



Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)



**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.**
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:
Di. + Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer
231/140/16837/K081

Bankverbindung (neu!)

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Münzgasse
TRAM 10, 11

Stellungnahme

Stellungnahme zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig

Leipzig, 15.11.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem wir uns längere Zeit mit dem Entwurf befasst und auch zahlreiche Änderungen überlegt hatten, haben wir festgestellt, dass eine Auseinandersetzung mit der Details nicht sinnvoll ist, da es sich bedauerlicherweise bei dem vorgelegten Planentwurf leider einfach nur um ein Fortschreiben des Bestehenden, also ein „Weiterso“ handelt. Nicht einmal Datengrundlagen wie die Bevölkerungsprognose noch der Beschluss zur Mobilitätsstrategie Leipzig 2030 sind im Entwurf berücksichtigt.

Weiterhin deuten die teilweise sehr veralteten Karten darauf hin, dass der Plan 2015, also bereits vor drei Jahren, weitestgehend fertig war. Zumindest hätte man vor Beschlussfassung die Karten zur Infrastruktur grundlegend überarbeiten und an das Jahr 2018 anpassen sollen (s. Karte 6).

Was die Stadt Leipzig in ihrer Stellungnahme zur 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZNVL richtigerweise festgestellt hat, gilt auch für ihren eigenen Nahverkehrsplan: „Die bislang im Nahverkehrsplan beschriebenen Zielstellungen greifen allerdings die städtische Zielstellung nur unzureichend auf. Insbesondere bei der prognostizierten Fahrgastgewinnung bleibt der Nahverkehrsplan bei sehr konservativen Zielen.“

Die gravierenden systemrelevanten Defizite des Nahverkehrs in Leipzig werden nicht angegangen. Diese Erkenntnis scheint man auch im VTA schon gehabt zu haben, da die Zielstellung beim Modal Split nun 20% ÖPNV-Anteil bis 2024 lautet. Dieser Wert ist angesichts der geplanten Maßnahmen jedoch nicht erreichbar. Wahrscheinlicher ist, dass man trotz modernem S-Bahnsystem und einem der größten Straßenbahnnetze der Welt bei 17 – 18% verharren, wenn nicht sogar weitere Anteile verlieren wird. Das ist insofern erschreckend, da der ÖPNV in Leipzig ein gewaltiges Potential hat und sich eher bei 25% Modal Split bewegen sollte.

„Der Nahverkehrsplan mit all seinen Maßnahmen sollte auf die Erreichung

seiner Zielstellung ausgerichtet sein. Dies betrifft neben den harten Fakten des Fahrtenangebotes und den angebotenen Platzkapazitäten richtigerweise auch die im Nahverkehrsplan beschriebenen vielen weichen Maßnahmen. Im Detail sieht die Stadt Leipzig vor allem in der besseren Verknüpfung der Verkehrsträger, der Errichtung zusätzlicher S-Bahn-Stationen, der besseren Ausstattung und Vermarktung der Stationen sowie in der Verbesserung der Fahrgastinformation die größten Potenziale zur Erreichung dieser Ziele.“ So äußerte sich die Stadt Leipzig gegenüber dem ZVNL und macht den gleichen Fehler im eigenen Nahverkehrsplan.

So werden zwar unter „6.4.2 Zugangsstellen“ mittelfristige Veränderungen bei der S-Bahn benannt, jedoch keine langfristigen. Es findet sich nicht mal der Hinweis, dass noch weitere S-Bahn-Stationen geprüft werden, bspw. auf der S1 die Station Diezmannstraße oder die Reaktivierung der Station Leipzig-Schönefeld zur besseren Anbindung des Wissenschaftsparks.

Grundsätzlich muss der ÖPNV für mindestens 90% der Bevölkerung fußläufig erreichbar sein. Das aktuelle Ziel von nur 80% bedeutet, dass mehr als 150.000 Leipziger*innen keinen fußläufigen Zugang zum ÖPNV haben. Sie werden tendenziell diesen daher nicht oder seltener nutzen, weil zur Erreichung des ÖPNV zunächst ein anderes Verkehrsmittel genutzt werden müsste. Man kann zwar auf Intermodalität hoffen, muss sich aber insgesamt nicht über die hohe Autonutzung in Leipzig bzw. die vielen Räder an den Bahnstationen bzw. in der S-Bahn wundern. Neben der fußläufigen Erreichbarkeit muss die Zugangsstelle in der Hauptverkehrszeit mindestens 6 Fahrten/Stunde in der Kernzone und mindestens 4 Fahrten/Stunde in den Randgebieten aufweisen, damit von einer Erschließung gesprochen werden kann.

Um eine Feinerschließung mit Bus und Straßenbahn zu erreichen, bedarf es neben den geplanten noch weiterer Haltestellen. So fehlen bspw. auf der Linie 1 neben den geplanten Haltestellen mindestens 3 weitere Haltestellen im Westabschnitt (Sportbad an der Elster/Kantatenweg, Berkaer Weg, Mannheimer/Forchheimer Straße sowie Aschaffenburg Straße).

Im Kapitel „5.4 Grundtakt“ sollte wenigstens als langfristiges Ziel für die S-Bahn ein 20er-Takt aufgenommen werden. Das ist schon deshalb wichtig, weil das sogar die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ („Kohlekommission“) als Maßnahme im Zwischenbericht auf Seite 33 (Zeilen 1130ff) empfiehlt und S-Bahnnetze üblicherweise mindestens einen 20er-Grundtakt haben. Ein halbstündlicher Grundtakt (oder noch geringer) ist üblich für Regionalbahnen.

Matthias Koss
Vorstand

Alexander John
AG Verkehr