



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07679-DS-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Terminliche Einordnung der Maßnahmen des Basismodul Hauptachsen aus der Anlage II-10 a der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung (VII-DS-00547-NF-01)

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
FA Finanzen	18.09.2023	1. Lesung
FA Finanzen	02.10.2023	2. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	19.09.2023	1. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	28.09.2023	2. Lesung
Ratsversammlung	18.10.2023	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Die verbindliche zeitliche Einordnung der Verkehrsbauprojekte für den Realisierungszeitraum von 2023 bis 2028 wird bestätigt.
2. Zur Durchsetzung des Realisierungszeiträume für die Fokusprojekte 1-6 werden die vorgeschlagenen Beschleunigungsmaßnahmen bestätigt.
3. Die nachfolgende zeitlich unverbindliche Einordnung der Verkehrsbauprojekte ab 2029 ff wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Sachstand zur Umsetzung von Maßnahmen zur Netzweiterung im ÖPNV wird zur Kenntnis genommen.

Räumlicher Bezug

Stadtgebiet Leipzig, Schkeuditz und Taucha

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

<input type="checkbox"/> Rechtliche Vorschriften	<input type="checkbox"/> Stadtratsbeschluss	<input checked="" type="checkbox"/> Verwaltungshandeln
<input type="checkbox"/> Sonstiges:		

Eine zeitliche Neueinordnung der Verkehrsbaumaßnahmen wurde notwendig, um den ab 2025 vorgesehenen Einsatz der 2,40 m breiten Straßenbahnen NGT12+ abzusichern. Flotteneinsatzkonzepte, Planungsstand der Verkehrsbaumaßnahmen, Randbedingungen, Steuerungsmöglichkeiten/Alternativen wurden in Abstimmungen mit den Unternehmen der L-

Gruppe berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein		wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	X	nein		ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein	X	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?		nein	X	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?		nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam	von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand			
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen			

Steuerrechtliche Prüfung	X	nein		wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG		nein		ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung		nein		ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen		ja		nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	X	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

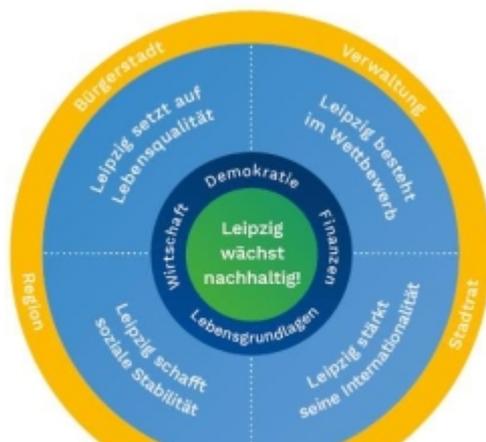
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte

- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraum-angebote

- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

Leipzig schafft soziale Stabilität

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen
- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage						
Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)						
Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	<input checked="" type="checkbox"/>	keine / Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	erneuerbar	<input type="checkbox"/>	fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	<input type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	<input checked="" type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input checked="" type="checkbox"/>	Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer			<input type="checkbox"/>	nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input type="checkbox"/>	ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>)				
Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)						
<input checked="" type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein (<u>Begründung s. Abwägungsprozess</u>)	<input type="checkbox"/>	nicht berührt (<u>Prüfschema endet hier.</u>)	
Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u>						
<input type="checkbox"/>	Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____					

<input type="checkbox"/>	liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____
<input type="checkbox"/>	wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Das verbindliche Bauprogramm für den Zeitraum 2024 bis 2028 wurde federführend durch das Verkehrs- und Tiefbauamt und von den Leipziger Verkehrsbetrieben erstellt. In Abstimmung mit den beteiligten vier Bauherren, den Leipziger Wasserwerken, den Leipziger Verkehrsbetrieben, Netz Leipzig und dem Verkehrs- und Tiefbauamt wurde sich hauptsächlich an der Linieneinsatzkonzeption der LVB orientiert. Das Bauprogramm wurde mit den Bauherren abgeglichen.

Gesamtstädtisches Ziel ist es, den geplanten Einsatz von vorerst insgesamt 55 Straßenbahnen der NGT12+ („NGT12“ = Niederflurgelenktriebwagen mit 12 Achsen; „+“ = 2,40 m Breite) zu ermöglichen. Zielkonflikte bestanden bei diversen Maßnahmen dahingehend, dass der Baubedarf der LVB mit seinen Baubeginnen nicht immer mit dem Planungszeitraum für komplexe Verkehrsbaumaßnahmen übereinstimmt. Im Zuge der Abwägung wurde nachkorrigiert und so der Zeitkonflikt auf wenige Maßnahmen reduziert, für die Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Sollten die Gegensteuerungsmaßnahmen nicht ausreichen, sind ggf. betriebliche Maßnahmen zu ergreifen, um eine Linienbefahrung mit 2,40 m breiten Straßenbahnen zu ermöglichen. Mit der Bündelung von Schwerpunktmaßnahmen zu sogenannten Fokusprojekten für die bauliche Realisierung soll mit gesonderten Beschleunigungsmaßnahmen die Wichtigkeit der Vorhaben für die Linieneinführung hervorgehoben werden. Die darin vorgeschlagenen Beschleunigungsmaßnahmen sind zwingend umzusetzen.

Sollten Gegensteuerungsmaßnahmen nicht wirken bzw. nicht ausreichen und betriebliche Maßnahmen nicht greifen, dann ist eine zeitliche Verschiebung des Baubeginns nicht vermeidbar.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

III. Strategische Ziele

Das Bauprogramm stellt eine erste Aktualisierung/Fortschreibung der Anlage II-10a der „Mobilitätsstrategie für Leipzig 2030 – Rahmenplan zur Umsetzung“ (VII-DS-00547-NF-01) dar. Die vorgenannte Vorlage zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie soll 2023 fortgeschrieben werden mit dem Ziel einer Beschlussfassung im Stadtrat Anfang 2024. Das ehemalige „Mittelfristige Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau 2013 – 2020“ mit seinen diversen Prioritätenlisten wird nicht weitergeführt. Mit der Vorlage VII-Ifo-07197 (Evaluierung des Mittelfristigen Investitionsprogrammes im Straßen- und Brückenbau 2013 – 2020) findet das mittelfristige Investitionsprogramm seinen Abschluss und wird in Form von aktualisierten Prioritätenlisten Eingang finden in die anstehende Fortschreibung der

„Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig –Rahmenplan zur Umsetzung“. Diese Fortschreibung/Aktualisierung enthält dann alle Maßnahmen des VTA, einschließlich des gegenständlichen Bauprogramms, mit einer entsprechenden Priorisierung.

Die Umsetzung des Bauprogramms trägt zur Untersetzung der strategischen Ziele „Nachhaltige Mobilität“, „Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität“ und „Leistungsfähige technische Infrastruktur“ bei. Darüber hinaus soll die termingerechte Einführung der neuen 2,40 m breiten Straßenbahngeneration durch Schaffung der infrastrukturellen Einsatzvoraussetzungen abgesichert werden.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Mit der Vorlage VII-DS-00547-NF-01-DS-06 „Gremienstruktur für den Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030“ wurde unter 2. ein Zeitplan für die Vorlage einer Re-Priorisierungsliste in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters bestätigt. Die notwendigen Abstimmungen zwischen den beteiligten Unternehmen der L-Gruppe und der Stadt verursachten dabei einen deutlich höheren Zeitaufwand.

