8	85 T4D, 6 NGT8	130 T4D	78 Busse
Sozial- und Verwaltungsräume	ja	ja	ja	ja	ja
Zustand der Gebäude	Altbau (1925 – 27), Aus- bzw. Umbau 2004 / 2005	Altbau, tlw. rekonstruiert	Altbau, teilsanierungsbedürftig	Altbau, sanierungsbedürftig	Altbau, sanierungsbedürftig
Außenstellen	Leutzsch [2], Lausen [3]				

1) weitere Busse werden auf dem Gelände des Straßenbahnbetriebshofes Paunsdorf abgestellt
2) Schließung vorgesehen
3) Abstellanlage

Quelle: LVB, 2006

Betriebshöfe

Die Leipziger Verkehrsbetriebe unterhalten derzeit vier Straßenbahn-Betriebshöfe und einen Bus-Betriebshof sowie die Straßenbahn-Hauptwerkstatt Heiterblick. Der Betriebshof Angerbrücke wurde in den letzten Jahren umfassend modernisiert, bei allen anderen Betriebshöfen und bei der Hauptwerkstatt besteht kurz- und mittelfristig ein erheblicher Investitionsbedarf.

Fahrzeugbestand Bus (Stadtverkehr)	Anzahl	Sitz- / Stehplätze
Standardbus (Niederflur)		
MAN NL 202	37	34 / 64
Gelenkbus (Niederflur)		
MB 0405 GN	19	51 / 116
Gelenkbus (Niederflur)		
MB O 530 G	30	41 / 110
Citybus (Niederflur)		
MB O 520 Cito	5	15 / 41
Solaris Urbino		
	7	40 / 60

Fahrzeugbestand Straßenbahn (LVB)	Anzahl	Sitz- / Stehplätze
Triebwagen T4D-M	165	26 / 43
Triebwagen T6A2	28	28 / 47
Triebwagen NGT8	56	62 / 79
Leoliner	3	39 / 79
Classic XXL	12	105 / 160

Beiwagen B4D-M 40 29 / 49
Beiwagen B4D-NF 4 20 / 53

Beiwagen. B6A2 14 29 / 51

Beiwagen NB4 38 33 / 39

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben wurde 1992 mit der Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) begonnen. Die im regelmäßigen Linienbetrieb eingesetzten Straßenbahnen und Busse verfügen inzwischen über die entsprechende technische Ausrüstung.

Das System liefert der LVB laufend Informationen über Betriebszustand und -ablauf, unterstützt die Betriebssteuerung und ermöglicht damit eine zuverlässigere und pünktlichere Gestaltung des Betriebsablaufs. Die Verbesserung der Pünktlichkeit, die schnelle Behebung von Störungen, kürzere Fahrzeiten, gesicherte Anschlüsse sowie eine verbesserte Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Die Dispatcher der Leitstelle verfügen über die aktuellen Daten zum Einsatz von Straßenbahnen und Bussen und können bei Fahrplanabweichungen durch geeignete Maßnahmen kurzfristig den Istzustand des Betriebsablaufs optimieren und mittelfristig den Sollzustand wiederherstellen. Der Fahrplan-Soll / Ist-Vergleich und die Zugfolgeüberwachung finden in der Zentrale anhand der Standortmeldungen der Fahrzeuge per Datenfunk statt. Hinzu kommen Meldungen des Fahrpersonals über Sprechfunk zu Besonderheiten im Betriebsablauf.

Die mit Hilfe der Standortverfolgung und dem Fahrplan-Soll / Ist-Vergleich gewonnenen Informationen lassen sich für weitere fahrgastwirksame Zwecke nutzen:
- Die Anschlussüberwachung mittels RBL ermöglicht die Anschlusssicherung, auch zwischen Straßenbahn und Bus.
- Über das dynamische Fahrgastinformationssystem (Zugzielanzeiger an den Haltestellen) kann den Fahrgästen die aktuelle Wartezeit mitgeteilt werden. Haltestellenansage und -anzeige in den Fahrzeugen werden automatisch gesteuert.
- Von den Fahrzeugen aus erfolgt die Beeinflussung von Lichtzeichenanlagen, um den Vorrang des öffentlichen Verkehrsmittels entsprechend dem Fahrplan-Soll / Ist-Abgleich zu gewährleisten.
- Die vom RBL erfassten Daten lassen sich in einer Betriebsstatistik nach besonderen Vorkommnissen auswerten (z.B. Unfälle, Fahrzeugausfälle, verpasste Anschlüsse). Sie ermöglichen eine Schwachstellenanalyse systemtypischer Störungen wie regelmäßige Verspätungen oder Behinderungen im Netz. Betriebsstatistik und Schwachstellenanalyse können wiederum in die Verkehrsplanung einfließen.

Lichtsignalanlagen
Neben ihrer allgemeinen Bedeutung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs haben die Lichtsignalanlagen (LSA) die Aufgabe, eine möglichst zügige Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Minimierung der Verlustzeiten zu gewährleisten. Auf Anforderung durch das Fahrzeug, den Fahrer bzw. das Betriebsleitsystem werden die Signalzeitenpläne zugunsten des öffentlichen Verkehrsmittels beeinflusst. Lichtsignalgesteuerte „Zeitinseln" unterstützen das Freihalten des Haltestellenbereichs während des Fahrgastwechsels, wo an Haltestellen mit straßenbündigem Gleiskörper wiederholt Gefährdungen oder Unfälle auftreten, und erhöhen so die Sicherheit.

Im Straßenbenutzungsvertrag zwischen der Stadt Leipzig und den Leipziger Verkehrsbetrieben (1999) ist festgelegt, dass die Belange der LVB zum Vorrang des Straßenbahn- und Busbetriebs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen vorrangig behandelt und unterstützt werden; bei der Rekonstruktion vorhandener Lichtsignalanlagen hat die Stadt danach grundsätzlich solche Maßnahmen zu gewährleisten, durch die den öffentlichen Verkehrsmitteln der Vorrang eingeräumt wird.

Zurzeit werden in Leipzig 370 Lichtsignalanlagen betrieben. Davon werden 219 von Straßenbahnen befahren, an 203 LSA ist eine Beschleunigung bzw. Bevorrechtigung der Straßenbahn vorhanden. Damit ist das Beschleunigungsprogramm in dieser Hinsicht im Wesentlichen abgeschlossen, die Optimierung der einzelnen Anlagen ist jedoch ein fortlaufender Prozess. An den verbleibenden 16 Anlagen ist eine Beschleunigung bzw. Bevorrechtigung derzeit aus unterschiedlichen Gründen nicht möglich. Dies sind die Anlagen am Promenadenring, am Waldplatz und an den Knoten Pfaffendorfer Straße / Uferstraße / Zoo, Riesaer Straße / Theodor-Heuss-Straße, Rödelstraße / Könneritzstraße, Antonienstraße / Erich-Zeigner-Allee, Antonienstraße / Gießerstraße, Ratzelstraße / Meyersche Häuser, Ratzelstraße / Schönauer Straße, Lützner Straße / Saalfelder Straße und Lützner / Plautstraße. In einigen dieser Fälle ist eine nach Lage der Umstände optimale Abwicklung des öffentlichen Verkehrs auch ohne besondere Maßnahmen gewährleistet.

Für Busse erfolgt im Stadtgebiet an 106 Lichtsignalanlagen eine Bevorrechtigung durch Einsatz des rechnergestützten Betriebsleitsystems. Gegenüber 1998 hat sich diese Zahl mehr als verdreifacht. Seit 2003 sind sämtliche Busse und Straßenbahnen der LVB mit der notwendigen Technik ausgestattet und können die Bevorrechtigung nutzen.

Zielkonflikte (z.B. gleichzeitige Fahrzeuganmeldung aus unterschiedlichen Richtungen, Einhaltung einer maximalen Wartezeit für andere Verkehrsströme) sowie Behinderungen durch Rückstau des Individualverkehrs auf gemeinsam genutzten Fahrbahnflächen sind begrenzende Faktoren für die tatsächlich erreichbare Beschleunigung. Die Wirksamkeit von Beschleunigungsmaßnahmen muss daher – in Abwägung mit den Belangen aller Verkehrsteilnehmer – regelmäßig überprüft werden.

S-Bahn und Regionalbahn
Fahrwege und Energieversorgung
Die Strecken des Regionalverkehrs werden im Mischbetrieb (Personennah- und -fernverkehr, Güterverkehr) befahren. Die Kursbuchstrecke 525 in Richtung Chemnitz wurde in den letzten Jahren grundlegend modernisiert, sie ist jedoch nur eingleisig ausgebaut und – ebenso wie die Strecke 550 in Richtung Zeitz – nicht elektrifiziert. Die S-Bahnlinien S1 und S2 nutzen – mit Ausnahme der Strecke Miltitzer Allee – Plagwitz – ebenfalls die Gleisanlagen gemeinsam mit dem Regional- und Fernverkehr. Auf S-Bahnlinie S10 Leipzig-Halle liegen separate S-Bahngleise, durch eingleisige Teilabschnitte bleibt die Taktfrequenz jedoch begrenzt.

Zugangsstellen
Die Bahn bedient im S-Bahn- und Regionalverkehr insgesamt 35 Zugangsstellen im Stadtgebiet, von denen 25 zugleich einen Übergang auf Verkehrsmittel des Stadtverkehrs ermöglichen. Neben dem Hauptbahnhof mit täglich mehr als 30.000 Fahrgästen werden die Haltestellen Miltitzer Allee, Allee-Center und Möckern der S1 zwischen Grünau und Hauptbahnhof täglich von mehr als 1.000 Fahrgästen, die Haltestellen Grünauer Allee, Leutzsch, Coppiplatz, Gohlis, Sellerhausen, Stötteritz und Engelsdorf von mehr als 500 Ein- und Aussteigern genutzt. Einige Zugangsstellen, vor allem des Regionalverkehrs, weisen mit weniger als 200 Fahrgästen am Tag nur eine geringe Frequenz auf.

Für das neue S-Bahnnetz nach Eröffnung des City-Tunnels werden auch viele Bahnhöfe umgebaut. (Connewitz)

Bei den Bahnhöfen und Haltepunkten der Bahn im Stadtgebiet bestehen Defizite hinsichtlich ihres äußeren Erscheinungsbildes, ihres Umfeldes und ihrer Nutzerfreundlichkeit. Eine aktuelle Erhebung des ZVNL benennt u.a. noch nicht modernisierte Bahnsteige, das Fehlen von barrierefreien Zugängen sowie Mängel bei Empfangsgebäuden und im Vorfeld. Einige Haltestellen liegen ungünstig zu den Schwerpunkten der Verkehrsnachfrage, am Rand der Ortslagen oder umgeben von gering genutzten Gewerbegebieten. Einige Verbesserungen sind in den letzten Jahren bereits erfolgt, weitere Maßnahmen sind im aktuellen Zugangsstellenkonzept des ZVNL vorgesehen (s. Abschn. 5.2).

Busse anderer Verkehrsunternehmen

Die Regionalbuslinien haben ihren Ausgangspunkt und ihr Ziel im Stadtgebiet i.d.R. im behindertenfreundlich angelegten, mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestatteten Busbahnhof vor der Ostseite des Hauptbahnhofs. Daneben werden einige ausgewählte Haltestellen im Stadtgebiet angefahren. Einige Kurse enden bereits an günstig gelegenen Straßenbahnhaltestellen im äußeren Stadtraum oder außerhalb der Stadtgrenze. Mit Ausnahme des Busbahnhofs wird i.d.R. die Haltestelleninfrastruktur der LVB mitgenutzt, nur wenige Haltestellen dienen ausschließlich dem Regionalbusverkehr.

2.3.5 Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit liegt bei etwa 20,2 km/h für die Straßenbahn und 21,9 km/h für die Stadtbusse. Dies entspricht etwa den in vergleichbaren Städten erreichten Geschwindigkeiten. Trotz der in den letzten Jahren durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen ist jedoch die durchschnittliche Reisezeit „von Haus zu Haus“ in den meisten Relationen länger als bei der Fahrt mit dem Auto. Durch gemeinsame Nutzung von Straßenflächen mit dem immer noch zunehmenden motorisierten Individualverkehr ergeben sich weiterhin Verzögerungen, die der angestrebten Steigerung der Beförderungsgeschwindigkeit entgegenwirken und erst nach und nach durch Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf Alternativtrassen, Beschleunigung der Straßenbahn und stadtbahngerechten Ausbau von Teilstrecken abgebaut werden können (s. Karte 1).

Die Pünktlichkeit konnte u.a. durch Maßnahmen an Lichtsignalanlagen allgemein erhöht werden. Die nach gegenwärtiger Einschätzung der LVB kritischen Staupunkte, die die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel beeinträchtigen, sind in der Karte auf Seite 33 zusammengestellt. Die Problemschwerpunkte liegen auf einigen Hauptzufahrten zur Innenstadt mit relativ engen Querschnitten und hoher Belastung sowohl durch den öffentlichen Verkehr als auch durch den Individualverkehr, sowie auf einigen Schnittpunkten von stark befahrenen Radial- und Tangentialverbindungen. Die größten Behinderungen sind in der Käthe-Kollwitz-Straße, an der Georg-Schwarz-Brücke sowie am Rathaus Wahren zu beobachten. Seit der letzten Analyse (1998) sind einige Staupunkte entfallen, aber auch einige Problembereiche neu hinzugekommen, vor allem im äußeren Stadtraum.

Störungen im Betriebsablauf durch Fahrzeugschäden sind seit 1989 infolge der weitgehenden Erneuerung bzw. Rekonstruktion des Fahrzeugparks stark zurückgegangen. Fremdstörungen durch Unfälle im Gleisbereich, Gas- und Wasserrohrschäden, heruntergerissene Fahrleitungen usw. stellen dagegen weiterhin ein Problem dar.

Zugangsstellen der S-Bahn und des Eisenbahn-Regionalverkehrs

Station	Neue Bahnsteige (55cm)	Barrierefreier Zugang	Vorplatz umgestaltet / Empfangsgebäude	B+R	P+R
Thekla	nein	2 von 3 Gleisen	nein	5	0
Heiterblick	nein	ja	nein	0	0
Messe	ja	nein, Aufzug außer Betrieb	kein Vorplatz	0	1228
Sellerhausen	ja	2 von 4 Gleisen	nein	10	0
Paunsdorf	ja	ja	nein	10	5
Engelsdorf	ja	ja	nein	30	0
Gohlis	ja	ja	nein	10	0
Coppiplatz	ja	ja	kein Vorplatz	10	0
Möckern	ja	ja	nein	20	0
Leutzsch	in Planung bei Verlegung	in Planung bei Verlegung	nein	18	0
Industriegelände West	ja	nein	nein	0	0
Lindenau	in Planung	nein	kein Vorplatz	38	0
Plagwitz	in Planung	in Planung	nein	10	0
Grünauer Allee	ja	ja	kein Vorplatz	0	0
Allee-Center	ja	ja	kein Vorplatz	90	0
Karlsruher Straße	ja	ja	kein Vorplatz	0	0
Miltitzer Allee	ja	ja	kein Vorplatz	30	0
Leipzig Ost	nein	nein	kein Vorplatz	0	0
Anger-Crottendorf	ja	in Planung bei Verlegung	nein	0	0
Völkerschlachtdenkmal	in Planung	in Planung	kein Vorplatz	0	0
Marienbrunn	nein	nein	nein	0	0
Lützschena	ja	ja	ja	in Planung	0
Wahren	ja	ja	nein	in Planung	0
Slevogtstraße	ja	ja	kein Vorplatz	0	0
Olbrichtstraße	ja	ja	kein Vorplatz	0	0
Engelsdorf Werkstätten	nein	ja	nein	0	0
Mölkau	ja	ja	ja	12	6
Holzhausen	ja	ja	nein	0	0
Liebertwolkwitz	ja	nein	ja	13	8
Stötteritz	nein	nein	nein	45	0
Connewitz	in Planung	in Planung	nein	30	0
Großzschocher	nein	ja	nein	0	0
Knauthain	nein	ja	in Planung	90	0
Knautnaundorf	nein	1 von 2 Bahnsteigen	nein	0	0
Rückmarsdorf	nein	1 von 2 Gleisen	nein	6	0
Miltitz	nein	ja	nein	0	0

Quelle: Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (2006)

Karte 1
Infrastruktur 2006

Eisenbahnregionalverkehr und S-Bahn

- Eisenbahnregionalverkehr
- S-Bahn
- S-Bahn und Eisenbahnregionalverkehr auf gleicher Strecke

Stadtbahn / Straßenbahn

Gleismittenabstand ≥ 2,80 m

- 2 gleisig
- 1 gleisig

Gleismittenabstand < 2,80 m

- 2 gleisig
- 1 gleisig
- Strecke mit eigenem Gleiskörper
- Strecke ohne Fahrgastverkehr
- Wendeanlage
- Hauptwerkstatt/Betriebshof

Zugangsstellen

- Eisenbahnregionalverkehr/S-Bahn
- Straßenbahn/Bus
- Zugangsstelle in allen/in einigen Richtungen behindertengerecht
- Zugangsstelle mit gesicherten Anschlussbeziehungen
- P+R/B+R Park + Ride, Bike + Ride siehe Karte "Straßenbahn und Stadtbahn, Planung 2006 – 2015"

- Gewerbeflächen
- Gemeinbedarf, Sondernutzungen
- Wohngebiete und sonstige Siedlungsflächen
- Bahnflächen, Flughafen
- Grünflächen, Kleingärten
- Gewässer
- Straßenhauptnetz

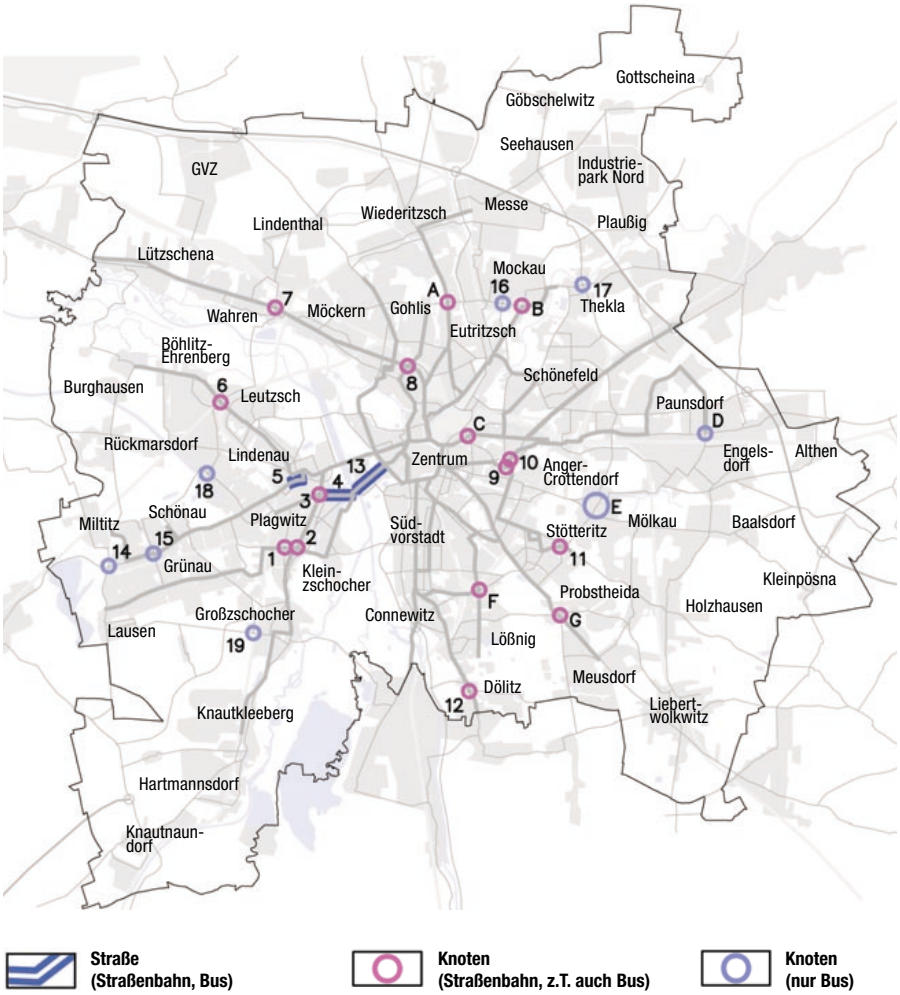
Stand: 2006

0 1 2 3 4 5
km

Staupunkte

1	K	Antonien- / Gießerstraße
2	K	Adler
3	K	Felsenkeller
4	S	Karl-Heine-Str. zw. Felsenkeller u. K.-Kollwitz-Str.
5	S	Lützner Str. zw. Henrietten- u. Odermannstr.
6	K (!!!)	Georg-Schwarz-Brücke
7	K (!!!)	Rathaus Wahren
8	K	G.-Schumann-Str. / Lützowstr.
9	K	Wurzner Str. / Dresdner Str.
10	K	Wurzner Str. / Herm.-Liebermann-Str.
11	K	Holzhäuser Str. / Kolmstr.
12	K	Bornaische Str. / Leinesstr.
13	S (!!!)	K.-Kollwitz-Str.
14	K	Lützner Str. / Str. am See
15	K	Lützner Str. / Kiewer Str.
16	K	Essener Str. / Friedrichshafner Str.
17	K	Tauchaer Str. / Paunsdorfer Str.
18	K	Plautstr. / Schomburgstr.
19	K	G.-Ellrodt-Str. (Bahnübergang)
A	K	Delitzscher Str. / Essener Str. u. Max-Liebermann-Str.´
B	K	Mockauer Str. / Kieler Str. und Essener Str.
C	K	R.-Luxemburg-Str. / Fr.-List-Platz / Eisenbahnstr.
D	K	Riesaer Str. / H.-Weigel-Str.
E	K	Engelsdorfer Str. / Paunsdorfer Str. / Sommerfelder Str.
F	K	Zwickauer Str. / A.-Nitzsche-Str.
G	K	Prager Str. / Connewitzer Str. und Chemnitzer Str.

K = Knoten
S = Straßenabschnitt
(!!!) = Schwerpunkt



Straße (Straßenbahn, Bus) — **Knoten (Straßenbahn, z.T. auch Bus)** — **Knoten (nur Bus)**

2.3.6 Tarifgestaltung

Im gesamten Leipziger Stadtgebiet gelten für alle Verbundunternehmen die Tarifbestimmungen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV), die im Folgenden zusammengefasst wiedergegeben werden (Stand 01.08.2006):

Das Tarifgebiet des MDV umfasst im Land Sachsen-Anhalt die Stadt Halle, den Burgenlandkreis, den Saalkreis, sowie die Kreise Merseburg-Querfurt und Weißenfels, im Freistaat Sachsen die Stadt Leipzig und die Kreise Döbeln, Delitzsch, Leipziger Land, Muldentalkreis, Torgau-Oschatz und Delitzsch, und im Freistaat Thüringen den Kreis Altenburger Land.
Das Tarifgebiet gliedert sich in Tarifzonen, der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der zu befahrenden Zonen. Das Leipziger Stadtgebiet (ausgenommen der Bereich Güterverkehrszentrum) bildet eine eigene Tarifzone; es kann aus den wesentlichen Teilen des Einzugsbereiches über maximal zwei weitere Tarifzonen erreicht werden.

Für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes gilt sowohl für Einzelfahrscheine und Tageskarten als auch für Zeitkarten ein entfernungsunabhängiger Einheitstarif für alle Verkehrsmittel, der ein beliebig häufiges Umsteigen erlaubt. Der Gültigkeitszeitraum der Einzelfahrscheine von einer Stunde deckt praktisch alle relevanten Verkehrsbeziehungen innerhalb des Stadtgebietes ab. Weiterhin wird ein Kurzstreckentarif angeboten, der in Straßenbahnen und Bussen für vier Haltestellen (ohne Umsteigen), im Schienenpersonennahverkehr für eine Fahrt zwischen zwei benachbarten Haltestellen (mit spezifizierten Ausnahmen) gilt. Kinder bis zu 5 Jahren werden unentgeltlich befördert, für Kinder zwischen 6 und 13 Jahren gilt ein Ermäßigungstarif. (Tarife ab 1.8.2007 s. S. 61)

Es gibt das übliche Angebot an Zeitkarten (Wochenkarten, Monatskarten, Jahreskarten), jeweils für Erwachsene und Schüler / Auszubildende, für Fahrten innerhalb der Tarifzone Leipzig und bis zu einer unmittelbar angrenzenden Tarifzone auch 10-Uhr-Monatskarten sowie die so genannten TIMobil-Karten für festgelegte Tages- und Abendstunden. Die Zeitkarten sind (mit Ausnahme der Karten für Schüler / Auszubildende) übertragbar; sie können auch im Abonnement erworben werden. Monatskarten, die im Abonnement erworben werden, die TIMobil-Karte sowie Jahreskarten berechtigen abends und am Wochenende zur Mitnahme eines weiteren Erwachsenen sowie von drei Kindern zwischen 6 und 13 Jahren.

Nur für das Liniennetz der Leipziger Verkehrsbetriebe gelten bestimmte Sonderangebote der LVB wie die SchülerMobilCard und die SchülerCard, das Semesterticket und die LeipzigCard. Die Tarife liegen in Leipzig geringfügig höher als in Dresden und Chemnitz und etwas unter dem Niveau großer westdeutscher Zentren wie München, Düsseldorf und Frankfurt / Main.
Die Fahrradmitnahme ist auf den S- und Regionalbahnlinien generell möglich und kostenlos. In den Bussen und Bahnen der LVB kann auf Ermäßigungsfahrschein ein Fahrrad mitgenommen werden, wenn Platz vorhanden ist.

Am früheren Staupunkt Bayrischer Platz kommen Straßenbahn und Bus heute zügig voran.

2.4 Bewertung und Handlungsbedarf

Die demografischen und stadtstrukturellen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr haben sich in den letzten Jahren tendenziell verschlechtert. Mit dem Rückgang der Bevölkerung nahm bis zum Jahr 2001 die Anzahl der potenziellen Fahrgäste ab, ein Trend, der durch die zurückgehenden Schülerzahlen noch verstärkt wurde. Durch Suburbanisierung, Ausdünnung der älteren Stadtquartiere, Bevölkerungsrückgänge in den Großsiedlungen und zunehmende Bedeutung der Freizeitmobilität verteilen sich Quellen und Ziele des Verkehrs stärker im Raum, tangentiale Verkehrsbeziehungen nehmen gegenüber den radialen zu, die für den ÖPNV günstige Bündelung von Wegen wird generell erschwert.

Auch wenn sich die Einwohnerzahl inzwischen stabilisiert hat und dem Trend zur Suburbanisierung erfolgreich entgegengewirkt werden kann, wird die für den ÖPNV ungünstige Mobilitätsentwicklung – wenn auch in abgeschwächter Form – in absehbarer Zukunft weiter anhalten.

Dennoch ist es seit 1998 gelungen, nach den Einbrüchen der vorhergehenden Jahre durch ein verbessertes Angebot und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit wieder zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zu erhöhen. Bei weiter ungünstigen äußeren Rahmenbedingungen wird es erheblicher Anstrengungen bedürfen, dieses Ergebnis zu halten und zu verbessern. Dies gilt für die planerischen Bemühungen um eine Konzentration verkehrserzeugender Nutzungen in durch öffentliche Verkehrsmittel gut erschlossenen Lagen ebenso wie für die Qualität der Verkehrsbedienung. Diese wird im Hinblick auf Bedienungszeiten, Angebotsdichte, neue Verkehrsbeziehungen und flexible Bedienungsformen an sich wandelnde Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse anzupassen sein.

Die dem Nahverkehrsplan zugrunde gelegten Prognosen zeigen, dass bei Umsetzung eines ehrgeizigen Investitionsprogramms (u.a. Stadtbahnausbau, City-Tunnel) die Anzahl der Fahrgäste und der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr weiter gesteigert werden können. Sie zeigen allerdings auch, dass der größere Anteil dieses Zuwachses auf regionale Verkehrsströme zurückgeht, die vorwiegend durch die S-Bahn bedient werden, während das Fahrgastaufkommen von Straßenbahn und Bus vergleichsweise weniger zunimmt.

Die Analyse der gegenwärtigen Verkehrsbedienung zeigt, dass das Leipziger Stadtgebiet in seinen wesentlichen Teilen durch öffentliche Verkehrsmittel gut erschlossen ist. Aufgabe wird es vor allem sein, diesen hohen Standard zu halten. Gravierende Mängel in der Erschließungs- und Bedienungsqualität – vor allem im äußeren Stadtraum – konnten in den vergangenen Jahren weiter abgebaut werden und beschränken sich heute auf relativ wenige Bereiche mit überwiegend geringem Verkehrsaufkommen. In Einzelfällen sind in den letzten Jahren auch neue Gebiete entstanden, die durch den ÖPNV zunächst nur schlecht erschlossen werden konnten (Siedlung Martinshöhe, GVZ). Die Beseitigung der festgestellten Erschließungsmängel zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse bleibt weiterhin ein Handlungsfeld, es zeichnet sich jedoch ab, dass „konventionelle“ Lösungen in fast allen Fällen einen Aufwand erfordern würden, der bei begrenztem Gesamtbudget unvertretbare Einschnitte an anderer Stelle nach sich zöge.

Ein großer Handlungsbedarf besteht bei der weiteren Verbesserung der Betriebsdurchführung. Dazu kann die Fortsetzung des Stadtbahnausbaus mit den Linien 15, 11 und 7 Ost im Rahmen des Förderprogramms des Bundes einen wesentlichen Beitrag leisten. Darüber hinaus ist die Modernisierung des Fahrzeugparks, der Betriebshöfe und der Hauptwerkstatt mit hoher Priorität umzusetzen.

Weiterer Handlungsbedarf ist bei der Optimierung der Netzverknüpfungen zu sehen, die eine hohe Bedeutung für die Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel haben. Dies gilt sowohl für die fahrplanmäßige und technische Sicherung von Anschlüssen als auch für die bauliche Gestaltung der Umsteigepunkte und ihres Umfeldes. Besonders problematisch sind vielfach noch die Fahrplanabstimmung und die Übergangswege zwischen Straßenbahn und Bus einerseits und S-Bahn und Eisenbahn-Regionalverkehr andererseits. Aber auch innerhalb des Netzes der LVB bestehen noch Schwachpunkte im Hinblick auf einen schnellen, sicheren und angenehmen Übergang zwischen unterschiedlichen Linien.

Die fahrplanmäßigen Reisezeiten auf den radialen Strecken sind generell akzeptabel, lediglich in den Randbereichen von Grünau sowie in einigen äußeren Ortsteilen sind – auch im Vergleich mit den Reisezeiten des Kfz-Verkehrs – Verbesserungen anzustreben. Auf vielen tangentialen Verbindungen, die tendenziell an Bedeutung zunehmen, dauert eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln dagegen mehr als doppelt so lange, wie mit dem Auto. Hier sind Maßnahmen zur Optimierung des Busnetzes und der Anschlüsse erforderlich, um Kunden zu halten und neue Kunden zu gewinnen.

Mit Blick auf eine Verkürzung der Reisezeiten, insbesondere von besonders negativ wahrgenommenen „Verlustzeiten“, aber auch zur Einsparung von Kursen beim Verkehrsunternehmen, bleibt die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel ein wesentliches Handlungsfeld der Nahverkehrsplanung. Dazu gehört vor allem auch der Abbau von längeren Verzögerungen an – oft schon seit Jahren – notorischen „Staupunkten“, die nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Verlässlichkeit des Nahverkehrssystems beeinträchtigen.

Bei der Modernisierung des Fahrzeugparks und der Haltestellen unter Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Personen wurden bereits große Fortschritte erreicht. Für die nächsten Jahre bleibt jedoch noch Handlungsbedarf. Viele Haltestellen weisen noch Mängel in Gestaltung, Ausstattung und Umfeldqualität auf; dies gilt besonders auch für die Zugangsstellen der S-Bahn und des Eisenbahn-Regionalverkehrs. Auf vielen Straßenbahnlinien muss durch Umbau der Haltestellen und Einsatz geeigneter Fahrzeuge noch ein angemessenes Angebot für mobilitätsbeeinträchtigte Personen erreicht werden.

In einer Reihe von Handlungsfeldern besteht noch Untersuchungsbedarf, um eine fundierte Behandlung im Rahmen des Nahverkehrsplans zu ermöglichen:

- verkehrliche und sonstige Ursachen von Betriebsstörungen und Verzögerungen, mögliche Maßnahmen zur Abhilfe, Kosten, Prioritäten;
- Analyse der Netzverknüpfungen: Nutzung der Umsteigepunkte, Anschlussqualität, Gestaltung und Umfeld, mögliche Maßnahmen, Kosten, Prioritäten;
- Grundlagen für eine Optimierung des Busnetzes;
- Mögliche Schwerpunkte von Maßnahmen zur Umweltentlastung.

3. Ziele des Nahverkehrsplans

3.1 Gesetzliche Vorgaben

Der Nahverkehrsplan ist zunächst auf die in der Gesetzgebung des Bundes und des Landes festgelegten Ziele verpflichtet:

§1 Regionalisierungsgesetz:
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

§2 Sächsisches ÖPNV-Gesetz:
- Die Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden und den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen.
- In verdichteten Räumen ist ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen.
- Dem öffentlichen Personennahverkehr soll in verdichteten Räumen der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.
- Schienengebundene Verkehrsleistungen sollen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden.
- Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine integrierte Verkehrsgestaltung durch die Bildung von Zweckverbänden und Verkehrskooperationen auch ländergrenzübergreifend anzustreben.
- Neben den Sicherheitsbedürfnissen der Fahrgäste, insbesondere von Frauen, sind die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders zu berücksichtigen.

3.2 Allgemeine Planungsgrundsätze

Der Nahverkehrsplan ist eingebunden in ein umfassendes stadtentwicklungsplanerisches Konzept für die Stadt Leipzig, dessen verkehrliche Zielsetzungen in den 1992 beschlossenen„Verkehrspolitischen Leitlinien“ festgelegt und im Rahmen des im Oktober 2003 beschlossenen Stadtentwicklungsplans „Verkehr und öffentlicher Raum“ ergänzt und fortgeschrieben wurden. Dieser enthält „allgemeine Planungsgrundsätze“ zu den folgenden Zielkomplexen:

- Attraktivität Leipzigs als Wirtschaftsstandort verbessern
- Gleichwertige Mobilitätschancen sichern
- Umwelt- und stadtverträgliche Organisation des Verkehrs fördern
- Den öffentlichen Raum als Gestaltungsaufgabe begreifen
- Knappe Ressourcen effektiv einsetzen
- Verkehrsplanung als offenen Prozess gestalten.

Diese wurden im Rahmen der Beschlussfassung durch weitere Grundsätze erweitert und präzisiert (vgl. Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum).

3.3 Ziele des Nahverkehrsplans

Ausgehend von den „Verkehrspolitischen Leitlinien“ formulierte der erste Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig „Entwicklungsziele für den Öffentlichen Personennahverkehr“. Diese wurden unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben als Leitlinien des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und öffentlicher Raum“ überarbeitet und bilden in dieser Form die Grundlage für die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Der öffentliche Personennahverkehr ist in seinen Funktionen als mobilitätssichernde Grundversorgung und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Einbeziehung flexibler Bedienungsmodelle und mit dem Ziel der barrierefreien Nutzung für alle Bevölkerungsgruppen auszubauen. Es wird ein Anteil von 25 % an allen in der Stadt zurückgelegten Wegen angestrebt.

Ein leistungsfähiges S- und Regionalbahnsystem soll über den City-Tunnel die Kernbereiche der Leipziger Innenstadt erschließen und mit Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens in der Stadt und der Region verbinden.

Das radial orientierte Straßenbahnnetz ist unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte zu erhalten und bedarfsorientiert auszubauen. Stark frequentierte Straßenbahnstrecken sind als Stadtbahn mit weitgehend flächenhafter oder zeitlicher Separierung vom Kfz-Verkehr zu führen.

