



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

ADFC Leipzig e.V., Grünewaldstr. 19, 04103 Leipzig

ADFC Leipzig e.V.  
Grünewaldstraße 19  
04103 Leipzig

Stadt Leipzig  
Amt für Verkehrsplanung  
Amtsleiterin

Leipzig, den 12. Januar 2006

# **Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig**

## **Stellungnahme zum Entwurf vom 30.09.05**

### **1. Bike+Ride**

Mit einem attraktiven B+R-Angebot können sehr viel mehr neue LVB-Fahrgäste gewonnen werden, als mit neuen (i. w. nur im „Veranstaltungsverkehr“ effektiven) Park+Ride-Anlagen. Insoweit muss im Nahverkehrsplan (NVP) die **zielgerichtete Weiterentwicklung** von B+R viel konkreter festgeschrieben werden. Die Aussagen dazu auf S. 35, 53 und 75 sind viel zu unverbindlich. Hier muss der Schwerpunkt weg vom überaus kostenträchtigen P+R und hin zu B+R gesetzt werden. Das B+R-Potential in Leipzig ist – besonders im ländlichen Raum – bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Der erreichte beispielhafte Stand bei B+R in Leipzig ist bisher nur das Ergebnis von Aktivitäten der Stadtverwaltung gewesen.

Eine **offensive Werbung** für diese Kombination der Verkehrsmittel, wie sie aus anderen Städten bekannt ist, fehlt bei uns fast völlig. So könnten z. B. durch eine entsprechende Postwurfsendung an Haushalte im fahrradgemäßen Einzugsbereich von infrage kommenden Haltestellen vermutlich viele Neukunden gewonnen werden.

Keine Erwähnung findet leider die **B+R-Anlage am Hauptbahnhof** – sofern sie eine ist. Da aber der S-Bahn- und Regionalzugverkehr z. T. in die Ausführungen einbezogen wird, sollten Aussagen zum Ausbau und zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Hauptbahnhof unbedingt ergänzt werden. Die derzeit

Telefon (03 41) 22 54 03 13  
Telefax (03 41) 22 54 03 14  
E-Mail [info@adfc-leipzig.de](mailto:info@adfc-leipzig.de)  
Internet [www.adfc-leipzig.de](http://www.adfc-leipzig.de)

Öffnungszeiten  
Büro + Selbsthilfwerkstatt  
Di + Do. 14 –18 Uhr

Bankverbindung:  
Sparkasse Leipzig  
BLZ: 860 555 92  
Konto-Nr.: 113 113 1661

vorhandene Anlagen sind nicht witterungs-, vandalismus- und diebstahlgeschützt. Die wenigen überdachten Bügel finden sich alle – krass formuliert – in den Urinecken der Obdachlosen. Die Anzahl der Fahrradparker entspricht keineswegs mehr dem gestiegenen Bedarf.

## 2. Fahrradparker für LVB-Angehörige

An den Betriebshöfen gibt es da seit Langem bekannte Defizite. Im NVP sollte festgeschrieben werden, dass nicht nur beim Umbau (gemäß den Forderungen der Sächsischen Bauordnung), sondern auch im Bestand angebotsorientiert **Fahrrad-Parkmöglichkeiten für Beschäftigte und Gäste** eingerichtet werden.

## 3. Mitnahme von Fahrrädern

Die Beförderungsbedingungen für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln sollten einfach überschaubar und damit für den Fahrgast leicht merkbar sein – eine eigentlich unstrittige Zielstellung. Leider ist beim Start des MDV die Chance für eine einheitliche Regelung der Beförderungsentgelte innerhalb des MDV-Gebietes verpasst worden. Nachdem nun endlich – nach langjährigen Bemühungen des ADFC – die (nur bei den LVB noch geltenden) Sperrzeiten für die Fahrrad-Mitnahme aufgehoben wurden, bleibt die **Harmonisierung der Tarife** für Fahrräder im MDV-Gebiet als Forderung bestehen. Derzeit werden in Sachsen-Anhalt Fahrräder in Zug, Straßenbahn und Bus kostenlos befördert, in Sachsen gilt diese Regelung nur für S-Bahnen und Regionalzüge. – In einem ersten Schritt sollte zumindest für Besitzer von Monatskarten und Jahreskarten gelten, dass sie Räder kostenlos mitnehmen dürfen.

