

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Stadt Leipzig
Verkehrs- und Tiefbauamt
04092 Leipzig

Chemnitz, 13. November 2018

Stellungnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig Ihr Zeichen: 66.13/Fr. Weise

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e.V. und die Regionalgruppe Leipzig bedanken sich für die Beteiligung in o.g. Verfahren und geben hierzu folgende Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ab:

Dem Entwurf der Fortschreibung des NVP wird unter der Bedingung zugestimmt, dass die nachfolgenden Punkte geändert werden.

Begründung:

Zu den einzelnen Punkten im vorliegenden Entwurf:

4.4 Ziele und Handlungsfelder des Nahverkehrsplans

Die Zielsetzung des Nahverkehrsplans, den bisherigen Standard lediglich zu halten und proportional zum Bevölkerungszuwachs zu gestalten, wird den Anforderungen des vom Stadtrat beschlossenen Nachhaltigkeits-Szenarios nicht gerecht. Mit den Herausforderungen einer wachsenden Stadt sollte auch eine noch stärkere Förderung des Umweltverbundes einhergehen, um negative Folgewirkungen des steigenden Verkehrsaufkommens zu verhindern und einzudämmen. Wir finden zudem, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split von 20% für 2024 zu gering gewählt ist. Die Zielsetzungen des Nachhaltigkeits-Szenarios gehen weit über den Bestandserhalt hinaus und sehen eine proaktive Förderung des Umweltverbundes vor, mit diesem Entwurf des NVP wird dem nicht Rechnung getragen. Zudem sollte mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes und der Realisierung der Maßnahmen umgehend begonnen werden, nachdem sich die Fortschreibung des NVP bereits so in die Länge gezogen hat, und die Formulierung "so dass die Jahre bis 2024 vor allem von intensiven Planungen geprägt sein werden, während sich bis dahin erst wenige grundsätzlich neue Maßnahmen bereits in der Umsetzung befinden können" (S. 45) geht genau in die falsche Richtung.

Hausanschrift:
BUND Sachsen
Str. der Nationen 122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967 1162
7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967 1162
7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer:
VR 783
Steuernummer:
215/140/00740

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 32
Sächsisches Naturschutzgesetz.
Spenden sind
steuerabzugsfähig.

5 Anforderungen an das Nahverkehrsangebot

5.5.9.2 Fahrplanabstimmung und Anschlusssicherung

Zu M11: Eine Anschlussgarantie an Sonn- und Feiertagen sowie am frühen Morgen und am späten Abend sollte als Servicemaßnahme den Fahrgästen entgegengebracht werden. Ziel sollte sein, dass die vorgegeben Anschlüsse erreicht werden und somit lange Wartezeiten vermieden werden. Ein gutes Beispiel für eine funktionierende Anschlussgarantie bietet die Bremer Straßenbahn AG. Bei sogenannten "Garantiehaltestellen" werden somit die Anschlüsse außerhalb der Hauptverkehrszeiten zugesichert. Siehe auch: <https://www.bsag.de/de/service/besondere-leistungen/kundengarantien.html>

5.10.4 ÖPNV-Beschleunigung

An dieser Stelle des Planes sollten eigene Fahrspuren für Busse (bus lanes) - in anderen Städten schon etabliert (z.B. Dresden) - mit aufgenommen werden. Bisher wird dieser Punkt nur unter "7.2 Finanzierungsquellen" erwähnt. Eine Förderung besonderer Fahrspuren für Omnibusse nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird hier als Möglichkeit erwähnt, jedoch wird kein Bezug auf dessen Inanspruchnahme genommen. Eine Förderung solcher Projekte in Leipzig sollte geprüft und schnellstmöglich umgesetzt werden.

Außerdem sollte im Bereich des Innenstadtrings bei der Ampelschaltung dem ÖPNV Vorrang vor dem Autoverkehr gewährt werden. Dies ist an vielen Stellen nicht der Fall.

