

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

## **Bewertung der „Netz 24“-Maßnahmen der LVB durch den Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland**

### **- Langfassung -**

Grundsätzlich begrüßt der Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland, dass nach jahrelangen Rückschlägen und Kürzungen wieder ein umfassendes Paket zur Ausweitung des ÖPNV geschnürt wurde. Im Einzelnen wird der Fahrgastverband PRO BAHN an dieser Stelle die dem Stadtrat zur Kenntnis gegebenen Maßnahmen bewerten.

Ein wichtiges Kriterium der Bewertung stellt die Alltags-Gebrauchstauglichkeit der Angebote dar. Der ÖPNV wurde durch das Deutschland-Ticket bundesweit so preiswert wie lange nicht und vor allem in den tariflichen Bestimmungen enorm vereinfacht. Weitere Zugangshemmnisse sind Aspekte, die in den vielfältigen individuellen Alltagsanforderungen ergeben. So reicht es nicht, dass Angebote nur zum Berufsverkehr geeignet sind, dafür Einkaufen, Schulverkehr, Freizeit oder Mobilität zur Kultur nur mangelhaft benutzbar bleiben.

Ebenso wichtig ist die hohe Taktichte als Qualitätskriterium. Diese ist Grundlage für die Netzwirksamkeit, weil kurze Wartezeiten beim Umsteigen für eine Großstadt essenziell notwendig sind.

### **Die Maßnahmen:**

#### **Verlängerung der Taktzeiten:**

- Eine Maßnahme, welche für sehr viele Menschen Erleichterungen am Ende eines langen Arbeitstages oder für alle Aktivitäten am frühen Abend bietet.
- Zu begrüßen ist, dass die wichtigen Buslinien auch Spätverkehre erhalten.
- Dass die Linie 74 taktverbessert wird, kommt dem Umsteigen z.B. am S Bf MDR zugute, die S-Bahn verkehrt auch abends und sonntags im 5 Minuten Takt.

Aber:

- Die Verbesserung der seit zwei Jahren takt-gekürzten Linien (2, 8 10) wird zwar aufgehoben, doch am Sonntag folgen ganztägig schwere Einschnitte. Die 10 entfällt in der Karl-Liebknecht-Straße.
- Auch weitere Buslinien mit Erschließungs- und Verbindungsfunktionen brauchen in den Randzeiten Angebote; Potenzial für weitere Verbesserungen bleibt.

#### **Ganztägiger 30' Minuten-Takt auf Bus 91 (Wahren – Porsche – Güterverkehrszentrum)**

- Grundsätzlich begrüßenswert
- Zur Effizienzsteigerung wären weitere Haltestellen im GVZ sinnvoll, damit die Fußwege deutlich kürzer werden

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

- Das GVZ ist damit an die Achse Leipzig – Halle angebunden; eine Verlängerung der Buslinie bis S-Bf Leutzsch würde das GVZ auch an die Achse gen Weißenfels, Südwest-Leipzig und potenziell auch Zeitz anbinden; 3 km Verlängerung für immens mehr Nutzen.

**Quartiersbetrieb Sellerhausen / Vorlaufbetrieb Neufassung Buslinie 89**

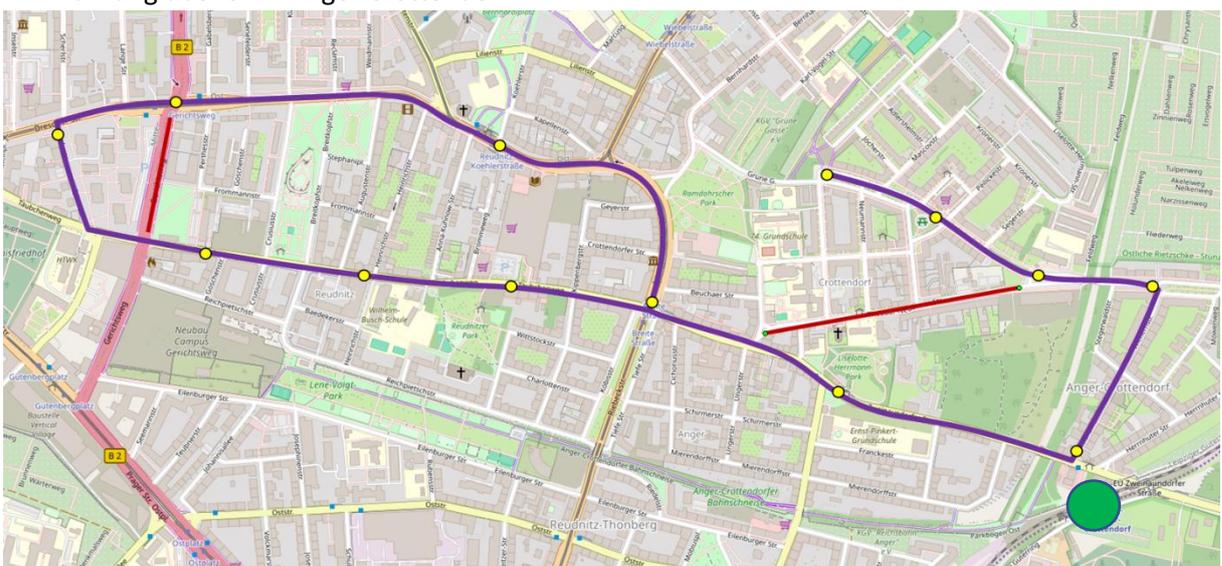
- Auch hier profitieren viele Einwohner von einer direkten Erreichbarkeit des ÖPNV, kurze Fußwege sind Erfolgsgrundlage

**Aber:**

- Ein 15 Minuten-Takt ist gerade so ein zumutbarer Takt für Quartiersfeinerschließung. Wartezeit versus Fußwegzeit ohne ÖPNV erfordern eher dichtere Taktung
- 15er Takt passt nicht zu anderen Bus-/Tramlinien, so dass die Umsteigequalität negativ zu bewerten ist.
- Am einkaufsintensiven Samstag nur einen 30er Takt anzubieten, vergeudet immens Potenzial. Gerade der Hauptzweck der Linie, das Kaufland-Center Reudnitz anzubinden, wird torpediert. Vor allem die Rückfahrt kann aufgrund zeitlich nicht exakt kalkulierbarer Einkaufsdauer bei so langen Wartezeiten die Linie scheitern lassen.
- Der Beschreibung nach erfolgt sonntags kein Betrieb.
- Die eingangs erwähnten Kriterien Alltagstauglichkeit werden NICHT erfüllt.
- Die Führung ist verbesserungsbedürftig, denn die Theodor-Neubauer-Str. ist baulich sehr eng und ein Linienbusbetrieb könnte durch Behinderungen unzuverlässig werden

**Alternativvorschlag vom Fahrgastverband PRO BAHN:**

- Führung über S-Bf. Anger Crottendorf



Rot: LVB-Planung, zu enge und zugestaute Straßen, PRO BAHN-Vorschlag bindet S-Bahn an (grün)

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

#### Pluspunkte:

- Viel schnelleres Vorankommen entlang der Zweinaundorfer Str.
- Station „Martinstr.“ kann im Bestand genutzt werden
- Zusätzliche Station im vorgesehenen Baugebiet möglich
- Station „S-Bf. Anger Crottendorf“ nutzbar, Verbindung zur S-Bahn, großer Mehrwert
- Führung durch breite Wichernstr., Erschließung des Wohngebietes Richtung Norden, noch mehr Potenzial
- Weitere Erschließung an der Feuerwache, direkte Anbindung der umgebauten Krause-Fabrik
- Fahrzeit nur minimal länger, stabiler Betrieb dank breiterer benutzter Straßen, mehrere 1000 zusätzliche Einwohner als Potenzial

#### **Neuordnung Verkehre im Norden/BMW**

- BMW-Mitarbeiter wollen zügig zu Anschlusspunkten, Anwohner haben davon abweichende Interessen (Einkaufen, Freizeit, Schulen)
- Richtig ist der Ansatz, den Berufsverkehr auf mehr als nur einen Knotenpunkt (Bisher S-Bf. Messe) zu ziehen. Siehe Anmerkungen weiter vor zum Bus 91 im GVZ!

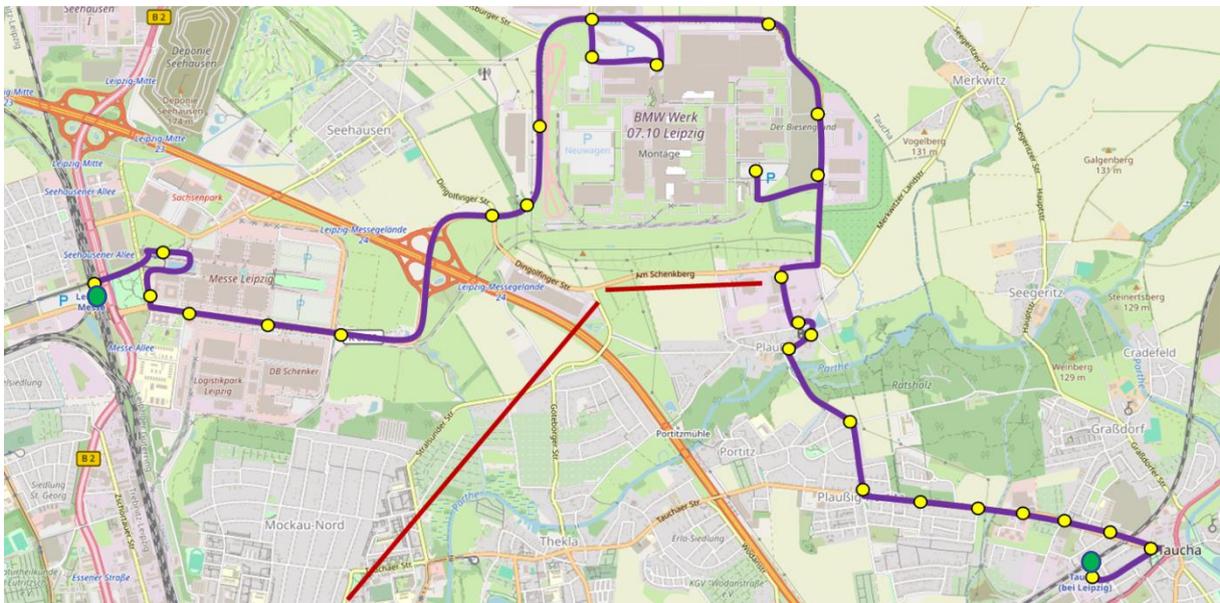
#### **ABER:** Die Nachteile:

- Die Route bietet nur unwesentlich Mehrwert.
- Die Einwohner von Portitz und Plaußig, sowie dem südlichen Streckenverlauf der 84 haben keine Direktverbindung zum wichtigen Einkaufszentrum „Sachsenpark“
- Taucha hat keine adäquate Anbindung an BMW und Sachsenpark

#### **Alternativvorschlag vom Fahrgastverband PRO BAHN:**

Die Lage der Mockauer Post bindet zwar Tram 1 und 9 an, jedoch liegt der Siedlungsraum nahe an der bisherigen Achse zum S-Bf Messe. Der RE10 aus Richtung Torgau hält nicht am S-Bf Mockauer Post, so dass die Führung zum S-Bf Taucha besser wäre, um das gesamte Nordost-Umland auf kurzem Wege besser anbinden: (siehe Skizze)

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



Linie 84 : S-Bf. Messe – Industriepark Nord – S-Bf. Taucha, rot: LVB-Planung, Verlauf nach Mockau

Diese Änderung hätte **Vorteile:**

- Die Spange zwischen zwei S-Bahn/RE-Haltepunkten vergrößert das Einzugs Potenzial immens in den gesamten Raum Nordsachsen hinein
- Mit Taucha wird Tram 3 angebunden (Potenziale in ihrem nördlichen Streckenverlauf)
- Fahrzeitbedarf dürfte ähnlich liegen, Fahrzeugbedarfe neutral
- Haltestellen nachverdichten, das sorgt für kurze Fußwege

Generell bleibt zu kritisieren, dass die Führung des ÖPNV im Bereich Sachsenpark -/ Messe überarbeitungsbedürftig ist. Die Führung aufgrund höhengestaffelter Ebenen ist umwegig und zeitverlustreich. Hier kann mit einem südlichen Zugang zu den S-Bahnsteigen eine immense Vereinfachung erreicht werden; die Busse würden dann dort halten. Treppen führen nach oben. Barrierefreie Zugänge wären über Messemulde möglich. Die Durchbindung westlich der Bahnstrecke ermöglicht sowohl für Berufs- als auch im Schüler und Alltagsverkehr zu ganz neuen Dimensionen.

