

# Neue Haltestellen für Leipzig

Mit der Straßenbahn direkt zum Ziel statt nur daran vorbei



## Warum ist Haltestellenverdichtung wichtig?



Bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs verbringt man durchschnittlich die Hälfte der gesamten Reisezeit außerhalb der Fahrzeuge, auf den Wegen zu den Haltestellen und an den Haltestellen selbst. Je weiter der Weg zu den Haltestellen ist, desto geringer ist das Interesse diese Verkehrsform zu nutzen. So macht es bereits einen riesigen Unterschied, ob die nächste Haltestelle 250 oder 300m entfernt ist. Diese 50 Meter Unterschied bringen einen riesigen Fahrgastverlust von rund 50 Prozent mit sich. Ein Weg von 300 Metern entspricht einem Laufweg von etwa 5 Minuten. Im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2019 hat der Stadtrat festgelegt, dass mindestens 80% der Leipziger:innen innerhalb von maximal 300 Metern eine Haltestelle erreichen sollen. Der mittlere Haltestellenabstand in Leipzig beträgt jedoch 523 Meter. Das ist zu viel. In Städten mit vorbildlich ausgeprägtem öffentlichem Nahverkehr, wie Zürich, liegt der durchschnittliche Abstand bei 376 m.

Der Fußweg zur Haltestelle erscheint umso kürzer, je abwechslungsreicher und angenehmer die Strecke gestaltet ist. Ein gut ausgeprägtes Verkehrsnetz mit vielen Linien in einem dichten Takt erhöht die Akzeptanz für längere Distanzen zur Haltestelle ebenfalls. Durch Umwege im Straßennetz können sich die realen Streckenlängen im Gegensatz zur Luftlinie auch stark erhöhen. Ampeln können die reale Wegzeit zusätzlich drastisch verlängern. Haltestellen sollten idealerweise in Bereichen mit hoher Nutzungs- und Wohndichte und an Schnittpunkten wichtiger Fußwegverbindungen gelegen sein. So bietet der Weg zur Haltestelle das Potential, viele Aktivitäten miteinander zu verbinden. Die Sicherheit der Haltestellen und der Strecken ist für die Akzeptanz der Haltestelle ein wichtiger Aspekt. Sichere Querungsstellen, gute Beleuchtung der Haltestellen und genügend Fluchräume sind sehr wichtig für das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

Der Großteil des aktuellen Straßenbahnnetzes der Stadt Leipzig wurde zu DDR-Zeiten etabliert. Damals hat die Tram die Menschen am frühen Morgen aus den Großwohnsiedlungen am Stadtrand zu den Industriebetrieben gebracht. Dafür war das Straßenbahnnetz zu dieser Zeit ideal. Jedoch gab es nach der Wende viele Transformationsprozesse wie zum Beispiel die Schrumpfung der Stadt und die Deindustrialisierung. Das hatte den Wegfall vieler bestehender Arbeitsplätze und die Schaffung vieler neuer Arbeitsplätze an anderen Orten zur Folge.

Das gründerzeitliche Stadtgebiet Leipzigs war seit der DDR-Zeit stark vom Leerstand betroffen. Die gründerzeitlichen Wohnquartiere wurden zugunsten neuer sozialistischer Wohnsiedlungen dem Verfall preisgegeben. Auch das weit verzweigte Straßenbahnnetz der Gründerzeit wurde zu DDR-Zeiten zurückgebaut. Heute befinden sich die kernstädtischen Stadtteile längst wieder im Wachstum, jedoch ist das öffentliche Verkehrsnetz nicht mitgewachsen.

Aufgrund all dieser Veränderungen über die Jahre haben sich die Wegebeziehungen der Leipziger:innen völlig neu sortiert. Das Straßenbahnnetz der Stadt und auch die Standorte der Haltestellen von Bus und Bahn haben jedoch mit diesen Veränderungen nicht Schritt gehalten und werden den neuen Mobilitätsbedürfnissen bis heute nicht gerecht. Das gilt es zu ändern! Wir Ökolöwen zeigen nachfolgend anhand von Steckbriefen einiger Haltestellen für Straßenbahn und Hauptbuslinien beispielhaft auf, wo in der Stadt noch dringend Handlungsbedarf für neue Haltestellen besteht.