5.10.5 Fahrzeuge

Zur Entlastung des Lieferverkehrs gibt es Konzepte der Verlagerung einiger Transport-Anteile auf den schienengebundenen ÖPNV. Dies soll CO2 einsparen sowie die Feinstaubbelastung in Innenstädten reduzieren. Diese Idee sollte im NVP aufgegriffen werden, bspw. durch Prüfung, unter welchen Umständen Paket-Transporte mit Straßenbahnen in Leipzig möglich wären. Ähnliche Pilotprojekte gibt es bereits in Frankfurt (<https://bit.ly/2RB5Gj5>) oder in Dresden (<https://bit.ly/2n62D4K>). Auch die Einrichtung von Mikro-Depots an ÖPNV-Haltestellen sollte geprüft werden.

5.12.3 Fahrscheinverkauf

Auf Grund von fehlenden Automaten in Bussen, ist der Ticketkauf in Leipzig nach wie vor beim Fahrer möglich. Die Fahrer reagieren jedoch häufig unfreundlich oder weigern sich gar, häufig aus Zeitgründen, ein Ticket auszustellen. Hier sollte entweder genug Zeit für den Verkauf einberechnet werden oder es sollten erneut Automaten in den Bussen installiert werden. In den Straßenbahnen gibt es inzwischen eine flächendeckende Ausstattung mit Automaten an denen man jedoch nur mit Münz-

geld oder mit Geldkarte, welche vorher eigens aufgeladen werden muss, bezahlen kann. Dies erschwert den Kauf eines Tickets erheblich und ist für Touristen häufig nicht nachvollziehbar. Eine Umrüstung der Automaten auf EC- bzw. Kreditkartenzahlung wäre zeitgemäß und angebracht.

6. Konzept für ein integriertes Verkehrsnetz

6.2.2 Busnetz

Wir begrüßen das Konzept der Quartiersbusse, hierfür sollten jedoch bei geringerer Auslastung auch kleinere Fahrzeug-Modelle verwendet werden. Dies spart CO₂ und die Busse kommen schneller und flexibler durch die schmalere Straßen der Quartiere.

6.3 Straßenbahn und Bus

6.3.3 Netzerweiterungen und Trassenfreihaltungen

Wir begrüßen, dass der Nahverkehrsplan die Trassenfreihaltung für zukünftige Straßenbahnstrecken berücksichtigt. Es sollte jedoch nicht vernachlässigt werden, auch zum jetzigen Zeitpunkt bereits die Anbindung wichtiger Standorte zu prüfen. Eine S-Bahn-Anbindung zum IKEA bzw. Nova-Eventis könnte den langsamen und häufig im Feierabendverkehr steckenbleibenden Bus ersetzen. Der HIT-Markt an der Alten Messe könnte ebenfalls mit einem Quartiersbus angebunden werden, um das Einkaufen auch ohne Auto zu ermöglichen. Eine weitere Möglichkeit wäre die bessere Anbindung des BMW-Werks durch den ÖPNV. Außerdem wird das Güterverkehrszentrum momentan nur ein Mal in der Stunde bedient. Selbst zwei Mal in der Stunde, wie momentan geplant ist, ist in den Hauptverkehrszeiten deutlich zu wenig.

Keine Erwähnung im Nahverkehrsplan finden die im Zuge des Städtewachstums hinzu kommenden Wohnflächen. Es wird mit einer zusätzlich benötigten Wohnfläche gerechnet, die das 1,5fache von Grünau umfasst. Auch diese Bereiche müssen beplant und angebunden werden, um nicht noch mehr Autoverkehr zu induzieren.

6.5 Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger

6.5.2 Aufwertung wichtiger Verknüpfungspunkte

An den Verknüpfungspunkten zwischen S-Bahn und Bus bzw. Straßenbahn sind konkrete Maßnahmen vorzunehmen. Darunter fallen:

- Die Fertigstellung der Brücke zwischen der Klemmstraße und den Zugängen zu den S-Bahnsteigen.
- Die Installation von Anzeigetafeln, die sowohl die Abfahrtszeiten der S-Bahn als auch die von Tram und Bus anzeigen.

- Die Prüfung der Verlegung des Bahnhaltes Paunsdorf an die Wurzner / Rieser Straße mit der Möglichkeit, nach einer Verlängerung der derzeit in Stötteritz endenden S-Bahnlinien einen komplexen Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn, Regionalbahn und Tram zu schaffen.