Im Interesse einer Erhöhung der Beförderungsqualität sind alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Im Rahmen des Verkehrsverbundes sind alle Verkehrsträger durch ein regionsübergreifendes Nahverkehrskonzept zu einem integrierten Verkehrssystem zu verknüpfen. Dazu gehören eine übersichtliche Tarifgestaltung und eine nutzerfreundliche Informations- und Kommunikationsstrategie sowie eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen durch abgestimmte Fahrpläne und attraktive Umsteigeknoten mit kurzen Wegen.

Der Ausbau des Nahverkehrs ist auf das im Stadtentwicklungsplan Zentren festgelegte Gefüge der Stadtteilzentren auszurichten. Bei der Realisierung neuer Wohnstandorte und Gewerbegebiete haben Standorte in guter Zuordnung zu vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkten des Schienenverkehrs Vorrang. Das Nahverkehrssystem soll darüber hinaus die Abwicklung von Großveranstaltungen ermöglichen.

Die Bedeutung der Straßenräume für die Stadtgestalt und ihre Funktion im Verkehrsnetz sind in Einklang zu bringen. Verkehrliche und städtebauliche Ziele sind gerecht und nachvollziehbar abzuwägen, dabei ist insbesondere im Hauptnetz die Verkehrsfunktion zu gewährleisten. Dies gilt für die Anforderungen des öffentlichen Nahverkehrs ebenso wie für alle anderen Verkehrsarten. Maßnahmen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel sind stadtgestalterisch in den Straßenraum einzubinden.

4. Anforderungen an das Leistungsangebot

4.1 Einführung

Mindeststandards und Empfehlungen
Der 1998 beschlossene Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig formuliert Mindeststandards sowie weitergehende Empfehlungen zum Leistungsangebot im öffentlichen Personennahverkehr. Diese beziehen sich auf die Erschließung aller Teilflächen des Stadtgebietes, einschließlich einer angemessenen Bedienung der Zentren, auf Verkehrszeiten und Fahrtenhäufigkeit, auf den Verknüpfungsbedarf, auf den Ausbau der Infrastruktur, sowie auf den Service. In der Informationsvorlage zum Nahverkehrsplan vom 24.5.2000 wurden diese Mindeststandards für die zwischenzeitlich eingemeindeten Ortsteile ergänzt und für das übrige Stadtgebiet geringfügig modifiziert.

Die im Nahverkehrsplan von 1998 festgelegten Mindeststandards bedürfen nach der Gebietsreform und unter Berücksichtigung des regionalen Nahverkehrsplans und seiner beabsichtigten Fortschreibung sowie der Erfahrungen mit dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag und mit dem „Neuen Netz“ der LVB einer Überprüfung. Bereits der Beschluss über den Nahverkehrsplan sah deshalb eine baldige Fortschreibung vor.

Grundlage für die Fortschreibung der Mindeststandards, die Gegenstand der folgenden Abschnitte dieses Nahverkehrsplans ist, waren darüber hinaus Untersuchungen u.a. zur ÖPNV-Erschließung in den neuen Ortsteilen, zu einer methodisch abgesicherten Ableitung von Mindestbedienungshäufigkeiten im gesamten Stadtgebiet, sowie zum Verknüpfungsbedarf.

Die in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans formulierten, in den folgenden Abschnitten (4.2 – 4.6) besonders hervorgehobenen **Mindeststandards** gelten für Leistungen im Stadtverkehr, die in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Leipzig liegen. Sie sind bei zukünftigen Neufassungen des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages zwischen der Stadt und den Leipziger Verkehrsbetrieben sowie bei allen anderen Entscheidungen im Verantwortungsbereich der Stadt, die den öffentlichen Personennahverkehr betreffen, zu berücksichtigen. Änderungen der Mindeststandards und besonders begründete Abweichungen in Einzelfällen, soweit sie nicht im Nahverkehrsplan bereits vorgesehen sind, bedürfen eines diesbezüglichen Beschlusses der Ratsversammlung.

Grundsätzlich sind zwei Arten von Mindeststandards zu unterscheiden:

1. Zwingend einzuhaltende Standards:
- **flächenhafte Erschließung des Stadtgebiets durch öffentliche Verkehrsmittel, so dass jeweils 80% der Einwohner in jedem statistischen Bezirk im Einzugsbereich einer Straßenbahn-, Bus- oder S-Bahnhaltestelle liegen (s. Abschn. 4.4);**
- **Bedienung dieser Haltestellen je nach ihrer Lage im Stadtgebiet wochentags zwischen 6.00 und 19.30 Uhr im 5 – 60-Minuten-Takt sowie am Abend und am Wochenende im 15 – 60-Minuten-Takt (s. Abschn. 4.5 und Karte 1).**

Ausnahme: in den Teilflächen, in denen die oben genannten Mindeststandards im Fahrplan 2006 / 2007 noch nicht eingehalten werden, kann auch weiterhin davon abgewichen werden. Somit entsteht aus dem Nahverkehrsplan keine Verpflichtung, Mehrleistungen anzubieten.

2. Zielstandards
Des Weiteren schlägt der Nahverkehrsplan eine Reihe von Zielstandards vor, als Grundlage für die ständigen Verbesserungen und Optimierungen im Leipziger ÖPNV-Netz, u.a.:
- **Erweiterung der zwingend einzuhaltenden Standards nach Punkt 1 auf das gesamte Stadtgebiet;**
- **Einhaltung von Mindestbedienungsstandards auf ausgewählten Tangentialverbindungen (Abschn. 4.5, Karte 11);**
- **Erreichbarkeit des Stadtzentrums in 30 min aus der Kernzone und in 45 min aus dem gesamten Stadtgebiet mit höchstens einmaligem Umsteigen sowie Standards zur Begrenzung der Reisezeiten auf den ausgewählten Tangentialverbindungen (Abschn. 4.6);**
- **Verbesserung der Umsteigebeziehungen (Abschn. 4.7);**
- **weiterer Ausbau von behindertengerechten Haltestellen (Abschn. 4.8).**

Die Mindeststandards definieren eine untere Grenze der Bedienungsqualität und gewährleisten den Verkehrsunternehmen einen Spielraum, um auf kleinteilige Veränderungen der Nachfrage zu reagieren. Sie können und sollen nach Möglichkeit überschritten werden, wenn dies für eine hochwertige Verkehrsbedienung, für die Kundenbindung oder die Gewinnung neuer Kundenkreise wünschenswert und wirtschaftlich vertretbar ist. Sie können im Einzelfall unterschritten werden, wenn ihre Einhaltung einen Mehraufwand erfordern würde, der in keinem sinnvollen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen steht, oder bei begrenzten Finanzmitteln an anderer Stelle Einschnitte in vorhandene Bedienungsstandards bedingt, die unter Nutzenaspekten insgesamt höher zu bewerten sind. Dies ist im Einzelfall durch das Verkehrsunternehmen nachzuweisen und Gegenstand der politischen Abwägung.

In den folgenden Abschnitten enthaltene normative Aussagen zu weiteren Themenbereichen (u.a. Infrastruktur, Fahrzeuge, Öffentlichkeitsarbeit, Tarifentwicklung, Sicherheit und Sauberkeit, besondere Mobilitätsbedürfnisse, Umweltschutz), die für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel von Bedeutung sind, die sich jedoch für eine Festlegung von Mindeststandards nicht eignen und deshalb nicht als solche hervorgehoben sind, stellen Empfehlungen dar. Auch diese sollen bei Entscheidungen im Verantwortungsbereich der Stadt, die den öffentlichen Personennahverkehr betreffen, berücksichtigt werden.

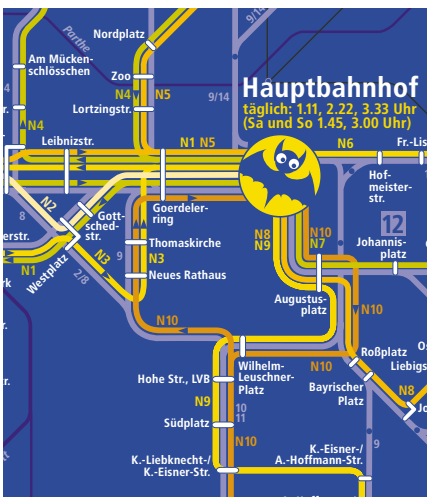
Ebenso formuliert der Nahverkehrsplan Empfehlungen zu den Verkehrsleistungen der S-Bahn und der Regionalbahn, die in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig liegen, sowie zum Regionalbus. Diese sollen als städtische Verkehrsbelange in die Entscheidungsprozesse der zuständigen Aufgabenträger eingebracht werden, insbesondere bei der anstehenden Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans.

Kontrolle der Leistungserbringung (Controlling)

Die Rollenverteilung zwischen der Stadt als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer macht es notwendig, im Sinne einer umfassenden Qualitätssicherung die Einhaltung der im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards regelmäßig – d.h. nicht erst bei einer Fortschreibung dieses Plans – zu kontrollieren und die Umsetzung der in Form von Empfehlungen formulierten Anforderungen zu überprüfen; diese müssen daher so gefasst sein, dass sie mit vertretbarem Aufwand kontrollierbar sind.

Für diese Kontrolle ist eine von den leistenden Unternehmen unabhängige Informationsbasis aufzubauen und fortzuschreiben (z.B. zur Entwicklung der Fahrgastzahlen auf einzelnen Linien, zur Beförderungsgeschwindigkeit und Pünktlichkeit usw.), die zurzeit nur ansatzweise zur Verfügung steht. Die Erarbeitung einer methodischen Herangehensweise an diese Aufgaben und die Entwicklung entsprechender Strukturen ist eine der Voraussetzungen für eine Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplans sowie für die Abrechnung von Leistungen, die nach dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (s. Abschn. 6) bzw. generell aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der geplanten EU-Verordnung (s. Abschn. 1.1.3) an einen bestimmten Leistungsumfang und die Einhaltung vereinbarter Mindeststandards gebunden sind.

Eine Kontrolle der zwingend einzuhaltenden Mindeststandards erfolgt überdies im Rahmen von Genehmigungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz. Das Regierungspräsidium hat gemäß Personenbeförderungsgesetz bei der Genehmigung von Linienverkehren einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen; ohne Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig werden solche Genehmigungen durch das Regierungspräsidium bislang nicht erteilt.



4.2 Verkehrszeiten

Zur Sicherung der Mobilität im Hinblick auf die Hauptreisezwecke Ausbildung, Arbeit, Freizeit und Versorgung ist das Verkehrsangebot nach den Kategorien Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ) und Wochenendverkehrszeit (WVZ) zu differenzieren. Dauer, Anfang und Ende der jeweiligen Verkehrszeiten leiten sich u.a. aus den Tagesganglinien des Beförderungsaufkommens ab. Der Nahverkehrsplan geht für den Regelfall von der folgenden Definition der Verkehrszeiten aus:

Verkehrszeit	Verkehrstage	von	bis	Dauer (Std.)
HVZ – Hauptverkehrszeit	Mo – Fr	6.00	8.30	2,5
	Mo – Fr	14.00	17.30	3,5
NVZ – Normalverkehrszeit	Mo – Fr	8.30	14.00	5,5
	Mo – Fr	17.30	19.30	2
SVZ1 – Schwachverkehrszeit 1	Mo – Fr	4.30	6.00	1,5
	Täglich	19.30	23.00	3,5
	Sonntag	9.30	13.00	3,5
SVZ2 – Schwachverkehrszeit 2	Täglich	23.00	1.00	2
	Sonnabend	4.30	8.30	4
	Sonntag	4.30	9.30	5
WVZ – Wochenendverkehrszeit	Sonnabend	8.30	19.30	11
	Sonntag	13.00	19.30	6,5
Nacht	täglich	1.00	4.30	3,5

Die Zeitangaben (von … bis) sind als Näherungswerte zu verstehen, Abweichungen von bis zu 30 min sind für die folgenden Mindeststandards ohne Belang.

Auf einzelnen Linien können sich aufgrund der jeweiligen Verkehrsfunktion (z.B. Bedeutung für den Einkaufs-, Schüler- oder Freizeitverkehr) Besonderheiten im zeitlichen Ablauf der Verkehrsnachfrage ergeben, die eine abweichende Abgrenzung der Verkehrszeiten oder differenzierte Regelungen für bestimmte Verkehrstage (z.B. Schultage, Ferientage, lange Samstage, verkaufsoffene Sonntage) erfordern. Solche Abweichungen sind bedarfsgerecht und flexibel zu handhaben; das Ziel einer leicht verständlichen Fahrplangestaltung mit einheitlichen Bedienungstakten (s.u.) ist dabei in die Überlegungen einzubeziehen.

Anders als im Tagesverkehr legt der Nahverkehrsplan für den Nachtbus keine Mindeststandards fest.

4.3 Grundtakt

Aus Gründen einer übersichtlichen Fahrplangestaltung und zur optimalen Ausgestaltung von Verknüpfungen sollen für alle Verkehrsleistungen im Stadtgebiet und für alle Verkehrszeiten feste Bedienungstakte vorgesehen werden. Sie sollen auf den einzelnen Linien zu den unterschiedlichen Verkehrszeiten miteinander vereinbar sein.

Für die Hauptverkehrszeiten und die Normalverkehrszeiten soll ein 10-Minuten-Grundtakt gelten. Unter Beachtung der festgelegten Mindestbedienungshäufigkeiten (s. Abschn. 4.5) kann zu nachfrageschwächeren Zeiten oder auf Linien mit geringerer Verkehrsbedeutung auch ein 20-Minuten- oder ein 60-Minuten-Takt angeboten werden, in besonderen Fällen auch ein 30-Minuten-Takt, wenn dessen fehlende Vereinbarkeit mit dem 20-Minuten-Takt für die Qualität der Verkehrsbedienung nur eine untergeordnete Bedeutung hat (z.B. bei geringen Umsteigerzahlen).

Für die Schwachverkehrszeiten und die Wochenendverkehrszeiten soll ein 15-Minuten-Grundtakt gelten. Unter Berücksichtigung der festgelegten Mindestbedienungshäufigkeiten (s. Abschn. 4.5) kann zu nachfrageschwächeren Zeiten, oder auf Linien mit geringerer Verkehrsbedeutung auch ein 30-Minuten- oder ein 60-Minuten-Takt angeboten werden.

Im Rahmen ihrer Mitgliedschaft im Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig wird die Stadt darauf hinwirken, dass für die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs ein festes Taktschema festgelegt wird, das mit den Grundtakten des Leipziger Stadtverkehrs soweit wie möglich kompatibel ist. Da hierfür im Rahmen der bereits getroffenen Ausbauentscheidungen nur noch begrenzte Spielräume bestehen, wird im Einzelfall zu untersuchen sein, wie auf Relationen mit einem potentiell hohen Aufkommen an Umsteigern auch bei nicht kompatiblen Takten attraktive Verbindungen ohne lange Wartezeiten angeboten werden können (z.B. in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten bei einem 15- oder 30-Minuten-Takt auf bestimmten Bahnstrecken und einem 20-Minuten-Takt auf vielen Buslinien).

4.4 Erschließung der Teilräume

4.4.1 Begriffsbestimmung

Um den teilräumlich unterschiedlichen Anforderungen an die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel Rechnung zu tragen, wird das Stadtgebiet in eine Kernzone und eine Außenzone unterteilt (s. Karte 8). Dabei werden eher ländlich geprägte, gering bebaute und genutzte Teilräume mit relativ geringer Verkehrsbedeutung (s. Abschn. 2.1.2) der Außenzone, dicht bebaute und genutzte Gebiete mit hoher Verkehrsbedeutung der Kernzone zugeordnet. Um eine plausible Abgrenzung zu erreichen, umfasst die Kernzone auch einige „Einschlüsse“ mit geringerer, die Außenzone einige „Einschlüsse“ mit etwas höherer Verkehrsbedeutung.

Zur Außenzone gehören die bereits im Nahverkehrsplan von 1998 dieser Kategorie zugeordneten Flächen, die seitdem eingemeindeten Gebiete (mit Ausnahme von Lützschena-Stahmeln, Böhlitz-Ehrenberg und Rückmarsdorf) sowie Thekla, Lausen, Siedlung Johannishöhe und der Raum Ratsholz / Cospuden. Darüber hinaus ergaben sich durch Neuzuschnitt der statistischen Gebiete oder aus Plausibilitätsgründen einige Veränderungen der Abgrenzung im Detail.

4.4.2 Mindeststandards und Empfehlungen

Alle Teilflächen des Stadtgebietes sind durch öffentliche Verkehrsmittel zu erschließen. Als Teilflächen gelten die statistischen Bezirke.

Eine Teilfläche in der Kernzone gilt als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Bewohner und der Arbeitsplätze nicht weiter als 300 m von einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle bzw. 500 m von einer Haltestelle der S-Bahn oder des Eisenbahn-Regionalverkehrs entfernt sind (Luftlinie); dabei sind nur solche Haltestellen zu berücksichtigen, die zur Haupt- und Normalverkehrszeit mindestens zweimal und in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit mindestens einmal pro Stunde und Richtung bedient werden.

Eine Teilfläche in der Außenzone gilt als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Bewohner und der Arbeitsplätze nicht weiter als 500 m von einer Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel entfernt sind; dabei sind nur solche Haltestellen zu berücksichtigen, die mindestens stündlich bedient werden. Der Einsatz differenzierter Bedienungsmodelle wie Anruf-Linien-Taxi oder Rufbus ist möglich, wenn sie eine gleichwertige Mindesterschließung gewährleisten.

Zur Erschließung der Freizeitziele und Naherholungsgebiete (s. S. 23) ist unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte ein nachfrageorientiertes Angebot zu gewährleisten. Weiterhin ist ein bedarfsgerechter Nachtverkehr anzubieten.

Bei der Prüfung der Maßnahmen, die im Vergleich zum Fahrplanangebot 2006 / 2007 erforderlich sind, um die o.g. Mindeststandards einzuhalten, sind die in Abschnitt 2.3.2 genannten „schlecht erschlossenen Gebiete“ entsprechend ihrer Priorität besonders zu berücksichtigen. Kosten und Nutzen möglicher Maßnahmen sind gegeneinander abzuwägen [4], wenn im Einzelfall eine Abweichung von den Mindeststandards begründet werden soll (s. Abschn. 4.1).

[4] Vereinfachend kann angenommen werden, dass pro schlecht erschlossenes Gebiet ein zusätzlicher Bus (ca. 100.000 € im Jahr) benötigt wird, wenn nicht deutlich kostengünstigere alternative Betriebsformen (Anruf-Sammel-Taxi) gewählt werden können.

4.5 Bedienungshäufigkeit

4.5.1 Begriffsbestimmung

Die Bedienungshäufigkeit ist die Summe der Fahrten einer Fahrtrichtung aller Linien auf einem Streckenabschnitt. Dabei sollen die im Folgenden festgelegten Mindestbedienungshäufigkeiten nicht unterschritten werden. Um Parallelverkehr zu vermeiden, sollen gleichwertige Verkehrsangebote der Bahn auf die Mindestbedienung angerechnet werden.

Die Mindestbedienungshäufigkeiten werden getrennt für die achsialen, im wesentlichen auf das Stadtzentrum bezogenen Verbindungen in der Kernzone, für die Verbindungen von der Außenzone in die Kernzone sowie für ausgewählte tangentiale Verbindungen zwischen Zentren und anderen verkehrlich wichtigen Punkten in der Kern- und Außenzone festgelegt:

4.5.2 Mindeststandards

Achsenbedienung in der Kernzone
Für die Kernzone wird die Festlegung der Mindestbedienungshäufigkeit auf die wichtigen Verkehrsachsen des ÖPNV bezogen. Die Auswahl der Achsen bezieht die bestehenden Straßenbahnlinien und Verkehrsstraßen mit besonderer Bedeutung für den Busverkehr ein, so dass insgesamt eine weitestgehende Flächenerschließung der Kernzone für auf das Stadtzentrum bezogene Verkehrsbeziehungen erreicht wird.

Karl-Liebknecht-Straße – eine Achse in der Kernzone mit hohem Bedienungsstandard.

Lindenthal in der Außenzone d wird jetzt durch die Linie 90 tagsüber alle 20 Minuten bedient (Mindeststandard: 30 min). Für die Verbindung in das benachbarte Breitenfeld (Außenzone e) gilt der 60-Minuten-Takt als Mindeststandard.

Ausgehend von der „Verkehrsbedeutung" der jeweils erschlossenen Teilräume, die u.a. auch deren Zentrumsfunktionen berücksichtigt, werden die Achsen abschnittsweise nach vier Bedienungskategorien (a, b, c und d) differenziert. Für diese werden für die Haupt- und Normalverkehrszeit sowie für die Schwach- und Wochenendverkehrszeit unter Berücksichtigung der für diese Verkehrszeiten festgelegten Bedienungs-Grundtakte folgende Mindestbedienungshäufigkeiten (Anzahl der Fahrten je Richtung und Stunde) festgelegt:

Mindestbedienungsstandards in der Kernzone
(Anzahl der Fahrten [1] je Richtung und Stunde auf ausgewählten Achsen)

Bedienungskategorie	Haupt- und Normalverkehrszeit	Schwach- und Wochenendverkehrszeit
a	12	4
b	6	4
c	3	2
d	2	1 [2]

[1] Die Anzahl der Fahrten muss im Durchschnitt der jeweiligen Verkehrszeit erreicht werden.
[2] Die Bedienung kann auch durch Anruf-Linien-Taxi erfolgen.

Die Zuordnung der Achsabschnitte zu den Bedienungskategorien ist der Karte 8 zu entnehmen.

Der 5-Minuten-Takt in der Bedienungskategorie a betrifft Strecken, die – u. a. aufgrund von Linienüberlagerungen – von zurzeit mehr als 15.000 Fahrgästen täglich genutzt werden; wenn auf einzelnen Strecken die Fahrgastzahl durch Veränderung der Linienführung oder aus anderen Gründen unter diesen Schwellenwert fällt, reicht dort eine Bedienung entsprechend der Kategorie b aus. Bei Busbedienung sind Abweichungen von der dargestellten Achslage möglich, wenn die Bedienung im Einzugsbereich der Trasse dadurch insgesamt verbessert wird. Als Abweichung im Einzelfall kann in der Friedrich-Ebert-Straße in den Schwachverkehrszeiten von der Einhaltung des Mindeststandards abgesehen werden. An den Werktagen zwischen Weihnachten und Silvester sowie am Neujahrsmorgen dürfen bei offensichtlich fehlendem Bedarf die Mindeststandards ebenfalls unterschritten werden.

Für die Teile der Kernzone, die nicht im Einzugsbereich (300 / 500 m) der dargestellten Achsen liegen, stellen die in Abschn. 4.4 genannten Mindeststandards für die Erschließung der Teilräume zugleich Mindestbedienungsstandards dar (Bedienung zur Haupt- und Normalverkehrszeit mindestens zweimal und in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit mindestens einmal pro Stunde und Richtung).

Im Vergleich zum Fahrplanangebot 2006 / 07 erfordert die Einhaltung dieser Mindeststandards zusätzliche Verkehrsangebote für die in Abschnitt 2.3.2 aufgeführten schlecht erschlossenen Teilräume der Kernzone.

Fahrtenangebot Außenzone – Kernzone
Für die Außenzone wird die Festlegung der Mindestbedienungshäufigkeiten nicht auf Achsen, sondern auf Teilräume (in Anlehnung an die statistischen Gebiete) bezogen. Damit wird den Verkehrsbetrieben freigestellt, auf welchen Wegen und über welche Umsteigepunkte die Verbindungen mit der Kernzone hergestellt werden, solange die Mindeststandards zur Erschließung der Teilräume (Abschn. 4.4) sowie zu den Reise- und Umsteigezeiten (Abschn. 4.6) eingehalten werden.

Für Teilräume mit einer für die Außenzone vergleichsweise hohen Verkehrsbedeutung (z.B. Knauthain, Liebertwolkwitz, Portitz) wird eine flächenbezogene Mindestbedienung entsprechend der Kategorie d festgelegt, für die übrige, überwiegend ländlich geprägte Außenzone mit kleineren, dörflichen Ortskernen (z.B. Breitenfeld, Kleinpösna, Rehbach) eine weitere Kategorie e eingeführt; für diese Kategorien sollen die folgenden Mindestbedienungshäufigkeiten (Fahrten je Stunde und Richtung) gelten:

Mindestbedienungsstandards in der Außenzone
(Anzahl der Fahrten [1] je Richtung und Stunde zwischen Außen- und Kernzone)

Bedienungskategorie	Haupt- und Normalverkehrszeit	Schwach- und Wochenendverkehrszeit
d	2	1 [2]
e	1 [2]	1 [2]

[1] Die Anzahl der Fahrten muss im Durchschnitt der jeweiligen Verkehrszeit erreicht werden.
[2] Die Bedienung kann auch durch Anruf-Linien-Taxi erfolgen.

Die Zuordnung der Teilräume zu den Bedienungskategorien ist der Karte 8 zu entnehmen.

Im Vergleich zum Fahrplanangebot 2006 / 07 erfordert die Einhaltung dieser Mindeststandards zusätzliche Verkehrsangebote für die in Abschnitt 2.3.2 aufgeführten schlecht erschlossenen Teilräume der Außenzone.

In den großen Gewerbegebieten der Bedienungskategorie e (Güterverkehrszentrum, BMW) soll im Tagesverkehr mindestens ein Stundentakt angeboten werden; darüber hinaus sind die Spitzenzeiten des Bedarfs entsprechend den Erfordernissen der Beschäftigten und Kunden bei der Fahrplanabstimmung besonders zu berücksichtigen.

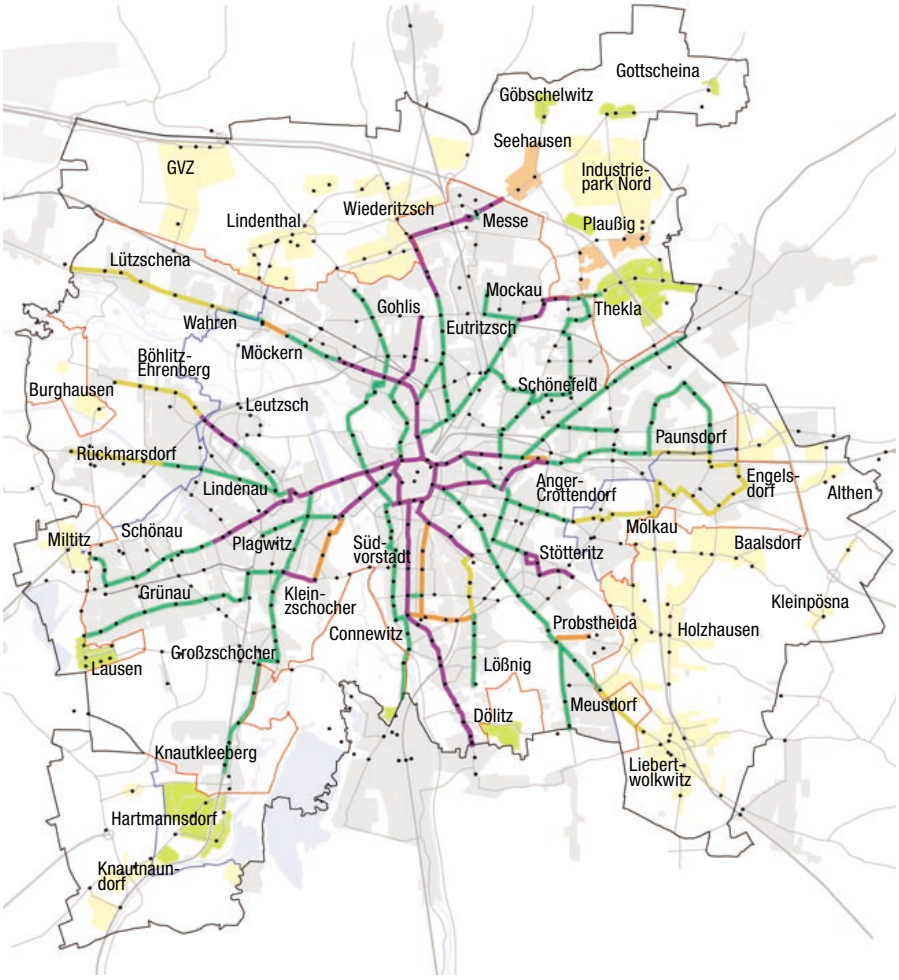
Ansätze für Leistungsreduzierungen bestehen dort, wo das aktuelle Fahrplanangebot über dem Mindeststandard liegt. Diese Reduzierungspotenziale tatsächlich umzusetzen, ist eine schwierige Aufgabe, die von den Leipziger Verkehrsbetrieben wahrgenommen wird. Dabei ist zu beachten, dass nicht jede Verringerung der Bedienungshäufigkeit zu einer Ergebnisverbesserung führt, da stets die entsprechenden Einnahmeausfälle gegengerechnet werden müssen. Auch die tatsächlich vorhandene Nachfrage, die Überlagerung von Linien sowie fehlende Wendemöglichkeiten können einer Leistungsreduzierung auf den Mindeststandard entgegenstehen. Die erzielbaren Einsparungen sind zudem von Linie zu Linie sehr unterschiedlich.

Mindeststandards 1 – 1

Mindeststandard für Radialverbindungen NVP 2007 im Vergleich zum NVP 1998 (Montag bis Freitag 6.00 Uhr – 19.30 Uhr)

- Standard jetzt höher
- Standard gleich geblieben
- Standard gesenkt
- Kein Vergleich möglich

- Zugangsstellen
- Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn / Straßenbahn / Bus
- Stadtgrenze
- Stadtgrenze 1998
- Grenze Kern- / Außenzone



Die nebenstehenden Karten zeigen die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2007) vorgeschlagenen Mindeststandards für Radialverbindungen im Vergleich mit den Mindeststandards des Nahverkehrsplans 1998 bzw. mit dem tatsächlichen Fahrplanangebot 2006 / 07 (wochentags 6.00 bis 19.30 Uhr). Daraus wird deutlich, dass:

- im Nahverkehrsplan 2007 keine wesentlichen Veränderungen zu den Mindeststandards von 1998 vorgeschlagen werden,
- die aktuelle Bedienungshäufigkeit im Straßenbahnnetz im Wesentlichen nur dort über den Mindeststandard hinausgeht, wo mehrere Linien sich überlagern,
- einige wenige Bereiche der Außenzone eine Bedienung oberhalb der Mindeststandards erhalten.

Mindeststandards 1 – 2

Mindeststandard für Radialverbindungen NVP 2007 im Vergleich zur Bedienungshäufigkeit gemäß Fahrplan 2006 / 07 (Montag bis Freitag 6.00 Uhr – 19.30 Uhr)

- Angebot über dem Mindeststandard (mehr als 3 Fahrten)
- Angebot über dem Mindeststandard (1 – 3 zusätzliche Fahrten)
- Angebot entspricht dem Mindeststandard
- Angebot unterhalb des Mindeststandard

- Zugangsstellen
- Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn / Straßenbahn / Bus
- Stadtgrenze
- Grenze Kern- / Außenzone

Karte 2
Mindeststandards 1

Erschließung der Teilräume

Kernzone: 80 % der Einwohner/ Beschäftigten sollen in höchstens 300 m (500 m bei S-Bahn und Eisenbahnregionalverkehr) Entfernung eine Zugangsstelle vorfinden, die in der HVZ/NVZ mindestens zweimal, in der SVZ/WVZ einmal stündlich bedient wird.

Außenzone: 80 % der Einwohner/ Beschäftigten sollen in höchstens 500 m Entfernung eine Zugangsstelle vorfinden, die in der HVZ/NVZ mindestens stündlich, in der SVZ/WVZ zweistündlich bedient wird.

Bedienungshäufigkeit

Fahrten je Stunde und Richtung
– auf den dargestellten Achsen der Kernzone

	HVZ/NVZ	SVZ/WVZ
	12 ✳)	4
	6	4
	3	2
	2	1

✳) Bei weniger als 15.000 Fahrgästen tägl. reichen 6 Fahrten je Stunde und Richtung aus.

– zwischen Außen– und Kernzone

	HVZ/NVZ	SVZ/WVZ
	2	1
	1	1

Reisezeiten

für Verbindungen mit dem Stadtzentrum

30 Min. 45 Min.

Umsteigezeiten

für Verbindungen mit dem Stadtzentrum

	HVZ/NVZ	SVZ/WVZ
	5 Min.	10 Min.
	10 Min.	10 Min.