### Neu strukturierte Linie 82

Vorteil:

- Klare Führung ergibt bessere Merkbarkeit und stellt ein positives Zugangskriterium zum ÖPNV dar

Nachteil:

- Zwei überlagerte Stundentakte sind für eine Großstadt und dem enorm nachgefragten Aufkommensschwerpunkt Sachsenpark viel zu wenig.
- Der Sachsenpark wird täglich von rund 25.000 Menschen frequentiert, die Linien bilden keine Verbindung in die nördlichen und sogar angrenzenden Stadtteile Mockau und Thekla.

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

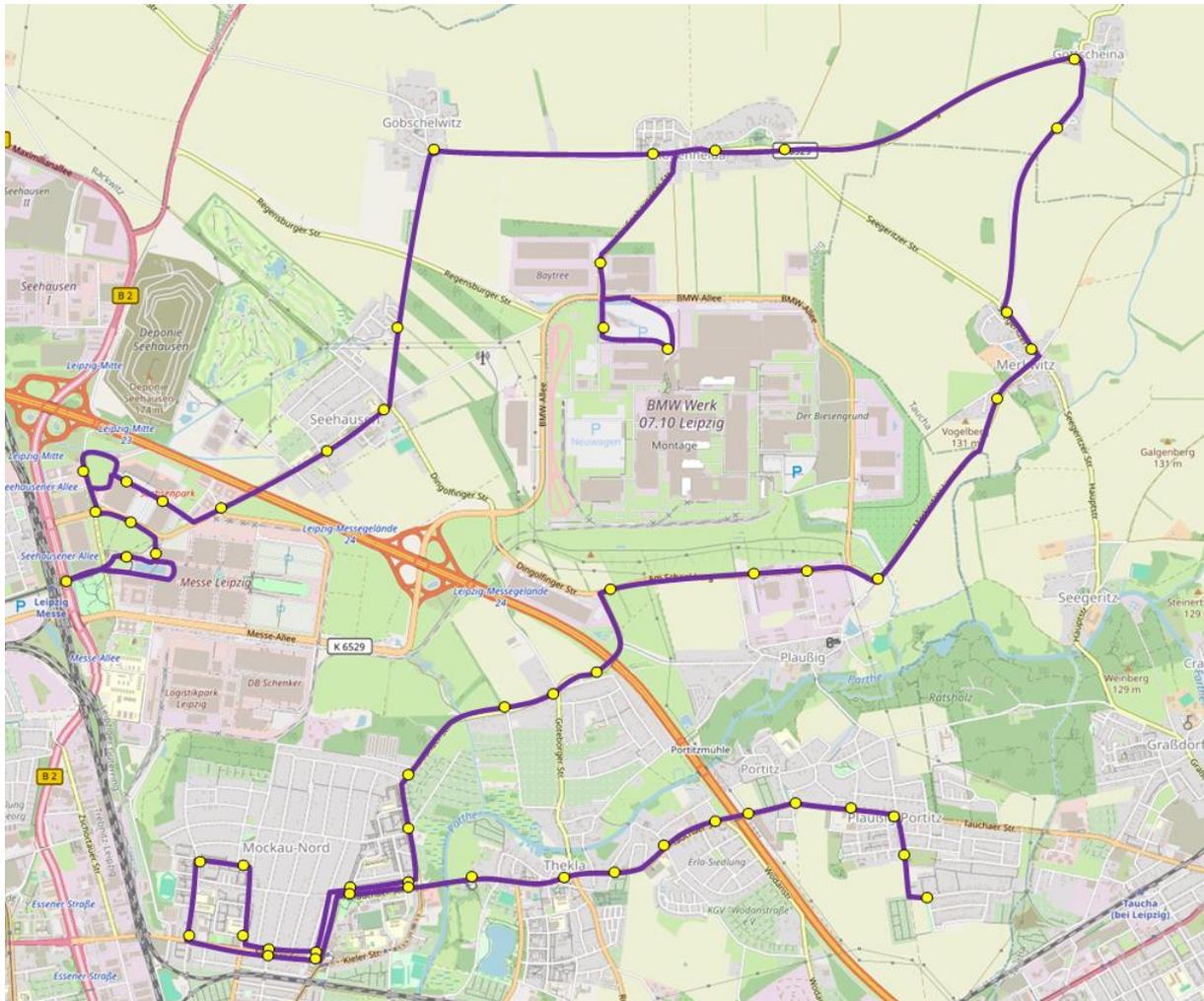
- Die bereits bewertete Linie 84 bietet im geplanten Verlauf nach Mockauer Post den durchfahrenden Einwohnern nur Anschluss an der Post, der Schülerverkehr gen Mockau West müsste kurz vor dem Ziel umsteigen, der S-Bahnhof Essener Str. wird nicht angebunden.

### Optionen, Vorschläge vom Fahrgastverband PRO BAHN:

#### Variante 1

- Die Idee, den Nordraum mit einer Linie als Spange (86) und die eingemeindeten Ortsteile mit ein bis zwei „Mini“-Linien anzubinden sorgt zwar für mehr Klarheit im Netz, kommt dem Verkehrsbedarf jedoch nicht ansatzweise nach.
- Mockau und Thekla, bzw. deren nördliche Dorfkern bekommen eine Anbindung direkt via Sachsenpark zum S-Bf. Messe, dazu wird die Seehausener Linie (LVB-Planung 82) über die Linie der Dörfer im Norden (LVB-Planung 86) verlängert.
- Die Relation Plaußig – Portitz übernimmt gemäß PRO BAHN-Vorschlag die Linie 84 (und weiter nach Taucha)
- Die Relation Plaußig – Mockau (laut LVB Plan die 84) wäre hiermit enthalten.
- Die Dörfer Hohenheida, Göbschelwitz und Merkwitz bekommen statt der stündlichen nun eine halbstündliche Verbindung (Angebotsverdopplung)
- Die Durchbindung bis Mockau West dient dem Binnenverkehr (auch zusätzliche Haltestelle) und mit etwas Fußweg und mangels Wendemöglichkeit auch der Erreichbarkeit des S-Bf. Essener Str., sowie Schulstandorten und Nahversorgern.
- In Mockau West findet keine Wendezeit statt, es geht direkt wechselnd zwischen den Endstellen Krätzbergsiedlung und S-Bf. Messe hin und her.
- Die Anbindung von BMW Haupteingang vernetzt diese Linie (82) mit der anderen neuen Linie 84, sowohl im Berufs- als auch im Besucherverkehr
- Die Linie muss Mo –So betrieben werden, So ggf. Abschnittsweise
- Die Linie ist über 20 km lang und benötigt bei einem 30' Takt entsprechend viele Busse

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

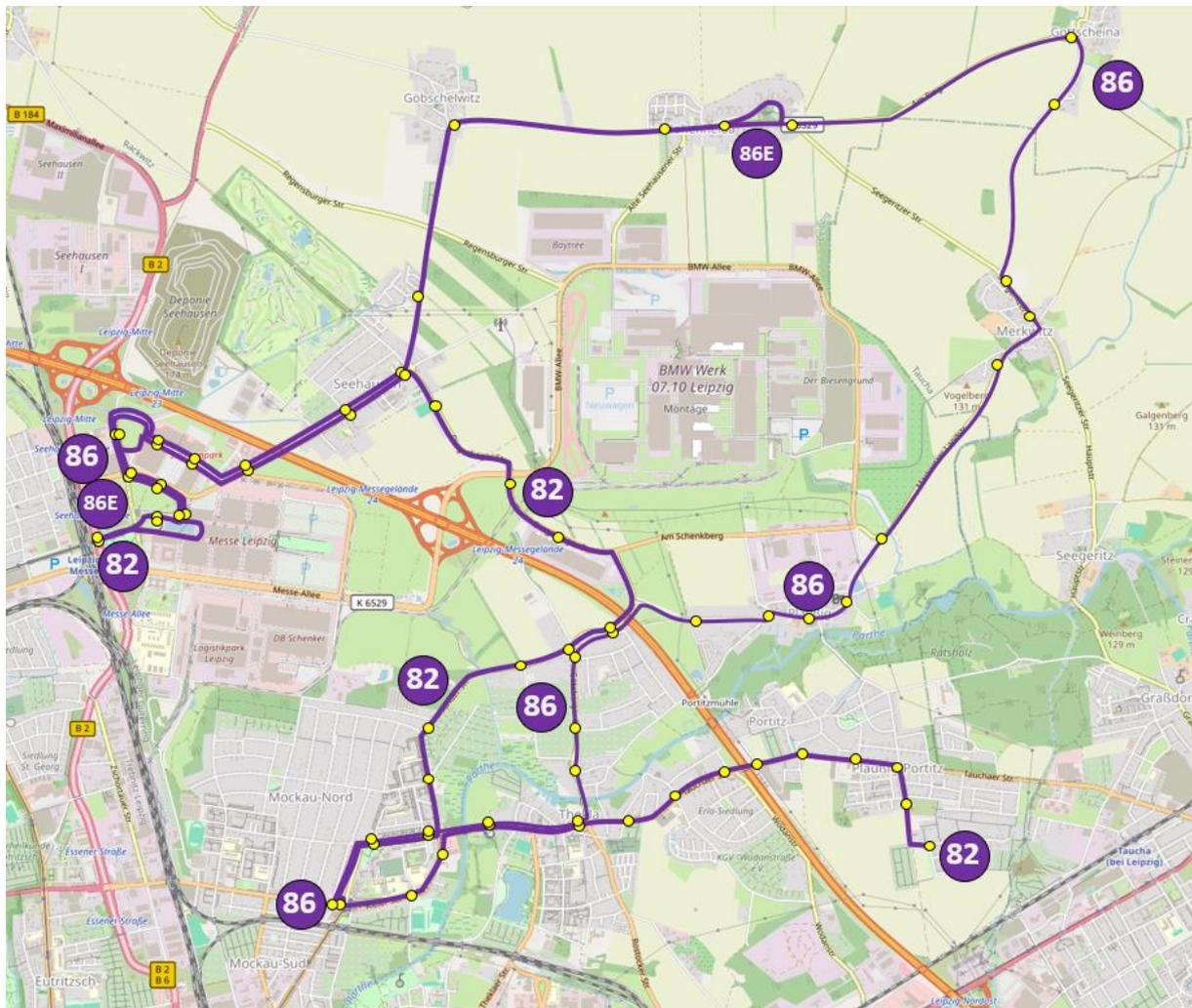


Verlauf Variante 1, gesamter Bedarf wird von einer Linie im 30' Takt abgedeckt

### Variante 2:

- Aufteilung in 2 Linien, benummert wie im LVB-Plan; 82 und 86
- Die Linie 82, 30' Takt, bindet vor allem Seehausen, Thekla und Mockau an den Sachsenpark an
- Die Linie 86, 60' Takt, bindet die äußeren Dörfer an sowie Plaußig; wird von 86E, auch im 60er Takt verdichtet, so dass sich zwischen Hohenheida und S-Bf. Messe ein 30er Takt ergibt.
- S-Bf. Messe – Sachsenpark – Seehausen wird somit im 15er Takt angebinden, eine deutliche Verbesserung für den Anschluss- und Einkaufsverkehr.
- Für Mockau und Thekla verkürzt sich die Fahrzeit zum Sachsenpark deutlich.
- In Schwachlast- und Nebenverkehrszeiten kann leichter (abschnittsweise) ausgedünnt werden.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



Variante 2, Vorschlag PRO BAHN, Erschließung Nordraum MIT Anbindung Sachsenpark

### **Wichtig!**

Flexa als ridepool-Bedienform ersetzt NICHT den Linienbusverkehr. Flexa kann systembedingt nur für zeitunkritische Fahrten ohne Spontaneität benutzt werden. Berufsverkehr (Anschlüsse S-Bahn) oder Schülerverkehre können nur im begrenzten Umfang als sinnvoll mit Flexa angesehen werden. Die Mitnahme von Kinderwagen oder Fahrrädern ist erschwert.

### **Flexa-Erweiterungsgebiet im Süden**

Die Einstellung der 108 im Süden und Ersatz durch Flexa wird vom Fahrgastverband PRO BAHN NEGATIV bewertet.

**Flexa kann, wie weiter vorn geschildert, den ÖPNV ergänzen, jedoch nicht ersetzen.**

Die Linie 108 bleibt in der Auslastung weit hinter dem Potenzial zurück. Grund: Mangelnde Gebrauchstauglichkeit. Nur eine stündliche Taktung ergibt entlang dicht befahrener Radialen (S-Bahn,

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Tram 11, Tram 15) Sinn, dazu unklare Bedingungen zum Umsteigen. Die Haltestellen liegen (teilweise straßenverkehrsbedingt) ungünstig, außerhalb der Blickbeziehungen. Der Bereich Globusmarkt mit rund 50.000 Fahrten am Tag wird völlig unbrauchbar angebunden (Busse halten eine Parallelstraße entfernt auf der Rückseite anstatt an den Haupteingängen)



Gelb: Bushaltestelle (für alle Linien!), Orange, wichtigste Eingänge für 25.000 Kunden täglich (hin+rück = 50.000 Fahrten)

Die Linie wird wegen unzumutbar schlechter Rahmenbedingungen und Planung schwach genutzt und durch ein noch schwächeres System ersetzt.