In den Fahrzeugen selbst muss sichergestellt werden, dass sie **ausreichend Platz und Befestigungsmöglichkeiten** für Räder haben. Die einzigen Aussagen dazu auf den Seiten 34 und 75 sind völlig unverbindlich und müssen konkretisiert werden.

## 4. Zugang zur Haltestelle für „Laufeinsteiger“

Entscheidend für den Fahrgast ist schon immer die Tür-zu-Tür-Reisezeit gewesen. Diese hat sich leider in der Vergangenheit durch den Bau zahlreicher Haltestelleninseln systematisch verschlechtert. Sehr zu begrüßen ist deshalb die unter „4.8.2 Zugangsstellen“, auf S. 55, formulierte Zielstellung: **„Wo Lichtsignalanlagen vorhanden sind, sollen diese so gesteuert werden, dass bei Eintreffen des Fahrzeuges der Zugang zum Fahrzeug frei ist.“**

Hier gibt es allerhand Handlungsbedarf! Soll dieses Ziel nicht nur auf dem Papier stehen, sondern tatsächlich im Sinne einer „Fahrgast-Beschleunigung“ umgesetzt werden, muss zunächst eine Zusammenstellung aller Haltestellen mit solchen Problemen für „Laufeinsteiger“ (die immer auch mit Sicherheitsdefiziten verbunden sind!) vorgelegt und mit einer Analyse der Auswirkungen entsprechender Veränderungen in den Ampelschaltungen unterlegt werden. Durch ein (dann auch konsequent umzusetzendes) **Maßnahmenprogramm** kann die Nutzung der Straßenbahn deutlich attraktiver und auch sicherer werden.

## 5. Hinterer Haltestellenzugang

In dem unter 4. genannten Kapitel heißt es erfreulicherweise auch, dass Haltestellen so anzulegen sind, „dass sie – wo möglich von allen Seiten aus – ... bequem und sicher erreicht werden können.“ Und weiter: „Auf der Grundlage des Nahverkehrsplanes soll eine **Prioritätenliste fehlender oder unzureichender Zuwegungen erarbeitet werden.**“ In diese **Prioritätenliste** gehören die folgenden, seit vielen Jahren bereits geforderten Fälle, bei denen hässliche Trampelpfade den Handlungsbedarf deutlich machen:

- Georgiring
- Prager Straße/Witzgallstraße (beide Richtungen)

## 6. Umsteigewege

Unter 2.3.3 wird die weiter zunehmende Bedeutung der Netzverknüpfungen herausgestellt und festgestellt, dass es dazu bisher keine flächendeckende „Schwachstellenanalyse“ gibt. Bei dem für die Attraktivität des ÖV zentralen Kriterium „Umsteigewege“ zeigt sich, dass dieses in der Abwägung von Nutzungskonflikten bisher keinen ausreichenden Stellenwert hatte. Traurige Beispiele dafür sind:

- Riebeckstraße/Oststraße: Beim Totalumbau der Riebeckstraße ist der Umsteigeweg größer geworden.
- Johannisallee/Philipp-Rosenthal-Straße: Mit dem Neubau der Haltestelle Philipp-Rosenthal-Straße haben sich die Umstiegswege ebenfalls deutlich vergrößert.
- Ostplatz: Die Doppelhaltestelle landwärts steht wegen der dadurch längeren Umsteigewege seit Langem in der Kritik. Hier verkehren zwei Linien, die fahrplanmäßig zeitlich nie direkt hintereinander verkehren.
- Waldplatz: Mit der (im Bau befindlichen) Verschiebung des ländwärtigen Halts nach Westen verschlechtert sich der Umstieg von der Linie 8 in Linie 4.

Forderung: flächendeckende Schwachstellenanalyse und Maßnahmenkatalog für entsprechende Verbesserungen.

## 7. Einzugsbereich der Haltestelle

Die Lage der Haltestellen sollte so sein, dass die Zuwege der Fahrgäste in der Summe minimal sind. Von diesem (allseits anerkannten) Grundsatz wird leider immer mal wieder abgewichen:

- Haltestelle Könnertitzstraße/Holbeinstraße: Ist landwärts beim 2005 erfolgten Umbau – ganz unnötig! – von der Einmündung der Ernst-Mey-Straße abgerückt worden, obwohl von dort das größte Fahrgastpotenzial kommt.
- Haltestelle Wiedritzsch Mitte: Auch hier ist die Haltestelle landwärts – unnötig – weg vom Haupteinzugsgebiet aus der Delitzscher Landstraße abgerückt worden
- Haltestellen Leibnizstraße und Waldplatz in der Jahnallee: Beide sind jetzt – sehr zum Unwillen z. B. der Händler in der inneren Jahnallee – weg vom Haupteinzugsgebiet versetzt worden.

