



## Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-08860

Status: öffentlich

Eingereicht von:  
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
**Liniennetz der Zukunft – Zentraler Baustein zur Umsetzung des Nahverkehrsplans**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung	01.09.2023	Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	12.09.2023	Bestätigung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
FA Umwelt, Klima und Ordnung		Vorberatung
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität		Vorberatung
gemeinsames Gremium SBB/OR		Vorberatung
Verwaltungsausschuss		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Ratsversammlung	13.12.2023	Beschlussfassung

## Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt die Prüfergebnisse der Untersuchungsaufträge U1, U1a, U4 und U5a aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig, die darauf basierenden Angebotsänderungen sowie deren in Anlage 1 beschriebenen stufenweisen Umsetzung zur Kenntnis. Die Anlagen des „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) Stadt Leipzig“ werden dementsprechend angepasst.
2. Der Stadtrat beschließt die im Kapitel 2.4 aufgeführten Änderungen der Mindeststandards des Nahverkehrsplans.
3. Der Pilotzeitraum für die Flexa-Gebiete Südwest & Leutzsch wird bis Dezember 2026 verlängert und um weitere Flexa-Pilotgebiete ergänzt, auf die auch die Mindeststandards lt. Nahverkehrsplan angerechnet werden.
4. Die Angebotsänderungen werden drei Jahre nach der vollständigen Umsetzung im Jahr 2029 evaluiert.

## Räumlicher Bezug

Gesamtes Stadtgebiet.

## Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

- Rechtliche Vorschriften       Stadtratsbeschluss       Verwaltungshandeln
- Sonstiges:

Mit der Informationsvorlage VII-Ifo-07242 wurde die Ratsversammlung am 15.09.2022 über das Projekt Netz24 informiert. Im Zuge der umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung sind über 3.600 Hinweise zum Netz24 eingegangen. Im Ergebnis der Untersuchungen wurde ein konkretes Zielnetz – das „Liniennetz der Zukunft“ – erarbeitet. In mehreren Stufen, beginnend ab 2024, soll es umgesetzt werden. Damit werden wesentliche Angebotsverbesserungen angestrebt, welche in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans formuliert sind und zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 einen entscheidenden Beitrag leisten.

## Finanzielle Auswirkungen

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

<b>Im Haushalt wirksam</b>	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	Aufwendungen			
Finanzhaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben	

<b>Folgekosten Einsparungen wirksam</b>	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			

<b>Steuerrechtliche Prüfung</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:		

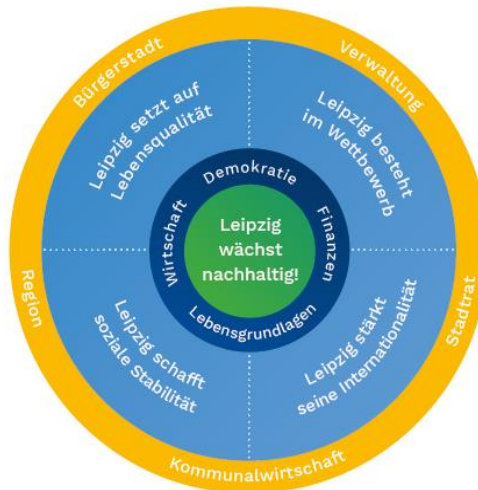
# Ziele

## 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
- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraumangebote



#### Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschaftsmanagement
- 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
- Stadttrat
- 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 checked="" type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input 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 type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input checked="" 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"/> ja	<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)

ja       nein (Begründung s. Abwägungsprozess)       nicht berührt (Prüfschema endet hier.)

### Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

- Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): \_\_\_\_\_
- liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: Abschnitte III und IV (dort Kap. 2.2 und 2.3)
- wird vorgelegt mit: \_\_\_\_\_ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

## Sachverhalt

### Beschreibung des Abwägungsprozesses:

Im letzten Erarbeitungsschritt der Netz- und Linienkonzeption erfolgte im Juni / Juli 2023 mit den Stadtbezirksbeiräten (SBB) und Ortschaftsräten (OR) sowie den mitzeichnenden Ämtern der Stadtverwaltung Leipzig eine umfassende Diskussion zum „Liniennetz der Zukunft“. Aus der Beteiligung resultierende relevante Themen (z. B. Erschließung Siemens, Baumwollspinnerei, Neues Teilnetz in Grünau) sind in der Anlage 1 im Punkt 5 aufgeführt.

#### I. Eilbedürftigkeitsbegründung

Entfällt.

#### II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

#### III. Strategische Ziele

Um den Anforderungen eines kundenorientierten und finanzierbaren Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gerecht zu werden und um die in der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig benannten Zielgrößen sowie die Ziele des Klimaschutzes erreichen zu können, haben die Leipziger Verkehrsbetriebe das Projekt Netz24 als einen entscheidenden Umsetzungsbaustein der Mobilitätsstrategie gestartet. Dabei zielt das

Projekt insbesondere auf die Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split, die Steigerung der Fahrgastzahlen, die Gesamtoptimierung des Verkehrsangebots und die Umsetzung des Nahverkehrsplans ab. Damit trägt es wesentlich zur Erreichung der INSEK-Ziele bzw. den Schwerpunkten „Nachhaltige Mobilität“ sowie „Leistungsfähige technische Infrastruktur“ bei (INSEK = Integriertes Stadtentwicklungskonzept).

Die Maßnahmen von Netz24 verbessern zudem in zahlreichen Ortsteilen und INSEK-Schwerpunktgebieten, wie z.B. im Nordraum, Grünau oder Mockau, das ÖPNV-Angebot. Damit werden die in der INSEK-Raumstrategie formulierten Maßnahmen umgesetzt.

Gemäß des Energie- und Klimaschutzprogrammes (EKSP) 2030 wird mit dem „Liniennetz der Zukunft“ der Maßnahme „Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes im ÖPNV/SPNV“ (Nr. IV.7) entsprochen (SPNV = Schienenpersonennahverkehr / Eisenbahn-Nahverkehr).

Das „Liniennetz der Zukunft“ leistet auch einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung des Lärmaktionsplans und des Luftreinhalteplans. Beim Lärmaktionsplan betrifft dies bspw. die Verbesserung des ÖPNV-Angebots in den Stadtrandlagen (M 29\*) sowie die Verbesserung von ÖPNV-Haltestellen (M 33\*) und beim Luftreinhalteplan die Erhöhung der Fahrgastzahlen beim ÖPNV durch diverse Angebotsverbesserungen (B11).

Die im Weiteren beschriebene Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-08860 entspricht folgenden Stadtratsbeschlüssen bzw. Informationsvorlagen:

- Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig  
(Nr. VI-DS-03902-NF-02 vom 27.09.2018)
- Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig - Fortschreibung 2018  
(Nr. VI-DS-06453-DS-01 vom 05.02.2019)
- Zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig  
(Nr. VI-DS-08001 vom 18.12.2019)
- Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung  
(Nr. VII-DS-00547- NF-01 vom 15.07.2020)
- Mobilitätsstrategie 2030 – Start der Netzerweiterungen Straßenbahn  
(Nr. VII-DS-00547-NF-01-DS-01 vom 14.10.2020)
- Neubetrauung der LVB – Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags  
(Nr. VII-DS-06071-NF-01 vom 09.02.2022)
- Netz24 – zentraler Baustein zur Umsetzung des Nahverkehrsplans  
(Nr. VII-Ifo-07242 vom 15.09.2022)
- Energie- und Klimaschutzprogramm (EKSP) 2030  
(Nr. VII-DS-06102 vom 13.10.2022)
- 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans  
(Nr. VII-Ifo-02674-DS-02 vom 13.10.2022)
- Aktuelle Herausforderungen der ÖPNV-Finanzierung unter dem Nachhaltigkeits-Szenario  
(Nr. VII-DS-07344 vom 20.04.2023)

#### **IV. Sachverhalt**

##### **1. Anlass**

Leipzig hat in den letzten 25 Jahren einen enormen Wandel in gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und städtebaulicher Hinsicht erlebt. Nach dem Höhepunkt der Schrumpfung zur Jahrtausendwende auf deutlich unter 500.000 Einwohner, hat Leipzig nun einen enormen Bevölkerungsanstieg auf aktuell 624.000 Einwohner verzeichnet. Dieses starke Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hat nicht nur die Ausgangssituation grundlegend verändert, sondern stellt auch das bestehende Verkehrssystem vor große Herausforderungen.

Die letzten Reformen im städtischen ÖPNV-Netz fanden 2010 (Bus) bzw. 2001 (Straßenbahn) statt und hatten als Voraussetzung völlig andere Rahmenbedingungen, sowohl auf Seite der Stadtstruktur (z.B. deutlich geringere Einwohnerzahl und schrumpfende Stadt) als auch auf verkehrlicher Seite (z.B. Eröffnung Leipziger City-Tunnel 2013 für den S-Bahn-Verkehr). Zudem haben sich die politischen Zielstellungen, die vor allem Eingang in die Planungen über den Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig finden, gewandelt.

Das Projekt Netz24 soll deshalb die Antwort auf die Herausforderungen

- aus dem aktuellen Nutzerverhalten der Menschen hin zu mehr Mobilität im Umweltverbund bei gleichzeitig wachsenden Ansprüchen an Qualität und individualisierter Mobilitätslösungen,
- auf die sich verändernden Stadtstrukturen (Wachstum der Stadt und positive Bevölkerungsentwicklung),
- auf die hohen Erwartungen bzgl. optimaler Mobilitätslösungen aus Politik und Gesellschaft,
- auf die an die LVB gestellten Anforderungen an Effizienz und Wirtschaftlichkeit,
- aber auch an eine zukunftsfähige und erweiterbare sowie anpassungsfähige Neuordnung des ÖPNV-Angebotes

sein.

Der ÖPNV bildet das Rückgrat der dem Umweltverbund zugehörigen Mobilitätsformen. Zentrales Ziel der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig ist es, den ÖPNV-Anteil an der Gesamtmobilität der Leipziger Bevölkerung, an den Pendlerwegen von bzw. nach Leipzig und an den Wegen der Besucher der Stadt deutlich zu erhöhen. Hierfür müssen verschiedene Ansätze parallel verfolgt werden. Im Interesse einer nachhaltigen Verlagerung von Verkehren weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) ist der ÖPNV für vorhandene und potenzielle Nutzer einerseits attraktiver zu gestalten (Pull), andererseits sind bei Zielkonflikten in der Gestaltung von Infrastruktur und Verkehrsmanagement Abwägungen zu treffen, die dem ÖPNV Vorrang verschaffen (Push). Konkrete Programme und Maßnahmen hierzu finden sich in verschiedenen Handlungsfeldern des Rahmenplans zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie wieder. Sie bilden einige der wirksamsten Stellhebel überhaupt, um den Modal Split signifikant zu beeinflussen.

Aktuell gelangen nachfolgend benannte Vorlagen zur Beschlussfassung in den Leipziger Stadtrat, welche die Stärkung des ÖPNV zum Inhalt haben. Sie behandeln verschiedene Aspekte des ÖPNV-Systems und unterschiedliche Zeitspannen der Umsetzung.

