



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

Mit Bus und Bahn in das Jahr 2030

**Stellungnahme des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) der
Stadt Leipzig**

November 2018

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html

Einleitung

Die aktuell gültige Fassung des Leipziger Nahverkehrsplans stammt noch aus dem Jahr 2007. Gemäß der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr sind Nahverkehrspläne mindestens alle fünf Jahre fortzuschreiben. Die hier zur Vorlage gebrachte Fortschreibung des Nahverkehrsplans kommt also mit sechs Jahren Verspätung, nachdem zwischenzeitlich eine Stadtratsfraktion Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den Oberbürgermeister gestellt hatte. Der nun endlich vorgelegte Entwurf des neuen Nahverkehrsplans unterteilt sich grob in einen Konzeptteil und einen Teil, in dem Mindeststandards für das Nahverkehrsangebot festgelegt werden. Zu beiden Teilen werden wir in der Folge Stellung nehmen. Dabei werden wir, entgegen der Reihung im Entwurf, mit dem Konzeptteil beginnen.

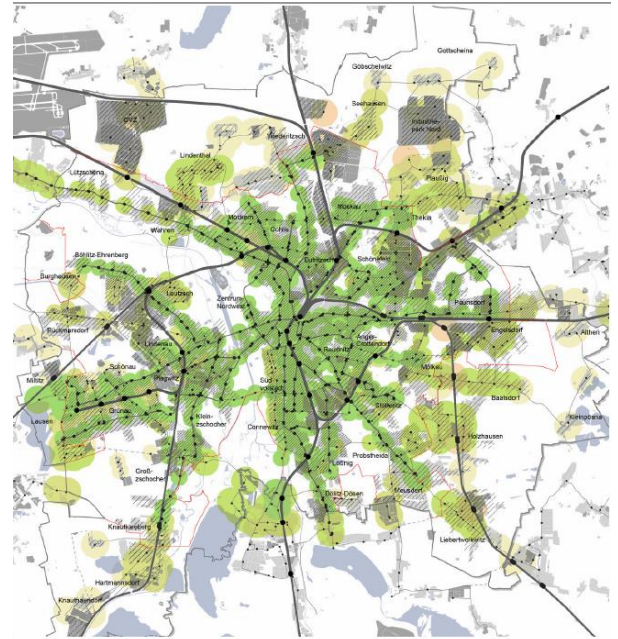
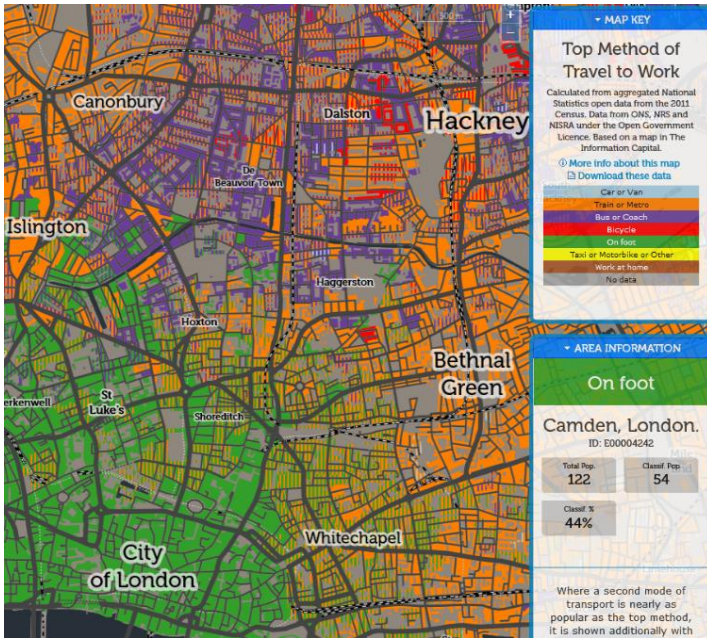
Konzept für ein integriertes Verkehrsnetz (S. 73ff)

Ausgangspunkt (S. 73)

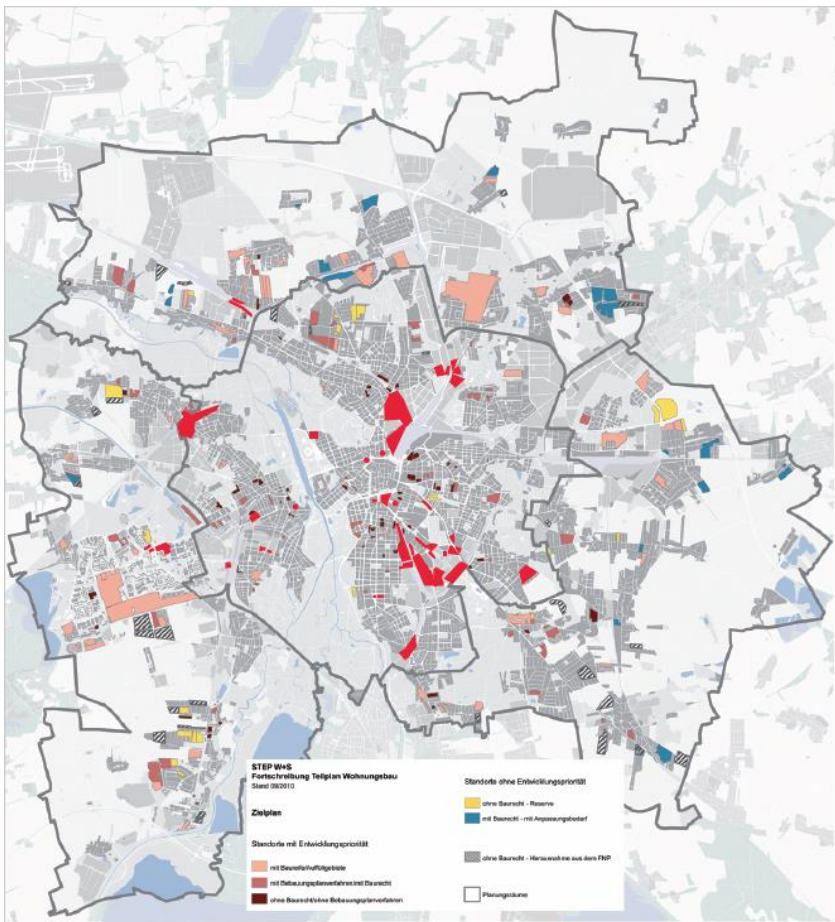
Das im NVP aufgezeigte Konzept baut auf bereits vorhandenen Planungen der LVB und des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) auf, fasst die Planungsstände zusammen und berücksichtigt angeblich die sich weiter entwickelnden Rahmenbedingungen, insbesondere der Bevölkerungsentwicklung. Dabei wird auf steigende Bevölkerungszahlen im Allgemeinen abgestellt, die es unvermeidbar machen, dass mehr Fahrgäste befördert werden müssen. Das Konzept bezieht sich auf den mittelfristigen Planungshorizont der Nahverkehrsplanung, der auf etwa sieben Jahre angelegt ist. Es stellt im Wesentlichen darauf ab, jene vorhandenen Straßenbahnstrecken und Haltestellen zu ertüchtigen, die entsprechend des Alters und des Gleiszustandes einfach dran sind und saniert werden müssen, da sie sonst nicht mehr befahrbar sind. Das größere Aufkommen an Fahrgästen von erwarteten 185 Mio. allein bei den LVB könne man mit dem Bestandsnetz „aufnehmen“, so heißt es. Daher wollen Stadt und LVB in der Laufzeit des NVP zuvorderst auf den Linien 16,15 und 11, den Gleismittenabstand an den restlichen Streckenabschnitten aufweiten, damit dort ab 2024 (auf der Linie 11 frühestens ab 2026) breitere Bahnen fahren können. Darüber hinaus wird die Verlegung der Strecke der Linie 9 im Bereich Mockau genannt, die sich auch schon im letzten NVP wiederfindet und bis heute nicht umgesetzt wurde. Der Rest sind an der einen oder anderen Stelle einige neue Haltestellen und Wendeschleifen für Verstärkerfahrten sowie der Abbau von Langsamfahrstellen und erkannten Mängeln der Verkehrsbedienung. Die Zukunft ab 2024 wird im Wesentlichen in sogenannte Untersuchungsaufträge verlagert. Mit denen will die Stadt Leipzig in der Laufzeit des NVP untersuchen, was sie zwischen 2025 und 2030 machen wird, damit man der 2018 beschlossenen Mobilitätsstrategie 2030 der Stadt Leipzig mit dem sogenannten „Nachhaltigkeits-Szenario“ gerecht wird. Bis dahin wird im Wesentlichen das sogenannte „ÖPNV-Vorrang-Szenario“ verfolgt, das eigentlich deutlich vom Stadtrat abgewählt wurde. Der Wesenszug des ÖPNV-Vorrang-Szenarios besteht in der wirtschaftlichkeitsorientierten Kundengewinnung. Auf der einen Seite sollen Fahrpreise weiter steigen und auf der anderen Seite wird stärker auf breitere Bahnen, Entflechtungsmaßnahmen und Einsparung von Kursen abgezielt.