### Taktverdichtung Linie 11 bis Hähnichen

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht diese Verbesserung uneingeschränkt positiv!

Offen bleibt der unglücklich große Haltestellenabstand zwischen Wahren und Pittlerstraße, wo am dicht bebauten Wohngebiet vorbei gefahren wird.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

### **Verlängerung / ganztätiger Betrieb der Linie 12**

Die nun klare Verstärkung in der inneren Prager Straße wird positiv bewertet. Die bauliche Verdichtung der Prager Straße (Ostplatz u.v.a.) mit mehreren 1.000 Einwohnern erfordern die Linie 12 nicht nur zu den bisherigen angegebenen Betriebszeiten, sondern ganztätig

Die Haltestellensituation im Bereich S-Bahnhof Stötteritz muss umgehend verbessert werden! Viel zu weite Umsteigewege marginalisieren die Auslastung.

Die fehlende 4E in der Dresdner / Riebeckstr. sieht der Fahrgastverband PRO BAHN zwar kritisch, doch bringt die hier noch nicht erwähnte neue Buslinie 64 etwas Entlastung. Ggf. müssen die regulären Linien 4 und 7 zu Schülerverkehrsspitzen öfter als im 10' Takt fahren.

### **Verlängerung der Buslinie 74 von Lindenau bis Leutzsch**

Positiv:

- Anwohnerwünsche werden nach rund 10 Jahren endlich umgesetzt, die relativ weiten Fußwege bis zur stark belasteten Linie 7 verkürzt.

Negativ:

- Die Endstelle Leutzsch, exStraßenbahnhof, ist eine unglückliche Wahl. Der dortige Bereich Leutzsch ist östlich davon baulich nachverdichtet verdichtet worden, (Otto Schmied Str.) und die Verknüpfung zum sehr wichtigen S-Bf Leutzsch ist nicht gegeben. Hier erweist sich auch die Einstellung der 67 als Fehler. Diese Linie war schwach ausgelastet, weil sie die S-Bahn nicht erreichte, da die 1,5km vor dem Umsteigepunkt im „Nirvana“ endete. Eine Alltagsgebrauchstauglichkeit war nicht gegeben.
- Da in absehbarer Zeit Brückenbau zu erwarten ist, wäre eine Endstelle im Bereich Schleife Ph.-Reiss-Str. bereits ein sinnvoller Kompromiss
- Hier wird immens Potenzial vergeudet.

**Forderung des Fahrgastverbands PRO BAHN:**

Führung der 74 entlang der früheren Linie 67, bis zum S-Bf. Leutzsch. Endstelle entweder Schleife Reissstraße oder zum besseren Umsteigen über die Brücke hinweg der Johannes Weyrauch Platz.

### **Busänderungen Linie 130**

- Die Taktverdichtung wird grundsätzlich begrüßt.
- Die Bundesstraße 180 erlaubt leider keine attraktive oder sichere Haltestellenanordnung
- Umsteigen zum Zug (Bf. Rückmarsdorf) bleibt unattraktiv, kurze und KfZ-konkurrenzfähige Reisezeiten bis ins Zentrum Leipzig bleiben Wunschtraum
- Das Einkaufsgebiet bleibt unattraktiv erschlossen, weite Fußwege zu unklaren Haltestellenanordnungen vergeuden immenses Potenzial
- Die Kurzführung im dichteren Takt ist nachvollziehbar, jedoch liegt ein dicht bebauter Ortskern Rückmarsdorf „hinter“ dieser Zwischenendstelle, Potenzial wird nicht erreicht.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

### **Ex-Linie 64, Anbindung Spinnereistraße**

Die Linie 64 in den Jahren 2020 bis 2022 zeigt in ihrem Misserfolg, was passiert, wenn die Kriterien der Alltagstauglichkeit nicht erfüllt werden. Weder war die Führung logisch, noch erreichte die Linie Potenziale außerhalb der Spinnerei-Anlieger. Das reicht bei schwacher Taktung nicht für einen sinnvollen Busbetrieb. Seltene Takte bei kurzen Linien generieren auch viel zu wenig Umsteiger.

Aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN muss geprüft werden, ob bestehende Linien wie 80 oder 60 diese Strecke „nebenbei“ mitbedienen können. Eventuelle Mehrfahrzeit wird durch mehr Anschlussvielfalt kompensiert. Alltagstauglichkeit entsteht durch Nutzungsvielfalt und dichte Taktung.

## **2. Umsetzungsstufe**

### **Taktverdichtung in den frühen Morgenstunden**

Die Taktverdichtungen werden positiv gesehen. Sie tragen den vielfältigen Arbeitszeitmodellen Rechnung.

### **Verlängerung der Linie 14**

Diese Führung wird positiv gesehen. Der Ansatz, den Umstieg zur S-Bahn bereits am Leuschnerplatz zu konzentrieren, entzerrt den Hauptbahnhof. Die Klarheit der Linienführung überwiegt den Nachteil für die „Gottschedstraße“, welche nur noch eine Linie behält.

Die erwähnte Station „**Roscherstraße**“ muss umgehend eingerichtet werden, um bereits den Bauarbeitern und nicht erst den Bewohnern des Löwitz-Quartiers eine Anbindung zu geben. An der Wittenberger Straße muss geprüft werden, ob zumindest nordwärts die Haltestelle mit der Buslinie 90 zusammen gelegt werden kann.

### **Taktverdichtung Linie 79**

Diese Verbesserung ist ausdrücklich zu begrüßen, die Tangente schließt zahlreiche radiale Linien kurz und bietet deshalb vielfältige Anschlüsse. Die Auskopplung der 79E über die Permoserstraße zum Areal P.C. bietet für den ÖPNV eine neue direkte Destination.

### **Forderung des Fahrgastverbands PRO BAHN:**

Unbedingt fordert der Fahrgastverband PRO BAHN die Verlängerung über die Hans-Weigel-Brücke hinweg mit Verknüpfung zum S-Bf. Engelsdorf. Eine Busstation unmittelbar auf oder nördlich der Brücke ist kurzfristig einzurichten (um mehrere Hundert Meter Fußweg bis zur Haltestelle Sommerfeld

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

zu sparen). Gewendet werden kann über Topasstr. Oder gemäß weiterer Linienplanungen der LVB gemeinsam mit der Linie 78. (Skizze auf **Seite 21**)

Zusätzliche Haltestellen braucht es im taktverdichteten Bereich (Lage siehe Skizze **Seite 21**):

- ➔ Rembrandtplatz (kurze Zuwegung zur Gartenstadt Lößnig, nur Bus, nicht Linie 11)
- ➔ Unmittelbar am Kreuzungsbereich Zwickauer Str./Probstheidaer Str. (sehr dicht bebaut)
- ➔ Bernhard-Kellermann-Str. (kurze Zuwegung zu mehreren 11-geschossigen Wohnhäusern)
- ➔ Südlich der Kreuzung Sommerfelder Str./Zweinaundorfer Str. als Umstieg zum Bus 73 (An den Platanen) und kurzer Fußweg ins dicht bebaute Wohngebiet östlich davon
- ➔ Hans-Weigel-Brücke / S-Bf Engelsdorf.
- ➔ Diamantstraße
- ➔ Harpstedter Straße

## Umsetzungsstufe 3

### Neue Führung der Buslinie 89

Der Buslinie 89 einen zweiten Ast östlich des Zentrums zu geben, wird positiv gesehen. Vor allem, weil die zentrumsnahe Relation Süd – Ost ohne Umsteigen nicht angeboten wird. Dass nach 25 Jahren nicht mehr durch die Innenstadt gefahren wird, ist angesichts der starken S-Bahn-Erschließung vertretbar.

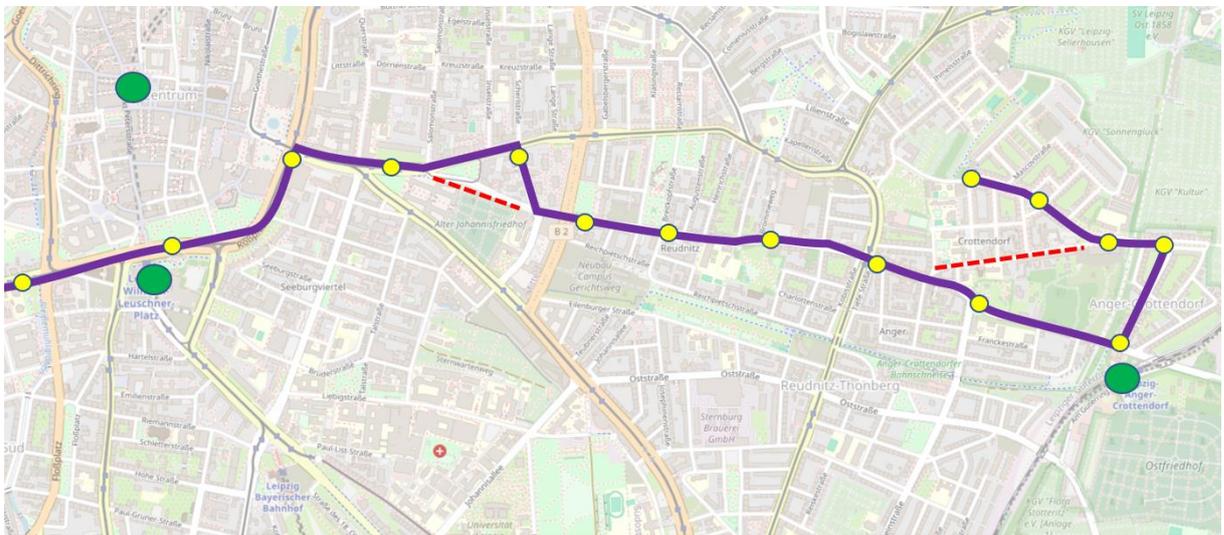
Positiv:

- Die Stärkung des Umsteigepunktes Wilhelm-Leuschner-Platz entzerrt den Hbf und die S-Bahnstation bietet nahezu identische Anschlussqualitäten.
- Für das Musikviertel ist die direkte Fahrt zum Leuschnerplatz mit Anschlüssen eine enorme Verbesserung, schneller und stabiler erreichbar als der S-Bf. Markt.
- Die Zentrumsbedienung mag sicher vermisst werden, jedoch bietet die S-Bahn-Stammstrecke weitaus dichteren und sinnvolleren Anschluss.
- Täubchenweg grundsätzlich für ÖPNV geeignet zur Verkürzung von zu weiten Fußwegen.

### Optimierungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN.:

- Zur Verbesserung, Einrichtung einer ÖPNV-gerechten Ampelsteuerung am Grassimuseum sollte die 89 ein Stück die Dresdner Straße mitnutzen (mit Tram 4 / 7 gemeinsam) und erst Höhe Handwerkskammer via Spohrstraße zum Täubchenweg wechseln. Dort kann eine (reine) Bushaltestelle für Anbindung der Rahnschulen und HWK und Umfeld sorgen.
- Die für den Ortsbus Sellerhausen als Vorlaufbetrieb für die 89 notierten Aspekte gelten auch hier: Verlauf über S-Bf. Anger Crottendorf bietet netzweit bessere Anbindungen.
- Haltestellen in Sellerhausen entsprechend anpassen.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



Linie 89 optimiert, rot: Ungünstige Abschnitte der LVB-Planung, grün: S-Bahn-Anschluss

## Teilnetz Grünaue

Der Ansatz entspricht den grundlegenden Anforderungen an guten ÖPNV und sollte bei den weiteren anstehenden Kommunikationen immer voran gestellt werden. Qualitätsverbesserungen darf Gewohnheiten aufbrechen!

### Buslinie 80E

- Laut Grafik Verlauf ab Schomburgkstraße über Lyoner Str., Schönau und weiter zur Ratzelstraße.
- Details zu den stattdessen eingekürzten Linien fehlen noch, in Summe liegt wohl ein etwas besserer Takt vor.

Aber:

- Ein Teil des Potenzials bedient auch (schneller) die S1 (bis Leutzsch), es kommt also auf den Binnenverkehr an, dazu braucht es weitere städtische Entwicklung.
- Der 20er Takt passt nicht zur S-Bahn und deren Grundtakt.
- Die Buslinie 62 (und andere in dem Bereich) haben leider keine S-Bahnverknüpfung. Die Endstelle Miltitzer Allee liegt dafür zwar schwierig jedoch nicht unmöglich.

### Buslinie 62

Die Verlängerung von Böhlitz-Ehrenberg bis S-Bf Leutzsch ist überfällig. Jahrelang gab es Ausreden und Beschwichtigungen, warum das nicht ginge. Die großen Umsteigerzahlen zwischen S-Bahnen und Straßenbahn / Bus 80 am S-Bf Leutzsch sprechen für sich.

Aber:

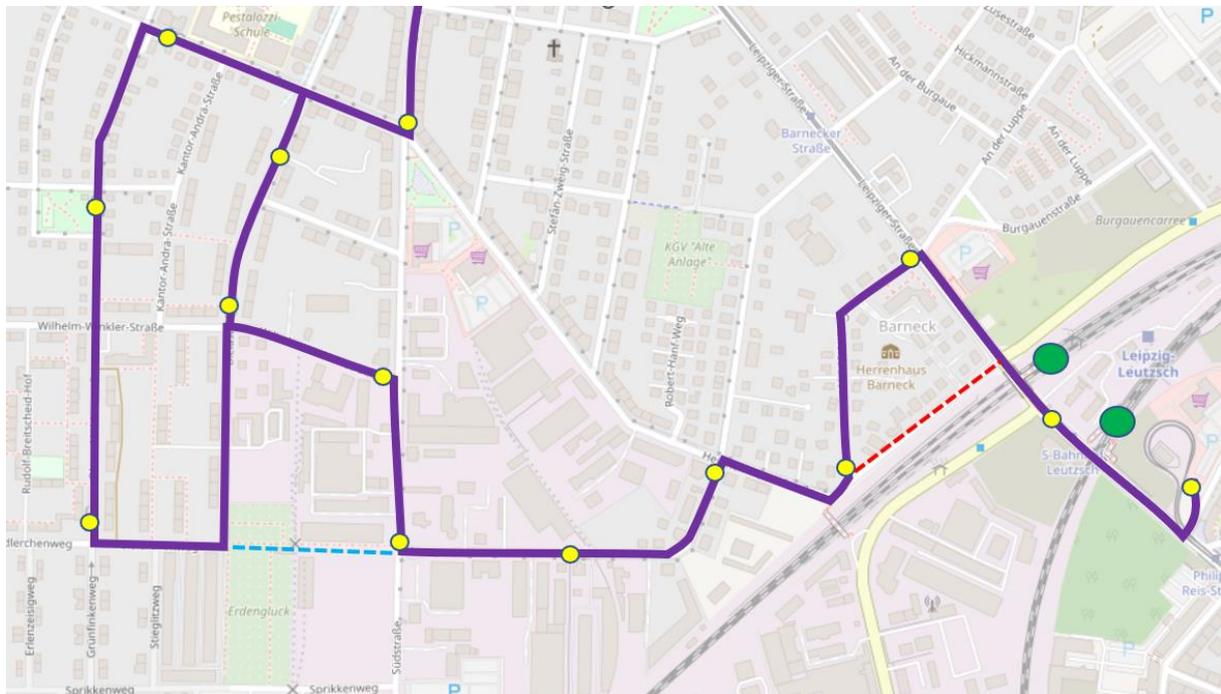
- Informationen zum Takt fehlen, derzeit nur ein magerer 30' Takt, hier muss wenigstens abschnittsweise und/oder zeitweise nachverdichtet werden.
- Lösungen während des Brückenumbaus sind zu suchen

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

- Die umwegige Führung innerhalb Böhlitz-Ehrenbergs erfordert zahlreiche Haltestellen, damit kurze Fußwege die Mehrfahrzeit überkompensieren.
- Das trifft besonders als Zu/Abbringer zur S—Bahn oder Straßenbahn zu.
- **Prüfauftrag:** Bustauglichmachung des kurzen Abschnittes Fabrikstraße zum Feldlärchenweg, dadurch deutliche Wegstreckenverkürzung

#### Optimierungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN.:

- Kleine Linienkorrektur mit dem Vorteil: Nahversorger mit Haltestelle angebunden
- Unproblematisches Aus-/Einbiegen zur Georg-Schwarz-Straße möglich.
- Haltestellen-Verdichtung im Bereich Böhlitz-Ehrenberg
- kurze Fußwege = mehr Nachfrage



Vorschlag Linie 62, blau: Straßenertüchtigung für Bus, rot: LVB-Planung mit schwieriger Kreuzung G.-Schwarz-Straße

#### Buslinie 64

Die Buslinie 64 ist die mit Abstand wichtigste Verbesserung im Netz. Damit wird ein wesentlicher Verbesserungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN aus dem Jahr 2018 erfüllt. Die LVB nennt das Projekt „Südsehne“ (gemeint ist der ÖPNV auf dem Abschnitt Semmelweisstraße -Kurt-Eisner-Straße – Schleußiger Weg – Antonienstraße), welches den ÖPNV in seiner Ausprägung offen lässt, jedoch stärken will. Aus Sicht von PRO BAHN ist es wichtig, so schnell wie möglich so viel wie möglich an Taktverdichtung anzubieten. Die Überlagerung mehrere (Bus)Linien ist Erfolgsgrundlage. Bisher sind es die Linien 60 und 74. Die Linie 64 kommt hinzu. Damit wird im besonders nachfragestarken inneren Südwesten (Schleußig), inneren Süden (Südvorstadt) und Südosten eine starke Umsteige-Achse gebildet, welches den Umweg via Zentrum erspart. Um von einem auf den anderen Straßenbahnast zu gelangen, können Fahrgäste wählen zwischen nur einmaligem Umstieg im Zentrum (mit zeitlichem Umweg) oder mehrmaligem Umstieg auf eine abkürzende Bus-Querverbindung. Um mehrfaches

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Umsteigen attraktiv zu machen, muss die Wartezeit der Anschlüsse stark reduziert werden. Genau das wird mit der Überlagerung mehrerer Linien erreicht. Bisher ergibt der Alltag, dass 74 und 60 oft kurz hintereinander fahren und dann eine unangenehme große Zeitlücke entsteht. Jede weitere Linie füllt diese Lücke, so dass selbst Unregelmäßigkeiten im Alltagsbetrieb egalisiert werden, da „ständig“ irgendein Bus kommt und auf dem Bündelungsabschnitt Zeit sparen hilft. So eine Stammstrecke steigert enorm die Fahrgastzahlen. Die Abkürzung hilft, die besonders überfüllungsanfälligen zentrumsnahen Abschnitte der Straßenbahnlinien zu umgehen und damit zu entlasten. Spürbarer Fahrgastzuwachs wird möglich, ohne das bestehende Straßennetz kollabiert.

Zusammenhängend dazu: **Neufassung der Linie 70:**

Die Linie 70 soll den LVB-Planungen nach anstatt wie bisher über Altes Messegelände und die weitgehend unbewohnte Richard-Lehmann-Str. neu über Semmelweisstraße und S-Bf MDR nach Connewitz geführt werden. Das ist grundsätzlich eine enorme Reisezeitverkürzung für die Relation Reudnitz – Südvorstadt, auch wenn jahrzehntelange Gewohnheiten (Altes Messegelände) entfallen.

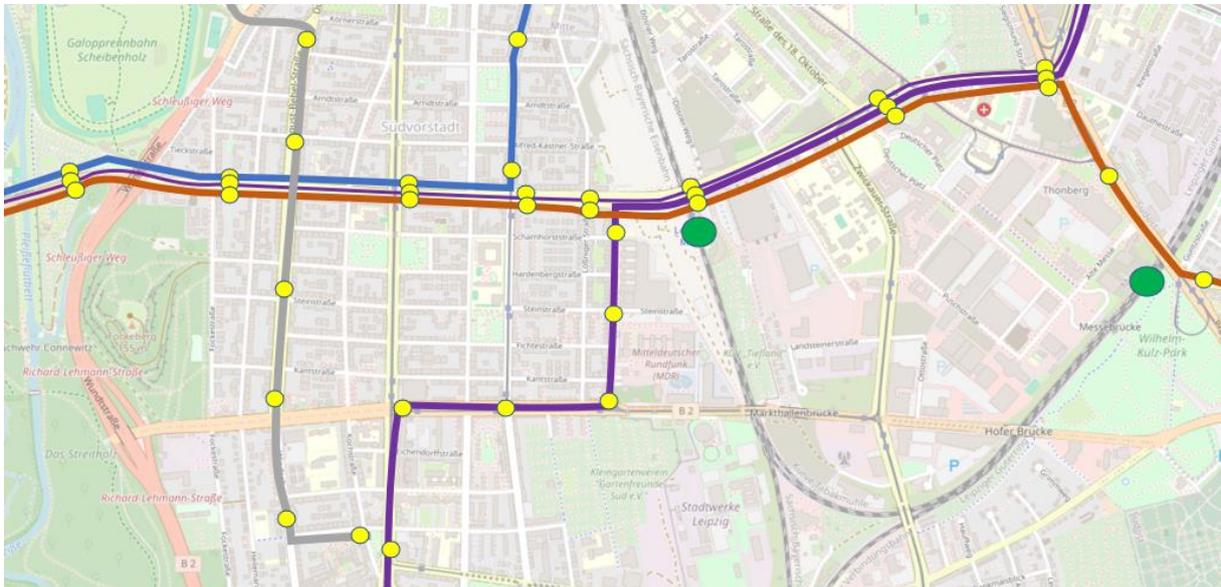
Optimierungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN zur Südsehne::

- **Linie 64 gleich im 10 Minuten-Takt** (anstatt nur im 20er Takt) anbieten. Erfolg zu haben, ist nichts schlimmes. Das nennt sich Verkehrswende.
- **Linie 60 besser in diese Stammstrecke integrieren**, d.h. nicht mehr über Bayerischen Bahnhof, sondern über Straße des 18. Oktober und S-Bf. MDR führen.
- **Linie 70 nicht über die schmale Altenburger Str.** zum gewohnten Laufweg Richard-Lehmann-Str. führen (zu schmal, zu viel rechts-vor-links-Bremsungen), sondern die Südsehne stärken und bis August-Bebel-Str. fahren (Sondererlaubnis Abbiegen nötig!, weiter bis Richard-Lehmann-Str. und diese entlang zur HTWK, dann weiter wie im Bestand). Damit wäre zwischen Dt. Nationalbibliothek und August-Bebel-Str. ein Bündel aus 4 Linien á 10'-Takt gebildet: Linien 60 / 64 / 70 / 74

**Die LVB Planung zeigt grafisch bereits die Mängel:**

- Linie 70 und 60 sind nicht vernetzt
- Linie 64 nur im halben Takt
- Haltestellen fehlen (Umsteigen zur 89 klappt nicht!)
- Führung Linie 60 belastet sehr enge Arthur-Hoffmann-Str., erschwert deren Ausbauplanung
- Führung Linie 60 via Bayerischen Bahnhof erfordert KfZ-Abbiege-Relation Ost-Süd, das verhindert öpnv-taugliche Ampelschaltzeiten. Ohne Buslinie reicht die Verbindung über Semmelweisbrücke
- Straße des 18. Oktober mit großem Einwohnerpotenzial bleibt ohne direkte ÖPNV-Anbindung, auch das Reclamgymnasium und die Schwimmhalle Tarostraße
- Linie 70 nutzt enge Wohngebietsstraße anstatt die Hauptnetzstraßen.

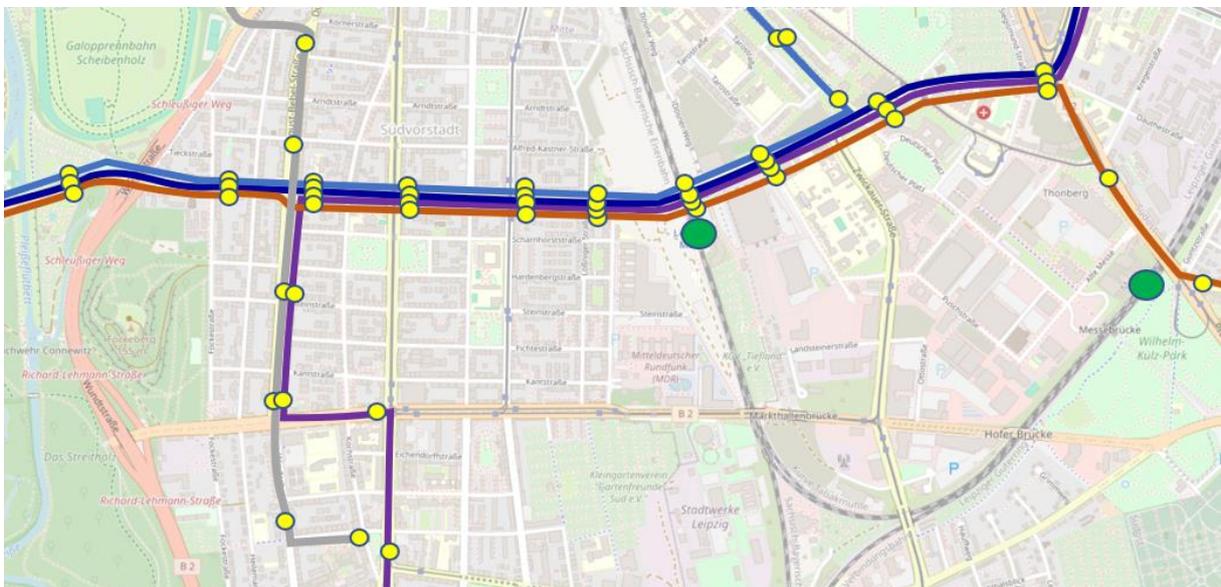
+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



LVB-Planung: blau = 60, violett = 70, schmal = 64, braun = 74, grau = 89 (ohne Verknüpfung), so wird die Südsehnepark kein Erfolg!