# Good practice: Haltestelle Steinplatz



Neue Haltestelle am Steinplatz

vorher:



nachher:

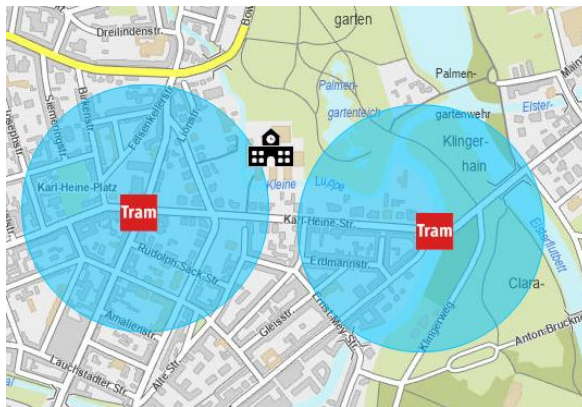


Direkt auf dem Steinplatz in der Leipziger Südvorstadt liegt ein großer Spielplatz. In näherer Umgebung befinden sich ein Seniorenheim, zwei Grundschulen, ein Aldi, die Programmdirektion Leipzig des MDR, die Bibliothek Südvorstadt und viele Mehrfamilienhäuser. Lange Zeit befanden sich in der Nähe des Steinplatzes jedoch nur die Haltestellen auf der Kurt-Eisner- und Richard-Lehmann-Straße entlang der Linie 9, welche über 700 m voneinander entfernt sind. Ein unzumutbarer Haltestellenabstand mitten in der Stadt. So wurde die Haltestelle Steinplatz eine der ersten Haltestellen, die neu zwischen zwei bereits bestehenden Haltestellen einsortiert wurde. Wir Ökolöwen hatten im Vorfeld lange darauf gedrängt und vorgeschlagen, erstmal eine provisorische Haltestelle aufzustellen und zu testen, ob die Haltestelle gut angenommen wird. Die Ein- und Aussteigerzahlen hatten daraufhin die LVB überzeugt, die Haltestelle dauerhaft einzurichten.

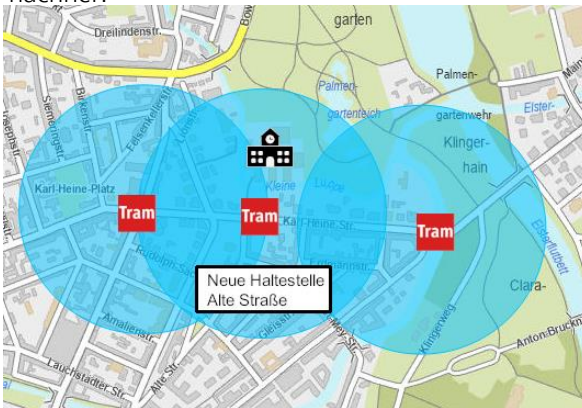
# Haltstelle für die Palmengartenschule



Haltstelle Alte Str. an der Palmengartenschule vorher:



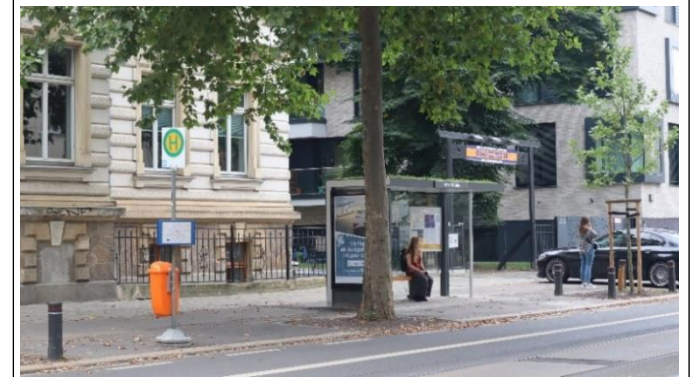
nachher:



Radius von 300 m um die Haltestelle



Über 700 Schüler:innen gehen auf die Schule am Palmengarten.