Die Neubewertung der Verkehrsbaumaßnahmen wurde notwendig, um den ab 2025 vorgesehenen Einsatz der neuen Fahrzeuggeneration Straßenbahn NGT12+ abzusichern. Dabei wurden Flotteneinsatzkonzepte, Stand der Planung der Verkehrsbaumaßnahmen, Randbedingungen, Gegensteuerungsmöglichkeiten/Alternativen, usw. in Abstimmungen mit allen relevanten Bauherren berücksichtigt.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Die neue Straßenbahn-Generation der LVB und der Umbau des Gleisnetzes - Wirkungen und Wechselwirkungen

Die Leipziger Straßenbahn - Höchstleistungen im Umweltverbund

Die Leipziger Verkehrsbetriebe bereiten sich im Straßenbahnbereich seit Jahren zielstrebig auf den Einsatz von Fahrzeugen mit 2,40 Metern Wagenkastenbreite vor. Die neuen Fahrzeuge spielen eine Schlüsselrolle für die Attraktivität und die Leistungssteigerung des Leipziger ÖPNV in den kommenden Jahren und damit für eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030. Diese Strategie wiederum ist von zentraler Bedeutung für die angestrebte Verkehrswende im Kontext eines aktiven Gegensteuerns zum bereits eingetretenen und zum erwarteten Klimawandel. Der von den neuen Fahrzeugen erwartete Nutzen strahlt innerhalb der Teilziele nachhaltige Mobilität, Verbesserung der Umweltqualität und leistungsfähige technische Infrastruktur auf weite Bereiche der Stadtentwicklung aus.

Über Jahre hinweg gelang es den LVB, synchron mit dem deutlichen Wachstum der Leipziger Einwohnerschaft die Zahl der beförderten Fahrgäste zu steigern. Im Jahr 2018 wurde mit 156 Mio. Fahrgästen (darunter allein über 100 Mio. Straßenbahnfahrgäste) ein Höchststand in der jüngsten Zeit erreicht. Corona unterbrach mit 104 Mio. bzw. 102 Mio. Fahrgästen in den Jahren 2020 und 2021 vorübergehend die Kontinuität einer erfolgreichen Entwicklung der Fahrgastzahlen. Für 2023 gehen die Verkehrsplaner von 142 Mio. und für 2024 von 152 Mio. LVB-Fahrgästen und damit vom annähernden Erreichen der Vor-Corona-Zahlen aus.

Die Leipziger Straßenbahn als Hauptträgerin des ÖPNV in der Großstadt soll weiterhin den größten Anteil im Rahmen des Umweltverbundes der urbanen Mobilität bereitstellen. Eine pandemiefreie Gesamtsituation und einen positiven Bevölkerungstrend vorausgesetzt, gelten mittelfristig rd. 175 Mio. LVB-Fahrgäste pro Jahr als Zielmarke. Das dafür erforderliche Leistungsangebot und die berechnete Erwartung einer hohen Beförderungsqualität seitens der Fahrgäste setzt nicht zuletzt umfangreiche Beschaffungen moderner Straßenbahnen und eine adäquate Ertüchtigung des Gleisnetzes voraus. Ohne neue Fahrzeuge und damit

einhergehende aufgeweitete Gleistrassen ist die erwartete Leistungssteigerung nicht erreichbar.

Kurzcharakteristik der kommenden Fahrzeuggeneration der LVB

Seitens der LVB wurde im Jahr 2021 eine verbindliche Bestellung von 25 neuen Straßenbahn-Gelenkzügen "NGT12+" mit 45 Metern Wagenlänge ausgelöst. Die avisierten Niederflurfahrzeuge mit zwölf Achsen und einem Plus an Wagenkastenbreite werden durch das Herstellerkonsortium LEIWAG (Heiterblick GmbH und Kiepe Electric GmbH) gefertigt. Als Anlieferungstermin der ersten Fahrzeuge gilt Ende 2024. Der bisher vereinbarte Beschaffungszeitraum wird sich über mehrere Jahre erstrecken.

Darüber hinaus bestehen Lieferoptionen für weitere Fahrzeuge dieses Typs sowie für eine verkürzte Version NGT8+ mit 30 Metern Wagenlänge in den kommenden Jahren.

2,40 Meter Wagenkastenbreite der kommenden Straßenbahn-Generationen ermöglichen eine Steigerung der Platzkapazität in den Fahrzeugen um rund 25 Prozent und eine Beschleunigung des Fahrgastwechsels an den Haltestellen, woraus Vorteile für einen flüssigen Betriebsablauf resultieren. Verbunden damit ist ein Zugewinn an Beförderungskomfort und Angebotsqualität.

Mit ihren neuen Straßenbahnen verbessern die LVB einerseits das Mobilitätsangebot für die wachsende Stadtbevölkerung sowie für Pendler und weitere ÖPNV-Nutzer aus benachbarten Städten und Gemeinden, die an das Straßenbahnnetz angeschlossen sind. Zugleich schließt die kommende Fahrzeuggeneration ein, die ab Ende 1994 beschaffte, damals erste Generation von Niederflur-Straßenbahnen in Leipzig schrittweise abzulösen. Dieser Generationswechsel reift heran, weil trotz ständiger sorgfältiger Wartung die ersten Niederflurfahrzeuge inzwischen eine am Ende ihrer Nutzungsdauer kaum zu vermeidende Störanfälligkeit aufweisen, die nur mit einer aufwendigen Hauptuntersuchung zwecks befristeter Verlängerung des Einsatzzeitraums zu kompensieren wäre. Mit relativ hohen Investitionen würde lediglich ein überschaubarer Nutzen erreicht. Stattdessen enthält die Konzentration der Investitionsmittel auf eine neue, verbesserte Fahrzeuggeneration eine strategische Vorausschau. Sie ist ausführlich begründet und folgt sowohl finanziellen und ökonomischen als auch technischen Erwägungen.

Vergrößerung des Gleisachsabstands für sichere Begegnungen

Breitere Fahrzeugkästen sind mit einem neuen Lichtraumprofil verbunden. Richtschnur des für die geordneten NGT12+ ertüchtigten Netzes ist die durchgängige Vergrößerung des Gleisachsabstands von bislang 2,56 Metern auf mindestens 2,80 Meter als Grundvoraussetzung für sichere Begegnungen zweier Fahrzeuge der neuen Generation.

Um die neuen Fahrzeuge, deren Anlieferungstermin vertraglich vereinbart ist, zügig einsetzen zu können, sind vorgelagerte Änderungen und Anpassungen des vorhandenen Gleisnetzes der LVB zwingend erforderlich. Dieses Netz ist seit dem Beginn des Leipziger Straßenbahnbetriebs vor über 150 Jahren hinsichtlich seiner Ausdehnung und der Einbettung in urbane Strukturen und Funktionsräume historisch gewachsen. Es muss nunmehr zügig in Einklang mit dem technischen Fortschritt im Fahrzeugbereich und dem weiteren Wachstum einer modernen Großstadt gebracht werden.

Der geforderte und erwartete Qualitätssprung durch neue, breitere Fahrzeuge ist folglich nur realisierbar, wenn zuvor das Gleisnetz innerhalb des vorhandenen, immer intensiver genutzten Verkehrsraums einen adäquaten Änderungs- und Modernisierungsschub erfährt. Deshalb bestehen stringente, abgestufte bauliche, technische und betriebliche Abhängigkeiten, die sich im Rahmen des geplanten und genehmigten Mitteleinsatzes und der erforderlichen Reihenfolge kaum oder gar nicht umstellen lassen.

Die erforderliche, möglichst störungsfreie Netzwerkplanung und Wichtung aller Baumaßnahmen ist nur im abgestimmten, gemeinsamen Handeln zwischen den Trägern infrastruktureller Leipziger Großinvestitionen - dem Verkehrs- und Tiefbauamt, den LVB, der Netz Leipzig GmbH und den Kommunalen Wasserwerken - im Gesamtgefüge ihrer Abläufe und Prioritäten möglich. Wichtige Verkehrsbauvorhaben sollen deshalb einheitlich betrachtet

und als jeweils ein Projekt vorbereitet werden. Der zwecks Vermeidung teurer Mehrfach-Bauabläufe an derselben Stelle unbedingt gebotene Koordinations-Gesichtspunkt des Bau- und Investitionsgeschehens steckt folglich latent in allen nachfolgenden Darlegungen.

Ertüchtigte Trassen - Anforderungen und Einsatzplanungen für die neue Straßenbahn-Generation

Zwischen dem Ausbau des Leipziger Straßennetzes (einschließlich der Reparatur bzw. des Neubaus zahlreicher Brücken, die in vielen Fällen auch von Straßenbahnlinien genutzt werden) und der Beschaffung bzw. Anlieferung der neuen, 2,40 Meter breiten Straßenbahnen besteht eine außerordentlich enge technische, terminliche und organisatorische Verzahnung. Es ist deshalb wohl begründet, dass die LVB den praktischen **Einsatz ihrer neuen Straßenbahn-Generation in einer klaren Reihenfolge** auf den ausgebauten Trassen der **Linie 16, Messegelände - Lößnig, (2025)** sowie der **Linie 15, Miltitz - Meusdorf, (2026)** beginnen. Beide Linien durchqueren das Stadtgebiet im radialen Verlauf hoch frequentierter Verkehrsachsen. Fördermittelbescheide für die Instandsetzung mehrerer, durch intensiven Betrieb abgenutzter Trassenabschnitte beider Linien liegen vor; die entsprechenden Baumaßnahmen befinden sich im Beschluss- bzw. Realisierungsstadium.

Im **Jahr 2027** soll im Einklang mit fortlaufenden Fahrzeug-Anlieferungen die **Linie 11, Schkeuditz - Markkleeberg Ost**, sowie **2028** die **Linie 3, Knautkleeberg - Taucha**, auf den Betrieb mit NGT12+ umgestellt werden. Das entsprechende Terminraster für die erwähnten und die folgenden Jahre wurde 2020 vom Leipziger Stadtrat als konkrete Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen. Schrittweise soll damit das gesamte Leipziger Straßenbahnnetz mit 2,80 Meter Gleisachsabstand und folglich für den freizügigen Einsatz der neuen Straßenbahnen NGT12+ ertüchtigt werden.

Abstimmungsbedarf des komplexen Baugeschehens

Der urbane Verkehrswegebau in Leipzig bildet einen Schwerpunkt aller öffentlichen Bauaktivitäten. Aufgrund eines ganzen Ursachenbündels hat sich in der Betrachtung aller Abwägungs- bzw. Planungsprozesse der unabweisbaren Bauvorhaben seitens des Verkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig und der LVB gezeigt, dass der Termin für den durchgängigen Ausbau des Straßen- resp. des Trassennetzes, das 2,40 Meter breite Fahrzeuge aufnehmen kann, bis zum ursprünglich avisierten Jahr 2030 nicht erreichbar ist.

Nach reiflicher Abwägung aller infrage kommenden Gesichtspunkte und Einflussfaktoren ist nunmehr von einer Verlängerung dieses komplizierten Vorhabenbündels um etwa sieben Jahre, also bis zum Jahr 2037 auszugehen. Von diesem Zeitpunkt an muss der freizügige Einsatz des gesamten LVB-Fahrzeugparks mit 2,40 Metern Wagenkastenbreite und eine entsprechende Linienbefahrung auf sämtlichen Abschnitten des Streckennetzes möglich sein.

Diese aktualisierte Zielvorgabe besitzt eine hohe Bedeutung, um die für eine erfolgreiche Verkehrswende essentiellen und auf hohen Investitionen basierenden Vorzüge der neuen Straßenbahn-Generation vollumfänglich ausschöpfen zu können. Die angepasste Zeitschiene der vorgelagerten Investitionen in das Streckennetz der LVB erfordert eine aktualisierte Gesamtbewertung und Einordnung der umfangreichen Verkehrsbauvorhaben in der Stadt Leipzig.

Um den Termin 2037 eines Endausbauzustands des vorhandenen Straßenbahnnetzes zu halten kommt es auf eine verbindliche Abstimmung und aktualisierte Prioritätensetzung aller beteiligten Ämter, Planungsbüros, Unternehmen und der ausführenden Bau- und Ausrüstungsfirmen an. Hauptaufgabe und zentrale Herausforderung aller Verantwortungsträger wird sein, sämtliche anstehenden Bau- und Modernisierungsvorhaben dahingehend zu koordinieren, dass rechtzeitig durchgängige Trassen für einen reibungslosen und freizügigen Einsatz der neuen, 2,40 Meter breiten Fahrzeuge entstehen.

Es versteht sich, dass sämtliche Planungen für die drei neuen, ergänzenden Trassenbauvorhaben der LVB sowie für die Neutrassierung in Leipzig-Mockau als Ersatz für

die von einem Genehmigungsverbot bedrohte Streckenführung durch die Kieler Straße von vornherein auf der Basis des 2,80 Meter messenden Gleisachsabstands ausgeführt werden. Immerhin handelt es sich bei den Neubauten

- Südsehne von Leipzig-Grünau bis zum Zentrum-Südost
- Straßenbahnanbindung des S-Bahnhofs Leipzig-Wahren und
- Erschließung der Ortslage Thekla bis zum Ringschluss am Technischen Zentrum der LVB

um neue Trassenvorhaben zwischen aufkommensstarken Quell- und Zielgebieten der Fahrgastströme im Leipziger Straßenbahnverkehr, die auf hohe Leistungsfähigkeit ausgelegt sein müssen.

Mögliche Vorsorge für Abweichungen von der Ideallinie

Sollten einzelne geplante Verkehrsbaumaßnahmen nicht im bevorstehenden, ungefähr 13 Jahre umfassenden Zeitraum abgeschlossen werden, d. h. werden nebeneinander liegende Gleise nicht rechtzeitig auf den neuen, zwingend erforderlichen Gleisachsabstand von 2,80 Metern gebracht, so sind auf den betreffenden Trassenabschnitten Begegnungen zweier Fahrzeuge der neuen Generation nicht möglich. In diesem Fall würde ein temporärer Anpassungskompromiss beim Einsatz der neuen Fahrzeuge darin bestehen, bis zum durchgängigen Ausbau der aufgeweiteten Trassen einzelne, speziell mit Lichtsignalen geregelte Ausweich- und Begegnungsabschnitte mit dem größeren, endgültigen Gleismittenabstand einzurichten, auf denen Begegnungen der neuen Fahrzeuge möglich wären. Der daraus resultierende Betriebsablauf würde sich ähnlich wie in den Ausweichabschnitten auf einzelnen eingleisigen Außenästen im Streckennetz der LVB gestalten - und ausschließlich auf solchen Außenästen mit geringerer Bedienungsfrequenz wäre eine solche von vornherein kompromissbehaftete Betriebsgestaltung auch umsetzbar und verkehrsorganisatorisch vertretbar.

Je zentrumsnäher die Strecken liegen und je intensiver die Linienbündel miteinander verflochten und die Fahrpläne vertaktet sind, desto mehr ist ein Interim mit Ausweichabschnitten ausgeschlossen. Das inhärente Risiko wechselseitiger, kumulierter Verzögerungen im Betriebsablauf, die sich in Verspätungen, Anschlussverlusten und sinkender Fahrgastzufriedenheit niederschlagen würden, wäre mit zunehmender Zentrumsnähe und Verkehrsdichte unverhältnismäßig groß.

In jedem Falle wäre die Einrichtung vorübergehender Ausweichabschnitte (vor der durchgängigen Herstellung des neuen Gleismittenabstands) jedoch mit zusätzlichen Kosten für die Herstellung der Interimslösung mit ihrer speziellen Signalisierung verbunden.

Eine damit in engem Zusammenhang stehende Begleit-Anforderung beinhaltet, parallel zu den Arbeiten auf den Hauptverkehrsachsen eine Reihe von abzweigenden bzw. zulaufenden Trassenabschnitten benachbarter Linien ebenfalls zügig auf den in Zukunft erforderlichen Gleisachsabstand auszubauen, um im Falle von Betriebsstörungen operativ handeln und vorübergehend einen uneingeschränkten Umleitungsverkehr mit bereits eingesetzten 2,40 Meter breiten Fahrzeugen einrichten zu können, der negative Folgewirkungen für das gesamte Betriebsgeschehen minimieren soll. Dies betrifft zum Beispiel den Ausbau der Käthe-Kollwitz-Straße, die im Falle von Betriebsstörungen in der stark befahrenen Jahnallee zusammen mit der Friedrich-Ebert-Straße eine wichtige Umleitungsoption zwischen Goerdelerring und Waldplatz erschließt. Ein weiterer wichtiger betrieblicher Aspekt stellt die Erreichbarkeit des Technischen Zentrums Heiterblick dar.

Magistrale der Leipziger Straßenbahn-Zukunft

Der heranrückende Einsatzbeginn der neuen Leipziger Straßenbahn-Generation mit 2,40 Metern Wagenkastenbreite bietet vielfältige Vorteile für die ÖPNV-Nutzer, aber auch in betrieblicher Hinsicht. Verbunden damit ist nicht nur die verkehrspolitisch angestrebte anteilmäßige Neuverteilung der einzelnen Arten und Bereiche des Leipziger Stadtverkehrs im knapper werdenden öffentlichen Verkehrsraum zugunsten des Umweltverbands auf der Basis einer qualitativen Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsangebots. Dafür ist ein

zweifelloser hoher, aber wirkmächtiger Investitionsaufwand am Schnittpunkt von Eigenmitteleinsatz der LVB, kommunalen finanziellen Zuwendungen und öffentlicher Förderung erforderlich.

Das Gelingen der komplexen Herausforderungen hängt von der engen terminlichen Verzahnung zwischen der Anlieferung der bestellten innovativen Fahrzeuggeneration und der Fertigstellung durchgängiger Trassenkorridore mit 2,80 Metern Gleisachsabstand ab.

Das Verkehrsbaugeschehen auf wichtigen Leipziger Straßenbahntrassen erfordert neue gewichtete Prioritäten im Einklang mit der Entwicklung der Einwohnerzahl und der ausgewogenen stadträumlichen Entwicklung. Ziel ist, mit dem schrittweisen Ausbau des ertüchtigten Liniennetzes der Straßenbahn bis zum zeitlich gestreckten Endtermin 2037 eine wichtige, zukunftsfeste Kreislauffunktion für ein zuverlässiges Funktionieren des gesamten städtischen Organismus sicherzustellen.

Die bezweckten positiven Wirkungen beim Einsatz der neuen Fahrzeuge für den Fahrgastkomfort, den Verkehrsfluss und die Fahrzeugdisposition sollen durch koordinierte Investitionsabläufe zwischen allen Beteiligten so früh wie möglich und nicht erst gegen Ende des avisierten Planungs- und Bauprogramms der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur erreicht werden.

2.2 erforderliche Planungszeiträume

Für die bereits begonnenen Projekte erfolgte eine Überprüfung des noch notwendigen Planungszeitraumes bis zum Baubeginn durch die Gesamtprojektleiter. Notwendige Neueinordnungen von Projekten wurden für die nächsten 5 Jahre bis zum Jahr 2028 verbindlich vorgenommen.

Für das weitere Vorgehen der vorerst unverbindlichen Neueinordnung von noch nicht begonnenen Projekten ab 2029 bedurfte es einer Bewertung und Definition des notwendigen Planungszeitraumes. Die vier Bauherren haben diese drei folgenden Zielvorgaben bestätigt. Dazu haben die Fachexperten der Bauherren ambitionierte Zielvorgaben erstellt, die im weiteren durch ein Fachexpertenteam, zusammengesetzt aus den Projektleitern der vier Bauherren und mit dem seit Anfang Mai 2023 verfügbaren externen Programmsteuerer prozessual und zeitlich zu hinterlegen und zu optimieren ist. Dazu ist der vorliegende Musterrahmenterminplan zeitnah zu überarbeiten.

- **Zielvorgabe 1:** Die Einordnung von neu zu beginnenden Maßnahmen erfolgt bei Notwendigkeit einer Phase Null und eines VgV-Verfahrens mit einem **Planungszeitraum von 7 Jahren und 6 Monaten**.

- **Zielvorgabe 2:** Die Einordnung von neu zu beginnenden Maßnahmen erfolgt ohne eine Phase Null und mit einem VgV-Verfahren mit einem Planungszeitraum von **6 Jahren und 9 Monaten**.

- **Zielvorgabe 3:** Ziel ist ein **Baustart von max. 6 neuen Verkehrsprojekten pro Jahr** im Stadtgebiet, um die notwendigen Umleitungen und Verkehrsbeeinträchtigungen beherrschbar zu gestalten.

Die ambitionierte Zielvorgabe für den zukünftigen Planungszeitraum erfolgt unter nachfolgenden Prämissen:

- Durch die eingeführte Gremienstruktur für komplexe Verkehrsvorhaben (Steuerungsgruppe Infrastruktur Team Komplexmaßnahmen, Eskalationsteam, Lenkungsgruppe) wird erwartet, schnellere Entscheidungen über die Laufzeit eines Projektes zu erwirken und bei notwendigen Vorlagen zum Projekt frühzeitig Projektbehinderungen durch Dissense zu beseitigen.
- Durch die als Pilotprojekt sich in Arbeit befindliche Phase Null (Planungsvorbereitung

integrierte städtebauliche und verkehrliche Zielsetzungen) bei der Georg-Schumann-Straße werden Synergieeffekte hinsichtlich der frühzeitigen Beteiligung (Politik, Öffentlichkeit, etc.) und damit der Akzeptanz vor allem in der Durcharbeitung der Vorplanung und der Variantenfindung erwartet. Durch die Schaffung einer Verbindlichkeit der Phase Null (Stadtratsbeschluss) kann der Beschluss zur Vorplanungsvariante entfallen.
- Zur besseren Zusammenarbeit der Bauherren wurde auf der Plattform der LVB ein Sharepoint (Mobilstrat) eingerichtet, der die Projektarbeit der Gesamtprojektleiter (GPL) und Teilprojektleiter (TPL) effizienter gestaltet.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Prämissen wurden folgende Planungszeiträume als ambitioniertes Ziel eingeschätzt:

Die technische Planung der Leistungsphasen 1-7 bis zum Baubeginn, einschließlich des Planfeststellungsverfahrens (ca. 1 Jahr) und des Ausschreibungsverfahrens (ca. 6 Monate), aller Abwägungs- und Prüfprozesse sowie der Schaffung der Finanzierungssicherheit wird mit 6 Jahren beziffert. In der Regel wird ein VgV-Verfahren notwendig sein, das mit 6 Monaten veranschlagt wird. Für die vorgeschaltete Phase Null (Stufe 2 oder 3) wird ca. 1 Jahr bis zur Herstellung einer Verbindlichkeit erwartet. Damit ergibt sich ein Planungszeitraum von **7 Jahren und 6 Monaten**.

Ohne eine Phase Null (nur Stufe 1) werden 3 Monate vor/für den technischen Projektstart veranschlagt. Der Entfall der Phase Null wird hier kompensiert durch eine städtebauliche und gestalterische Begleitung durch das Stadtplanungsamt oder ein beauftragtes Ingenieur- oder Architekturbüro. Insoweit ergibt sich dann für ein Projekt ohne die Phase Null ein Planungszeitraum von **6 Jahren und 9 Monaten**.

Diese Zielvorgabe ist durch die Überarbeitung/Optimierung des „Musterrahmenterminplanes“ zu untersetzen und fortzuschreiben. Der „Musterrahmenterminplan“ beinhaltet alle Prozesse und Abhängigkeiten sowie die notwendige Dauer der jeweiligen Projektschritte aller vier Bauherren, der sich vom Projektstarttermin mit einer vorgelagerten Phase Null, Beschaffung der Ingenieurleistung über ein VgV Verfahren, ein Planfeststellungsverfahren, Beschlussvorlagen für die Bestätigung der Variante der Vorplanung sowie der Vorlage zum Bau- und Finanzierungsbeschluss, einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren sowie die zu erstellenden Planungsleistungen der Leistungsphasen 1-7 der HOAI bis zu einem Baubeginn erstreckt.

2.2.1 Erläuterung Bedeutung der Phase Null

Die Phase Null ist dem technischen Planungszeitraum (Leistungsphase 1-7 der HOAI) vorgeschaltet und benötigt einen Zeitbedarf von ca. 1 Jahr. Als Pilotprojekt wurde die Phase Null für den Abschnitt der Georg-Schumann-Straße von Faradaystraße bis zur Linkelstraße federführend durch das Stadtplanungsamt gemeinsam mit den beteiligten Bauherren und den Fachämtern durchgeführt. Dieser Abschnitt beinhaltet mehrere Verkehrsprojekte.

Die Phase Null verfolgt den Zweck, die Bedarfe für eine Planung festzustellen. Orientierung zum Ablauf und zur Methodik bieten u.a. die DIN 18205 Bedarfsplanung im Bauwesen, das FGSV-Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse“ (EVP) und der BSVI Leitfaden „Zeitgemäß planen -interdisziplinär und kommunikativ-“. Mit Blick auf die mittlerweile regelmäßig eintretenden Verzögerungen des technischen Planungsprozesses durch Grundsatzdiskussionen und ungelöste bzw. nicht erkannte Zielkonflikte bei Durcharbeitung der Leistungsphasen 1-7 der HOAI und in der folgenden Beteiligung des politischen Raumes, soll die Phase Null ein Instrument sein, die Bedarfe und Planungsziele fachübergreifend gemeinsam und frühzeitig, d. h. vor Beginn der Planung, zu klären.

Schwerpunkt des integrativen fachübergreifenden Prozesses ist die Identifikation der Zielkonflikte und deren Auflösung durch entsprechende Lösungsansätze. Bezogen auf die Gestaltung von Straßen ist in der Phase Null die zentrale Frage zu klären, wie der Straßenraum zwischen den verschiedenen Anforderungen aufgeteilt werden soll.

Der übergeordnete Anspruch ist es, einen lebenswerten, multifunktionalen Straßenraum zu schaffen. Mit Blick auf das Gesamtziel der Integrierten Stadtentwicklung, „Leipzig wächst nachhaltig“ bedeutet dies, Anforderungen an Umwelt und Teilhabe, die bisher und mitunter zu spät im Planungsprozess betrachtet wurden oder insgesamt unterrepräsentiert waren, von vornherein bei der Straßenraumaufteilung mitzudenken. Deshalb sind die Lösungsansätze für die Aufteilung des Straßenraums auch mit einem Gesamtblick auf alle städtischen strategischen Ziele und Konzepte für den öffentlichen Raum zu entwickeln. Orientierung bietet die in der Steuerungsgruppe „Aufteilung des Verkehrsraums“ entwickelte Matrix. Diese enthält – aufgeteilt in die gleich zu gewichtenden Bereiche Verkehr, Umwelt, Städtebau, Teilhabe, Wirtschaftlichkeit – detaillierte Ziele für den Straßenraum. Durch die Ableitung der Straßenraumaufteilung kann an Hand der Matrix jetzt nachgewiesen werden, dass die Lösungsansätze konform zur übergeordneten Zielstellung sind. Je nachdem, wie bei der Straßenraumaufteilung die strategischen Ziele ausbalanciert werden, unterscheiden sich die Lösungsansätze im Grad der Zielerfüllung. Dies wird durch die Bewertung von Kriterien in der Matrix ermittelt und graphisch dargestellt. Nach der fachlichen Arbeitsphase, in der ein optimaler Lösungsansatz für die Straßenraumaufteilung ermittelt wurde, ist die Verbindlichkeit nach innen, d. h. zwischen den Fachbereichen, einzuholen, aber auch nach außen. Das Einholen der Verbindlichkeit nach außen umfasst zum einen die Beteiligung der politischen Gremien, zum anderen die Beteiligung der Bürger.

Als Gremien werden der Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau sowie der zeitweilig beratende Ausschuss Verkehr und Mobilität beteiligt sowie der Stadtrat. Das Ergebnis der Phase Null soll durch die Einholung eines Stadtratsbeschlusses die notwendige Verbindlichkeit nach innen und außen schaffen. Ebenso wie bei der Einholung der inneren Verbindlichkeit über die Gremienstruktur (Steuerungsgruppe, Eskalationsteam, Lenkungsgruppe) für Komplexe Verkehrsbauprojekte mit verkürzten Prozessen, wird auch bei der äußeren Verbindlichkeit der Ansatz einer Beschleunigung verfolgt. D. h. es werden schwerpunktmäßig die Gremien beteiligt, die sich mit Verkehr und Bau befassen. Der Stadtratsbeschluss zur Phase Null gibt den Bauherren die Sicherheit, dass Konsens zur Aufteilung des Straßenraums besteht und somit die Planungs- und Bauaufgabe in diesem konkret umrissenen Rahmen zu absolvieren ist. Um den Planungsprozess durch die Phase Null nicht zu verlängern, soll der bisher eingeholte Beschluss zur Bestätigung der Vorzugsvariante der Vorplanung zukünftig entfallen. Fachlich ist dies auch nicht mehr nötig, da die Aufteilung des Straßenraums ja bereits vor Planungsbeginn in der Phase Null geklärt wurde.

Durch die Beteiligung der Bürger soll die Akzeptanz der Planungsergebnisse erhöht werden und gleichzeitig die Kommunikation zwischen den Bauherren ab der Phase Null bis zur Ausführung starten. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen in die fachliche Betrachtung ein, so dass die zu beschließende Aufteilung des Straßenraums die Bedarfe der Fachebene, des politischen Raumes und der Betroffenen vor Ort in der Phase Null frühzeitig zusammengeführt werden.

Die Methodik des Pilotprojektes der Phase Null soll bei weiteren Verkehrsprojekten wie u.a. der Dresdner Straße angewendet werden und deutliche Synergieeffekte für die weitere technische Planung hervorbringen.

2.2.2 Fokusprojekte/Schlüsselprojekte

Bei einigen komplexen Verkehrsprojekten ergeben sich nach heutigem Bearbeitungsstand und nach den aktuellen Rahmenbedingungen Projektlaufzeiten, die nicht mit der beabsichtigten Linieninbetriebnahmekonzeption der LVB einhergehen. Insoweit sind diese Projekte als sehr zeitkritisch einzustufen. Diese Projekte sollen als technische „Fokusprojekte“ zur Zielerreichung beschleunigt werden. Um diese Beschleunigung zu erreichen, bedarf es einer zeitnahen Überprüfung der Organisationsstruktur und die Absicherung von kurzen Entscheidungswegen.

Für die „Fokusprojekte“ ist eine gemeinsame Schwerpunktsetzung der vier Bauherren erforderlich.

Ausschließlich für die Fokusprojekte gilt:

- Verzicht auf eine "klassische" Ämterbeteiligung mit anschließendem Abwägungsverfahren in der Vorplanung.
- Stattdessen wird das Verfahren durch ein zeitlich stark eingekürztes Verfahren mit dem Arbeitstitel "Planungswerkstatt" eingeführt. Die Planungsentscheider werden in einem Workshop-Verfahren über eine Vorzugsvariante zur Vorplanung abschließend entscheiden.
- Damit verbunden wird der Verzicht auf die Einholung eines Vorplanungsbeschlusses (ohnein nicht Bestandteil der Hauptsatzung) sein.
- Durchführung der Planungswerkstatt in Anlehnung an das Verfahren der Vorplanung auch für die Abwägungsprozesse in der Entwurfsplanung
- Verzicht auf Einholung eines formalen Beschlusses zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens (ohnein nicht Bestandteil der Hauptsatzung, die Durchführung des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens ist davon unberührt) durch die Ratsversammlung.
- Zusätzlich zu den genannten Beschleunigungsmaßnahmen sind in den einzelnen Fokusprojekten Einzelfalllösungen denkbar.

Folgende Projekte sind als Fokusprojekte definiert:

- **Fokusprojekt Null – Paket von 5 Maßnahmen - Phase Null:**

Ziel: Die Bearbeitung der Phase Null für diesen Straßenraum ist sofort zu starten, um die Basis für den sich nach Beendigung der Phase Null (Dauer ca. 1 Jahr) anschließenden Planungsstart der technischen Planung LP 1-6 der 5 Projekte abzusichern bei einem Bauzielzeitraum 2029/2030. Die Verantwortung für die Phase Null liegt beim Stadtplanungsamt.

i-34 Kohlgartenstraße, Rosa-Luxemburg-Straße bis Dresdner Straße
i-44 Dresdner Straße, Kohlgartenstraße bis Wurzner Straße
i-54 Dresdner Straße, Inselstraße bis Lange Straße
i-37 Riebeckstraße/Breite Straße, HS Breite Straße
i-49 Riebeckstraße, Witzgallstraße bis Stötteritzer Straße

- **Fokusprojekt 1 – technische Planung:**

i-26 Käthe-Kollwitz-Straße, HS Marschner Straße und Ferdinand-Lassalle-Straße bis Klingerweg (einschließlich Ersatzneubau Klingerbrücke und Marschnerbrücke)

Bauziel: Die Vorgabe ist ein Baubeginn in 2027 zu erreichen. Die bauliche Realisierung der Brückenbauwerke wird ab 2029 durchgeführt.

- **Fokusprojekt 2 – technische Planung:**

i-21 Knoten Torgauer Platz, Torgauer Straße/Eisenbahnstraße/Wurzner Straße

Bauziel: Die Vorgabe ist ein Baubeginn in 2026 zu erreichen bei einem Bauzeitraum 2026 bis 2027

- **Fokusprojekt 3 - Paket von 4 Maßnahmen – technische Planung:**

i-22 Georg-Schumann-Straße, Böhmestraße bis Delitzscher Straße (Chausseehaus)

i-29 Georg-Schumann-Straße, Am Viadukt bis Linkelstraße

i-27 Georg-Schumann-Straße, Wiederitzscher Straße bis S-Bahnbrücke

i-41 Georg-Schumann-Straße, Kirschbergstraße bis Am Viadukt

Bauziel: Die Vorgabe ist ein Baubeginn für alle vier Maßnahmen in 2026 zu erreichen bei einem Bauzeitraum 2026 bis 2027

Von Seiten der Stadt Leipzig besteht für i-29 kein Mitbaubedarf. Die Realisierung kann gemeinsam mit i-41a realisiert werden.

Bei i-41 ist eine Interimslösung zu schaffen. Sie wird unter der Bezeichnung i-41a geführt und beinhaltet die Achsaufweitung als alleinige Maßnahme zur Streckenerüchtigung.

Die Umsetzung von i-41 wird zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.

- **Fokusprojekt 4 – Paket von 2 Maßnahmen – technische Planung:**

i-43 Zschochersche Straße, Antonienstraße (Adler) bis Felsenkeller in mehreren Abschnitten und

i-28 Knoten Felsenkeller und Karl-Heine-Straße bis Kolbestraße (beide Projekte werden als ein Projekt geplant)

Bauziel: Die Vorgabe ist ein Baubeginn in 2027 zu erreichen bei einem Bauzeitraum 2027 bis 2028

Projektstatus:

- der aktuelle Terminplan erreicht einen frühesten Baubeginn in 10/2028, zielführend ist ein Baubeginn ab 3/2029 nach der Winterpause
- die Vorplanung läuft, Ziel ist Fertigstellung der Varianten und Ämterbeteiligung in 10/2023

Maßnahmen:

- Beschleunigungsmaßnahmen sind zu ergreifen, Gegensteuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
- Weitere Abstimmungen zur Bautechnologie (4 Bauabschnitte) sind zu führen
- Teilung des Planfeststellungsverfahrens in vordringliche Abschnitte
- Fachexperten mit externer Unterstützung arbeiten an einer Optimierung des Rahmenzeitplanes und der Bautechnologie

- **Fokusprojekt 5 – technische Planung:**

i-36 Hallesche - Straße, Auenblickstraße bis Stahmelner Allee

Bauziel: Die Vorgabe ist ein Baubeginn in 2026 zu erreichen bei einem Bau in 2026. Der betreffende Abschnitt befindet sich in Seitenlage zur eigentlichen Fahrbahn. Eine Achsaufweitung ist ohne Mitbau VTA möglich.

Projektstatus:

- mit der technischen Planung LP 1-6 wurde noch nicht begonnen

Maßnahmen:

- Sofortiger Projektstart notwendig
 - Bauumfang VTA Mitbau ist zu klären
 - Erstellung Rahmenterminplan
 - Beschleunigungsmaßnahmen sind zu ergreifen, Gegensteuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
- **Fokusprojekt 6 – Paket von 2 Maßnahmen - technische Planung (ohne Mitbau VTA):**

i-40 Schkeuditz, Leipziger Straße, Altscherbitzer Straße bis Alte Straße

i-46 Taucha, Leipziger Straße, HS Freiligrathstraße, Th.-Körner-Straße und Endstelle

Bauziel: Die Vorgabe ist ein Baubeginn in 2028 zu erreichen bei einem Bau in 2028, das VTA baut nicht mit, da die Bereiche außerhalb des Stadtgebietes Leipzig verortet sind.

Projektstatus:

- Mit der technischen Planung LP 1-6 wurde noch nicht begonnen

Maßnahmen:

- Sofortiger Projektstart notwendig
- Erstellung Rahmenterminplan
- Beschleunigungsmaßnahmen sind zu ergreifen, Gegensteuerungsmaßnahmen sind zu prüfen

2.3 Vorschlag möglicher Gegensteuerungsmaßnahmen:

Durch Gegensteuerungsmaßnahmen soll erreicht werden, das Bedarfsziel der LVB wieder zu erreichen und z.B. zwingend aufwändige Instandhaltungen der Gleisanlagen bei einer Nichtzielerreichung zu vermeiden. Diese Maßnahmen müssen hinsichtlich der bestehenden Risiken genau abgewogen werden; ihre nachfolgende Aufzählung muss nicht abschließend sein. Die Anwendung ist jeweils durch den Gesamtprojektleiter zu prüfen und mittels einer Entscheidungsvorlage über die Gremienstruktur zu bestätigen.

- Anpassung des Projektumfangs (räumliche Reduzierung des Projekts nur auf den erforderlichen technischen Ausbau – weglassen von städtebaulich bzw. gestalterischen zusätzlichen wünschenswerten Maßnahmen), Risiko: Andere Auffassungen aus der Politik/Stadtbezirksbeirat/Ortschaftsrat zu erwarten
- Auflösung der Komplexmaßnahme, Realisierung nur des Projektteils Gleisachsaufweitung / Barrierefreiheit und Verschiebung der Maßnahmen der Stadt und ggf. auch der Versorgungsunternehmen auf einen späteren Zeitpunkt, Risiko: möglicher Entfall von Fördermitteln bei LVB
- Verkürzung des Zeitraums von Entscheidungen zum Projekt, aktive Nutzung der vom Oberbürgermeister beschlossenen Gremienstruktur, Eskalierung über Steuerungsgruppe, Eskalationsteam, Lenkungsausschuss, Risiko: keins
- Beschleunigungsmaßnahmen zur Bauzeitverkürzung in der laufenden Bauausführung (Erhöhung des Personal- und Maschineneinsatz der beauftragten Baufirma), Risiko: deutliche Mehrkosten
- Vertragliche Vorgabe einer deutlich verkürzten Bauzeit, Risiko: höhere Angebotspreise (Mehrkosten), Auswahl leistungsfähiger AN geringer, keine Pufferzeiten mehr dadurch Gefahr eines gestörten Bauablaufs
- Erhöhung des Ressourceneinsatzes „Personal“ (Erhöhung der Planungskapazitäten)

- Erhöhung des Ressourceneinsatzes „Finanzen“ und damit Start/Realisierung von weiteren Projekten bzw. Absicherung von Kostenerhöhungen aus Submissionen
- Erhöhung des Ressourceneinsatzes „Zeit“ und damit Verschiebung des geplanten Baubeginns, Risiko: ggf. Entfall Fördermittel LVB und Nichterreichung/Verschiebung des Planungszieles Befahrbarkeit für 2,40m breite Straßenbahnen
- Verkürzung der Planungszeit durch Überlagerung von Prozessen: Hier: Start der Phase Ausführungsplanung parallel zum Beginn des Planfest-stellungsverfahrens, Risiko: Nachträgliche Änderung der Ausführungsplanung aufgrund von Einwendungen/Klagen im Planfeststellungsverfahren – keine Berücksichtigung in der Ausschreibung mehr – Mehrkosten durch Nachträge
- Verkürzung der Planungszeit durch Überlagerung von Prozessen: Hier: Start der Phase Ausschreibung auf der Planungsqualität einer abgeschlossenen Entwurfsplanung schon mit Beginn der Phase Ausführungsplanung (ohne Vorliegen einer abgeschlossenen Ausführungsplanung), Risiko: Änderungen in der Ausführungsplanung – Mehrkosten durch Nachträge
- Verkürzung der Planungszeit durch Entfall der Vorlage für den Stadtrat zum Variantenentscheid zur Vorplanung und Aufnahme der Thematik in die später zu erstellende Vorlage für den Stadtrat (Bau- und Finanzierungsbeschluss) oder Zwischenschritt: statt einer Beschlussvorlage für den Stadtrat nur eine Infovorlage für den Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau und damit Beteiligung der Politik, Risiko: politische Diskussion/Änderungsanträge in den Gremien zu den Vorplanungsvarianten, größerer Zeitbedarf für den Vorlagendurchlauf bis zum Stadtratsbeschluss
- Verkürzung der Planungszeit durch Entfall des Stadtratsbeschlusses zur Beantragung des Planfeststellungsverfahrens, Ersatz durch Verwaltungshandeln, Risiko: keins
- Verkürzung der Planungszeit durch Entfall der Vorlage für den Stadtrat zum Variantenentscheid zur Vorplanung, nur bei Vorliegen eines verbindlichen Stadtratsbeschlusses zur Phase Null und Herbeiführen eines Bau- und Finanzierungsbeschlusses, Risiko: gering, da politische Diskussion und Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge der Phase Null geführt wurden

Eine weitere mögliche Option kann das Vorziehen der Gleisachsaufweitung (ohne die Herstellung von barrierefreien Haltestellen) und die Realisierung der „restlichen“ Verkehrsbaumaßnahme zu einem späteren Zeitpunkt und damit eine Entkoppelung der Gleisbaumaßnahme von der Straßenbaumaßnahme sein. Der Zustand, dass dann das vorgezogene Gleis gleich in der finalen Endlage (Risiko Haltestellenlage, Querschnittsaufteilung, Knotenpunkte, Höheneinordnung) liegt, wird eher nicht eintreten. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Gleislage noch einmal verändert werden muss. Damit verbunden ist dann das Risiko, erhöhte finanzielle Aufwendungen zu tragen, da der Gleisbau nur einmal förderfähig ist.

Die notwendigen möglichen Gegensteuerungsmaßnahmen sind vom Gesamtprojektleiter der Komplexbaumaßnahme zu prüfen und mittels einer Entscheidungsvorlage (mit Lösungsvorschlag) über die Eskalationsschiene: 1. Steuerungsgruppe Infrastruktur Komplexmaßnahmen, 2. Eskalationsteam, 3. Lenkungsgruppe zum Beschluss zu bringen. Über die Verschiebung der Bauzeit als letzte Option kann nur die Lenkungsgruppe

entscheiden.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Die Maßnahmenliste II-10a umfasst insgesamt 70 Maßnahmen (i-1 bis i-70). Folgende Maßnahmen wurden schon realisiert oder befinden sich im Bau. Die ersten fünf Maßnahmen sind gebaut und werden in dem Bauprogramm nicht mehr mit aufgeführt.

i-1: Bornaische Straße (Wiedebachplatz bis Ecksteinstraße) - gebaut

i-2: Knoten Haltestelle Goerdelerring - gebaut

i-3: Rosa-Luxemburg-Straße (Hahnekamm bis Eisenbahnstraße) - gebaut

i-4: Knoten Adler (Kreuzung Dieskaustraße/Antonienstraße) – gebaut

i-6: Ratzelstraße (Diezmannstraße bis Schönauer Straße) – gebaut

Im Bau befinden sich folgende Maßnahmen:

i-8: Waldstraße (Waldplatz bis Primavesistraße, einschließlich Gleisschleife Sportforum Ost) – Bau 10/2022 bis voraussichtlich 2/2024

i-14: Wiedebachstraße/Arno-Nitzsche –Straße, Bornaische Straße-Frohburger Straße – Bau 03/2023 bis 11/2023

i-15: Gorkistraße, Ossietzkystraße – Kohlweg und Volksgartenstraße, Löbauer Straße – Bau 3/2023 bis 12/2024

Die Realisierung der verbleibenden 64 Verkehrsbaumaßnahmen bis i-70 erstreckt sich abweichend von der Maßnahmenliste II-10a nunmehr über einen Zeitraum von 2023 bis zum Jahr 2037. Die Reihenfolge der Realisierung bestimmt die geplante Inbetriebnahme der einzelnen Straßenbahnlinien für die Befahrung mit breiteren Straßenbahnen. Bei einer Nichterreichung der Bedarfsziele ist dann die geplante Inbetriebnahme der betroffenen Linie für die neuen Straßenbahnen nicht bzw. erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Das Bauprogramm ist aus der Anlage 1 (Bauprogramm) ersichtlich. Eine Visualisierung der einzelnen Baumaßnahmen sowie die Reihenfolge der fertiggestellten Achsaufweitungen auf den jeweiligen Linien beinhaltet die Anlage 2.

Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben des Bauprogramms ist fortlaufend und regelmäßig anhand der Statusermittlungen der Einzelprojekte zu prüfen. Sollten sich Abweichungen abzeichnen, sind diese frühzeitig zu bewerten und ggf. Gegensteuerungsmaßnahmen zu ermitteln und gemeinsam innerhalb der Gremienstruktur zu beschließen.

4. Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzmittel des VTA für die zu realisierenden Maßnahmen aus hier vorgelegten Bauprogramm wurden im Doppelhaushalt 2023/2024 eingeordnet. Bei Kostenerhöhungen sind diese Mehrkosten innerhalb des Budgets des VTA über die gegenseitige Deckungsfähigkeit zu kompensieren. Für die mittelfristige Finanzplanung ab dem Haushaltsjahr 2025 sind die in 2024 zu erstellende Untersetzung der Baukosten einschließlich der Fördermitteleinnahme in den Jahresscheiben 2025 bis 2037 zu präzisieren.

Die benötigten Finanzmittel für die Bauherren der L-Gruppe, hier die Leipziger Verkehrsbetriebe, die Leipziger Wasserwerke und Netz Leipzig, sind in die jeweiligen Wirtschaftspläne einzustellen.

Insgesamt ist von vorläufigen Gesamtkosten (Kostenschätzung aller vier Bauherren) für die Umsetzung der Verkehrsbaumaßnahmen der Re-Priorisierungsliste i.H.v. **ca. 1.071 Mio. Euro** für den Zeitraum 2023 bis 2037 auszugehen. Diese Finanzinvestition ist für alle Bauherren eine große Herausforderung. Diese Gesamtkosten teilen sich auf die vier Bauherren wie folgt auf.