#### *Umfangreiches Stadtmodernisierungsprogramm: **Basismodul zur Modernisierung der Hauptachsen***

Das Programm mit umfassender Bundesförderung im Verkehrssektor dient der notwendigen Erhaltung, der Modernisierung und dem Ausbau der technischen Bestandsinfrastruktur in einer Vielzahl der Leipziger Hauptnetzstraßen. Es stellt weiterhin für den jetzt aktualisierten Zeitraum bis Mitte der 2030er Jahre ein weit über den ÖPNV hinausgehendes Stadtmodernisierungsprogramm verschiedener Baulastträger dar, über welches auch sämtliche Versorgungsmedien erneuert und für künftige Anforderungen ertüchtigt werden. Hauptziel aus dem Blickwinkel des ÖPNV ist dabei, dass bestimmte unverzichtbare Netzabschnitte zum erforderlichen Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 2,40 Meter breiten Straßenbahnen realisiert sind. In der Vorlage „Terminliche Einordnung der Maßnahmen des Basismoduls Hauptachsen“ (VII-DS-07679) erfolgte die Neubewertung der Verkehrsbaumaßnahmen, um den ab 2025 vorgesehenen Einsatz der neuen Fahrzeuggeneration Straßenbahn NGT12+ abzusichern.

#### *Erweiterung des Straßenbahnnetzes: **Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen***

Zur Planung von drei konkreten Erweiterungen des Straßenbahnnetzes hat der Stadtrat bereits 2020 einen konkreten Beschluss gefasst (Mobilitätsstrategie 2030 – Start der Netzerweiterungen Straßenbahn, VII-DS-00547-NF-01-DS-01). Für das gewichtigste Projekt

wurde eine Machbarkeitsstudie „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“ als erster Planungsschritt positiv abgeschlossen. Die entsprechende Vorlage gibt den Projektbericht zur Kenntnis und sichert die notwendigen weiteren Planungs- und Beteiligungsschritte ab. In den kommenden Jahren stehen noch ergänzende Studien zu weiteren Einbindungstrassen sowie städtebauliche Untersuchungen zu Lösungsansätzen an. Die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Ermittlung aller relevanten Eckdaten der erforderlichen Investitionen, zum konkreten Leistungsangebot und Betrieb sowie zur verkehrlichen Wirkung dient als Voraussetzung für eine Projektförderung durch den Bund. Erst danach ist ein konkreter Beschluss zu einer Projektrealisierung der Südsehne möglich.

#### *Mit dem „Liniennetz der Zukunft“ auf Wachstumspfad*

Mit dem im Rahmen des Projekts „Netz24“ erarbeiteten „Liniennetz der Zukunft“ wird das Leistungsangebot mit Bahnen, Bussen und Flexa grundlegend optimiert und kurzfristig in drei Stufen 2024 bis 2026 auf Wachstumskurs eingestellt. Das „Liniennetz der Zukunft“ setzt auf zweierlei Weise zentrale Impulse zur Steigerung der Fahrgastzahlen: zum einen können Bürgerinnen und Bürger aufgrund der verbesserten Angebote Reisezeit sparen und einen höheren Komfort genießen, was unmittelbare, angebotsinduzierte Anreize für eine um 10 Mio. Fahrgäste erhöhte Nutzung des ÖPNV schafft. Zum anderen lassen steigende Einwohner- und Beschäftigtenzahlen, attraktive Tarife wie das Deutschlandticket sowie eine Stadtgestaltung mit mehr Priorität und Beschleunigung für den ÖPNV ebenfalls die Nutzerzahlen anwachsen. Im Einklang mit der aktuellen Beschaffung der neuen 2,40 Meter breiten Fahrzeuggeneration ist das „Liniennetz der Zukunft“ in der Lage, die für die nächsten Jahre absehbaren Wachstumsaufgaben von weiteren 10 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im Jahr zu bewältigen und einen um 1,6%-Punkte höheren Anteil am Modal Split zu übernehmen. Die konkreten Inhalte und Umsetzungsschritte des „Liniennetzes der Zukunft“ werden innerhalb dieser Stadtratsvorlage detailliert erläutert.

#### Nachhaltigkeitsszenario der Mobilitätsstrategie 2030

Der Stadtrat hat am 27.09.2018 als Grundlage für die Planung von Verkehrsprojekten das Nachhaltigkeitsszenario (vgl. Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig, Nr. VI-DS-03902-NF-02) sowie am 15.07.2020 den Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie (vgl. Nr. VII-DS-00547-NF-01) beschlossen.

Diese Beschlüsse zeigen auf, welche hohe Erwartungen seitens Stadtgesellschaft und Bevölkerung bzgl. optimaler Mobilitätslösungen bestehen, insbesondere ausgehend von einer positiven Bevölkerungsentwicklung, einer sich verändernden Stadtstruktur sowie dem aktuellen Nutzerverhalten hin zu mehr Mobilität mit den Formen des Umweltverbundes. Die Zielstellung lautet dabei, dass 70% der Verkehrsanteile im Öffentlichen Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr zurückgelegt werden. Das starke Rückgrat muss dabei der ÖPNV sein, um den Bürgerinnen und Bürgern eine Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen, ergänzt um die Mobilitätsformen Fuß und Rad. Mit dem „Liniennetz der Zukunft“ werden konkrete Maßnahmen des Handlungsfeldes ÖPNV aus dem Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie (Anlage II-4) umgesetzt, die sich u. a. auch in Fachkonzepten wie dem Ortsteil-Entwicklungskonzept Knautkleeberg – Knauthain oder den Stadtteilentwicklungskonzepten (STEK) 2030 für Grünau und Mockau wiederfinden.

#### Untersuchungsaufträge des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig (2. Fortschreibung)

Die Umsetzung des Projektes Netz24 trägt im Wesentlichen zur Erfüllung der Angebotsanforderungen, welche in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans formuliert sind, bei.

Der Nahverkehrsplan definiert im Kapitel 5 „Anforderungen an das Leistungsangebot“ 17 **Mindeststandards**. Das „Liniennetz der Zukunft“ hat Auswirkung auf die Erfüllung der Mindeststandards M1 bis M8. Gegenüber der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2007) wurden vor allem die Mindeststandards, welche sich auf die Bedienungshäufigkeit/Taktfrequenz im Kernbereich (**M4**) sowie in Stadtrandlagen (**M5**)

beziehen, verschärft (siehe Nahverkehrsplan, Karte 9). Details zum heutigen und künftigen Erfüllungsgrad sämtlicher angebotsrelevanten Mindeststandards sind im Kapitel 2.4 dieser Vorlage dargestellt.

Daneben formuliert der Nahverkehrsplan mehrere **Untersuchungsaufträge** zur Weiterentwicklung des Angebotes. Soweit im Rahmen der Untersuchungen wirtschaftlich tragfähige Lösungen gefunden werden konnten, wurden diese in die Netzkonzeption integriert. Details zum Erfüllungsgrad der einzelnen Untersuchungsaufträge, sofern sie sich auf die Konzeption des Liniennetzes oder die Fahrplangestaltung beziehen, sind im Kapitel 2.4 dargestellt.

### Ziele LVB und Stadt Leipzig

Im Zentrum der Unternehmensstrategie der LVB stehen die Kundengewinnung und -bindung, die bedarfsgerechte Marktbearbeitung und die aktive Gestaltung des Mobilitätswandels. Aus der Analyse von Kundenbedürfnissen und Nutzerverhalten wird ein verbessertes Angebot abgeleitet und somit die Verkehrsnachfrage im ÖPNV nachhaltig gesteigert.

## **2. Beschreibung der Maßnahme**

### 2.1 Projektbeschreibung

Das Projekt Netz24 ist das wichtigste Angebotsprojekt der vergangenen Jahre, bei dem im Zuge einer Netzreform nicht nur das ÖPNV-Angebot in der Stadt Leipzig umfassend analysiert, neu ausgeplant sowie in den kommenden Jahren stufenweise realisiert wird, sondern auch das den ÖPNV und die Verkehrsnachfrage beeinflussende Umfeld betrachtet wurde. Dementsprechend erfolgte eine frühzeitige Einbindung sowohl aller Bereiche in der LVB als auch der Stadtverwaltung in den Planungsprozess.

Das Projekt ist in drei Phasen und neun Teilprojekte untergliedert. Die **Strukturierungsphase** befasste sich im Wesentlichen mit einer umfassenden Marktanalyse, um derzeitige Schwachstellen und Verbesserungspotentiale im ÖPNV und seinem Umfeld aufzuzeigen. Kernelemente waren eine Bürgerbefragung, die Beteiligungen der Stadtbezirks- und Ortschaftsräte sowie der Fahrgäste, und umfangreiche Angebots- und Nachfrageanalysen mit einem Städtevergleich von Struktur- und Angebotsparametern. Die Erkenntnisse flossen in die **Ausgestaltungsphase** ein, die im Wesentlichen aus der eigentlichen Netz- und Linienkonzeption bestand. Dem schließt sich die **Umsetzungsphase** an, die die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die stufenweise Realisierung der Maßnahmen als „Liniennetz der Zukunft“ bis Ende 2026 schafft. Detailliert ist die Projektstruktur in der Informationsvorlage Nr. VII-Ifo-07242 (Projekt Netz24 – zentraler Baustein zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes“) beschrieben.

Im Rahmen des Projekts Netz24 wurde nun ein konkretes Zielnetz – das „Liniennetz der Zukunft“ – erarbeitet, welches in mehreren Schritten, beginnend ab 2024, umgesetzt wird. Grundlage dafür bilden umfassende Markt- und Potenzialanalysen, auf deren Basis Angebotskonzepte entwickelt werden, die eine unmittelbare Steigerung der Verkehrsnachfrage um 10 Mio. Fahrgäste im Jahr ermöglichen sowie die Kapazitäten für mindestens insgesamt 20 Mio. zusätzliche Fahrgäste im Jahr schaffen.

Darüber hinaus bedarf es zwingend auch der stringenten Verfolgung anderer wichtiger Zielstellungen und Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie. Im Vordergrund steht hierbei neben der Umsetzung von Konzepten der Parkraumbewirtschaftung zuallererst eine Beschleunigung des ÖPNV (vgl. auch Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07344 im Kapitel 2.4 e). Nur über ein Zusammenwirken von Push- und Pull-Maßnahmen (ÖPNV stützende wie die Attraktivität des ÖPNV erhöhende Maßnahmen) lassen sich die Fahrgastzahlen ausreichend steigern und die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV herbeiführen.



## 2.2 Anforderungen

In einem zu Anfang durchgeführten Benchmark mit anderen Städten haben die Analysen aufgezeigt, dass Leipzig bzgl. der Siedlungsstrukturen vergleichsweise schwierige Voraussetzungen für den ÖPNV aufweist. Insbesondere an den Stadträndern sind die Nachfragepotenziale auf Grund der teilweise nicht sehr großen Raumdichte für eine nachhaltige wie wirtschaftliche Gestaltung eines attraktiven ÖPNV nur gering ausgeprägt.

Demgegenüber zeigt das gesamte Leipziger ÖPNV-Netz mit S-Bahn, Straßenbahn und Bus nur wenige Erschließungslücken (88% der Einwohner gelten als erschlossen), weshalb in der Betrachtung zur Angebotsverdichtung vor allem auf die gezielte Nachverdichtung des Netzes in aufkommensstarken Stadtgebieten fokussiert werden muss. Intensiv wurde das Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV für zahlreiche innerstädtische Relationen betrachtet. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit dem ÖPNV in Leipzig liegt dabei im Städtevergleich mit knapp 19 km/h unter dem Durchschnitt, der Radverkehr leicht über dem Durchschnitt und die Reisegeschwindigkeit für Fahrten mit dem PKW trifft mit knapp 35 km/h in etwa den Durchschnitt der Vergleichsstädte. Damit ergibt sich für den ÖPNV der ungünstige Umstand, dass ein Weg mit dem ÖPNV im Mittel zeitlich etwa das 1,9-fache länger dauert als vergleichsweise mit PKW. Daraus ergeben sich Anforderungen an die Planung von Taktzeiten, Direktfahrmöglichkeiten und auch die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV.

Aus der umfassenden Bürgerbefragung (weitere Details vgl. auch Kapitel 6) ergab sich bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Leipziger, dass neben der Verfügbarkeit vor allem die Reisezeit und Kosten (v.a. für das Parken) die größte Rolle spielen.

Zusammengefasst konnten in der umfassenden Angebotsanalyse folgende Ansatzpunkte für die zukünftige Ausgestaltung des Netzes gefunden werden:

- Für die Bürgerinnen und Bürger sind neben dem Preis vor allem gute und sichere Anschlüsse, mehr direkte Fahrten sowie eine höhere Taktichte und der Aspekt Platzverfügbarkeit für eine zukünftig häufigere Nutzung des ÖPNV wichtig.
- Das Verkehrsangebot und die Taktichte sind grundsätzlich weiter auszubauen. Das sieht auch ein VDV-Leistungsgutachten aus dem Jahr 2021 vor, das aufzeigt, welche Anstrengungen es in und für die ÖPNV-Branche in Deutschland braucht, um die Verkehrswende zu erreichen. Hierbei sind Leistungssteigerungen des Angebotes von durchschnittlich rund 30% der Verkehrsleistung notwendig.
- Defizite zeigen sich in Leipzig auch bei der Angebotsdichte in den Abendstunden und am Wochenende, weswegen es zielgerichtete Angebotsverstärkungen in bestimmten Abschnitten und zu bestimmten Tageszeiten braucht.
- Der verfügbare Platz in den Verkehrsmitteln ist aus Sicht der Bürger ein weiteres wichtiges Entscheidungskriterium für oder gegen die ÖPNV-Nutzung. Deswegen sind gezielte Angebotsanpassungen zu prüfen, um mehr Kapazitäten zu schaffen.
- Das Leipziger ÖPNV-Netz ist bereits relativ dicht und zeigt nur noch wenige Erschließungslücken, die kurz- und mittelfristig keinen signifikanten Netzerweiterungsbedarf in Bezug auf Netz24 bedürfen.
- Beachtung sollte auch der ÖPNV-Erschließung der Stadt-Rand-Gebiete sowie momentan unzureichend erschlossener Gewerbeansiedlungen mit schnellen Anbindungen an Straßenbahn und S-Bahn geschenkt werden.
- Um Fahrgäste für den ÖPNV nachhaltig zu gewinnen, braucht es im Vergleich zum PKW wettbewerbsfähigere Reisezeiten auf möglichst vielen Relationen. Insbesondere attraktive Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen außerhalb des Zentrums sind zu prüfen, mit denen die Anzahl der Umstiege durch geänderte Linienführungen verringert oder die Wartezeiten beim Umsteigen reduziert werden können.
- Die ÖPNV-Beschleunigung und damit die Angleichung des ÖPNV an die PKW-Reisegeschwindigkeit sind neben Angebotsverbesserungen die zentralen Stellhebel, um den Modal Split im Umweltverbund deutlich zu erhöhen und auch die begrenzten

Ressourcen nachhaltig einzusetzen.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes, u.a. zur Schaffung neuer Direktverbindungen und damit zur Entlastung der Innenstadt sowie als Ersatz für bestehende und an ihrer Kapazitätsgrenze befindliche Busangebote, wird an anderer Stelle geplant und aktiv vorangetrieben. Die Auswirkungen derer wurden bereits bei der Planung zum „Liniennetz der Zukunft“ vorgedacht, sind aber nicht Bestandteil dieser Vorlage. In konkreter Planung befinden sich die „Neubaustrecke Mockau“ sowie die drei mit der Vorlage „Mobilitätsstrategie 2030 – Start der Netzerweiterungen Straßenbahn (Nr. VII-DS-00547-NF-01-DS-01 vom 14.10.2020)“ zum Planungsbeginn beschlossenen Projekte Netzerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“, Netzerweiterung „Thekla-Süd“ und Netzerweiterung „S-Bf. Wahren“.

### 2.3 Maßnahmen

Mit dem „Liniennetz der Zukunft“ wurden insbesondere auch kooperative Ansätze im Sinne einer übergreifenden Vernetzung zwischen LVB-Angeboten, der S-Bahn und den Regionalbuslinien verfolgt und zahlreiche Hinweise aus einer speziell im Jahr 2022 durchgeführten Bürgerumfrage und einer ersten Beteiligungsstufe mit den Stadtbezirksbeiräten und Ortschaftsräten aufgegriffen. Die Verkürzung der Reisezeiten vom Start bis zum Ziel, die Verbindung von Stadtteilen mit dem Zentrum oder wichtigen Verknüpfungspunkten sowie bedarfsorientierte Angebote sind wesentliche Kernelemente des „Liniennetzes der Zukunft“. Einen Überblick hierzu gibt die Abbildung 1.

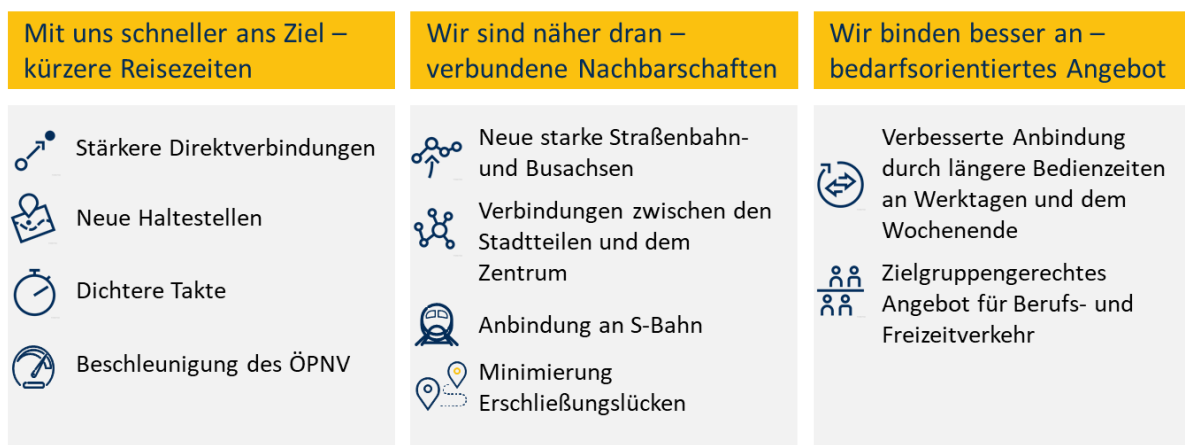


Abbildung 1: Die Themenschwerpunkte des „Liniennetzes der Zukunft“

Aufgrund des mit etwa 15% Leistungsaufwuchs im Fahrpersonalbedarf besonders großen Angebotsausbaus und des Umfangs der notwendigen verkehrsorganisatorischen bzw. baulichen Maßnahmen für die neuen Liniennetzelemente im Busbereich werden die Maßnahmen schrittweise in drei Stufen zum jeweiligen Fahrplanwechsel im Dezember der Jahre 2024 bis 2026 umgesetzt (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Die geplanten Umsetzungsstufen des „Liniennetzes der Zukunft“

Nachfolgend seien die Inhalte der drei Umsetzungsstufen überblicksartig aufgeführt. **Im Detail werden alle geplanten Angebotsmaßnahmen einschließlich eines Ausblicks für den Zeitraum nach 2026 in der Anlage 1 dargestellt und erläutert.**

**Umsetzungsstufe 1** umfasst alle Maßnahmen, die **bis einschließlich Dezember 2024** umgesetzt werden. Sie besteht aus Angebotsverbesserungen im Rahmen des vom BMDV geförderten Modellprojekts „Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken – Mobilität und Verkehrswende aktiv voranbringen“ (Teilstufe 1.1), welche bis Ende 2024 eingeführt werden und einer zweiten Teilstufe (1.2), die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 startet. Umsetzungsstufe 1 setzt den Fokus auf Berufspendler durch erweiterte Busnetzkonzepte oder Taktverdichtungen in den Tagesrandbereichen sowie erste deutlich bessere Quartierserschließungen (Abbildung 3):

- **verbessertes Busnetzkonzept** Nordraum (Industriepark Nord und GVZ)
- **bessere Angebote im Spätverkehr**, z.B. Verlängerung 10-min-Takt bis 20:30 Uhr
- neuer Quartiersbus Anger-Crottendorf / Täubchenweg
- **neue Busverbindung** Lindenau – Leutzsch (Linie 74)
- verbesserter Takt Lindenau – Rückmarsdorf
- **Flexa-Erweiterung** Mölkau-Süd, Johannishöhe und Rückmarsdorf
- Erweiterung Linie 12 als zweite Straßenbahnlinie bis Stötteritz

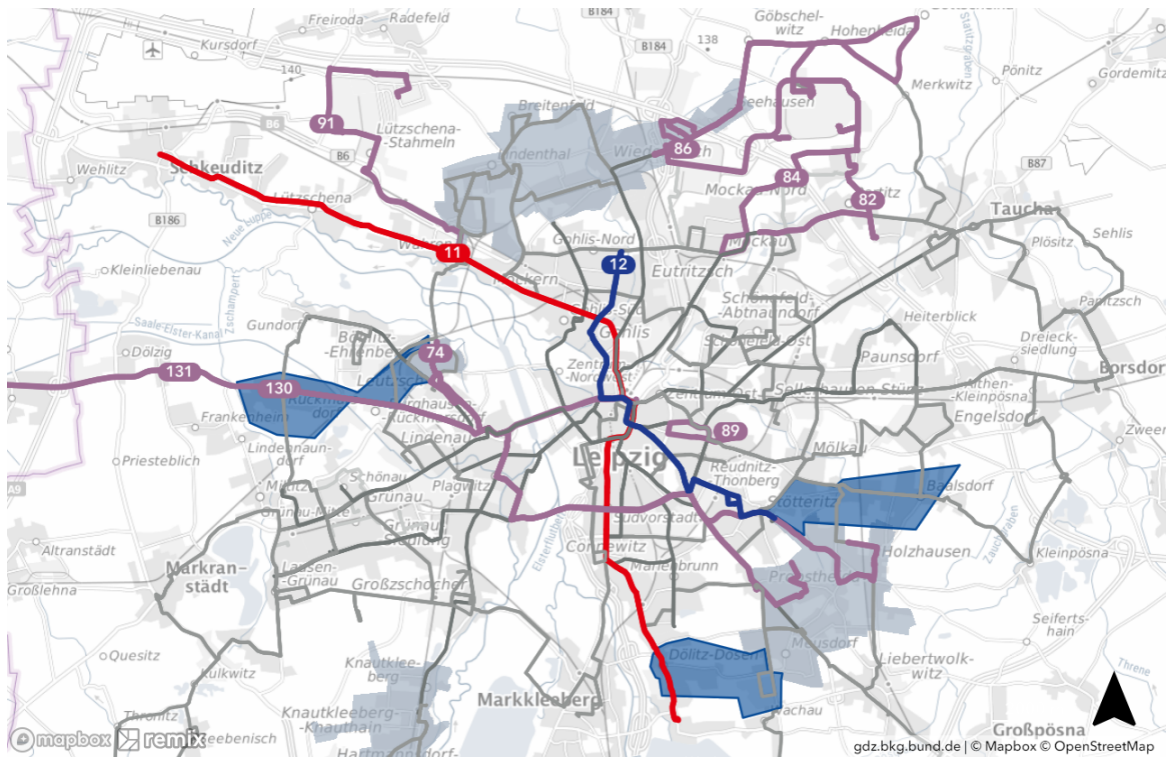


Abbildung 3: Maßnahmen Umsetzungsstufe 1

**Umsetzungsstufe 2** umfasst alle im **Dezember 2025** geplanten Maßnahmen mit dem Fokus auf die Fortsetzung der Taktverdichtung bei Straßenbahn- und Buslinien und der Erweiterung von Straßenbahnlinien (Abbildung 4):

- **Fortsetzung Taktverdichtungen** bei Bus / Straßenbahn: werktags früh und Sonnabend früh
- **Erweiterung Linie 14 ab Stadtzentrum** als zusätzliche Linie nach Eutritzsch
- Taktverdichtung Buslinie 79 auf 10-min-Takt zwischen Connewitz und Paunsdorf mit **Neuerschließung Paunsdorf/ Permoserstraße**
- **Erweiterung Flexa-Gebiet Südost** bis Engelsdorf und Sommerfeld, **Erweiterung Flexa-Gebiet Nord** bis Göbschelwitz, Hohenheida und Gottscheina

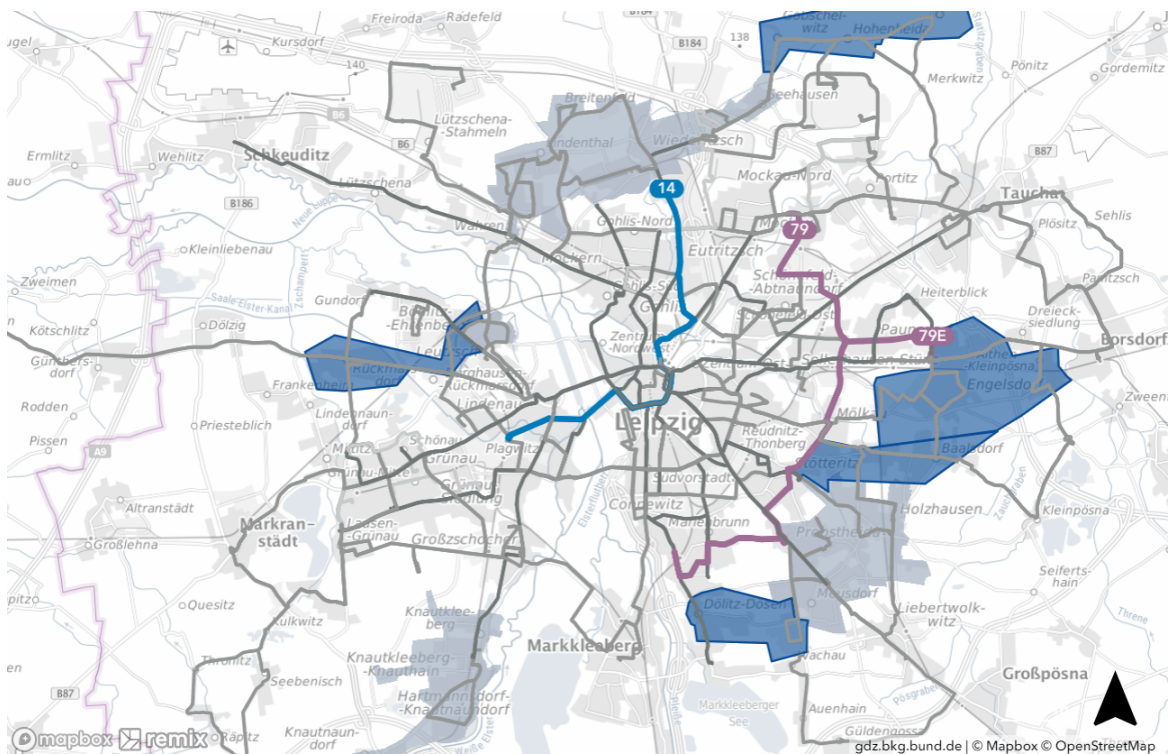


Abbildung 4: Maßnahmen Umsetzungsstufe 2

**Umsetzungsstufe 3** umfasst alle im **Dezember 2026** geplanten Maßnahmen, mit denen umfangreiche Veränderungen im Busnetz und verbesserte Quartierserschließungen einhergehen. Es werden neue Angebote zwischen zahlreichen Stadtteilen geschaffen mit Schwerpunkten in den westlichen Stadtgebieten, Angebotsverbesserungen entlang des Schleußiger Weges und der Kurt-Eisner-Straße in der Südvorstadt sowie im Nordosten der Stadt, die teilweise die Angebotsänderungen mit der geplanten Straßenbahn-Netzwerkerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“ vordenken, aber deren Potenzial nicht abschöpfen können. (Abbildung 5):

- **stark erweitertes Angebotskonzept** für Grünau mit neuen Stadtteildirektverbindungen und Ersatz der Linie 66
- **neue Buslinie** Grünau – Schleußig – Reudnitz – Schönefeld
- **Verlegung Linie 89** über Augustusplatz nach Anger-Crottendorf mit Integration des 2024 eingeführten Quartiersbus Anger-Crottendorf
- **Neuerschließung Media-City**
- Weiterentwicklung Busnetz Industriepark Nord
- **neue Buslinie** Thekla – Heiterblick – Engelsdorf
- Taktverdichtung und Erweiterung **Linie 77** zum Hauptbahnhof
- neues **Flexa-Gebiet Nordost** mit Mockau, Thekla, Plaußig und Portitz, welches die Linie 83 ersetzt

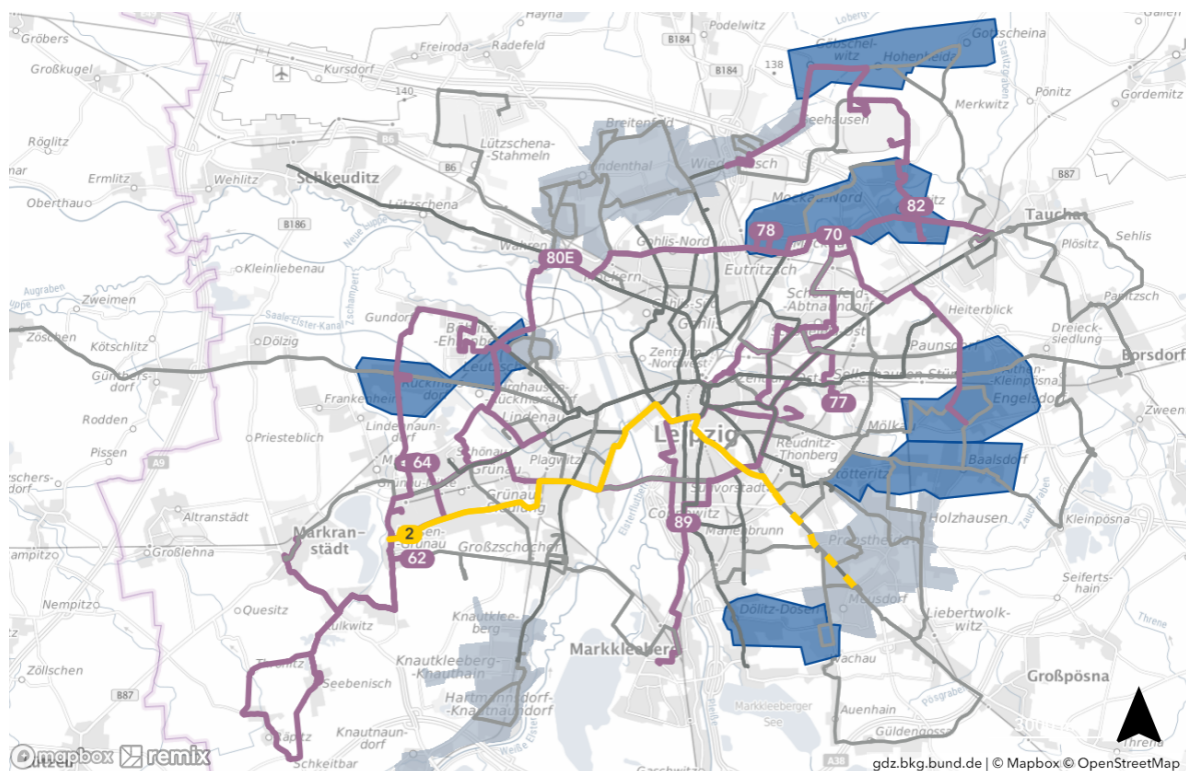


Abbildung 5: Maßnahmen Umsetzungsstufe 3

### Zielkonzept „Liniennetz der Zukunft“ als Projektergebnis Netz24

Das Zielkonzept „Liniennetz der Zukunft“ wird mit der Umsetzung der dritten Stufe im Dezember 2026 vollständig verwirklicht. Die zusätzlichen Leistungsvolumina gegenüber dem Regelfahrplan 2021/2022 sind für alle drei Umsetzungsstufen annähernd gleichverteilt. Mit der dritten Umsetzungsstufe Ende 2026 zeigt der Leistungsaufwuchs gegenüber dem Regelfahrplan 2021/2022 einen etwa 15% höheren Fahrpersonaleinsatz und 17% mehr Zugkilometer. Mit zwei Dritteln liegt das größere Veränderungsmoment im System Bus. Der Leistungsumfang im On-Demand-System Flexa und damit auch in dessen Fahrzeugflotte wird von heute täglich eingesetzten 16 Fahrzeugen nahezu verdoppelt (siehe Tabelle 2).