PRO BAHN-Vorschlag:

Alle Buslinien bündeln sich so lange wie möglich entlang der Südsehnepark.



Neue Haltestellen: A.-Bebel-Str. und Am Kohlrabizirkus, Bus 89 wird verdichtet, Bündelungsfunktion, Linie 64 alle 10 Minuten

- Im einwohnerdichten westlichen Bereich der Südvorstadt wird die Linie 89 mit der 70 ergänzt und es ergeben sich kürzere Zubringerwege zu mehreren Straßenbahnkästen und S-Bahn.
- Haltestellen nachverdichten; diese Südsehnepark ermöglicht mehr Potenzial in der Tiefe. Nötig sind zusätzliche Haltestellen am Kohlrabizirkus, direkt östlich der Kreuzung Eisner-/Bebelstr. und als Richtungsergänzung der Station „Nonnenweg“, sowie als (nur) Bushaltestelle am „Sportbad“ (außerhalb der Skizze)
- Der Entfall der Linie 60 am Bayerischen Bahnhof ist dank zahlreicher Linien dort kein gravierender Nachteil, dafür kann die Abbiegerelation Süd – Ost gänzlich entfallen (dafür

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

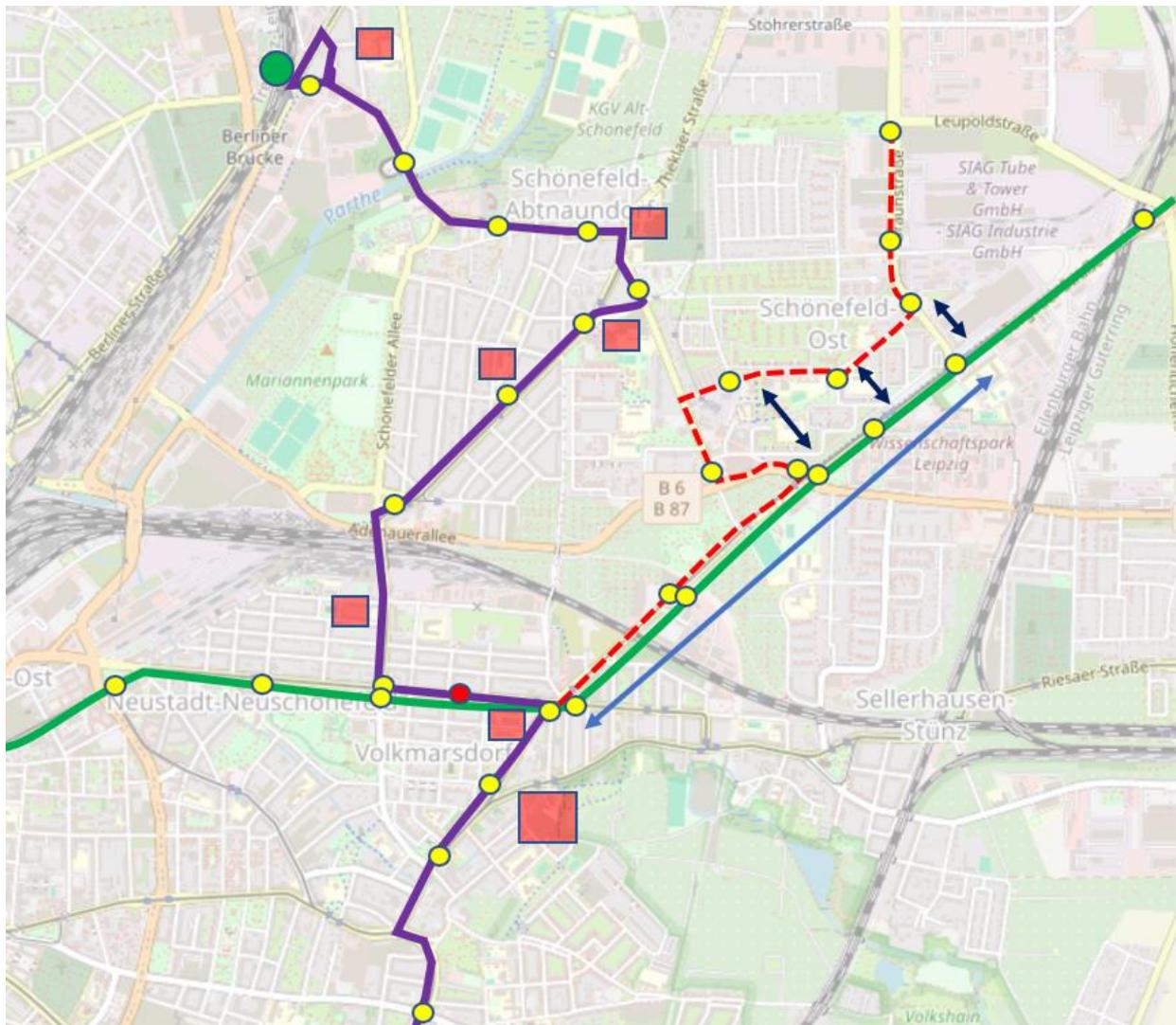
Semmelweissbrücke nutzen) und die zeitraubende Ampelsteuerung zugunsten Fußgänger und ÖPNV verbessern, die Verlegung der 60 bringt also Zusatznutzen für diese Kreuzung. Auch der Umbau der sehr engen Arthur-Hoffmann-Str. wird sich planerisch ohne Buslinie erleichtern.

- Die Altenburger Str. liegt fußläufig nahe am S-Bf. MDR, insbesondere wenn nach rund 15 Jahren Verzögerung die Rad-/Fuß-Durchbindung zur Alten Messe erfolgt und der S-Bf. MDR noch besser erreicht wird. Der Mehrwert der Busstrecke dort ist demnach gering. Das Panometer hätte zwar längere Fußwege, doch auch hier kann ohne Linien-Mehraufwand Abhilfe entstehen. Fußwege ab Panometer können in alle vier Himmelsrichtung den ÖPNV im Umfeld erreichbar machen:
- Fußweg-Durchbindung zum S-MDR: 700m zum 5-Minuten-Takt direkt ins Zentrum
- Treppe an Richard-Lehmann-Str., Fußweg zur Tram 16: 590m zum 10 Minuten Takt
- Fußweg entlang der S-Bahnstrecke um Stadtwerke-Gelände herum zur Tram 10, 750m
- Gleiches Ziel, Fußweg durch Stadtwerke-Areal ermöglichen: nur noch 600m
- Im Bestand: 400m Fußweg zum Bus 70, jedoch auf Weg ins Zentrum weiterer Umstieg nötig, teils divergierende Taktmuster, entsprechend geringe Nachfrage. Viele Besucher laufen zur Tram 9 (710m Fußweg)

### Optimierungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN östliches Linienende Bus 64:

- Die LVB-Planungen lassen Bus 64 ab Reudnitz, Breite Straße über Torgauer Platz nach Schönefeld Ost, Verbundnetz Gas AG fahren. Dieser Verlauf ist wenig effizient. Einzig die Anbindung von Reudnitz (Bereich Riebeckstraße) an das neue Schulzentrum Ihmelstr. bedient originär neuen Bedarf unique. Die Bästleinstraße kannibalisiert die Station „Schwantesstraße“ der Linie 3 im gleichen Verlauf. Das Areal Verbundnetz Gas AG wird durch den PRO BAHN-Vorschlag der Linien 78/79 bereits verstärkt bedient.
- Die LVB Planungen fahren am besonders wichtigen Umsteigeknoten Reudnitz, Koehlerstraße vorbei, die Verbindung nach Schönefeld scheint mit Tram 1 und Bus 70 (jeweils alle 10 Minuten) gut, jedoch fahren beide gleichzeitig. Hier besteht Bündelungsbedarf.
- Perspektivisch (nach Lage Fahrpersonal und Finanzierung) besteht sehr großer Bedarf an der Verdichtung der Buslinie 90 westlich der S-Bahnstation Leipzig Nord mit Führung in das vom ÖPNV noch unerschlossene Gebiet der früheren Kasernen Gohlis (inzwischen mehrere Tausend Einwohner!)
- PRO BAHN schlägt deshalb eine alternative Führung ab Breite Straße vor (Länge LVB-Planung 5km)
- Gleiche Linienlänge ergibt Verdichtung Richtung Schönefeld und neue Destination Schönefeld - Torgauer Platz (Schulstandort Ihmelstraße und geplanter Schulstandort)
- Kaufland Reudnitz nur via Südeingang gut erreichbar (Nachteil bleibt bestehen, sonst zu umwegig oder nicht mit streckenäquivalenter Länge machbar.
- Fahrzeit Schönefeld – Breite Straße ähnlich wie Bus 70, also geeignet zur 5-Minuten-Taktüberlagerung zwischen Schönefeld und Kurt-Eisner-Straße in der Südvorstadt!

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



PRO BAHN-Vorschlag zum östlichen Linienende Bus 64 (dunkelblau), LVB-Planung = rot gestrichelt, grün = Straßenbahnlinie 3, schwarze Pfeile = Kannibalisierung, hellblau = Parallelverkehr. Rote Rechtecke = Schulstandorte, gelbe Haltestellen = Bestand, rote Haltestelle = Vorschlag PRO BAHN

### Leistungserweiterung Industriepark Nord, 2. Stufe

Vereinfacht formuliert wird das Flexa-Gebiet ausgeweitet. Hier ist erneut zu kritisieren, dass Flexa nur Attraktivität für zeitunkritische Insider darstellt. Das ist KEIN tauglicher Ersatz echter Buslinien!

Zu kritisieren ist, dass der Aufkommensschwerpunkt Sachsenpark und der Netzknoten S-Bf Messe in den Führungen keine Rolle spielen. So gelingt die Verkehrswende nicht, denn die Gewohnheiten der Stadtrandbewohner wird dann weiter den PKW-Besitz präferieren.

Das Zurückziehen der Linie 70 von Mockau West bis Thekla ist zu kritisieren, da wesentliche Ziele dort liegen und auch der bauliche Schwerpunkt an der Mockauer Post liegt (mehrere 16-geschossige Hochhäuser). Auch hier gibt es keine Verbindung zum Einkaufsmagneten Sachsenpark, außer der private PKW. Das sehr große Gebiet Mockau West bessert sich so nur marginal. Nicht mal der S-Bf

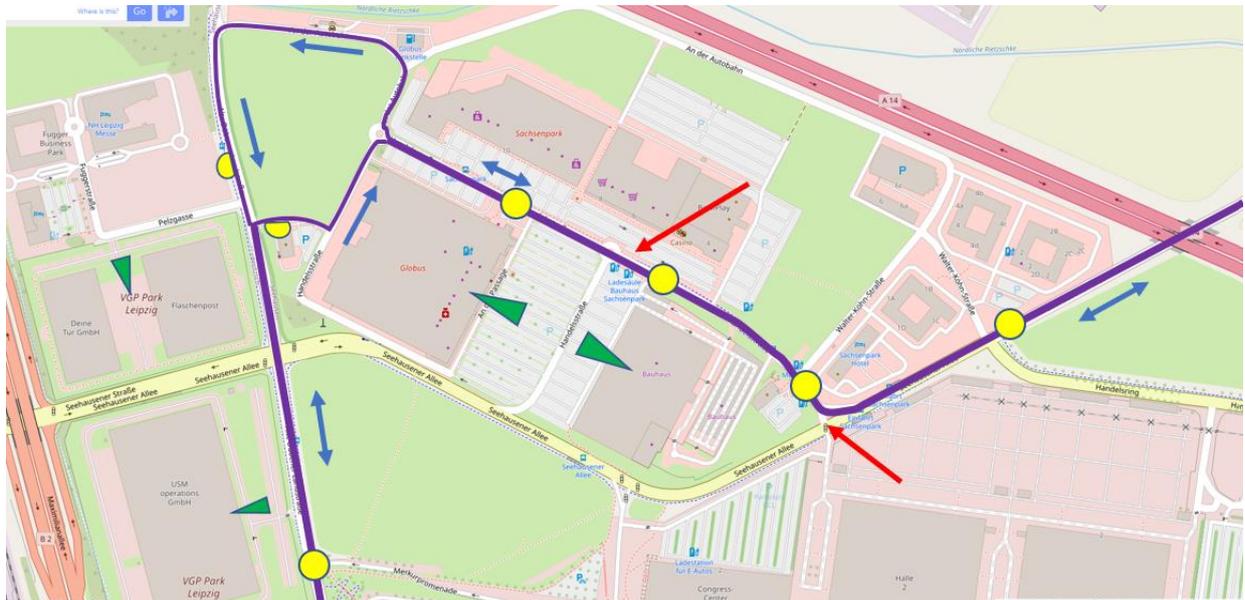
+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Essener Straße ist wenschon-denschon im Flexa-Areal, es bleibt ein Alibi – kein Instrument der Verkehrswende!

Es fehlen dichtere Haltestellenabstände, welche gerade im Busverkehr zeitsparend durchfahren werden, falls kein Fahrgast diese frequenziert, jedoch für Anlieger die zeitraubenden Fußwege enorm verkürzt

Optimierungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN:

Neuordnung im Umfeld Sachsenpark:



Vorschlag PRO BAHN zur Führung ALLER Buslinien durch den Sachsenpark: Grün: Wichtige Zugänge, roter Pfeil im Sachsenpark = Herstellung von ca. 25m Fahrbahn in Richtung Ost nötig, roter Pfeil Kreuzung Seehausener Allee: Schlafende Ampel zum beschleunigten Einbiegen.

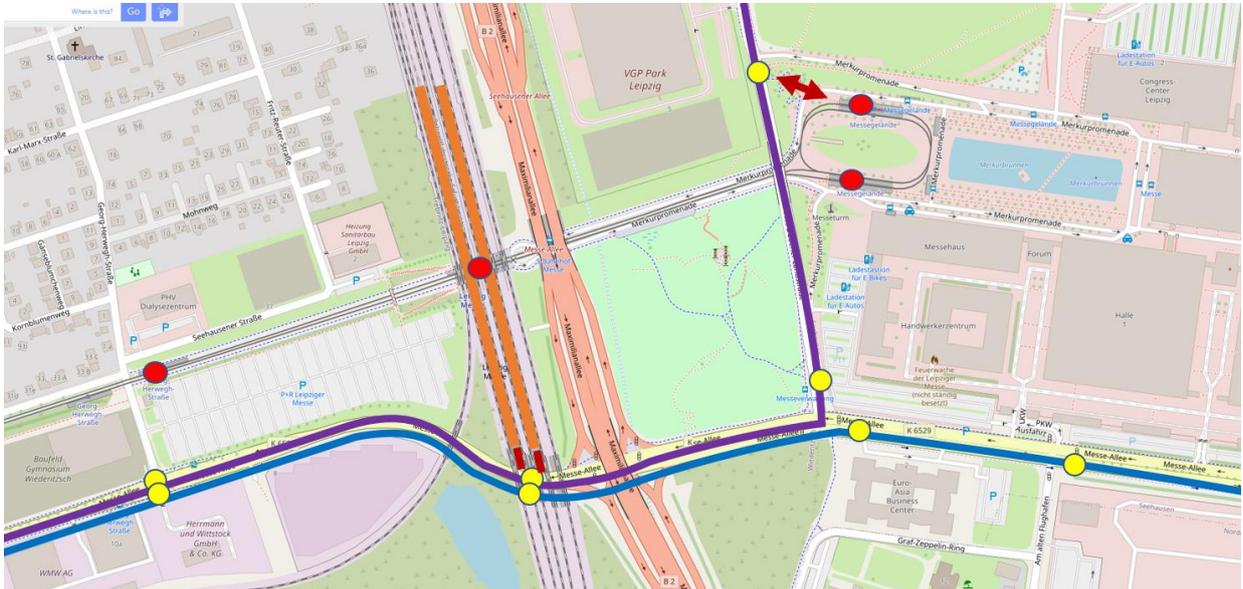
Im Sachsenpark gibt es aktuell eine unübersichtliche Führung des ÖPNV. Weder kann auf die Schwerpunkte Rücksicht genommen werden, noch sind die Führungen logisch, klar oder effizient.

Die Straßenführung ergibt mit kleinen Anpassungen die skizzierte Möglichkeit, dass ALLE Buslinien einmal das Areal durchfahren. Die abgebildeten Stationen ermöglichen kurze Wege zu allen Nutzungen (Büro, Hotels, Gewerbe und vor allem Großmarkt)

Der Globusmarkt allein generiert an einkaufstarken Tagen rund 25.000 Kunden, das sind 50.000 Fahrten, ein riesiges Potenzial.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Optimierung am S-Bf Messe:



Vorschlag PRO BAHN zum S-Bf Messe: Violett + Blau = ALLE Buslinien durch Sachsenpark (violett) bzw. direkt zum BMW-Gelände (blau), ocker = S-Bahnsteige, rotbraun = neu zubauende Treppen am Südende der Bahnsteige, Doppelpfeil: Umstieg Bus – Straßenbahn, gelbe Haltestellen = Bus, rote Haltestellen = Straßenbahn

Der Umstieg zwischen Buslinien und S-Bahnen am S-Bf Messe erfolgt seit einigen Jahren in der so genannten Messemulde mit Wende(End)stelle. Vorteil: direkt am Stationszugang, Nachteil: sehr umwegige Zufahrten in die Messemulde, unübersichtlich, Konflikt mit Passanten bei großen Messen

Optimierungsvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN:

Am Südende der Eisenbahnsteige wird eine Treppe errichtet, im bestehenden Straßennetz werden alle Buslinien wie in der Skizze geführt.

Vorteile:

- Kurviger Straßenverlauf erfordert Tempofestsetzung auf 30km/h
- Direkter Bahnsteigzugang ohne Zeitverlust
- Alle Linien können problemlos gebündelt geführt werden
- Klare Umsteigeregeln: Zur Straßenbahn = Bahnsteigmitte, zum Bus = Bahnsteig-Süd-Ende
- Alle Buslinien östlich der Eisenbahn können ohne Zeitverlust westlich der Eisenbahn durchgebunden werden
- Oberschul-Komplex und Großgymnasium in Bau/ in Betrieb, großer Schülerverkehrsbedarf!
- Im weiteren Verlauf können weitere Linienradiale (z.B. Tram 4) angebunden werden
- exBundeswehrkrankenhaus, inzwischen Azubi-Zentrum wäre direkt verknüpft (Aufkommenswerpunkte)
- insgesamt logische und klare Führung je nach Richtungs-Zielen, einfach und alltagstauglich.
- Minimaler Aufwand (zwei feste Treppen),

Nachteil: Zum Bus vorerst nicht barrierefreie Führung, ggf. mit Aufzügen nachrüstbar.

Umsteigen Bus – Straßenbahn entweder an der Messemulde (siehe Doppelpfeil, auch barrierefrei) oder im weiteren Linienverlauf außerhalb der Skizze

## +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

### Neue Linien 77 und 78

Die Verbesserungen für die Linie 77 und die Einrichtung der neuen Linie 78 werden grundsätzlich begrüßt.

Die Areale Stünz und Sellerhausen sowie Teile von Altschönefeld erfahren eine größere Brauchbarkeit für den Alltag. Positiv wird die Führung über das P.C. hinaus via S-Bf. Engelsdorf bis Ortslage Engelsdorf gesehen.

Nachteile:

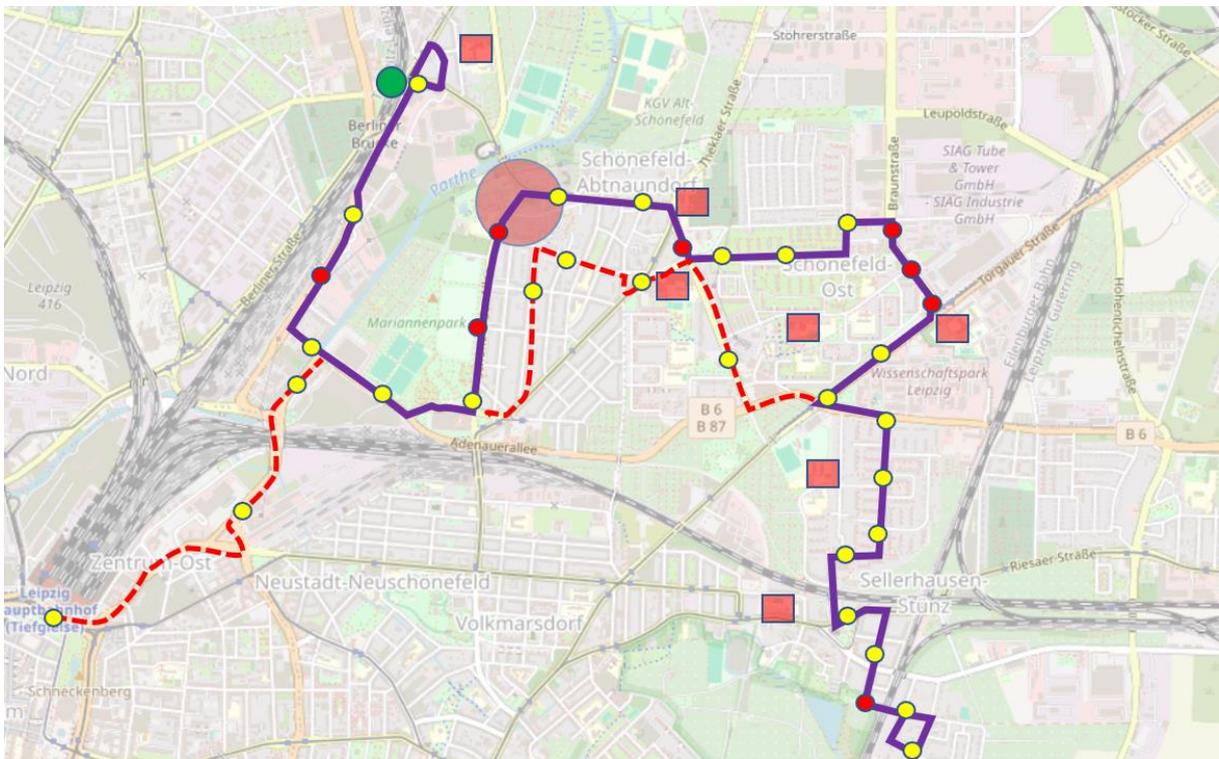
- Linienführung der Linie 77 zwischen Hbf. und Schönefeld erfolgt über die stauanfälligsten Straßenabschnitte, die 77 dürfte damit zur **unpünktlichsten Linie** werden.
- Zwischen Brandenburger Brücke und Hbf gibt es immenses Potenzial, das wird mangels Haltestellen und Netzwirkung nicht erreicht.
- Die Wohnquartiere haben zwar nun wenigstens eine 20minütige Anbindung, jedoch keine schnelle Verknüpfung außer zu Straßenbahnen, welche ohnehin schon immer dort verkehren. Es fehlt eine S-Bahn-Anbindung, vor allem, um eine Vielfalt an Richtungsoptionen zu erhalten (z.B. S-Bf Leipzig Nord oder Bf. Paunsdorf)
- In Schönefeld führt der Laufweg mühsam durchs Wohngebiet mit rechts-vor-links Regelungen, anstatt über die Schönefelder Allee, wo mit dem Schlossareal, Schwimmhalle und mehreren Kitas, sowie der Nahversorgung schnelleres Fahren mit größerem Potenzial möglich wäre.
- 77 / 79 / 78 bilden im Nordosten drei Tangenten im jeweiligen 20er Takt, leider findet untereinander keine Verknüpfung statt.