6.6 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

6.6.3 Förderung der intermodalen und multimodalen Mobilität

Wir begrüßen die Bereitschaft zu intermodaler und multimodaler Mobilität. Den Ansätzen sollten jedoch auch konkrete Umsetzungspläne folgen. Eine engere Zusammenarbeit mit größeren Unternehmen der Region wie BMW, DHL oder Amazon bezüglich der Mobilitätsangebote an die Belegschaft sollte angestrebt werden. Hierfür braucht es seitens des ÖPNVs geschulte Akquise- bzw. Vertriebsmitarbeiter. In den Niederlanden gibt es gute Beispiele für Mobilitätsstrategien in den Unternehmen. Diese sind in Deutschland nicht gesetzlich verankert, dennoch wäre es fahrlässig diese Potentiale nicht auszuschöpfen. Weitere Beispiele für mögliche Partner sind Kaufland, die Händlergemeinschaft Innenstadt, die Messe sowie alle gängigen Einzelhandelsketten. Möglichkeiten wie das Job-Ticket sollten aktiv unter die Unternehmen gebracht werden, somit könnte langfristig auch eine weitere Stütze für die Finanzierung des ÖPNVs etabliert werden.

7. Finanzierung

Bei stetig steigenden Ticketpreisen kann oder will sich eine Vielzahl der Leipziger den ÖPNV nicht mehr leisten. Trotz möglichst hoher Servicequalität sind somit der Nachfrage in der Bevölkerung Grenzen gesetzt. Aus diesem Grunde begrüßen wir, dass alternative und ergänzende Finanzierungswege geprüft werden sollen. Hier ist besonders das Bürgerticket hervorzuheben, welches beispielsweise in Wien erfolgreich implementiert wurde.

Anmerkungen zu den Karten-Darstellungen und Tabellen

Mehrere im Nahverkehrsplan dargestellte Karten sind nicht aktuell bzw. weisen Fehler auf. Darunter:

- Karte 12/Anlage 3, Karte 13/Anlage 4
Fehler bei der aktuellen Darstellung der stadtbahngeeigneten Gleismittenabstände sowie bei den geplanten nächsten Gleisbauabschnitten. Es sollte entweder eine aktualisierte Fassung genutzt oder der Redaktionsschluss der Karten angegeben werden
- Karte 8/Anlage 1
Die Karte mit der Erfüllung des Qualitätskriteriums (Prozentangaben zu den Einwohnern, die in Luftlinienentfernung 300m zur nächsten Haltestelle woh-

nen) erscheint zu grob, zumal auf die Darstellung der Kreise verzichtet wurde. Bei so einem Kreis kommen im rechtwinkligen Straßensystem im Außenbereich bis zu 360m zustande. Das Datenmaterial, das dieser Karte zugrunde liegt, sollte die Möglichkeit eröffnen, innerhalb der Kernzone eine Fläche auszuweisen, in der heute schon eine höhere Qualität (80% der Einwohner haben es nicht weiter als 200m zur nächsten Haltestelle) angeboten wird. Beim Prüfauftrag zu den Quartiersbussen sollte als Ziel vorgegeben werden, dass innerhalb der Kernzone die Fläche mit dem besseren Qualitätskriterium vergrößert wird.

- Tabelle 18 Stadtbuss - Umbau und Neubau von Haltestellen
Bei der Linie 108 fehlt die Haltestelle am Goethesteig (Sportplatz Turbine). Diese wurde bei der Einführung der Linie 108 eigentlich geplant. Außerdem wäre zwischen den Haltestellen Rödelstraße und Adler auf der Erich-Zeigner-Allee zumindest für die Linie 60 eine neue Haltestelle zu prüfen.

Sonstige Anmerkungen:

- Im Entwurf des NVP ist keinerlei Evaluation vorgesehen. Die Erreichung der gesetzten Standards und Ziele sollte regelmäßig überprüft und ggf. Anpassungen vorgenommen werden. Gleiches gilt für die Umsetzung der Maßnahmen (Wie es in vielen anderen Städten bereits Standard ist).

Wir bitten um Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Einwendungen und Hinweisen und um entsprechende Anpassung des Entwurfs. Weiterhin bitten wir um Zustellung der Abwägung unserer Einwendungen und um weitere Beteiligung am Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer