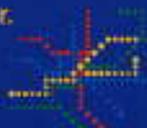


Das Neue Netz

Schneller. Einfacher. Direkter.



Völlig neues Taktgefühl



LVB

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den letzten Jahren hat sich bei den Leipziger Verkehrsbetrieben mehr verändert als in seinem gesamten über 120jährigen Bestehen zuvor. Die LVB sind heute ein modernes Unternehmen mit effizienten betriebswirtschaftlichen Strukturen und sieben hoch spezialisierten Tochterunternehmen. Sämtliche Veränderungen bei den LVB haben aber letztendlich nur eines zum Ziel: Ein verbessertes und bezahlbares Dienstleistungsangebot für unsere Kunden, die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs. Die positiven Auswirkungen dieser konsequenten Kundenorientierung werden dabei insbesondere auf folgenden Feldern deutlich:

- Verbesserung der Infrastruktur und Modernisierung des Fahrzeugparks
- Differenzierung des Leistungsangebotes und Fahrplanoptimierung
- Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit und Zuverlässigkeit
- Informationsvielfalt und verstärkter Kundenservice
- maßgeschneiderte Tarife und Erschließung neuer Vertriebswege

Die umfassenden Modernisierungsinvestitionen der LVB in der Vergangenheit sind aus dem heutigen Stadtbild Leipzigs nicht mehr wegzudenken. Unsere 30 »Silberpfeile« begründen eine gänzlich neue Stadtbusgeneration, der Betriebseinsatz der ersten Niederflurbeiwagen hat begonnen. Der Ausbau der Stadtbahnlinie 16 steht vor dem Abschluss, auf den Linien 15 und 11 wird weiter mit Hochdruck gebaut.



Im März 2001 eröffnen wir direkt gegenüber dem Hauptbahnhof am Eingang der Nikolaistraße unsere neue Mobilitätszentrale. Nach der erfolgreichen Einführung unserer neuen Tarifstruktur im Jahr 1999 konnten wir jüngst mit der Schüler-Mobil-Card nachlegen. Mittlerweile beginnt die Ausstattung mit neuen Fahrkartenautomaten an den Haltestellen und nun auch in den Fahrzeugen. Die Installation von Videokameras in unseren Fahrzeugen leistet einen nicht unerheblichen Beitrag für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl bei unseren Fahrgästen. Mehr Kundenservice bietet auch die direkte Information über Verkehrsstörungen via Fernsehen in unseren Straßenbahnen durch unsere Verkehrsleitzentrale faktisch in Echtzeit. Lediglich bei der Erschließung unseres Bedienungsgebietes haben wir in den zurückliegenden Jahren nur marginale, auf kleine Nutzerkreise bezogene Verbesserungen, umsetzen können. Erinnern möchte ich hier an den Start der »Nightliner« oder der neuen City-Buslinie 89. Nun möchten wir in einem nächsten, konsequenten Schritt auch das Leistungsangebot umfassend modernisieren und es damit an veränderte Gegebenheiten und neue Anforderungen anpassen. Dazu führen wir am 27. Mai 2001 ein vollständig überarbeitetes Straßenbahnliniennetz mit neuen Verbindungen, Takten und Qualitätsstandards ein.

Im Mittelpunkt des Neuen Netzes stehen die Erwartungen der Mehrheit unserer Fahrgäste.

Gleichzeitig stellt das Neue Netz eine weitere wichtige Weichenstellung im Hinblick auf die Wettbewerbskraft und nötige Kostenreduktionen unseres Unternehmens dar. Die folgende Broschüre soll Ihnen unsere Intentionen verdeutlichen und Sie mit den Planungszielen und Neuerungen im Neuen Netz vertraut machen.

Wilhelm Georg Hanss
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Eine lebenswerte Stadt braucht einen gut funktionierenden ÖPNV

Im Rahmen der Zukunftsausrichtung des Konzerns LVB wird im Frühjahr 2001 ein weiterer wichtiger Baustein in Angriff genommen: Die Einführung des Neuen Netzes. In städtischen Ballungsräumen ist ein gut funktionierender Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ein wichtiger Faktor, um City und Umland lebenswerter zu gestalten.

Durch Abwanderung in Rand- und Umlandbereiche seit 1990 hat sich die Situation des Leipziger ÖPNV maßgeblich verändert. Die Verlagerung von Arbeit und Wohnen, von Freizeit und Versorgung und die Wahl der Verkehrsmittel zugunsten des Pkw haben zu einer veränderten Nachfrage geführt. In Bereichen mit Einwohnerzuwachs sind die Angebote weiter zu verbessern. Veränderte Nutzung im Spät- und Wochenendverkehr verlangt nach einem flexibleren Einsatz.

Die LVB müssen sich in ihrer Planung dieser veränderten Nachfragesituation anpassen. Weichenstellungen sind nötig, um bereits im Vorfeld voraussehbare Entwicklungen einzubeziehen.

Infrastrukturelle Entwicklungen wie der Ausbau des Leipziger Flughafens oder der Bau des City-Tunnels sind in die Gestaltung des ÖPNV-Netzes einzubeziehen. Als Antwort auf diese Situation werden die LVB mit Einführung des Neuen Netzes einerseits die Effizienz von Angeboten erhöhen und andererseits das Angebot in Problembereichen des alten Netzes verbessern.

Die Nachfrage hat sich verändert – das Liniennetz der LVB wird umgestaltet



Die Leipziger Verkehrsbetriebe ergreifen die Initiative



Ökonomisches Handeln besitzt höchste Priorität

Auf die LVB kommen in den folgenden Jahren eine Fülle von Investitionsmaßnahmen zu, die schon heute strukturelle Veränderungen erfordern.

Das betrifft nicht nur die mit hohem Aufwand verbundene Instandhaltung von Straßenbahnstrecken. Auch der Bau des City-Tunnels und die neue S-Bahn-Planung wirken sich auf das gesamte Straßenbahnnetz aus. Beim Stadtbahnausbau müssen Verzweigungsstellen zu Straßenbahnstrecken wieder hergestellt werden. Um Attraktivität und Sicherheit der LVB zu erhöhen, müssen überalterte Fahrzeuge ausgesondert und kurzfristig moderne Niederflurbahnen mit hoher Lebensdauer angeschafft werden.

Langfristige Investitionen verlangen schon jetzt weitsichtige Planung

Zugleich werden im Rahmen des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages die städtischen Zuschüsse jährlich um 2 Millionen DM verringert. Die Höhe der Zuschüsse ist abhängig von den Fahrgastzahlen.

Diese Anforderungen drängen die LVB zur Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Fahrgastgewinnung.

Das Neue Netz ist ein wichtiger Schritt, um die Mittel noch sorgsamer einzusetzen als bisher und durch die Verbesserung der Angebote die Attraktivität des ÖPNV weiter zu erhöhen.



Das Liniennetz wird für die Kunden übersichtlicher gestaltet

Um die Fahrgastzahlen zu steigern, müssen Attraktivität und Transparenz des Systems »Nahverkehr« an vorderster Stelle stehen.

Das bestehende Netz hat jedoch strukturelle Nachteile für die Kunden. Diese liegen zum einen in der Unübersichtlichkeit durch die große Anzahl an Linien. Der vorherrschende 20-Minuten-Takt führt zu unattraktiven Wartezeiten. Auch im Spät- und Wochenendverkehr findet sich vielfach ein ungenügender 20-Minuten-Takt. Zum anderen bestehen nicht ausreichende Erschließungen in Teilbereichen, z. B. Gewerbegebiet Nordost. Auf anderen Teilstrecken ergeben sich Mängel in der Fahrplanabstimmung, die bei Beibehaltung des alten Netzes nicht beseitigt werden können.

Auch für den Betreiber LVB beinhaltet das bestehende Netz strukturelle Nachteile. Der Betrieb von Straßenbahnen mit zu geringer Auslastung auf einigen Strecken ermöglicht keine ausreichende Wirtschaftlichkeit. Vielfach sind kurze Verzweigungen im Streckennetz gegeben, die einen unangemessenen Aufwand erfordern (z. B. Bhf. Leutzsch, Portitzer Allee). Ineffiziente Linienüberlagerungen in erheblichen Teilbereichen (z. B. Linien 5 und 13 zwischen Schönauer Ring und Wilhelm-Leuschner-Platz) und die sehr unterschiedliche Aus-

lastung einzelner Linien (z. B. Linie 6 Gohlis/Landsberger Straße–Sommerfeld) führen zu unnötig hohen Kosten.

Mit Einführung des Neuen Netzes ist eine Vereinfachung und größere Klarheit der Angebote verbunden. Der effizientere Betrieb von Linien sowie der Wegfall von Linienüberlagerungen werden zu einer nachhaltigen Kostenentlastung führen.

Ineffiziente Linienüberlagerungen in Teilstrecken werden beseitigt



Nachfrageorientierte Umgestaltung des Liniennetzes

Benchmarks und Angebotsvergleiche mit anderen Verkehrsunternehmen als auch wissenschaftliche Analysen zeigten die Notwendigkeit einer Angebotsreform.

Die als »Neues Netz« beschriebene Veränderung des Angebotes basiert auf der wirtschaftlichen Gesamtbewertung des Stadtbahn/Straßenbahn-Systems.

Daraus abgeleitete strukturelle Konsequenzen (Stadtbahnausbau, Stilllegung von Strecken) und eine verbesserte Wahrnehmung des Angebots sollen einen deutlichen Nachfragezuwachs erbringen.

Um zu einer verlässlichen Einschätzung zu gelangen, wurden verschiedene Methoden angewendet. Bereits zu Beginn der Planungen erfolgte ein intensiver Vergleich mit anderen deutschen Nahverkehrsunternehmen. So wurden die Erfahrungen mit der Netzumstellung der Mannheimer Verkehrsbetriebe (MVG) im Jahre 1995, die seitdem kontinuierliche Fahrgastzuwächse verzeichnet, einbezogen.

Die Planung des Netzes geschah nach anerkannten Grundsätzen und wurde intensiv mit einem erfahrenen Expertenkreis diskutiert. Schließlich wurde eine umfassende mathematisch-technische Simulation des Neuen Netzes mit dem Planungssystem VISEM/VISUM und im Abgleich mit Daten des Amtes für Verkehrsplanung vorgenommen.

Obwohl mit einer solchen Simulation nur Teilaspekte der zu erwartenden Nachfrage abgebildet werden können, lässt das Simulationsergebnis bereits eine jährliche Nachfrageerhöhung von ca. 1 Million Beförderungsfällen gegenüber der Fortschreibung des bestehenden Netzes erwarten. In Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsinstitut Socialdata bestätigte sich die Erkenntnis, dass die deutliche Vereinfachung des Netzes ein wichtiger Faktor ist, um größere Nachfrage zu erzielen. Durch die Überarbeitung der Angebotsdarstellung (Netzplan, Fahrplan) und durch eine umfassende Einführungskampagne bietet das Neue Netz die Grundlage für intensives Marketing.

Planung des Angebotes durch Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen, Expertenbefragung und Netzsimulation

● Eine jährliche Nachfrageerhöhung von ca. 1 Million Fahrten gegenüber der Fortschreibung des bestehenden Netzes wird erwartet



Wachstum
steigend

Kurze Wartezeiten, einheitliche Takte und verbesserte Umsteigemöglichkeiten

Bei der Gestaltung des Neuen Netzes werden die Linien so geplant, dass nahezu jede Linie im Tagesverkehr im 10-Minuten-Grundtakt eingesetzt werden kann. Zugleich wird die Zahl der Ausnahmen (Ferien- und Freitagsfahrpläne) deutlich eingeschränkt. Im Spät- und Wochenendverkehr wird auf allen Hauptstrecken ein 15-Minuten-Takt statt des bisherigen 20-Minuten-Taktes angeboten. Dadurch findet die geplante Umstellung des S-Bahn-Systems auf einen 30-Minuten-Grundtakt Berücksichtigung und erlaubt den Betrieb von Zubringern im selben Takt. Das bedeutet für den Kunden bessere Überschaubarkeit und kürzere Wartezeiten bei Zugang und beim Umsteigen.

Jeder Vorstadtbereich wird über mindestens zwei attraktive Ring-Haltestellen so an das Stadtzentrum (Promenadenring) angebunden, dass zugleich ein günstiger Umstieg zur Fahrt in andere Vorstadtbe-
reiche möglich ist.

Die Stadtbahnlinien bilden unverändert ein in sich geschlossenes System, um eine schnelle und konsequente Systemwirksamkeit der Investitionen in die Stadtbahn zu gewährleisten. Die Netzgestaltung lässt auch eine schnelle und weitergehende Verbreitung der Niederflurtechnik zu. Strecken mit hohem Einwohner- und starkem Arbeitsplatzaufkommen werden kombiniert, um ein Maximum an Direktfahrverbindun-

Beibehaltung der Stadtbahnlinien und erweiterter Einsatz von Niederflurfahrzeugen

gen zu erreichen. Zur Verbesserung der Auslastung sollen möglichst viele Durchmesserlinien mit gleichartigem Aufkommen beider Streckenäste gebildet werden.

Bei der Umsetzung sind zahlreiche Randbedingungen zu beachten. Jedoch soll das Netz – mit einer Ausnahme – ohne größere bauliche Veränderungen auskommen. Der vorhandene Fahrzeugpark kann weiter zweckgerecht eingesetzt werden, wobei eine große Anzahl alter, nicht modernisierter Tatra Bahnen aus dem Verkehr gezogen wird. Soweit möglich, werden traditionelle Linienverbindungen ganz oder teilweise beibehalten.

Unvermeidbar ist allerdings die Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb auf einigen schwach ausgelasteten und damit unwirtschaftlichen Streckenabschnitten. Das betrifft bis Ende des Jahres 2003 zirka sieben Prozent des derzeitigen Straßenbahngleisnetzes.

Das Neue Netz bewirkt somit eine geeignete Aufgabenteilung zwischen Stadtbahn, Straßenbahn und Bus. Es führt zu höherer Wirtschaftlichkeit und zu spürbaren Verbesserungen für die Kunden der LVB.

Bessere Anbindung der Vorstadt an das Zentrum



Neue Buslinien bedienen zukünftig stillgelegte Straßenbahnstrecken

Bessere Anpassung an die Nachfrage durch Zusammenspiel von Straßenbahn und Bus

Beibehaltung und Ergänzung der Linienführung bei teilweise kürzerem Takt

Das Neue Netz umfasst eine Umstrukturierung des Stadtbahn/Straßenbahn-Angebots und von Teilen des städtischen Busnetzes. Als Ersatz für die Linie 22, die vollständig entfällt, wird mit gleicher Streckenführung die Buslinie 70 angeboten, die ganztags von Connewitz bis zur Haltestelle Löbauer Straße in Schönefeld und von dort aus weiter über das Gewerbegebiet Nordost und Thekla nach Mockau-West verkehrt. Eine Verbesserung stellt der neue 10-Minuten-Takt der Buslinie 70 im Abschnitt Connewitz-Schönefeld dar. Die Linie 84 kann dann entfallen, da die Linie 70 ihren gesamten Fahrtweg abdeckt.

Im Osten Leipzigs wird in Form der Omnibuslinie 79 Thekla-Probstheida eine seit langem geplante und im Nahverkehrsplan benannte neue Querverbindung ergänzt. Die Linie 79 führt in der Hauptverkehrszeit alle 20, sonst alle 30 Minuten über Gewerbegebiet Nordost-Hohentichelnstraße-Mölkau und Stötteritz.

Ab 27. Mai 2001 werden die Buslinien 81 und 82 von Thekla bis nach Mockau-West verlängert.

Der schwach belegte Streckenabschnitt Rathaus Leutzsch-Leutzsch Bhf. wird nicht mehr mit Straßenbahnen bedient. Stattdessen wird hier ein Kleinbus zur Quartierserschließung unter Einbeziehung der Otto-Schmiedt-Straße in Form der Linie 68 Rathaus Leutzsch-Leutzsch Bhf. mit Anschluss zur Linie 7 am Rathaus Leutzsch eingerichtet.

Als ergänzende Linien im 20-Minuten-Takt werden die Linie 14 Plagwitz-Eutritzsch Krankenhaus über Hauptbahnhof Westseite und Wittenberger Straße und die Linie 13 Grünau-Nord-Hauptbahnhof betrieben. Im Berufsverkehr wird die Linie 13 auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Im Spät- und Wochenendverkehr wird die Linie 14 nur zwischen Hauptbahnhof und Eutritzsch eingesetzt, nach Plagwitz bzw. Lindenau fahren dann weiterhin die Omnibuslinien 72 und 73.

Für das Jahr 2003 ist die Aufgabe der Linien 13 und 14 vorgesehen. Sie sollen dann überwiegend durch attraktivere Busverbindungen ersetzt werden.

Die neuen Linien auf einen Blick

Neben den kürzeren Taktzeiten bestehen die wichtigsten Neuerungen in der Schaffung eines Achsenetzes, in den direkten Verknüpfungen zu Hauptbahnhof und Stadtzentrum sowie in den verbesserten Umsteigemöglichkeiten. Die Anbindung der Vorstadtbereiche und des Umlandes wird effizienter gestaltet. Der verstärkte Einsatz von Niederflurfahrzeugen bietet größeren Fahrkomfort.

Am Connewitzer Kreuz wird ein echter Linienknoten mit zusätzlichen Direktfahrzielen eingerichtet. Die Neubaustrecke der Stadtbahnlinie 16 wird vollständig in das Netz integriert. Der westliche Stadtring wird stärker in das Netz eingebunden und es gibt bessere direkte Querverbindungen.

Stadtbahnen/Straßenbahnen im 10-Minuten-Takt

Linie 1

Lausen–Mockau

Straßenbahn-Stammlinie mit veränderter Linienführung über Eisenbahnstraße–Schönefeld analog der »31« während der Sperrung der Berliner Brücke. Sie bindet Lausen/Grünau-Süd an den Hauptbahnhofsvorplatz an und ersetzt zwischen Schönefeld und Mockau die bisherige Linie 22.

Linie 2

Lausen–Naunhofer Straße

Die Straßenbahn-Ergänzungslinie mit neuer Linienführung ersetzt in Lausen die bisherige Linie 8.

Am alten Messengelände besteht alle 10 Minuten Anschluss zur Linie 15. Der Einsatz von Niederflurtriebwagen ist vorgesehen.

Linie 3

Knautkleeberg–Taucha

Die Straßenbahn-Stammlinie führt nun nach Taucha statt nach Sommerfeld und bietet den Bewohnern von Taucha einen durchgehenden 10-Minuten-Takt. Sie bindet Taucha an den Hauptbahnhofsvorplatz an. Ein Ersatz für die Strecke Taucha–Portitzer Allee–Sommerfeld befindet sich in Prüfung.

Linie 4

Gohlis/Landsberger Straße–Stötteritz

Die Straßenbahn-Stammlinie führt nun nach Gohlis statt nach Knautkleeberg. Der Einsatz von Niederflurtriebwagen ist vorgesehen.

Linie 7

Böhlitz-Ehrenberg–Sommerfeld

Diese neue Straßenbahn-Stammlinie bringt Böhlitz-Ehrenberg einen durchgehenden 10-Minuten-Takt. Hier ist der Einsatz von Niederflurtriebwagen vorgesehen.

Linie 8

Miltitz–Sommerfeld

Die Straßenbahn-Ergänzungslinie führt nun nach Miltitz statt nach Lausen. Mit Linie 7 bietet sie einen durchgängigen 5-Minuten-Takt zum Paunsdorf-Center und stellt eine Direktverbindung zwischen West (Grünau/Miltitz) und Ost (Paunsdorf) her.

Linie 9

Thekla–Markkleeberg-West

Die neue Straßenbahn-Stammlinie bringt Markkleeberg-West und dem westlichen Stadtring einen durchgängigen 10-Minuten-Takt. Sie erhält die Anbindung der Arthur-Hoffmann-Straße und verbessert die Anbindung von Thekla/Mockau an das Stadtzentrum. Mit den Linien 10, 11 und 70 fährt sie den Umsteigeknoten Connewitz Kreuz an. Vorgesehen ist der Einsatz von Niederflurtriebwagen.

Linie 10

Wahren–Löbnig

Die neue Straßenbahn-Ergänzungslinie ermöglicht zusammen mit Linie 11 einen ganz täglichen 5-Minuten-Takt auf der Strecke Wahren–Connewitz Kreuz. Für die Strecke Löbnig–Connewitz/Südvorstadt bietet sie eine umsteigefreie Verbindung. Mit den Linien 9, 11 und 70 fährt sie Connewitz Kreuz an. Der Einsatz von Niederflurtriebwagen ist vorgesehen.

Linie 11

Schkeuditz–Markkleeberg-Ost

Die Stadtbahn-Stammlinie mit unveränderter Linienführung ermöglicht mit der Linie 11E den 10-Minuten-Takt nur auf der Kernstrecke Wahren–Döllitz. Der Einsatz von Niederflurtriebwagen ist vorgesehen.

Linie 12

Gohlis-Nord–Johannisplatz

Die neue Straßenbahn-Stammlinie wird außerhalb der Hauptverkehrszeiten zwischen Gohlis-Nord und Johannisplatz eingesetzt. Zu den Hauptverkehrszeiten ermöglicht sie eine zusätzliche Direktverbindung in die Prager Straße. Der Einsatz von Niederflurtriebwagen ist vorgesehen.

Linie 15

Miltitz–Meusdorf

Die Linienführung dieser Stadtbahn-Stammlinie bleibt unverändert. Der Einsatz von Niederflurtriebwagen ist vorgesehen.

Linie 16

Messengelände–Löbnig

Bei unverändertem Einsatz von Niederflurtriebwagen verkehrt die Stadtbahn-Stammlinie nun über die Neubaustrecke Zwickauer Straße.

Straßenbahnen im 20-Minuten-Takt

Linie 13

Grünau-Nord-Hauptbahnhof

Die Linienführung wurde verändert. Die Linie fährt nun ab Waldplatz über Goerde- lerring zum Hauptbahnhof. Im Berufsver- kehr bietet sie einen 10-Minuten-Takt. Ab 2003 ist gemeinsam mit Linie 14 die Umstellung auf Bus mit attraktiveren Tak- ten und Anbindungen vorgesehen.

Linie 14

Plagwitz-Klinikum St. Georg

Diese neue Linie ersetzt in Plagwitz die bis- herige Linie 2 sowie in Eutritzsch die bisheri- ge Linie 21. Abends und am Wochenende verkehrt sie nur zwischen Goerde lerring und Klinikum St. Georg. An ihrer Stelle füh- ren die Buslinien 72 und 73 weiter nach Plagwitz-Lindenau/Bushof. Ab 2003 ist die Umstellung auf Bus mit teilweise attraktive- ren Takten und Anbindungen vorgesehen.

Die ursprünglich geplanten Linien 21 und 25 wurden aufgrund von Bürgervorschlä- gen in 13 bzw. 14 umbenannt.

Die Liniennummern 5, 6, 17, 20, 21, 22, 24, 27 und 28 kommen nicht mehr vor. Bereits 2000 wurden bzw. werden die baustellen- bedingten Linien 31, 33 und 38 überflüssig.

Neue bzw. veränderte Stadtbuslinien

Linie 68

Rathaus Leutzsch-Bhf. Leutzsch

Diese neue Linie ersetzt Bahnlinie 27, die nicht mehr zum Bhf. Leutzsch fährt. Am Rathaus Leutzsch ist Anschluss zur Linie 7 zu erhalten. Der Einsatz eines Niederflur- Kleinbusses ist vorgesehen. Die Neuer- schließung des Bereiches Otto-Schmiedt- Straße ist in Planung.

Linie 70

Mockau-West-Connewitz Kreuz

Die Linie, die bisher nur abends und am Wochenende befahren wurde, ist nun durchgängig im Einsatz. Sie ersetzt weit- gehend die bisherige Bahnlinie 22 und die bisherige Buslinie 84. Auf dem Abschnitt Connewitz Kreuz-Schönefeld-Ost bringt sie einen durchgehenden 10-Minuten-Takt (bisher Linie 22 weitgehend nur 20-Minuten-Takt) und verbessert die Einbindung des Gewerbegebietes Nordost in das Li- niennetz. Der Einsatz von Niederflurbus- sen (»Silberpfeil«) ist vorgesehen.

Linie 79

Thekla-Probsteida

Die Linie ist vollständig neu und schafft eine neue Ost-Quer Verbindung von Thekla über Gewerbegebiet Nordost-Hohenticheln- straße-Schwedenstraße-Mölkau-Stötteritz nach Probsteida. Es werden Niederflurbus- se eingesetzt.

Linien 81/82

Mockau-West-Taucha bzw. Plaußig

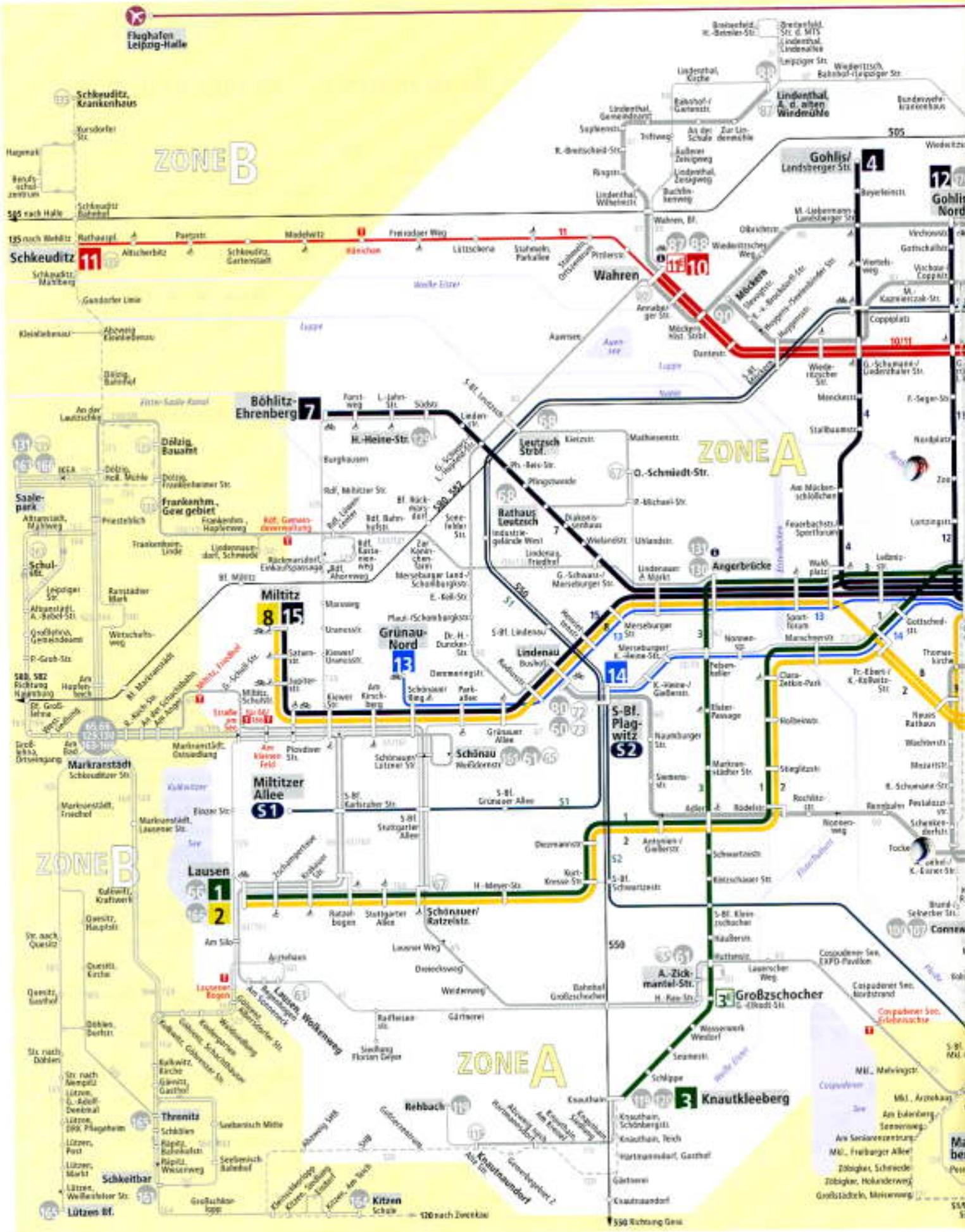
Die Linien mit unverändertem Einsatz von Niederflurbussen werden von Thekla nach Mockau-West verlängert. Sie bieten eine Direktverbindung aus Richtung Portitz nach Mockau mit Umsteigemöglichkeit zur Linie 1.

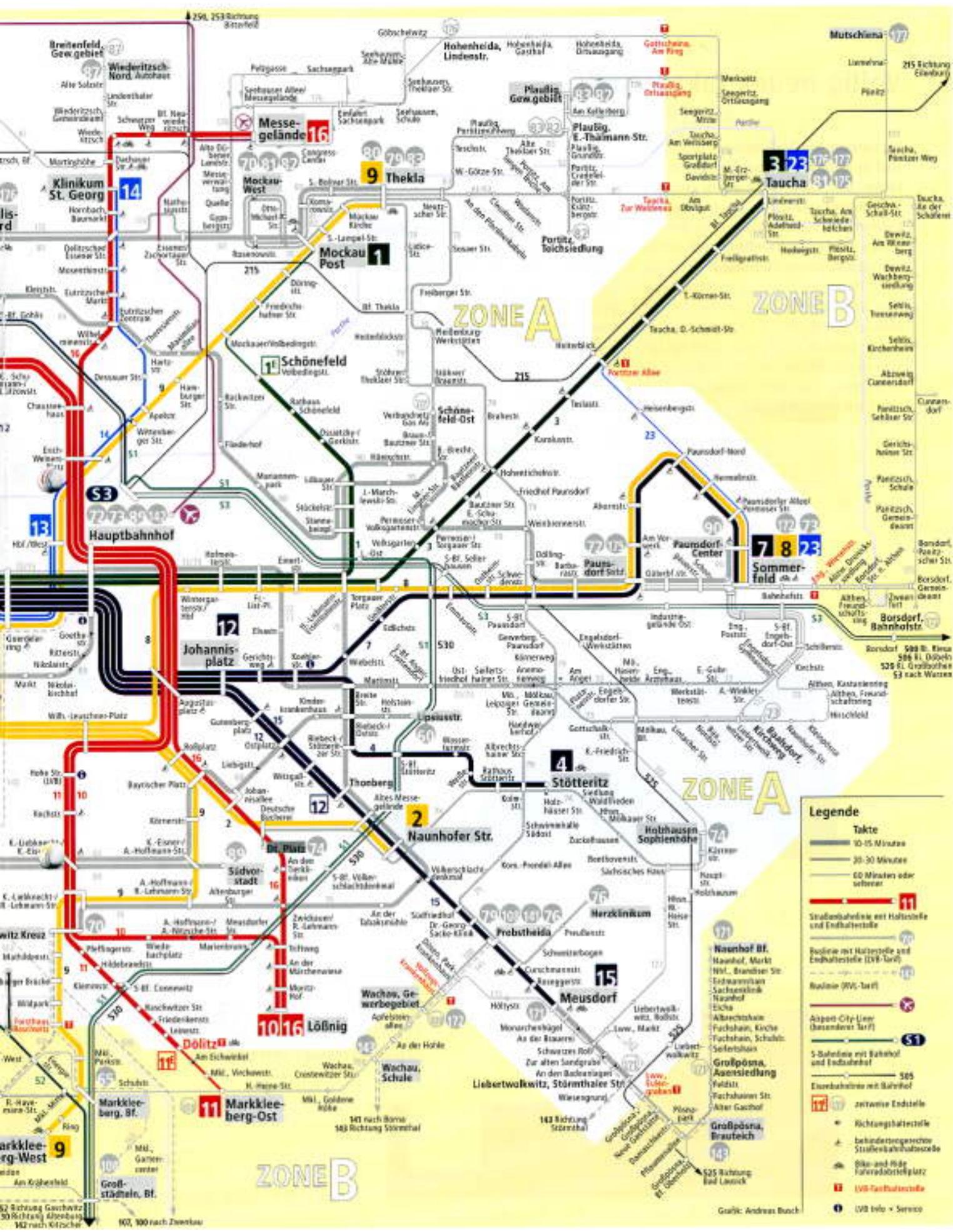
Linie 90

Möckern-Sommerfeld

Mit Freigabe der Berliner Brücke verkehrt die Linie bereits über Rackwitzer Straße- Berliner Brücke-Theresienstraße.

Die Omnibus-Liniennummer 84 kommt nicht mehr vor.





Legende

Takte

- 10-15 Minuten
- 30-30 Minuten
- 60 Minuten oder seltener

Symbole

- Strassenbahnlinie mit Haltestelle und Endhaltestelle
- Bahnlinie mit Haltestelle und Endhaltestelle (DVB-Tarif)
- Bahnlinie (99%-Tarif)
- Airport-City-Liner (besonders Tarif)
- S-Bahnlinie mit Bahnhof und Endbahnhof
- DB Fernverkehr
- zweizeilige Endstelle
- Richtungshaltestelle
- behindertengerechte Straßenbahnhaltestelle
- Bike- und Skate-Fahrradabstellplatz
- UVB-Taxistandort
- UVB Info + Service

Grafik: Andreas Buch

Völlig neues Taktgefühl!

Die Nutzung der Straßenbahnen und Busse wird so einfach wie möglich gestaltet, die Linien- und Taktstruktur überschaubarer. Viele Strecken werden im Neuen Netz öfter befahren als vorher. Montags bis freitags fahren die Straßenbahnlinien und wichtigen Stadtbuslinien (Endziffer »0«) von ca. 6 bis 19 Uhr im 10-Minuten-Takt. Nur auf zwei Nebenstrecken wird der Takt von 20 Minuten beibehalten.

Durch deutlich günstigere Anbindungen können die Wartezeiten an den Einstiegs- haltestellen bzw. den Umsteigepunkten erheblich verkürzt werden.

Nach 19 Uhr gilt sowohl an den Werktagen als auch am Wochenende und an den Feiertagen der neue 15-Minuten-Grundtakt – eine deutliche Verbesserung zum gegenwärtigen 20-Minuten-Takt.

Sonnabends ab 7.30 Uhr sowie sonn- und feiertags ab 8.30 Uhr kommen Bahn und Bus ebenfalls jede Viertelstunde. Da abends die tangentialen Buslinien (60, 70, 80, 90) nur wenig genutzt werden, verkehren sie im Neuen Netz bis 20.30 Uhr alle 15 Minuten, danach alle 30 Minuten.

Die Zubringer werden optimiert und verkehren überwiegend im 20-Minuten-Takt, abends und am Wochenende im 30-Minuten-Takt. Wie bisher bleiben von 23 Uhr bis 0.30 Uhr die halbstündigen Sammelanschlüsse aller Linien am Hauptbahnhof bestehen.

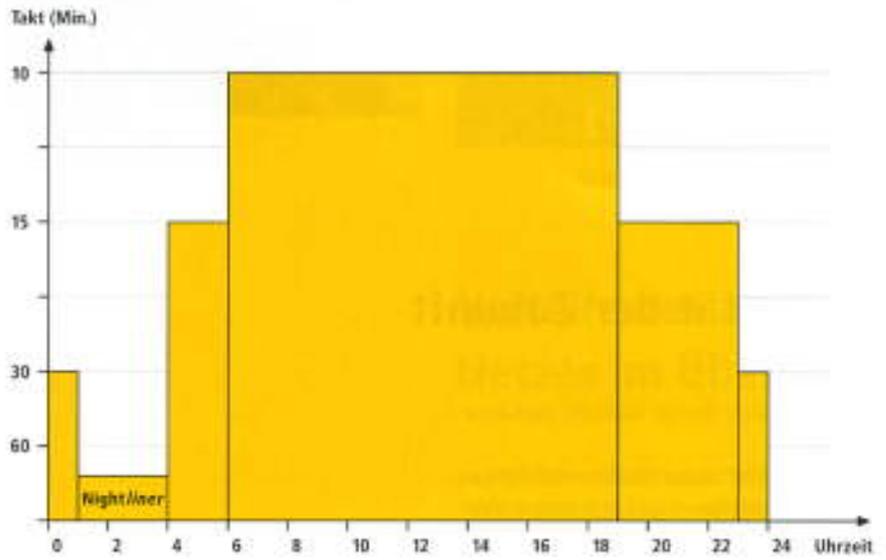
Abends und am
Wochenende jede
Viertelstunde

Tagsüber 10-Minuten-Takt

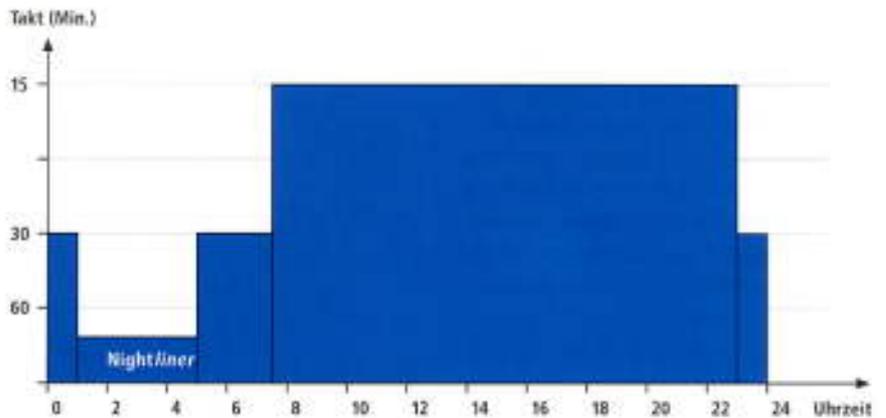
Berufstätige können auf ihrem
Arbeitsweg viel Zeit sparen

Grundtakte im Tagesverlauf

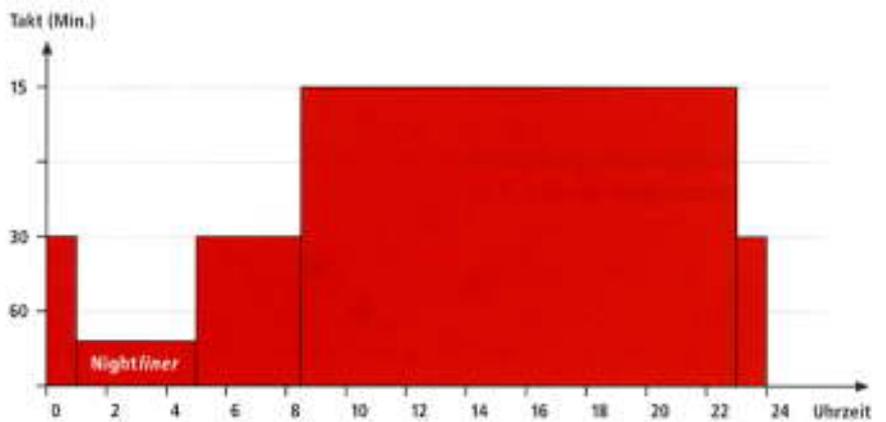
Montag ▶ Freitag

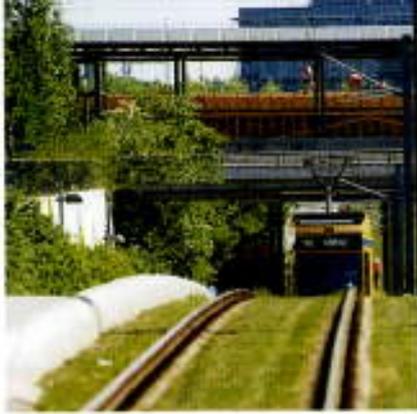


Samstag



Sonn- und Feiertag





Mobilität der Zukunft

Das Neue Netz bringt rundum Verbesserungen.

Kürzere Takte, mehr Direktverbindungen und ein klares, übersichtliches Netz stehen für die Mobilität der Zukunft in Leipzig. Hierbei sind u. a. die konsequente Umsetzung des 10-Minuten-Grundtaktes oder die planvolle Angebotserhöhung bei erkennbar steigendem Bedarf (z. B. in Zugzugsgebieten) zu nennen. Wichtig für unsere Kunden sind auch die Taktverdichtungen im Spät- und Wochenendverkehr (durchgängiger 10-Minuten-Takt auf vielen Strecken, 15-Minuten-Grundtakt an den Abenden und am Wochenende).

Die Vereinfachung des Angebots, der Wegfall unübersichtlicher Streckenüberlagerungen und die Reduzierung von Ausnahmeregelungen verbessern die Orientierung und lassen eine direkte Erhöhung der Nachfrage erwarten.

**Das Neue Netz führt
schneller, einfacher und
direkter zum Ziel**





Vorteile des Neuen Netzes im Überblick

- einfaches und übersichtliches Netz durch weniger Linien und einheitliche Taktzeiten
- kürzere Wartezeiten durch bessere Umsteigemöglichkeiten
- optimierte Fahrplangestaltung, weniger Ausnahmen und Sonderregelungen
- durchgängiger 10-Minuten-Takt auf den Straßenbahn- und wichtigen Stadtbuslinien
- verdichteter Grundtakt von 15 Minuten in den Abendstunden und an den Wochenenden
- verstärkter Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- Taktverdichtungen in mehreren Außenbereichen (Böhlitz-Ehrenberg, Taucha, Markkleeberg-West, Engelsdorf)
- Angebotsverbesserungen in vielen Teilbereichen
- Einführung neuer Verbindungen (z. B. Löbnig-Südvorstadt, Linie 79)

Mehr Komfort durch neue Straßenbahnwagen und Busse

»Silberpfeile«: komfortable Niederflrbusse mit hohem technischen Standard

Attraktivität und Zuverlässigkeit sind die wichtigsten Parameter, um die Fahrgastzahlen zu steigern. Im Neuen Netz werden die Kunden der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH zukünftig komfortabler und bequemer an ihr Ziel kommen. Durch die neue Niederflurtechnik wird das Einsteigen in die Straßenbahn vor allem für alte Menschen, Behinderte und Fahrgäste mit Rollstuhl oder Kinderwagen einfacher.

Noch im Jahr 2000 wird der Einsatz moderner Niederflurtechnik weiter ausgebaut. Neben den bereits vorhandenen 56 modernen Niederflurgelenktriebwagen werden neue Niederflurbeiwagen eingesetzt. Sie können an modernisierte Tatra-Triebwagen angekoppelt werden und sorgen dafür, dass auch bei diesen Wagenzügen ein unproblematisches Einsteigen möglich ist. Die Tatra-Wagen bekommen passend zum neuen »Anhängers« ein zeitgemäßes Innendesign.

Bis Ende 2000 werden 18 Wagenzüge mit Niederflurbeiwagen in Leipzig eingesetzt; weitere zehn nehmen die LVB bis zum April 2001 in Betrieb. Bis Ende 2001 werden noch einmal zehn hinzukommen. Wo es bereits moderne Haltestellen mit Hochbahnsteigen gibt, kommen die Vorzüge der neuen Wagen richtig zum Tragen.

Auch an das Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste wurde gedacht: Installierte Videokameras bieten einen guten Überblick über den Wagenzug. In jedem der neuen Wagen gibt es einen Notruf, über den im Bedarfsfall Verbindung zum Fahrer aufgenommen werden kann.

Busse vom Typ »Silberpfeil« hatten schon auf der EXPO 2000 in Hannover für Aufse-

hen gesorgt. Sie sehen nicht nur gut aus, mit ihnen kommen die Fahrgäste auch bequem ans Ziel. Neben der ansprechenden Innengestaltung sorgt neue Technik für bequemes Ein- und Aussteigen, ruhige Fahrt und angenehmen Sitzkomfort. 30 neue Stadtbusse werden die LVB in Betrieb nehmen, so dass die »Silberpfeile« auf Leipzigs Straßen bald zum gewohnten Bild gehören.

Alle neuen Fahrzeuge werden so über die Linien verteilt, dass der größte Teil der Fahrgäste von der modernen Technik profitieren kann.