Kritik

Wir Ökolöwen wünschen uns einen gänzlich anderen Ansatz. Dieser muss dem Ziel dienen, möglichst viele Neukunden für Bus und Bahn zu gewinnen und aus dem Auto zu locken. Dies ist eigentlich auch Beschlusslage seit der Verabschiedung der Umweltqualitätsziele der Stadt Leipzig 1996 und 2003 - allerspätestens aber seit 2015 mit der Verabschiedung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und Öffentlicher Raum. Verwaltung und LVB sind durch den Stadtrat damit beauftragt, bis zum Jahr 2024 einen ÖPNV-Anteil am Modal Split von 20 Prozent zu organisieren, bis 2025 sollen es laut STEP bereits 23 Prozent sein, die bis 2030 zumindest konstant gehalten werden. Heute haben Bus und Bahn einen Anteil von lediglich 18 Prozent. Das heißt konkret, dass der NVP heute schon Maßnahmen benennen muss, die bis 2024 die Zahl von rund 200 Millionen Fahrgästen pro Jahr in Bus und Bahn auf Leipziger Stadtgebiet locken. Bis 2025 müssen es rund 210 Millionen Jahreskunden und bis 2030 rund 225 Millionen sein. Umgekehrt ist es heute so, dass die LeipzigerInnen auf der übergroßen Mehrzahl ihrer Wege (82 Prozent) andere Verkehrsmittel nutzen. Es muss als Ausgangspunkt also analysiert werden, wo eine große Zahl an Nichtnutzern des ÖPNV verortet sind und in einem zweiten Schritt, was diese Nichtnutzer dazu bewegen könnte ÖPNV-Kunden zu werden. Daraus sind dann Maßnahmen abzuleiten. Dafür müssten Analysen auf kleinräumlicher Ebene erfolgen, die aufzeigen, wo genau welches Kundenpotential schlummert. Leipzig hat in den letzten Jahren einen tiefgreifenden Strukturwandel durchgemacht. Bevölkerungsschwerpunkte und Wegeziele haben sich verändert. Das ÖPNV-Netz muss dem gerecht werden, damit Bus und Bahn für diese Menschen wieder relevant werden. Die Maßnahmen, die das höchste Kundenpotential abschöpfen, müssten mit höchster Priorität umgesetzt werden. Die **Karten 2 und 3** im NVP können die Erschließungsqualität nicht abbilden, da dort nur grobe Radien gezogen werden. Diese suggerieren eine hervorragende Erschließungsqualität und verdecken die Stellschrauben für Optimierungen.



Links: In London wird auf Blockebene analysiert, welche Verkehrsmittel bevorzugt werden. Es ist klar erkennbar, bis wohin der Einzugsbereich von Metrostationen reicht und ab wann die Autonutzung dominiert. Weitere Daten (siehe Internetlinks) zeigen die Wegezeiten mit dem ÖPNV durch die Stadt von Haustür zu Haustür. Rechts: Die Stadt Leipzig zeichnet große grüne Kreise um die bestehenden Haltestellen. Botschaft: „Alles im grünen Bereich“. Fehlstellen und Maßnahmen zur Optimierung können nicht abgeleitet werden. Weiterführende Links: (<https://www.theguardian.com/news/datablog/interactive/2013/feb/01/cycle-drive-work-map-census-2011> ; <https://www.citymetric.com/transport/tfl-has-tool-lets-you-map-travel-times-anywhere-london-and-it-brilliant-1150> ; <https://maps.cdr.ac.uk/#/metrics/traveltowork/default/BTTTT/11/-0.0934/51.5089/>)



Neben einer verbesserten Darstellung des Status Quo, ist eine Untersuchung über Wachstumskerne bis 2030 erforderlich, um auch zukünftige Verkehrsbedarfe in die Nahverkehrsplanung mit einzubeziehen. So sind zahlreiche Neubauprojekte in Planung. Im integrierten Stadtentwicklungskonzept sind Gebiete benannt, die zukünftig bebaut werden sollen. Dort wird sich parallel zu Lückenschließungen und Nachverdichtung im Kernstadtgebiet, das Bevölkerungswachstum der nächsten Jahre im Wesentlichen abbilden. Weitere Bedarfe lassen sich aus absehbaren neuen Büro-, Gewerbe- und Schulstandorten ableiten. Im NVP ist daher zu benennen, wie diese neuen Baugebiete mit Bus und Bahn versorgt werden, bevor sich die neuen NutzerInnen der Gebiete auf das Auto orientieren. Das ist im Entwurf noch nicht der Fall. Es wurden vorwiegend bestehende Planungsvorhaben von Stadt und LVB zusammengefasst. Auf diese Vorhaben gehen wir im Folgenden näher ein.

Links: Der Zielplan des wohnungspolitischen Konzepts der Stadt Leipzig, ergänzt von uns Ökolöwen mit einigen wichtigen Bauprojekten (Wohnen, Gewerbe, Schulen) die bis 2030 entstehen können und im Nahverkehrsplan vorausgedacht werden müssen (rot).

Schwerpunkte und Maßnahmen bis 2024 (S. 73ff) und vorbereitende Planungen für die Zeit nach 2025 (S. 80ff)

- Für die Straßenbahn ist lediglich eine Neubaustrecke (Verlegung Linie 9 in Mockau) benannt, die bis 2024 realisiert werden soll. Der Rest sind 34 Vorhaben zur Gleiserneuerung im Bestand (**Tabelle 16**), in deren Zuge Haltestellen bis 2024 barrierefrei ausgebaut werden sollen. Aus der losen Auflistung ist keine begründete Priorisierung zu erkennen.
- Die Veröffentlichung des Nahverkehrsplans wurde monatelang aufgeschoben, da die Stadt Leipzig zwischenzeitlich eine neue Mobilitätsstrategie entwickeln wollte, auf der der Nahverkehrsplan aufbaut. Notwendige Maßnahmen zur Erfüllung des beschlossenen Nachhaltigkeit-Szenarios sind nun aber überhaupt nicht abgebildet. Es ist wenig wahrscheinlich, dass das Nachhaltigkeits-Szenario Umsetzung finden wird, wenn sich Stadt und LVB bis 2024 nur auf Bestandserhalt und Reisezeitverkürzung konzentrieren. Bis 2030 hätte man danach nur 5 Jahre für den eigentlichen Netzausbau. Es ist unglaublich zu behaupten, es wäre dann alles in der Zeit ab 2025 schaffen. Die Strategie, lediglich jene Baumaßnahmen zu forcieren, die den Einsatz von breiteren Fahrzeugen auf bestimmten Linien ermöglicht, um dadurch Kurse zu sparen, folgt noch dem „ÖPNV-Vorrang-Szenario“, das ganz offensichtlich diesem Entwurf des NVP zu Grunde liegt. Dieses Szenario wurde jedoch klar abgewählt und stattdessen das Nachhaltigkeit-Szenario einstimmig beschlossen.
- Wir Ökolöwen fordern neben dem notwendigen Bestandserhalt (**Tabelle 16**) zur Realisierung des Nachhaltigkeits-Szenarios die Festschreibung und Umsetzung eines **3-Stufen-Konzepts für den Straßenbahnausbau**. Dieses Stufenkonzept hat sich grundsätzlich an der oben genannten feingliedrigen Untersuchung zur Kundengewinnung zu orientieren. Beispielhaft sollen folgende Elemente sein. Die Auflistung ist nicht als vollständig anzusehen. Maßgebend ist die Prioritätensetzung nach dem größten Potential für das Gewinnen neuer Fahrgäste. Zur Erinnerung: (200 Mio. p.a. in 2024, 225 Mio. p.a. in 2030 im gesamten Leipziger ÖV-Netz)
 - **Stufe 1 - Kurzfristig (bis 2020) für Projekte mit bereits erfolgtem Planungsvorlauf:**
 - Linie 11 zum Markkleeberger See
 - Linie 9 nach Thekla
 - Linksabbieger am Augustusplatz (Vorbereitung für Umsteigeknoten Leuschnerplatz)
 - Kapazitätserweiterung Haltestelle Hauptbahnhof
 - Neubau wichtiger Verknüpfungspunkte (z.B. S-Bahnhof Stötteritz <-> Linie 4)
 - Neubau von Haltestellen an bereits ermittelten Schwerpunkten für die Gewinnung von Neukunden (z.B. Haltestelle Sportbad an der Elster)
 - **Stufe 2 - Mittelfristig (bis 2025) umgehende Vertiefung der Planung:**
 - Linie 14 nach Grünau bzw. Duncker-Viertel
 - Umsetzung Umsteigeknoten Leuschnerplatz
 - Neubau wichtiger Verknüpfungspunkte
 - Neubau von Haltestellen an ermittelten Schwerpunkten
 - **Stufe 3 - Langfristig (bis 2030) Streckenfreihaltung, Einleitung der Planung:**
 - Linie 9 zum Cospudener See
 - Linie xx SchleuBiger Weg (Vorlauf ab 2020 über Busbetrieb mit 4 Linien! „Südspange“)
 - Linie 24 Harkortstraße/August-Bebel-Straße Prüfung Reaktivierung
 - Linie 4 / 15 zum Herzzentrum
 - Linie 7 nach Engelsdorf
 - Linie 2 / 15 nach Liebertwolkwitz
 - Linie xx über Anger-Crottendorf nach Mölkau
 - Linie xx nach Lindenthal
 - Linie 15 Linienenerweiterung Verknüpfung Bahnhof Miltitz
 - Neubau wichtiger Verknüpfungspunkte
 - Neubau von Haltestellen an ermittelten Schwerpunkten
- Die Priorisierung für den Neubau von Straßenbahnhaltestellen aus (**Tabelle 17**) hat ebenso danach zu erfolgen mit welchen Maßnahmen am schnellsten, die größten Neukundengewinne erzielt werden können. Grundsätzlich sind zu wenige Haltestellen aufgeführt. Wenn man nur die Haltestellen betrachtet, die priorisiert (also fettgedruckt) sind, ist das Ergebnis noch ernüchternder. Erfahrungen aus den letzten Nahverkehrsplänen zeigen, dass

jene Maßnahmen, die nicht explizit priorisiert werden, gar nicht oder deutlich verspätet umgesetzt werden. Die in der Tabelle unter „weiterer Untersuchungsbedarf bis 2024“ geführten Haltestellen sind bis 2024 zu bauen und nicht nur zu untersuchen! Der Neubau von Haltestellen hat sich zudem an der Schulnetzplanung zu orientieren. Es kann nicht sein, dass Schulneubauten eröffnet werden, ohne an einen leistungsfähigen ÖPNV angebunden zu sein

- Neben dem 3-Stufen-Konzept für die Straßenbahn, muss umgehend ein neues Busnetz implementiert werden. Nur so können bis zum Jahr 2025 Neukundengewinne in den erforderlichen Größenordnungen generiert werden:

BUSNETZ 2020

Für eine schnelle Erschließung der unterversorgten Stadtgebiete ist in den nächsten 5 Jahren auf das Einrichten von neuen Buslinien abzielen – beginnend mit einer großen Busnetzreform im Jahr 2020. Hierfür sind geringere Vorplanungszeiten und Investitionsmittel notwendig. Es können vergleichsweise schnell die für einen Modal Split Anteil von 20 Prozent (2024) und 23 Prozent (2025) benötigten zusätzlichen Fahrgäste vom Auto in den ÖPNV gelockt werden. Im Vordergrund sollten zusätzliche tangentielle Verbindungen mit möglichst hoher Taktfolge stehen, die die einzelnen Stadtteile direkt miteinander verbinden. Alle Gebiete, an denen der Nahverkehr heute noch vorbeifährt, sind ebenfalls zu integrieren. Hier bieten sich auch Quartiersbusse an, die einen Anschluss zum weiteren Liniennetz gewährleisten. Vorab sind Busse als Vorlaufbetrieb für potenzielle Straßenbahnstrecken im neuen Busnetz 2020 einzusetzen. (Tabelle 18) im NVP enthält eine Bauliste für Bushaltestellen. Sie ist in diesem Sinne vollkommen unvollständig und als überholt anzusehen. So fehlt, um nur ein Beispiel zu nennen, eine Verknüpfungshaltestelle zwischen der Linie 89 <-> Linie 60, 74 auf der Kurt-Eisner-Straße. Mit dem Busnetz 2020 sind weitere Buslinien auf Kurt-Eisner-Straße und Schleußiger Weg einzurichten. Diese „Südspange“ mit 4 Buslinien als Vorlaufbetrieb für die Straßenbahn und 2-Minuten-Takt zwischen S-Bahnhof MDR und Schleußig wird zur neuen zentralen Querverbindung zwischen dem Leipziger Westen, der Südvorstadt und dem Leipziger Osten. Große, unterversorgte Einrichtungen in Leipzig, wie das Veterinärmedizinische Institut, bekommen eine Haltestelle direkt vor die Tür. Es entstehen zahlreiche neue Direktverbindungen für Tausende LeipzigerInnen. Das Busnetz 2020 lässt sich im Vergleich zur Straßenbahnerweiterung kostengünstig und schnell umsetzen. Bereits mit dem Busnetz 2010 konnten innerhalb kürzester Zeit neue Fahrgäste im Millionenbereich durch das verbesserte Angebot gewonnen werden. Insgesamt wurden 30 neue Haltestellen errichtet. Jetzt muss das Netz mit zusätzlichen Haltestellen und Verbindungen erweitert werden. Dafür sind in den Haushalt 2019/2020 Investitionsmittel für neue Bushaltestellen einzustellen. Parallel muss das neue Busnetz bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 planerisch und baulich vorbereitet werden. Wir Ökolöwen begrüßen daher die Untersuchungsaufträge (U1) und (U4) im NVP, die genau das beinhalten. Der Zeithorizont für die Umsetzung muss jedoch 2020 sein und nicht 2025, wie im NVP beschrieben.