Wichtige Verknüpfungspunkte

↔ Besondere Mindeststandards für Umsteigezeiten und Gestaltung der Zugangsstellen

HVZ = Hauptverkehrszeit NVZ = Normalverkehrszeit
SVZ = Schwachverkehrszeit WVZ = Wochenendverkehrszeit

Kernzone/Außenzone

Zugangsstellen

Gewerbeflächen

Sonstige Siedlungsflächen

Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn/ Straßenbahn / Bus

✳✳) 1 Fahrt je Stunde und Richtung während der Öffnungszeiten des Freizeitparks bei Finanzierung der Leistung durch den Park

Quelle: Amt für Verkehrsplanung

0 1 2 3 4 5
km

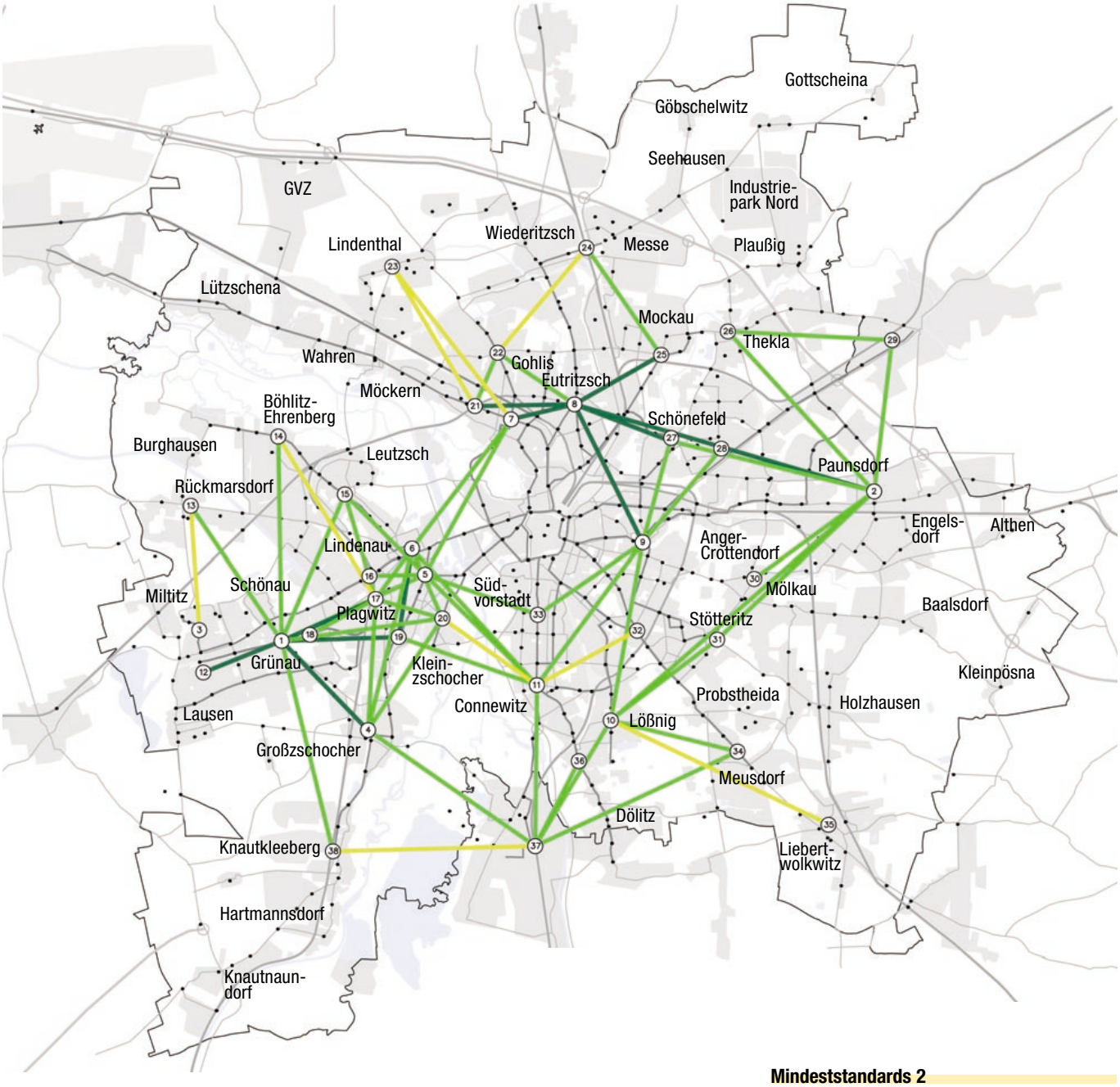
Einhaltung der Mindeststandards gemäß Abschnitt 4.5.2 / 4.6.2 auf ausgewählten Tangentialverbindungen

	Zentrum	K	Zentrum	K	K	Entf. (m)	HVZ/NVZ								SVZ/WVZ							
							Soll - Ziel		Ist - 1.Verbindung			Ist - 2.Verbindung			Soll - Ziel		Ist - 1.Verbindung			Ist - 2.Verbindung		
							Fahrtzeit	Fahrten/h	Fahrtzeit	Fahrten/h	Umsteigepunkte/Verkehrsmittel	Fahrtzeit	Fahrten/h	Umsteigepunkte/Verkehrsmittel	Fahrtzeit	Fahrten/h	Fahrtzeit	Fahrten/h	Umsteigepunkte/Verkehrsmittel	Fahrtzeit	Fahrten/h	Umsteigepunkte/Verkehrsmittel
1	Allee-Center	9	Adler	9	1	2810	15	6	15	4	Schönauer/Ratzelstraße (65/1,2)	17	6	Lindenau Bushof (9\16/60)	15	4	19	4	Lindenau, Bushof (8,15/60)	22	2	Angerbrücke (8,15/3,13)
2	Allee-Center	9	An der Kotsche/Mittitzer Allee	8	1	2160	15	6	6	4	direkt: Bus 65 - Hst. Straße Am See	3	2	direkt S 1	15	4	5	2	direkt: Bus 65	3	2	direkt S 1
3	Allee-Center	9	Plagwitz	8	1	3400	20	6	21	6	Angerbrücke (8,15/13,3)				20	4	18	4	Angerbrücke (8,15/3,13)			
4	Allee-Center	9	Plagwitz Bf	8	1	2320	15	6	12	6	Lindenau, Bushof (8,15/60)	5	2	direkt S1	15	4	5	2	direkt S1	15	2	Lindenau, Bushof (8,15/60)
5	Allee-Center	9	Südwestzentrum	8	1	2840	15	6	9	4	direkt: Bus 65 - Hst. Bf. Großzschocher				15	4	9	2	direkt: Bus 65 - Hst. Bf. Großzschocher			
6	Allee-Center	9	Könneritzstraße	7	2	3760	20	4	19	4	Schönauer / Ratzelstr. (65/1,2)				20	2	28	4	Westplatz (8,2)	28	2	Schönauer / Ratzelstr. (65/1,2)
7	Allee-Center	9	Löwencenter	7	2	3580	20	4	17	1	Mittitz (8,15/129)	23	1	Lindenauer Markt (8,15/131)	20	2	25	2	Lindenauer Markt (8,15/130,131)			
8	Allee-Center	9	Rathaus Leutzsch	7	2	3560	20	4	22	6	Lindenauer Markt (8,15/7)				20	2	22	4	Lindenauer Markt (8,15/7)			
9	Allee-Center	9	BE, Leipziger Straße	6	2	4190	20	4	28	6	Lindenauer Markt (8,15/7)	27	1	Mittitz (8,15/129)	20	2	27	4	Lindenauer Markt (8,15/7)			
10	Allee-Center	9	Knauthain	6	2	4730	20	4	23	3	Bismarckstraße (65/3,13)				20	2	23	2	Bismarckstraße (65/3,13)			
11	PC & Engelsdorf	8	Eutritzsch	9	1	6620	30	6	33	6	direkt: Bus 90				30	4	31	4	direkt: Bus 90	37	2	Hauptbahnhof (7/16)
12	PC & Engelsdorf	8	Gorkistraße	8	2	4190	20	4	23	6	direkt: Bus 90				20	2	20	4	direkt: Bus 90			
13	PC & Engelsdorf	8	Holzhäuser Str./Kolmstraße	8	2	4730	20	4	22	2	Th.-Heuss-Str. (7/79)	41	6	Reudnitz, Koehlerstraße (7/4)	20	2	26	1	Bf. Paunsdorf (S11/79)	29	2	Th.-Heuss-Str. (90/79)
14	PC & Engelsdorf	8	J.-Marchlewski-Str./Bastleinstr.	8	2	3600	20	4	18	6	direkt: Bus 90				20	2	20	2	Strbhf Paunsdorf (7,90)			
15	PC & Engelsdorf	8	Taucha	8	2	3470	20	4	18	3	Portitzer Allee (3/13)	17	1	direkt: Bus 178	20	2	27	2	Portitzer Allee (3/13)			
16	PC & Engelsdorf	8	Thekla	8	2	4930	20	4	34	3	B.-Brecht-Str. (90/70)				20	2	32	4	B.-Brecht-Str. (90/70)			
17	PC & Engelsdorf	8	Mölkau, Gemeindeamt	7	2	3080	20	4	19	2	direkt: Bus 72	17	2	Th.-Heuss-Str. (7/79)	20	2	18	2	direkt: Bus 72/73			
18	PC & Engelsdorf	8	Moritzhof	8	2	7550	30	4	33	2	Th.-Heuss-Str. (7/79)	42	6	Augustusplatz (7/16)	30	2	42	4	Augustusplatz (7/16)			
19	Eutritzsch	9	Gohlis-Mitte	8	1	1390	15	6	6	6	direkt: Bus 90				15	4	5	4	direkt: Bus 90	9	2	Chausseehaus (16/11)
20	Eutritzsch	9	Gorkistraße	8	1	2450	15	6	12	6	direkt: Bus 90				15	4	9	4	direkt: Bus 90			
21	Eutritzsch	9	Mockauer Straße	8	1	2140	15	6	14	6	Delitzscher / Essener Str. (16/80)				15	4	19	4	Delitzscher / Essener Str. (16/80)	14	2	Apelstraße (14/9)
22	Eutritzsch	9	Reudnitz	8	1	3260	20	6	17	6	Hauptbahnhof (16/4,7)				20	4	16	4	Hauptbahnhof (16/4,7)			
23	Eutritzsch	9	Gohlis-Park-Nord	7	2	1980	15	4	11	6	Coppiplatz (90/4)	12	3	Delitzscher / Essener Str. (14/80)	15	2	12	4	Delitzscher / Essener Str. (14,16/80)	19	4	Coppiplatz (90/4)
24	Eutritzsch	9	Möckern/Axis Passage	8	1	2750	15	6	9	6	direkt: Bus 90				15	4	8	4	direkt: Bus 90	12	2	Chausseehaus (16/11)
25	Gohlis-Mitte	8	Lindenauer Markt	8	2	3420	20	4	16	6	Waldplatz (4,7/8,15)				20	2	17	4	Waldplatz (4/7,15)			
26	Gohlis-Mitte	8	Plagwitz	8	2	4160	20	4	18	6	Waldplatz (4/3,13)				20	2	20	2	W.-Liebknecht-Platz (11/14)	21	2	Hauptbahnhof (11/13)
27	Gohlis-Mitte	8	Lindenth, Hauptstraße	6	3	3760	20	2	16	3	direkt: Bus 90				20	1	13	2	direkt: Bus 90			
28	Jupiterstraße	8	Löwencenter	7	2	2970	15	4	9	1	Mittitz (8,15/129)	28	2	Lindenauer Markt (8,15/131,130)	15	2	30	2	Lindenauer Markt (8,15/130)			
29	Lindenauer Markt	8	Adler	9	1	1910	15	6	13	6	Angerbrücke (8,15/3,13)				15	4	10	4	Angerbrücke(8,15/3,13)			
30	Lindenauer Markt	8	Plagwitz Bf	8	2	1460	15	4	9	6	Lindenau, Bushof (8,15/60)				15	2	11	4	Lindenau, Bushof (8,15/60)	17	2	Henriettenstr. (8,15/S1)
31	Lindenauer Markt	8	Südwestzentrum	8	2	3960	20	4	21	6	Angerbrücke (8,15/3,13)				20	2	20	4	Angerbrücke (8,15/3,13)			
32	Lindenauer Markt	8	Connewitz Kreuz	7	2	4050	20	4	20	6	W.-Leuschner-Platz (8/11)				20	2	21	4	W.-Leuschner-Platz (8/10)	28	4	Goedelerring (7/9)
33	Lindenauer Markt	8	Könneritzstraße	7	2	1580	15	4	17	6	Westplatz (8/2)				15	2	16	4	Angerbrücke/Adler (15/3,13/1)			
34	Moritzhof	8	Franzosenallee	8	2	2750	15	4	22	6	R.-Lehmann-/Zwickauer/Naunhofer Str. (16/70/15)	13	2	Probstheida (79/15)	15	2	28	4	R.-Lehmann-/Zwickauer/Naunhofer Str. (16/70/15)	43	4	Hauptbahnhof (16/15)
35	Moritzhof	8	Holzhäuser Str./Kolmstraße	8	2	2950	15	4	12	2	direkt: Bus 79	23	2	Deutsche Bücherei (16/74)	15	2	16	1	Deutsche Bücherei (16/74)	26	4	R.-Lehmann-/Riebeck/Stötteritzer (16/70/4)
36	Moritzhof	8	Markkleeberg	8	2	2950	15	4	19	6	Connewitz Kreuz (10/9)				15	2	17	4	Connewitz Kreuz (10/9)			
37	Moritzhof	8	Reudnitz	8	2	4230	20	4	23	6	Augustusplatz (16/7)				20	2	21	4	Augustusplatz (16/7)			
38	Moritzhof	8	Liebertw., Leipziger Straße	5	3	4950	20	2	28	2	Probstheida/Meusdorf (79/15/171,172)	32	2	R.-Lehmann-/Naunhofer Str./Meusdorf (16/70/15/171)	20	1	54	2	Hauptbahnhof/Meusdorf (16/15/171)			
39	Plagwitz	8	Karl-Liebknecht-Str.	8	2	2450	15	4	14	6	Adler (60/3,13)				15	2	23	4	Adler (60/3,13)	23	4	Hauptbahnhof (3,13/10,11)
40	Plagwitz	8	Neulindenau	8	2	1600	15	4	14	6	Angerbrücke (3,13/7,8,15)	7	3	Plagwitz Bf (14/60)	15	2	13	4	Angerbrücke (3,13/15)			
41	Plagwitz	8	Connewitz Kreuz	7	2	3260	20	4	22	6	Adler und K-Eisner-/K.-Liebkn.-Str. (3,13/60/10,11)	22	3	Marschnerstr. und W.-Leuschner-Platz (14/2/10,11)	20	2	27	4	Hauptbahnhof (3,13/11)	30	4	Adler und K-Eisner-/K.-Liebkn.-Str. (3,13/60/10,11)
42	Plagwitz	8	Rathaus Leutzsch	7	2	2520	15	4	17	6	Angerbrücke (3,13/7)				15	2	24	4	Angerbrücke (3,13/7)			
43	Reudnitz	8	Gorkistraße	8	2	2270	15	4	8	6	direkt: Bus 70				15	2	8	4	direkt: Bus 70			
44	Reudnitz	8	J.-Marchlewski-/Bästleinstr.	8	2	2650	15	4	10	6	direkt: Bus 70				15	2	10	4	direkt: Bus 70			
45	Reudnitz	8	Karl-Liebknecht-Str.	8	2	3000	15	4	15	12	Augustusplatz (4,7/10,11)				15	2	19	4	Augustusplatz (4,7/10,11)	30	4	Riebeck/Oststr. (4/60)
46	Reudnitz	8	Connewitzer Kreuz	7	2	4000	20	4	16	6	direkt Bus 70	18	12	Augustusplatz (4,7/10,11)	20	2	15	4	direkt: Bus 70	22	4	Augustusplatz (4,7/10,11)
47	Südwestzentrum	8	Plagwitz Bf	8	2	2680	15	4	23	6	Adler (3,13/60)	22	3	Felsenkeller (3,13/14)	15	2	16	4	Adler (3,13/60)			
48	Südwestzentrum	8	Könneritzstraße	7	2	2860	15	4	14	6	Adler (3,13/1,2)				15	2	19	4	Adler (3,13/1,2)			
49	Südwestzentrum	8	Markkleeberg	8	2	4430	20	4	17	2	direkt Bus 65				20	2	17	2	direkt Bus 65			
50	Connewitz Kreuz	7	Adler	9	2	3150	20	4	16	6	K-Eisner-/K.-Liebkn.-Str. (10,11/60)				20	2	14	4	K-Eisner-/K.-Liebkn.-Str. (10,11/60)			
51	Connewitz Kreuz	7	Alte Messe	7	3	2070	15	2	9	6	direkt: Bus 70				15	1	9	4	direkt: Bus 70			
52	Connewitz Kreuz	7	Könneritzstraße	7	3	2540	15	2	18	6	K-Eisner-/K.-Liebkn.-Str. u. Rödelstr. (10,11/60(1,2)	22	6	W.-Leuschner-Platz (10,11/2)	15	1	20	4	K-Eisner-/K.-Liebkn.-Str. u. Rödelstr. (10,11/60(1,2)			
53	Markkleeberg	8	Bornaische Straße	8	2	2120	15	4	3	4	direkt: S2, RB, RE				15	2	3	3	direkt: S2, RB, RE			
54	Markkleeberg	8	Franzosenallee	8	2	4910	20	4	25	2	Naunhofer Str. (S2/15)	26	1	Probstheida (108/15)	20	2	31	2	Naunhofer Str. (S2/15)			
55	Markkleeberg	8	Connewitz Kreuz	7	2	2990	15	4	9	6	direkt: Straba 9				15	2	9	4	direkt: Straba 9			
56	Markkleeberg	8	Knauthain	6	3	4390	30*	2	30	1	Südwestzentrum (65/3,13)	40	1	Südwestzentrum (65/3,13)	30	1	24	2	Südwestzentrum (65/3,13)			
57	Plagwitz Bf	8	Grünauer Allee	7	2	1490	15	4	3	2	direkt S1				15	2	3	2	direkt S1			
58	Plagwitz Bf	8	Könneritzstraße	7	2	1580	15	4	10	6	Adler/Gießerstr. (60/1,2)				15	2	12	4	Adler/Gießerstr. (60/1,2)			
59	Plagwitz Bf	8	Rathaus Leutzsch	7	2	2410	15	4	18	6	Lindenau, Bushof u. Lindenauer Markt (60/8,15/7)				15	2	19	2	Bahnhof Leutzsch (S1/68)			
60	Plagwitz Bf	8	BE, Leipziger Straße	6	3	4520	20	2	24	6	Lindenau, Bushof u. Lindenauer Markt (60/8,15/7)				20	1	25	2	Lindenau Bushof und G.-Schwarz-Brücke (60/80/7)	40	2	Rückrichtung
61	Taucha	8	Thekla	8	2	4250	20	4	11	1	direkt Bus 81	27	1	Bf Thekla (RB/70)	20	2	20	1	Bf Thekla (RB/70)	35	2	H.-Liebmann-Str/Eisenbahnstr. (70/13)
62	Möckern / Axis Passage	8	Gohlis-Park-Nord	7	2	1460	15	4	10	6	Lindentahler Str. (10,11/4)	8	6	Slevogstr. (10,11/80)	15	2	12	4	Lindentahler Str. (10,11/4)			
63	Möckern / Axis Passage	8	Lindenth, Bahnhofstraße	6	3	3020	20	2	12	3	direkt Bus 90				20	1	10	2	direkt Bus 90			
64	Neue Messe	7	Mockauer Straße	8	2	2480	15	4	23	6	Delitzscher / Essener Str. (16/80)				15	2	18	4	Delitzscher / Essener Str. (16/80)			
65	Neue Messe	7	Gohlis-Park-Nord	7	3	3710	20	2	17	6	Delitzscher / Essener Str. (16/80)				20	1	14	4	Delitzscher / Essener Str. (16/80)			

* Da die tatsächlich gefahrene Wegstrecke deutlich über der Luftlinienentfernung liegt, wurde die Sollfahrtzeit der nächst höheren Entfernungskategorie angesetzt.

Verbindung mit leichten Defiziten

Verbindung mit schwerwiegenden Defiziten



Ausgewählte Zentren zur Festlegung von Mindestbedienungsstandards auf tangentialen Verbindungen

B-Zentrum

1 Allee-Center / Schönauer Ring
2 Paunsdorf Center / S-Bf. Engelsdorf

C-Zentrum

3 Jupiterstraße
4 Südwestzentrum (Großzschocher)
5 Plagwitz (Felsenkeller)
6 Lindenauer Markt
7 Axis-Passage (Huygensstraße / S-Bf. Möckern)
8 Eutritzsch (Eutritzscher Zentrum)
9 Reudnitz (Köhlerstraße / Breite Straße)
10 Moritzhof
11 Connewitzer Kreuz

D-Zentrum / Verknüpfungspunkt

12 An der Kotsche / Miltitzer Allee (Straße am See)
13 Löwencenter
14 Böhlitz-Ehrenberg (Südstraße)
15 Rathaus Leutzsch
16 Neulindenau (Lindenau Bushof / S-Bf. Lindenau)
17 Bf. Plagwitz
18 Grünauer Allee
19 Adler
20 Könneritzstraße (Stieglitzstraße)
21 Axis-Passage (Huygensstraße / S-Bf. Möckern)
22 Gohlis-Park-Nord (Landsberger / Max-Liebermann-Straße)
23 Lindenthal (Gemeindeamt)
24 Bf. Leipzig Messe
25 Mockauer Straße (Mockau Post)
26 Thekla (Neutzscher Straße)
27 Gorkistraße (Stöckelstraße)
28 J.-Marchlewski-Straße / Permoserstraße / Bästleinstraße (B.-Brecht-Straße)
29 Bf. Taucha
30 Mölkau (Gemeindeamt)
31 Holzhäuser Straße (Kolmstraße)
32 Alte Messe (Prager Straße / Altes Messegelände)
33 Karl-Liebknecht-Straße (Südplatz, K.-Eisner-Straße)
34 Franzosenallee (Curschmannstraße)
35 Liebertwolkwitz, Leipziger Straße (Schwarzes Roß)
36 Bornaische Straße (Raschwitzer Straße / S-Bf. Connewitz)
37 Bf. Markkleeberg
38 Knauthain (Knautkleeberg)

Mindeststandards 2
Tangentiale Verkehrsverbindungen

Bedienungshäufigkeit

Fahrten je Stunde und Richtung auf den dargestellten Achsen

	HVZ / NVZ	SVZ / WVZ
	6	4
	4	2
	2	1

HVZ = Hauptverkehrszeit
NVZ = Normalverkehrszeit
SVZ = Schwachverkehrszeit
WVZ = Wochenendverkehrszeit

Reisezeiten:

bis 3 km: 15 min
3 bis 5 km: 20 min
über 5 km: 30 min

B-, C-, D-Zentrum, Verknüpfungspunkt

Ausgewählte Tangentialverbindungen
Wege innerhalb des Stadtgebietes, die nicht auf das Stadtzentrum gerichtet sind und nicht ausreichend durch die o.g. „radialen" Mindeststandards abgedeckt werden, nehmen in ihrer Bedeutung tendenziell zu. Da solche Tangentialverbindungen überwiegend durch den Bus bedient werden und oft auf unterschiedlichen Wegen unter Nutzung verschiedener Umsteigepunkte abgewickelt werden können, werden die Mindeststandards hier nicht auf Achsen, sondern auf ausgewählte Relationen zwischen verkehrlich wichtigen Punkten im Stadtgebiet bezogen. Damit wird den Verkehrsbetrieben freigestellt, auf welchen Wegen und über welche Umsteigepunkte diese Verbindungen hergestellt werden, solange die Mindeststandards zur Bedienungshäufigkeit (s.u.) und zur Reisezeit (s. Abschn. 4.6.2) eingehalten werden.

Die ausgewählten Relationen beziehen sich auf die im Stadtentwicklungsplan „Zentren" festgelegten B-, C- und D-Zentren sowie auf einige weitere verkehrlich wichtige Punkte wie das Messegelände und die alte Messe.
Ausgewählt wurden solche Relationen, bei denen aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Quell- und Zielpunkte und ihrer räumlichen Lage zueinander ein relevantes Verkehrsaufkommen besteht oder realistischerweise bei entsprechend günstigen Verbindungen zu erwarten ist, das durch Kombination von Radialstrecken, für die Mindeststandards festgelegt sind, nicht ohne erhebliche Reisezeitverlängerungen abgedeckt werden kann.

Moritzhof – eines der Zentren, auf die sich die tangentialen Mindeststandards beziehen.

Ausgehend von der „Verkehrsbedeutung" der jeweiligen Ausgangs- und Zielpunkte (s. Abschn. 2.1.2) werden die ausgewählten Relationen nach drei Bedienungskategorien (I, II, III) differenziert. Für diese werden für die Haupt- und Normalverkehrszeit sowie für die Schwach- und Wochenendverkehrszeit Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Fahrten je Richtung und Stunde) festgelegt:

Zielstandards für die Bedienung von Tangentialverbindungen
(Anzahl der Fahrten [1] je Richtung und Stunde auf ausgewählten Verbindungen)

Bedienungskategorie	Haupt- und Normalverkehrszeit	Schwach- und Wochenendverkehrszeit
I	6	4
II	4	2
III	2	1

[1] Die Anzahl der Fahrten muss im Durchschnitt der jeweiligen Verkehrszeit erreicht werden.

Der Mindeststandard gilt als eingehalten, wenn bei einer kombinierten Bewertung der ausgewählten tangentialen Verbindungen nach den Zielstandards für die Bedienungshäufigkeit und für die Reisezeit (s. Abschn. 4.6.2) mindestens 90 % der Verbindungen keine schwerwiegenden Defizite und mindestens 50 % überhaupt keine Defizite aufweisen.

Die Zuordnung der ausgewählten Relationen zu den Bedienungskategorien ist der Karte auf S. 41 zu entnehmen. Verbindungen im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr werden auf die Bedienungshäufigkeit angerechnet.

Eine Überprüfung der Einhaltung dieses Mindeststandards hat ergeben, dass der kritische Faktor die Reisezeit ist, da die angestrebte Bedienungshäufigkeit auf allen ausgewählten Relationen erreicht wird, teilweise jedoch nur unter Berücksichtigung von reisezeitverlängernden Umwegen (s. Tab. vor S. 41). Zur Einhaltung des Reisezeit-Standards s. Abschn. 4.6.2.

Platzangebot, zusätzliche Fahrten
Über die festgelegten Mindestbedienungshäufigkeiten hinaus sind in Abhängigkeit von der Nachfrage insbesondere in der Hauptverkehrszeit Zusatzfahrten anzubieten, wenn dies erforderlich ist, um ein ausreichendes Platzangebot sicherzustellen.
Das Platzangebot einer Linie in einer Verkehrszeit soll als ausreichend gelten, wenn im Mittel aller Fahrten in der Spitzenstunde dieser Verkehrszeit die Zahl der Fahrgäste am Maximalquerschnitt die Kapazität der jeweils eingesetzten Fahrzeuge nicht übersteigt.

Als „Kapazität" der unterschiedlichen Fahrzeugtypen sind die – in der Tabelle unten – in der Spalte „Planung" aufgeführten Werte anzunehmen.

Weiterhin ist ein bedarfsgerechter Nachtverkehr anzubieten. Um den Verkehrsbetrieben die notwendige Flexibilität bei einer wirtschaftlichen Angebotsgestaltung zu gewähren, wird auf die Festegung gesonderter Bedienungshäufigkeiten für die Hauptverkehrszeit und den Nachtverkehr verzichtet.

Kapazitäten der Fahrzeugtypen und Zugzusammenstellungen der LVB

Fahrzeugtyp und Zusammenstellung	Sitzplätze	Stehplätze	Planung
Straßenbahn			
T4D-M	26	43	42
B4D-M	29	49	50
NB4 33	39	52	
T6A2	28	47	48
B6A2	29	51	51
NGT8	62	79	91
Leoliner	39	79	67
Classic XXL	105	160	158
Bus			
Standardbus	34	64	42
Gelenkbus	46	113	65

Quelle: LVB, 2006

4.5.3 Weitere Empfehlungen

Stadt-Umland-Linien im LVB / Leobus-Bedienungsgebiet
Das Bedienungsgebiet der LVB (einschließlich Leobus) umfasst neben der Stadt Leipzig auch eine Reihe von Gemeinden des engeren Umlandes. Da die außerhalb der Stadtgrenzen erbrachten Verkehrsleistungen nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt liegen, wird hinsichtlich der für diese Relationen gültigen Bedienungsstandards auf die Nahverkehrspläne des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig sowie der umliegenden Kreise verwiesen. Der Nahverkehrsplan des Kreises Leipziger Land sieht als Mindestangebot zwischen den Grundzentren dieses Kreises und der Stadt Leipzig einen Stundentakt vor.

Wegen der besonderen funktionalen und verkehrsorganisatorischen Verflechtungen besteht jedoch ein besonderes Verkehrsinteresse der Stadt im Hinblick auf solche Bus- und Straßenbahnlinien, die sowohl Ziele im Stadtgebiet als auch im angrenzenden Umland bedienen. Im Rahmen ihrer Beteiligung bei der Aufstellung und Fortschreibung der genannten Nahverkehrspläne wird sich die Stadt deshalb dafür einsetzen, dass in den radialen Verkehrsbeziehungen zwischen Leipzig und den Unterzentren Schkeuditz, Taucha, Markkleeberg und Markranstädt Mindestbedienungsstandards erreicht werden, die denen der Kernzone, Kategorie b entsprechen, in den Verkehrsbeziehungen mit den übrigen Gemeinden und Ortsteilen des Bedienungsgebietes der Kategorie d. Die angestrebten Zielstandards für ausgewählte tangentiale Verbindungen zwischen Leipziger Zielen und Markkleeberg bzw. Taucha sind der Karte auf Seite 41 zu entnehmen. Die Stadtgrenzen überschreitende Angebote sind mit den jeweils betroffenen benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen.

Einen Sonderfall stellt die Anbindung des die Stadtgrenze übergreifenden Freizeitparks Belantis dar. Für die Verbindung mit dem Bahnhof Knauthain wird ein Mindeststandard von einer Fahrt pro Stunde während der Öffnungszeit des Parks vorgeschlagen, soweit die Finanzierung durch die Betreiber der Anlage erfolgt. Angesichts steigender Besucherzahlen und weiterer Entwicklungen in diesem Bereich ist dieser Mindeststandard regelmäßig zu überprüfen. Weiterhin sollte bei einer entsprechend positiven Entwicklung der Bergbaufolgelandschaft im Südraum auch die Einrichtung einer Busverbindung vom Bahnhof Knauthain nach Gaschwitz geprüft werden. Durch die geplante Fuß-/Radwegbrücke über die Weiße Elster in Verlängerung der Erikenstraße, die auch für Busse nutzbar sein wird, kann die ÖPNV-Erschließung des Freizeitparks sowie des gesamten Südraumes wesentlich erleichtert werden.

Auf die Notwendigkeit einer finanziellen Beteiligung der jeweiligen Aufgabenträger an den die Stadtgrenze überschreitenden Verkehrsverbindungen wird hingewiesen.

Schienenpersonennahverkehr
Für die Strecken der S-Bahn und der Regionalbahn können aufgrund der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig nur Empfehlungen gegeben werden. Im Rahmen ihrer Mitgliedschaft im Zweckverband wird die sich die Stadt Leipzig dafür einsetzen, dass die Haltestellen mit wesentlicher innerstädtischer Verkehrsbedeutung in der Haupt- und Normalverkehrszeit mindestens im 20-Minuten-Takt und in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit mindestens im 30-Minuten-Takt bedient werden; dies gilt für die Kursbuchstrecke 501.1 Miltitzer Allee – Hauptbahnhof, für die Stecke 501.2 Hauptbahnhof – Markkleeberg – (Gaschwitz), für die Haltestellen Paunsdorf, Engelsdorf, Stötteritz und Leipzig Messe sowie für die Kursbuchstrecke 505.10 (Halle – Schkeuditz –) Lützschena – Leipzig Hbf. Die Verbindung zwischen dem Flughafen Leipzig-Halle, der Messe und dem Leipziger Hauptbahnhof (Flughafen-Express) soll in den für den Flugverkehr relevanten Zeiten mindestens halbstündlich sowie mit einem bedarfsgerechten Mindestangebot auch nachts bedient werden.

Im Übrigen wird sich die Stadt Leipzig dafür einsetzen, dass für die sonstigen Schienenverkehrshalte im Stadtgebiet mindestens die im Nahverkehrsplan des Zweckverbandes vorgesehenen Bedienungsstandards in dessen Fortschreibung übernommen und umgesetzt werden, und dass die benachbarten Mittelzentren in der Hauptverkehrszeit und in der Normalverkehrszeit mindestens stündlich und in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit mindestens zweistündlich ohne Umsteigen mit Schienenverkehrsmitteln von Leipzig aus erreicht werden können, die Unterzentren des Umlandes mit höchstens einmaligem Umsteigen.

Regionalbus Leipzig – Merseburg

Regionalbusverkehr
Da der Regionalbus nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt liegt und nur in sehr geringem Umfang innerstädtische Verkehrsverbindungen abdeckt, gibt der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig hierfür keine Bedienungsstandards vor. Auf die Nahverkehrspläne des ZVNL und der benachbarten Landkreise wird verwiesen. Soweit die Erreichbarkeit der umliegenden Mittel- und Unterzentren entsprechend den o.g. Bedienungsstandards mit Schienenverkehrsmitteln nicht gewährleistet werden kann, sollten entsprechende Regionalbuslinien zum Leipziger Hauptbahnhof angeboten werden. Ziel der Stadt ist es, die übrigen Regionalbuslinien auf Verknüpfungspunkte mit der S-Bahn bzw. der Stadtbahn am Stadtrand zu orientieren; dabei sind die Kriterien des MDV für den Abbau konkurrierender Parallelverkehre zu beachten.

4.6 Reisezeiten

4.6.1 Begriffsbestimmung

Wesentliches Qualitätskriterium für Angebote des öffentlichen Nahverkehrs ist die Reisezeit. Für den Kunden ist dabei i.d.R. die Gesamtreisezeit vom Antritt bis zum Ende seines jeweiligen Weges von vorrangigem Interesse. Die Gesamtreisezeit setzt sich zusammen aus dem Weg zur Ausgangshaltestelle, der Wartezeit, der Fahrtzeit, ggf. erforderlichen Umsteigezeiten (Übergangszeiten und Wartezeiten) sowie dem Weg von der Zielhaltestelle bis zum Zielpunkt der Reise. Dabei werden Wartezeiten und Umsteigezeiten, in geringerem Maße auch durch Umwege bedingte Zusatzfahrzeiten, da sie offenkundige Verlustzeiten darstellen, besonders negativ bewertet. Standards zur Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr müssen bei allen Bestandteilen der Gesamtreisezeit ansetzen.

4.6.2 Mindeststandards und Empfehlungen

Hinsichtlich der Wege zur Ausgangshaltestelle und von der Zielhaltestelle zum eigentlichen Reiseziel wird durch die Mindeststandards der Erschließung (Einzugsbereiche von 300 bzw. 500 m) ein Grundstandard vorgegeben, hinsichtlich der Wartezeiten durch die Festlegung von leicht merkbaren Bedienungstakten und abgestuften Mindestbedienungshäufigkeiten.

Fahr- und Umsteigezeiten
Für die Fahr- und Umsteigezeiten sollen folgende Mindeststandards gelten: **Der Promenadenring um das Stadtzentrum soll in der Regel mit höchstens einmaligem Umsteigen innerhalb von 30 Minuten aus der Kernzone bzw. innerhalb von 45 Minuten aus der Außenzone mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein (Fahrzeit und Umsteigezeit).**

Nach dem Fahrplan 2006 / 07 wurde dieser Standard in der Haupt- und Normalverkehrszeit fast überall im Stadtgebiet erreicht (soweit eine Bedienung im Sinne der Mindeststandards für die Erschließung gemäß Abschn. 4.4.2 gegeben war). Lediglich in der Relation Knautnaundorf – Stadtzentrum wird eine Fahrtzeit von etwa 50 Minuten (mit der Regionalbahn alle zwei Stunden nur 25 min) benötigt.

Auf den ausgewählten tangentialen Verbindungen sollen, in Abhängigkeit von der Entfernung (Luftlinie) folgende Reisezeiten (einschließlich Umsteigezeit) nicht überschritten werden (Zielstandard): bis 3 km:15 min, 3 bis 5 km: 20 min, über 5 km: 30 min. Der Mindeststandard gilt als eingehalten, wenn bei einer kombinierten Bewertung der ausgewählten tangentialen Verbindungen nach den Zielstandards für die Bedienungshäufigkeit (s. Abschn. 4.5.2) und die Reisezeit mindestens 90 % der Verbindungen keine schwerwiegenden Defizite (Überschreitung der Reisezeit um mehr als 50 %) und mindestens 50 % keine Defizite aufweisen.

Unter Berücksichtigung des bestehenden Verkehrsangebotes, und weil eine ausreichende Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel auf tangentialen Verbindungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten oft schwierig zu realisieren ist, werden die o.g. Bedienungsdefizite zunächst in Kauf genommen; im Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten soll mittelfristig jedoch auf allen Relationen der Zielstandard angestrebt werden.

Nach dem Fahrplanangebot 2006 / 07 weisen drei der 65 ausgewählten tangentialen Relationen zu allen Verkehrszeiten und weitere fünf in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit schwerwiegende Defizite im Hinblick auf die Einhaltung der Zielstandards auf (s. Abschn. 4.5.2). Darüber hinaus weisen 30 Relationen in der Haupt- und Normalverkehrszeit und 26 Relationen in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit leichte Defizite auf (s. Tab. 14). Die Überprüfung der Fahrtzeiten auf den ausgewählten Relationen wird vom Aufgabenträger wahrgenommen, der bei Nicht-Einhaltung der Standards entsprechende Veränderungsvorschläge gegenüber dem Verkehrsunternehmen machen wird.

Im Wettbewerb zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem motorisierten Individualverkehr ist das Verhältnis der Reisezeiten zwischen diesen beiden Verkehrsarten von besonderem Interesse. Es sollte als Zielstandard einen Wert von 1,5 nicht überschreiten (d.h. die Gesamtreisezeit sollte mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr als das 1,5fache der mit dem Auto benötigten Zeit betragen). Da eine flächendeckende Überprüfung dieses Standards praktisch nicht möglich ist, wird er als Empfehlung formuliert und nicht als Mindeststandard vorgegeben. Wo er im Einzelfall nachweisbar nicht erreicht wird, sollen mit Vorrang Beschleunigungsmöglichkeiten geprüft werden.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
Wesentliche Ursachen für Fahrplanabweichungen sollen durch die Verkehrsunternehmen identifiziert und – soweit erforderlich gemeinsam mit der Stadt – durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden, mit der Zielsetzung, einen Pünktlichkeitsgrad von mindestens 98 % aller Fahrten, bezogen auf den Kalendermonat, zu erreichen. Als unpünktlich sollen dabei Fahrplanabweichungen von mehr als 3 Minuten gelten. Verfrühungen sind grundsätzlich unzulässig.