Die Fahrgäste kommen bequemer ans Ziel

Schnellbusse vom Typ »Silberpfeil« sorgen für mehr Fahrkomfort



Größere Mobilität durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen



Erhöhte Sicherheit bieten eingebaute Notrufeinrichtungen und Videokameras



Ganzheitliche Planung für die erfolgreiche Einführung des Neuen Netzes

Um den in sich positiven Strukturwandel im Leipziger Verkehrsnetz für die Verbraucher kenntlich zu machen, werden die mit dem Neuen Netz einhergehenden Veränderungen ganzheitlich als modern und vorteilhaft kommuniziert.

Einführungstermin des Neuen Netzes wird Sonntag, der 27. Mai 2001 sein. Zu diesem Termin werden die maßgeblichen Bauarbeiten abgeschlossen sein, um zurzeit der Einführung Umleitungen und baubedingte Störungen des Betriebsablaufes für die Fahrgäste zu vermeiden.

Andere Baumaßnahmen werden auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Ziel ist es, den Fahrgästen die Vorteile des schnelleren und direkteren Netzes ohne störende Randbedingungen verdeutlichen zu können.

Veränderungen erzeugen Neugier und positive Erwartungshaltungen. Die LVB werden mit ihrer Werbe- und Informationskampagne darauf abzielen, das Interesse der Kunden zu wecken. Die mit seiner Einführung verbundenen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen werden das Neue Netz als Kernprodukt der LVB wirksam nach außen darstellen.

Durch die Optimierung und Steigerung des Leistungsangebotes erwarten die LVB eine Imageverbesserung mit Symbolwirkung für ein neues, leistungsfähiges und moderneres Verkehrssystem.

Durch die Gewinnung von Sympathie und Vertrauen bei der Umsetzung des Neuen Netzes werden die Grundlagen für weiterführende Maßnahmen geschaffen, um zukünftige Anforderungen zielgerichtet angehen zu können.

Das Neue Netz als Symbol einer neuen und moderneren Verkehrsplanung

Punktgenaue Informationen direkt verteilt

Ziel der Einführungskampagne ist es, die Vorteile des Neuen Netzes ausführlich vorzustellen, damit die Leipziger von seinem Nutzen überzeugt sind; außerdem werden die konkreten lokalen Auswirkungen kommuniziert. Mittels einer gestuften, flächendeckenden Informationswelle wird das Umlernen erleichtert. Über den gesamten Zeitraum bis zur Einführung des Neuen Netzes wird die Kampagne durch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet.



Quartiersmarketing

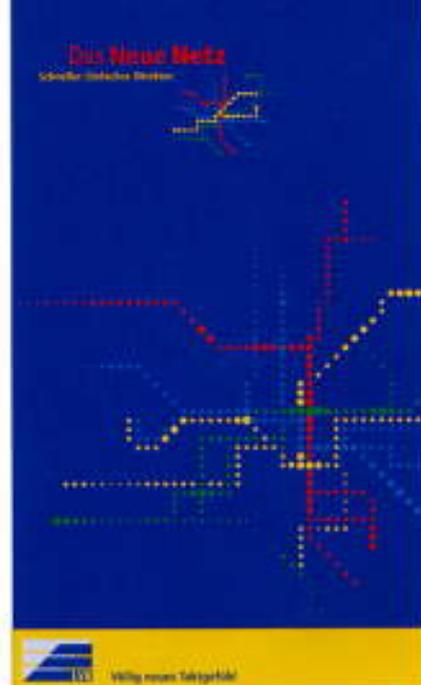
Die Verbindung der neuen Linienführungen mit den Zahlen der dortigen Anwohner ergibt in Leipzig vier regionale Ballungsräume (Quartiere). Für jedes Quartier wird ein Faltblatt erstellt, das in einem kartografischen Plan die Verkehrsinformationen darstellt. Außerdem werden die relevanten Perlschnüre mit den Haltestellen und Umsteigebeziehungen abgebildet. So können die Anwohner jeweils mit den für sie relevanten Informationen punktgenau bedient werden.

- Promotioanteams
- Haushaltsverteilung
- Verteilung in Fahrzeugen
- Verteilung an Knotenpunkten
- Infostandaktionen
- Wanderausstellung

Material

Verschiedene Materialien werden mit Informationen zum Neuen Netz, zu lokalen Streckenänderungen und zum 10-Minuten-Takt herausgegeben.

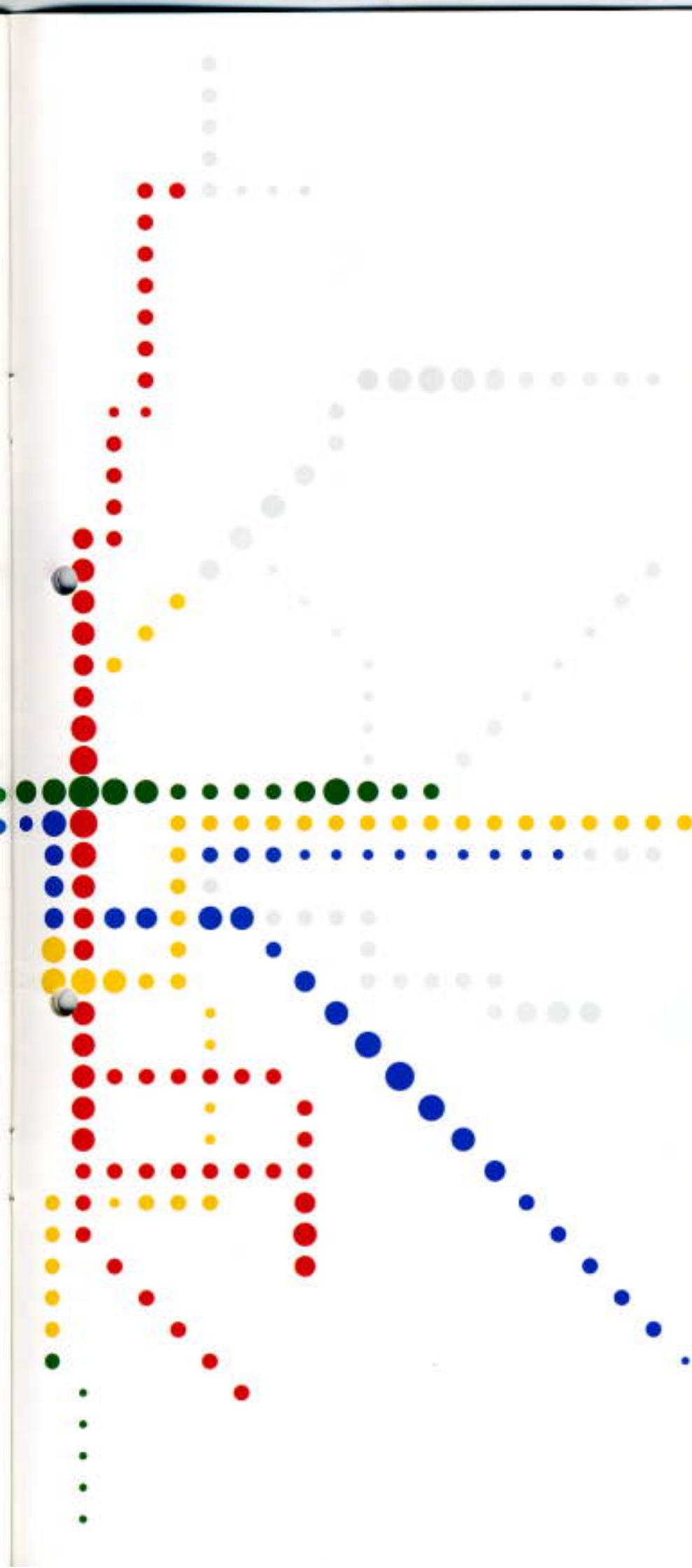
- Basisbroschüre
- Netzplan
- Anschluss-Flyer
- Plakate
- Faltblätter für vier Quartiere
- City-Plan
- Linienleprellos für alle Bus- und Tramlinien



Layout

Das Neue Netz ist ein neues Produkt. Dieses neue Produkt muss eine visuelle und werbliche Entsprechung finden, um eine langfristige Steigerung der Vermarktungsfähigkeit zu sichern. Dazu wurde ein stilisierter Netzplan entwickelt, der Gestaltungsgrundlage aller Drucksachen ist.