-
- Mit dem Untersuchungsauftrag (U5) im NVP will man einigen Punkten aus dem Stufenkonzept für die Netzerweiterung der Straßenbahn Rechnung tragen (neue Tangenten wie die „Südspange“, Umsteigeknoten Leuschnerplatz, Anpassung Promenadenring) Das ist zu begrüßen. Der Zeithorizont ist jedoch zu lang. Teilelemente aus dem Untersuchungsauftrag („Südspange“ Vorlaufbetrieb Bus, Kapazitätserhöhung Haltestelle Hauptbahnhof und Abzweigmöglichkeit am Augustusplatz) müssen deutlich vor 2024 realisiert sein.

- Grundsätzlich abzulehnen sind teure Tunnelbauwerke für den Autoverkehr z.B. unter dem Adler, der Eisenbahnstraße, der Berliner Straße oder der Dresdner Straße, wie sie in den Untersuchungsaufträgen **(U5)** und **(U6)** angedroht werden. Dieser Entflechtungsansatz ist Kernelement des (abgewählten) „ÖPNV-Vorrang-Szenarios“ und hat unter Nachhaltigkeitsaspekten nichts mehr im NVP zu suchen. Diese Vorhaben zur Förderung des Autoverkehrs reißen große Löcher in den Verkehrsetat der Stadt. Das Geld fehlt dann für die Angebotsausweitung bei Bus und Bahn sowie dem Bau neuer Rad- und Fußwege. Sie sind aus dem Untersuchungsauftrag **(U5)** und **(U6)** im Nahverkehrsplan für den ÖPNV zu streichen. Ebenfalls zu streichen ist die Untersuchung eines Straßenbahntunnels unter der inneren Jahnallee. Dieser verhindert das Einfädeln von Straßenbahnlinien auf die Jahnallee (Linie 8, 4). Des Weiteren verursacht er immense Baukosten. Damit wird nahezu allen anderen Vorhaben für den Nahverkehr die finanzielle Grundlage entzogen. Darüber hinaus ist für den Betrieb von Straßenbahntunneln die Kommune zuständig und nicht wie beim City-Tunnel Freistaat bzw. DB. Die jährlich anfallenden Betriebskosten für diese Tunnelstrecke liegen um ein Vielfaches höher als für eine oberirdische Strecke. In der inneren Jahnallee sind stattdessen im Sinne des Nachhaltigkeits-Szenarios zügig die Beschränkungen für den Kfz-Verkehr aus dem Luftreinhalteplan umzusetzen und zusätzlich geschützte Radspuren einzurichten. Damit kann ein optimierter Ablauf des Straßenbahnverkehrs gewährleistet werden.
- Wir begrüßen die Untersuchungsaufträge **(U7)** und **(U8)** für den Planungsbeginn bis 2024 und die weitere Streckenfreihaltung für erweiterte Straßenbahnstrecken, wie sie auch in **Karte 13** abgebildet sind. Diese nehmen ein Stück weit den Gedanken des von uns Ökolöwen vorgeschlagenen 3-Stufen-Konzepts auf. Nur - auch hier ist der Zeithorizont nicht ausreichend. Die Erweiterungsvorhaben, die die höchsten Neukundenpotentiale aufweisen und für die bereits Vorüberlegungen bestehen, müssen bis 2024 umgesetzt sein (z.B. Linie 14 Duncerkviertel / Grünau). Eine bloße Auflistung können wir beim besten Willen nicht mehr ernst nehmen, da diese Projekte bereits seit Jahrzehnten in den Nahverkehrsplänen auftauchen. In den Untersuchungsauftrag **(U8)** ist, über die aufgelisteten Strecken hinaus, die Wiederinbetriebnahme der Linie 24 in der Harkortstraße und August-Bebel-Straße mit aufzunehmen.

Neben einem Zukunftskonzept sind im Nahverkehrsplan Mindeststandards und Zielstandards für den täglichen Betrieb von Bus und Bahn für die nächsten Jahre aufgeführt. Auf diese Standards gehen wir auf den folgenden Seiten näher ein.

Anforderungen an das Nahverkehrsangebot (S. 50ff)

Mindeststandards (S.50 NVP)

- Hier heißt es im NVP: „**(M1)** Mindeststandards sollen nach Möglichkeit überschritten werden“,...“; sie können im Einzelfall unterschritten werden, wenn sie im Fahrplan 2017/18 noch nicht eingehalten werden oder ihre Einhaltung einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert.“
- Aus unserer Sicht sind **Mindeststandards zwingend einzuhalten**. Der zweite Satzteil ist zu streichen. Sollte der Mindeststandard im Einzelfall nicht eingehalten werden können, so ist das vorher anzumelden und seitens der Stadt Leipzig bzw. des Stadtrates im Einzelfall zu genehmigen.

Verkehrszeiten (S.51 NVP)

- Die Normalverkehrszeit ist im Entwurf NVP lediglich auf 19:30 Uhr begrenzt. Laut der Befragung des Ökolöwen wünschen sich viele Leipzigerinnen und Leipziger ein besseres Angebot am Abend und in der Nacht. Die meisten Geschäfte in der Innenstadt schließen 20 Uhr. Auch dann wollen noch zahlreiche Kunden und Beschäftigte nach Hause fahren. Deshalb sollte **bis mindestens 20:30 Uhr ein 10-Minuten-Grundtakt** vorhanden sein. Die **Normalverkehrszeit muss auf 20:30 Uhr** erweitert werden.
- Der **Samstag ist in die Normalverkehrszeit** zu integrieren. Derzeit ist er im Entwurf NVP als Schwachverkehrszeit definiert. Der Sonntag kann in der Schwachverkehrszeit 1 verbleiben.
- Auch im Nachtverkehr sind regelmäßige Fahrten auf allen Linien anzubieten. Alle Straßenbahnen und häufig genutzten Buslinien sollten am Abend immer (außer Sonntag) bis mind. 23 Uhr im 15-Minuten-Takt und bis 1 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren, wie es beispielsweise in Dresden der Fall ist. Im Anschluss fahren die **Nachtlinien dann stündlich**.

- An typischen „**Ausgeh-Tagen**“, also Freitag und Samstag sowie an Abenden vor Feiertagen ist das Nachtangebot über oben genannte Regelung hinaus, zielgerichtet auszuweiten.

Grundtakt (S. 52 NVP)

- Die Festlegung von festen Bedienungstakten in Punkt **(M2)** im NVP unterstützen wir Ökolöwen.
- Der Festlegung eines **10-Minuten-Grundtaktes** in der Haupt- und Normalverkehrszeit stimmen wir zu
- Für alle Tram-Achsen muss durch Linienüberlagerungen mind. ein **5-Minuten-Grundtakt** erzielt werden.
- Der Festlegung eines **15-Minuten-Grundtaktes** in der Schwachverkehrszeit stimmen wir zu
- Die verklausulierten Ausnahmetatbestände sind an dieser Stelle im NVP zu streichen. Ein 30- oder gar 60-Minuten-Takt ist in der Haupt- und Normalverkehrszeit auf dem Gebiet der Stadt Leipzig nicht akzeptabel. Gleiches gilt für die Schwachverkehrszeit.