Forderung: Dieses Kriterium muss in der Abwägung der Zielkonflikte einen wesentlich höheren Stellenwert bekommen.

## 8. S-Bahn-Zugang

In der Auflistung der Schwachstellen auf S. 89 fehlt bisher das Kriterium „Erreichbarkeit der Bahnsteige mit Fahrrädern“, d. h. es fehlen Aussagen über das (Nicht-)Vorhandensein von Liften, Rampen oder Schieberillen.

## 9. Lichtsignalanlagen

Die Straßenbahn- und Bus-Bevorrechtigung an LSA ist in Leipzig zunächst konsequent realisiert, später aber – auf Druck der Auto-Lobby – wieder eingeschränkt worden. Die Formulierungen zu diesem Thema auf S. 31 spiegeln diesen Zustand wider. Als **Zielstellung** des NVP muss jedoch die **konsequente ÖV-Bevorrechtigung** vor dem Interesse an der Leichtigkeit des (Gesamt-)Verkehrs stehen. So können dem ÖV – überaus kostengünstig! – Wettbewerbsvorteile gegenüber dem MIV verschafft werden.

Dass an allen verbliebenen 17 LSA ohne ÖV-Bevorrechtigung „eine Beschleunigung bzw. Bevorrechtigung nicht sinnvoll“ sei (Zitat aus S. 31 unten), kann nicht akzeptiert werden. Verständlich ist das allenfalls für die vielschichtigen und komplizierten Bedingungen auf dem Promenadenring, an anderen Stellen jedoch nicht. So haben sich die Wartezeiten für die Straßenbahn seit Abschluss der Umbauarbeiten am Johannisplatz sowie am Westplatz enorm verlängert!

## 10. Feinstaub

Bei mehr als 100 Überschreitungen der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte im vergangenen Jahr ist das Thema „Feinstaub“ eine besondere Herausforderung für unsere Stadt. Schon deshalb muss im Kapitel „Belange des Umweltschutzes“ im Nahverkehrsplan in jedem Falle ein **Ableich mit dem Luftreinhalteplan** vorgenommen werden.

## 11. Tausalz

Zum Umweltschutz gehört auch der sparsame und umweltschonende Einsatz von Auftaumitteln. Eine entsprechende **Zielstellung** muss im NVP festgeschrieben werden. Die in diesem Winter teilweise beobachtete sehr massive Tausalz-Anwendung schadet nicht nur der Umwelt – und dort insbesondere unseren Straßenbäumen. Dies bedeutet auch einen Image-Schaden für den umweltschonenden Öffentlichen Verkehr.

## 12. Rasengleis

Der innenstadtnahe Raum in Leipzig ist als Klimasanierungsgebiet ausgewiesen. Schon deshalb ist es sehr verwunderlich, und völlig unakzeptabel, dass Rasengleis nur „außerhalb des Tangentenvierecks, jedoch nicht in Stadtstraßen und Geschäftsstraßen angelegt werden“ soll (S. 54, 3. Anstrich). Warnendes Beispiel einer verpassten Chance zu einem positiven Beitrag für die Stadtgestaltung und die Klimaverbesserung in der Großstadt ist der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße. Dort stellt der – trotz jeweils zweier (!) Richtungsfahrbahnen – befahrbare(!) Beton-Gleiskörper eine auch stadtgestalterisch überaus problematische Schneise dar.

Forderung: Im Interesse der Lebensqualität in unserer Stadt: weitest möglicher Einsatz von Rasengleis ohne die genannten Einschränkungen, mit Ausnahme vielleicht von Geschäftsstraßen mit linienhaftem Querungsbedarf.

Ebenso sollte **Mastbegrünung** – wo irgend möglich und sinnvoll – als Zielstellung festgeschrieben werden.

### **13. Wagenkastenbreite**

Die Verbreiterung auf 2,40 m bringt zwar bedeutende Vorteile für den Straßenbahnbetrieb, hat aber auch überaus gravierende Auswirkungen auf das Stadtbild, vor allem im „gewachsenen“ Straßenraum. Bei den Ausführungen zu diesem Thema auf S. 53 muss zumindest auf die damit erzeugten massiven Konflikte mit den Flächenansprüchen insbesondere auch von Fuß, Rad und Grün hingewiesen werden.