Mit einem provisorischen Schild wird die Haltestelle Alte Straße gekennzeichnet.

Nachdem im Jahr 2021 die Schule am Palmengarten entstanden ist, war es notwendig, dass an einer großen Leipziger Schule mit über 700 Schüler:innen eine neue Haltestelle entsteht. Schulen müssen optimal an den öffentlichen Verkehr angebunden sein, damit die Schüler:innen einen schnellen und sicheren Schulweg haben können. So entstand an der Schule auf der Karl-Heine-Straße die Haltestelle Alte Straße. Die neue Haltestelle bietet auch einen Zugang zum Palmengarten. Direkt an der Haltestelle befinden sich ebenfalls zwei Kindertagesstätten, diverse Unternehmen und Wohnhäuser.



# Haltestelle Schnorrstraße/ Könneritzerstraße



**Problem:** Eine vierte Haltestelle entlang der Könneritzerstraße wird dringend benötigt um die Bewohner Schleußigs besser an den Öffentlichen Verkehr der Stadt anzubinden.

**Vorschlag:** Eine neue Tram-Haltestelle für die Schnorrstraße würde den Stadtteil Schleußig besser an den Öffentlichen Verkehr anbinden. Rund um die Haltestelle befinden sich viele Wohnhäuser und Läden, welche deutlich besser erreichbar wären. Die Haltestelle ‚Stieglitzstraße‘ direkt vor dem ‚Konsum‘ sollte dennoch am bisherigen Standort verbleiben. Sollte eine neue Tram-Haltestelle abgelehnt werden, empfehlen wir dringend die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle für die Linie 74 im Bereich Schnorrstraße.



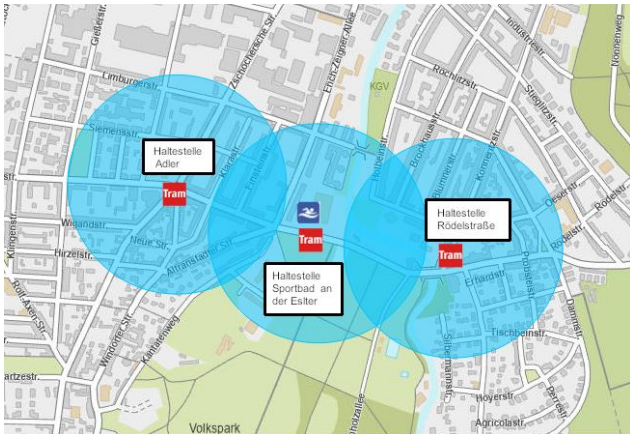
# Haltestelle für das Sportbad an der Elster



Vorher:



Nachher:



Haltestellenverdichtung am Sportbad mit einer guten Erreichbarkeit im 300m Radius



Auf der Mittelinsel könnte eine neue Haltestelle entstehen.



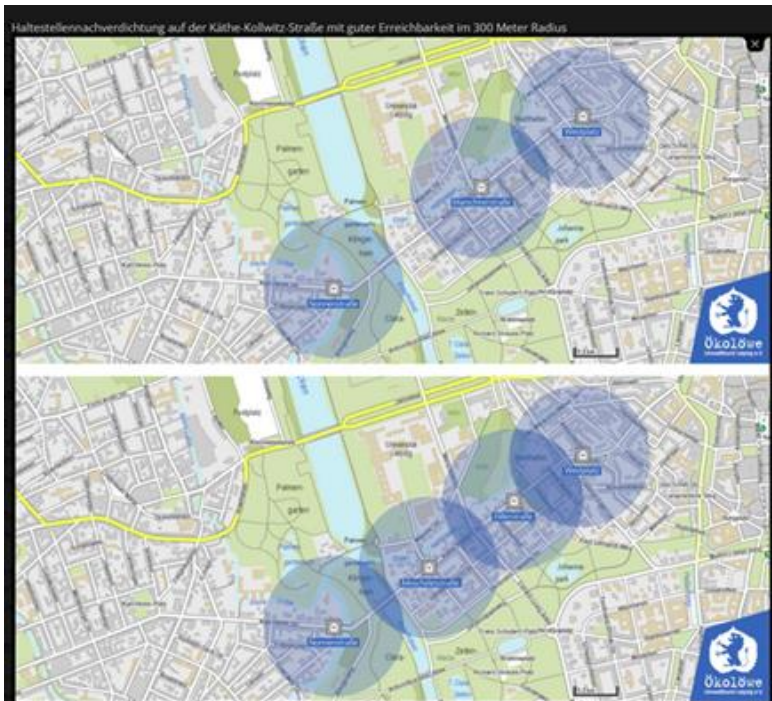
Direkter Zugang zum Sportbad.