### Optimierungsvorschläge des Fahrgastverbands PRO BAHN:

#### Linie 77

- Die Linie 77 sollte eine andere Endstelle als den Hauptbahnhof erhalten. Das Straßennetz lässt keinen stabilen Betrieb zu, mögliche Haltestellen erreichen nicht das Potenzial, so dass stattdessen eine andere Führung durch Schönefeld ratsam erscheint. Da ergibt sich als sinnvolle Endstelle der S-Bf Leipzig Nord (Verbindung zur Tram 1 und 9, lokaler Aufkommensschwerpunkt)
- Die Linie 77 erreicht entlang des Laufweges mehrere Schulen und Bildungseinrichtungen, Schwerpunktaufgabe! Darunter die „Kreativschule Torgauer Str.“, deren Elterntaxis teilweise 1km Rückstau erzeugen.
- Innerhalb Schönefelds wäre der langsame Weg durch die engen Wohngebietsstraßen aufzugeben zugunsten der Befahrung der Hauptnetzstraßen (neue Haltestellen, siehe Skizze), damit wird das Schlossareal direkt erreicht, welches baulich und geschichtlich überregionale Bedeutung hat und fortlaufend saniert und erweitert wird.
- Führung durch Schönefeld Ost umgeht zugestaute Adenauer-Allee

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



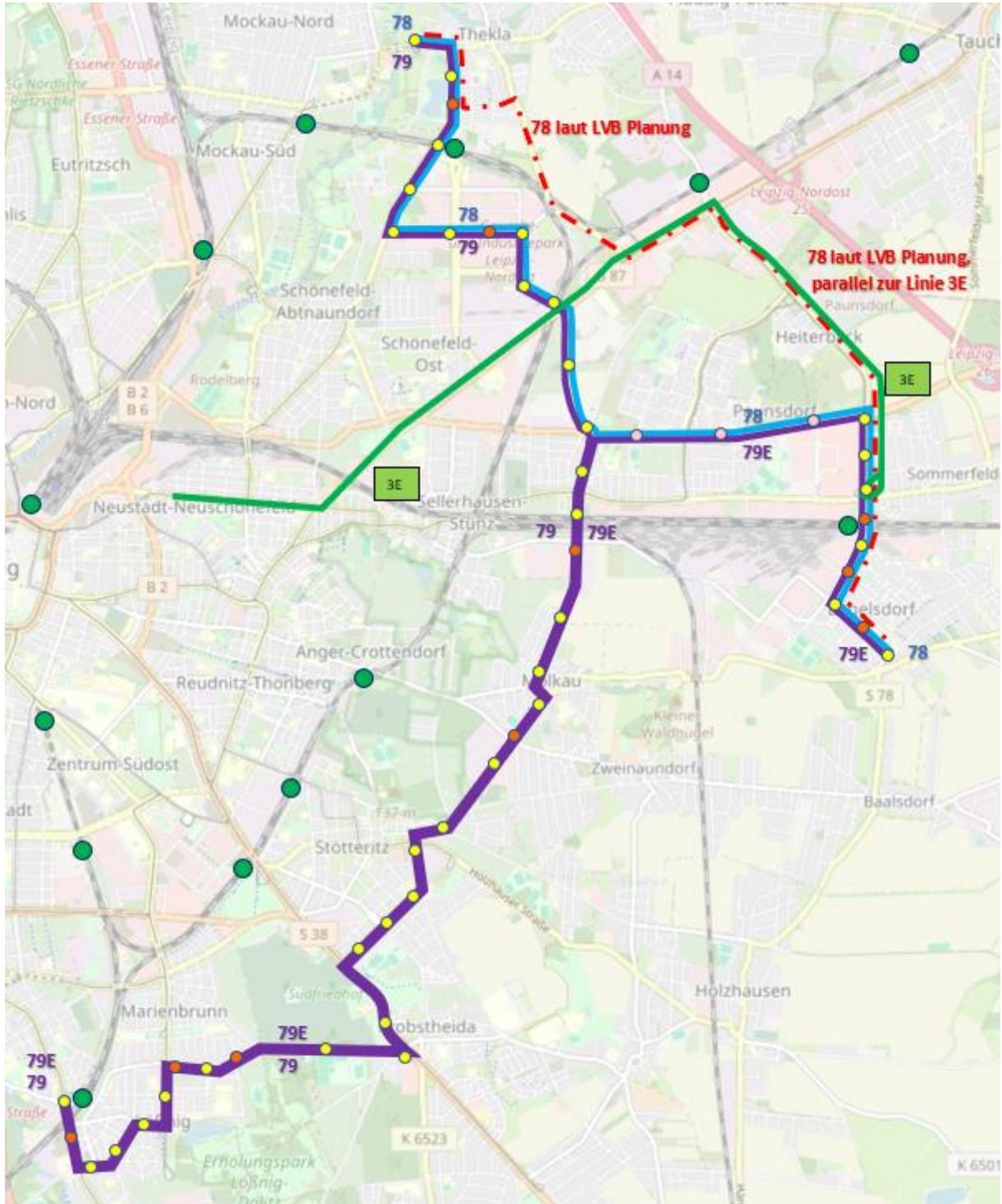
Linie 77 Vorschlag (blau) und LVB-Planung (rot), stauanfällig und mit weniger Erschließungswirkung. Gelbe Haltestellen = Bestand, bzw. LVB-Planung, rote Haltestellen = PRO BAHN - Vorschlag

### Linie 78 bzw. 79/79E:

- Für die Linie 78 ist viel besser, diese als Verdichter der 79Nord zu nehmen, um im gleichen Prinzip wie von Süden her als Ergänzung zur 79E auch das P.C. via neuer Busstrecke Permoser Str. anzubinden. Der Mehrwert einer „Mikroverbindung“ via Rostocker Straße, erst recht ohne Haltestellen!) scheint geringer als der Mehrwert einer umsteigetauglichen 10min-Takt-Verbindung. Zur Straßenbahnlinie 3E findet dann kein unnötiger Parallelverkehr mehr statt.
- Das ergibt konzeptionell mehr Qualität und Verlässlichkeit im Alltag
- Haltestellen sind nachzuverdichten, insbesondere am S-Bf. Engelsdorf fehlt eine Station direkt am Haltepunkt (wenn es technisch nicht auf der Brücke funktioniert wegen Bordhöhen, dann 20 m versetzt unmittelbar am Rampenbeginn)
- Denkbar ist eine Führung über die Busschleife Thekla hinaus im Zuge der 83, das hilft, diese Strecke quasi mitzubedienen und gibt den Anliegern dort umsteigefreien schnellen Zugang zur S-Bahn (Thekla). (Abhängig von der Variante der Erschließung im Norden)
- durchaus mehrere Varianten für eine ca. 8km lange Linie (etwa gleicher Fahrzeugbedarf), in Kombination mit weiteren Anpassungen, welche in der „Netz 24“ – Vorlage nicht erfasst sind.
- 10-Minuten-Takt Ost-West-orientiert durch das Gewerbegebiet Nordost ermöglicht stabile 10-Minuten-Taktung für Buslinie 70 in Nord-Süd-orientierter Querung des Gebietes.
- Verlängerung in Engelsdorf betrifft mehrere 1.000 Einwohner, noch besser, jedoch fahrtechnisch/aufwandsseitig komplizierter ist die Führung bis Klempenerstr., das würde weitere 1.000 Einwohner an dieses 10'-Takt-Bündel angliedern.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

PRO BAHN-Variante für Linien 78 / 79+79E:



Violett dick: 79 im 10er Takt, violett schmal: 79 im 20er Takt + 79E im 20er Takt, blau: 78 im 20er Takt, grün = Straßenbahn Linie 3E zur Verdeutlichung der Parallelfahrt. Rot: LVB-Planung Bus 78 gelbe Station = Bestand, rosa = LVB-Planung neu, orange = PRO BAHN-Vorschlag neue Station

Gleicher Aufwand wie die LVB-Planungen – dafür viel mehr neue Fahrgäste!

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

## **Offene Linien**

Mit der Vorlage „Netz 24“ haben die LVB zahlreiche Defizite aus den Nahverkehrsplänen geprüft und behoben. Das ist gut. Die Methodik des Nahverkehrsplanes fußt auf den Zentrenmodellen und Bedienstandards, auch das hatte sich bewährt.

Die heutigen Herausforderungen heißen Verkehrswende und Klimanotstand.

Hier kann und muss der ÖPNV als energieeffiziente und vor allem massentaugliche großstadtverträgliche Mobilitätsform einen großen Anteil übernehmen, die Belastungen aus dem motorisierten Individualverkehr zu senken. Kurz: PKW-Verkehrsanteile müssen zum ÖPNV verlagert werden. Das gelingt nur durch alltagstaugliche Linienangebote, deutlich über den Bestand und das „Netz 24“ hinaus.

Die nun vorgesehenen jährlichen Angebotsausweitungen reichen für eine Verkehrswende noch nicht aus. Nicht nur insgesamt nicht, auch mit den Optimierungsvorschlägen des Fahrgastverbands PRO BAHN nicht. Der Marktanteil der LVB (modal split) liegt bei ca. 16% (ÖPNV inklusive S-Bahn, Regionalbahn und Regionalbus bei ca. 18%). Das ist zu wenig. Die Zielvorgaben des Nachhaltigkeitsszenarios liegen bei 23%, für die Verkehrswende wäre ein Fernziel die marktwirtschaftliche Sättigung von ca. 40%, wie z.B. in Wien erreicht wird. Das „Netz 24“ bringt, siehe LVB-Vorlage, Leistungsausweitungen von ca. 17%. Verbunden mit den Optimierungsvorschlägen von PRO BAHN ist erwartbar, dass damit auch rund 15 bis 20% mehr Fahrgäste befördert werden können. Gemessen an dem gegenwärtigen ca. 150 Mio. Fahrgästen im Jahr wären das ca. 170 bis 180 Mio. Fahrgäste jährlich. Eine Besserung, aber noch lange nicht genug.

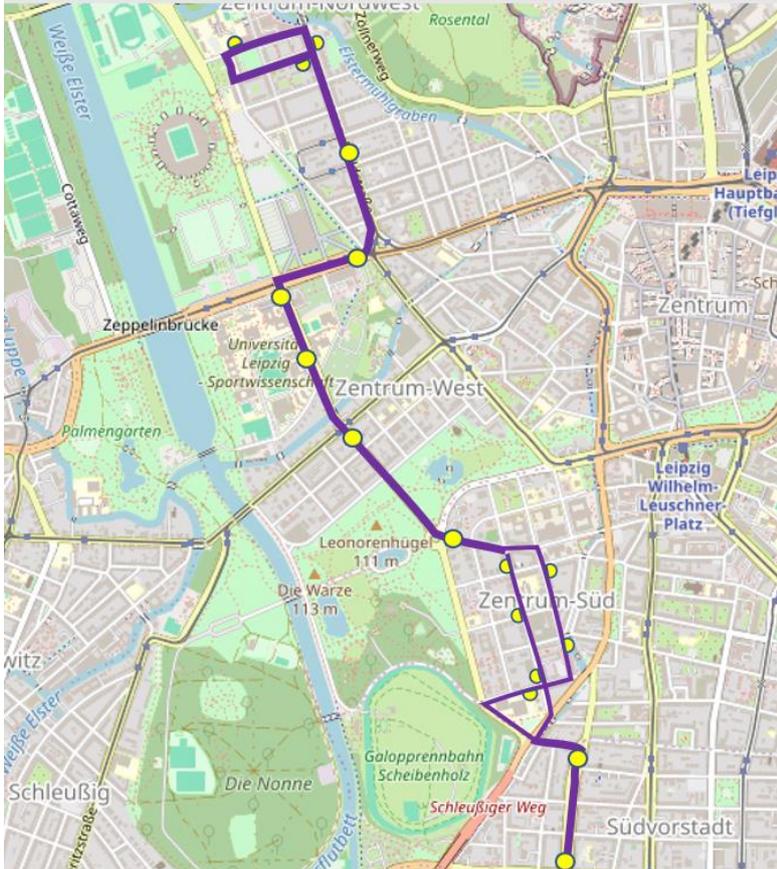
Das gelingt mit stetigen Verbesserungen, zuerst mit Angeboten, welche nur geringe Investitionen nach sich ziehen. Sowohl Buslinien als auch Straßenbahnlinien sind weiter zu entwickeln und, im Auftrag des Landes bzw. des ZVNL, auch das SPNV-Angebot.

Im Folgenden sollen skizzenhaft Linien abgebildet werden, welche in Quartieren mit ungünstigen ÖPNV-Verhältnissen notwendig erscheinen. „Offene Linien“ genannt, weil diese Abschnitte keine vollständigen Linien sein sollen, sondern Teilstücke, welche zu Linien verbunden werden können - je nach Mitteln und Möglichkeiten. Wichtig ist, damit aufzuzeigen, dass die methodisch abgeleiteten Prüfaufträge und das daraus entwickelte „Netz 24“ NICHT ausreichen, sich auf dem Erfolg einer umfassenden Leistungsausweitung auszuruhen.

Wichtig ist, dass die LVB die offenbar erfolgreichen Anstrengungen, neues und zusätzliches Fahrpersonal zu akquirieren, konsequent fortsetzen.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

**Offene Linie Musikviertel – Bachviertel – Waldstraßenviertel:**



Offene Linie Musikviertel – Bachviertel – Waldstraßenviertel

Entgegen der LVB-Reaktionen, es gäbe keinen Bedarf, benötigt die 89 eine Takt- und Richtungsergänzung im Abschnitt nördlich der Südsehne. Dieses Liniensegment verbindet zahlreiche Schulstandorte, Sportoberschule, Sportgymnasium, Bereiche der Universität und Wohngebiete, sowie wichtige Straßenbahnachsen. Verlauf ab Südsehne offen.