### **15. Fahrscheinverkauf und Tarifentwicklung**

Unter 4.9.3. wird hervorgehoben, dass *„für den Fahrgast klare, gut auffindbare und leicht verständliche ... Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs ...“* von großer Bedeutung sind. Positiv hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass es ein relativ dichtes Netz an Fahrkarten-Automaten mit ebenfalls relativ hoher Funktionszuverlässigkeit gibt und darüber hinaus (zu den gängigen Öffnungszeiten) Fahrausweise auch in zahlreichen kleinen Geschäften erworben werden können.

Unbedingt sollten jedoch die **in den Fahrzeugen installierten Automaten** auf Geld- und ggf. EC-Karten-Aannahme umgerüstet werden.

Außerdem sollte die Einführung einer im Vergleich zur Einzel- oder Viererfahrt noch etwas günstigeren **Zehnerkarte** diskutiert werden. Da bei den Tarifen der Vergleich mit anderen deutschen Großstädten gezogen wird, sei hier der Vergleich mit Barcelona ergänzt: Zehnerkarte (à 75 min!) = 6,10 €!

Auch für die steigende Bedeutung Leipzigs als Touristenstadt sowie im Hinblick auf den Besucheransturm zur Fußball-WM 2006 sollte das Fahrschein-Angebot erweitert werden – **Touristentickets** für 2, 3, 4 oder 5 Tage (o. ä.) gibt es seit Jahren in unzähligen europäischen Großstädten!

In diesem Zusammenhang muss auch noch einmal der bekannten Forderung nachgegangen werden, **Monats- und Wochen-Abos mit flexibler Anfangszeit** bei der Gültigkeit anzubieten. Solche Regelungen, die vor allem für Touristen (und auch für andere in unserer Stadt nur für einen begrenzten Zeitraum Weilende!) interessant sind, gibt es beispielsweise in Dresden und Chemnitz.

Zum Zwecke der Erschließung neuer Kunden sollte auch das Angebot eines „**Halbjahres-Abo**“ geprüft werden, dass z. B. für LeipzigerInnen, die ihre Wege in der kalten Jahreszeit nicht mit dem Rad absolvieren wollen, interessant sein dürfte.

Für stabilere Tarife wäre es durchaus sinnvoll, **Fahrschein-Kontrollen** deutlich zu intensivieren, um die Attraktivität des Schwarzfahrens weiter einzudämmen. In Dresden muss z. B. nach 20 Uhr beim Fahrer eingestiegen, der Fahrschein vorgezeigt und entwertet werden. Und in Barcelona wird ganztätig vorn eingestiegen und entwertet – und das bei deutlich höherem Fahrgastaufkommen als in Leipzig!

#### 14. Sprachwahl

Der NVP sollte verbindlich vorschreiben, dass bei Begriffen ganz konsequent die **deutsche Sprache** zu verwenden ist. „Denglische“ Bezeichnungen wie „Nightliner“, „Leoliner“ oder „One-way-System“ beim Fahrradverleih müssen vermieden werden!

#### 15. Ungenügende Aktualität

Verschiedene Passagen im NVP-Entwurf entsprechen nicht dem aktuellen Stand und müssen korrigiert werden. Das betrifft z. B.

- S. 12: SPNV – Verkehrsleistungen „*werden zurzeit ausschließlich durch die DB Regio AG erbracht.*“ – Es fehlt Connex.
- S. 34: Fahrradmitnahme nur „*außerhalb der werktäglichen Spitzenstunden*“ – Die wenig sinnvollen Sperrstunden sind – nach vieljährigen Bemühungen des ADFC – nun glücklicherweise weggefallen.
- S. 34: „*... gehören u. a. der Muldentalkreis und die Stadt Weißenfels nicht zum Tarifgebiet des MDV.*“
- S. 34: Die Tarifangaben sind seit 1. August 2005 veraltet
- S. 68: *Kurzfristig gehören dazu der Ausbau der Umsteigehaltestelle Angerbrücke (2004), der Umbau des Knotens Goerdelerring ...*“ – Beide Baumaßnahmen sind inzwischen abgeschlossen.
- S. 70, 3. Anstrich: „*Olympiaplanungen*“ – *die sind vorbei!*
- S. 75: „*die Bereitstellung von Fahrrad-Boxen*“ wird nicht „*geprüft*“, sondern sie werden zurzeit gebaut.

Ulrich Patzer  
Vorsitzender