Erschließung der städtischen Teilräume (S. 53 NVP)

- Die Festlegung **(M3)**, dass alle Teilflächen des Stadtgebietes zu erschließen sind, unterstützen wir Ökolöwen.
- Der Untergliederung in eine **Kernzone und eine Außenzone** stimmen wir zum Zwecke der Festsetzung von Mindeststandards zu. Konkrete Maßnahmen müssen sich allerdings aus feingliedrigeren Untersuchungen ergeben. Die Mindeststandards dürfen sich nicht an dem aktuellen Angebot an den Rändern der Kernzone orientieren.
- Der Entwurf des NVP legt fest, dass ein Teilgebiet als erschlossen gilt, wenn 80 Prozent der jeweiligen Bevölkerung angebunden sind. Dem stimmen wir nicht zu. Der Wert muss auf mindestens **90 Prozent** angehoben werden.
- Der Entwurf legt weiterhin fest, dass nur jene Stadtgebiete als erschlossen gelten, die max. 300m von einer Tram-/Bushaltestelle oder 500m von einer S-Bahnhaltestelle entfernt liegen. Dem stimmen wir zu. Es ist jedoch zwingend die echte Laufstrecke anzuwenden - auf tatsächlich vorhandenen Wegen. 300m (ohne Wartezeit an Ampeln) entspricht in etwa **5 Minuten Gehzeit**. Das einfache Ziehen eines Radius ist nicht zielführend und verstellt den Blick auf notwendige Anpassungsmaßnahmen für die Erreichbarkeit von Haltestellen.
- Der Entwurf des NVP legt weiterhin fest, dass ein Stadtgebiet selbst in der Kernzone als erschlossen gilt, wenn an der entsprechenden Haltestelle lediglich nur einmal in der Stunde etwas hält. Das ist kein akzeptabler Wert für eine ÖPNV-Erschließung im Kerngebiet einer Metropole. Der Wert ist zu streichen und durch die Grundtakte zu ersetzen.
- Bedienungsmodelle wie **Anruf-Linien-Taxi oder Rufbus** sind entgegen der Festlegung im NVP kein adäquater Mindestbedienungsstandard. Solche niederschweligen Angebote können für die dünnbesiedelte Lausitz aber nicht für die größte Stadt Sachsens diskutiert werden.
- Die an der Stelle im NVP erwähnte Überführung des Quartiersbus **„Grünolino“ in Grünau** in den Regelbetrieb ist zu begrüßen. Die Bedienzeit sollte allerdings nicht wie geplant nur bis 18 Uhr reichen, sondern sich an der Normalverkehrszeit (20:30) orientieren.
- **Im Nahverkehrsplan ist ortskonkret festzulegen, mit welcher Prioritätensetzung, wie und bis wann jene Stadtgebiete an das ÖPNV-Netz angebunden werden, die die Mindeststandards aktuell noch nicht erreichen!**

Bedienungshäufigkeit (S. 53ff NVP)

- Hier wird im NVP ein weiterer Mindeststandard eingeführt, der neben den Grundtakten eine sogenannte Achsenbedienung, unterteilt in Kernzone und Außenzone, einführt.
- Dem wird im NVP vorangeschickt, dass die S-Bahn für die Mindestbedienung auf einer sogenannten Achse mit angerechnet wird, da sie angeblich **Parallelverkehr** darstellen würde. Das trifft im Leipziger Stadtgebiet nicht zu. Diese Einschränkung ist ersatzlos zu streichen. Stattdessen sind die Straßenbahnstrecken als Achse zu definieren sowie Haupttangentialverbindungen (z.B. Kurt-Eisner-Straße).

Kernzone

- Für alle Achsen in der **Kernzone** ist ein Mindeststandard (**M4**) von 12 Fahrten (**5-Minuten-Takt**) in der Haupt- und Normalverkehrszeit sowie 6 Fahrten in der Schwachverkehrszeit festzuschreiben. Dies kann auf Teilstrecken auch mit Hilfe neuer Buslinien aus dem „Busnetz 2020“ erreicht werden. Die im NVP genannten Werte liegen teilweise deutlich darunter und sind zu streichen.
- Im NVP ist eine **Schwelle von 15.000 Fahrgästen** am Tag benannt. Hat eine Strecke in der Kernzone weniger als 15.000 Fahrgäste, kann laut Entwurf NVP das Angebot heruntergefahren werden. Dieser Passus ist ersatzlos zu **streichen**. Stattdessen sind Maßnahmen zu forcieren, um die Kundenzahlen auf allen Achsen zu steigern. Dies können auch externe Maßnahmen sein, wie z.B. die Einführung von Parkraumbewirtschaftung entlang entsprechender Achsen oder die Konzentration neuer Nutzungen (Wohnen, Gewerbe) an den Haltestellen der Achsen.

Außenzone

- Im NVP ist die Außenzone nochmals unterteilt. Für die verkehrsbedeutsamen Teile der Zone werden lediglich 2 Fahrten pro Stunde vorgesehen (**M5**). Der Wert ist auf **3 Fahrten pro Stunde** anzuheben (20-Min.-Takt).
- Für die weniger verkehrsbedeutsamen Teile sowie die Schwachverkehrszeiten sind **Anruf-Linien-Taxis** als Mindeststandard vorgesehen. Dies ist zu **streichen**. Wir erwähnten bereits, dass dies Angebote sind, die in der dünnbesiedelten Lausitz als akzeptabel angesehen werden können, aber nicht in der größten Stadt Sachsens.

Tangentiale Verbindungen

- Mit **Karte 11** (S. 55 NVP) sollen Mindeststandards für tangentielle Verbindungen benannt werden. Dabei wurden Striche zwischen verschiedenen Zentren gezogen und Fahrtenanzahl und Reisezeit festgelegt. Wie das zu erreichen ist, (ob mit oder ohne Umsteigen) bleibt der LVB freigestellt. Diesen Ansatz und die Karte halten wir für wenig zielführend. Sie lässt zu viel Interpretationsspielraum. Wir empfehlen **konkrete Tangential-Buslinien** zu beschreiben und dafür Mindeststandards aufzustellen.
- Mit der **Karte 11** (S.55 NVP) wird der LVB beispielsweise die Möglichkeit eingeräumt mit dem Bus 70 nur noch alle 20 Minuten zwischen **Connewitzer Kreuz und Markkleeberg** zu verkehren. D.h. erst lässt man die Straßenbahn einstellen und ersetzt sie durch den Bus. Jetzt verschlechtert man noch den Bus-Takt von 10 auf 20 Minuten. Dabei kann es sich (hoffentlich) nur um ein Versehen in der Kartendarstellung handeln. Der **10-Minuten-Takt** ist zwingend aufrecht zu erhalten.
- In **Karte 11** fehlen aufkommensstarke Freizeitziele (z.B. Markkleeberger See, Wildpark), die Gewerbestandorte im Nordraum, das Universitätsklinikum, die Alte Messe und viele mehr.
- Wir Ökolöwen fordern eine **neue tangentielle Verbindung** zwischen westlicher Südvorstadt, Musikviertel (mit Telemanngymnasium, Clara-Zetkin-Park, Bachviertel, Sportgymnasium, Waldstraßenviertel, Sportoberschule. Diese ist in eine grundsätzlich überarbeitete **Karte 11** aufzunehmen. Das gilt auch für weitere Busverbindungen, die Bestandteil des Busnetz 2020 werden.
- Mindeststandard (**M6**) schwächt genannte Mindeststandards nochmals, da hier eingeführt wird, dass die ohnehin komplizierten Werte **nur auf 75 Prozent der Verbindungen** eingehalten werden müssen. Dies erscheint dann in der Gesamtschau noch weniger zielführend. Wir plädieren nochmals dafür, ein stringentes Busnetz 2020 zu entwickeln, festzuschreiben und die Takte im NVP linienkonkret verbindlich zu machen.

Beförderungskapazität (S. 58 NVP)

- Im Mindeststandard **(M7)** wird festgelegt, dass ein **ausreichendes Platzangebot** vorhanden sein soll. Konkret heißt es: „*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 Querschnitt mit dem größten Fahrgastaufkommen die Kapazität der jeweils eingesetzten Fahrzeuge nicht übersteigt.*“ Dieser Satz ist auch nach mehrmaligem Lesen nur sehr schwer nachvollziehbar. Was das für den konkreten Fahrgast bedeutet, der an der Haltestelle steht und einsteigen möchte, ist kaum abzuleiten.
- Wir empfehlen einen klaren Mindeststandard **(M7)**, der festlegt, dass die Kapazität der Fahrzeuge es ermöglicht, **zu jeder Zeit die Nachfrage durch die Kunden zu befriedigen**. In aufkommenstarken Zeiten z.B. während Großveranstaltungen oder der Hauptverkehrszeit müssen gegebenenfalls Verstärkerfahrten vorgesehen werden. Die Fahrzeugbelegung ist transparent zu machen.
- Die **Mitnahme von Kinderwägen sowie Rollstühlen** und Rollatoren muss **jederzeit** möglich sein. Dies ist im Mindeststandard **(M7)** festzuschreiben.

Reisezeiten (S. 59 NVP)

- Mindeststandard **(M8) Erreichbarkeit des Promenadenrings** aus der Kernzone in max. 30 Minuten und aus der Außenzone in max. 45 Minuten stimmen wir zu.
- Standard **(M9)** legt fest, dass die **Länge der Langsamfahrstellen** im Straßenbahn-Netz max. 8 km betragen darf. Der Wert ist zu hoch. Bis 2012 waren es immer unter 5 km. Der Mindeststandard ist auf **5 km** zu senken.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (S. 59 NVP)

- Der Mindeststandard **(M10)** betrifft die **zulässigen Verspätungen**. Hier heißt es im NVP: In der Hauptverkehrszeit müssen mind. 90 Prozent aller Abfahrten pünktlich sein, in den übrigen Verkehrszeiten 95 Prozent. Verfrühungen sind unzulässig. Dem stimmen wir zu. Verfrühungen dürfen in der Statistik für die Überprüfung der Werte nicht als „pünktlich“ gewertet werden. Die LVB werten Verfrühungen aktuell noch als „pünktlich“. Für die Überprüfung soll laut NVP nur eine Stichprobe herhalten. Es erschließt sich nicht, warum nicht die Grundgesamtheit überprüft werden soll.

Netzverknüpfung (S. 60ff NVP)

- Mindeststandard **(M11)** legt fest, dass an in **Karte 8** definierten Verknüpfungspunkten die **Anschlussicherung** gewährleistet sein soll. Allerdings definiert der NVP 10 Minuten Übergangszeit als „zumutbar“. „Zumutbar“ ist für uns Ökolöwen keine Kategorie in einem Nahverkehrsplan, der mehrere Millionen neue Fahrgäste ins System locken soll. Der Wert ist zu streichen. Stattdessen ist der Zielwert **(Z5)** von **5 Minuten als Mindeststandard** festzuschreiben.
- Zu den in **Karte 8** definierten Verknüpfungspunkten sind noch jene hinzuzufügen, die durch das neue Busnetz 2020 entstehen werden. Auch im Bestandsnetz **fehlen** noch **Verknüpfungspunkte** in **Karte 8** (z.B. Linie 89 <-> Linie 60,74 an der August-Bebel-/Kurt-Eisner-Straße) Bei der Netzentwicklung sind gezielt neue Verknüpfungspunkte z.B. durch Linienweiterungen zu schaffen.
- Generell besteht bei diesem Mindeststandard **(M11)** ein **„Henne-Ei-Problem“**, denn es werden nur jene Verknüpfungspunkte bedacht, die mehr als 200 Umsteiger aufweisen. Viele potentielle Verknüpfungspunkte könnten jedoch vielleicht auch mehr als 200 Umsteiger haben, wenn die Mindeststandards dort angelegt würden und entsprechend optimiert würde. Hier muss zusätzlich eine **qualitative Perspektive** auf konkreten Linien angewandt werden um Verknüpfungspunkte zu definieren.
- Mindeststandard **(M12)** beschreibt die **Qualität der Verknüpfungspunkte**. Dieser findet Zustimmung.
- In **(M12)** ist zuvor allerdings folgender Zusatz zu streichen: „*Der Umsteigeweg soll*“... „*nach Möglichkeit nicht mehr als drei Minuten in Anspruch nehmen.*“ Er ist zu ersetzen durch: „Der **Umsteigeweg** soll“...“ **grundsätzlich bahnsteiggleich** möglich sein, jedoch nicht mehr als zwei Minuten in Anspruch nehmen.“

- Im Zielstandard **(Z6)** ist die ausführliche **Kundeninformation** insbesondere durch dynamische Abfahrtsanzeigen an Verknüpfungsstellen beschrieben - insbesondere auch zwischen verschiedenen Mobilitätsanbietern (LVB <-> Deutsche Bahn). Das begrüßen wir ausdrücklich, da hier ein riesiger Nachholbedarf besteht. Wir sehen es aber aufgrund der verfestigten Egoismen seitens der Verkehrsunternehmen in dem Bereich als notwendig an, dies nicht als Zielstandard sondern als **verpflichtenden Mindeststandard (M12.z6)** zu führen.
- Den Untersuchungsauftrag **(U2)**, der eine Roadmap für die Erfüllung von **(M12.z6)** entwerfen soll, begrüßen wir. Es sind jedoch nicht nur die „wichtigsten“ Verknüpfungspunkte zu betrachten, so wie das im NVP ausgeführt ist. Es sind alle Verknüpfungspunkte aus **Karte 8** zu betrachten.
- Den Zielstandard **(Z7) Echtzeitanzeige aller Anschlussverkehrsmittel** auf Bildschirmen innerhalb der Busse und Bahnen begrüßen wir ausdrücklich. Es muss jedoch im NVP eine konkrete Jahreszahl für die Einführung genannt werden.
- Wir begrüßen, dass an der Stelle insbesondere in den Nachtstunden eine bessere **Vernetzung mit dem Taxi-Verkehr** angestrebt wird. Die Formulierung, dass Taxis wirtschaftlicher und nutzerfreundlicher seien als Bus und Straßenbahn, ist im NVP (S. 61) zu streichen.

Infrastruktur und Fahrzeuge (S. 62ff)

Bahnkörper (S. 62)

- Im Bereich Infrastruktur / Gleiswege der Straßenbahn ist lediglich die Aufweitung des Gleismittenabstandes als Mindeststandard **(M13)** benannt. Weitere, für die Gewinnung von Neukunden durchaus wichtigere **Infrastrukturstandards** werden zwar textlich beschrieben jedoch nicht als Standard aufgeführt. Auch die öffentlichen Verlautbarungen legen nahe, dass sich Stadt und LVB bis 2024 lediglich darauf konzentrieren, den Gleismittenabstand auf der Linie 16 aufzuweiten und nebenher nur notwendige Sanierungsmaßnahmen (Langsamfahrstrecken) sowie Brückenbauprojekte anzugehen. Damit sind ein Marktanteil von 23 Prozent bis 2025 sowie ein Marktanteil von 20 Prozent bis 2024 nicht zu erreichen. Dies ist allerdings Beschlusslage im Stadtrat.
- Wichtig ist z.B. ein Programm für den schrittweisen **Ausbau der dynamischen Straßenraumfreigabe**, um für die Straßenbahn eine durchgehende Pulkführerschaft zu sichern, die Pünktlichkeit zu gewährleisten und Anschlüsse an Verknüpfungspunkten zu garantieren. Wir erwarten, dass dieses Themenfeld mit einer konkreten Roadmap im NVP und einem Mindeststandard **(M.Vorfahrt für Bus und Bahn)** abgebildet ist. Im NVP ist bisher aber nicht einmal ein Untersuchungsauftrag **(U)** dazu zu finden.