Wo entsprechende Kommunikationsmöglichkeiten bestehen, sollen den Fahrgästen absehbare oder bereits eingetretene Abweichungen vom Fahrplan angekündigt werden (Vorinformation bei vorhersehbaren Störungen im Betriebsablauf, dynamische Fahrgastinformation, Lautsprecheransagen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen). Der Zuverlässigkeitsgrad soll durch Sicherung wichtiger Verknüpfungen auch bei unpünktlichen Kursen erhöht werden (Anschlusssicherung, s. Abschn. 4.7.2).

4.7 Netzverknüpfung

4.7.1 Begriffsbestimmungen

Die Umsteigezeiten an Verknüpfungspunkten sollen soweit wie möglich minimiert werden und jedenfalls ein zumutbares Maß nicht überschreiten. Als zumutbar wird im Nahverkehrsplan eine Übergangszeit von bis zu 10 Minuten angenommen. Dies entspricht den Ansätzen in den Nahverkehrsplänen vergleichbarer Städte, die i.d.R. von einer anzustrebenden Übergangszeit von 5 Minuten und der Notwendigkeit einer Anschlusssicherung bei einer Taktfrequenz von mehr als 10 Minuten ausgehen. Bei größeren Taktzeiten wird eine entsprechende Fahrplanabstimmung, ggf. in Verbindung mit Maßnahmen zur Anschlusssicherung erforderlich; in besonders gelagerten Fällen kann auch eine Verkürzung oder Beschleunigung des Umsteigeweges zur Gewährleistung zumutbarer Umsteigezeiten beitragen. Wegen der höheren Taktabstände ist die Anschlussgestaltung vor allem in der Außenzone, während der Schwach- und Wochenendverkehrszeiten sowie im Nachtverkehr von besonderer Bedeutung.

Das Umsteigen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln ist an sehr vielen Punkten im Stadtgebiet möglich, im Interesse eines zügigen und effizienten Betriebsablaufes ist jedoch nicht an allen denkbaren Verknüpfungspunkten ein fahrplanmäßig gesicherter Anschluss herstellbar. Die Festlegung von Mindeststandards muss sich deshalb auf bestimmte für die Fahrgäste besonders wichtige Verknüpfungen beschränken. Der Nahverkehrsplan legt deshalb „wichtige Verknüpfungspunkte“ fest, auf die sich die folgenden Mindeststandards zur Qualität der Verknüpfungen beziehen; die wichtigen Verknüpfungspunkte sind in der Karte 2 dargestellt [5]. Viele der dargestellten Verknüpfungspunkte vermitteln Umsteigebeziehungen in mehrere Richtungen; darunter können auch Beziehungen von vergleichsweise geringer Bedeutung sein; diese werden im folgenden als „untergeordnete Umsteigebeziehungen“ angesprochen, wenn sie von weniger als 200 Fahrgästen pro Werktag (beide Richtungen) genutzt werden.

(5) In die Karte wurden alle Verknüpfungspunkte aufgenommen, die nach der VISUM-Analyse für 2005 mehr als 500 Umsteiger (Wochentags, beide Richtungen) aufweisen; außerdem eine Reihe von „Zwangspunkten“ auf Verbindungen zwischen dem äußeren Stadtraum und dem Zentrum sowie im Übergang von den Radialen zu stark befahrenen Tangentialverbindungen, wenn sie von mehr als 200 Umsteigern genutzt werden; außerdem wurden Verknüpfungspunkte aufgenommen, für die bereits heute eine Anschlusssicherung gewährleistet wird.

4.7.2 Mindeststandards und Empfehlungen

Fahrplanabstimmung und Anschlusssicherung

Bei Taktzeiten von mehr als 15 Minuten sollen an allen wichtigen Verknüpfungspunkten fahrplanmäßige Anschlüsse mit einer Übergangszeit von maximal 10 Minuten hergestellt werden; bei einem 15-Minuten-Takt ist ein solcher Anschluss anzustreben. Wo die Haltestellensituation und die fahrplanmäßige Übergangszeit dies erfordern, ist der Anschluss durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) oder durch andere geeignete Maßnahmen zu sichern.

Der Mindeststandard gilt nicht für untergeordnete Umsteigebeziehungen, die von weniger als 200 Umsteigern pro Werktag (beide Richtungen) wahrgenommen werden.

Auf Verbindungen mit dem Stadtzentrum sollen bei notwendigen Übergängen im festgelegten Achsennetz der Kernzone sowie von der Außenzone auf das Achsennetz der Kernzone (und umgekehrt) die folgenden Umsteigezeiten nicht überschritten werden:

Umsteigerelation	Haupt- und Normalverkehrszeit	Schwach- und Wochenendverkehrszeit
Kernzone / Kernzone	5 min	10 min
Außenzone Kategorie d[1] / Kernzone	5 min	10 min
Außenzone Kategorie e[1] / Kernzone	10 min	10 min

[1] Kategoriezuordnung s. Abschn. 4.5.2

Bei Übergängen aus der Kernzone bzw. der Außenzone auf die S-Bahn oder die Regionalbahn in Richtung Innenstadt (und umgekehrt) sollen an wichtigen Verknüpfungspunkten die gleichen maximalen Umsteigezeiten angestrebt werden. Die Pflicht einer entsprechenden Fahrplangestaltung liegt hier schwerpunktmäßig bei den Betreibern der straßengebundenen Verkehrsmittel.

Wo keine komplexen Fahrplanabhängigkeiten bestehen, z.B. bei Buszubringern zu einer Straßenbahn- oder S-Bahnhaltestelle ohne weitere relevante Verknüpfungen, ist ein unmittelbarer Anschluss mit maximal 3 Minuten Wartezeit anzustreben (5 Minuten im zubringenden Verkehr zur S- und Regionalbahn, da diese i.d.R. einen verspäteten Busanschluss nicht abwarten kann).

Am Verknüpfungspunkt Neue Messe wird der Anschluss von der Straßenbahn zum Bus gesichert.

Die bisher gesicherten Anschlüsse, insbesondere im Spät- und Nachtverkehr, sind weiterhin zu gewährleisten.

Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte

Die dargestellten „wichtigen Verknüpfungspunkte“ sind so auszugestalten, dass ein schneller und sicherer Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gewährleistet ist. Soweit in der örtlichen Situation erforderlich, ist die Orientierung durch ein Wegeleitsystem und sonstige geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Die Haltestellenbezeichnung ist für alle bedienten Linien zu vereinheitlichen. Bei der Ausstattung mit Anzeigetafeln zur dynamischen Fahrgastinformation, bei der barrierefreien und behindertenfreundlichen Ausgestaltung sowie bei der Realisierung der Mindestausstattung (s. Abschn. 4.8.2) sollen diese Verknüpfungspunkte Priorität erhalten. Ihre städtebauliche Gestaltung soll der verkehrlichen Bedeutung gerecht werden.

Diese Anforderungen gelten auch für die Verknüpfungen zwischen den Linien unterschiedlicher Verkehrsträger. Besondere Bedeutung haben hier die im Nahverkehrsplan des Zweckverbandes benannten Verknüpfungspunkte zwischen S- und Regionalbahn sowie Straßenbahn und Bus: Hauptbahnhof, Engelsdorf, Möckern, Leipzig Messe und Plagwitz, sowie darüber hinaus die Haltestellen Coppiplatz, Slevogtstraße, Stötteritz, Völkerschlachtdenkmal / Naunhofer Straße und Connewitz.

Im Einzelnen sind die räumlichen Gegebenheiten und die funktionalen Anforderungen an den wichtigen Verknüpfungspunkten, und damit die Möglichkeiten einer Optimierung der Umsteigesituation, jeweils unterschiedlich. Die Festlegung einheitlicher und überprüfbarer Mindeststandards (z.B. von maximalen Umsteigewegen) ist insofern nicht möglich.

Untersuchungsauftrag

Im Zuge der Umsetzung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll eine Schwachstellenanalyse der bestehenden Umsteigebeziehungen im Stadtgebiet durchgeführt werden, um festzustellen, wo die Mindeststandards zur Netzverknüpfung noch nicht eingehalten werden.

In diese Analyse sollen auch die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Straßenbahn einerseits und S- und Regionalbahn andererseits einbezogen werden. Dabei sollen auch die an den einzelnen Umsteigepunkten jeweils möglichen und notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlussbeziehungen und zur baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte untersucht werden.

Einbindung des Taxiverkehrs

Der Taxiverkehr stellt für bestimmte Wege, Tageszeiten, Verkehrsanlässe und Nutzergruppen, auch als Zubringer zu Bahnhöfen und Haltestellen, eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Bei allen Planungen im öffentlichen Straßenraum sollen die besonderen Anforderungen des Taxigewerbes angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehört insbesondere die Bereitstellung geeigneter Flächen für Taxistände an den Schwerpunkten des Bedarfs sowie an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die für den Zu- und Abbringerverkehr von Bedeutung sind. Untersuchungen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel sollen auch den Taxiverkehr in die Überlegungen einbeziehen.

Der Taxiverkehr soll insbesondere in den Abend- und Nachtstunden noch stärker mit dem normalen Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vernetzt werden, da Linientaxi, Anruf-Linien-Taxi oder Taxi-Shuttle-Dienste in Zeiten geringer Nachfrage unter Umständen wirtschaftlicher und zugleich nutzerfreundlicher sind (z.B. durch „Haustür-Service“), als Straßenbahn oder Bus.

Verknüpfung mit dem Individualverkehr
Mit der Erweiterung des S-Bahnnetzes und der schnellen Stadtbahnverbindungen soll durch ein Angebot an kostengünstigen Park&Ride Stellplätzen in der Region bzw. spätestens am äußeren Stadtrand der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtert und so das Kfz-Verkehrsaufkommen im inneren Stadtgebiet begrenzt werden. Voraussetzung für solche Angebote ist, dass der erreichbare Entlastungseffekt die Kosten der jeweiligen Maßnahme rechtfertigt und eine Konkurrenz zu bestehenden Zubringerbussen sowie eine Fehlnutzung wertvoller haltestellennaher Flächen durch ausgedehnte Parkplätze vermieden werden. Die Einrichtung von P+R-Angeboten setzt aus diesen Gründen jeweils entsprechende einzelfallbezogene Untersuchungen voraus; die „Potenzialanalyse Zubringerverkehr im Nahverkehrsraum Leipzig“ des ZVNL (2003) ist dafür ein Ausgangspunkt. Priorität bei der Umsetzung des P+R-Konzeptes hat im Leipziger Stadtgebiet der Veranstaltungsverkehr.

Der Erreichbarkeit der Zugangsstellen des öffentlichen Verkehrs für Fußgänger und Radfahrer aus dem engeren Einzugsbereich ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Dazu soll das Programm der Bereitstellung von Bike&Ride-Anlagen an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel bedarfsgerecht fortgeführt und verstärkt auf die S-Bahn-Haltepunkte ausgedehnt werden. Dabei sind kurze Wege zur Haltestelle sowie eine gute Einsehbarkeit als Schutz vor Diebstahl und Vandalismus wichtig. Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen soll mindestens im Umfang der gegenwärtigen Regelung erhalten bleiben und verstärkt beworben werden; eine einheitliche Regelung innerhalb des MDV ist anzustreben.
Die Fußgängerzuwege zu den Haltestellen sollen behindertenfreundlich und attraktiv gestaltet und möglichst umwegefrei geführt werden.

4.8 Infrastruktur und Fahrzeuge

4.8.1 Bahnkörper

Im Leipziger Straßenbahnnetz soll längerfristig der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,40 m ermöglicht werden, die gegenüber den bisher eingesetzten, 2,20 m bzw. – als Zwischenlösung – 2,30 m breiten Fahrzeugen einen besseren Fahrgastkomfort bieten. Dies bedeutet, dass bei Ausbauten und Umbauten im Gleisnetz nach Möglichkeit ein Gleismittenabstand von 2,80 m zu berücksichtigen ist, bei Mittelmasten mit einem entsprechenden Breitenzuschlag. Größere Fahrzeugbreiten, die eine Erhöhung des Sitzplatzangebotes ermöglichen würden, sind unter den städtebaulichen Rahmenbedingungen Leipzigs nicht vertretbar.

Die durchgängige Einführung von 2,40 m breiten Wagen würde Gleisbauarbeiten auf etwa 90 km Streckenlänge erfordern. Davon sind etwa 50 km im vorhandenen Fahrbahnraum ohne größere Einschränkungen für den Verkehrsablauf realisierbar, auf 40 km setzt ein Umbau weitergehende und meist kostenintensive Maßnahmen voraus (z.B. Reduzierung der Seitenräume, Ableitung des motorisierten Verkehrs auf andere Trassen, Dosierung des Verkehrszuflusses, Nutzungsbeschränkungen). Ein zusätzlicher Aufwand kann sich durch notwendige Leitungsverlegungen, durch Eigentumsverhältnisse, Interessen anderer Rechtsträger und bauliche Zwangspunkte ergeben. Bei begrenzter Straßenraumbreite können sich erhebliche Konflikte mit den Flächenansprüchen anderer Verkehrsarten sowie mit dem Ziel einer Begrünung der Straßenräume ergeben. Aus diesen Gründen ist die Schaffung der baulichen Voraussetzungen für den Einsatz breiterer Fahrzeuge ein langfristig anzulegendes Projekt, dessen Umsetzung zunächst beschränkt wird auf die vorgesehenen Stadtbahnstrecken und auf Bereiche, die ohnehin

Geschlossener Bahnkörper in städtischen Räumen, Rasengleis im landschaftlichen Umfeld.

für eine Gleiserneuerung anstehen, soweit dort keine größeren Zusatzaufwendungen oder Konflikte mit anderen Zielen entstehen.

Bei Gleisbaumaßnahmen sind besonders lärmarme und lärmmindernde Bauweisen vorzusehen. Die noch gut 50 km Streckenlänge, die mit Großverbundplatten hergestellt sind, sollen zügig erneuert werden.

Bei der Entscheidung über die Gestaltung der Betriebsanlagen und insbesondere des Bahnkörpers sind die davon berührten funktionalen und gestalterischen Anforderungen an den Straßenraum in ihrer Gesamtheit zu ermitteln und abzuwägen. In Straßen und auf Plätzen mit eigenständigem Raumcharakter soll die Straßenbahn so einfach und unaufdringlich wie möglich in den Raum integriert werden; dabei sind die Förderbedingungen zu beachten.

Die Ausbildung des Bahnkörpers ist insbesondere abhängig von den Platzverhältnissen und von dem Raumtyp, dem die Straße zuzuordnen ist:
- Soweit die Gesamtbreite der Straße unter Berücksichtigung der Flächenansprüche der Seitenräume ausreicht und die stadträumliche Situation es zulässt, sollen i.d.R. besondere Bahnkörper mit geschlossenem Oberbau angelegt werden. In Geschäftsstraßen mit hohem Querungsbedarf ist davon auszugehen, dass die Bahnkörper zugleich als Querungshilfe genutzt werden. Um das einheitliche Erschei-

nungsbild des Fahrbahnbereichs zu wahren, soll der Höhenunterschied zwischen Bahnkörper und Fahrbahn so gering wie möglich gewählt werden.

- In schmaleren Stadtstraßen sind Lösungen anzustreben, die dem eigenen Bahnkörper funktional gleichwertig sind. Dazu gehört insbesondere die zeitliche Trennung der Verkehrsarten durch „dynamische Straßenraumfreigabe". Dafür müssen drei Voraussetzungen erfüllt sein: Ein eigener Bahnkörper wäre mit unverhältnismäßig hohen Kosten oder mit unvertretbaren Beeinträchtigungen anderer Planungsziele verbunden, die Länge des Teilabschnitts ist von untergeordneter Bedeutung und die „Pulkführerschaft" der Straßenbahn wird gewährleistet.
- Besondere Bahnkörper mit begrüntem Oberbau (gleisoberkantenbündige Rasenfläche) sollen in grüngeprägten Straßenräumen außerhalb des Tangentenvierecks, jedoch nicht in Stadtstraßen oder Geschäftsstraßen angelegt werden. Bahnkörper mit geschottertem Oberbau sind nur im unbebauten Bereich zwischen Siedlungen sowie in Industriegebieten vertretbar.
- Ein Sonderfall ist die Ausweisung als „Straßenbahnstraße", die nur noch untergeordneten Erschließungsverkehr aufnimmt. Diese Lösung ist besonders für schmale Straßenräume geeignet, in denen angemessene Lebens- und Verkehrsverhältnisse nur bei entsprechender Änderung der Verkehrsfunktion zu erreichen sind. Der Durchgangsverkehr sollte durch Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes begrenzt werden.

Diese Gestaltungsanforderungen beziehen sich insbesondere auf den Neubau und den grundlegenden Umbau von Verkehrsanlagen; für bestehende Anlagen formulieren sie einen Zielstandard, der erst langfristig erreichbar sein wird.

Die Gestaltung des Bahnkörpers muss im Einklang mit bestehenden Gesetzen und Verordnungen (u.a. mit der BO Strab) stehen. Weiterhin stellen die Förderbestimmungen zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ein wichtiges Kriterium bei der Abwägung dar. Um die o.g. Gestaltungsanforderungen umsetzen zu können, bemüht sich die Stadt Leipzig um eine Änderung von ggf. entgegenstehenden Förderbestimmungen, insbesondere um die Förderfähigkeit von Maßnahmen ohne zwingenden Einsatz eines eigenen Gleiskörpers.

4.8.2 Zugangsstellen

Die Zugangsstellen der öffentlichen Verkehrsmittel sind der wichtigste Kontaktpunkt zum Kunden. Ihre Attraktivität im Hinblick auf Erreichbarkeit, Nutzerfreundlichkeit, Gestaltung, Sicherheit und Sauberkeit muss auf ein hohes Niveau gebracht und dort gehalten werden. Da die räumlichen und funktionalen Rahmenbedingungen sowie die Möglichkeiten der Umsetzung von Maßnahmen bei jeder Haltestelle anders gelagert sind, werden die diesbezüglichen Anforderungen des Nahverkehrsplans nicht als Mindeststandards festgelegt, sondern als Empfehlungen formuliert:

Straßenbahn- und Bus
Lage und Abstände von Straßenbahn- und Bushaltestellen sind so festzulegen, dass im Hinblick auf die Einhaltung der Mindeststandards zur Erschließung der Teilräume (s. Abschn. 4.4.2) ein möglichst gutes Ergebnis erreicht wird. Zeitgewinne für Ein- und Aussteiger durch kurze Haltestellenabstände und ggf. Umwegfahrten sind gegen Zeitverluste für lediglich durchfahrende Fahrgäste abzuwägen. Weiterhin sind die gute Erreichbarkeit von den Quellen bzw. Zielen des Fahrgastaufkommens, die stadträumliche Einordnung sowie Aspekte der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Typische Leipziger Straßenbahnhaltestelle (Eisenbahnstraße / Haltestelle Einertstraße)

Die Haltestellen sind so anzulegen, dass sie – wo immer möglich von allen Seiten aus – über möglichst direkt geführte, barrierefreie und gut beleuchtete Zuwege ohne Umwege bequem und sicher erreicht werden können. Wo Lichtsignalanlagen vorhanden sind, sollen diese so gesteuert werden, dass bei Eintreffen des Fahrzeugs der Zugang zum Fahrzeug frei ist. Wenn dies im Einzelfall in der Gesamtabwägung der Belange aller Verkehrsarten, einschließlich der Beschleunigung des ÖPNV, nicht möglich ist, soll die Wartezeit für Fußgänger nicht mehr als 30 s betragen, bei Wartezeiten über 40 s bedarf es einer besonderen Begründung, warum eine solche Wartezeit zugemutet werden muss.

An bisher ungesicherten Haltestellen soll, soweit dies nach Prüfung der örtlichen Gegebenheiten erforderlich ist, durch Lichtsignalanlagen eine „Zeitinsel" geschaffen werden, die einen sicheren Fahrgastwechsel ohne Gefährdung durch (rechtswidrig) vorbeifahrenden Kfz-Verkehr gewährleistet; eine Liste der Haltestellen, für die eine solche Maßnahme mit Priorität verfolgt werden soll, ist zu erarbeiten (Untersuchungsauftrag).

Der Zugang zu Haltestelleninseln und sonstigen Aufstellflächen ist barrierefrei zu gestalten, unvermeidbare Höhenunterschiede sind durch Rampen mit einer Neigung von höchstens 6 % zu überwinden. Auf der Grundlage des Nahverkehrsplans soll eine Prioritätenliste fehlender oder unzureichender Zuwegungen erarbeitet werden (Untersuchungsauftrag).

Haltestellen im vorgesehenen Stadtbahnnetz sowie Um- und Ausbauten von Haltestellen im übrigen Straßenbahnnetz, soweit dies ohne größeren Aufwand und Konflikte möglich ist, sind so zu konzipieren, dass längerfristig eine Nutzung durch 2,40 m breite Fahrzeuge möglich ist. Zunächst ist jedoch die Einsatzmöglichkeit des vorhandenen Fahrzeugparks sicherzustellen. Haltestelleninseln und andere Aufstellflächen für Fahrgäste sollen eine im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen ausreichende Breite aufweisen; unter Berücksichtigung der städtebaulichen Möglichkeiten ist eine Mindestbreite von 2,5 m, auf künftigen Stadtbahnstrecken von 2,6 m anzustreben, so dass dort auch bei Einsatz breiterer Fahrzeuge eine Breite von 2,5 m gewährleistet bleibt. Bei Haltestellen mit sehr großem Fahrgastaufkommen sowie bei Doppelhaltestellen sind unter Berücksichtigung der städtebaulichen Möglichkeiten größere Breiten anzustreben.

Gute Beleuchtung ist wichtig! (Goerdelerring)

Bushaltestelle mit Haltestellenkap (Musikviertel)

Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten und mit gut sichtbaren Haltestellennamen sowie mit Informationstafeln auszustatten, die mindestens die Fahrpläne der die Haltestelle anfahrenden Linien sowie eine Tarifübersicht enthalten. Im Wartebereich sind Unterstellmöglichkeiten mit Sitzgelegenheiten vorzusehen und so zu positionieren, dass das Verkehrsgeschehen überblickt, die Annäherung von Bus oder Straßenbahn rechtzeitig erkannt und der Einstiegspunkt ohne Hast erreicht werden kann. Soweit Arkaden oder Vordächer in Haltestellennähe als Regenschutz genutzt werden können, kann auf gesonderte Fahrgastunterstände verzichtet werden.
Bei einem Neubau bzw. Umbau von Haltestellen muss die Nutzbarkeit durch mobilitätsbeeinträchtigte Personen auf jeden Fall gewährleistet werden. Straßenbahn- und wichtige bzw. neu ausgebaute Bushaltestellen sollen ein Blindenleitsystem mit Bodenindikatoren erhalten. Der Zugang zu den Fahrzeugen soll annähernd niveaugleich erfolgen. Dies kann bei Einsatz von Niederflurfahrzeugen durch eine Höhe der Haltestellenkante über der Gleisoberkante von 22 cm bei der Straßenbahn bzw. von mindestens 18 cm über Fahrbahnniveau bei reinen Bushaltestellen erreicht werden.

Lage und Gestaltung der Haltestellen müssen auch den städtebaulichen Gegebenheiten Rechnung tragen. Dabei müssen die Komfortansprüche der Fahrgäste und die technischen Anforderungen der Verkehrsbetriebe mit den städtebaulichen Anforderungen in Einklang gebracht werden. Die Gestaltung der Haltestellen muss ihrer Bedeutung entsprechen: die „normale“ Haltestelle soll sich der Charakteristik des Straßenraumes unterordnen, wichtige Umsteigehaltestellen sollen durch eine besondere Gestaltung hervorgehoben werden; die Behindertenfreundlichkeit der Haltestelle muss dabei gewährleistet sein. Zusätzliche Angebote im Umfeld (Briefkasten, Telefon, Kiosk …) sind wünschenswert, um die Bedeutung der Haltestellen zu unterstützen. Größe und Ausstattung der Haltestellen sowie Werbeanlagen sollen so begrenzt und angeordnet werden, dass die Haltestelle einsehbar bleibt und der Raum nicht zergliedert wird. Absperrgitter sollen soweit wie möglich entfallen, geschlossene Baumreihen nicht unterbrochen werden.

Die genannten Anforderungen sollen bei Ausbauten und Umbauten von Haltestellen regelmäßig berücksichtigt werden. Bestehende Haltestellen sind nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten schrittweise anzupassen. Die Realisierung der angestrebten Haltestellenstandards, insbesondere die Schaffung eines niveaugleichen Zugangs zu den Fahrzeugen ist jedoch ein kostenaufwendiges, langfristig anzulegendes Projekt. Priorität haben dabei diejenigen Strecken, für die ein Ausbau auf Stadtbahnstandard vorgesehen ist (s. Abschn. 5.3), sowie sonstige Straßenbahn- und Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 1000 Fahrgästen täglich (s. Karte auf Seite 22), im Einzelfall auch Haltestellen, die in besonderem Umfang durch mobilitätsbeeinträchtigte Personen genutzt werden. Eine Reihe von Haltestellen mit besonderer Ausbaupriorität wird in Abschnitt 5.3.1 benannt.

S-Bahn und Eisenbahn-Regionalverkehr
Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig formuliert das Ziel der Beseitigung von Ausstattungs- und Zustandsmängeln, die für sämtliche Zugangsstellen der S-Bahn und der Regionalbahn erhoben wurden (s. Tab. auf S. 32). Er legt dazu „mögliche Ausbaustandards“ fest; danach gehören zum Mindeststandard für Zugangsstellen ohne Verknüpfungsfunktion (Ausbaustandard V) ein Informationsangebot (Bahnhofsnamen, Zugrichtungsanzeiger, Fahrplan- und Tarifinformation), Beleuchtung, Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter, Telefon, Fahrradstellplätze sowie „(Option auf) Infrastruktur für mobilitätsbeeinträchtigte Reisende, Wegeleit- und Informationssystem“. Verknüpfungspunkte mit anderen Bahnlinien oder mit Straßenbahn oder Bus (Ausbaustandard IV) sollen zusätzlich eine Lautsprecheranlage und eine Uhr erhalten. Die Ausbaustandards II und III kommen im Stadtgebiet nicht zur Anwendung, der Hauptbahnhof (I) stellt einen Sonderfall dar.

Über die genannten Mindestanforderungen hinaus sind aus Sicht der Stadt Leipzig weitere Anforderungen zu berücksichtigen:
- Lage der Zugangsstelle: Überprüfung, ob durch Haltestellenverlegung kürzere und attraktivere Zugangs- bzw. Umsteigewege erreicht werden können, wie bereits in Engelsdorf realisiert; entsprechende Planungsabsichten bestehen für die Haltestellen Connewitz, Stötteritz (Verlegung an die Stötteritzer Straße), Anger-Crottendorf (Verlegung an die Zweinaundorfer Straße), Leutzsch (Verlegung zur Georg-Schwarz-Straße), und Völkerschlachtdenkmal (Zugang zur Prager Brücke und zum Alten Messegelände).
- Einbindung in den städtischen Kontext: Sichtbarkeit und Präsenz der Bahnhöfe und Haltestellen im Stadtraum durch Gestaltung der baulichen Anlagen, ihrer Zugänge, Zufahrten und ggf. vorhandenen Vorplätze, sowie ergänzend durch entsprechende Hinweisschilder, auch in stärker frequentierten nahe gelegenen Straßenzügen.
- Attraktives Umsteigen: Kurze, sichere und attraktive Umsteigewege zwischen unterschiedlichen Bahnlinien, aber auch im Übergang zu Straßenbahn, Bus oder Taxi. Information über Umsteigemöglichkeiten, Wegweisung, ggf. frühzeitiger Hinweis auf die nächsten Abfahrten.
- Erreichbarkeit: uneingeschränkter Zugang für alle Nutzergruppen, auch für mobilitätsbeeinträchtigte Personen.

Das Zugangsstellenkonzept des ZVNL vom August 2003 formulierte konkrete Maßnahmen, die an einzelnen Zugangsstellen erforderlich bzw. geplant sind (s. Abschn. 5.2); einige dieser Maßnahmen wurden inzwischen bereits realisiert.

4.8.3 Verkehrsmanagement

ÖPNV-Beschleunigung,
Insbesondere auf den für die Kernzone definierten Achsen soll durch geeignete Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung, u.a. durch Sonderfahrstreifen und anforderungsgesteuerte Schaltung der Lichtsignalanlagen, ein zügiges Vorankommen der öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet werden. Durch Analyse der nach den bereits durchgeführten Maßnahmen noch verbliebenen oder neu aufgetretenen Schwachstellen sollen Punkte bzw. Bereiche bestimmt werden, bei denen sich mit vergleichsweise geringem Aufwand ein hoher verkehrlicher Nutzen (Fahrzeitverkürzung) und erhebliche Kostenreduzierungen (Einsparung von Kursen) erzielen lassen, und denen deshalb eine besondere Priorität zuzumessen ist. Bei Konflikten mit anderen Verkehrsarten (z.B. im Hinblick auf die Schaltung von Lichtsignalanlagen) sind die Belange des öffentlichen Verkehrs mit besonderem Gewicht bei der Abwägung alternativer Lösungsmöglichkeiten zu berücksichtigen. Dies gilt in besonderem Maße für die Straßenbahnlinien, deren Umbau zur Stadtbahn vorgesehen ist (s. Abschn. 5.3). An Problempunkten soll gemeinsam von LVB und Stadt nach Lösungen gesucht werden, die auch die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigen. Ausfälle bei den vorhandenen Systemen sind im Zusammenwirken beider Partner zügig zu beheben.

Busse sollen i.d.R. separierte Gleiskörper der Stadt- bzw. Straßenbahn, einschließlich ihrer Haltestellen, mitnutzen können. Die Möglichkeiten zur Verkürzung der Wartezeit an Haltestellen, die sich u.a. durch Anlage von Haltestellenkaps, aber auch durch andere Maßnahmen ergeben, sind konstruktiv zu nutzen.

Da sich bei der ÖPNV-Beschleunigung die Interessen der Verkehrsbetriebe, (kurze Umlaufzeiten für die Fahrzeuge), der Fahrgäste (kurze Fahrtzeiten) und der Stadt (geringerer Zuschussbedarf, weniger Umweltbelastungen) weitgehend decken, bedarf es dazu keiner Festlegung von Mindeststandards.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem, integriertes Verkehrsmanagement
Das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) ist schrittweise weiter auszubauen. Soweit erforderlich, ist es unternehmensübergreifend auszugestalten, mit anderen Leitsystemen im Bereich des MDV zu vernetzen und in ein im Aufbau befindliches integriertes Verkehrsmanagement für den Gesamtraum einzubinden, so dass wichtige Informationen auch bei anderen Partnern zur Verfügung stehen (s. Abschn. 5.5). Weiterhin soll eine umfassende Fahrgastinformation aufgebaut werden, die nicht nur an den Haltestellen und sonstigen Orten, an denen sich viele potenzielle Fahrgäste aufhalten, sondern auch über unterschiedliche Medien (Telefon, Internet, SMS) verfügbar gemacht wird. Bei längeren Taktzeiten soll eine Anschlusssicherung auch mit Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs und des regionalen Busverkehrs ermöglicht werden. Auf den in die Stadt hineinführenden Hauptverkehrsstraßen soll an geeigneten Punkten auf P+R-Stellplätze mit freien Kapazitäten hingewiesen werden. Für die genannten Anforderungen ist die erforderliche Infrastruktur in allen Fahrzeugen und an der Strecke zu installieren.

4.8.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

Es ist Ziel der Stadt Leipzig, bis zum Jahr 2015 den Fahrzeugpark der Straßenbahn vollständig auf moderne Fahrzeuge mit einem Niederfluranteil umzustellen; bis 2010 sollen 85 % der Kurse an Werktagen und 100 % am Wochenende mit einem Niederfluranteil verkehren. Bei der Ergänzung des Fahrzeugparks sowie bei Ersatzbeschaffungen sind folgende Merkmale anzustreben:

- Niederflurtechnik,
- barrierefreie und behindertenfreundliche Gestaltung,
- leichter und sicherer Einstieg,
- angemessenes Sitzplatzangebot,
- ausreichend Raum für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern und Traglasten,
- leichte Auffindbarkeit von Bedienelementen,
- umfangreiche Fahrgastinformation (s. Abschn. 4.9),
- geringe Geräuschentwicklung im Fahrzeug und nach außen,
- geringer Schadstoffausstoß, Neuanschaffung von Bussen mit mindestens EEV-Standard,
- Ausstattung zur Teilnahme am rechnergestützten Betriebsleitsystem.

Die Gestaltung der Fahrzeuge soll den Eindruck eines hochwertigen Dienstleistungsangebotes vermitteln. In der warmen wie in der kalten Jahreszeit sollten in den Fahrzeugen jederzeit angenehme klimatische Verhältnisse, vergleichbar den heutigen Standards im motorisierten Individualverkehr, gewährleistet werden; bei jeder Fahrzeugbeschaffung ist daher zu prüfen, ob zu vertretbaren Anschaffungs- und Betriebskosten der Einbau einer Klimaanlage möglich ist. Erkenntnisse zum subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste sind zu berücksichtigen (Übersichtlichkeit des Fahrzeugs, ungehinderter Ein- und Ausblick, Möglichkeit der Kontaktaufnahme mit dem Fahrer).

Für den Einsatz 2,40 m breiter Fahrzeuge müssten alle Haltestellen mit niveaugleichem Zugang umgebaut werden, die neuen 2,30 m breiten Fahrzeuge (Classic XXL, Leoliner) sind dagegen an die bestehenden Haltestellenbreiten angepasst. Um die Vereinbarkeit mit den vorhandenen Haltestellen zu gewährleisten, sollen deshalb vorerst nur 2,30 m breite Fahrzeuge angeschafft werden.

Bus der Baureihe Solaris Urbino

Straßenbahn der Baureihe NGT8

4.9 Öffentlichkeitsarbeit, Information und Service

4.9.1 Öffentlichkeitsarbeit

Zur Unterstützung der infrastrukturbezogenen Maßnahmen sind Strategien erforderlich, die am Image des öffentlichen Verkehrs ansetzen und diesen dem motorisierten Verkehr als interessante Alternative gegenüberstellen. Die im Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag vereinbarte Koppelung der städtischen Zuschüsse an die LVB an die Akzeptanz der angebotenen Verkehrsleistungen beim Kunden stellt einen entsprechenden Anreiz für den Verkehrsbetrieb dar, seine Vermarktungsstrategien zu optimieren.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit bezogen auf den Verbundraum ist Aufgabe des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Auf dieser Ebene müssen die Vorteile des integrierten Gesamtnetzes den potentiellen Kunden überzeugend vermittelt werden. Durch eine professionelle Nahverkehrswerbung muss ein „Netzbewusstsein“ aufgebaut werden, das über die Teilnetze der Einzelanbieter hinausgreift.

Das Informationsangebot der einzelnen Verkehrsunternehmen, von der Haltestellenausschilderung über die Gestaltung von Liniennetzplänen und sonstigen Nahverkehrsplänen bis hin zu Fahrplanauszügen für bestimmte Stadtteile oder häufig genutzte Verbindungen sollte weiter vereinheitlicht und nutzerfreundlich ausgestaltet werden. Nicht zuletzt ist es wichtig, den Kunden einfach zu nutzende Möglichkeiten der Einflussname und Rückmeldung zu eröffnen. Ein guter Ansatz hierfür ist der bei den Leipziger Verkehrsbetrieben eingerichtete Fahrgastbeirat.