Zusammenfassend bewirken die mit dem „Liniennetz der Zukunft“ im Zusammenhang stehenden Maßnahmen, allen voran die Erweiterung des Verkehrsangebots unter den

angenommenen Rahmenbedingungen eine Steigerung des Modal Split im ÖPNV um 1,6 Prozentpunkte unmittelbar nach der vollständigen Umsetzung der Angebotserweiterungen. Sollte es gelingen, die Wettbewerbsbedingungen für den Umweltverbund wie im Rahmen der Workshops (mit Teilnehmern der Stadt Leipzig und LVB) zur Ausgestaltung der Marktstrategie „Auf dem Weg zur Verkehrswende“ vereinbart zu verbessern, ist bis 2030 sogar eine Steigerung des ÖPNV-Anteils auf knapp 21 % möglich. Wichtige Stellhebel sind hier unter anderem die ÖPNV-Beschleunigung, um so das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV positiv hin zum ÖPNV zu beeinflussen, ein gezieltes Parkraummanagement als kommunale Push-Maßnahme, welches die Nachfragesituation im ÖPNV entsprechend verbessern kann, weitere Angebotsausweitungen sowie die verbesserte Verfügbarkeit durch neue Mobilitätsangebote und ausgedehnte Einsatzzeiten. Für die LVB würde sich dann bis 2030 ein Fahrgastzuwachs von +30 Mio. pro Jahr ergeben, womit sich die werktägliche Fahrleistung des Pkw-Verkehrs im Leipziger Stadtgebiet um 420.000 Pkw-Kilometer reduziert. Die im Nachhaltigkeitsszenario der Mobilitätsstrategie 2030 als Zielgröße formulierte Steigerung des Modal Split des ÖPNV auf 23% benötigt noch viel weitgehendere ÖPNV-Verbesserungen wie beispielsweise Tarifstrategien, infrastrukturelle Beschleunigungskorridore, Fahrzeuginvestitionen und allen voran die Umsetzung von Streckennetzerweiterungen bei der Straßenbahn (VII-DS-00547- NF-01-DS-01).

Im Rahmen der Umsetzungsstufen werden 45 neue Straßenbahn- und Bushaltestellen geschaffen, während 12 Haltestellen durch vorhandene oder neue Haltestellen kompensiert werden. Folglich und mit Ausweitung der Flexa-Bediengebiete verbessert sich die ÖPNV-Erschließung, so dass künftig insgesamt 92% der Leipziger Einwohner erschlossen sind (wesentliche betroffene Gebiete vgl. Kapitel 2.4 – U1). Dies entspricht einem Anstieg von 4 Prozentpunkten oder 26.000 Einwohner. Zudem werden etwa zehn Wirtschaftsstandorte durch neue Direktverbindungen und dichtere Takte besser angebunden. Das „Liniennetz der Zukunft“ leistet damit einen wertvollen Beitrag zur Umsetzung des Energie- und Klimaschutzprogramms (EKSP) 2030 (Nr. VII-DS-06102 vom 13.10.2022, Handlungsfeld Mobilität Nr. IV.7).

Nachfolgende Tabellen zeigen den Leistungsaufwuchs bei Bus und Straßenbahn nach Umsetzungsstufen sowie des Zielkonzeptes „Liniennetz der Zukunft“ Ende 2026.

Stufe	Umsetzungszeitpunkt	Umlaufstunden [Std.]	Fahrplankilometer [km]	Anteil
Stufe 1	bis 12/2024	77.000	1.270.000	36%
Stufe 2	12/2025	65.900	1.100.000	30%
Stufe 3	12/2026	72.400	1.430.000	34%
<b>Summe</b>	<b>12/2026</b>	<b>215.300</b>	<b>3.800.000</b>	<b>100%</b>

Tabelle 1: Leistungsaufwuchs Straßenbahn und Bus über alle Umsetzungsstufen gegenüber dem Regelfahrplan 2021/2022

Stufe	Umsetzungszeitpunkt	Flexa-Gebiete	Fahrzeuganzahl	Zuwachs
Stufe 1	bis 12/2024	Erweiterung Südost*, Leutzsch/West	+ 5	+ 31%
Stufe 2	2025	Erweiterung Nord*, Engelsdorf/Sommerfeld	+ 5	+ 31%
Stufe 3	2026	Flexa Nordost	+ 5	+ 31%
<b>Summe</b>	<b>12/2026</b>		<b>+ 15 (gesamt 31)</b>	<b>+ 94%</b>

Tabelle 2: Erweiterung Flexa in den Umsetzungsstufen gegenüber dem Regelfahrplan 2021/2022 einschließlich Aufwuchs in bestehenden Gebieten zur Qualitätssicherung (\*)

Kenngröße	Summe Zielkonzept Straßenbahn + Bus		Zielkonzept Straßenbahn		Zielkonzept Bus	
Umlaufstunden	+ 215.000	+ 15%	+ 69.000	+ 9%	+146.000	+ 23%
Kilometer	+ 3,8 Mio.	+ 17%	+ 1,2 Mio.	+ 10%	+ 2,6 Mio.	+ 26%

Fahrpersonale	+ 162	+ 15%	+ 52	+ 9%	+ 110	+ 23%
Kurse	+ 27	+ 10%	+ 7	+ 5%	+ 20	+ 14%

Tabelle 3: Leistungsaufwuchs des Zielkonzepts zum Fahrplanwechsel 12/2026 gegenüber dem Regelfahrplan 2021/2022

Die Anpassung des Leistungsaufwuchses erfolgt entsprechend den einzelnen Umsetzungsstufen im Rahmen des § 9 des „Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) Stadt Leipzig“ in den entsprechenden Anlagen des ÖDA.

#### 2.4 Abgleich mit dem Nahverkehrsplan

Im Folgenden werden die im Nahverkehrsplan (NVP) formulierten Untersuchungsaufträge und deren Prüfergebnisse dargestellt, die teilweise auf die Erfüllung der Mindeststandards einzahlen. Anschließend werden die der Angebotsplanung zugrundeliegenden Mindeststandards des Nahverkehrsplanes aufgeführt und beschrieben, ob und inwieweit diese durch das neue Liniennetz erfüllt werden. Im Einzelfall werden Änderungen in der Formulierung bzw. Systematik der Mindeststandards vorgeschlagen.

##### U1 Angebotsverbesserungen in schlecht erschlossenen Gebieten

*Im Rahmen des Untersuchungsauftrags **U1** sind für Gebiete, in denen der Erschließungsstandard M3 nicht eingehalten wird, Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung zu prüfen, beispielsweise durch zusätzliche Haltestellen, Verlegung oder Verlängerung von Linien, Einrichtung von Quartiersbuslinien oder alternativer Bedienungsformen.*

In folgenden Ortsteilen oder Gebieten mit gemäß M3 bisher nicht ausreichender Erschließung kann der Erschließungsstandard infolge der Angebotsverbesserungen künftig vollumfänglich eingehalten werden:

- Anger-Crottendorf (Erweiterung Linie 89)
- Engelsdorf (Einführung Flexa)
- Mockau-Nord (Einführung Linie 84 und Flexa)
- Rückmarsdorf (Taktverdichtung Linie 130 und Einführung Flexa)
- Sellerhausen-Stünz (Taktverdichtung Linie 77)
- Paunsdorf (Erweiterung Linie 79)
- Böhlitz-Ehrenberg (Verlegung Linie 62)
- Johannishöhe (Einführung Flexa)

##### U1a Ausdehnung der Normalverkehrszeit

*Im Rahmen des Untersuchungsauftrags **U1a** ist eine Ausdehnung der Normalverkehrszeit (und damit des 10-Minuten-Grundtaktes) Montag bis Freitag bis 22:00 Uhr zu prüfen. Bislang sieht der Nahverkehrsplan ein Ende dieser Verkehrszeit um 19:30 Uhr vor.*

Zur Erfüllung dieses Untersuchungsauftrages wurde die Ausdehnung der Normalverkehrszeit (und damit des 10-Minuten-Grundtaktes) im gesamten Netz stufenweise bis 20 Uhr, bis 21 Uhr und bis 22 Uhr untersucht. Zur Bewertung wurden jeweils die Betriebskosten für das neue Angebot ermittelt sowie die zusätzlich erreichbaren Fahrgäste und damit Fahrgelderlöse abgeschätzt. Bedingt durch die stetig zurückgehende Nachfrage wird das Verhältnis von Kosten und Nutzen im Verlaufe des Abends immer ungünstiger. So beträgt die erwartbare Kostendeckung für die Verlängerung der NVZ bis 20 Uhr noch akzeptable 60%, für die zusätzliche Verlängerung bis 21 Uhr nur noch 45% sowie für die zusätzliche Verlängerung bis 22 Uhr nur noch 35%. Angesichts eines begrenzten Budgets für das neue Liniennetz wurde eine Kostendeckung von 50% als untere Grenze definiert. Diese wird ca. um 20:30 Uhr erreicht. Mit 20:30 Uhr als Ende der Normalverkehrszeit können die gewohnten Ladenöffnungszeiten noch vollumfänglich abgedeckt werden. **Der Untersuchungsauftrag wird mit der Empfehlung, die Normalverkehrszeit um eine Stunde bis 20:30 Uhr auszudehnen, abgeschlossen.**

#### U1b Angebotskonzept Nachtverkehr

*Im Rahmen des Untersuchungsauftrags **U1b** ist ein Konzept für ein verbessertes Mobilitätsangebot im Nachtverkehr zu erarbeiten. Dieses muss die veränderten Mobilitätsbedürfnisse in den Nachtstunden (z. B. Schichtarbeit) berücksichtigen.*

Die Untersuchungen zum Nachtverkehr wurden im Rahmen der Netzkonzeption als eigenes Arbeitspaket aufgenommen. Die Ergebnisse werden zu einem späteren Zeitpunkt in die politische Diskussion eingebracht. Entsprechende Angebotsänderungen sind somit noch nicht Gegenstand dieser Vorlage. **Der Untersuchungsauftrag zum Nachtverkehr wird fortgeführt.**

#### U2 Verknüpfungspunkte

*Im Rahmen des Untersuchungsauftrags **U2** ist für alle wichtigen Verknüpfungspunkte die Einhaltung der Mindeststandards zu prüfen und Möglichkeiten der räumlichen und funktionalen Optimierung zu untersuchen.*

Mit dem neuen Netz werden deutliche Verbesserungen der Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV durch neue Buslinienführungen z. B. S-Bf. MDR, Leutzsch erreicht. Der Untersuchungsauftrag ist damit noch nicht abgeschlossen. Dieser wird im Rahmen einer Analyse weiterbearbeitet. Die Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten hinsichtlich Angebotsdichte, Aufenthaltsqualität und Umsteigekomfort ist unabhängig von konkreten Einzelmaßnahmen eine Daueraufgabe. **Der Untersuchungsauftrag wird fortgeführt.**

#### U4, 5a Überprüfung Busnetz/ Straßenbahnnetz

*Der Untersuchungsauftrag **U4** sieht die Überprüfung des Gesamtnetzes Bus vor, der Untersuchungsauftrag **U5a** die Überprüfung des Gesamtnetzes Straßenbahn.*

**Beide Untersuchungsaufträge werden mit dieser Stadtratsvorlage erfüllt.** Die folgenden Unterpunkte wurden dabei gemäß NVP 9.1 Nr. 27 betrachtet:

- Linie 74 Taktverdichtung Holzhausen in der HVZ  
Für eine Taktverdichtung hat die durchgeführte Nachfrageprognose nur einen geringen Fahrgastzuwachs ergeben, der in keinem Verhältnis zum Mehraufwand steht. Holzhausen ist außer mit der Buslinie 74 täglich von 4:30 Uhr bis 1:00 Uhr mit Flexa vollständig erschlossen, womit die Anforderungen des Nahverkehrsplanes erfüllt werden.  
**Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**
- Linie 143 Schaffung einer Verbindung von Liebertwolkwitz nach Markkleeberg  
Außerhalb des Schülerverkehrs besteht nur eine sehr geringe Nachfrage. Der Großteil der Linie verkehrt auf dem Territorium des Landkreises Leipzig, der eine solche Leistung bestellen und finanzieren müsste. Diesbezügliche Aktivitäten sind momentan nicht absehbar. Die LVB befindet sich hierzu im regelmäßigen Austausch.  
**Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**
- Schnellbuslinien  
Nahezu alle Radialen werden bereits von Straßenbahnlinien bedient, zudem verkehrt in der Maximilianallee (B2) bereits die Regionalbuslinie 196 von Nordsachsen Mobil (NoMo). Es verbleiben nur wenige Ausfallstraßen, die nicht von ÖPNV-Linien bedient werden und für die ein Schnellbusbetrieb denkbar wäre: Hans-Driesch-Straße / Am Sportforum und Adenauerallee / Permoserstraße. Entlang dieser Korridore sowie dem Streckenzug Schleußiger Weg wurden mehrere Schnellbuslinienvarianten geprüft und bewertet. Die erzielbare Nachfrage stand in allen Fällen in einem schlechten Verhältnis zum erforderlichen Aufwand. Es hat sich gezeigt, dass die vorhandenen Ressourcen wesentlich effektiver für eine Verdichtung bestehender Angebote genutzt werden sollten. In den untersuchten Korridoren mit bestehenden Linienangeboten stellt die Einführung von Schnellbuslinien unter dem Auslassen der Bedienung von Haltestellen einen verkehrlich und betrieblich nicht zweckmäßigen Aufwand dar.



## **Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**

- Quartiersbus Anger-Crottendorf

Die Erschließung von Anger-Crottendorf erfolgt im neuen Netz mit der ab dem Neuen Rathaus über Wilhelm-Leuschner-Platz, Augustusplatz, Johannisplatz und Täubchenweg verlängerten Linie 89 werktags tagsüber im 10-Minuten-Takt. Bis zur Einrichtung dieser Linie wird vsl. bereits ab Januar 2024 ein Quartiersbus zwischen Reudnitz und Anger-Crottendorf im 15-min-Takt als Interimslösung eingerichtet.

**Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**

- Ringbusliniensystem

Der Untersuchungsauftrag bezieht sich auf ein Ringsystem für die Ortsteile am Stadtrand. Tangentialverbindungen werden mit dem „Liniennetz der Zukunft“ zwar grundlegend gestärkt, dies jedoch vor allem in innenstadtnäheren Gebieten. In Einzelfällen werden auch neue Tangentialverbindungen im Stadtrandbereich eingerichtet (Linie 78 Mockau – Engelsdorf) bzw. vorhandene Verbindungen gestärkt. Einzelne tangentielle Verkehrsbeziehungen werden durch neue/erweiterte Flexa-Bediengebiete gewährleistet (z. B. Relation Holzhausen – Engelsdorf). Für ein vollständig ausgeprägtes tangentes Ringsystem zwischen den im Stadtrandbereich gelegenen Ortsteilen besteht aber keine ausreichend hohe Nachfrage. Deshalb werden auch im neuen Liniennetz Verkehrsrelationen zwischen benachbarten Ortsteilen im Stadtrandbereich verbleiben, die nicht durch Direktfahrmöglichkeiten bedient werden (z.B. Böhlitz-Ehrenberg – Lützschena). In der Regel profitieren die betreffenden Ortsteile dennoch durch die Stärkung der weiter stadteinwärts befindlichen Tangenten (im vorgenannten Beispiel die Taktverdichtung der Linie 80 zwischen Wahren und Leutzsch).

**Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**

- Ausweitung Alita auf Relation Gottscheina – Merkwitz und Gottscheina – Hohenheida

Gotscheina wird bereits außerhalb der Betriebszeiten der Linie 86 vom Alita bedient. Darüber hinaus wird diese Ortslage mit der Neuordnung der Verkehre im Industriepark Nord vsl. ab Januar 2024 montags bis freitags gegenüber heute häufiger mit der Linie 86 angebunden (tagesdurchgängiger 60-Minuten-Takt). Zusätzlich wird das heutige bis Seehausen reichende Flexa-Gebiet Nord ab Dezember 2025 auf die Ortslagen Göbschelwitz, Hohenheida und Gottscheina ausgedehnt, womit das Alita durch dieses on-Demand-System ersetzt wird.

**Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**

- Linie 176 über Gottscheina

In Gottscheina besteht außerhalb des Schülerverkehrs eine sehr geringe Nachfrage. Die Linie 176 hat keine innerstädtischen Bedienungsaufgaben und dient in erster Linie der Anbindung der nördlichen Leipziger Stadtteile an die Schulen in Taucha. In Ergänzung des bestehenden Bus-Angebotes in Richtung Seehausen – Messegelände erfolgt die Einführung von Flexa.

**Der Unterpunkt gilt damit als abgeschlossen.**

- Zielstandard 12 Fahrten pro Stunde auf dem westlichen Promenadenring

Der westliche Promenadenring (Haltestelle Thomaskirche) wird weiterhin nur von einer Straßenbahnlinie im 10-Minuten-Takt bedient. Die Verlegung der Linie 10 über den westlichen Promenadenring wurde mit dem Verkehrsmodell geprüft und führte zu erheblichen Nachfrageverlusten. Gründe hierfür sind die vergleichsweise untergeordnete Bedeutung der Haltestelle Thomaskirche, die ungleichen Fahrzeiten über den westlichen und östlichen Innenstadtring, die den heute bestehenden 5-Minuten-Takt der Linien 10 und 11 verhindern würden und die unterschiedlichen Haltestellenbedienungen am Hauptbahnhof und Wilhelm-Leuschner-Platz durch die Linien 10 und 11.

Eine höhere Bedienungshäufigkeit auf dem westlichen Promenadenring wäre somit nur mit einer zusätzlichen Linie und entsprechenden Aufwendungen möglich. Im Zusammenhang mit netzergänzenden Maßnahmen (zum Beispiel zusätzliche Gleisbögen), die neue Fahrtbeziehungen im Straßenbahnnetz schaffen, werden

Möglichkeiten für eine weitere Linie geprüft.

**Der Unterpunkt wird im Zusammenhang mit den Untersuchungsaufträgen U5+U6 (Leistungsfähigkeit Promenadenring und innere Radialen) fortgeführt.**

#### U7/U8 Prüfung von Netzerweiterungen/Trassenfreihaltung Straßenbahn

Aufgrund der langen Planungsvorläufe, Genehmigungsverfahren und Bauzeiträume sind Erweiterungen des Straßenbahnnetzes nicht Gegenstand dieser Vorlage. Im Rahmen von gesonderten Projekten werden derzeit die prioritären Netzerweiterungsvorhaben

- Netzerweiterung „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“
- Netzerweiterung „S-Bf. Wahren“
- Netzerweiterung „Thekla-Süd“

vertiefend untersucht.

Darüber hinaus wird auch ein konkretes Kommunikationskonzept für die perspektivische Netzentwicklung der Straßenbahn vorbereitet, sodass hierzu zu gegebener Zeit umfassend informiert wird. **Der Untersuchungsauftrag wird fortgeführt.**

Die Untersuchungen zum Verkehrsangebot sowie die Ergebnisse der Untersuchungsaufträge wirken unmittelbar auf die Mindeststandards gemäß Nahverkehrsplan, welche nachfolgend im Detail dargestellt werden. Zusammengefasst kann ausgesagt werden, dass die Mindeststandards im „Liniennetz der Zukunft“ fast vollumfänglich eingehalten werden. Lediglich bei der Bedienungshäufigkeit im Stadtrandbereich können noch nicht alle Anforderungen erfüllt werden (Abb. 6):

<b>M1 – Verkehrszeiten</b>  erfüllt, erweiterte Takt- und Einsatzzeiten	<b>M2 – Grundtakt</b>  erfüllt, (einheitliche Taktfamilien)	<b>M3 – Erschließung Teilräume</b>  Für 92 % der Einwohner erfüllt	<b>M4 – Bedienungshäufigkeiten im Kernbereich</b>  erfüllt, Verbesserungen durch das neue Netz
<b>M5 – Bedienungshäufigkeiten im Stadtrandbereich</b>  Erfüllt durch Ausweitung Flexa	<b>M6 – Bedienungshäufigkeit auf Tangentialverbindungen</b>  erfüllt	<b>M7 – Beförderungskapazität</b>  erfüllt, Planung ohne Kapazitätsengpässe	<b>M8 – Reisezeit auf Radialverbindungen</b>  erfüllt, Reisezeiten auf Radialen vollumfänglich eingehalten

Abbildung 6: Überblick Erfüllung der auf das Verkehrsangebot bezogenen Mindeststandards

Die Gültigkeit der jeweiligen Mindeststandards beginnt maßnahmenabhängig zum Zeitpunkt der jeweiligen Umsetzungsstufen und wird bis Dezember 2026 abgeschlossen. Im Projekt Netz24 nicht betroffen sind die weiteren im Nahverkehrsplan formulierten Mindeststandards (M9 bis M17).

### **M1 Verkehrszeiten**

Die Normalverkehrszeit wird bis 20:30 Uhr ausgeweitet. Damit wird der Untersuchungsauftrag U1a erfüllt (s.o.). Zudem ist die morgendliche Ausweitung des 10-Minuten-Takts vorgesehen mit Beginn bereits um 6 Uhr. Dies stellt eine Angleichung an die Verkehrszeitdefinition gemäß Nahverkehrsplan dar, nach welcher die Hauptverkehrszeit bereits um 6 Uhr beginnt. Eine detaillierte Darstellung befindet sich in der Anlage 1.

**Fazit: Der Mindeststandard wird erweitert.** Das Ende der Normalverkehrszeit wird Mo-Fr von 19:30 Uhr auf 20:30 Uhr verschoben. Am Samstag wird die Gültigkeit der Schwachverkehrszeit 1 um den Zusatz erweitert, dass zwischen 10:00 und 20:30 Uhr auf Linien, die das Stadtzentrum anbinden, die Bedienungsstandards der Normalverkehrszeit gelten.

## M2 Grundtakt

Die Fahrplangestaltung erfolgt im Stadtgebiet mit festen Bedienungstakten auf deren Basis einheitliche Taktfamilien vorgesehen sind, um Umsteigezeiten in wesentlichen Relationen verlässlich und so kurz wie möglich zu halten.

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt unverändert.**

## M3 Erschließung Teilräume

Gemäß Mindeststandard M3 gelten Teilflächen als erschlossen, wenn folgende Anforderungen erfüllt sind:

- Kernbereich: 80% der Bewohner und Beschäftigten haben einen Fußweg von höchstens 300 Meter zur nächsten Haltestelle (500 Meter bei S-Bahn-Halten); diese Haltestelle muss in der Haupt- und Normalverkehrszeit mindestens zweimal und in den Schwachverkehrszeiten mindestens einmal stündlich bedient werden.
- Stadtrandbereich: 80% der Bewohner und Beschäftigten haben einen Fußweg von höchstens 500 Meter zur nächsten Haltestelle; diese Haltestelle muss in der Haupt- und Normalverkehrszeit sowie in der Schwachverkehrszeit entsprechend den jeweils gültigen Standards bedient werden.

### Erschließung Stadtrandbereiche und Kernbereiche

Unter Einbeziehung der geplanten und in Anlagen 1 und 2 aufgeführten Flexa-Gebiete sind im Stadtrandbereich nur noch Miltitz und Althen-Kleinpösna nicht ausreichend erschlossen (vgl. Abb. 7). In beiden Gebieten sind ausreichend Haltestellen vorhanden, jedoch werden diese in der Regel nur 1x pro Stunde und Richtung bedient (Regionalbahnhalt Miltitz und Linie 73 in Althen-Kleinpösna).