**Problem:** Am Sportbad an der Elster ist kein ÖPNV-Angebot vorhanden. Eine so beliebte öffentliche Einrichtung, welche jährlich über 250.000 Besucher begrüßen darf, muss besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden.

**Vorschlag:** Da die Linien 1, 2 und 60 direkt am Bad vorbeifahren, könnte zwischen den Haltestellen Adler und Rödelstraße eine neue Station eingefügt werden, ohne die Linieführung zu verändern. Durch das Sportbad, das angrenzende Wohngebiet, die Kitas, die Fritz-Gietzelt-Schule mit 188 Schüler:innen, die Kosmos Boulderhalle, den Sportverein und den Parkzugang wäre ausreichend Nachfrage vorhanden. Deswegen schlagen wir Ökolöwen vor, zwischen den Stationen Adler und Rödelstraße die Haltestelle Sportbad einzufügen, ohne die Linieführung zu verändern.



# Haltstellenverdichtung an der Käthe- Kollwitz Straße



**Problem:** Durch den Abschnitt der Käthe-Kollwitz-Straße fahren drei Straßenbahnlinien in dichtem Takt. Dennoch können die Anwohner:innen des Bachstraßenviertels das Angebot kaum nutzen. Durch die ungünstige Anordnung der Haltestellen mit sehr langen Abständen zueinander. Dadurch entstehen sehr weite Wege. Das hält viele Menschen davon ab, mit der Straßenbahn zu fahren.

**Vorschlag:** Wir Ökolöwen schlagen vor, im Bachviertel zukünftig vier statt nur drei Haltestellen anzubieten. Mit einer zusätzlichen Haltestelle an der Moschelesstraße werden die Schwimmhalle Mainzer Straße, der Sportcampus und der Clara-Park erschlossen. Mit einer neuen Haltestelle im Bereich der Hilerstraße werden die Thomasschule, das Schreiberbad und der Stadthafen angebunden. Alle Anwohner:innen des Bachviertels hätten dann einen fußläufig erreichbaren Zugang zur Straßenbahn (<300 Meter).



# Neue Haltestellen auf den Buslinien 60 und 74



Hier soll die Haltestelle für die August-Bebel-Straße auf den Linien 60 und 74 entstehen.



Die Haltestelle Fockestr. direkt an die Fockestr. verlegen.



Umsteigepunkt zu Linie 89 an der August-Bebel-Straße.



Die Neue Haltestelle an der August- Bebel- Straße kann als Verbindungsstück zwischen der Linie 89 und den Linien 60 und 74 fungieren.

**Problem:** Die Haltestellen Fockestraße und Karl Liebknecht/ Kurt Eisner Straße auf der Linie 60 mitten in der Südvorstadt sind über 500 Meter voneinander entfernt, das ist zu weit. Außerdem bietet die derzeitige Linienführung keinen direkten Umsteigepunkt von den Linien 60 und 74 auf die Linie 89.

**Vorschlag:** Die Haltestellen Rennbahn und Fockestraße müssen nach Westen verschoben werden. So würde die Haltestelle Rennbahn, die Scheibholz-Rennbahn, den Auwald, den Clara Park, das Bootshaus der LVB und die Schleuse Connewitz besser erschließen. Die Fockestraße würde so einen besseren Zugang zum Konsum, Fockeberg und Wohngebiet bieten. Die August-Bebel-Straße soll in den Linienplan der Linien 60 und 74 eingefügt werden. Somit würde die große Lücke zwischen den Haltestellen verschwinden und es würde einen direkten Umstiegs Punkt zu der Linie 89 geben.