Mitarbeiterinformationen

- Schulungen
- Informationsheft
- Kampagnenfaltblatt
- Netz-Lexikon
- Mitarbeiterzeitung
- Aushänge für Betriebshöfe

Media

Die Aufgabe der Media-Einschaltungen ist der »Weckruf«. Hier muss auch dem letzten Leipziger klar werden: bei den LVB gibt es ein Neues Netz!

- Anzeigen und Sonderbeilagen in Zeitungen
- Postkarten in Cafés und Kneipen
- CityLightPoster
- Radiospots

Mailings

An die Orte, an denen die Leipziger erreicht werden, wie Arbeitsstellen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, werden Informationsmaterial und Aushänge geschickt.

- Schulen
- Unternehmen
- Ämter, Behörden, Krankenhäuser, Ärzte, Apotheken, Krankenkassen, Senioreneinrichtungen, Wohlfahrtsverbände, Sozialstationen, Bürgervereine
- Theater, Museen, Galerien, Schwimmbäder, Sporthallen

Das Neue Netz: Schneller. Einfacher. Direkter.

Die LVB sind auf einer Fläche von ca. 810 qkm in Leipzig und Umland mit ca. 500 Straßenbahnwagen und mehr als 100 Bussen für ihre Fahrgäste im Einsatz. Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahr 1999 91,1 Millionen. Die Nachfrage ist – trotz Erhöhung des Individualverkehrs – im Betreibergebiet gestiegen.

Verbesserte Leistungen mit höherer Effizienz führen nicht nur zu einer erheblichen Kostensenkung – die strukturellen Veränderungen im Gesamtnetz bringen den Fahrgästen ein Mehr an Vereinfachung und an Transparenz.

Diese Strategie wird zum Erfolg führen, denn wer schneller, auf einfacherem Weg und mit direkteren Fahrverbindungen zum Ziel kommt – und das bequemer als je zuvor, wird sich eher für die Angebote der LVB und damit für ein modernes und leistungsfähiges Personennahverkehrssystem entscheiden.

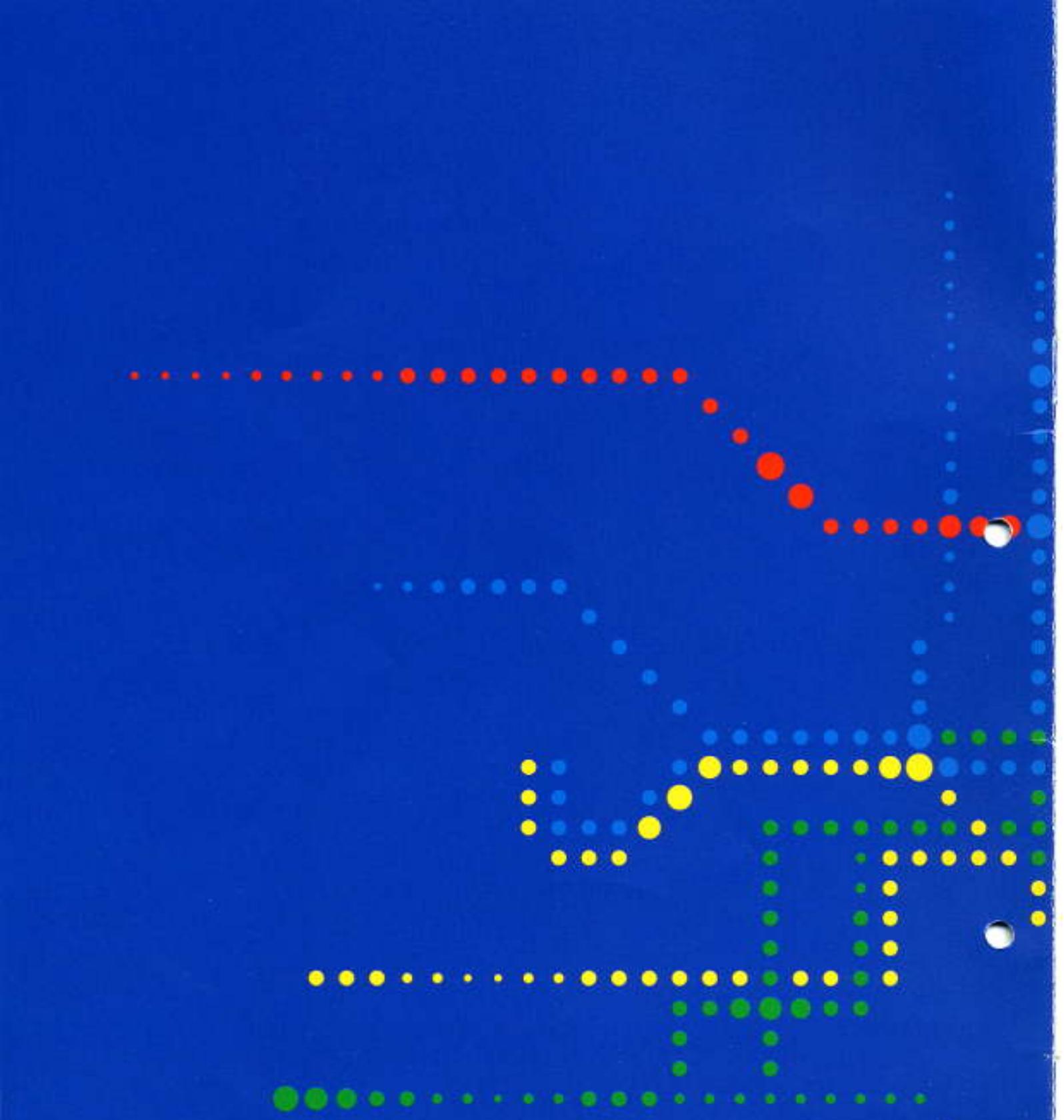
Das Neue Netz bietet damit beste Voraussetzungen für zukünftige Planungen.

Weitere Verdichtung und Vereinfachung im Interesse unserer Fahrgäste werden auch nach Einführung des Neuen Netzes im Mittelpunkt der Überlegungen stehen. Zusätzliche und attraktivere Park & Ride- sowie Bike & Ride-Angebote können den Maßnahmenkatalog bereichern.

Ganzheitliche Planung und die Verzahnung von individuellem und öffentlichem Personenverkehr werden bestimmend für die nächsten Schritte sein, mit denen durch bessere Alternativen Anreize zur Nutzung des ÖPNV geschaffen werden.



**Weichenstellungen für den
Öffentlichen Personennah-
verkehr von morgen**



Impressum

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Abteilung Marketing

Karl-Liebknecht-Straße 12

04107 Leipzig

Telefon: (0341) 492-0

Telefax: (0341) 492-2079

Info: (0341) 19449

Internet: www.lvb.de

e-Mail: info@lvb.de