**Offene Linie Grafisches Viertel:**

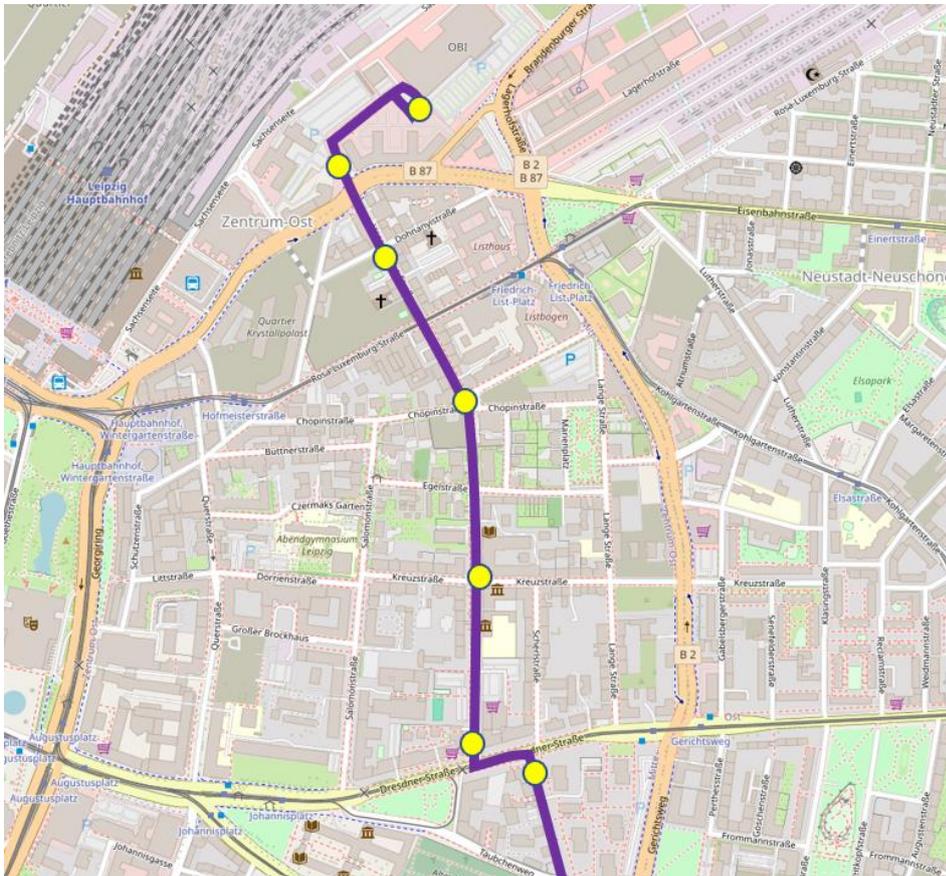
Das Grafische Viertel wird dicht von Straßenbahnen umfahren, es verbleiben jedoch weite Fußwege bis zu den Aufkommensschwerpunkten im Inneren des Gebietes. Eine Buslinie kann hier beginnen und dann weiter geführt werden, um neben den Fußwegen zu den jeweils nahen Radialen weitere wichtige Straßenbahnachsen zugänglich zu machen.

Das stärkt die Alltagsgebrauchstauglichkeit.

Mit wenigen Metern Straßenausbau und Begrenzung auf nur ÖPNV kann die Straße „Sachsenbreite“ in den Verlauf einbezogen werden, gewendet würde dann am Hbf, Ausgang Wintergartenstraße“ werden.

Die Mitnutzung der Mecklenburger- oder Brandenburger Straße erscheint ungünstig, stark rückstaubetroffen.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



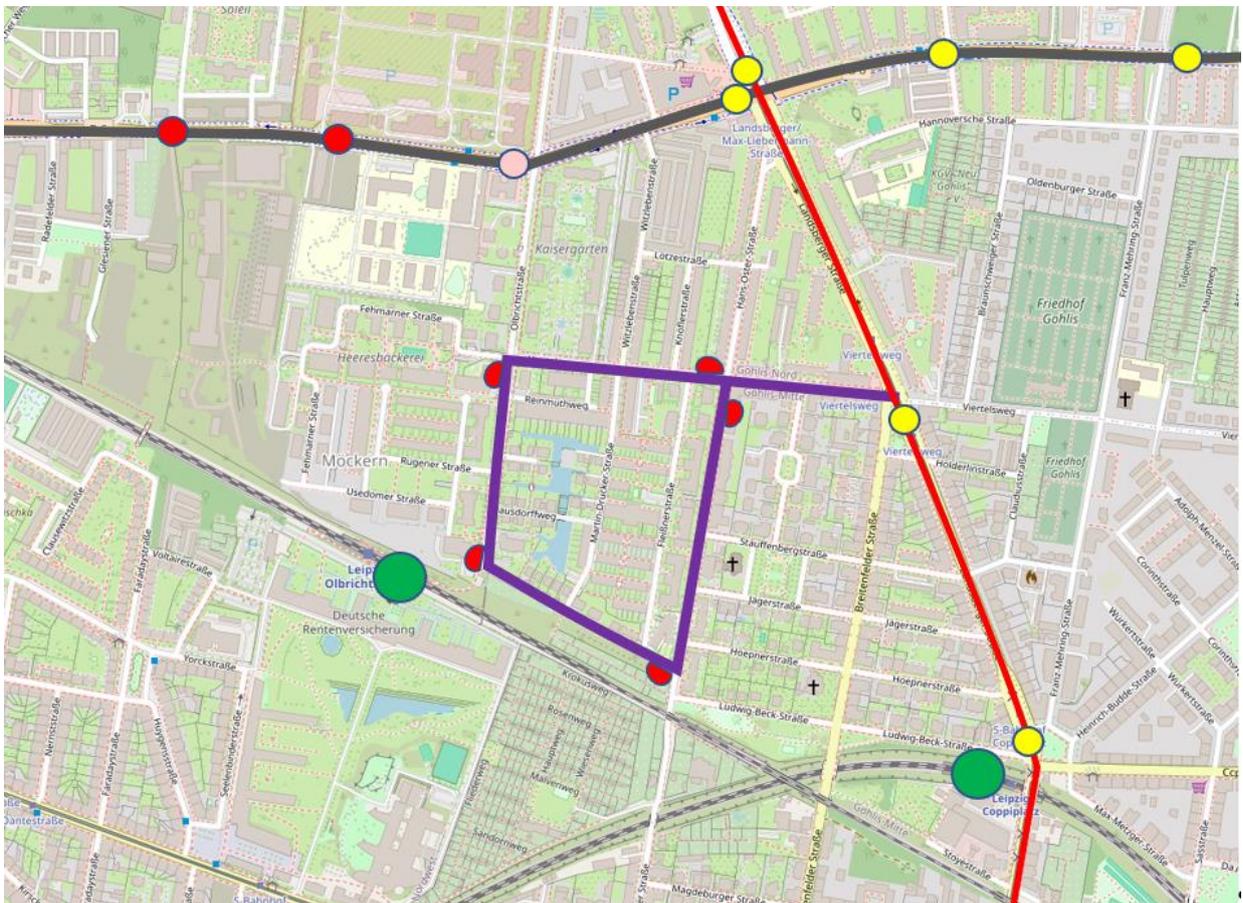
PRO BAHN-Vorschlag einer Führung im Grafischen Viertel

#### Offene Linie exKasernenareal Gohlis

- Das Kasernenareal in Gohlis/ Möckern ist inzwischen hochdicht mit Wohngebäuden bebaut und bewohnt, weitere Verdichtung erfolgt
- Mehrere Tausend Einwohner haben dort keinen ÖPNV
- Schmale Straßen lassen richtungsbezogene Führungen sinnvoll werden
- Verknüpfung zur S-Bahn ratsam
- Im gleichen Schema kann die Führung auch gen Norden erfolgen
- Entlang der Max-Liebermann-Straße sind weitere Haltestellen einzufügen
- Die Haltestelle Olbrichtstraße wurde zu weitab von der namensgebenden Straße „betoniert“, hier sind Korrekturen erforderlich

Die Führung der offenen Linie kann sowohl Richtung Coppiplatz reichen (S-Bahn, Straßenbahn) und mit der Buslinie 90 überlagernd dort Bündelungen im sehr dicht bewohnten inneren Gohlis ermöglichen.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



PRO BAHN-Vorschlag Offene Linie im Kasernenareal Gohlis, gelb = vorhandene Stationen, rote Haltestellen = Vorschlag PRO Bahn, rosa = Haltestelle verschieben. Rote Linie = Straßenbahn, graue Linie = Buslinie 80, grün = S-Bahnstationen

### Offene Linie Uniklinik – Seeburgviertel:

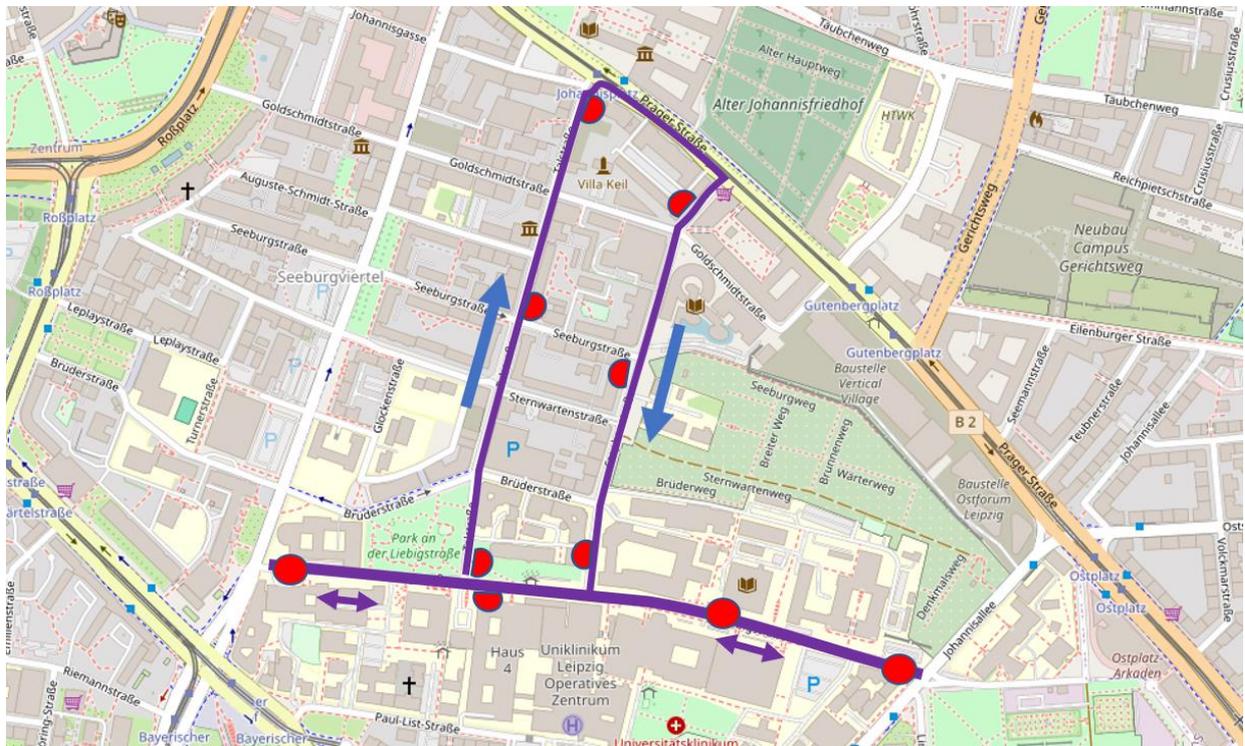
Das Areal ist – ähnlich wie das Grafische Viertel – zwar von vielen Linien umfahren, die Fußwege zu den dicht bebauten Wohnblöcken und zur Uniklinik sind jedoch unattraktiv weit. Schmale Straßen und hoher Parkdruck erschweren Linienführungen, lassen richtungsbezogene Routen sinnvoll erscheinen.

Die Führung kommt aus der Liebigstraße heraus, offen bleibt, ob vom Bayerischen Bahnhof oder von der Johannisallee aus, in beiden Fällen werden wichtige Knoten schnell erreicht.

Eine Endstelle kann eingerichtet werden.

Es können aus verschiedenen Richtungen auch mehrere Linien geführt werden. Die Richtungsbezogenheit lässt klare Orientierungen zu.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++



PRO BAHN-Vorschlag offene Linie Seeburgviertel, Uniklinik.

Haltestellen befinden sich direkt vor den wichtigen Eingängen. Die Liebigstraße kann in beiden Richtungen befahren werden. Mit viel besserem ÖPNV kann auch dort das Park-Regime angepasst werden. Eine Endstelle wäre im Bereich Talstraße / Prager Straße möglich, dort baut „Siemens“ aktuell die Leipziger Unternehmenszentrale.

Dies sind nur auszugsweise Beispiele, wo der ÖPNV noch gezielt weiter entwickelt werden muss, auch wenn die rechnerischen Bedienstandards und Erschließungsradien diese Prüfungen nicht zwingend notwendig scheinen lassen.

Maßgeben muss zukünftig die klare Zielsetzung sein, welche Marktanteile (modal split) erreicht werden sollen.

**Als Fahrgastverband PRO BAHN wünschen wir aktiveres Feedback und gezieltes Einbeziehen in die Prozesse.**

Notiert:

12. Dezember 2023

Carsten Schulze-Griesbach  
Fahrgastverband PRO BAHN  
Landesverband Mitteldeutschland e.V.  
Sprecher Region Leipzig/Halle

Für Rückfragen: [c.schulze@mitteldeutschland.pro-bahn.de](mailto:c.schulze@mitteldeutschland.pro-bahn.de)