Zugangsstellen (S. 62)

- Hier sind vielfach löbliche Qualitätskriterien textlich beschrieben. Es gibt allerdings nicht einen Mindeststandard **(M)** in diesem Themenfeld des NVP. Das ist nicht nachvollziehbar.
- Es ist ein Mindeststandard **(M.kurze Wege)** einzuführen, der zumindest für die Kernzone einen **mittleren Haltestellenabstand** festlegt. Mit einem Untersuchungsauftrag **(U.kurze Wege)** wird eine Roadmap für ein Programm zur Haltestellennachverdichtung aufgestellt.
- Es ist ein **Mindeststandard (M.sicherer Zugang)** einzuführen. Dieser beschreibt, dass alle Haltestellen als Haltestellenkap direkt am Gehweg auszuführen sind. Dort wo es sich nicht vermeiden lässt, dass Fahrgäste zuvor die Straße überqueren müssen, bevor sie in Bus oder Bahn einsteigen, ist der Einstiegsvorgang mittels Ampeln vor der Gefährdung durch den Kfz-Verkehr an allen Haltestellen abzusichern. Im NVP ist eine Liste an Haltestellen aufzuzeigen, wo dies bisher noch nicht der Fall ist. Es ist eine Roadmap mit konkreten Jahreszahlen im NVP darzustellen, die die Nachrüstung mit ampelgesteuerten „Zeitinseln“ bzw. den Umbau zu einem Haltestellenkap beinhaltet.
- Es ist ein **Mindeststandard (M.Ausstattung Haltestelle)** einzuführen. An allen Haltestellen ist ein Fahrgastunterstand und Ticketautomat zu errichten; mehr digitale Abfahrtsanzeigen an Haltestellen, auch an Bushaltestellen sind von Nöten. Der Standard legt eine Mindestquote für die wichtigsten Ausstattungsmerkmale fest. Gleichzeitig wird mit der Benennung konkreter Jahreszahlen eine Roadmap im NVP veröffentlicht. Diese beschreibt, wann, wo und wie viele Fahrgastunterstände / Ticketautomaten / dynamische Abfahrtsanzeigen / etc. nachgerüstet werden.

- Es ist der **Mindeststandard (M.rauchfrei)** einzuführen. Dieser legt fest, dass an allen Haltestellenunterständen ein Rauchverbotsschild angebracht wird, mit einer zusätzlichen schriftlichen Bitte, im Bereich der Fahrgastunterstände nicht zu rauchen (Good-Practice: Heidelberg, Erlangen). Ein formales Rauchverbot an Haltestellen kann nur der Freistaat Sachsen verhängen.

Betriebsleitsystem / ÖPNV-Beschleunigung (S. 64ff)

- In diesen Punkten stimmen wir den Ausführungen im NVP grundsätzlich zu. Aber auch hier ist nicht nachvollziehbar, wieso **keine Standards** bzw. Maßnahmenpläne festgelegt werden. Es sind lediglich die Störungen und Eigenbehinderungen in **Karte 4** dargestellt. Die Problembeseitigung soll dann erst mit den Untersuchungsaufträgen (**U5**) und (**U6**) geklärt werden. Damit kommt man wahrscheinlich erst nach 2025 zur Umsetzung.

Fahrzeuge (S. 65ff)

- Den hier genannten Zielstandards (**Z8**) stimmen wir zu. Der Einbau von **Klimaanlagen** muss hier noch hinzugefügt werden. Der Zielstandard (Z8) ist als **Mindeststandard (M.Fahrzeuge)** festzuschreiben.
- Der Zielstandard (**Z9**) regelt die Werbung an Bussen und Bahnen. Der Zielstandard muss als verpflichtender **Mindeststandard (M.LVB-Typik)** festgelegt werden. Über die Formulierungen in Z9 hinaus, muss geregelt sein, dass insbesondere keine Autowerbung aufgebracht wird. Es ist bspw. auch nicht üblich, dass ein Pizzadienst seine Fahrzeuge mit dem Corporate Design des benachbarten Asia-Imbiss versieht. Statt der Hälfte der Fahrzeuge, wie unter Z9 beschrieben, hat bei 2/3 der Fahrzeuge die **LVB-typische Farbgebung** zu dominieren. Fenster müssen grundsätzlich **werbefrei** sein.
- Nachdem oben genannte Standards zu Mindeststandards aufgewertet wurden, ist der **Zielstandard (Z9)** folgendermaßen neu zu fassen: Alle im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge sind deutlich als Teil des Leipziger Nahverkehrsangebots erkennbar. Es erfolgt eine **einheitliche Fahrzeuggestaltung im Design der L-Gruppe** zur besseren Wahrnehmung des Nahverkehrsangebots. Damit werden potentielle Kunden auf das Angebot aufmerksam, neue Kunden gewonnen und Fahrgeldeinnahmen gesteigert. Die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen sind erwartungsgemäß höher als die geringen Werbeeinnahmen von 900.000 Euro p.a.

Gewährleistung der Barrierefreiheit (S. 66ff)

- Die Mindeststandards (**M14**), (**M15**), (**M16**) und (**M17**) konkretisieren das Thema **Barrierefreiheit**. Sie erfüllen und ergänzen die gesetzlichen Regelungen in dem Bereich. Sie finden auch unsererseits Zustimmung.
- Der Zielstandard (**Z10**) beschreibt, dass pro Jahr mindestens 10 Richtungshaltestellen der Straßenbahn und 20 Richtungshaltestellen des Busverkehrs barrierefrei ausgebaut werden müssen. Das unterstützen wir. Eine höhere Zahl halten wir für nicht zielführend. Der Fokus muss in den nächsten Jahren auf dem schnellen Neubau von Haltestellen gelegt werden, um in Größenordnungen neue ÖPNV-Kunden zu gewinnen. Wir begrüßen ausdrücklich, dass für das schnelle Schaffen **neuer Haltestellen (auch testweise)** festgehalten ist, nicht in jedem Fall sofort teuer barrierefrei zu bauen, sondern dies in einem definierten Zeitraum später nachzuholen, wenn sich die Haltestelle tatsächlich bewährt hat.

Öffentlichkeitsarbeit, Information und Service (S. 69ff)

- In diesem Kapitel im NVP, werden die Themen **Öffentlichkeitsarbeit, Fahrgastinformation, Fahrscheinverkauf, Sicherheit und Sauberkeit** angeschnitten. Dabei sind viele richtige Punkte genannt, die wir Ökolöwen auch in unserem ‚Zukunftsplan für Bus und Bahn‘ gefordert haben. Nur hat die Stadtverwaltung für keinen einzigen dieser wichtigen Punkte einen Mindeststandard (**M**) formuliert, ja nicht einmal Zielstandards. Ganz im Gegenteil, werden diese Bereiche explizit in die Eigenverantwortung der LVB gelegt.
- Es kann nicht sein, dass für das Thema Barrierefreiheit ganze 4 Mindeststandards und ein Zielstandard benannt sind, während bei den für alle Bevölkerungsgruppen wichtigen Themen auf Seite 69ff kein einziger Standard festgeschrieben ist. Dies ist vor Beschlussfassung **zwingend nachzuholen**. Die Stadt muss auch in diesem Bereich, für jeden der genannten Unterpunkte, **verbindliche Vorgaben** machen.