An den Schulen sind geeignete Formen einer Mobilitätsberatung durchzuführen, um bereits Kinder an die Nutzung des öffentlichen Verkehrs heranzuführen. Das Projekt „In Leipzig fahr’n wir Bus und Bahn“, welches seit 2002 erfolgreich an den Leipziger Grundschulen läuft und den Lehrern ein auf den aktuellen Stand des ÖPNV abgestimmtes Arbeitsmittel in die Hand gibt, wird fortgeführt.

4.9.2 Fahrgastinformation

Wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen öffentlichen Nahverkehr ist die umfassende Information der Fahrgäste. Diese soll den folgenden Anforderungen genügen:

- Vorinformation über das Leistungs- und Tarifangebot in Form von übersichtlich gestalteten und breit gestreuten Fahrplanheften, Faltblättern, Tarifbroschüren usw. sowie im Internet (elektronische Fahrplanauskunft); die Verfügbarkeit muss rechtzeitig und über die gesamte Fahrplanperiode hinweg gegeben sein;
- kompetente und im Bedarfsfall einfach erreichbare persönliche Kundenbetreuung (Mobilitätszentrale, Servicepunkte, Servicetelefon);
- Information an der Haltestelle durch vollständige Beschilderung (u.a. Haltestellenname, Linienbezeichnung), ausreichende und gut lesbare Fahrplan- und Tarifinformationen sowie eindeutige und übersichtliche Wegweisung an Verknüpfungspunkten;
- Information am Fahrzeug durch deutlich erkennbare, beidseitige Linienbezeichnung, Fahrtziel und ggf. wichtige Zwischenziele;
- Information im Fahrzeug über Linienbezeichnung, Fahrtziel, Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten sowie zum Gesamtnetz des ÖPNV;
- Information durch Fahrzeugführer und Servicepersonal; diese sollen auf einen angemessenen, sicheren und freundlichen Umgang mit Fahrgästen verpflichtet werden, die Auskunft oder Hilfe suchen;
- Information über zu erwartende bzw. aktuelle Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf durch Vorankündigung in den Medien (Zeitung, Lokalfernsehen, Internet), durch Informationsblätter (z.B. Baustellen-Fahrpläne) sowie durch Hinweise an den Haltestellen und in den Fahrzeugen;

Dynamische Fahrgastinformation

- rechtzeitige und breit gestreute Informationen zu nicht vermeidbaren Fahrplan- und Tarifänderungen während einer Fahrplanperiode.

Für Stadtgebiete, für Verbindungen und für Betriebszeiten, in denen ein dichter und regelmäßiger Taktverkehr wirtschaftlich nicht realisierbar ist, sind breit gestreute und auch für den „Verkehrslaien“ einfach verfügbare Informationsangebote erforderlich, um unnötige Wartezeiten zu ersparen.

An touristischen Schwerpunkten ist die Fahrgastinformation auf die Bedürfnisse von Ortsunkundigen auszurichten, ggf. auch mehrsprachig anzubieten und durch Informationen zum Haltestellenumfeld zu ergänzen. Die entsprechenden Haltestellen sind als Ausgangs- bzw. Zielpunkte in das Wegeleitsystem der Stadt einzubinden.

Die Informationen sind auch behinderten Menschen zugänglich zu machen. Dies kann u.a. erreicht werden durch gute Lesbarkeit der Fahrpläne und des sonstigen Informationsmaterials, Hinweis auf Niederflurfahrzeuge im Fahrplan, Kombination von optischen und akustischen Informationen für Hör- bzw. Sehgeschädigte (u.a. Haltestellenansage / Haltestellenanzeige im Fahrzeug), sowie kontrastreiche Gestaltung optischer Informationen.

4.9.3 Fahrscheinverkauf und Tarifentwicklung

Von großer Bedeutung für den Fahrgast sind klare, gut auffindbare und leicht verständliche, schnelle und umfassende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs, sowohl im Vorverkauf als auch zum Zeitpunkt des Reiseantritts. Ein dichtes Netz von Verkaufsstellen und Fahrkartenautomaten an den Schwerpunkten der Nachfrage soll weiterhin gewährleistet werden, ebenso der unkomplizierte Fahrscheinverkauf in den Fahrzeugen. Für potenzielle Fahrgäste mit geringer „Produktkenntnis“ sowie für Großkunden und spezielle Anforderungen sind Angebote einer kompetenten persönlichen Beratung vorzuhalten, die möglichst in Kombination mit anderen Dienstleistungs- oder Einkaufswegen wahrgenommen werden können. Das Netz der Servicepunkte ist dazu weiter auszubauen. Im Zusammenhang mit dem Fahrscheinverkauf, aber auch durch weitergehende Vertriebs- und Kommunikationskonzepte

ist die zielgruppenorientierte Bindung vorhandener und die Gewinnung neuer Kunden eine zunehmend wichtige Aufgabe.

Bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes sollen die folgenden Ziele berücksichtigt werden:

- Tarifgerechtigkeit, Verständlichkeit des Tarifsystems und der Tarifbestimmungen, einfache Handhabung des Erwerbs von Fahrscheinen,
- Kundenbindung von Stammkunden,
- Gewinnung von Neukunden durch flexible Tarifangebote und Kooperation mit anderen Dienstleistern,
- zielgruppenspezifische Tarifangebote und Tarife für sozial Schwächere,
- Einführung von Zeitfahrscheinen für Schüler und Studenten, die im Verbundgebiet pendeln, z.B. durch Erweiterung der entsprechenden LVB-Angebote auf den gesamten MDV-Raum und insbesondere auf den Schienenpersonennahverkehr,
- Weitere Harmonisierung der Verbundtarife, insbesondere auch der Tarife für die Fahrradmitnahme, sowie der Tarifbedingungen und Beförderungsbestimmungen im MDV-Gebiet,
- Einbeziehung des Gesamtbereichs Güterverkehrszentrum in die Tarifzone 110 (Leipzig),
- Reduzierung von objektiven und subjektiven Zugangshemmnissen für (potenzielle) Kunden, die öffentliche Verkehrsmittel nur gelegentlich nutzen.

Die Veranstalter von Großveranstaltungen des Sports, der Unterhaltung und der Kultur sind aufgefordert, Kombi-Tickets anzubieten, die neben dem Eintrittspreis auch die An- und Abfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln abdecken. Die Stadt Leipzig wird die Möglichkeiten prüfen, die Veranstalter von Ereignissen mit einem besonders hohen Verkehrsaufkommen zur Abgabe solcher Kombi-Tickets zu verpflichten. Die Verkehrsbetriebe sind aufgefordert, die entsprechende Verkehrsleistung zu einem verträglichen Preis anzubieten.

4.9.4 Sicherheit und Sauberkeit

Im Bewusstsein der Öffentlichkeit sind die soziale Sicherheit und die Sauberkeit der Fahrzeuge und der Haltestellen wesentliche Merkmale der Nutzungsqualität und damit der Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel.

Verschmutzte oder unkontrollierte Räume erzeugen Angstgefühle. Mängel oder auch nur erwartete Mängel in dieser Hinsicht werden immer wieder als Gründe für die Nicht-Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel genannt. Diesem in seiner Bedeutung für die Nutzer oft unterschätzten Themenkomplex ist in der täglichen Routine der Bereitstellung von Verkehrsleistungen eine hohe Priorität zuzumessen. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollten Möglichkeiten geprüft werden, dazu objektivierbare Standards zu entwickeln und über ein effektives Controlling durch den Aufgabenträger und ggf. Sanktionsmöglichkeiten auch durchzusetzen.

Die Verbesserung der objektiven und subjektiven sozialen Sicherheit ist durch die Verkehrsunternehmen und die für die Sicherheit im öffentlichen Raum zuständigen Stellen auf den unterschiedlichsten Maßnahmeebenen anzugehen:

- Minimierung von Warte- und Umsteigezeiten im Abend- und Nachtverkehr,
- Gut einsehbare und beleuchtete Haltestellen, möglichst in einem belebten Umfeld,
- gut besetzte Fahrzeuge,
- Kontaktmöglichkeit mit dem Fahrer,
- Einsatz von speziell geschulten Kontrolleuren und Sicherheitspersonal,
- Videoüberwachung von Fahrzeugen und Haltestellen,
- Interventionsmöglichkeiten der Fahrgäste in Notfällen,
- Information über den tatsächlichen Sicherheitsstandard der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die wahrgenommene „Sauberkeit“ der öffentlichen Verkehrsmittel sollte neben der selbstverständlichen regelmäßigen Reinigung von Fahrzeugen und Haltestellen insbesondere durch schnelle Beseitigung von Zerstörungen, Schmierereien und groben Verunreinigungen verbessert werden.

4.10 Besondere Mobilitätsbedürfnisse

Das im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ formulierte Ziel gleichwertiger Mobilitätschancen gilt auch für Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, insbesondere für ältere Menschen und für Menschen mit Behinderungen, aber auch für Kinder und Jugendliche. Ihnen soll eine sichere, selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen ermöglicht werden. Dazu gehört auch die uneingeschränkte und selbständige Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. Durch entsprechende Maßnahmen kann mindestens einem Viertel der Bevölkerung die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich erleichtert werden.

Bei allen Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs sind die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Die Behindertenbeauftragte der Stadt sowie der Behindertenbeirat sind in die Planung einzubeziehen. Weiterhin ist nach Wegen zu suchen, die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sowie von älteren Menschen zu ermitteln und in den Planungsprozess einzubinden.

Die Ratsversammlung hat im Dezember 1996 Leitlinien der Politik für Menschen mit Behinderungen beschlossen und dem darauf aufbauenden „Langfristigen Konzept zur Integration und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Leipzig“ zugestimmt, das als verbindliche Richtschnur auch für den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs Geltung hat. In Fortschreibung des Integrationskonzeptes wurde dazu der 1. Behindertenhilfeplan der Stadt Leipzig erarbeitet und veröffentlicht.

Danach sollen Haltestellen und Bahnhöfe stufenlos und barrierefrei erreichbar sein. Haltestellenzugänge sollen nicht über Tunnel oder Brücken geführt werden, die für mobilitätsbehinderte Menschen schwer überwindbar sind. Wo der Haltestellenzugang durch Lichtsignalanlagen geregelt ist, sollen diese für die besonderen Bedürfnisse sehbehinderter Menschen ausgerüstet werden. Die Haltestellen selbst sollen ein Blindenleitsystem erhalten. Durch Einsatz von in Farbe, Helligkeit oder Textur kontrastierenden Materialien soll die Orientierung im Bereich der Haltestellen und Fahrzeuge erleichtert werden.

Die in Abstimmung zwischen der Stadtverwaltung, den Leipziger Verkehrsbetrieben und den Behindertenverbänden entwickelte Regellösung für die Gestaltung von Haltestellen, die als verbindlichen Bestandteil einen niveaugleichen Einstieg sowie ein Blindenleitsystem enthält, bildet die Grundlage für den weiteren Ausbau des Netzes. Vorrang hat der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen an den vorgesehenen Stadtbahnlinien, einschließlich der durch sie bedienten Umsteigeknoten. Weiterhin sollen Haltestellen, die eine besondere Bedeutung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen haben, mit Vorrang entsprechend umgestaltet werden.

Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen sind die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen regelmäßig zu berücksichtigen, mit dem Ziel, mittelfristig den gesamten Fahrzeugpark auf Niederflurfahrzeuge umzustellen. Bis 2015 sollen werktags 85 % und an Wochenenden 100% aller Kurse einen Niederfluranteil haben. Kurzfristig sollen möglichst viele Straßenbahnzüge zumindest einen Niederflurbeiwagen führen und auf allen Linien mindestens einzelne Fahrten mit behindertenfreundlichen Fahrzeugen angeboten werden; diese Angebote sind im Informationsmaterial der Verkehrsbetriebe, insbesondere auch in den Fahrplänen zu kennzeichnen.

Fahrstühle und Niederflur-Fahrzeuge erleichtern behinderten Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV.

Bei den Zugangsstellen der S-Bahn und des Regionalverkehrs sind teilweise erhebliche Umbaumaßnahmen erforderlich, um die Erreichbarkeit für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste zu ermöglichen. Die Stadt Leipzig wird sich beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum dafür einsetzen, dass Haltestellen, die eine besondere Bedeutung für mobilitätsbeeinträchtigte Personen haben, mit Vorrang behindertengerecht umgebaut und ausgestattet werden. Neue oder im Rahmen des Zugangsstellenkonzeptes umgebaute Haltepunkte sollen über Rampen, wo diese nicht möglich sind, über Personenaufzüge verfügen.

Schülerverkehr

Die Verpflichtungen der Stadt Leipzig als Schulträger sind bei der Gestaltung der Verkehrsangebote zu berücksichtigen. Wichtig sind jährliche Fahrplanberatungen vor Verabschiedung des Fahrplans mit den Schulträgern und Schulen insbesondere aus den Stadtrandbereichen. Soweit zur Schülerbeförderung Verkehrsangebote außerhalb der Stadtgrenzen erforderlich sind, müssen Abstimmungen zwischen dem Schulverwaltungsamt und den dort zuständigen Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs getroffen werden; der Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig hat hierauf keinen Einfluss.

4.11 Belange des Umweltschutzes

Öffentlicher Nahverkehr dient auch dem Umweltschutz

Die Nahverkehrsplanung soll die vom Stadtrat beschlossenen Umweltqualitätsziele und -standards für Leipzig (Beschluss vom 18.06.2003) sowie die Zielsetzungen des Klimaschutzprogramms (2004) und des Luftreinhalteplans für die Stadt Leipzig (2005) berücksichtigen. Von zentraler Bedeutung für das Erreichen dieser Ziele sind Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung durch Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr. Da die Umweltbelastung durch öffentliche Verkehrsmittel erheblich geringer ist, als die Belastung durch den individuellen Kraftfahrzeugverkehr, führt jede Verlagerung von Kfz-Fahrten auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu einer Entlastung der Umwelt.

Die Umsetzung der in Abschnitt 3.3 dieses Nahverkehrsplans niedergelegten Entwicklungsziele für den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere die angestrebte Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr auf 25 %, stellt auch ein Programm zur Entlastung der städtischen Umwelt von Schadstoffen dar.

Auch wenn dieses Ziel erreicht wird, ist zu erwarten, dass aufgrund höherer Reiseweiten und zunehmenden Wirtschaftsverkehrs der Kfz-Verkehr in den nächsten Jahren nicht abnimmt, so dass Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vor allem in diesem Sektor ansetzen müssen. Maßnahmen zu einer umweltfreundlichen Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs können daher – bezogen auf das Verkehrsgeschehen insgesamt – nur einen relativ kleinen Beitrag zur Lärmminderung und zum Erschütterungsschutz sowie zur Reduzierung der Schadstoffemissionen und des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energien leisten. Trotzdem gilt es auch im öffentlichen Verkehr die Möglichkeiten zum Umweltschutz aktiv zu nutzen.

Lärmschutz und Erschütterungsschutz

Eine durch das Amt für Umweltschutz beauftragte Verträglichkeitsanalyse (2001) stellte fest, dass die Lärmbelastung fast im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die nach den Umweltqualitätszielen der Stadt zugleich Zielwerte für den baulichen Bestand darstellen, überschreitet. Auf 55 % von 1.500 untersuchten Straßenabschnitten wurden diese Zielwerte tagsüber um mehr als 15 dB(A) überschritten, nachts sogar auf 75% aller Abschnitte.

Besonders betroffen waren angebaute Straßen in innerstädtischen Altbaugebieten wie die Georg-Schumann-Straße, die Georg-Schwarz-Straße, die Hermann-Liebmann-Straße, die Jahnallee, die Käthe-Kollwitz-Straße, die Arthur-Hoffmann-Straße, die Eisenbahnstraße, die Gorkistraße und die Riebeckstraße. In fast allen besonders hoch belasteten Straßenabschnitten verkehrt die Straßenbahn, in einigen auch der Bus. Sie tragen zum Gesamtniveau der Lärmbelastung und damit zum Gesundheitsrisiko für die Anwohner bei, wenn auch

meist in geringerem Maße als der Kfz-Verkehr. Ein besonderes Problem stellen die Lärmemissionen von Straßenbahnfahrzeugen dar, die jedoch durch Verjüngung des Fuhrparks, Erneuerung von Gleisen und Einführung von Schienenschmieranlagen in den letzten Jahren schon erheblich gemindert werden konnten. Auch entlang der Eisenbahnstrecken werden die Grenzwerte teilweise überschritten.

Besonders in engen angebauten Straßen ist auch das Problem der Erschütterungen durch schwere Fahrzeuge, insbesondere auch durch Schwingungsübertragung von Straßenbahnschienen, zu beachten. Die Umweltqualitätsziele der Stadt Leipzig formulieren hierzu das Ziel, den Anteil der durch Erschütterungen belästigten Bevölkerung, bezogen auf die Gesamtstadt, bis 2015 auf 40 % des Ausgangswertes für 1996 zu senken.

Maßnahmen zur Lärmminderung und zum Schutz gegen Erschütterungen müssen auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ansetzen, um eine Entlastung der problematischen Bereiche im Sinne der Umweltqualitätsziele zu erreichen. Dazu gehören die Beschaffung und der gezielte Einsatz lärmarmer Fahrzeuge, soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar auch eine entsprechende Nachrüstung. Der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene und mit den Herstellern von Bussen vereinbarte Geräuschgrenzwert von 78 dB(A) soll auch für Leipzig gelten.

Bereits kurzfristig lassen sich Verbesserungen durch eine räumliche oder zeitliche Optimierung des Fahrzeugeinsatzes erreichen (z.B. zwischen 22 Uhr und 6 Uhr nur Einsatz lärmarmer Fahrzeuge). Bei der routinemäßigen Erneuerung der Fahrwege der Straßenbahn sind Maßnahmen des Lärm- und Schwingungsschutzes besonders zu berücksichtigen.
Bei Neubaustrecken sowie bei wesentlichen Veränderungen vorhandener Schienenwege sind die einschlägigen Normen und Richtlinien zum Lärmschutz und zum Erschütterungsschutz zu beachten.

Klimaschutz und Luftreinhaltung
Durch ihren Energieverbrauch tragen auch die öffentlichen Verkehrsmittel, wenn auch in viel geringerem Maße als der Kfz-Verkehr, zur Beeinträchtigung des globalen Klimas bei („Treibhauseffekt"), indirekt über die Stromerzeugung oder direkt über die Verbrennung von Kraftstoffen. Durch Reduzierung des spezifischen Energieverbrauchs (je Personenkilometer) bei der Straßenbahn zwischen 1998 und 2004 um etwa ein 40 % konnte die Umwelt insoweit entlastet werden; im Busverkehr der LVB blieb der Energieverbrauch dagegen annähernd unverändert. Nach den beschlossenen Umweltqualitätszielen und -standards der Stadt Leipzig (auch: Luftreinhalteplan 2005, Klimaschutzprogramm 2005) sollen die Emissionen pro Kopf der Bevölkerung bis 2010 bei CO2 um 50 % und bei NOX um 30 % reduziert werden (Basis: 1990). Während bei der Straßenbahn eine entsprechende Emissionsminderung durch den geringeren Stromverbrauch und die verbesserten Werte der Kraftwerke bereits erreicht ist und beim Omnibus hinsichtlich der NOX-Werte kurzfristig erreichbar scheint, sind hinsichtlich der CO2-Emissionen des Busverkehrs noch erhebliche Anstrengungen erforderlich.

Im Rahmen des Luftreinhalteplans Leipzig erstellte Modellrechnungen stellen für eine gewisse Zahl von innerstädtischen Straßen Grenzwertüberschreitungen bei der Belastung mit NOx und vor allem mit Feinstaub fest; Schwerpunkte der Belastung liegen in engen bzw. stark befahrenen Innenstadtstraßen (u.a. Merseburger / Lützner Straße, Antonienstraße, Georg-Schumann-Straße, Jahnallee, Maximilianallee / Berliner Straße, Torgauer / Wurzner Straße). Insbesondere die von Dieselfahrzeugen und durch Reifenabrieb verursachten Ruß- und Feinstaubbelastungen stellen ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar.

Bei der Stromerzeugung für den Straßenbahnbetrieb wurden die Emissionen von Luftschadstoffen in den letzten Jahren stark reduziert und bewegen sich für Schwefeldioxid, Staub und Stickoxide inzwischen auf einem sehr niedrigen Niveau. Durch die Verjüngung des Fuhrparks der LVB – 46 % der Busflotte erfüllten bereits 2002 die hohen Euro2-Abgasnormen, weitere 44 % die Euro1-Normen – ging trotz unverminderten Kraftstoffverbrauchs auch der Schadstoffausstoß der Busse erheblich zurück. Für künftige Anschaffungen soll mindestens der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlene anspruchsvollste europäische Abgasstandard für schwere Nutzfahrzeuge EEV (Environmentally Enhanced Vehicles) verbindlich gelten.
Auch der Beitrag der öffentlichen Verkehrsmittel zur Feinstaubbelastung muss weiter gesenkt werden. In Umsetzung des durch das Regierungspräsidium erarbeiteten „Aktionsplans zur Luftreinhaltung für die Stadt Leipzig"

Die Solaris-Busse sind besonders umweltfreundlich im Betrieb.

(2005) sind als weitere Maßnahmen die Nachrüstung der 30 LVB-Busse des Typs MB 0530G „Silberpfeil" mit CRT-Filtern vorzunehmen sowie in belasteten Gebieten emissionsarme Fahrzeuge einzusetzen. Weiterhin sollen durch Reduzierung der Staubemissionen an Verkehrsbaustellen Entlastungswirkungen erreicht werden.

Umwelt-Monitoring
Als Voraussetzung für die weitere Reduzierung der Umweltbelastung sollte das Umweltmonitoring der Verkehrsbetriebe weiter ausgebaut werden. Die Einsetzung einer Umweltschutzbeauftragten und die Erarbeitung eines Umweltberichtes, die Unterstützung des Agenda 21-Prozesses sowie die Teilnahme am EU-Projekt BESTRANS (Benchmarking-Studie zur Energie- und Umwelteffizienz von ÖPNV-Unternehmen) sind hierfür wichtige Ausgangspunkte.

Diese Aktivitäten zielen vor allem auf die Schadstoffbelastung und den Energieverbrauch der Verkehrsbetriebe insgesamt. Ergänzend sollte der gezielten Entlastung einzelner besonders problematischer Straßenabschnitte und Plätze Aufmerksamkeit gewidmet werden; dies gilt insbesondere für das Thema Lärm und Erschütterungen. Seitens der Stadt soll der Ansatz der Lärmminderungsplanung auch die öffentlichen Verkehrsmittel einbeziehen. Es fehlen noch kleinteilige Kenntnisse darüber, in welchen Straßenabschnitten die öffentlichen Verkehrsmittel einen kritischen Anteil an der Umweltbelastung haben und daher mit besonderer Priorität entlastende Maßnahmen erforderlich sind.

5. Konzept für ein integriertes Verkehrsnetz

5.1 Ausgangspunkte

Ausgehend von den in Abschnitt 3 dargelegten allgemeinen Entwicklungszielen für den öffentlichen Personennahverkehr in Leipzig wird im Folgenden das Konzept des Nahverkehrsplans für ein integriertes Verkehrsnetz dargestellt. Dieses Konzept ist eine wesentliche Grundlage für alle weiteren Planungen und Entscheidungen in städtischer Zuständigkeit, die den öffentlichen Nahverkehr betreffen. Darüber hinaus wird die Stadt Leipzig im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, dass auch die Planungen und Entscheidungen anderer Stellen dieses Konzept berücksichtigen.

Das Nahverkehrskonzept ist im wesentlichen eine Fortschreibung der bereits im ersten Nahverkehrsplan der Stadt entwickelten und im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ fortgeschriebenen Planungen, die ihrerseits auf den Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Leipzig von 1992 sowie auf den Planungen der Leipziger Verkehrsbetriebe und des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig aufbauen. Es enthält insofern keine grundsätzlich neuen Elemente, sondern fasst die bisherigen Planungsstände zusammen, ergänzt sie in Teilaspekten und schreibt sie unter Berücksichtigung der sich weiter entwickelnden Rahmenbedingungen, insbesondere der Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung (s. Abschn. 2), aber auch der absehbaren finanziellen Restriktionen fort.

Die Planungen beziehen sich einerseits auf einen mittelfristigen Planungshorizont, der mit etwa fünf Jahren dem Zeithorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans entspricht, andererseits auf einen Planungshorizont, der über diesen Zeitraum hinausweist und die langfristig angestrebte Entwicklung des Verkehrsnetzes beschreibt. Kurz- bis mittelfristig liegt der Akzent weiterhin bei dem Abbau von erkannten Mängeln der Verkehrsbedienung, insbesondere durch Beschleunigungsmaßnahmen und Abbau von Behinderungen, sowie bei dem Umbau von ausgewählten Straßenbahn- zu Stadtbahnstrecken. Im längerfristigen Planungshorizont ist die Neukonzeption des S-Bahn- und Regionalverkehrs nach Fertigstellung des City-Tunnels von zentraler Bedeutung, die zu erheblichen Veränderungen in der Verkehrsbedienung führen und Anpassungsbedarf auch im Hinblick auf das übrige Nahverkehrsangebot auslösen wird.

5.2 S-Bahn und Regionalverkehr der Eisenbahn

Netzentwicklung

Die geplanten Veränderungen im S-Bahn- und Regionalverkehr können hier nur nachrichtlich dargestellt werden, da die Zuständigkeit beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) liegt. Die Stadt Leipzig wird als Mitglied des ZVNL darauf Einfluss nehmen, dass mit Eröffnung des City-Tunnels ein attraktives S-Bahnnetz eingerichtet wird und sich die Situation der Zugangsstellen sowie die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in den nächsten Jahren weiter verbessert.

Ein erster Schritt zur Qualifizierung des S-Bahnnetzes war der Bau der S-Bahnstrecke Leipzig-Halle, der im Jahr 2004 abgeschlossen wurde. Durch die verbesserte Bedienung und neue Haltestellen erhielten die nordwestlichen Stadtteile eine zusätzliche schnelle und leistungsfähige Verbindung, zunächst zum Hauptbahnhof. Parallel dazu wurde im Norden der Stadt die neue Strecke für den Fernverkehr und den schnellen Regionalverkehr in Richtung Halle fertiggestellt, die eine unmittelbare Verbindung mit dem Flughafen herstellt und die Verkehrsbedienung der Messe weiter verbessert. Die Kursbuchstrecke 525 nach Chemnitz wurde grundlegend modernisiert und beschleunigt; neben dem Regionalexpress wird hier ein Regionalbahnverkehr im Stundentakt angeboten, der auch Halte im südöstlichen Leipziger Stadtgebiet bedient.

Der nächste Schritt ist der Bau des City-Tunnels, der die bisher im Hauptbahnhof endenden Außenäste der Schienenverkehrsstrecken unter dem Stadtzentrum hindurch miteinander verbindet und dadurch einen besseren Betriebsablauf und eine dichtere Taktfolge ermöglichen soll. Baubeginn war im Juli 2003, mit der Inbetriebnahme ist 2010/11 zu rechnen. Der Kern der Innenstadt erhält durch die neuen Haltestellen am Markt und am Wilhelm-Leuschner-Platz schnelle Direktverbindungen mit wichtigen Zielen in der Stadt und in der Region. Am Hauptbahnhof verkürzen sich die Umsteigewege zur LVB-Haltestelle sehr.

Das Linienkonzept für die S-Bahn nach Fertigstellung des Tunnels (Stand 2/2006) sieht fünf Durchmesserlinien durch die Leipziger Innenstadt vor, die sich – bei teilweise nach außen hin abnehmender Bedienungshäufigkeit – weit in die Region hinein fortsetzen:

- S1 Miltitzer Allee – Innenstadt – Stötteritz – Wurzen
- S2 (Dessau/Wittenberg) – Bitterfeld – Innenstadt – Gaschwitz (der nördliche Endpunkt der S2 liegt noch nicht fest)
- S3 Halle – Schkeuditz – Innenstadt – Stötteritz – Wurzen
- S4 Falkenberg – Torgau – Eilenburg – Taucha – Innenstadt – Borna – Geithain
- S5 Halle – Flughafen Leipzig-Halle – Innenstadt – Altenburg – Zwickau

Die Option einer Verlängerung der Grünauer Linie (S1) nach Markranstädt mit einem Halt am Kulkwitzer See wird offen gehalten.

Entwicklung des Verkehrsangebotes

Das Verkehrsangebot auf den einzelnen Strecken nach Inbetriebnahme des City-Tunnels ist noch nicht endgültig festgelegt. Die Stadt Leipzig wird sich dafür einsetzen, dass die Haltestellen mit wesentlicher innerstädtischer Verkehrsbedeutung in der Haupt- und Normalverkehrszeit mindestens im 20-Minuten-Takt und in der Schwach- und Wochenendverkehrszeit mindestens im 30-Minuten-Takt bedient werden; dies gilt für die Strecken Miltitzer Allee – Hauptbahnhof, Hauptbahnhof – Markkleeberg – (Gaschwitz) und (Halle – Schkeuditz –) Lützschena – Hauptbahnhof, sowie für die Haltestellen Paunsdorf, Engelsdorf, Stötteritz und Leipzig Messe. Die Verbindung zwischen dem Flughafen Leipzig-Halle und dem Leipziger Hauptbahnhof soll in den für den Flugverkehr relevanten Zeiten mindestens halbstündlich sowie mit einem bedarfsgerechten Mindestangebot auch nachts bedient werden. Durch

Linienüberlagerung ergibt sich auf nachfragestarken Abschnitten, insbesondere zwischen Leipzig Messe und Connewitz bzw. Stötteritz, eine weitere Taktverdichtung.

Zugangsstellen

Nach der Zugangsstellenkonzeption des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig sind im Stadtgebiet größere Maßnahmen an den Bahnhöfen Anger-Crottendorf (Verlegung), Connewitz, Knauthain, Leutzsch (Verlegung), Lindenau, Plagwitz, und Völkerschlachtdenkmal vorgesehen (Bahnsteigsanierungen, Verbesserung der Zugänglichkeit, insbesondere für mobilitätsbeeinträchtigte Personen, Fahrradstellplätze, Informationsangebot, Wartemöglichkeiten).

Im Zuge der Neustrukturierung der Bahnangebote nach Fertigstellung des City-Tunnels sind neue Zugangsstellen an der Berliner Brücke im Norden, am Markt und am Wilhelm-Leuschner-Platz im Zentrum sowie am Bayrischen Platz und an der Semmelweisstraße im Süden vorgesehen; weitere Halte an der Essener Straße und in Mockau werden geprüft. Die bestehenden Haltestellen Leutzsch und Industriegelände West werden an der Georg-Schwarz-Straße zusammengefasst, die Haltestellen Anger-Crottendorf, Stötteritz und Völkerschlachtdenkmal verlegt. Im Regionalbahnverkehr wird die Aufgabe einiger sehr gering frequentierter Zugangsstellen untersucht (Miltitz, Rückmarsdorf, Knautnaundorf, Großzschocher, Engelsdorf Werkstätten). Alle neuen Zugangsstellen sind barrierefrei geplant.

Auswirkungen der Planung

Die S-Bahn, die heute nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr hat, wird durch diese Maßnahmen zu einem hochleistungsfähigen Verkehrsträger für Verbindungen in die Region wie im innerstädtischen Verkehr. Es wird damit gerechnet, dass die neuen schnellen Verbindungen einen Zuwachs von täglich über 30.000 Beförderungsfällen auslösen; der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr des Einzugsgebietes würde sich um 3 % erhöhen, täglich könnten etwa 300.000 Kfz-Kilometer vermieden werden. Im Bereich des City-Tunnels werden täglich mehr als 40.000 Fahrgäste erwartet.

Trotz der erheblichen Investitionskosten, die in der Größenordnung von 570 Mio. € liegen, ergibt sich daher ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen des Tunnelprojekts. Die Leipziger Innenstadt wird durch die Ausweitung des Einzugsbereiches, die kürzeren Fahrzeiten und die zusätzlichen Haltestellen in ihren oberzentralen Funktionen gestärkt. Im Umfeld der vorhandenen und der neuen S-Bahn-Haltepunkte ergeben sich neue städtebauliche Perspektiven. Nicht zuletzt erhalten die Verkehrsträger zusätzliche Einnahmen sowie Kostenvorteile durch die Möglichkeit einer effizienteren Betriebsorganisation.

Durch neue Haltestellen und geplante Taktverdichtungen im Eisenbahnnetz wird sich die Lagegunst einiger bisher weniger gut erschlossener Teilbereiche der Stadt deutlich verbessern. Dazu gehören insbesondere die Einzugsbereiche der geplanten S-Bahn-Haltestellen im Raum Eutritzsch – Mockau und im Osten der Südvorstadt zwischen dem Bayerischen Platz und dem Gelände des Mitteldeutschen Rundfunks; aber auch der Südosten zwischen Völkerschlachtdenkmal, Stötteritz und Anger-Crottendorf sowie die Einzugsbereiche einzelner Zugangsstellen im äußeren Stadtraum werden deutlich besser erschlossen.

Vor allem Verbesserungen, aber auch in geringerem Umfang Verschlechterungen der Gebietserschließung ergeben sich durch die Zusammenlegung der Haltestellen Leutzsch und Industriegelände West sowie in den Einzugsbereichen der übrigen Zugangsstellen, die verlegt werden sollen (z.B. Anger-Crottendorf). Hier sowie in den Fällen einer Aufgabe wenig frequentierter Regionalbahnhalte sind erforderlichenfalls Anpassungen der Busbedienung zu prüfen.

Der City-Tunnel Leipzig ist seit 2003 im Bau.

Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz als Baustelle im Sommer 2007 und als Planungsprojekt.

5.3 Straßenbahn und Bus

5.3.1 Straßenbahn

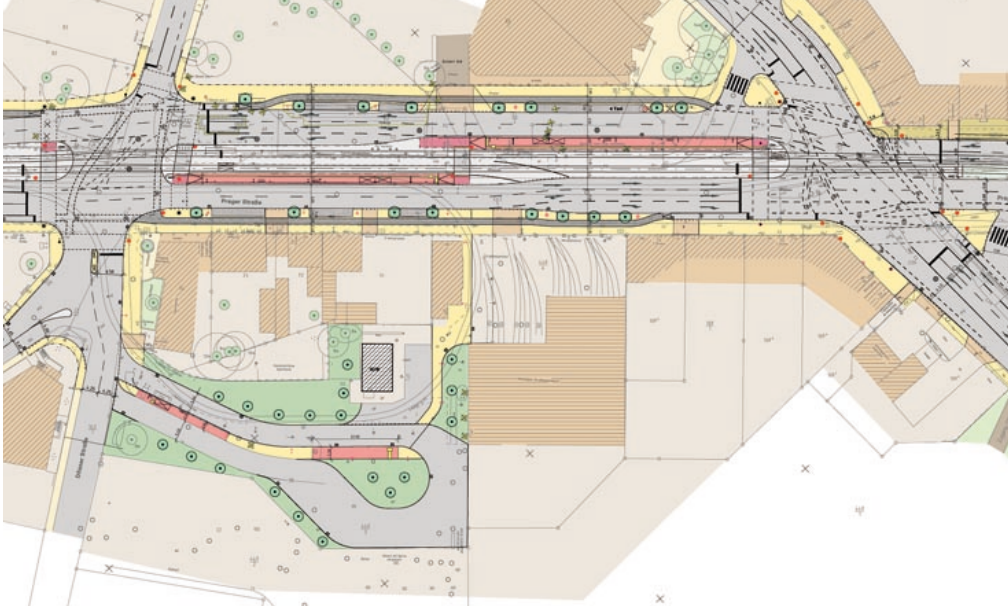
Ausbau auf Stadtbahnstandard

Zur Verbesserung der Bedienungsqualität und zur Reduzierung der Reisezeiten werden ausgewählte Straßenbahnstrecken für einen leistungsfähigen und schnellen Stadtbahnverkehr ausgebaut. Die Stadtbahnstrecken sollen auf ihrer gesamten Linienführung beschleunigt werden, u.a. durch entsprechende Steuerung der Lichtsignalanlagen. Sie erhalten soweit wie möglich einen eigenen Gleiskörper; wo dies stadtverträglich nicht realisierbar oder mit anderen Ansprüchen an den Straßenraum nicht vereinbar ist, wird durch Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs und Signalisierung zugunsten der Stadtbahn die zügige Fahrt gewährleistet. Um 2,30 bzw. langfristig auch 2,40 m breite Fahrzeuge einsetzen zu können, muss auf vielen Teilstrecken der Gleismittenabstand vergrößert werden. Zentrale Umsteige- und Verteilerknoten erleichtern den Übergang auf andere Linien und auf den Bus. Alle Haltestellen werden behindertengerecht ausgebaut.

Der Ausbau der Stadtbahntrassen soll nach Möglichkeit in zusammenhängenden Teilabschnitten erfolgen, um schon vor Fertigstellung des Gesamtnetzes spürbare Fahrzeitverkürzungen und eine entsprechende Senkung der Betriebskosten zu erreichen. Zugleich muss die Ausbauplanung mit dem Instandhaltungszyklus der Gleisanlagen, mit großen Straßenbauvorhaben der Stadt, sowie mit anstehenden Großereignissen koordiniert werden.

Ab 2007 sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Linie 15 (Meusdorf – Innenstadt – Miltitz) soll bis etwa 2010 Stadtbahnstandard erreichen. Im südöstlichen Abschnitt sind dazu umfangreiche Arbeiten in der Prager Straße zwischen Curschmannstraße und Russenstraße vorgesehen, im westlichen Abschnitt der Ausbau der Lützner Straße zwischen Odermannstraße und Plautstraße.
- Nach Maßgabe der Haushaltslage steht anschließend der Ausbau der Stadtbahnlinie 11 (Lützschena – Innenstadt – Dölitz) an, und zwar auf der Georg-Schumann-Straße zwischen Wiederitzscher Straße und Stahmeln sowie im Süden auf dem Straßenzug Peterssteinweg / Karl-Liebknecht-Straße zwischen Dimitroffstraße und Körnerstraße.



Entwurfsplanung Verknüpfungspunkt Probstheida

- Durch Doppelung eingleisiger Abschnitte und den Bau einer neuen Wendeschleife soll auf dem Abschnitt Wahren – Lützschena eine Verdichtung zum 10-Minuten Takt möglich werden, die aufgrund der Beschleunigungsmaßnahmen mit unverändertem Fahrzeugeinsatz realisiert werden soll.
- Die Linie 7 (Ost) wird zwischen Johannisplatz und Paunsdorf im Zuge der Dresdner / Wurzner / Riesaer Straße nach und nach stadtbahngerecht ausgebaut; teilweise sind hierfür bereits Vorleistungen erbracht oder mittelfristig geplant. Ein durchgehend stadtbahngerechter Ausbau ist jedoch angesichts der finanziellen Möglichkeiten in absehbarer Zeit nicht realisierbar.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Ausbau dieser Stadtbahnlinien (Infraplan 2003) kommt zu dem Ergebnis, dass der Nutzen der Maßnahmen durch verringerte Reisezeiten und erhöhtes Fahrgastaufkommen, geringere Betriebskosten durch schnelleren Fahrzeugumlauf sowie geringere Umwelt- und Unfall-Folgekosten die mit dem Ausbau verbundenen Kosten (Kapitaldienst und erhöhte Unterhaltskosten) deutlich übersteigt. Insgesamt wird für den Stadtbahnausbau ein günstiges Nutzen-Kosten -Verhältnis von 1,41:1 erreicht. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass die Maßnahmen auch anderen Linien zugute kommen, die abschnittsweise über die stadtbahngerecht ausgebauten Teilstrecken verkehren. Auf der Grundlage dieser Untersuchung wurde der Ausbau der Linien 11 und 15 in das Förderprogramm des Bundes aufgenommen.

Weitere Maßnahmen im Bestandsnetz

Längerfristig ist auch ein stadtbahngerechter Ausbau der Strecken nach Lausen, Gohlis und Taucha vorgesehen. Bei ohnehin anstehenden Straßenbaumaßnahmen bzw. Gleiserneuerungen wird dieses Ziel nach Möglichkeit bereits berücksichtigt. Insbesondere soll der Zusatzaufwand, der mit einer nachträglichen Herstellung barrierefreier Haltestellen verbunden wäre, vermieden werden. Im Übrigen ist mit einer Realisierung jedoch nicht vor dem Jahr 2015 zu rechnen.

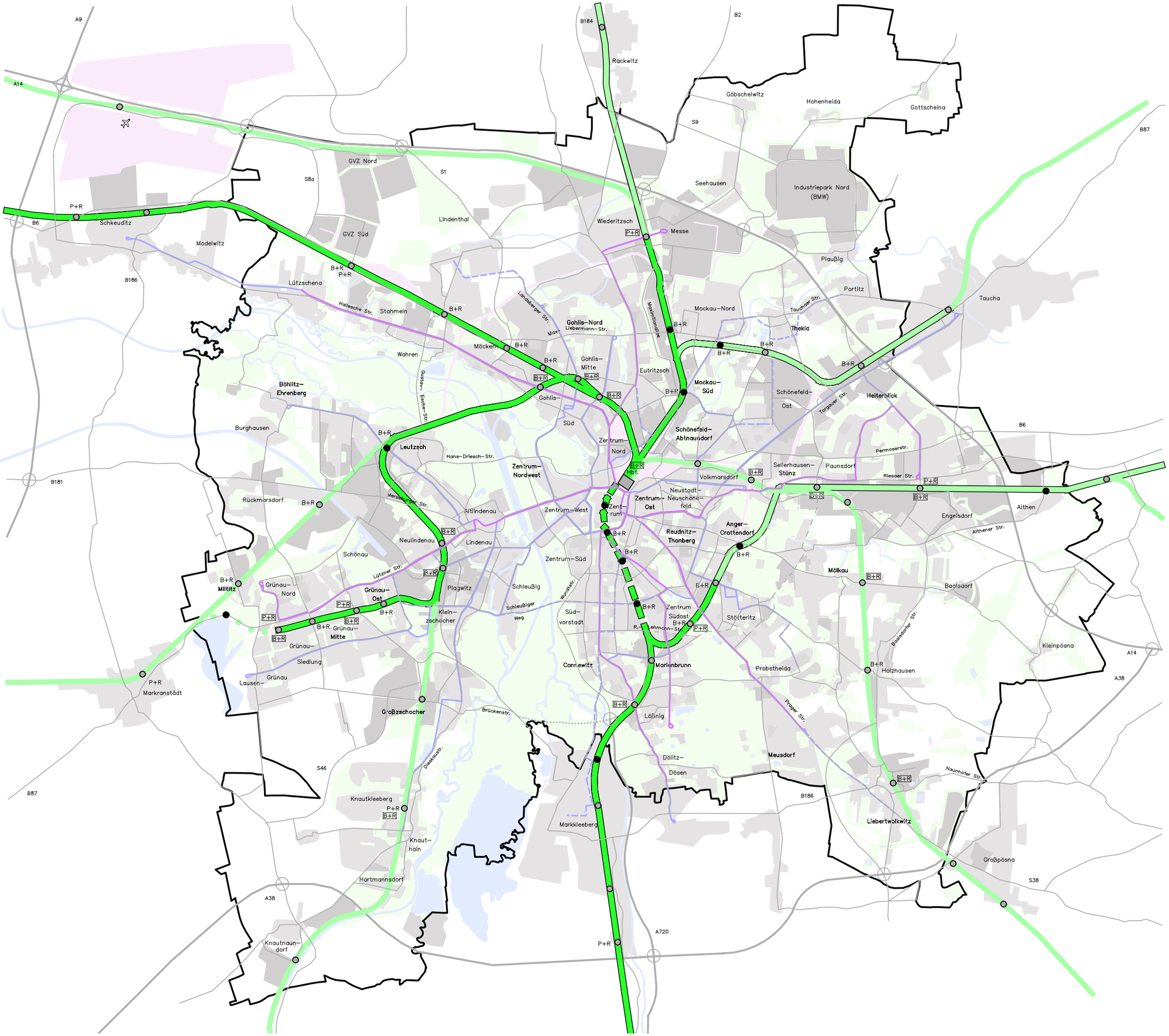
Auch im übrigen Straßenbahnnetz sind weiterhin Aufwertungsmaßnahmen vorgesehen, auch um die Netzwirkung des Systems insgesamt zu erhalten und zu stärken. Im Rahmen anstehender Gleis- oder Straßenbaumaßnahmen werden Verbesserungen für den Fahrweg, die Haltestellengestaltung sowie die Lichtsignalsteuerung angestrebt. Maßnahmen der Bestandserhaltung und -sicherung sind jedoch zzt. nicht förderfähig. Eine vollständige Umsetzung der angestrebten Standards für Fahrwege, Knoten und Haltestellen ist daher erst langfristig erreichbar.

Durch schrittweise Umsetzung des Straßen- und Brückenbauprogramms der Stadt werden wichtige Teilabschnitte des Straßenbahnnetzes von Behinderungen durch den Kfz-Verkehr entlastet. Dadurch ergeben sich neue Rahmenbedingungen für die Straßengestaltung, die auch zugunsten des öffentlichen Verkehrs genutzt werden sollen.

Netzerweiterungen und Trassenfreihaltungen

Durch die in den letzen Jahren erfolgte Bevölkerungs- bzw. Arbeitsplatzentwicklung in einigen Randbereichen der Stadt sind neue Verkehrsbeziehungen entstanden, die für eine Bedienung durch die Straßenbahn in Frage kommen; sie sind im Nahverkehrsplan als „Untersuchungsstrecken – Neubau“ gekennzeichnet. Eine entsprechende Untersuchung, einschließlich einer Kosten-Nutzen-Bewertung

Karte 3
S-Bahn und Eisenbahnregionalverkehr Planung 2006 – 2015



- Takt 15 bzw. 20 Minuten
- Takt 30 Minuten oder seltener
- Planung bzw. im Bau
- Option
- Strecke mit S–Bahnverkehr

- Zugangsstelle
- Zugangsstelle, Planung/Option
- B+R Bike + Ride, Bestand
- B+R Bike + Ride, Planung
- P+R Park + Ride, Bestand
- P+R Park + Ride, Planung

- Straßenbahn
- Untersuchungsstrecke Neubau, Trassenfreihaltung, Umstellung auf Bus
- Strecke mit Stadtbahnbetrieb

- Gewerbeflächen
- Gemeinbedarf, Sondernutzungen
- Wohngebiete und sonstige Siedlungsflächen
- Bahnflächen, Flughafen
- Grünflächen, Kleingärten
- Gewässer
- Straßenhauptnetz 2015

Stand: 2006

0 1 2 3 4 5
km

Karte 4
Straßenbahn und Stadtbahn
Planung 2006 – 2015

- Straßenbahn
- Stadtbahngerechter Ausbau vorhanden *
- Stadtbahngerechter Ausbau bis 2012
- Stadtbahngerechter Ausbau nach 2012
- Untersuchungsstrecke Stadtbahn / Straßenbahn – Neubau
- Trassenfreihaltung
- Untersuchungsstrecke Straßenbahn – Umstellung auf Bus
- Strecke mit Stadtbahnbetrieb
- Eisenbahnregionalverkehr, S-Bahn
- Planung
- Option
- Zugangsstelle, Bestand und Planung/Option Eisenbahn-regionalverkehr, S-Bahn

- B+R Bike + Ride, Bestand
- B+R Bike + Ride, Planung
- P+R Park + Ride, Bestand, bei Großveranstaltungen
- P+R Park + Ride, weiterer Bestand

* nur dargestellt wenn langfristiger Stadtbahnausbau beabsichtigt ist

- Gewerbeflächen
- Gemeinbedarf, Sondernutzungen
- Wohngebiete und sonstige Siedlungsflächen
- Bahnflächen, Flughafen
- Grünflächen, Kleingärten
- Gewässer
- Straßenhauptnetz 2015

Stand: 2006

0 1 2 3 4 5
km

und einer Überprüfung der Förderfähigkeit, wird für eine Linienverlängerung nach Thekla (Neubaugebiet) durchgeführt; ein Betriebsgleis zur Zentralwerkstatt Heiterblick könnte hier angebunden werden.

Eine „standardisierte Bewertung" für eine Verlängerung der Linie 15 nach Liebertwolkwitz (Schaukelgraben) kam zu einem negativen Ergebnis, so dass eine zeitnahe Umsetzung dieser Planung nicht erfolgen wird; längerfristig ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich für diese Strecke bei einfacherem Ausbaustandard und ggf. geändertem Förderrecht ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor ergibt. In Mockau wird im Zusammenhang mit dem geplanten Bau des Mittleren Rings und mit anstehenden Gleiserneuerungen eine Trassenverlegung aus der Kieler Straße in die Mockauer / Tauchaer Straße untersucht.

Für Streckenverlängerungen nach Lindenthal, in das Industriegebiet Nordost, zum Herzklinikum, sowie über Thekla (Neubaugebiet) hinaus nach Portitz, die erst längerfristig bei weiterer Ausschöpfung der in diesen Räumen ausgewiesenen Entwicklungspotenziale ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten lassen, sollen zunächst die entsprechenden Trassen freigehalten werden. Weiterhin soll die Trasse einer neuen Tangentialverbindung südlich der Innenstadt aus Richtung Grünau über den Schleußiger Weg und die Kurt-Eisner-Straße zum geplanten S-Bahn-Haltepunkt Semmelweisstraße und weiter zur Zwickauer Straße langfristig gesichert werden; mit Eröffnung des S-Bahnhofs soll hier zunächst eine leistungsfähige Busbedienung eingerichtet werden.

Zu gegebener Zeit sind für diese Maßnahmen auch detaillierte Prüfungen der Umweltbelange durchzuführen.

Im Raum Plagwitz – Lindenau sollen Möglichkeiten für neue Linientrassierungen der Straßenbahn untersucht werden, die eine effektivere Betriebsgestaltung sowie zusätzliche Direktverbindungen, in Teilbereichen auch eine bessere Erschließung des Einzugsbereiches ermöglichen. Dazu gehört eine mögliche Verknüpfung des Streckenastes nach Miltitz über die Saalfelder Straße mit dem relativ gering genutzten Streckenast nach Plagwitz. Weiterhin gehört dazu eine langfristig mögliche Neutrassierung des Streckenastes nach Lausen über die Brünner und Antonienstraße, einschließlich einer Verknüpfung über die Brünner Straße mit dem Streckenast nach Miltitz. Damit ließe sich möglicherweise ein günstigeres Betriebskonzept realisieren, das dazu beiträgt, trotz rückläufiger Einwohnerzahlen einen attraktiven Nahverkehr in Grünau und Plagwitz zu sichern. Auch hierfür sollen die entsprechenden Trassen freigehalten werden.

Die Trassenfreihaltungen dienen der langfristigen Sicherung von Entwicklungsoptionen für den Fall einer positiven Bedarfsentwicklung im öffentlichen Nahverkehr. Sie sind im Normalfall nicht mit Kosten verbunden und können bei damit unvereinbaren Bauanträgen auch kritisch hinterfragt werden. Weitere Trassenfreihaltungen aus früheren Planungen, z.B. aus dem Flächennutzungsplan, werden aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen nicht mehr verfolgt.

Der nördliche Ast der Linie 14 durch die Wittenberger Straße ist Untersuchungsstrecke, der Westabschnitt zum Bahnhof Plagwitz wird im Nahverkehrsplan dagegen nicht mehr in Frage gestellt.

Strecken mit Untersuchungsbedarf – Umstellung auf Bus

Für einige bestehende Straßenbahnstrecken, auf denen das Verkehrsaufkommen rückläufig oder weiterhin niedrig ist, mit dem Bus möglicherweise eine bessere Erschließung erreicht werden kann oder ein vollwertiger Ausbau schwierig ist und in den nächsten Jahren Investitionsentscheidungen anstehen, werden ergebnisoffene Untersuchungen im Hinblick auf eine mögliche Umstellung auf Busbetrieb durchgeführt. Dies gilt für die folgenden Strecken:

- Linie 9 zwischen Connewitz Kreuz und Markkleeberg-West: Nach Fertigstellung des City-Tunnels ergeben sich hier neue Ausgangsbedingungen für eine insgesamt bessere und kostengünstigere Bedienung durch S-Bahn und Bus; da von einer Einstellung des Streckenabschnitts Bereiche außerhalb des Leipziger Stadtgebietes betroffen wären, sind die notwendigen Untersuchungen gemeinsam mit dem Landkreis Leipziger Land als Aufgabenträger durchzuführen.

- Linie 9 zwischen Richard-Lehmann-Straße und Bayrischer Platz: Das Einzugsgebiet dieser Linie weist hohe und zunehmende Nutzerzahlen auf, überschneidet sich jedoch mit den Einzugsgebieten der Linien 10 und 11 in der Karl-Liebknecht-Straße und des geplanten S-Bahnhofs Semmelweisstraße; bei Inbetriebnahme der S-Bahn wird sich ein – zzt. noch schwer abschätzbarer – Teil der jetzigen Fahrgäste umorientieren.

- Linie 14 in der Wittenberger Straße: relativ geringe Nachfrage im Einzugsbereich, in Teilabschnitten Parallelverkehr mit anderen Linien, jedoch betriebliche Zusammenhänge mit dem Westabschnitt.

Der bisher im Nahverkehrsplan als Untersuchungsstrecke aufgeführte Westabschnitt der Linie 14 zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und S-Bahnhof Plagwitz soll erhalten bleiben, da die strukturelle Entwicklung des Westraums langfristig gefestigt werden soll. Zur Stärkung der Straßenbahntrasse soll eine Verknüpfung von der Karl-Heine-Straße über die Saalfelder Straße mit dem Streckenast nach Grünau – Miltitz in der Lützner Straße mittels Straßenbahn untersucht werden.

Auch der bisher im Nahverkehrsplan als Untersuchungsstrecke aufgeführte Abschnitt der Linie 3 / 13 zwischen Großzschocher und

Auch die weitere Modernisierung der Haltestellen ist Gegenstand des Nahverkehrsplans. (Karl-Tauchnitz-Straße)

Knautkleeberg soll erhalten werden; der Bahnhof Knauthain wird zu einem komplexen Verknüpfungspunkt ausgebaut und erhält eine Wendeschleife.

Der östliche Abschnitt der Linie 3 zwischen Paunsdorf-Nord und Heiterblick ist im Stadtbahnstandard ausgebaut und wird in absehbaren Zeiträumen betrieblich weitergenutzt, so dass der bisherige Status als Untersuchungsstrecke entfällt. Der östliche Streckenast der Linie 13 zwischen Heiterblick und Taucha liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Delitzsch als Aufgabenträger, der eine weitere Ausdünnung des Taktes hier nicht vorsieht, so dass eine Darstellung als Untersuchungsstrecke nicht erforderlich ist.

Der bisher im Nahverkehrsplan als Untersuchungsstrecke definierte Abschnitt der Linie 10 in der Arno-Nitzsche-Straße soll ebenfalls über das Jahr 2010 hinaus erhalten werden. Im Bereich des Wiedebachplatzes sind Möglichkeiten einer Gleisbereinigung zu prüfen.

Zugangsstellen

Die Zugangsstellen sollen entsprechend der folgenden Prioritätenliste für den Um- und Ausbau von Haltestellen bis 2012 modernisiert werden (Maßnahmen mit besonderer Priorität sind hervorgehoben).

Ausbau von Umsteigepunkten zur S-Bahn und Regionalbahn

- **Knauthain**
- **Stötteritz**
- **Möckern / Huygensstraße** (vorgezogene Maßnahme des Stadtbahnausbaus)
- **Bayerischer Bahnhof**
- **Connewitz** (als vorgezogene Maßnahme des Stadtbahnausbaus)

Maßnahmen im Rahmen des Stadtbahnausbaus

(auch als vorgezogene Einzelmaßnahme)

- **Leinestraße**
- **Friederikenstraße**
- **Lützner Straße / Merseburger Straße**
- **Probstheida**
- **Wiebelstraße**
- Wahren
- Hohe Straße
- Möckern, Hist. Strbf.
- Koehlerstr.

Weitere Einzelmaßnahmen

- **Stallbaumstraße**
- **Gottschedstraße / Medica-Klinik**
- **Karl-Tauchnitz-Straße / Neues Rathaus**
- Adler
- Löbauer Str. / Stöckelstraße
- Friedrich-List-Platz
- Stieglitzstraße

Fahrzeugpark

Die Leipziger Verkehrbetriebe haben mit ihrem „Fahrzeugkonzept Straßenbahn bis 2012“ ein Programm zur Beschaffung von 24 Stadtbahnfahrzeugen des Typs „Classic XXL“ sowie 30 „Leolinern“ (s. Abschn. 2.3.4) vorgelegt. Damit können bis 2010 85 % der Kurse an Werktagen und 100 % der Kurse an den Wochenenden mit Fahrzeugen bedient werden, die einen Niederfluranteil aufweisen. Die älteren Fahrzeuge des Typs „Tatra“ sollen schrittweise bis 2015 ausgemustert werden.

5.3.2 Busverkehr

Grundsätzliche Überprüfung der Netzstruktur

Veränderte Verkehrsbedürfnisse, zunehmende Aufgaben durch Erschließung neuer Baugebiete und Übernahme von bisher durch andere Verkehrsträger erbrachten Verkehrsleistungen, die Realisierung der Planungen für das schienengebundene Verkehrsnetz, neue Verbindungen im Straßennetz und nicht zuletzt die im Nahverkehrsplan gesetzten Mindeststandards erfordern eine fortlaufende Weiterentwicklung auch der Angebote des Busverkehrs.

Da für das Busnetz bisher keine Gesamtoptimierung wie beim Straßenbahnnetz durchgeführt wurde, besteht über Einzelanpassungen hinaus die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Überprüfung der Netzstruktur. Eine solche Überprüfung soll unter Berücksichtigung der im Folgenden genannten Gesichtspunkte bis zur nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Zusammenwirken von Verkehrsunternehmen und Stadt durchgeführt werden. Sie soll auch eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einzelner Linien oder Linienbündel ermöglichen.

Da der Busverkehr erheblich geringere infrastrukturelle Vorleistungen erfordert, als die schienengebundenen Verkehrsmittel, und auf Veränderungen der Verkehrsbedürfnisse relativ flexibel reagieren kann, ist der Zwang zur Festlegung langfristiger Planungskonzepte jedoch geringer, und der Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen kann hier größerer Raum gewährt werden.

Kurzfristig wird durch die LVB eine Überprüfung der Tangentialverbindungen durchgeführt, im Hinblick auf gravierende Erschließungs- und Verbindungslücken, Bedienung neuer Verknüpfungspunkte, aber auch auf Überbedienungen und Parallelverkehre. Die Anforderungen des Nahverkehrsplans zur Bedienungshäufigkeit und zu den Reisezeiten auf ausgewählten Tangentialverbindungen (s. Abschn. 4.5.2, 4.6.2) sind dabei zu berücksichtigen.

Soweit im Ergebnis der Untersuchung von weniger frequentierten Straßenbahnstrecken eine Umstellung auf Busbedienung sich als wirtschaftlich und betrieblich sinnvoller erweist und durch den Stadtrat bestätigt wird, sind entsprechende Busdienste zu prüfen und einzurichten. Dabei sollen Möglichkeiten der

Angebotsverbesserung durch flexiblere Linienführung und zusätzliche Haltestellen mit untersucht und ggf. wahrgenommen werden.

Mittelfristig werden sich durch die Fertigstellung des City-Tunnels, die damit verbundene Neuordnung des Eisenbahnverkehrs, die Verlegung oder Aufgabe einzelner Bahnhöfe, den weiteren Ausbau der Stadtbahnstrecken und ggf. die Umstellung weiterer Straßenbahn-Untersuchungsstrecken auf Busbedienung die Rahmenbedingungen für die Optimierung des Busnetzes erneut verändern. Als Zubringer zu den schnellen und hochleistungsfähigen Schienenverkehrskorridoren werden die Buslinien neue Funktionen übernehmen müssen.

Weitere Überlegungen zum Busverkehr müssen bei der Einhaltung der Mindeststandards (Erschließung, Bedienungshäufigkeit, Reisezeiten) gemäß Abschn. 4. dieses Nahverkehrsplans ansetzen. Dabei sind Kosten und Nutzen einer Ausweitung der Bedienung auch gegen mögliche Einbußen der Bedienungsqualität an anderer Stelle bei insgesamt begrenztem Finanzierungsrahmen abzuwägen.

Alternative Bedienungsformen
Da bei geringem Verkehrsaufkommen ein wirtschaftlicher Linienbetrieb unter Einhaltung der Mindeststandards – vor allem in den Schwach- und Wochenendverkehrszeiten – häufig nicht realisierbar ist, sind Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Bedienungsformen (Rufbus, Anruf-Linien-Taxi) zu prüfen, und zwar sowohl unter Gesichtspunkten der Kosteneffektivität als auch der Verbesserung des Leistungsangebotes durch Verringerung der Wartezeiten und Haustür-Service. Diese Bedienungsformen sind auch für die schlecht erschlossenen Gebiete (s. Abschn. 2.3.2) interessant, für die der Einsatz eines zusätzlichen Busses mit Kosten in der Größenordnung von 100.000 € im Jahr (bei sehr geringen Zusatzeinnahmen) wirtschaftlich nicht tragfähig ist. So haben Untersuchungen für die Kleinsiedlungen Meusdorf und Dölitz (Johannishöhe) ein verhältnismäßig großes Verlagerungspotential vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel festgestellt, wenn ein Zubringerverkehr zur S-Bahn und zur Straßenbahn eingerichtet würde. Zur Vereinheitlichung der Angebote alternativer Bedienungsformen wurde beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

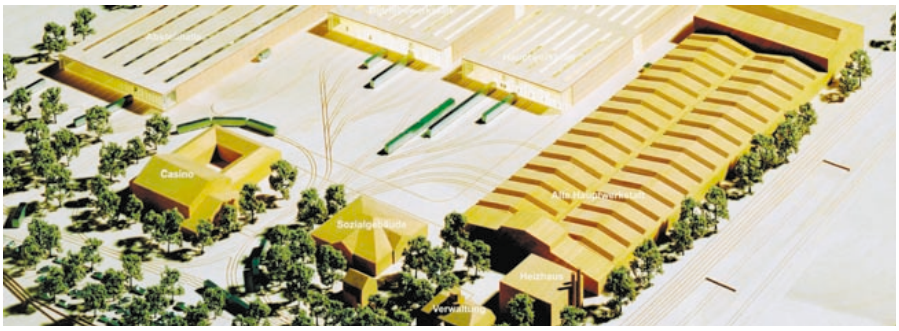
5.3.3 Betriebshöfe und Werkstätten

Die Entwicklung der Betriebshöfe, Werkstätten und sonstiger Einrichtungen zur Abwicklung und Aufrechterhaltung des öffentlichen Nahverkehrs liegt in der Eigenverantwortung der Verkehrsbetriebe und ist insoweit nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Insbesondere bei der Straßenbahn bestehen jedoch Berührungspunkte mit der Entwicklung des Liniennetzes und mit anderen städtischen Planungen. Die diesbezüglichen Planungen der LVB werden deshalb im Folgenden nachrichtlich kurz zusammengefasst:
Das Beschaffungsprogramm für neue Stadtbahnwagen, die sich durch größere Fahrzeuglängen und Niederflurigkeit von den älteren Fahrzeugen unterscheiden, erfordert Anpassungen der Betriebshof- und Werkstatt-Infrastruktur. Auf der Basis eines Liegenschaftskonzeptes beabsichtigen die LVB den Neubau eines technischen Zentrums und gleichzeitig eine Reduzierung der Zahl der Straßenbahnbetriebshöfe.

Der Neubau des technischen Zentrums soll auf dem Gelände der Hauptwerkstatt in Heiterblick erfolgen. Dort sollen die Schwerpunktinstandsetzung aller Straßenbahnfahrzeuge der LVB durchgeführt und insgesamt 180 Fahrzeugeinheiten beheimatet werden. Die Zufahrt erfolgt von der Torgauer Straße, für einen zweiten Ausrückweg bietet sich die Verlängerung der Straßenbahnlinie 9 in Thekla an (s. Abschn. 5.3.1). Mit Fertigstellung des technischen Zentrums sollen die Betriebshöfe Leutzsch, Wittenberger Straße und Paunsdorf geschlossen werden. Im Bereich Wahren / Stahmeln soll eine Abstellanlage für etwa 30 Fahrzeugeinheiten entstehen.

Für den Omnibusbereich ist der Neubau eines Betriebshofes mit Werkstatt auf dem Areal des Bushofes Lindenau beabsichtigt.

Neubauprojekt für das Technische Zentrum Heiterblick



5.4 Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger

Abstimmung der Angebote
Ziel der Planung ist ein integriertes Gesamtverkehrssystem, in dem die Angebote der unterschiedlichen Verkehrsträger sich sinnvoll und kundenfreundlich, jedoch ohne unwirtschaftliche Leistungsüberlagerungen ergänzen. Durch die Schaffung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes mit seinem einheitlichen Verbundtarif und seiner betreiber-übergreifenden Organisationsstruktur ist hierfür eine wichtige Voraussetzung bereits geschaffen.

Generell sollen die Vorteile des integrierten Gesamtnetzes den potentiellen Kunden noch besser vermittelt werden. Das Informationsangebot, von der Haltestellenausschilderung über die Gestaltung von Liniennetzplan und Nahverkehrsstadtplan bis hin zu Fahrplanauszügen für bestimmte Stadtteile oder interessante systemübergreifende Verbindungen weist in dieser Hinsicht noch erhebliche Lücken auf. Darüber hinaus soll durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit ein „Netzbewusstsein“ aufgebaut werden, das über die Teilnetze der Einzelanbieter hinausgreift.

Im Hinblick auf die Aufteilung der Tarifeinnahmen sind Lösungen zu entwickeln, bei denen die „Übergabe“ eines Fahrgastes an ein anderes Verkehrsunternehmen, wenn dieses im Kundeninteresse liegt und die Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems verbessert, nicht zu finanziellen Einbußen für das „abgebende“ Verkehrsunternehmen führt; eine Unterstützung von „Parallelverkehren“ ist nach den hierfür durch den MDV entwickelten Kriterien nur in wenigen Ausnahmefällen begründbar. Die Vorbereitungen für einen neuen Einnahmeaufteilungsvertrag sind innerhalb des MDV weitgehend abgeschlossen.

Konsequenzen des S-Bahn-Ausbaus
Die nach Fertigstellung des City-Tunnels und Ausbau der S-Bahn sinnvollen Optimierungen im Straßenbahn- und Busnetz werden von der LVB untersucht. Einflussmöglichkeiten des Nahverkehrsplans liegen hier insbesondere bei der Festlegung der Mindestbedienungsstandards und bei den ausgewiesenen Untersuchungsstrecken für eine Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb. Außer der seit Langem diskutierten Umstellung der Straßenbahnlinie 9 im südlichen Abschnitt auf Busbetrieb sind derzeit keine weiteren Maßnahmen im Straßenbahnnetz geplant. Dies liegt vor allem daran, dass bereits bei der Erarbeitung des „Neuen Netzes“ die zu erwartenden Veränderungen im S-Bahnnetz berücksichtigt wurden. Dagegen werden Veränderungen im Busnetz erforderlich, um die Chancen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, die sich durch die Eröffnung des City-Tunnels ergeben, optimal zu nutzen.

Im Rahmen der Nahverkehrspläne der beiden benachbarten Landkreise wird über eine Aufgabe der Straßenbahnbedienung bzw. eine Taktausdünnung in Relationen zu entscheiden sein, bei denen sich mit Inbetriebnahme des City-Tunnels neue Rahmenbedingungen für eine Erschließung durch S-Bahn und Bus ergeben (Schkeuditz, Taucha, Markkleeberg).

Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte
Wesentliche Aufgabe bleibt die Optimierung der Übergangsmöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, und zwar sowohl in zeitlicher Hinsicht (Fahrplankoordinierung, Anschlusssicherung) als auch in ihrer räumlichen Dimension (Linienverknüpfung an attraktiven Umsteigepunkten). Diese Aufgabe wird durch das neue S-Bahn- und Regionalbahnnetz nach Fertigstellung des City-Tunnels eine neue Dimension erhalten. Bereits kurzfristig sind jedoch deutliche Verbesserungen möglich, die zugleich auf die längerfristige Netzumstellung vorbereiten. Die Prioritäten für den Ausbau wichtiger Verknüpfungspunkte bis 2012 sind der Liste in Abschn. 5.3.1 zu entnehmen.

Beim Neubau der Prager Brücke wurde die Verknüpfung zwischen der Straßenbahn und dem künftig hierher verlegten S-Bahnhof bereits berücksichtigt.

Zu den Einzelmaßnahmen an wichtigen Umsteigepunkten sind weitergehende Untersuchungen erforderlich, die so zu terminieren sind, dass notwendige Investitionen rechtzeitig eingeleitet werden können (Untersuchungsauftrag des Nahverkehrsplans). Dafür bilden u.a. die in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards (s. Abschn. 4.7) den Maßstab.

Eine bessere Verknüpfung von S-Bahn, Straßenbahn und Bus soll erreicht werden durch neue S-Bahn-Haltepunkte an Stellen, die einen Übergang auf andere Verkehrsmittel ermöglichen (Essener Straße, Berliner Brücke, Mockau, Wilhelm-Leuschner-Platz, Bayerischer Bahnhof, Semmelweisstraße), durch Verlegung vorhandener Zugangsstellen der Bahn (Leutzsch / Georg-Schwarz-Straße, Völkerschlachtdenkmal / Prager Brücke) bzw. von Straßenbahn und Bus (z.B. Connewitz), durch eine neue bzw. veränderte Linienführung von Straßenbahn oder Bus (z.B. Anbindung S-Bahn-Haltepunkt Semmelweisstraße), sowie durch bauliche und organisatorische Maßnahmen an den jeweiligen Umsteigepunkten (z.B. Schaffung gesicherter Querungsmöglichkeiten, Wetterschutz für Übergangswege, neue Zugangstreppen).

Innerhalb des Netzes der LVB werden die Bemühungen um eine attraktive, übersichtliche und barrierefreie Ausgestaltung der Umsteigepunkte mit kurzen Übergangswegen fortgesetzt. Die Fahrplanabstimmung zur Reduzierung von Wartezeiten wird unter Berücksichtigung der Fahrgastfrequenzen und der festgelegten Mindeststandards weiter verbessert. Die technologischen Möglichkeiten der Anschlusssicherung bei Verspätungen und Betriebsstörungen durch moderne Kommunikations- und Leitsysteme werden weiter ausgebaut. Dabei hat zunächst der Ausbau von wichtigen Verknüpfungspunkten im Zuge der geplanten Stadtbahnlinien Priorität.

Park & Ride
Für die erfolgreiche Umsetzung des Verkehrskonzeptes zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 wurde ein Park&Ride-System aufgebaut. Heute stehen insgesamt sieben Standorte mit einer Kapazität von insgesamt etwa 4.650 Stellplätzen zur Verfügung, die den wichtigsten Autobahnabfahrten und den großen Einfallstraßen strategisch zugeordnet sind. Von den Park&Ride-Plätzen werden in Abhängigkeit von dem vorhandenen Regelangebot des öffentlichen Verkehrs bei Bedarf zusätzliche Fahrten bzw. Sonderlinien eingesetzt.

Ein Konzept für die Anlage von Park&Ride- sowie von Bike&Ride-Stellplätzen an Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs in der Region wurde auf der Grundlage umfangreicher Untersuchungen (u.a. „Potenzialanalyse

Park & Ride am Bahnhof Leipzig Messe,
Bike & Ride mit Fahrradboxen am Bahnhof Knauthain

Straßenbahn und Bus werden durch eigene Fahrstreifen und Lichtsignale beschleunigt.

Zubringerverkehr im Nahverkehrsraum Leipzig“) durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum erarbeitet. Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen soll dieses Konzept berücksichtigt werden (s. Karte 3). Mit der Neustrukturierung des Eisenbahnnetzes nach 2010 / 11, das die Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus der Region erheblich verbessert, wird das Thema Park&Ride eine erhöhte Bedeutung erhalten.

Die bisherigen Erfahrungen weisen darauf hin, dass der durch allgemeine (nicht veranstaltungsbezogene) Park&Ride-Angebote erreichbare Entlastungseffekt relativ gering ist und gegen die Kosten solcher Maßnahmen und die Inanspruchnahme wertvoller haltestellennaher Flächen abgewogen werden muss. Angesichts der relativ geringen Entfernungen innerhalb der Stadt findet ein „gebrochener“ Verkehr hier i.d.R. nur geringe Akzeptanz, so dass überwiegend Haltestellen außerhalb der Stadtgrenzen oder allenfalls am äußeren Stadtrand für ein auf den Alltagsverkehr bezogenes Park&Ride-Angebot in Frage kommen.

Im Rahmen der Entwicklung eines komplexen Verkehrsinformationssystems für den Raum Leipzig – Halle soll die Möglichkeit geschaffen werden, an geeigneten Punkten auf den in die Stadt hineinführenden Hauptverkehrsstraßen auf nahe gelegene P&R-Stellplätze mit freien Kapazitäten hinzuweisen.

Bike & Ride, Fahrradmitnahme im ÖPNV
Die kleinräumige Erschließung der Einzugsgebiete der Haltestellen für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr ist ebenfalls Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit. Dazu wird das Programm der Bereitstellung von Bike&Ride-Anlagen an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel nach Maßgabe der Haushaltslage fortgeführt und auf der Grundlage des durch den ZVNL erarbeiteten Konzeptes verstärkt auf die S-Bahn-Haltepunkte ausgedehnt. In diesem Zusammenhang wird auch die Bereitstellung von abschließbaren „Fahrrad-Boxen“ an geeigneten Haltestellen erprobt (Pilotprojekt Knauthain).

Ein Gesamtkonzept für das Bike&Ride-Angebot wurde im Rahmen des 2002 beschlossenen Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs für die Stadt Leipzig erarbeitet. Die vorhandenen und die nach diesem Konzept geplanten Anlagen sind ebenfalls in der o.g. Planungskarte dargestellt. Auf der Grundlage dieses Handlungskonzeptes ist es darüber hinaus Ziel des Nahverkehrsplans, die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhalten bzw. zu verbessern.

5.5 Verkehrsmanagement

ÖPNV-Bevorrechtigung
Maßnahmen zur Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel werden mit Priorität an den für einen Stadtbahnausbau vorgesehenen Streckenabschnitten umgesetzt, entsprechend dem in Abschn. 5.3.1 dargestellten Ausbauprogramm.

Nachdem in den vergangenen Jahren ein umfangreiches Programm an Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung abgearbeitet wurde, werden darüber hinaus noch Einzelmaßnahmen umgesetzt, wenn sich hierfür ein konkreter Bedarf herausstellt. Bei den im Straßen- und Brückenbaukonzept der Stadt vorgesehenen Vorhaben sowie bei allen weiteren Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, einschließlich der Steuerung der Lichtsignalanlagen, hat die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel eine hohe Priorität bei der notwendigen Abwägung der durch diese Maßnahmen berührten Belange.

Verkehrslenkende Maßnahmen
Aufgabe des integrierten regionalen Verkehrsmanagements wird es sein, ein System der Verkehrsinformation und -lenkung aufzubauen und zu betreiben, das Informationen über die jeweiligen „Betriebszustände“ der unterschiedlichen Verkehrssysteme im Ballungsraum Leipzig / Halle sammelt, verarbeitet und

zeitnah weitergibt, um mögliche Überlastungen oder Störungen frühzeitig zu erkennen und ihnen durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken. Damit sollen einerseits ein störungsfreierer Gesamtverkehrsablauf und eine bessere Ausschöpfung von Kapazitätsreserven gewährleistet und andererseits Freiräume für die gezielte Entlastung und städtebauliche Aufwertung von Straßenräumen geschaffen werden.

Informationen, die über Verkehrsfunk, Mobiltelefon, Informationsanzeigen an wichtigen Punkten im Netz oder andere Techniken weitergegeben werden, sollen die Verkehrsteilnehmer in die Lage versetzen, flexibel auf Veränderungen und Störungen zu reagieren, indem sie z.B. ihre Fahrt verschieben, eine andere Route wählen oder auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Gleichzeitig können die Straßenverkehrsbehörden und die Träger des öffentlichen Nahverkehrs frühzeitig verkehrslenkende Maßnahmen ergreifen (z.B. durch Einsatz von Wechselverkehrszeichen), ihre Lichtsignal-Schaltungen anpassen oder zusätzliche Beförderungskapazitäten bereitstellen. Ein wichtiger Anwendungsfall ist das Management der Besucherströme bei Großveranstaltungen.

Im mitteldeutschen Raum wurde ein Projekt für ein länderübergreifendes Verkehrsmanagementnetzwerk eingeleitet, das auf den neuesten Entwicklungen und Technologien basiert und sowohl die Bedürfnisse des öffentlichen Nahverkehrs als auch des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt (MOSAIQUE – Mitteldeutsche Offensive für ein strategisches, anwenderübergreifendes, intermodales Verkehrsmanagementnetzwerk mit Qualitätsausrichtung und Effizienzorientierung). In dem Projekt engagieren sich Kommunen, Verkehrsunternehmen und Forschungseinrichtungen sowie namhafte Industriepartner. Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) hat die Federführung übernommen. Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördert, das Land Sachsen-Anhalt, der Freistaat Sachsen und der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig stellen Mittel bereit, mit denen in drei „Demonstratorfeldern“ in Halle, Leipzig und in Döbeln die notwendige Verkehrsinfrastruktur ergänzt werden soll. Das Gesamtbudget hat einen Umfang von 14 Mio. €.

Die flächendeckende Einführung eines solchen Konzeptes ist ein längerfristiger Prozess, der die Mitwirkungsbereitschaft aller beteiligten Verkehrsbehörden und -träger sowie eine finanzielle Absicherung der Planungs- und Betriebskosten voraussetzt. Die Stadt Leipzig ist in die entsprechenden Arbeitszusammenhänge eingebunden und wird sich weiterhin um eine Förderung bemühen und für die schrittweise Umsetzung des vorgeschlagenen Systems einsetzen.

5.6 Großveranstaltungen

Die Abwicklung des Verkehrs bei Großveranstaltungen im Zentralstadion stellt eine besondere Herausforderung dar. Dabei kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln eine zentrale Rolle zu, da die Zufahrtsmöglichkeit für den Individualverkehr bei solchen Veranstaltungen aus Kapazitätsgründen und um eine übermäßige Belastung der angrenzenden Wohngebiete zu vermeiden, eng begrenzt werden muss.
Das Verkehrskonzept für Großveranstaltungen sieht die Nutzung von sieben Park&Ride-Plätzen am Stadtrand vor (siehe Karte 4):

- Agra 1000 Plätze
- Krakauer Straße 250 Plätze
- Lausen 400 Plätze
- Plovdiver Straße 300 Plätze
- Schönauer Ring 900 Plätze
- Bf. Leipziger Messe 1.200 Plätze
- Völkerschlachtdenkmal 600 Plätze

Von diesen Plätzen, die den Haltestellen der Straßenbahn zugeordnet sind, sollen bei Großveranstaltungen Direktverbindungen zum Zentralstadion gefahren werden. Die Haltestellen am Stadion wurden so ausgebaut, dass auch bei großem Andrang ein reibungsloser Zugang für die Fahrgäste und ein behinderungsfreier Straßenbahnbetrieb gewährleist werden kann.

Die Eintrittskarten für Großveranstaltungen sollen als „Kombi-Tickets“ zugleich zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für die An- und Abfahrt berechtigen, vorzugsweise im Gesamtgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes, mindestens jedoch im Bereich der Park&Ride-Plätze (Tarifzone 110). Die Stadt Leipzig wird sich dafür einsetzen, dass die Veranstalter zur Abgabe solcher Kombi-Tickets verpflichtet werden.

Bei sportlichen Großveranstaltungen
wie der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 haben die öffentlichen Verkehrsmittel ihre Leistungsfähigkeit bewiesen

6. Finanzierung

6.1 Rahmenbedingungen

Die folgenden Ausführungen zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Leipzig beziehen sich ausschließlich auf den **straßengebundenen** ÖPNV (Stadtbahn, Straßenbahn, Bus, alternative Bedienungsmodelle), mit denen die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) betraut sind. Soweit die Bürger der angrenzenden Landkreise ebenfalls Leistungen der LVB (einschließlich Leobus) in Anspruch nehmen, ist deren Finanzierung durch die jeweiligen Aufgabenträger zu regeln.

Für die Finanzierung des schienengebundenen ÖPNV (S-Bahn und Eisenbahn-Regionalverkehr) gelten die Regelungen des „Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14. Dezember 1995". Aufgabenträger, Besteller und Bezahler der Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs ist der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Die Finanzierung erfolgt durch Regionalisierungsmittel des Landes.

Auch für die Zukunft wird der Ansatz verfolgt, dass diese für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs ausreichen müssen. Leistungen von regionalen Omnibusunternehmen werden von der Stadt Leipzig nicht in Anspruch genommen; sie sind daher grundsätzlich von den Aufgabenträgern des Regionalverkehrs zu finanzieren.

Zu finanzieren sind Infrastrukturmaßnahmen für den ÖPNV sowie Betriebskostenzuschüsse an die LVB. Hinzu kommen die städtische Beteiligung am Mitteldeutschen Verkehrsverbund, die Abgeltung des ÖPNV-Anteils bei Eintrittskarten (Kombi-Tickets) zu städtischen Veranstaltungen (Kultur, Sport), ein Beitrag der Schulverwaltung zur SchülerMobilCard sowie die Kosten von durch die Stadt erbrachten Planungsleistungen; diese Kostenarten sind jedoch nicht Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen.

Für die Finanzierung der LVB gilt im Grundsatz das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungsentgelte, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Die Leistungen der LVB gelten zurzeit als in diesem Sinne eigenwirtschaftlich erbracht.

Sollten Leistungen, die unter dem Aspekt der Eigenwirtschaftlichkeit konzessioniert worden sind, durch das Verkehrsunternehmen nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden können, kann der Aufgabenträger diese zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung als gemeinwirtschaftliche Leistungen vertraglich vereinbaren oder einem Verkehrsunternehmen auferlegen. Es ist damit zu rechnen, dass bei Neufassung des einschlägigen EU-Rechts bei Übertragung von Leistungen an einen „internen", d.h. durch die Kommune kontrollierten Betreiber die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Voraus vertraglich genau festzulegen und die dafür zu gewährenden Ausgleichszahlungen transparent zu berechnen und offenzulegen sein werden (s. Abschn. 1.1.2).

6.2 Finanzierungsquellen

Die Verkehrsleistungen der LVB finanzieren sich aus den folgenden Quellen:

- Fahrgeldeinnahmen (2005: 56,3 Mio. €),
- Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen:
  - Ausgleichszahlung für Mindereinnahmen aus der Schülerbeförderung nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (2005: 9,6 Mio. €),
  - Ausgleichszahlung für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter nach § 148 Sozialgesetzbuch (SGB IX) (2005: 3,4 Mio. €),
- Zuschüsse gemäß § 2 Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (2005: 57,0 Mio. €) sowie aus entsprechenden Verträgen mit anderen Aufgabenträgern.

Hinzu kommen projektgebundene EU-Mittel aus entsprechenden Förderprogrammen sowie Investitionsmittel nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG). Für die Finanzierung spielen weiterhin Steuerbefreiungen (Omnibusse) und Steuerrückerstattungen (Mineralölsteuer) eine Rolle. Es ist davon auszugehen, dass die Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen in den kommenden Jahren stark rückläufig sein werden.

Bei der Finanzierung des ÖPNV in Leipzig ist generell von folgenden Grundsätzen auszugehen:

- Finanzierung wesentlich aus Tarifeinnahmen,
- Nutzung von Eigenmitteln vor Einbeziehung von Fremdmitteln,
- Ausschöpfung aller gesetzlich möglichen Finanzierungsquellen (einschließlich Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), Entwicklung innovativer Finanzierungsmodelle, Drittfinanzierung,
- Erschließung eigener Finanzierungsquellen durch die Verkehrsunternehmen.

Tarifeinnahmen sind der umfangreichste Bestandteil der Finanzierung des ÖPNV. In Leipzig gilt der Verbundtarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. Bei einer möglichen Weiterentwicklung des Verbundtarifs ist aus Sicht der Stadt Leipzig zu beachten, dass

- das Tarifmodell für die Stadt in ihrer Funktion als Aufgabenträger finanzierbar bleibt und
- für die Verkehrsunternehmen einfach, handhabbar und kontrollierbar ist.

Verbundtarif	1 Stadt Leipzig
Zeitliche Gültigkeit	1,0 Std.
Einzelfahrkarten	
Einzelfahrkarte	1,90
Einzelfahrkarte Kind	1,10
4-Fahrtenkarten	
4-Fahrtenkarte	7,20
4-Fahrtenkarte Kind	4,40
Kurzstrecken-Fahrkarten	
Einzelfahrkarte Kurzstrecke	1,40
4-Fahrtenkarte Kurzstrecke	5,60
Tageskarten	
Tageskarte	5,00
Tageskarte Kind	3,00
Tageskarte Gruppe (5 Personen)	11,50
Wochen-, Monats- und Jahreskarten	
Wochenkarte	15,90
Wochenkarte Azubi	11,90
Monatskarte	47,50
Monatskarte Azubi	36,00
9-Uhr-Monatskarte	
10-Uhr-Monatskarte [1]	37,50
Sparling-Monatskarte [1]	24,00
Jahreskarte [2]	461,00
Abokarten	
Monatskarte im Abo [2]	39,58
Monatskarte Azubi im Abo [2]	29,69
9-Uhr-Monatskarte im Abo [2]	
10-Uhr-Monatskarte im Abo [1] [2]	31,25
Sparling-Monatskarte im Abo [1] [2]	20,00

6.3 Verkehrsleistungs-finanzierungsvertrag

Grundzüge

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen der LVB im Stadtgebiet ist in dem 1999 zwischen der Stadt, der LVVmbH und den Verkehrsbetrieben geschlossenen Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag geregelt.

Wichtigste Finanzierungsquelle sind die Tarifeinnahmen, die aufgrund der vielfältigen öffentlichen Aufgaben des Nahverkehrs allein jedoch nicht kostendeckend sein können. Der Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag sieht daher vor, dass die Verkehrsbetriebe einen jährlichen Zuschussbetrag für die Infrastrukturkosten, degressiv von Jahr zu Jahr abnehmende Restrukturierungsmittel insbesondere für den vorhandenen Fahrzeugpark und bauliche Anlagen, einen variablen Betriebskostenzuschuss, der sich aus den gefahrenen Personenkilometern ableitet, sowie einen jährlich neu vereinbarten Investitionszuschuss zur Förderung der städtischen Infrastruktur erhalten.

Mit der Vereinbarung eines Betriebskostenzuschusses wird gewährleistet, dass ein ausreichendes ÖPNV-Angebot unter verkehrs-, sozial- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt erbracht werden kann, da allein die Fahrpreise die Kosten des ÖPNV nicht decken können. Grundgedanke bei der Ermittlung der Höhe des Betriebskostenzuschusses ist die Finanzierung der echten Verkehrsleistung für die Leipziger Bürger und nicht der Betriebsleistung des Verkehrsunternehmens. Ziel ist es, nicht in erster Linie das verkehrliche Angebot einer Fahrleistung zu finanzieren, sondern den erfolgreichen Absatz der angebotenen Leistung beim Kunden, also die Inanspruchnahme des Verkehrsangebotes durch die Fahrgäste. Finanzierungsmaßstab ist demnach nicht die Betriebsleistung, gemessen in Wagen- oder Zugkilometern, sondern die Beförderungsleistung, gemessen in Personenkilometern. Dies war eine klare Abkehr vom hergebrachten Bestellerprinzip.

Die Zahlung der Betriebskostenzuschüsse wird im Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag geknüpft an die Einhaltung von vertraglich festgelegten Qualitätszielen, die aus den kommunal- und verkehrspolitischen Zielen der Stadt Leipzig abgeleitet sind, insbesondere im Hinblick auf die Mindestbedienung zur Sicherung der Grundmobilität. Eine Verletzung der festgelegten Qualitätsziele kann Einschränkungen bei der Finanzierung zur Folge haben.

Mit den **Investitionszuschüssen** wird die Bedeutung der ÖPNV-Infrastruktur als Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur unterstrichen und das Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt, die Verkehrsanlagen und Verknüpfungspunkte auszubauen, zu modernisieren und qualitativ zu verbessern, um den Fahrgästen ein optimiertes Verkehrsangebot und dem Unternehmen akzeptable Produktionsbedingungen und Wettbewerbschancen zu geben. Im Übrigen ist der Vertrag auf die unternehmerische Eigenständigkeit der LVB ausgerichtet, die innerhalb eines kalkulierbaren finanziellen Rahmens zu einer sparsamen und optimierten Betriebsführung angehalten ist.

Finanzierungsformel

Der Zuschuss der Stadt an die LVB nach dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (in Zeichen: F) setzt sich, bezogen auf das Basisjahr 1998, wie folgt zusammen:

$F = K_0 + K_1 + V$

Dabei sind:

K_0 Eine feste Infrastrukturkomponente (20,5 Mio. €), vorgesehen für die Finanzierung insbesondere der betrieblichen Infrastruktur.

K_1 Eine Komponente für strukturelle Anpassungen (bei Vertragsbeginn 1999 13,3 Mio. €), die jährlich um 1 Mio. € (1999 / 2000 um 2 Mio. €) abgeschmolzen wird, vorgesehen für die Finanzierung des laufenden Betriebes zum Ausgleich von Rückständen in der Produktivität und im Tarifniveau Ost gegenüber West (2002 noch 9,2 Mio. €).

V Ein variabler von der Verkehrsleistung abhängiger Betriebskostenzuschuss, der sich als Produkt der Personenkilometerleistung und dem vereinbarten Finanzierungsbetrag je Personenkilometer ergibt. Ausgehend von der Personenkilometerleistung im Basisjahr 1996 wurde ein Finanzierungsbeitrag von ca. 0,05 € je Personenkilometer vertraglich festgelegt. Bei Vertragsbeginn 1999 betrug der Zuschuss 29,7 Mio. €, im Jahr 2002 34,3 Mio. €.

Hinzu kommt eine jährlich zwischen den Vertragspartnern zu vereinbarende Komponente zur Förderung der städtischen Infrastruktur (1999: 10,0 Mio. €, 2002: 7,4 Mio. €).

Die Förderung von Investitionsvorhaben der LVB im Sinne öffentlicher Verkehrsinfrastruktur erfolgt nach dem GVFG für

- besondere Fahrspuren für Omnibusse, GVFG §2, Abs. (1), Nr. 1 b),
- Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehr, GVFG §2, Abs. (1), Nr. 1 f),
- Bau und Ausbau von Verkehrswegen des ÖPNV, GVFG §2, Abs. (1), Nr. 2,
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, GVFG §2, Abs. (1), Nr. 4 und
- Bau von Haltestelleneinrichtungen, GVFG §2, Abs. (1), Nr. 3.

Die Förderung erfolgt komplementär zur staatlichen Förderung nach Maßgabe des städtischen Haushaltes.

Mit diesem vertraglich vereinbarten Finanzierungsmodell sollte es einerseits ermöglicht werden, bei sparsamer und optimierter Betriebsführung und erfolgreichem Absatz das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit langfristig zu gewährleisten und durch einen kalkulierbaren Finanzrahmen die Unternehmensplanung und die Fremdmittelbeschaffung zu erleichtern.

Andererseits zwingt die Koppelung an das Fahrgastaufkommen zu einer effektiven Ausrichtung der Angebote auf die Bedürfnisse der Kunden.

Gegenwärtige Regelung
Der Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag regelt weiterhin, dass städtische Haushaltsmittel für die Finanzierung von Verkehrsleistungen der LVB nur dann zum Einsatz kommen, wenn eigene Mittel der LVVmbH nicht zur Verfügung stehen. Für die nächsten Jahre ist die Stadt Leipzig von der Finanzierung von Verkehrsleistungen weitestgehend freigestellt, da Eigenmittel der LVVmbH zum Einsatz kommen sollen.

Die LVVmbH und die LVB bekennen sich dazu, dass die derzeitige Finanzierung der Verkehrsleistungen der LVB in Höhe von 57,0 Mio. € bis zum Jahr 2008 um jährlich 1 Mio. € auf 54,0 Mio. € abgebaut wird (ohne diese Regelung würde die LVB nach dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag einen deutlich höheren Betrag erhalten). Mit diesem Betrag verpflichten sich die LVB dennoch, das Leistungsangebot des Fahrplans 2006/ 2007 innerhalb der Stadt Leipzig zu erbringen. Allgemeine Kostensteigerungen sollen durch Effektivitätsgewinne aufgefangen werden. Gewünschte Mehrleistungen müssten zusätzlich durch die Stadt Leipzig finanziert oder durch Leistungsminderungen an anderer Stelle kompensiert werden.

Werbung auf den Straßenbahnzügen kann einen kleinen Beitrag zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs leisten.

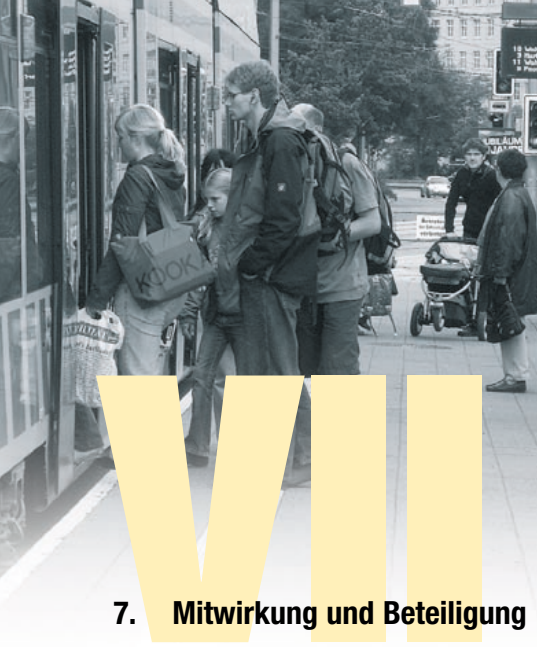
Die Ziele des Nahverkehrsplans stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit!

Durch die genannten Regelungen leistet die LVB einen über die jährliche Abschmelzung im Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag hinausgehenden Beitrag zur Konsolidierung des Haushaltes der Stadt Leipzig.

Ergebnis für die LVVmbH und somit indirekt für die Stadt ist weiterhin, dass die LVVmbH mit Ertragsteuern weniger belastet wird, als es ohne den Querverbund der Fall wäre. Die Unternehmen der LVV-Holding, SWL und KWL müssen daher einen weitaus niedrigeren Finanzierungsbeitrag für den VLFV leisten, als ohne die Nutzung der mit dem Querverbund verbundenen Steuervorteile. In der Konsequenz trägt auch dies zur Entlastung des städtischen Haushaltes bei. Inwieweit sich die steuerlichen Rahmenbedingungen für einen solchen Querverbund im Zuge der Neufassung des EU-Rechts verändern, bleibt zu beobachten.

Prüfauftrag zur Überarbeitung
Die mit dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag beabsichtigte Bindung der Zuschüsse an die tatsächliche Entwicklung der Fahrgastzahlen und damit die Honorierung von Nachfragesteigerungen findet bei dieser Regelung gegenwärtig nicht statt. Auch die Umsetzung wichtiger verkehrspolitischer Ziele der Stadt, wie sie u.a. im Stadtentwicklungsplan „Verkehr und Öffentlicher Raum“ und in diesem Nahverkehrsplan dargestellt sind, kann so nur eingeschränkt gewährleistet werden, da diese Pläne keine direkte Verbindlichkeit gegenüber den Verkehrsunternehmen entfalten. Ziel der Stadt ist es daher grundsätzlich, den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag zu überprüfen, an geänderte Ziele und Rahmenbedingungen, ggf. unter Einbeziehung weiterer Qualitäts- und Leistungsmerkmale (z.B. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Niederfluranteil …), anzupassen und wieder uneingeschränkt in Anwendung zu bringen, auch um den Verkehrsbetrieben Planungssicherheit zu geben.

Da der EU-Rechtsrahmen zum Öffentlichen Personennahverkehr noch nicht abschließend geklärt ist und die steuerrechtlichen Auswirkungen einer Vertragsänderung noch nicht vollständig überschaubar sind, muss für eine Überarbeitung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages, die aufwendige Abstimmungs-, Entscheidungs- und Genehmigungsverfahren erfordert, jedoch der richtige Zeitpunkt abgewartet werden. Der Nahverkehrsplan formuliert daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Arbeitsauftrag, die Rahmenbedingungen für eine Überarbeitung des Vertrages regelmäßig zu überprüfen und zu gegebener Zeit eine Neufassung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages unter Berücksichtigung der Ziele des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und Öffentlicher Raum“, des Nahverkehrsplans und der finanziellen Möglichkeiten auch unter dem Aspekt möglicher Privatisierungen zu verhandeln und zur Genehmigung zu bringen.



7. Mitwirkung und Beteiligung

7.1 Verkehrsunternehmen und andere Aufgabenträger

Nach den gesetzlichen Vorschriften haben die im Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen an der Aufstellung des Nahverkehrsplans mitgewirkt. Dies sind zzt. die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) mit ihrer Tochtergesellschaft Leobus, die DB Regio AG und die Connex Sachsen GmbH sowie sechs private bzw. kommunale Verkehrsgesellschaften, die mit einzelnen Regionalbuslinien Haltestellen in Leipzig anfahren. Da die Stadt Leipzig als Aufgabenträger unmittelbar nur für den straßengebundenen ÖPNV innerhalb der Stadtgrenzen zuständig ist, kommt unter diesen den Leipziger Verkehrsbetrieben eine herausragende Rolle zu.

Für den Schienenpersonennahverkehr, der in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) liegt, hat der Nahverkehrsplan der Stadt nur eine indirekte Bedeutung, indem er Empfehlungen formuliert, die seitens der Stadt in die anstehende Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans eingebracht werden sollen. Angesichts der angestrebten engen Verflechtung der Verkehrsangebote auf Straße und Schiene, die innerhalb des Verkehrsverbundes zunehmend aufeinander bezogen werden und einander ergänzen sollen, war auch hier jedoch eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit unabdingbar.

Gleiches gilt für die Zusammenarbeit mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) in seiner Zuständigkeit für Fahrplan, Tarif, Öffentlichkeitsarbeit und Koordinierung des Leistungsangebotes.

Wegen der funktionalen Zusammenhänge im Verkehrsnetz der LVB/Leobus, das weit über die Stadtgrenzen hinausgreift, und im Netz der grenzüberschreitenden Regionalbuslinien wurden auch die angrenzenden Landkreise als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Gebiet bei der Aufstellung des Leipziger Nahverkehrsplans beteiligt, auch wenn sich dieser auf das Gebiet der Stadt Leipzig beschränkt.

7.2 Beteiligung der Öffentlichkeit

Der öffentliche Nahverkehr dient den Bürgern der Stadt. Sie profitieren von guten Verbindungen, werden von Lärm- und Umweltauswirkungen des Verkehrs entlastet und beteiligen sich als Fahrgäste bzw. Steuerzahler direkt oder indirekt an der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsmittel. Nicht zuletzt ist ein gutes Nahverkehrsangebot wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität und Wirtschaftskraft der Stadt.

Die Interessen der Bürger und ihrer Vertretungen sind jedoch nicht notwendigerweise deckungsgleich. Der Nahverkehrsplan hat vielmehr die unterschiedlichsten Anforderungen und Interessenlagen ausgewogen zu berücksichtigen. Die Stadt hat deshalb im Sinne einer bürgerfreundlichen Gestaltung des Planungsprozesses ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Nahverkehrsplans durchgeführt, um eine Vielzahl interessierter Partner durch gründliche Information und Möglichkeiten der Kommunikation und des Austausches einzubinden; neben den Bürgern gehörten dazu auch Wirtschaftsunternehmen und Interessenverbände. Nach einer Auswertung und Abwägung der aus diesem Beteiligungsverfahren hervorgegangenen mehr als 300 Anregungen und Hinweise wurde der Entwurf in vielen Punkten überarbeitet, ergänzt und grundlegend aktualisiert. Die überarbeitete Fassung wird jetzt den Gremien der Stadt zur Beschlussfassung vorgelegt.

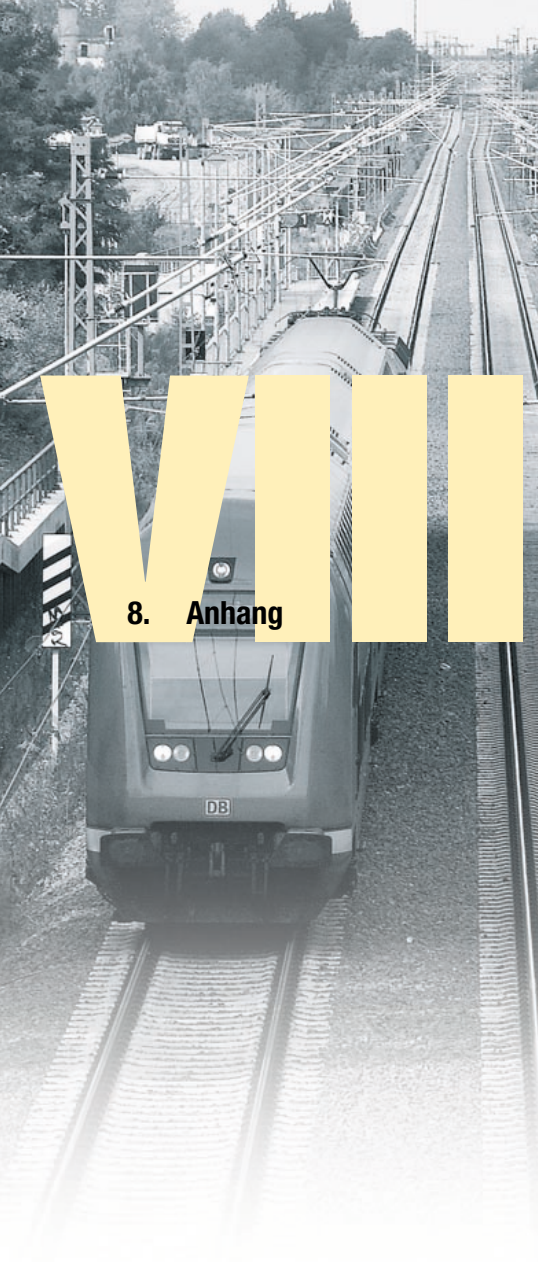
Unabhängig vom Nahverkehrsplan wurden bzw. werden Einzelplanungen mit Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr in anderen Zusammenhängen umfassend und öffentlich diskutiert. Insbesondere waren wesentliche Inhalte bereits Gegenstand des Beteiligungsverfahrens zum Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“. Auf der Ebene der Einzelprojekte bestehen gesetzlich geregelte Beteiligungsangebote für Vorhaben, die durch Bebauungspläne oder durch Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden. Dies sind insbesondere alle Neubauten von Schienenwegen sowie die meisten Ausbaumaßnahmen, durch die zusätzliche Flächen in Anspruch genommen oder Gleisanlagen wesentlich verändert werden. Aber auch größere Umbaumaßnahmen z.B. im Straßenbahnnetz, die mit einer Neugestaltung des Straßenraumes einhergehen, werden in der Regel öffentlich vorgestellt und diskutiert, so dass die Beeinflussbarkeit der Planung gegeben ist.

Wie bereits in Abschnitt 4.10 beschrieben, sind die Behindertenbeauftragte der Stadt sowie der Behindertenbeirat in die Planung einzubeziehen. Entsprechend der Dienstanweisung zur Beteiligung von Kindern und Jugendlichen werden in Abhängigkeit von der einzelnen Maßnahme auch diese in Entscheidungen einbezogen. Auch der Beirat für Gleichstellung sowie die Gleichstellungsbeauftragte werden im Vorfeld der Planung bzw. bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen beteiligt.

Im Rahmen dieser Verfahren müssen Konflikte hinsichtlich der Verwendung knapper Ressourcen ausdiskutiert sowie tragfähige Kompromisse ausgehandelt werden. Dafür gibt es keine Patentlösung. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass offene Beteiligungsprozesse helfen, Fehler zu vermeiden, Konflikte zu vermindern und Konsenslösungen zu entwickeln. Grundsätzlich soll geprüft werden, ob mit der Einrichtung eines ständigen Verkehrsbeirates dieser Prozess noch offener und effektiver gestaltet werden kann.

7.3 Steuerungsmöglichkeiten des Stadtrats

Stadtratsbeschlüsse zum ÖPNV sind zum Nahverkehrsplan, bei wesentlichen Abweichungen von den darin festgelegten zwingenden Mindeststandards, bei Umstellung von Straßenbahnstrecken auf Busbedienung, zu Änderungen des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages sowie im Rahmen des jährlichen Haushaltsplans notwendig. Bei Festlegungen zum Tarif, zur Fahrplangestaltung und zum Liniennetz trifft der Stadtrat dagegen keine Beschlüsse. Zu Tarifänderungen erfolgt in regelmäßigen Abständen eine Information des Stadtrats im Rahmen der Berichterstattung zur Arbeit des MDV, und auch bei größeren Änderungen im Liniennetz der LVB wird der Stadtrat informiert.



