

Begründung

1 Ausgangssituation

Mit der Einführung des **Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB-Netz)** und der damit einhergehenden Eröffnung des Leipziger **City-Tunnels** im Dezember 2013 sind eine Reihe von **Verbesserungen im Nahverkehrsnetz** sowohl in der Stadt Leipzig als auch im Umland in Kraft getreten. Die Anbindung der Region Leipzig konnte deutlich verbessert und neue optimierte Nahverkehrsverbindungen im gesamten mitteldeutschen Raum geschaffen werden. Durch die Zusammenführung und Neustrukturierung von S-Bahn-, Regionalbahn- und Regional-Express-Linien wurden insgesamt 5 leistungsfähige S-Bahn-Linien geschaffen, die sich durch einen dichten, integrierten Taktfahrplan auszeichnen. Besonders hervorzuheben ist die schnelle Nord-Süd-Achse und die damit einhergehenden deutlichen Fahrzeitgewinne auf fast allen Strecken.

So werden seit dem 15.12.2013 bspw. der Leipziger Süden und die Stadt Markkleeberg durch 3 S-Bahnlinien erschlossen: S2 (bis Markkleeberg-Gaschwitz), S4 (bis Geithain) und S5/S5X (bis Zwickau). Darüber hinaus verkehren 2 Straßenbahnenlinien (9, 11, siehe Anlage 1) sowie 10 Buslinien (65, 70, 79, 100, 107, 108, 141, 143, 172, N9) zwischen Leipzig und Markkleeberg.

2 Veranlassung

Infolge der **verbesserten S-Bahn-Anbindung zwischen Leipzig und Markkleeberg** können Fahrgäste für viele Ziele zwischen den S-Bahnlinien (S2, S4, S5/S5X) und der Straßenbahnlinie 9 (Leipzig Thekla – Markkleeberg-West) wählen. Deshalb wurde bereits zu Beginn der Planungen zum Leipziger City-Tunnel die Einkürzung der Linie 9 betrachtet und in der Nutzen-Kosten-Analyse ein Entfall auf dem Streckenabschnitt Bayrischer Platz – Markkleeberg-West unterstellt. Dies wurde mit der **Parallelität der Linienführung** der Linie 9 in diesem Abschnitt zur neuen S-Bahn-Stammstrecke und zur Stadtbahn in der Karl-Liebknecht-Straße sowie mit der Überdeckung der Einzugsbereiche wesentlicher Haltestellen begründet. Seitdem galt der südliche Abschnitt der Linie 9 zwischen Bayerischem Bahnhof und der Stadtgrenze als „**Untersuchungsstrecke Straßenbahn – Umstellung auf Bus**“ (siehe Nahverkehrsplan (NVP) 1998 sowie Erste Fortschreibung 2007).

Vertiefende Untersuchungen der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH im Jahr 2009 kamen zu dem Ergebnis, dass eine Streckenstilllegung zumindest in der Arthur-Hoffmann-Straße nicht zu empfehlen ist. In diesem Zusammenhang wurde vom Stadtrat ebenfalls im Jahr **2009** beschlossen, den **Straßenbahnbetrieb auf der Arthur-Hoffmann-Straße** zwischen Bayrischem Platz und Richard-Lehmann-Straße (Linie 9) langfristig zu **erhalten** und somit den Status als Untersuchungsstrecke aufzuheben (RBV-81/09). Für den **Abschnitt südlich des Connewitzer Kreuzes** war in der Begründung zur Vorlage beschrieben, dass die **Entscheidung** zur Einkürzung bzw. zum Erhalt der Linie 9 in Abstimmung mit der Stadt Markkleeberg durch den **Landkreis Leipzig** als wesentlich betroffener Aufgabenträger erfolgt. Insofern würde die Stadt Leipzig dann im Bedarfsfall die Linie 9 bis zum S-Bf. Connewitz führen.

Die Entscheidung über die Weiterführung der Linie 9 im Streckenabschnitt zwischen Connewitzer Kreuz und Markkleeberg bzw. deren Einkürzung wurde auf Wunsch des Landkreises Leipzig nach die Eröffnung des City-Tunnel-Leipzig (CTL) verschoben, um die Auswirkungen des S-Bahnnetzes auf die Straßenbahnenlinie 9 nicht nur zu prognostizieren, sondern auch mit reellen Zahlen bewerten zu können.

3 Verkehrskonzept Markkleeberg

Im Jahr 2014 wurde deshalb unter Federführung des Landkreises Leipzig die Erarbeitung des **Verkehrskonzeptes Markkleeberg** mit dem Ziel, eine **abschließende Entscheidung zur Linie 9** herbeizuführen, begonnen.

3.1 Methodische Vorgehensweise

- **Abstimmung** der gemeinsamen Ziele und des Vorgehens
- **Beschreibung** des Untersuchungsraumes (hinsichtlich städtebauliches Umfeld, Verkehrsinfrastruktur, Bevölkerung, Beschäftigtenstruktur etc.)
- **Analyse** und Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hinsichtlich:
 - Linien
 - Taktdichte
 - Erschließungsqualität
 - Fahrzeiten
 - Verknüpfung und Anschlussbildung
 - Beförderungsqualität
- **Ermittlung** der ÖPNV-Nachfrage
- Durchführung begleitender **Verkehrserhebungen**
- **Erstellung** verschiedener **Planungsvarianten** und **Prognosen** unter Berücksichtigung der Fahrplanänderungen bei der S-Bahn ab Dezember 2015 sowie Vorgaben für den Abschnitt Connewitz, Kreuz und Markkleeberg-West
- Vorlegen eines **Umsetzungskonzeptes**

3.2 Planungsprämissen

Grundsätzliches **Ziel** des Verkehrskonzeptes Markkleeberg ist es, eine **übersichtlichere Neugestaltung der Linienführungen** im Innenstadtbereich von Markkleeberg zu erzielen. Darüber hinaus verfolgen die Aufgabenträger das Ziel, **konkurrierende Parallelverkehre abzubauen, ohne dass es dadurch zu deutlichen Verschlechterungen** im Vergleich zum heutigen Verkehrsangebot kommt. Ziele sind außerdem, die Verbindungsqualität insgesamt und die Feinerschließung durch eine Erhöhung des Verkehrsangebotes und einer optimalen Erschließung touristischer Ziele zu verbessern.

3.3 Planungsvarianten

Insgesamt wurden **4** verschiedene **Planungsvarianten** erarbeitet. Diese unterscheiden sich wesentlich auf dem Abschnitt zwischen Connewitz, Kreuz und Markkleeberg, untersuchen aber auch in Bezug auf Busangebote in Markkleeberg unterschiedliche Ideen:

- **Variante 1:** Beibehaltung der bisherigen Führung der Straßenbahnlinie 9, ohne Parallelverkehr durch Buslinien
- **Variante 2:** Ersatz der Straßenbahnlinie 9 sowohl durch die Buslinie 70 als auch durch die Linie 107
- **Variante 3:** Ersatz der Straßenbahnlinie 9 lediglich durch die Buslinie 70
- **Variante 4:** Ersatz der Straßenbahnlinie 9 alleinig durch die Buslinie 107

3.4 Vorzugsvariante

Ausgehend von den 4 Varianten wurde, nach Gegenüberstellung dieser und Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrageentwicklung, eine **Planungsvariante 5** (Vorzugsvariante) entwickelt, welche die positiv bewerteten Ideen aus den einzelnen Varianten zusammenführt. Diese ist nunmehr **zur Umsetzung vorgesehen**.

3.5 Künftige Verkehrsführung

Die Vorzugsvariante sieht die **Führung der Straßenbahnlinie 9 von Connewitz, Kreuz zum S-Bahnhof Connewitz** und stattdessen die **Führung der Buslinie 70 nach Markkleeberg-West im 10-Minuten-Takt** vor (siehe Anlage 2). Auf der **Buslinie 70** der LVB entstehen durch die Führung ab Connewitz, Kreuz bis Markkleeberg-West deutliche **Mehrleistungen** im Vergleich zum jetzigen Angebot.

Die Buslinien 65, 100 und 141 verkehren weiterhin unverändert. Änderungen ergeben sich bei folgenden Linien:

Neueinführung einer Linie 106 (Regionalbus Leipzig):

- 30-Minuten-Takt, Ortsbus Markkleeberg, erschließt auch Cospudener See (Hafen Zöbigker) und Markleeberger See (Nordstrand, Kanupark Auenhain)
- Linienverlauf: S-Bahnhof Großstädteln – Zöbigker – Eulenberg – Gautzsch – S-Bf. Markkleeberg – Markkleeberg-Ost – Wachau
- Aufteilung in Wachau, jeweils im Stundentakt weiter nach Probstheida und nach Auenhain zum Kanupark am Markleeberger See

Linie 107 (Regionalbus Leipzig):

- Stundentakt
- Linienführung: Zwenkau, Hafen – S-Bf. Großstädteln – Städtelner Straße – Markkleeberg-West – S-Bf. Markkleeberg – Stadtgebiet Leipzig

Linie 108 (LVB):

- Stundentakt
- geänderter Linienverlauf: Gewerbegebiet Wachau – Leinestraße - Bornaische Straße – Goethesteig (Stadtgebiet Leipzig) – S-Bf. Markkleeberg
- **Neuerschließung Johannishöhe** und S-Bahnhof Markkleeberg Nord
- Erschließung des bislang „schlecht erschlossenen Gebietes“ der Leinestraße und damit Umsetzung eines wichtigen Ziels des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig

Darüber hinaus sind auf den Linien 70, 106, 107 und 108 insgesamt 15 zusätzliche Haltestellen zur Verdichtung des Verkehrsangebotes vorgesehen. In Anlage 3 ist die Planungsvariante 5 (Vorzugsvariante) mittels Karte veranschaulicht.

Aus Sicht der Stadt Leipzig sollte in einem weiteren Schritt beim Verkehrskonzept Cospudener See der Verlauf der Buslinien in Richtung Hafen Zöbigker sowie in Richtung Nordstrand optimiert werden. Durch die Stadt Markkleeberg wird gleichzeitig angestrebt, die ÖPNV- und S-Bahn-Haltepunkte barrierefrei umzugestalten.

3.6 Entscheidungsgründe für die Vorzugsvariante

Seit der Eröffnung des City-Tunnels im Dezember 2013 hat die **Linie 9** im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr zwischen Leipzig und Markkleeberg 25 % der Fahrgäste verloren. Da von einer weiterhin **rückläufigen Auslastung** auszugehen ist, sind einerseits die hohen Kosten für den Erhalt der Straßenbahninfrastruktur und andererseits die im Vergleich zum Bus höheren **Betriebskosten nicht mehr zu rechtfertigen**.

Zudem bleiben sowohl der **Wildpark** als auch das zur Stadt Leipzig gehörende Wohngebiet „**Am Wolfswinkel**“ künftig mit der **Buslinie 70** hochwertig an das Nahverkehrsnetz der Stadt Leipzig angebunden. Da die Buslinie **genau so häufig** verkehrt wie die Straßenbahn, ändert sich das Fahrplanangebot nicht, sondern nur das Verkehrsmittel. Mit der Umstellung von Straßenbahn auf Bus wird lediglich dem durch den Fahrgastrückgang bewirkten geringeren **Kapazitätsbedarf Rechnung getragen** und damit die Wirtschaftlichkeit insgesamt verbessert. Die Bewohner des „Wolfswinkels“ haben zudem noch die Möglichkeit, die S-Bahn über den Haltepunkt Markkleeberg-Nord zu nutzen. Somit bleibt die Anbindung im städtischen Vergleich auch weiterhin überdurchschnittlich gut.

Neben einer erstmals eigenen Stadtlinie und einer direkten Ost-West-Verbindung innerhalb Markkleebergs sieht die Vorzugsvariante außerdem eine deutliche Ausweitung des Wochenend- und Abendverkehrs vor. Weiterhin werden die Stadtteile Wachau und Auenhain sowie der Hafen in Zöbigker und der Kanupark am Markkleeberger See deutlich besser an den ÖPNV angebunden als bislang. Positiv zu bewerten ist auch die Einbindung des S-Bahnhofes Markkleeberg-Nord in das ÖPNV-System sowie die Beschleunigung der Linie 107.

Auch für die Vorzugsvariante wurde die **zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage** abgeschätzt. Neben dem durch die Einkürzung der **Linie 9** zu erwartendem **Rückgang** der Ein- und Aussteiger in Markkleeberg-West sowie im Querschnitt Koburger Straße werden durch die Umgestaltung des ÖPNV-Netzes im Leipziger Süden auch **deutliche Fahrgastgewinne** (v. a. in den **S-Bahnlinien**, im Querschnitt Seenallee und Leinestraße sowie in den Bereichen Wasserturmsiedlung und Auenhain) erwartet. Die Einkürzung der Straßenbahnlinie 9 kann durch neue Fahrgäste in anderen Bereichen ausgeglichen werden und die Vorzugsvariante erreicht im Vergleich zu den anderen 4 Planungsvarianten die höchste Fahrgastnachfrage (insgesamt **6 % mehr Fahrgäste im Gesamtsystem**). Zusätzliches Fahrgastpotenzial ist aufgrund der besseren Anbindung des Leipziger Neuseenlandes durch Tourismus- und Freizeitverkehr zu erwarten.

3.7 Kostenvergleich allgemein

Trotz des massiven Ausbaus des ÖPNV-Angebotes insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr sowie im Ost-West-Stadtverkehr Markkleeberg's (insgesamt 21 % mehr Kilometerleistung) können die **Gesamtkosten** in der Vorzugsvariante um rund 1 % **reduziert** werden, da die Buserschließung deutlich preiswerter erbracht werden kann als die Erschließung mit der Straßenbahn.

3.8 Kostenvergleich Stadt Leipzig

Die Fahrleistung im Stadtgebiet Leipzig erhöht sich um 100.000 Fahrplankilometer. 80.000 Minderkilometern bei der Straßenbahnlinie 9 stehen 180.000 Mehrkilometer bei den Buslinien 70 und 108 gegenüber. Mit der **Erhöhung** der Fahrleistung im Stadtgebiet Leipzig

steigen auch die **Betriebskosten** an. Dies wird jedoch mittelfristig dadurch **kompensiert**, dass keine **Abschreibungen für Investitionen** in die Trasse der Linie 9 anfallen. Allein in den nächsten 5 Jahren wären sonst 8 Mio. € Investitionen in die Infrastruktur der Linie 9 im Abschnitt Connewitz, Kreuz – Forsthaus Raschwitz erforderlich, für die keine Fördermittel zu erwarten wären.

Bei einer reinen Fahrzeugbetrachtung ergibt sich eine nahezu ausgeglichenen Bilanz. Hier stehen rund 125.000 €/a Minderaufwand bei der Straßenbahn ca. 116.600 €/a Mehraufwand im Busbetrieb gegenüber.

Erlösseitig sind zwar durch die Umstellung der Linie 9 von Straßenbahn auf Bus Fahrgastrückgänge im Bereich der Wolfgang-Heinze-Straße und Koburger Straße zu erwarten, dem stehen jedoch Fahrgastgewinne auf der Bornaischen Straße (die Linie 9 verdoppelt künftig das Angebot im Abschnitt Connewitz, Kreuz – S-Bf. Connewitz) und in Döllitz durch die veränderte Führung der Linie 108 und die Neuerschließung der Siedlung Johannishöhe gegenüber. Daher sind für das beschriebene Konzept **keine zusätzlichen finanziellen Zuschüsse an die LVB** notwendig, die **Änderungen** sind für die **Stadt Leipzig haushaltsneutral**.

Mit dem Beschluss 2015/059 des Kreistages des Landkreises Leipzig vom 08.07.2015 wurde festgelegt, dass der Landkreis künftig nicht mehr für die Finanzierung der Straßenbahnlinie 9 bis Markkleeberg-West aufkommen wird. Somit würden bei einem Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie sowohl alle anfallenden Betriebs- als auch Investitionskosten bei der Stadt Leipzig verbleiben. Allein der kurzfristige Investitionsbedarf für den Erhalt der Strecke in den kommenden 5 Jahren liegt bei 13,1 Mio. €.

3.9 Umsetzung

Mittels der Vorzugsvariante können alle zuvor gesetzten Ziele (übersichtliche Neugestaltung der Linienführungen, Abbau konkurrierender Parallelverkehre, Verbesserung Verbindungsqualität und Feinerschließung, Erhöhung Verkehrsangebot, optimale Erschließung touristischer Ziele) umgesetzt werden.

Das Verkehrskonzept soll in **2 Stufen umgesetzt** werden. Da die LVB bereits Ende November den Fahrplanwechsel in Leipzig vornehmen, wird die **Straßenbahnlinie 9** bereits ab dem **28.11.2015** zum S-Bf. Connewitz verkehren und die Linie 70 nach Markkleeberg verlängert. Die **restlichen Buslinien** in Markkleeberg werden zum **13.12.2015** umgestellt, da hier die Abhängigkeiten zum S-Bahn-Fahrplan, dessen Fahrplanwechsel erst im Dezember ist, überwiegen.

4 Information über die Änderung der „Zweckvereinbarung zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft für gebietsüberschreitende Buslinien zwischen dem Landkreis Leipzig, dem Landkreis Nordsachsen und der Stadt Leipzig“

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen der LVB wird im Landkreisgebiet durch den Landkreis Leipzig über die „Zweckvereinbarung zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft für gebietsüberschreitende Buslinien“ (weiter genannt: Zweckvereinbarung) gesichert.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Markkleeberg sind folgende inhaltliche Anpassungen der Zweckvereinbarung notwendig:

- **Neuaufnahme der Buslinie 70** der LVB (ab dem 28.11.2015)
- **Änderung der Linienführung** der sich bereits in der Zweckvereinbarung befindlichen LVB-Linie **108** (ab dem 13.12.2015, Änderung Anlage 1 zur Zweckvereinbarung)
- **Entfall von drei LVB-Fahrten** auf der Linie **143** zwischen Wachau und Guldengossa (Anpassung der Anlage 1 der Zweckvereinbarung) im Zusammenhang mit der Einführung der Linie 106

Für diese Änderungen bedarf es eines entsprechenden **Beschlusses des gemeinsamen Ausschusses**, in welchem alle Parteien der Zweckvereinbarung gleichermaßen vertreten und stimmberechtigt sind. Gemäß § 3 der Zweckvereinbarung behandelt der gemeinsame Ausschuss die bedarfsgerechte Anpassung des verkehrlichen Leistungsumfangs sowie die Anpassung der Finanzausstattung. Der gemeinsame Ausschuss wird voraussichtlich im Oktober 2015 einberufen.

An den Beschluss des gemeinsamen Ausschusses ist für die Änderung der Zweckvereinbarung anschließend ein neuerlicher **Beschluss** durch die **Ratsversammlung** erforderlich, da die Änderungen in der Zweckvereinbarung auch maßgeblich das Stadtgebiet von Leipzig betreffen und gleichzeitig die Ausgleichszahlungen erhöht werden. Die Gesamtsummen, die in dem Vertrag benannt werden, sind nach der Hauptsatzung für den Stadtrat relevant. Aufgrund dessen, dass der ursprüngliche Vertrag vom Stadtrat beschlossen wurde, muss der Stadtrat auch über die Änderung dessen entscheiden.

Beschluss

Im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Markkleeberg beschließt die Ratsversammlung mit dieser Vorlage die Umstellung des Straßenbahnbetriebes (Linie 9) auf dem Abschnitt Wolfgang-Heinze-Straße/Koburger Straße zwischen Connewitz, Kreuz und der Stadtgrenze zu Markkleeberg auf Busbetrieb, wobei die Gewährleistung der Mindestbedienung gemäß Nahverkehrsplan über das zuvor beschriebene geänderte Busnetz (Mehrleistungen auf der Linie 70) sichergestellt wird.

5 Einführung eines neuen Basisfahrplanes

Neben den bereits beschriebenen Veränderungen aufgrund des Verkehrskonzeptes Markkleeberg wird es mit dem **Fahrplanwechsel am 28.11.2015 weitere Anpassungen im ÖPNV-Netz der LVB** geben.

5.1 Ausweitung der Leistungen im Wochenendverkehr

5.1.1 Ausgangssituation und Veranlassung

Dass die Leipziger Innenstadt immer attraktiver wird, zeigt nicht nur die seit 2004 um 23 % gestiegene Zahl der Einzelhandelsunternehmen, sondern spiegelt sich auch in den Fahrgästzahlen des Öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere am Wochenende, wider. Der **Fahrgästzuwachs an Samstagen** bei der LVB lag im Zeitraum von 2005 bis 2011 bei **16 %**. Dem gegenüber steht in diesem Zeitabschnitt ein im Durchschnitt aller Verkehrstage erreichtes Wachstum von 9 %. Es ist zu erwarten, dass dieser **Trend** auch **weiterhin anhält**, da die Einwohnerzahl der Stadt Leipzig auch in den kommenden Jahren steigen wird und zudem weitere

Einzelhandelseinrichtungen wie bspw. in der „Hainspitze“ hinzukommen werden.

Der **derzeit bestehende 15-Minuten-Takt** der Straßenbahnenlinien am Samstag ist, gerade auch im Hinblick auf eine weitere Einwohner- und Fahrgastzahlenerhöhung, **nicht mehr ausreichend**. Um dies zu kompensieren, bestehen in der Regel 2 Möglichkeiten: es müssen entweder der Takt verdichtet oder größere Fahrzeuge eingesetzt werden. Die ersten Maßnahmen hierfür wurden bereits 2012 eingeleitet. Seitdem fahren die Linien 3, 4 und 12 samstags zwischen 10 und 18 Uhr bereits testweise im 10-Minuten- statt im 15-Minuten-Takt und auf der Linie 1 werden größere Fahrzeuge eingesetzt. Neue Engpässe zeigen sich zunehmend, u. a. ist die Linie 7 an der Kapazitätsgrenze angelangt. Da auf dieser Linie jedoch bereits die größten Fahrzeuge der LVB eingesetzt werden, kann der zunehmenden Nachfrage nur mittels Taktverdichtung entgegengewirkt werden.

5.1.2 Entscheidungsgründe

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird darüber hinaus durch die **Kundenzufriedenheitsanalyse** 2014 unterstützt, in welcher das Samstagsangebot als Kritikpunkt angegeben wurde. Auch zeigt ein **Vergleich mit anderen deutschen Großstädten** in der Größenordnung Leipzigs, dass der 10-Minuten-Takt im Straßenbahnnetz auch am Samstag fast überall Angebotsstandard ist. Von den neun deutschen Großstädten zwischen 495.000 und 605.000 Einwohnern ist Leipzig neben Essen die einzige Stadt, in der das gesamte oder der überwiegende Teil des Straßenbahnnetzes samstags nur im 15-Minuten-Takt betrieben wird.

Zur weiteren Gewährleistung einer bestmöglichen Erreichbarkeit der Innenstadt in Übereinstimmung mit stadtpolitischen Vorgaben und der LVB-Strategie Fokus25 eröffnet sich mit einer Angebotsverdichtung am Samstag eine Möglichkeit, eine **Nachfragesteigerung** sehr wirtschaftlich umzusetzen, da die zusätzlich benötigten Fahrzeugkapazitäten am Wochenende bereit stehen und nicht zusätzlich beschafft werden müssen.

Seit Einführung des 10-Minuten-Takts an Samstagen auf den Testlinien 3, 4 und 12 konnte bereits nach 2 Jahren ein starker Fahrgastzuwachs festgestellt werden, der 21,5 % über dem Wachstum anderer, nicht verdichteter Linien lag. Eine begleitende Marktforschungsstudie er gab, dass das verbesserte Samstagsangebot vor allem viele Gelegenheitskunden anspricht und der mittlere Erlös am Samstag um 30 % über dem Durchschnitt aller Verkehrstage liegt. Somit bildet ein attraktives Samstagsangebot eine **ideale Grundlage für Erstnutzer** zum Einstieg in den ÖPNV.

5.1.3 Verbesserungsmaßnahmen

Ab 28.11.2015 (erstes Adventswochenende) werden daher folgende Maßnahmen umgesetzt:

- **10-Minuten-Takt an Samstagen** im Zeitraum von ca. 10 bis 18 Uhr auf **allen Straßenbahnlinien** (außer Linie 14)
- **Verdichtung Buslinie 72/73** zwischen 10 und 18 Uhr auf 20-Minuten-Takt, sodass ein 10 Minuten-Takt zwischen Mölkau und Hauptbahnhof entsteht

Die **Angebotsverbesserung am Wochenende** bewirkt jährlich eine **Mehrleistung** von ca. **260.000 Fahrplankilometern**.

5.2 Reduzierung des Angebotes der Linien 2, 8, 10 in den Sommer- und Weihnachtsferien auf einen 20-Min-Takt

5.2.1 Ausgangssituation und Veranlassung

Im Gegensatz zum Wochenende fällt das **Fahrgastaufkommen** in den **Sommer- und Weihnachtsferien** hingegen um rund 20 bis 30 % **niedriger** aus als im restlichen Jahr. Im Sinne einer Optimierung des Leistungsangebots wurden daher verschiedene Möglichkeiten untersucht, eine Anpassung der Verkehrsleistung vorzunehmen, ohne das zentrale Qualitätsmerkmal eines 10-Minuten-Grundtakts mit darauf aufbauenden merkbaren Anschlägen, auch zu Linien mit geringerer Bedienung, grundhaft aufzuweichen. Dies wäre sonst mit Kundenverlusten verbunden, die eine Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht mehr gewährleisten würden.

5.2.2 Verbesserungsmaßnahmen

Insofern wird ab dem kommenden Fahrplan ein Konzept umgesetzt, bei dem das **Fahrplanangebot der Ergänzungslinien 2, 8 und 10 in den Sommer- und Weihnachtsferien** montags bis samstags auf einen **20-Minuten-Takt** reduziert wird. Diese drei Linien fahren bis auf minimale Ausnahmen stets auf Strecken, die parallel auch durch andere Linien bedient werden, sodass sich auf diesen Abschnitten das Gesamtangebot von 12 auf 9 Fahrten pro Stunde und somit um 25 % verringert und spätestens nach 10 Minuten eine Fahrt erfolgt. Zusätzlich wird der Abschnitt der Linie 2 zwischen Naunhofer Str. und Meusdorf wegen des fehlenden Schülerverkehrs nicht bedient (Linie 15 verkehrt im 10-Minuten-Takt).

5.2.3 Entscheidungsgründe

Die Reduzierung des Angebotes der Linien 2, 8 und 10 in den Sommer- und Weihnachtsferien auf einen 20-Minuten-Takt bewirkt eine **verbesserte Kostendeckung** und eine Reduzierung von ca. 130.000 Fahrplankilometern im Jahr und trägt zu einer **Entlastung**, insbesondere in den durch viele Baumaßnahmen gekennzeichneten Sommerferien, bei.

Die genannten Maßnahmen sind konform mit dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig, nachdem an den Werktagen zwischen Weihnachten und Silvester sowie am Neujahrsmorgen bei offensichtlich fehlendem Bedarf die Mindeststandards unterschritten werden dürfen. Zudem können laut **Nahverkehrsplan Abweichungen**, die sich aufgrund der jeweiligen Verkehrsfunktion (bspw. Bedeutung für den Schülerverkehr) und auf deren Grundlage sich Besonderheiten in der Verkehrsnachfrage ergeben (z. B. Ferientage), **bedarfsgerecht** und **flexibel gehandhabt** werden.

Beschluss

Die Ratsversammlung beschließt daher einen neuen Basisfahrplan mit insgesamt rund 22,9 Mio. Fahrplankilometern p. a., davon 12,5 Mio. Fahrplankilometern im Straßenbahnbereich und 10,4 Mio. Fahrplankilometern im Busbereich, entsprechend des Fahrplanangebotes ab dem 13.12.2015 auf Grundlage des Betrauungsbeschluss zur Betrauung der Leipziger Verkehrsbetriebe.

- Anlage 1 Ausschnitt Linienführung Linien 9 und 70 im Bestand (bis 27.11.2015)
- Anlage 2 Ausschnitt Linienführung Linien 9 und 70 neu (ab 28.11.2015)
- Anlage 3 Karte der Planungsvariante 5 (Vorzugsvariante)