Umwelt- und Klimaschutz (S. 71ff)

- Es kann nicht sein, dass für den **Umwelt- und Klimaschutz** kein einziger Standard festgeschrieben ist und das Handeln in diesem Bereich der LVB weitgehend freigestellt wird. Dies ist vor Beschlussfassung nachzuholen. Die Stadt muss auch in diesem Bereich **verbindliche Vorgaben** machen.
- Folgender Satz ist ersatzlos zu streichen: „Maßnahmen zu einer umweltfreundlichen Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs können – bezogen auf das Verkehrsgeschehen insgesamt – nur einen relativ kleinen Beitrag zur Lärminderung und zum Erschütterungsschutz sowie zur Reduzierung der Schadstoffemissionen und des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energien leisten.“ Dieser Satz mag bei den Schadstoffemissionen noch zutreffen. Bei den Themen Lärminderung und Erschütterungsschutz ist er schlichtweg falsch.
- Leipzigs Straßenbahnen sind vergleichsweise laut. Sogar auf neueren Strecken kann man einige Monate nach Fertigstellung nur noch von Rumpeln sprechen, wenn eine Straßenbahn vorbeifährt. Das Agieren der LVB in den letzten Jahren in dem Bereich zeigt, dass verbindliche Mindeststandards seitens der Stadt Leipzig zwingend erforderlich sind. Es ist ein verbindlicher **Mindeststandard (M.Straba-Lärm)** einzuführen. Dieser regelt verbindlich in welchem Turnus ein regelmäßiges Schleifen der Straßenbahnräder erfolgt. Ein verbindlicher **Mindeststandard (M.Schienenlärm)** regelt den Turnus des regelmäßigen Schleifens insbesondere an bewohnten Straßenabschnitten (siehe Lärmaktionsplan). Darüber hinaus regelt dieser Standard welche Bauweisen bei grundhafter Sanierung und Neubau anzuwenden sind.
- Folgender **Zielstandard (Z.Straba-Lärm)** ist einzuführen: Bis 2025 wird die Zahl der Betroffenen von gesundheitsschädlichem Straßenbahnlärm (Lden 65 dB(A) am Tag und mehr) von heute 16.200 LeipzigerInnen auf 10.000 LeipzigerInnen gesenkt. Die Zahl der Betroffenen von gesundheitsschädlichem Straßenbahnlärm in der Nacht (Lnight 55 dB(A) und mehr) von heute 20.200 LeipzigerInnen wird bis 2025 auf 15.000 LeipzigerInnen gesenkt.
- Der Ausbau des **Elektrobusanteils** in der Flotte ist bereits im Luftreinhalteplan geregelt. Die Ausführungen dazu im NVP finden unsere Unterstützung. Wir sehen es ebenfalls als zielführend an, angesichts der Marktlage bei der Neubeschaffung von Elektro-Bussen, in einem ersten Schritt bei Neukauf und Umrüstung auf Euro VI-Standard zu fokussieren. Leipzig braucht schnell ein erweitertes Busnetz 2020. Die dafür notwendigen Fahrzeuge müssen ausgereift sein und zuverlässig rollen. Das ist auf der E-Bus-Test-Linie 89 bisher keineswegs der Fall. Es ist ein **Mindeststandard (M.Bus_Luft)** einzuführen. Dieser überführt Beschlusspunkt B13 aus dem Luftreinhalteplan in den NVP - insbesondere das Befahren von stark belasteten Streckenabschnitten mit Fahrzeugen der höchsten **Schadstoffklasse Euro VI**.
- Die Verwendung von **100% Ökostrom** für die Straßenbahn ist als **Mindeststandard (M.Ökostrom)** mit folgendem Wortlaut einzuführen: Grundsätzlich ist ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien, sogenannten Ökostrom, zu beschaffen, um die CO2-Emissionen der Stadt Leipzig zu senken. Dabei muss die Herkunft des gelieferten Stroms aus erneuerbaren Energien auf eindeutig beschriebene und identifizierbare Quellen zurückführbar sein und entsprechend zertifiziert sein. Die gelieferte Strommenge pro Kalenderjahr muss sich zu 100 % aus erneuerbaren Energien (Ökostrom) zusammensetzen und zu 50 % aus Neuanlagen stammen. Der Anteil aus Neuanlagen soll sukzessive steigen.
- Untersuchungsauftrag (**U3**) im NVP soll räumliche Prioritäten bei der **Reduzierung von Lärm und Erschütterungen** festlegen. Das ist durch das Amt für Umweltschutz der Stadt Leipzig teilweise bereits im Rahmen der Lärmkartierung erfolgt. Die Federführung für (U3) hat bei der Stadt Leipzig zu liegen und nicht bei dem Verkehrsunternehmen, so wie das im NVP dargestellt ist. Eigentlich müsste (U3) schon längst erfolgt sein. Die Ergebnisse sind also in den neu zu formulierenden (**M.Schienenlärm**) einfließen zu lassen.

Fazit

Man wird bei der Lektüre des Nahverkehrsplans den Eindruck nicht los, die Verantwortlichen hoffen, dass das prognostizierte Fahrgastwachstum nicht eintreten wird, damit der Anpassungsdruck nicht zu groß wird. Im Grunde verfolgen Stadt Leipzig und LVB mit dem NVP zugespitzt folgenden Ansatz: Unvermeidbares Bevölkerungswachstum -> führt (leider) unvermeidbar zu mehr Beförderungsfällen -> An einem ‚Weiter so‘ der letzten Jahre soll aber mit leichten Anpassungen unbedingt festgehalten werden -> Man reagiert daher mit größeren Gefäßen, Wendeschleifen, kürzeren Umlaufzeiten -> Visionen kommen in Prüfaufträge. Dieser Ansatz des NVP ist sehr ernüchternd, gerade angesichts der mehrfach verlängerten Erarbeitungszeit, bis dahin, dass bei der Landesdirektion Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den Oberbürgermeister eingelegt wurde.

Man erkennt, dass LVB und Stadt mit dem sogenannten wirtschaftlichkeitsorientierten „ÖPNV-Vorrang“-Szenario aus dem Szenario-Prozess geplant haben, das eindeutig vom Stadtrat abgewählt wurde. Die größten Fehlstellen bestehen in zu geringen Mindeststandards bei den Anforderungen an das Nahverkehrsangebot und nicht vorhandenen Standards in den Themenfeldern Umwelt- und Klimaschutz, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrgastinformation, Fahrscheinverkauf sowie Sicherheit und Sauberkeit. Das Nachhaltigkeits-Szenario sowie die vom Stadtrat beschlossenen Ziele zum Erschließen größerer Marktanteile für den ÖPNV wurden in Untersuchungsaufträge verlagert, die wenn überhaupt, erst nach 2025 wirksam werden können.

Damit Bus und Bahn bis 2025 einen Marktanteil von 23 Prozent erreichen braucht es im NVP vor der Beschlussfassung eine deutlich stärkere Orientierung auf Neukundengewinnung. Dies muss bereits bei einer kleinräumigen Analyse von Neukundenpotentialen beginnen. Zusätzlich zu den im NVP aufgeführten Untersuchungsaufträgen müssen konkrete Maßnahmen benannt und priorisiert werden, die in den nächsten 5 Jahren 30 Millionen neue Kunden in Bus und Bahn locken. Daher empfehlen wir dringend die Einführung eines 3-Stufen-Konzeptes für den Ausbau der Straßenbahn. In der mittelfristigen Perspektive ist zuvor ein aufgewertetes Busnetz 2020 unverzichtbar, das mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 starten muss. Sollte dieses Busnetz 2020 bis zur Beschlussfassung keinen Eingang in den NVP finden, erscheint es uns als sehr unwahrscheinlich, dass dieser Nahverkehrsplan die Zielstellung des Leipziger Stadtrates realisieren kann.

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Dich!

Unterstütze unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Deine regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

Weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html