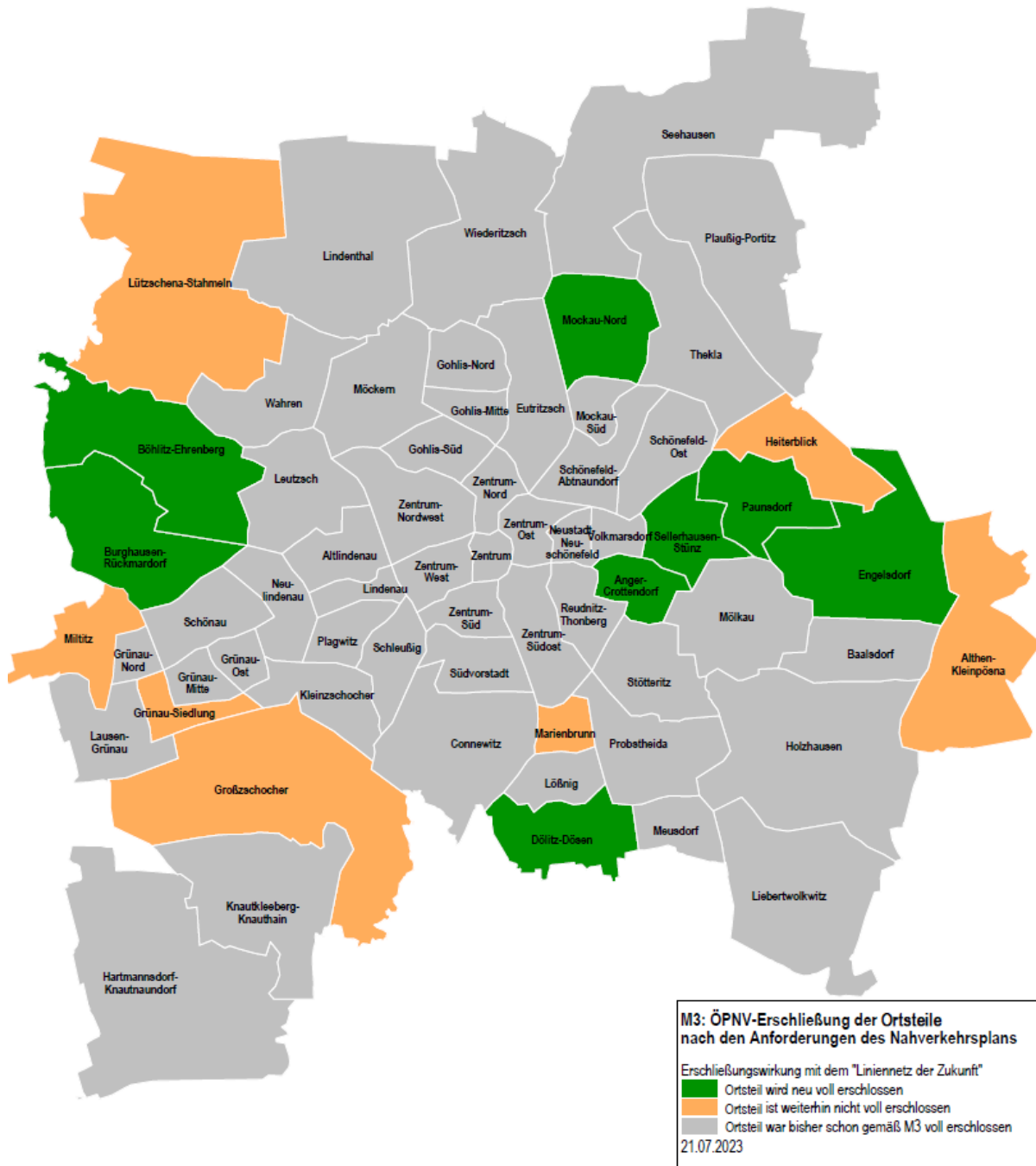


Abbildung 7: Veränderung der Erschließung gemäß M3

Im Kernbereich sind noch Großzschocher, Marienbrunn, Heiterblick, Grünau-Siedlung und Lützschena-Stahmeln nicht gemäß den Mindeststandards erschlossen. In allen genannten Ortsteilen ist die Bedienungshäufigkeit ausreichend und wird künftig sogar noch verbessert (Linie 11E in Lützschena-Stahmeln, Linie 78 in Heiterblick), jedoch wohnen mehr als 20% der Einwohner in einer Entfernung von über 300 Meter zur nächsten Haltestelle. Die Infrastruktur in diesen abseits der Haltestellen gelegenen Gebieten ist nicht für eine ÖPNV-Erschließung mit Bussen geeignet. Im Einzelfall kann die Erschließung in den genannten Ortsteilen unabhängig vom neuen Liniennetz durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen auf bestehenden Linien verbessert werden (bspw. zusätzliche Straßenbahnhaltestelle auf der Ratzelstraße zwischen Ratzelbogen und Stuttgarter Allee zur besseren Erschließung des Ortsteils Grünau-Siedlung). Derartige Projekte zur Haltestellenverdichtung werden auch unabhängig vom neuen Liniennetzes kontinuierlich weiterverfolgt.

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt von der Systematik her unverändert. In den definierten Pilotgebieten wird Flexa auf die Einhaltung des Mindeststandards angerechnet.**

### Quartiersbus Grünolino (Linie 66)

Das Konzept der Linie 66 wurde gemeinsam mit weiteren Angebotsänderungen im Raum Grünau grundlegend überarbeitet, um vorhandene Defizite zu beseitigen. Insgesamt erfolgt eine deutlich bessere ÖPNV-Erschließung des gesamten Stadtbezirks West. Durch detaillierte Analysen zu Quelle-Ziel-Relationen der heutigen Nutzer und Nutzerinnen der Linie 66 wurden die neuen Linien, Linienführungen und Taktverdichtungen im Leipziger Westen zielgruppengerechter gestaltet und sorgen so für ein bedarfsgerechteres Angebot. Details hierzu siehe Anlage 1 Punkt 4.

**Fazit: Der im NVP formulierte Mindeststandard „Quartiersbuslinien die über einen längeren Zeitraum erfolgreich eingesetzt wurden, können als Mindeststandard in den Nahverkehrsplan übernommen werden. Als erste diesbezügliche Linie wird für den Grünolino in Grünau der Verkehr mit zwei Fahrzeugen als Mindeststandard von Montag bis Samstag zwischen 9 und 18 Uhr in den Nahverkehrsplan aufgenommen.“ wird aufgehoben.**

### Quartiersbus Spinnerei (Linie 64)

Der ca. 16-monatige Betrieb der Quartierslinie 64 hat gezeigt, dass es keine ausreichende Nachfrage für die Erschließung der Spinnerei im Linienverkehr gibt. Die Fahrgastzahlen lagen 2022 durchschnittlich bei: Mo - Fr ca. 70, Samstag ca. 35 und Sonntag ca. 20 Fahrgästen. Eine Alternative zur Bedienung der Spinnerei durch Verlegung einer anderen Linie konnte nicht gefunden werden. Die Nachteile für andere Fahrgäste wären höher als der erzielbare Nutzen. Unter Verweis auf den Mindeststandard M1 („Im Einzelfall können die Mindeststandards unterschritten werden, wenn ... ihre Einhaltung einen Aufwand erfordert, der in keinem sinnvollen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen steht.“) ist künftig für die Erschließung der Spinnerei kein regulärer Linienverkehr vorgesehen.

Veranstaltungsverkehre mit einem zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommen werden jedoch nach Bedarf durch eine Sonderlinie abgedeckt. Durch die umliegenden Haltestellen wird die Spinnerei wie in Abb. 8 dargestellt auseichend erschlossen.

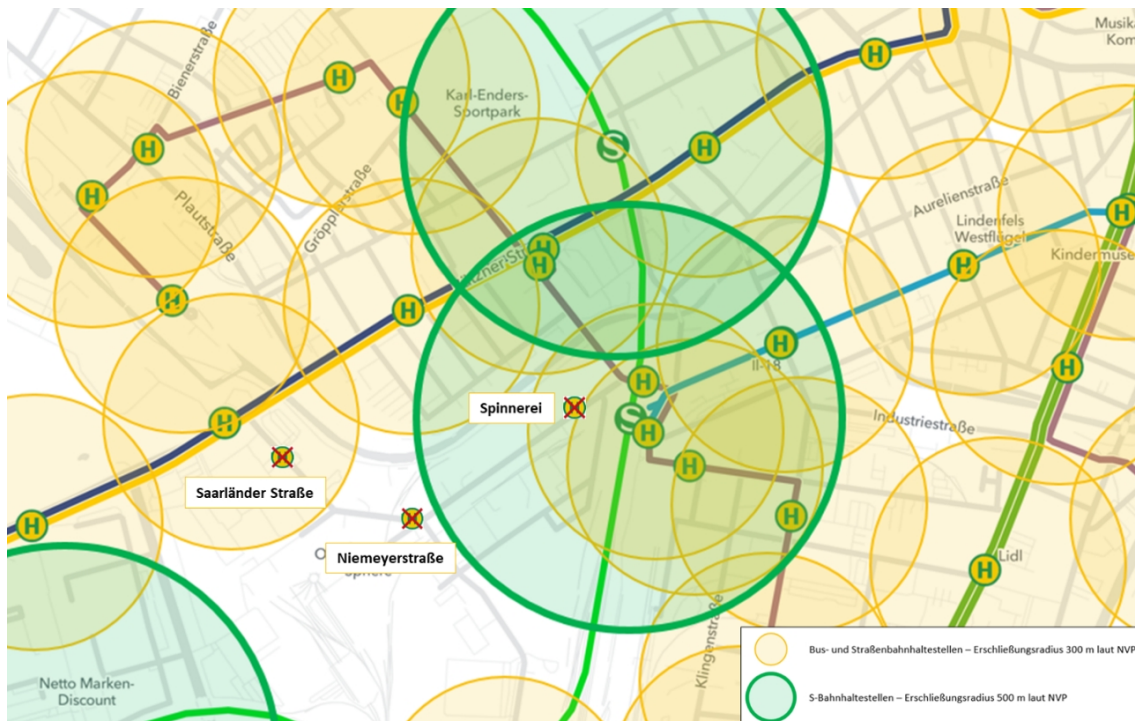


Abbildung 8: Erschließung der Spinnerei

**Fazit: Der im NVP formulierte Mindeststandard „Eine Erweiterung des heutigen Angebots ist zwingend ab Dez. 2019 für die Spinnerei vorzusehen. Dieses Angebot ist so anzulegen, dass die Halle 7 mit einer Direktverbindung an den ÖPNV angeschlossen wird; die Haltestelle sollte nicht mehr als 100 m vom Eingang der Halle 7 entfernt sein.“ wird**

**beibehalten.** In Abhängigkeit der erwarteten Nachfrage bzw. perspektivischen Weiterentwicklung des Gebietes um die Spinnereistraße besteht die Zielstellung, passende ÖPNV-Angebote zu entwickeln.

