



## Verwaltungsstandpunkt Nr. VI-P-01919-VSP-001

Status: öffentlich

Beratungsfolge:

Gremium	Termin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
Petitionsausschuss	06.11.2015	Vorberatung

Eingereicht von  
**Dezernat Stadtentwicklung und Bau**

Betreff

**Linie 9 muss bleiben! Statt stilllegen mit der Straßenbahn zum Cospudener See**

Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

Rechtswidrig und/oder

Nachteilig für die Stadt Leipzig.

---

Zustimmung

Ablehnung

Zustimmung mit Ergänzung

Ablehnung, da bereits Verwaltungshandeln

Alternativvorschlag

Sachstandsbericht

---

Beschlussvorschlag:

Prüfung der Übereinstimmung mit den strategischen Zielen:

Sachverhalt:

## **Ratsbeschluss**

Der Leipziger Stadtrat hat sich bereits in seiner letzten Sitzung am 28. Oktober diesen Jahres mit der Thematik befasst. Er hat mit seinem Votum zur Drucksache VI-01558 und den dazu eingereichten Änderungsanträgen die Abbestellung der Linie 9 und die Umstellung auf Busbetrieb zwischen Connewitzer Kreuz und der Stadtgrenze zu Markkleeberg bereits beschlossen. Bereits aus diesem Grund kann der Petition nicht abgeholfen werden.

## **Ausgangssituation**

Die Zukunft der Straßenbahnlinie 9 nach Markkleeberg beschäftigt die Stadt Leipzig seit geraumer Zeit. Bereits im ersten Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig aus dem Jahr 1998 sowie in dessen erster Fortschreibung 2007, galt der südliche Abschnitt der Linie 9 zwischen Bayerischem Bahnhof und der Stadtgrenze als „Untersuchungsstrecke Straßenbahn – Umstellung auf Bus“. Hintergrund hierfür waren die Untersuchungen und die Nutzen-Kosten-Analyse im Zusammenhang mit der Planung des City-Tunnels Leipzig, in denen insbesondere die Parallelität der Streckenführung der Straßenbahnlinie 9 und der neuen S-Bahnstrecke sowie die Überdeckung der Einzugsbereiche wesentlicher Haltestellen betrachtet wurden.

Im Jahr 2009 wurden durch die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH vertiefende Untersuchungen zu dieser Thematik vorgenommen. Ergebnis war u.a., dass der Straßenbahnbetrieb zumindest auf der Arthur-Hoffmann-Straße zwischen Bayrischem Platz und Richard-Lehmann-Straße langfristig zu erhalten und der Abschnitt somit als Untersuchungsstrecke aufzuheben ist. Im Zusammenhang mit einer entsprechenden Vorlage wurde 2009 der Erhalt des Straßenbahnbetriebes in der Arthur-Hoffmann-Straße zwischen Bayrischem Platz und Richard-Lehmann-Straße (RBV-81/09) durch den Stadtrat beschlossen. In der Begründung dieser Vorlage war auch beschrieben, dass der Weiterbetrieb der Straßenbahn nach Markkleeberg-West im Wesentlichen in der Entscheidung des Landkreises Leipzig als Besteller dieser Leistung liegt und dass die LVB, für den Fall einer Abbestellung der Straßenbahnleistung durch den Landkreis, ein Ersatzangebot mit Bussen einrichtet. Für die Straßenbahnlinie 9 war als Variante vorgesehen, diese ab Connewitzer Kreuz über die Bornaische Straße bis zur Wendeschleife am S-Bf. Connewitz zu führen.

Auf Wunsch des Landkreises Leipzig wurde die Entscheidung über die künftige Führung der Linie 9 auf dem entsprechenden Streckenabschnitt auf nach der Eröffnung des City-Tunnels verschoben, um die Auswirkungen des S-Bahn-Netzes anhand von Zahlen bewerten zu können. Im vergangenen Jahr wurde daher unter Federführung des Landkreises Leipzig und Mitwirkung verschiedenster Akteure (Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV), Stadt Leipzig, Verkehrsunternehmen) ein Verkehrskonzept Markkleeberg erarbeitet, um eine abschließende Entscheidung zur Linie 9 herbeizuführen. Dabei wurden umfangreiche Analysen (u. a. Ermittlung der Nachfrage, Verkehrserhebungen) vorgenommen, bewertet und daraus ableitend verschiedene Planungsvarianten erstellt, aus welchen letztlich von allen Akteuren eine gemeinsame Vorzugsvariante, die u. a. die Umstellung der Straßenbahnlinie 9 auf Busbetrieb bei gleichzeitiger Ausweitung des ÖPNV-Angebots in Markkleeberg durch Einrichtung neuer oder erweiterter Buslinien als Zubringer zur S-Bahn vorsieht, erarbeitet wurde.

In den Prozess war auch die Stadt Leipzig eingebunden und die Erarbeitung wurde von Berichten in der Lokalpresse sowie einer Bürgerversammlung in Markkleeberg begleitet. Weiterhin wurden Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von detaillierten Verkehrserhebungen eingebunden. Diese umfassten zum einen die in Markkleeberg durchgeführte Haushaltsbefragung mit mehr als 1.000 teilnehmenden Haushalten (Fragebogen über den Internetauftritt der Stadt Markkleeberg bzw. als Einlage in den „Markkleeberger Stadtnachrichten“) und zum anderen die Fahrgastbefragungen auf den Buslinien 107 (Connewitz, Kreuz – Markkleeberg, Bahnhof – Zwenkau, Hafen) und 108 (Probstheida – Wachau – Markkleeberg – Großstädteln).

Entscheidungsgrundlage für die Umstellung auf Busbetrieb war, dass die Entwicklung der Fahrgastzahlen den Ersatz der Straßenbahn durch eine im gleichen Takt verkehrende Gelenkbuslinie zulässt. Mit Hilfe eines wissenschaftlichen Verkehrsmodells vorgenommene Berechnungen ergaben, dass die Umstellung auf Bus zwar einen weiteren Fahrgastrückgang auf der heutigen Straßenbahnachse bewirken wird, diese Fahrgäste jedoch dem Gesamtsystem ÖPNV

nicht verloren gehen, sondern sich lediglich auf die S-Bahn sowie andere Buslinien verlagern. Da für den Bus ein geringerer Betriebskostenzuschuss als für die Straßenbahn erforderlich ist, kann der Landkreis Leipzig die eingesparten Zuschusszahlungen anderweitig verwenden und insgesamt ein deutlich erweitertes ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Markkleeberg bestellen, so dass in Summe aller Maßnahmen eine Steigerung der Fahrgastnachfrage in und nach Markkleeberg um ca. 6 % erwartet wird. Auch die Stadt Leipzig profitiert davon, bspw. mit der erstmaligen Erschließung der Leinestraße und der damit deutlich verbesserten Anbindung eines bislang schlecht erschlossenen Gebietes durch den ÖPNV.

Auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses erfolgt ab dem 28.11.2015 keinerlei Beauftragung und Bezuschussung der Linie 9 durch den Landkreis Leipzig mehr. Die als Ersatz für die Straßenbahnlinie 9 vom Landkreis Leipzig bestellte Buslinie 70 ist für die LVB dann verpflichtend sicherzustellen und stellt wegen ihrer weitreichenden Einbindung in den Leipziger Osten die beste Netzoption alternativ zur Straßenbahn dar. Das im Landkreis Leipzig entstehende Betriebskostendefizit der Linie 70 wird vom Landkreis durch eine Erhöhung des Finanzierungsrahmenbetrags im Rahmen der „Zweckvereinbarung zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft für gebietsüberschreitende Buslinien“ zwischen den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen sowie der Stadt Leipzig vollumfänglich ausgeglichen. Alle Aufwendungen inklusive der notwendigen Vorhaltung zusätzlicher Busse sind damit gedeckt.

### **Fahrgastzahlen und -potenziale**

Die Aussage zum Fahrgastrückgang von 25 % an der Stadtgrenze bezieht sich auf den Vergleich der Fahrgastzahlen der jeweils 1. Quartale der Jahre 2012 und 2014 und wurde durch eine weitere Zählung im 1. Quartal 2015 bestätigt. Die Anlage 1 fasst die Ergebnisse zusammen.

Als Vergleichsjahr wurde 2012 gewählt, da 2013 wegen der baubedingten Sperrung des damaligen S-Bahn-Ostrings (Hauptbahnhof – Anger-Crottendorf – Stötteritz – Connewitz - Markkleeberg) und Umleitung aller Züge über die „Waldbahn“ (Markkleeberg - Großzschocher) Verlagerungen zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zur Linie 9 bzw. der auf Bestellung des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) damals schon temporär nach Markkleeberg verlängerten Linie 70 stattfanden. Der Vergleich zu 2013 hätte sonst einen noch höheren Rückgang ergeben.

Fahrgastzahlen bzw. die Datengrundlage, nach denen im Jahr 2002 nur 250 Einsteiger und 2009 1.500 Einsteiger gezählt wurden, sind weder der Verwaltung noch der LVB bekannt und können daher nicht nachvollzogen werden. Vielmehr lagen die Fahrgastzahlen der Linie 9 in ganz Markkleeberg (nicht nur an der Endstelle) über die Jahre auf einem konstanten Niveau von 1,2 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Diese Zahl ist nach Inbetriebnahme des MDSB-Netzes auf 0,9 Mio. gesunken. Der seit 2010 im Netz der LVB beobachtete starke Anstieg der Fahrgastzahlen fand auf der Linie 9 jedoch bereits ohne das neue S-Bahnnetz nicht statt, das Wachstumspotential wurde im Gegensatz zu anderen Stadtteilen als minimal eingeschätzt.

Durch die ab 28.11.2015 geplante Weiterführung der Straßenbahnlinie 9 vom Connewitzer Kreuz bis zum S-Bf. Connewitz entsteht in der Bornaischen Straße durch den engeren Takt ein deutlich dichteres ÖPNV-Angebot. Somit sind im Bereich Bornaische Straße - sowie durch die Buslinie 108 auch in der Leinestraße/Johannishöhe - deutliche Fahrgastgewinne und damit auch zusätzliche Erlöse zu erwarten.

### **Investitionen in Infrastruktur**

Da der Abschnitt vom Connewitzer Kreuz bis Markkleeberg-West lange Zeit als Untersuchungsstrecke galt und der Betrieb der Straßenbahnlinie 9 nach Eröffnung des City-Tunnels im Dezember 2013 zunächst bis zu einer endgültigen Entscheidung der Aufgabenträger weitergeführt wurde, waren langfristige Investitionen in den Erhalt der Trasse nicht möglich, so dass weitestgehend nur notwendige Reparaturen zur Aufrechterhaltung des Betriebs durchgeführt worden sind. Bei einem Weiterbetrieb müssten diese Investitionen umgehend nachgeholt werden, weitere Notinstandhaltungsmaßnahmen sind nicht mehr möglich. Die Infrastruktur ist fast vollständig abgeschrieben, ein Erhalt der Trasse erfordert die vollständige Rekonstruktion (Gleise, Fahrleitung, Signale, Bahnstromversorgung). Diese Investitionen müssten sich mindestens über einen

zwanzigjährigen weiteren Betrieb der Strecke abschreiben lassen.

Richtig ist, dass für den Ersatz durch Busse Neuanschaffungen im Fuhrpark getätigt werden müssen. Jedoch müsste bei einem Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie 9 für einen derzeit nur bis Ende 2015 zugelassenen und zur Aussonderung vorgesehener Tatra-Zug (die gesetzlich erlaubte maximale Laufleistung ist dann erreicht) eine Hauptuntersuchung mit Kosten i. H. v. 400 T € erfolgen. Insgesamt stehen, bezogen auf die Fahrzeuge, 116 T € pro Jahr Mehraufwand Bus 125 T € pro Jahr Minderaufwand für die Straßenbahn gegenüber.

Darüber hinaus muss nicht nur ausschließlich im Busbetrieb in barrierefreie Bushaltestellen investiert werden, sondern es wäre ebenfalls, und dies weitaus aufwendiger, auch in die Straßenbahnhaltestellen zu investieren, die entlang der Trasse der Linie 9 zwischen Connewitzer Kreuz und Markkleeberg-West noch nicht barrierefrei ausgebaut sind.

### **Weiterbetrieb der Linie 9 mindestens bis zur Stadtgrenze Leipzigs bzw. bis Markkleeberg-West**

Ein Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie 9 ausschließlich auf Stadtgebiet (d. h. bis zur Haltestelle Forsthaus Raschwitz) ist mit den momentanen Gegebenheiten technisch nicht möglich, da sich in diesem Bereich keine Wendemöglichkeit befindet. Somit wäre die Linie 9 grundsätzlich mindestens bis zur Zwischenschleife in Markkleeberg-Mitte weiterzuführen, um die im Stadtgebiet Leipzig liegenden Haltestellen Mathildenstraße, Koburger Brücke und Wildpark weiter mit der Straßenbahn zu bedienen. Die Wendeschleife befindet sich ca. 800 Meter südlich der Stadtgrenze. Insgesamt müssten dann 3,4 km Doppelgleis erhalten werden, davon 2,6 km im Stadtgebiet Leipzig und 0,8 km in Markkleeberg. Die dafür entstehenden Kosten sind vollständig von der LVB zu tragen, so dass bei der Kalkulation für einen möglichen Weiterbetrieb die gesamten Kosten bis Markkleeberg-Mitte zu berücksichtigen sind.

Ein Weiterbetrieb der Linie 9 entlang der Wolfgang-Heinze-Straße und Koburger Straße in der reduzierten Form bedeutete jedoch auch einen Verlust an verkehrlicher Wirkung und Effizienz gegenüber dem Status quo, da der Linie dann das „Hinterland“ in Form der Kernstadt Markkleeberg fehlt. Für die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit müssten zudem noch in 2016 erforderliche Sofortinvestitionen i. H. v. mindestens 2,35 Mio. € aufgebracht werden (Erneuerung der Fahrleitung auf dem gesamten Abschnitt zwischen Koburger Brücke (Auffahrt B2) und Markkleeberg-Mitte sowie Gleisbaumaßnahmen in der Wolfgang-Heinze-/Koburger Straße zwischen Mühlholzgasse und der B2). Hinzu kommen 400 T€ für die ungeplante Hauptuntersuchung eines Tatra-Zuges und die dann Parallelität der Linie 9 zur Buslinie 70, da letztere zur Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber dem Landkreis Leipzig in jedem Fall eingerichtet werden muss. Somit würden den Kosten für den Weiterbetrieb der Linie 9 so gut wie keine zusätzlichen Erlöse gegenüberstehen. Allein ein einjähriger Weiterbetrieb der Linie 9 bis Markkleeberg-Mitte würde bei den LVB einen Verlust i. H. v. 3 Mio. € verursachen.

Bei einem Weiterbetrieb der Linie 9 bis Markkleeberg-West wäre 2016 sogar ein Investitionsbedarf i. H. v. 2,8 Mio. € allein für die Stadt Leipzig fällig, hinzu kommen 1,3 Mio. € an Investitionskosten auf dem Gebiet des Landkreises, die jedoch ebenfalls von der Stadt zu tragen wären, da der Landkreis Leipzig die Leistungen abbestellt hat und somit auch nicht mehr für deren Finanzierung aufkommt. Bis 2020 würde sich bei einem Weiterbetrieb der Linie 9 bis Markkleeberg-West insgesamt ein Investitionsbedarf i. H. v. 13,1 Mio. € ergeben.

### **Führung der Linie 9 zum Cospudener See**

Grundsätzlich spricht nichts gegen eine detailliertere Bewertung dieses Vorschlags. Allerdings läge die Neubaustrecke vollständig auf dem Gebiet der Stadt Markkleeberg bzw. des Landkreises Leipzig, der als Aufgabenträger dann auch das unvermeidliche Betriebskostendefizit zu tragen hätte und einen Teil der Baukosten übernehmen müsste. Aus rechtlicher Sicht ist es grundsätzlich auch nicht möglich, dass die Stadt Leipzig Verkehrsleistungen außerhalb ihres Territoriums (hier: Stadtgebiet) und Zuständigkeitsbereiches auf dem Gebiet eines anderen Aufgabenträgers (hier: Landkreis Leipzig) bestellt. Dies obliegt ausschließlich dem entsprechenden Aufgabenträger, sofern dies nicht anderweitig, bspw. mittels einer Zweckvereinbarung zur Übertragung von

Aufgabenträgerschaften, geregelt ist. Die Aufnahme einer Neubaustrecke für eine Straßenbahnlinie zum Cospudener See in die bestehende Zweckvereinbarung zwischen den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen sowie der Stadt Leipzig erscheint äußerst unwahrscheinlich, zumal sich diese ausschließlich auf die Übertragung der Aufgabenträgerschaft im Busbereich bezieht.

Im Stadtgebiet Markkleeberg wäre darüber hinaus über weite Strecken ein Neubau erforderlich. Als grobe Kostenschätzung kann man bei einem Straßenbahnneubau von einer unteren Grenze für die Baukosten von 10 Mio. € pro km (für die Straßenbahntrasse selbst sowie Straßenbaukosten bzw. Neugestaltung des Straßenraums) ausgehen, für die gesamte Neubaustrecke mit einer Länge von 3 km wäre somit mit 30 Mio. € Investitionskosten zu rechnen. Hinzu kommen die Kosten für die Erneuerung der Bestandsstrecke Connewitzer Kreuz – Forsthaus Raschwitz.

Neben einmaligen Neubaukosten würden für eine Strecke bis zum Cospudener See zudem auch dauerhaft Betriebskosten anfallen, die es zu decken gilt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass es heute im Bedienegebiet der LVB keine Straßenbahnstrecke gibt, die ihre vollen Kosten (variable Betriebskosten zzgl. Infrastrukturkosten) allein aus Fahrgelderlösen deckt. Es ist auch nicht zu erwarten, dass dies bei einer Neubaustrecke zum Cospudener See durch vergleichsweise dünn besiedeltes Gebiet und einem saisonal stark schwankenden Freizeitverkehr der Fall sein wird. Aus verkehrsplanerischer Sicht erscheint das Verhältnis aus Investitionsaufwand und erreichbarem Potenzial vergleichsweise ungünstig.

Da für eine Führung der Linie 9 zum Cospudener See mit einem Realisierungszeitraum von mindestens 5 Jahren zu rechnen ist (Planung inkl. Bürgerbeteiligung, Planfeststellungsverfahren, Ausschreibung der Bauleistungen, Bau), würden für die LVB zudem Jahr für Jahr weitere hohe Verluste entstehen.

## **Fazit**

Der Stadtrat hat in der Sache bereits in seiner Oktobersitzung entschieden, dass die Linie 9 zwischen Connewitzer Kreuz und Stadtgrenze zu Markkleeberg abbestellt und durch Busbetrieb ersetzt wird.

Das Angebot auf dem Abschnitt zwischen Connewitzer Kreuz und Markkleeberg-West wird durch die Umstellung von Straßenbahn- auf Busbetrieb in Takt und Fahrtweg nicht verändert / verschlechtert. Es erfolgt jedoch ein Verkehrsträgerwechsel mit dann gegebener Umsteigenotwendigkeit für einen Teil der Fahrgäste, der dem vorhandenen Fahrgastaufkommen Rechnung trägt. Finanzielle Mittel, die für die kurzfristig anstehenden Investitionen sowie zur Deckung der laufenden Betriebskosten der Linie 9 benötigt würden, führen in Summe nicht zu mehr Fahrgästen, so dass die hohen Kosten für einen Weiterbetrieb der Linie 9 aus verkehrsplanerischer Sicht nicht im Verhältnis zum Nutzen stehen.

Ein Erhalt der Linie 9 wird aus den zuvor beschriebenen Gründen abgelehnt. Eine Untersuchung über eine Neubaustrecke bis zum Cospudener See scheint aus heutiger Sicht wirtschaftlich wahrscheinlich zu keinem positiven Ergebnis zu führen. Es sei jedoch nochmals darauf hingewiesen, dass die Verantwortlichkeit für eine solche Untersuchung letztlich beim Landkreis Leipzig als zuständigem Aufgabenträger und der Stadt Markkleeberg als Gebietskörperschaft der Neubaustrecke und nicht bei der Stadt Leipzig läge.

## **Anlagen:**

Anlage 1: Einsteiger Linie 9 im Abschnitt Markkleeberg-West – Connewitz, Kreuz (je Werktag, Fahrtrichtung Stadtmitte)