VIII 8. Anhang

Tab 1. Gültige Genehmigungen nach §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz (Liniengnehmigungen)

Inhaber	Linien-Nr.	Starthaltestelle	Endhaltestelle	Datum des Auslaufens
LVB GmbH	60	Lindenau	Lipsiusstraße	27.01.2010
LVB GmbH	61	Schönau	Großzschocher	27.02.2010
LVB GmbH	63	Schönau	Kiewer Straße	23.08.2011
LVB GmbH	65	Markkleeberg	Markranstädt	27.02.2010
LVB GmbH	68	Leutzsch	Leutzsch	27.02.2010
LVB GmbH	70	Connewitz-Kreuz	Mockau-West	27.02.2010
LVB GmbH	72	Leipzig-Hbf	Paunsdorf	27.01.2010
LVB GmbH	73	Leipzig-Hbf	Sommerfeld	27.01.2010
LVB GmbH	74	Deutscher Platz	Holzhausen- Sophienhöhe	27.01.2010
LVB GmbH	76	Probstheida	Herzklinikum	27.01.2010
LVB GmbH	79	Thekla	Markkleeberg	26.05.2009
LVB GmbH	80	Lindenau	Thekla	27.01.2010
LVB GmbH	81	Mockau-West	Taucha	13.11.2009
LVB GmbH	82	Mockau-West	BMW-Werk	27.01.2010
LVB GmbH	83	Thekla	Plaußig	27.01.2010
LVB GmbH	84	Bf. Messe	BMW-Werk	21.08.2012
LVB GmbH	85	Sachsenpark	Gohlis Süd	21.08.2012
LVB GmbH	87	Wahren	Gewerbegebiet Breitenfeld	27.01.2010
LVB GmbH	88	Wahren	Lindenthal	27.01.2010
LVB GmbH	89	Connewitz-Kreuz	Hauptbahnhof	27.02.2010
LVB GmbH	90	Lindenthal	Sommerfeld	27.01.2010
LVB GmbH / RVL	100	Groitzsch	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	107	Zwenkau	Connewitz-Kreuz	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	108	Böhlen	Probstheida	27.02.2010
LVB GmbH	118	Knautkleeberg	Erlebnispark Belantls	04.04.2011
LVB GmbH / RVL	119	Knautkleeberg	Rehbach	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	120	Knautkleeberg	Zwenkau	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	129	Böhlitz-Ehrenberg	Markranstädt	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	130	Markranstädt	Straßenbahnhof Angerbrücke	13.11.2009
LVB GmbH / RVL	131	Leipzig-Hbf	Merseburg	13.11.2009
LVB GmbH / RVL	141	Probstheida	Borna	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	143	Wachau	Baalsdorf	27.02.2010
LVB GmbH	161	Leipzig-Schönau	Schkeitbar	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	163	Markranstädt	Günthersdorf/ Saalepark	13.11.2009
LVB GmbH / RVL	166	Lausen	Günthersdorf/ Saalepark	13.11.2009
LVB GmbH / RVL	171	Meusdorf	Naunhof	11.12.2009
LVB GmbH / RVL	172	Wachau	Borsdorf	27.02.2010
LVB GmbH / RVL	175	Paunsdorf	Taucha	13.11.2009
LVB GmbH / RVL	176	BMW-Werk	Taucha	13.11.2009
LVB GmbH / RVL	178	Taucha	Sommerfeld	23.08.2010
LVB GmbH	N1	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N2	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N3	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N4	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	13.11.2009
LVB GmbH	N5	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N6	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	13.11.2009
LVB GmbH	N7	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N8	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N9	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	27.02.2010
LVB GmbH	N10	Leipzig-Hbf	Leipzig-Hbf	11.12.2012
THÜSAC	250	Leipzig-Hbf	Nobitz-Flugplatz	28.09.2011
Auto Webel GmbH	190	Wiedemar/Glesien	Leipzig-Hbf	25.10.2009
Auto Webel GmbH	191	Delitzsch	Leipzig-Hbf	25.10.2009
Auto Webel GmbH	192	Delitzsch	Leipzig/Sachsenpark	25.10.2009
SAX-BUS	196	Bad Düben HeideSPA	Leipzig	26.10.2009
SAX-BUS	197	Eilenburg	Leipzig-Hbf	26.10.2009
VGD *	930	Döbeln-Hbf	Leipzig-Hbf	31.12.2004
VGD *	931	Waldheim	Leipzig	01.11.2009
PVM *	690	Colditz	Leipzig	31.10.2009
PVM *	691	Wurzen	Leipzig	31.10.2009
BMW *	680	Leipzig, Werksgelände	Dingolfing	31.08.2011
BMW *	681	Leipzig, Werksgelände	Dingolfing	31.08.2011
BMW *	690	Leipzig, Werksgelände	München	31.08.2011
RVL	Marktfahrt	Connewitz, Rötha, Stötteritz, Naunhof, Markkleeberg	Globus Wachau	14.04.2007

Abkürzungen:

* VGD = Verkehrsgesellschaft Döbeln mbH
* PVM = Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH
* BMW = BMW AG Werk Regensburg

Tab 2. Verkehrsleistungen (Straßenbahn) der LVB im Stadtgebiet Leipzig nach dem Jahresfahrplan 2006/2007

Nr.	von	nach	Länge i. Stadtgebiet	Fahrtenanzahl			Fahrleistung pro Tag und Richtung (km)			Fahrleistung pro Jahr (km)
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So	Gesamt
1	Lausen	Mockau	17,6	66	74	72	1739	1302	1267	1164376
1E	Lausen	Schönefeld	15,6	37						
2	Lausen	Naunhofer Str.	13,9	68	45	30	1248	635	462	747344
2	Lausen	Meusdorf	16,8	18						
2E	W.-Leuschner-Platz	Naunhofer Str.	3,2		3	14				
3	Sommerfeld	Knauthain	20	32	27	25	915	540	500	576600
3	Sommerfeld	Großzschocher	17,2	16						
4	Gohlis Landsbg.	Stötteritz	13,1	103	70	68	1349	917	891	882154
4E	Johannisplatz	Johannisplatz	4,8	49	42	27	235	202	130	77304
7	Sommerfeld	Böhlitz-Ehrenberg	20	101	73	71	2020	1460	1420	1340600
8	Miltitz	Paunsdorf Nord	19,2	87	46	29	1670	883	595	1000909
8E	Angerbrücke	W.-Leuschner-Platz	3,5			11				
9	Markkleeberg West	Thekla	12,9	101	69	67	1303	890	864	852819
10	Wahren	Lößnig	13,4	88	49	34	1179	681	544	728328
10	Hauptbahnhof	Lößnig	8		3	11				
11	Schkeuditz	Markkleeberg Ost	19,1	57	41	41	1762	1242	1212	1162655
11	Wahren	Markkleeberg Ost	15,3	7	30	28				
11E	Wahren	Dölitz	15,3	37						
12	Gohlis Nord	Johannisplatz	7,6	102	69	67	775	524	509	506236
13	Taucha	Knauthain	17,8	53	40	40	943	712	712	635460
14	Eutritzsch	Plagwitz	10	53	39	39	544	395	395	363004
14	Hauptbahnhof	Plagwitz	4,8	3	1	1				
15	Meusdorf	Miltitz	17	103	72	70	1751	1224	1190	1152600
16	Lößnig	Neue Messe	13,8	108	70	68	1490	966	938	955512
										12145901

Tab 3. Verkehrsleistungen (Nachtbus) der LVB im Stadtgebiet Leipzig nach dem Jahresfahrplan 2006/2007

Nr.	von	nach	Länge i. (km)	Fahrtenanzahl			Fahrleistung pro Tag und Richtung (km)			Fahrleistung pro Jahr (km)
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So	Gesamt
N1	Hauptbahnhof	Südwest	27,2	3	3	3	82	109	109	32889
N1	Hauptbahnhof	Lausen	13,5		2	2				
N2	Hauptbahnhof	West	22,4	3	4	4	67	101	101	28427
N2	Hauptbahnhof	Am kleinen Feld	11,5		1	1				
N3	Hauptbahnhof	Altwest	29,6	3	4	4	89	132	132	37426
N3	Hauptbahnhof	Rückmarsdorf	14		1	1				
N4	Hauptbahnhof	Schkeuditz	26,2	3	4	4	79	131	131	34715
N4	Hauptbahnhof	Hänichen	26,2		1	1				
N5	Hauptbahnhof	Nord	27,5	3	5	5	83	138	138	27500
N6	Hauptbahnhof	Taucha	26,9	3	4	4	81	119	119	33872
N6	Hauptbahnhof	Thekla	11,5		1	1				
N7	Hauptbahnhof	Ost	32,5	3	4	4	98	143	143	40820
N7	Hauptbahnhof	Paunsdorf	13		1	1				
N8	Hauptbahnhof	Südost	28,3	3	4	4	85	126	126	35738
N8	Hauptbahnhof	Meusdorf	13		1	1				
N9	Hauptbahnhof	Süd	18,4	3	4	4	55	102	102	25484
N9	Hauptbahnhof	Dölitz	14		2	2				
N10	Hauptbahnhof	Zwenkau	8,5		2	2	0	17	17	850
										297720

Tab 4. Verkehrsleistungen (ALITA) der LVB im Stadtgebiet Leipzig nach dem Jahresfahrplan 2006 / 2007

Nr.	von	nach	Länge i. (km)	Fahrtenanzahl			Fahrleistung pro Tag und Richtung (km)			Fahrleistung pro Jahr (km)
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So	Gesamt
73	Baalsdorf	Sommerfeld	11,5	5	20	20	58	230	230	81650
83	Plaußig	Thekla	3,8	5	20	20	19	76	76	26980
84	Messegelände	Gottscheina	8,5	4	5,5	19	34	47	162	42670
119	Knauthain	Hartmannsdorf	3,5	3	18	18	11	63	63	19740
120	Knauthain	Knutnaundorf	8,5	3	18	18	26	153	153	47940
130	Rückmarsdorf	Angerbrücke	6,9	2	4	6	14	28	41	15042
175	Sommerfeld	Sabinenstraße	1,2	3	17	17	4	20	20	6492
										240514

Tab 5. Verkehrsleistungen (Bus) der LVB / Leobus im Stadtgebiet Leipzig nach dem Jahresfahrplan 2006/2007

Nr.	von	nach	Länge i. (km)	Fahrtenanzahl			Fahrleistung pro Tag und Richtung (km)			Fahrleistung pro Jahr (km)
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So	Gesamt
60	Lindenau	Lipsiusstr.	9,4	103	65	63	968	611	592	619366
61	Schönau	Großzschocher	11,1	13	4	4	298	198	185	192826
61	Schönau	Lausen	6,4	24	24	22				
63	Schönauer Ring	Kiewer Straße	1,2	52	38	38	62	46	46	41688
65	Markranstädt	Markkleeberg	12,4	38	30	27	768	528	433	492844
65	Markranstädt	Großzschocher	10	25	3	4				
65	Miltitz	Schönau	5,7		18					
65	Markranstädt	Schönau	5,8	8	4	10				
68	Bf. Leutzsch	Rath. Leutzsch	1,7	50	36	36	85	61	61	56576
70	Connewitz	Mockau West	17,3	50	32	30	1372	1016	981	915267
70	Connewitz	Schönefeld	12,1	21						
70	Connewitz	Thekla	14,9	17	31	31				
72	Hauptbahnhof	Paunsdorf	13,5	42	32	31	567	432	419	381105
73	Hauptbahnhof	Sommerfeld	24,2	17			772	411	399	478825
73	Hauptbahnhof	Baalsdorf	12,7	22	26	25				
73	Hauptbahnhof	Sommerfeld	16,2	5	5	5				
74	Holzhausen	Deutscher Platz	8,4	41	32	28	344	269	235	229656
76	Probstheida	Herzklinikum	2,4	43	35	35	103	84	84	70920
79	Thekla	Probstheida	11,1	1	24	20	430	266	222	270300
79	Thekla	Moritz-Hof	13,5	31						
80	Lindenau	Thekla	15,3	57	58	56	1187	816	785	777002
80E	Wahren	Thekla	8,5	37	0	0				
81	Thekla	Taucha	3,4	4	8	9	106	91	89	73818
81	Mockau-West	Taucha	5,8	16	11	10				
82	Mockau-West	Plaußig	8,6	23	12	11	251	123	114	152753
82	Mockau-West	Portitz	6,8	5						
82	Thekla	Plaußig	3,9	5	5	5				
83	Plaußig	Thekla	4,3	23	0	0	99	0	0	49450
84	Bf Messe	BMW Tor 1	9,1	5	1	0	264	141	0	145995
84	Bf Messe	BMW Tor 1	11	0,5	3	0				
84	Bf Messe	BMW Werk	5,7	1,5	0	0				
84	Bf Messe	BMW Werk	7,6	12	0,5	0				
84	Bf Messe	BMW Werk	10,7	0	0,5	0				
84	Bf Messe	BMW Werk	9,3	2	2,5	0				
84	Bf Messe	BMW Werk	12,4	3,5	2,5	0				
84	Bf Messe	Gottscheina	8,5	3	3	0				
84	Bf Messe	Gottscheina	10,2	2,5	1	0				
85	Sachsenpark	Gohlis-Süd	7,7	11			105	0	0	52400
85	Messegelände	Gohlis-Süd	6,7	3						
87	Wahren	Wiederitzsch	10,5	20	18	18	395	244	235	252445
87	Wahren	Wiederitzsch	8,8	15						
87	Wahren	Breitenfeld	5,3		6	5				
87	Wahren	Lindenthal	3,8	14	6	5				
88	Wahren	Lindenthal	4,1	15	5	4	62	21	16	34932
89	Hauptbahnhof	Connewitzer Kreuz	6	67	58	48	402	348	288	273240
90	Möckern	Paunsdorf Center	16,1	42	25	0	1737	1110	1000	1109418
90	Möckern	Paunsdorf	14,5	1	1	24				
90	Lindenthal	Paunsdorf Center	19,7	43	26	0				
90	Lindenthal	Paunsdorf	18,1	11	10	36				
100 / 412	Zwenkau	Hauptbahnhof	6,2	12	8	2	74	50	12	43772
107	Zwenkau	Connewitzer Kreuz	2	33	10	9	66	20	18	37340
108	Probstheida	Wachau	2,3	29	31	16	94	71	37	59064
141	Probstheida	Wachau	2,3	12						
118	Knauthain	Belantis	8,2	10	10	10	82	82	82	27552
119	Knauthain	Knauthain	5	37			185	0	0	46250
120	Knauthain	Zwenkau	10,8	13			165	0	0	82500
120	Knauthain	Zwenkau	8,2	3						
129	Böhlitz-Ehrenberg	Markranstädt	17,6	16			282	0	0	140800
130	Markranstädt	Angerbrücke	7,6	22	14	12	167	106	91	106096
131	Merseburg	Angerbrücke	7,6	19	14	4	144	106	30	86792
143	Wachau	Großpösna	4,6	3			14	0	0	2760
161	Schönau	Schkeitbar	9	14	4,5	4,5	126	41	41	72315
166	Lausen	Saalepark	7,8	2	5,5	0	16	43	0	12090
171	Meusdorf	Großpösna	4,2	34	18	16	218	133	127	138890
171	Meusdorf	Liebertwolkwitz	2,6	29	22	23				
172	Engelsdorf	Probstheida	18,6	14			260	0	0	130200
175/172	Sommerfeld	Taucha	3,2	16			51	0	0	25600
176	BMW Werk	Taucha	4,5	6			27	0	0	13500
178	Taucha	Sommerfeld	3,9	19	11		74	43	0	41340
										7737687

Tab 6. Verkehrsleistungen der Regionalbusse im Stadtgebiet Leipzig nach dem Jahresfahrplan 2006 / 2007

Nr.	von	nach	Länge i. (km)	Fahrtenanzahl			Fahrleistung pro Tag und Richtung (km)			Fahrleistung pro Jahr (km)
				Mo – Fr	Sa	So	Mo – Fr	Sa	So	Gesamt
190	Leipzig	Radefeld	15,5	9	2	2	155	31	31	84630
191	Leipzig	Radefeld	15,5	1						
192	Sachsenpark	Delitzsch	5,5	4			22			11000
196	Leipzig	Bad Düben	10	16	7	5	160	70	50	93500
197	Leipzig	Eilenburg	7,3	9	4		66	29		35770
690/931	Leipzig	Grimma	11	13	2	0	143	33	11	76230
690	Probstheida	Grimma	5,5		2	2				
691	Leipzig	Wurzen	9,5	2	1		19	10		10450
										311580

Tab 7. Gesicherte Anschlüsse im Liniennetz der LVB* (2006)

Haltestelle	Zubringerlinie	Abbringerlinie	Verkehrszeit
Adler	1 -> Lausen	3, 13 -> Knautkleeberg	SVZ 2
Adler	1 -> Mockau Post	13 -> Taucha	SVZ 2
Adler	3, 13 -> Knautkleeberg	1 -> Lausen	SVZ 2
Adler	13 -> Taucha	1 -> Mockau Post	SVZ 2
Adler	60 -> Lindenau	3 + 13 -> Knautkleeberg	SVZ, WVZ
Alte Messe	2 -> Naunhofer Str./Meusdorf	74 -> Holzhausen	SVZ, WVZ
Alte Messe	2 -> Naunhofer Straße	15 -> Meusdorf	HVZ, NVZ, WVZ
Alte Messe	70 -> Connewitz	15 -> Meusdorf	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Angerbrücke	13 -> Taucha	7 -> Böhlitz-Ehrenberg	22.46 Uhr
Barbarastraße	7 -> Böhlitz-Ehrenberg	90 -> Möckern	SVZ
Barbarastraße	7 -> Sommerfeld	90 -> Sommerfeld PC	SVZ 2
Barbarastraße	90 -> Paunsdorf	7 -> Sommerfeld	SVZ 2
Bf. Messe	16 -> Messegelände	84 -> BMW/Gottscheina	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Chausseehaus	16 -> Lößnig	11 -> Wahren	22.48 Uhr
Connewitz/Kreuz	10 als BUS -> Co./Kreuz	9 -> Markkleeberg-West	SVZ
Connewitz/Kreuz	11 -> Ma.-Ost	10 als BUS -> Triftweg	SVZ
Connewitz/Kreuz	11 -> Markkleeberg-Ost	9 -> Markkleeberg-West	SVZ 2
Connewitz/Kreuz	11 -> Schkeuditz	70 -> Schönefeld-Ost/Thekla	SVZ 2
Connewitz/Kreuz	11 -> Schkeuditz	9 ->Thekla	SVZ 2
Connewitz/Kreuz	11 -> Wahren/Schkeuditz	89 -> Hauptbahnhof	SVZ
Connewitz/Kreuz	70 -> Connewitz	9 -> Markkleeberg-West	SVZ
Connewitz/Kreuz	9 -> Markkleeberg-West	11 -> Markkleeberg-Ost	SVZ 2
Connewitz/Kreuz	9 -> Thekla	70 -> Mockau/Schönefeld	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Connewitz/Kreuz	9 ->Thekla	11 -> Schkeuditz	SVZ 2
Delitzscher/Essener Straße	80 -> Thekla	16 -> Messegelände	SVZ 2
Deutsche Bücherei	16 -> Lößnig	74 -> Holzhausen	SVZ, WVZ
Deutsche Bücherei	16 -> Messegelände	74 -> Holzhausen	SVZ, WVZ
Eutritzscher Zentrum	14 -> Plagwitz	90 -> Paunsdorf/P.C.	SVZ 2
Eutritzscher Zentrum	16 -> Lößnig	90 -> Paunsdorf/P.C.	SVZ, WVZ
Eutritzscher Zentrum	90 -> Möckern	14 -> Eutritzsch, Krankenhaus	SVZ 2
Eutritzscher Zentrum	90 -> Möckern	16 -> Messegelände	SVZ, WVZ
G.-Schumann/Lindenthaler Straße	11 -> Markkl.-Ost/Dölitz	90 -> Paunsdorf/P.C.	SVZ, WVZ
Gießerstraße	60 -> Lindenau	1 -> Lausen	5.02 Uhr
Gohlis-Nord	80 -> Thekla	85 -> Messe/Sachsenpark	HVZ, NVZ
H.-Liebmann-/Eisenbahnstraße	1 -> Lausen	70 -> Connewitz	SVZ 2
H.-Liebmann-/Eisenbahnstraße	13 -> Knautkleeberg	70 -> Connewitz/Kreuz	SVZ 2
H.-Liebmann-/Eisenbahnstraße	70 -> Connewitz	1 -> Lausen	SVZ 2
Hohenheida Lindengasse	84 -> Bf. Messe*	84 -> Gottscheina	HVZ
HohentichelnstraßeHohentichelnstraße	13 -> Knautkleeberg	79 -> Lößnig	HVZ, NVZ
Huttenstraße	3, 13 -> Knautkleeberg	65 -> Markkleeberg	SVZ, WVZ
Johannisallee	16 -> Messegelände	60 -> Lindenau	4.46 Uhr
Kiewer Straße	15 -> Miltitz	65 -> Markranstädt	SVZ, WVZ
Knautkleeberg	118, 119 -> Knautkleeberg	3 + 13 -> Sommerfeld/Taucha	HVZ, NVZ,
Knautkleeberg	3 + 13 -> Knautkleeberg	118,119 -> Belantis, Hartmannsdorf	HVZ, NVZ
Koehlerstraße	7 -> Sommerfeld	72,73 -> Mölkau	SVZ
Koehlerstraße	72 + 73 -> Hauptbahnhof	4 -> Gohlis, Landsberger Str.	SVZ 2
Lindenau, Bushof	15 -> Meusdorf	60 -> Lipsiusstraße	SVZ 2
Lindenau, Bushof	60 -> Lindenau	80 -> Thekla	HVZ, NVZ, SVZ 2
Lindenau, Bushof	80 -> Lindenau	60 -> Lipsiusstraße	HVZ, NVZ
Löbauer Str.	1 -> Mockau Post	70 -> Schö-Ost/Thekla/Mo-West	SVZ, WVZ
Messegelände	84 -> Bf. Messe/Hauptbahnhof	16 -> Lößnig	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Messegelände	85 -> Messegelände	84 -> BMW	6.19 Uhr
Mockau/Post	9 -> Thekla	70,81,82 -> Mockau-West	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Neutzscher Straße	70 -> Mockau-West	81 -> Taucha	SVZ, WVZ
Neutzscher Straße	70 -> Mockau-West	82 -> BMW	SVZ, WVZ
Neutzscher Straße	81,82,83- > Mockau-West	70 - > Connewitz/Kreuz	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ

Haltestelle	Zubringerlinie	Abbringerlinie	Verkehrszeit
Paunsdorf, Strbf.	72 -> Paunsdorf, Strbf.	90 -> Möckern	SVZ
Paunsdorf, Strbf.	90 -> P.C.	72 -> Hauptbahnhof	SVZ
Pfeffingerstraße	9 -> Dölitz (Einrücker)	11 -> Hauptbahnhof	0.39 Uhr
Probstheida	15 -> Meusdorf	76 -> Herzklinik	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
R.-Lehmann/Zwickauer Str	70 -> Connewitz	16 -> Lößnig	NVZ, SVZ, WVZ
Radiusstraße	15-> Meusdorf	80 -> Thekla	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Radiusstraße	80 -> Lindenau	15 -> Miltitz	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Rathaus Leutzsch	7 -> Böhlitz-Ehrenberg	68 -> Leutzsch, Strbf.	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Rathaus Wahren	87 - > Wahren (Ankunft)	11 - > Markkleeberg-Ost	SVZ 2
Rathaus Wahren	87 - > Wahren (Ankunft)	11 -> Schkeuditz	4.56 Uhr
Riebeck-/Oststraße	60 -> Lipsiusstraße	4 -> Stötteritz	HVZ, NVZ
Roßplatz	16 -> Lößnig	9 -> Wiedebachplatz	SVZ 2
Roßplatz	16 -> Messegelände	9 -> Thekla	SVZ 2
Roßplatz	9 -> Markkleeberg-West	16 -> Lößnig	SVZ 2
Roßplatz	9 ->Thekla	16 -> Messegelände	SVZ 2
Schönauer Ring	15 -> Meusdorf	65 -> Großzschocher/Markkleeberg	SVZ 2
Schönauer Ring	15 -> Miltitz	63 -> Kiewer Straße	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Schönauer/Ratzelstraße	1 -> Mockau Post	65 -> Großzschocher/Markkl.	SVZ, WVZ
Sommerfeld	7 -> Sommerfeld	73 -> Hauptbahnhof	HVZ
Sportforum	8 -> Sportforum	15 -> Miltitz	SVZ
Thekla, Buswendestelle	70 -> Thekla	80 -> Lindenau	SVZ
Thekla, Buswendestelle	79 -> Thekla	82 -> BMW	5.53 Uhr
Thekla, Buswendestelle	79 -> Thekla	81 -> Taucha	8.23 Uhr, 9.23 Uhr
Thekla, Buswendestelle	80 -> Thekla	81 -> Taucha	SVZ, WVZ
Thekla, Buswendestelle	80 -> Thekla	82,83 -> BMW,Plaußig	SVZ
Thekla, Buswendestelle	83 -> Thekla	80 -> Lindenau	6.03 Uhr
Thekla, Buswendestelle	9 -> Thekla	79 -> Probstheida	HVZ, NVZ
Thekla, Buswendestelle	9 -> Thekla	81,82,83 -> Taucha,BMW,Plaußig	SVZ, WVZ
Triftweg	10 als BUS -> Triftweg	16 -> Lößnig	SVZ
W.-Leuschner-Platz	10 -> Wahren	8 -> Miltitz	SVZ, WVZ
W.-Leuschner-Platz	11 -> Wahren/Schkeuditz	8 -> Miltitz	HVZ, NVZ
W.-Leuschner-Platz	8 -> Sommerfeld	11 -> Ma.-Ost /Dölitz	HVZ, NVZ
Wahren	10,11 ->Wahren/Schkeuditz	87,88 -> Lindenthal/Wiederitzsch	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Wahren	11 -> Markkleeberg-Ost	80 -> Lindenau	SVZ 2
Waldplatz	15 -> Meusdorf	8 -> W.-Leuschner-Platz	SVZ 2
Waldplatz	7 -> Sommerfeld	8 -> Paunsdorf-Nord	HVZ, NVZ
Westplatz	8-> Miltitz	14 -> Plagwitz	5.52 Uhr
Wiederitzscher Straße	90 -> Möckern	11 nur Routen -> Schkeuditz	HVZ, NVZ, SVZ, WVZ
Wiederitzscher Straße	90 -> Möckern	11 -> Wahren	SVZ, WVZ
Wilhelm-Liebknecht-Platz	10 -> Wahren	9 -> Thekla	SVZ, WVZ
Wilhelm-Liebknecht-Platz	11 -> Ma.-Ost + 16 -> Lößnig	9 -> Markkleeberg-West	SVZ 2

* Angaben vereinfacht, die Tabelle ersetzt keine Fahrplanauskunft!
Zusätzlich bestehen noch zahlreiche gesicherte Anschlüsse im Nachtbusnetz, die nicht aufgeführt sind.

In der Reihe „Beiträge zur Stadtentwicklung“ sind bisher erschienen:

1 Workshop City Nord (1991)
2 Workshop City Süd (1992)
3 Workshop Ostraum Leipzig (1991)
4 Workshop Leipzig-Stötteritz (1992)
5 Workshop Leipzig-Plagwitz (1992)
6 Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Wohngebiet Kiebitzmark 2“ (1992)
7 Workshop Bayrischer Platz (1992)
8 Workshop Leipzig-Probstheida (1993)
9 Planungswerkstatt Westraum Leipzig (1992)
10 Neue Ideen für die ALTE MESSE (1993)
11 Rahmenplanung ALTE MESSE (1993)
12 Planungswerkstatt Alte Salzstraße (1996)
13 Leipzig als Messe- und Handelsstadt im Laufe der Jahrhunderte (1997)
14 Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt (1997)
15 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Leipzig-West / Kaserne Schönau (1996)
16 Stadtentwicklungsplan Wohnbauflächen (1997)
17 Kostenreduzierung im innerstädtischen Wohnungsbau (1997)
18 Planungsschwerpunkte seit 1990 (1997)
19 Museum der bildenden Künste Leipzig, Realisierungswettbewerb (1998)
20 Bericht zur Stadtentwicklung Leipzig 1998 (1998)
21 Gutachterverfahren zum Wettbewerb „Stadtteilpark Plagwitz“ (1998)
22 City-Tunnel Leipzig, Dokumentation der Wettbewerbe für die S-Bahn-Stationen (1998)
23 Leitlinien der Stadtsanierung und Stadterneuerung (1998)
24 Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig (1998)
25 Stadtentwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen (1999)
26 Gutachterverfahren zum Wettbewerb „Wohnen für junge Leute in Leipzig-Connewitz“ (2000)
27 Gutachterverfahren Stadtplatz Gohlis und Umfeld (1999)
28 Stadtentwicklungsplan Zentren (2000)
29 Studentischer Ideenwettbewerb „Baulücke“ (2000)
30 Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung, Teilplan Wohnungsbau, Teilplan Stadterneuerung – Stadtteilpässe Nord / Ost / Süd / West (2000)
31 „Trautes Heim“ – Eigenheimkonzepte (2001)
32 Konzeption für die Entwicklung der Ortsteile Knautkleeberg, Knauthain, Hartmannsdorf, Knautnaundorf und Rehbach bis 2010 (2002)
33 3. Leipziger Messeakademie „Blau trifft Grün“ (2002)
34 Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung – Teilplan Großsiedlung (2002)
35 Kulturdenkmale der Stadt Leipzig (2002)
36 Wohnungspolitisches Konzept der Stadt Leipzig – Neufassung 2002 (2002)
37 Stadthäuser in Leipzig – Standorte für den Neubau von Stadthäusern (2003)
38 Konzeptioneller Stadtteilplan Leipziger Osten – Stadt umbauen ! (2003)
39 Bahnflächen als Potenziale der Stadtentwicklung (2003)
40 Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum (2004)
41 Erschließung des Industriepark Nord Leipzig-Plaußig (2004)
42 Bericht zur Stadtentwicklung Leipzig 2004 (2004)
43 Stadterneuerung und Stadtumbau in Leipzig
gestern – heute – morgen (2005)
44 Konzeptioneller Stadtteilplan für den Leipziger Westen – KSP West (2005)
45 Die Olympische Idee – Planungen für Olympische Spiele in Leipzig 2012 (2005)
46 Stadtentwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen – Fortschreibung 2005 (2005)
47 Gestaltungsfibel für die Siedlung Marientalt (2006)

Impressum

Stadt Leipzig
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Redaktion:
Verkehrs- und Tiefbauamt
Edeltraut Höfer, Stephan Rausch, Beatrix Berndorff

Mitarbeit:
Spath + Nagel

Abbildungen:
· Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH: Titel-1,3; 7-3, 8-1, 17-2, 30, 43, 45, 48-2, 49, 50, 51, 52-2, 53, 54, 58, 59, 62, 63
· Verkehrs- und Tiefbaumt: 4, 7-2, 10-2, 16-1, 20, 24, 42, 56, 60, 61-2
· Arge City-Tunnel Leipzig Los B: 8-3, 55-3
· Freistaat Sachsen: 55-1, 55-2
· HJPplaner: 27
· S-Bahn Foto-Community / Andreas: 32
· Alle übrigen: Spath + Nagel

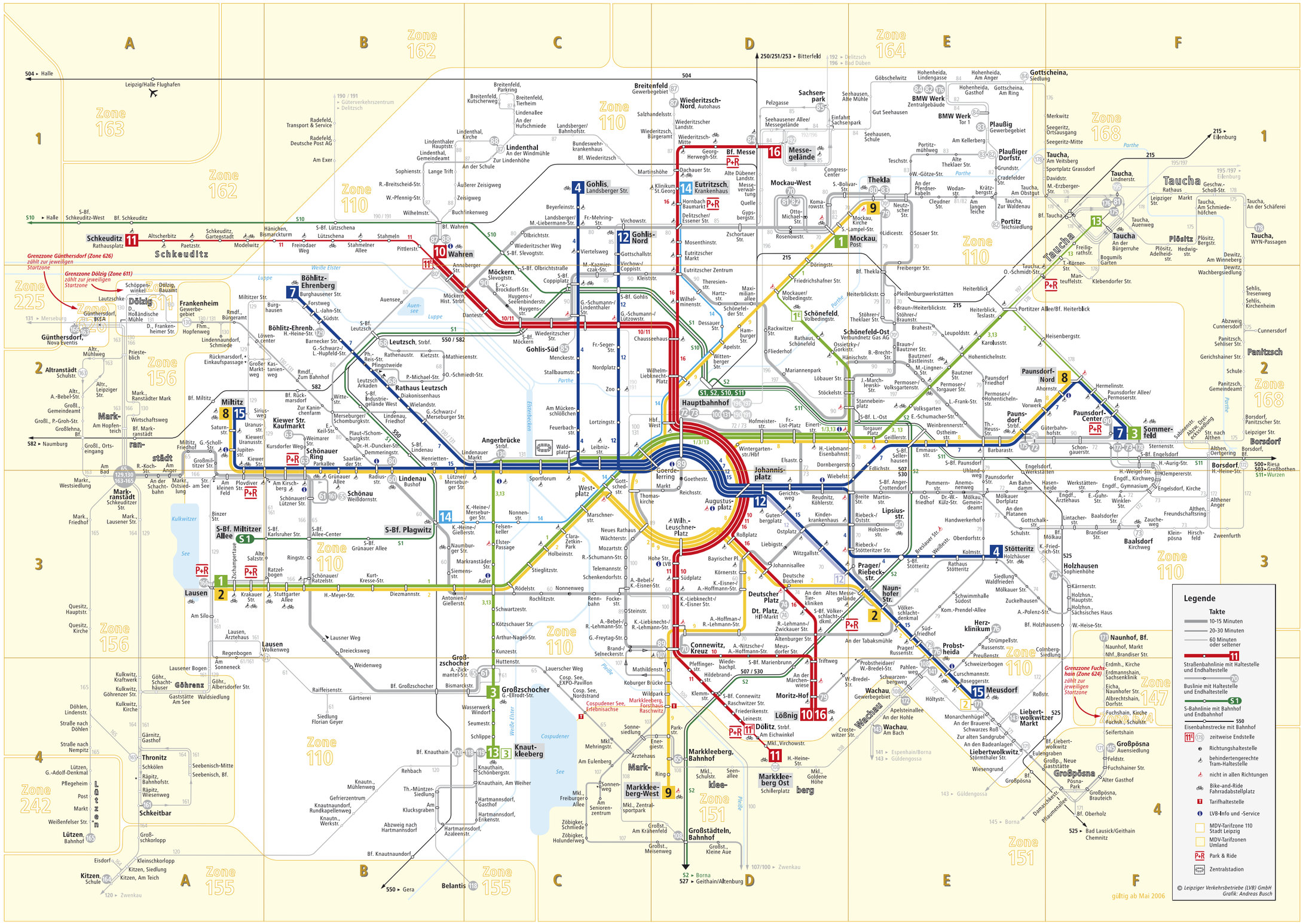
Gestaltung und Layout:
Petra Dreßler, Vision & Gestalt

Druck:
Gebr. Klingenberg Buchkunst Leipzig GmbH

Auflage: 1.500
Schutzgebühr: 10 Euro

November 2007

Karte 5 – Liniennetz – Fahrplanstand 2006 / 2007



In der Reihe „Beiträge zur Stadtentwicklung“ sind lieferbar:

4 Workshop Leipzig-Stötteritz (1992)
8 Workshop Leipzig-Probstheida (1993)
12 Planungswerkstatt Alte Salzstraße (1996)
14 Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt (1997)
16 Stadtentwicklungsplan Wohnbauflächen (1997)
20 Bericht zur Stadtentwicklung Leipzig 1998 (1998)
28 Stadtentwicklungsplan Zentren (2000)
30 Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung, Teilplan Wohnungsbau, Teilplan Stadterneuerung – Stadtteilpässe Nord / Ost / Süd / West (2000)
31 „Trautes Heim“ – Eigenheimkonzepte (2001)
32 Konzeption für die Entwicklung der Ortsteile Knautkleeberg, Knauthain, Hartmannsdorf, Knautnaundorf und Rehbach bis 2010 (2002)
33 3. Leipziger Messeakademie „Blau trifft Grün“ (2002)
34 Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung – Teilplan Großsiedlung (2002)
36 Wohnungspolitisches Konzept der Stadt Leipzig – Neufassung 2002 (2002)
37 Stadthäuser in Leipzig – Standorte für den Neubau von Stadthäusern (2003)
39 Bahnflächen als Potenziale der Stadtentwicklung (2003)
40 Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum (2004)
42 Bericht zur Stadtentwicklung Leipzig 2004 (2004)
43 Stadterneuerung und Stadtumbau in Leipzig gestern – heute – morgen (2005)
45 Die Olympische Idee – Planungen für Olympische Spiele in Leipzig 2012 (2005)
46 Stadtentwicklungsplan Gewerbliche Bauflächen – Fortschreibung 2005 (2005)
47 Gestaltungsfibel für die Siedlung Mariental (2006)

Die Beiträge zur Stadtentwicklung sind – teils gegen Gebühr – beim Stadtplanungsamt der Stadt Leipzig (Bürgerinformation, Neues Rathaus, Zi. 499) erhältlich. Bestellungen sind möglich.

Versand erfolgt gegen Berechnung der Portokosten.

Postanschrift:
Stadt Leipzig,
Dezernat Stadtentwicklung und Bau,
Stadtplanungsamt, 04092 Leipzig
Tel.: 0341 / 123 4948, Fax: 0341 / 123 4840
Mail: stadtplanungsamt@leipzig.de
Internet: www.leipzig.de/stadtplanung