Leipziger Verkehrsbetriebe (ca. 475 Mio. Euro):

Die Neufassung des GVFG-Bundesprogramm 2021-2025 generiert jährlich deutschlandweit Fördermittel ab 2021 von 1.000 Mio. Euro und ab 2025 von 2.000 Mio. Euro für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben. Die Leipziger Verkehrsbetriebe können für die Umsetzung der Komplexbaumaßnahmen aus der Re-Priorisierungsliste eine bis zu 85% -ige Förderung (75% Bundes GVFG und 10% durch den Freistaat) erlangen. Damit kann sich der Eigenanteil der Leipziger Verkehrsbetriebe auf 15% Eigenmittel reduzieren. Der Finanzbedarf der LVB beläuft sich auf ca. 475 Mio. Euro bei einer ermittelten Fördermitteleinnahme von ca. 340 Mio. Euro und einem verbleibenden Eigenmittelbedarf von ca. 135 Mio. Euro.

Verkehrs-und Tiefbauamt (ca. 428 Mio. Euro):

Das VTA kann Fördermittel aus der Neufassung der RL-KStB (Richtlinie des sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger), die demnächst vorliegen soll, Fördermittel beantragen bzw. erhält eine pauschale Zuwendung von max. 5 Mio. Euro/Jahr für alle Maßnahmen. Damit sind die Fördermittel für das VTA nur begrenzt verfügbar. Der aufzubringende Eigenanteil steigt mit der Anzahl der zu realisierenden Maßnahmen. Hier besteht jetzt schon ein finanzielles Risiko für die insgesamt zu tätigen Ausgaben von ca. 428 Millionen Euro bis 2037. Eine mögliche Fördermitteleinnahme nach der noch zu beschließenden RL-KStB wird vorläufig angenommen und würde bei förderfähigen Kosten von 70% und einer Förderquote von 60% bei ca. 180 Mio. Euro liegen. Damit würde ein Stadtanteil von ca. 248 Mio. Euro aufzuwenden sein.

Leipziger Wasserwerke (ca. 150 Mio. Euro):

Die Leipziger Wasserwerke können für die Komplexbaumaßnahmen keine Fördermittel in Anspruch nehmen. Es wurden Gesamtkosten i.H.v. ca. 150 Mio. Euro ermittelt. Derzeit ist die Finanzierung im Wirtschaftsplan der Leipziger Wasserwerke nicht gesichert.

Leipziger Stadtwerke (ca. 18 Mio. Euro):

Die Leipziger Stadtwerke/Netz Leipzig können für die Komplexbaumaßnahmen ebenfalls keine Fördermittel in Anspruch nehmen. Die Stadtwerke Leipzig müssen ca. 18 Mio. Euro Gesamtkosten für die Komplexmaßnahmen aufwenden.

5. externe Programmsteuerung

Im Auftrag der vier Bauherren hat die LVB die Leistung für eine externe Programmsteuerung ausgeschrieben. Der Zuschlag erfolgte Anfang Mai 2023 für das Büro Drees & Sommer. Eine entsprechende Vereinbarung dafür, einschließlich eines Kostenteilungsschlüssels für die Tragung der Aufwendungen des externen Programmsteuerers, wurde von den vier Bauherren unterzeichnet. Der externe Programmsteuerer soll die vier Bauherren unterstützen, ein Controlling aufbauen, ein Reporting erstellen, die Organisation/Termine/Protokolle der Steuerungsgruppe Infrastruktur Team Komplexmaßnahmen übernehmen, erste Rahmenterminpläne für alle noch nicht begonnenen Maßnahmen aufstellen, Projektsteckbriefe aktuell halten usw. für einen Zeitraum von 2 Jahren. Danach soll eine noch zu schaffende Struktur im VTA diese Aufgabe ab Mitte 2025 übernehmen.

6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Eine Bürgerbeteiligung für diese Vorlage ist nicht vorgesehen, dies erfolgt gesondert zu den einzelnen Verkehrsprojekten des Bauprogramms.

7. Besonderheiten

Für die Umsetzung des vorgelegten Bauprogramms stehen in den beteiligten Ämtern (Amt für Umweltschutz, Stadtplanungsamt, Verkehrs- und Tiefbauamt, Amt für Stadtgrün und Gewässer) die benötigten personellen Ressourcen (sowohl unbesetzte Bestandsstellen als auch noch nicht vollständig zur Verfügung (dies betrifft sowohl unbesetzte Stellen im Bestand als auch neu einzurichtende Stellen). Zunächst wird es deshalb erforderlich sein, operativ die benötigten Personalressourcen bereitzustellen. Voraussichtlich wird dies jedoch zu Lasten anderer ggf. auch prioritärer Projekte erfolgen müssen.

Diese Problematik ist im Rahmen der kommenden Haushaltsplanung 2025/2026 zu diskutieren und eine Lösung festzulegen.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Entfall der Priorisierung der Baumaßnahmen zum Einsatz breiterer Straßenbahnen. Der Zeitplan zur Streckenerüchtigung, die Förderung des ÖPNV und letztlich die Umsetzung der Mobilitätsstrategie wären damit nicht umsetzbar.

9. Sachstand zu Netzerweiterungen im ÖPNV

Netzerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“

Für das Netzerweiterungsvorhaben laufen seit Ende 2020 die ersten Planungsschritte. Dabei erfolgte zuerst die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Teilmaßnahmen „Südsehne“ (Verbindung Schleußig – Südvorstadt – Prager Straße) und „Brünner T“ (Verbindung Lützner bzw. Ratzelstraße – Antonienstraße), die abgeschlossen wurde. Die wesentlichen Ergebnisse sollen dem Stadtrat noch in diesem Jahr vorgestellt und ein Beschluss u.a. zu notwendigen vertiefenden Untersuchungen gefasst werden.

Netzerweiterung „S-Bf. Wahren“

Für dieses Vorhaben wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Gegenstand der Untersuchung ist auch der Ringschluss Mittlerer Ring Nordwest, mit dem möglichen Lückenschluss zwischen dem bereits gebauten Anschluss am Knoten der B 6 Neue Hallesche Straße / Travniker Straße und der Gustav-Esche-Straße. Die Erarbeitung begann im Juni 2022, gemäß Zeitplan ist Ende 2023 mit der Fertigstellung der Untersuchung zu rechnen. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat 2024 vorgestellt. Prozessual schließt sich der Machbarkeitsstudie die Erarbeitung einer Nutzen-Kosten-Analyse gemäß des Verfahrens der Standardisierten Bewertung an.

c) Netzerweiterung „Thekla-Süd“

Für dieses Vorhaben ist aktuell die Aufgabenstellung für eine Machbarkeitsstudie zwischen der Stadt und der LVB in Abstimmung. Es ist Konsens, dass neben der Neubaustrecke Straßenbahn bis Thekla-Süd auch die sog. „Nordanbindung“ zum Technischen Zentrum Heiterblick der LVB untersucht werden soll.

Mit der bestätigten Vorplanung zur NBS Mockau sind nun die für die Machbarkeitsstudie inhaltlich relevanten Rahmenbedingungen gegeben. Es wird angestrebt mit der Erarbeitung nach Abschluss der Untersuchungen zur Netzerweiterung „S-Bf. Wahren“ – also Ende 2023

– zu beginnen.

Anders als für die beiden anderen Studien wird diese Machbarkeitsstudie nicht durch den Freistaat Sachsen/SMWA finanziert und über die landeseigene LISt GmbH beauftragt werden.

Anlage/n

- 1 Anlage 1_Bauprogramm Basismodul Hauptachsen (öffentlich)
- 2 Anlage 2.1_Visualisierung Bauprogramm Basismodul Hauptachsen Teil 1 (öffentlich)
- 3 Anlage 2.2_Visualisierung Bauprogramm Basismodul Hauptachsen Teil 2-2 (öffentlich)
- 4 Anlage 2.3_Visualisierung Bauprogramm Basismodul Hauptachsen Teil 3 (öffentlich)