#### **M4 Bedienungshäufigkeiten im Kernbereich**

Die Bedienungshäufigkeiten auf den Radialen im Kernbereich werden heute bereits überwiegend eingehalten. Verbesserungen ergeben sich auf der Achse nach Lützschena-Stahmeln, hier ist ein 10-Minuten-Takt der Linie 11 in der Haupt- und Nebenverkehrszeit vorgesehen. Weitere Verbesserungen ergeben sich auf der Achse nach Rückmarsdorf, hier ist ein 20-Minuten-Takt der Linie 130 in der Haupt- und Nebenverkehrszeit geplant, hinzu kommen die Bestandsfahrten der Linie 131. Mit den genannten Angebotsverbesserungen wird der Standard künftig vollumfänglich eingehalten.

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt unverändert.**

#### **M5 Bedienungshäufigkeiten im Stadtrandbereich**

Eine Erfüllung des mit Fortschreibung des Nahverkehrsplans verschärften Mindeststandards M5 mit einem traditionellen Linienerverkehrsangebot ist in den meisten Fällen wirtschaftlich nicht darstellbar (siehe auch M3). Daher verfolgen die LVB das Ziel, das Flexa-Angebot vor allem in den Stadtrandbereichen weiter auszubauen.

Im Netz der Zukunft sind folgende neuen Flexa-Gebiete geplant:

- Johannishöhe (ersetzt Linie 108)
- Mölkau-Süd
- Rückmarsdorf
- Sommerfeld / Engelsdorf-Ost
- Mockau-Nord / Thekla / Plaußig-Portitz (ersetzt Linie 83 mit neuen Direktverbindungen)
- Göbschelwitz/ Hohenheida / Gottscheina als Erweiterung Gebiet Nord (ersetzt Alita)

Damit können in fast allen Stadtrandbereichen die Mindestbedienungshäufigkeiten abgesichert werden. Defizite verbleiben nur noch in Althen, Hirschfeld und Kleinpösna, in Miltitz (Teilbereiche nördlich des Bahnhofs) sowie am Wochenende im Güterverkehrszentrum.

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt von der Systematik her unverändert. In den definierten Pilotgebieten wird Flexa auf die Einhaltung des Mindeststandards angerechnet.**

#### **M6 Bedienungshäufigkeit auf Tangentialverbindungen**

Der Mindeststandard gilt als eingehalten, wenn bei einer kombinierten Bewertung der ausgewählten tangentialen Verbindungen nach den Zielstandards für die Reisezeit und die Bedienungshäufigkeit beide Zielstandards auf mindestens 75% der Verbindungen erreicht werden.

Bereits heute wird der Mindeststandard eingehalten:

- Normalverkehrszeit: Einhaltung zu 87%. Es bestehen noch auf 9 von 71 definierten Relationen Mängel (vgl. NVP Tab. 13): In drei Fällen ist die Bedienungshäufigkeit nicht ausreichend und in sechs Fällen wird die zulässige Reisezeit überschritten.
- Schwach- und Wochenendverkehrszeit: Einhaltung zu 75%. Mängel bestehen auf 18 Relationen (alle mit Überschreitung der Reisezeit).

Durch neue Linien, dichtere Erschließung, Taktverdichtungen und Ausweitung der Betriebszeiten verringert sich die Zahl der derzeit als mangelhaft eingestuften Relationen. Die Reisezeit hängt signifikant von den konkreten Fahrplanlagen und damit von evtl. Umsteigewartezeiten ab. Da die Erstellung der Fahrpläne erst kurz vor dem jeweiligen Umsetzungszeitpunkt erfolgt, kann erst zu diesem Zeitpunkt eine Aussage darüber getroffen werden, wie viele der Schwächen behoben werden können.

Mindestens können infolge der bis Lausen verlängerten Linie 80, der neuen Linie 78 (Mockau-West – Thekla – Paunsdorf-Center) sowie der neuen erweiterten Linie 79 (Connewitzer Kreuz – Paunsdorf Center) die Mängel auf folgenden Relationen von und zu B-Zentren in der Normalverkehrszeit beseitigt werden:

- Allee-Center / Schönauer Ring <-> Löwen Center
- Allee-Center / Schönauer Ring <-> Böhlitz-Ehrenberg
- Paunsdorf Center <-> Thekla
- Paunsdorf Center <-> Stötteritz (Holzhäuser Str. / Kolmstraße)

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt unverändert.**

### **M7 Beförderungskapazität**

Die Angebotsdimensionierung (Fahrzeuggrößen, Fahrtenhäufigkeiten) erfolgt so, dass die modellhaft prognostizierten Fahrgastzuwächse ohne Kapazitätsengpässe abgewickelt werden können.

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt unverändert.**

### **M8 Reisezeit auf Radialverbindungen**

Die zulässigen Reisezeiten auf Verbindungen zur Innenstadt werden bereits heute vollumfänglich eingehalten.

**Fazit: Der Mindeststandard bleibt unverändert.**

## 2.5 Ausblick

Die in der Anlage 1 ausführlich beschriebenen Maßnahmen sind in einem intensiven Planungs- und Abwägungsprozess entstanden, der bezogen auf die Zielerreichung einer Verkehrsnachfragesteigerung um 10 Mio. Fahrgäste pro Jahr und die Einhaltung des im Wirtschaftsplan der LVB vereinbarten Projektbudgets das derzeitige Vorzugsszenario abbildet. Darüber hinaus gehende Anpassungen und Erweiterungen des ÖPNV-Angebots in Abhängigkeit heute nicht konkret absehbarer Bedarfe beispielsweise im Schul-, Berufs- und Freizeitverkehr werden geprüft und unter Beachtung einer gesicherten Finanzierung in das „Liniennetz der Zukunft“ integriert. Etliche bestehende Ideen wurden dabei verworfen oder waren initial für weitere Entwürfe. Folgende Themen sind offen und momentan nicht Bestandteil des „Liniennetzes der Zukunft“:

- **Gemeinsame Angebotskonzepte im Stadt- und Regionalbusverkehr** (unternehmensübergreifende Untersuchungen zu optimierten und verbesserten Verkehrsangeboten im Stadtgrenzen überschreitenden Linienverkehr; Kosten und Erlöse noch nicht ermittelt)
- **Angebotsverbesserungen im Nachtverkehr** (Untersuchungsauftrag U1b lt. Nahverkehrsplan; Kosten und Erlöse noch nicht ermittelt)
- **Weiterentwicklung von Liniennetz und Verkehrsangebot** bei gesicherter Finanzierung

auf Basis der Erkenntnisse des Planungsprozesses, wie zum Beispiel

- weitere Ergänzungen im Straßenbahnnetz (z.B. Tangente im Leipziger Westen; Zuschussbedarf ca. 2,4 Mio. EUR p.a.)
- freitags und samstags Viertelstundentakt im Straßenbahnnetz bis Betriebsschluss ca. 1 Uhr (Zuschussbedarf ca. 0,8 Mio. EUR p.a.)
- Verdichtung Linie 62 auf einen 20-min-Takt (Zuschussbedarf ca. 0,6 Mio. EUR p.a.)
- weitere Ergänzungen im Busnetz (z.B. neue Buslinie Lindenthal / Gohlis – Freiladebahnhof – Hauptbahnhof; Zuschussbedarf ca. 1,5 Mio. EUR p.a.)

Die oben genannten Maßnahmen werden in den kommenden Jahren weiter konkretisiert und im Rahmen der vorgesehenen Evaluation des „Liniennetzes der Zukunft“ bewertet. Eine Umsetzung kann bei gesicherter Finanzierung und verfügbaren Ressourcen (z.B. Fahrzeuge, Fahrpersonale) erfolgen.

### **3. Realisierungs- / Zeithorizont**

Die verschiedenen Stufen von Netz24 werden ab dem Jahreswechsel 2023/2024 beginnend bis Dezember 2026 umgesetzt. Die drei Umsetzungsstufen haben in etwa den gleichen Umfang. Die jeweiligen Inhalte wurden unter Beachtung der komplexen Wechselwirkungen aus:

- den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen für Vorbereitung (verkehrstechnologische Voraussetzungen) und Betriebsdurchführung (vor allem Fahrpersonale),
- dem Betrag zur Zielerreichung „Nachfragesteigerung“ und
- der Wirksamkeit eines jeweils schlüssigen Angebotskonzeptes je Umsetzungsstufe vereinbart.

Die zeitliche Zuordnung der Maßnahmen je Umsetzungsstufe ist in Kapitel 2 (Beschreibung der Maßnahme) bzw. im Detail in Anlage 1 enthalten. Die Angebotsänderungen werden drei Jahre nach der vollständigen Umsetzung im Jahr 2029 evaluiert.

### **4. Finanzielle Auswirkungen**

Das Zielnetz wurde im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2020 (damalige Mittelfristplanung 2024) bei LVB und LVV entworfen und kalkuliert. In der diesjährigen, in der Beschlussfassung befindlichen Wirtschaftsplanung für 2024 sowie Mittelfristplanung 2025-28 der LVB und der LVV wurden die aktuellen Entwicklungen u.a. bei Energie-, Material- und Personalkosten für die stufenweise Umsetzung des Zielnetzes berücksichtigt. Zur Finanzierung des ÖPNV unter dem besonderen Aspekt Umsetzung des Nachhaltigkeitsszenarios der Mobilitätsstrategie wird auf die Stadtratsvorlage „Aktuelle Herausforderungen der ÖPNV-Finanzierung unter dem Nachhaltigkeits-Szenario“ (Nr. VII-DS-07344 vom 20.04.2023) verwiesen.

Die Nachfrageeffekte, die sich aus dem „Liniennetz der Zukunft“ ergeben, tragen über Fahrgast- bzw. Erlöszuwächse dazu bei, die Finanzierung des ÖPNV im Sinne der Mobilitätsstrategie 2030 zu sichern und so einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.

Etwaige Folgekosten, die für die Umsetzung des neuen Liniennetzes erforderlich werden, wie beispielsweise Aufwendungen für den Bau neuer Haltestellen, verkehrsorganisatorische Maßnahmen sowie für die LSA-Ausrüstung/-Steuerung werden innerhalb der Eckwerte des Verkehrs- und Tiefbauamtes gedeckt und bei der mittelfristigen Haushaltsplanung entsprechend berücksichtigt.

### **5. Auswirkungen auf den Stellenplan**

Auf den Stellenplan der Stadt Leipzig gibt es keine Auswirkungen.



Für die Erbringung der neuen Verkehrsangebote werden bis Ende 2026 bei der LVB ca. 160 zusätzliche Fahrpersonale benötigt. Des Weiteren bedarf es einer noch nicht konkret quantifizierten Zahl an weiteren Mitarbeitern in peripheren Bereichen (Personalbetreuung, Fahrzeugservice, Instandhaltung) sowie bei beauftragten Subunternehmern (z.B. für den Betrieb Flexa), die dem Aufwuchs in Fahrzeugbestand und Fahrpersonal entsprechen und in der Mittelfristplanung der LVB Berücksichtigung finden.

## 6. Bürgerbeteiligung

bereits erfolgt

geplant

nicht nötig

Zur Konzeptionierung des „Liniennetzes der Zukunft“ erfolgte eine projektbezogene Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Erhebungen fanden von Q4 2021 bis Q4 2022 statt. Neben einer Bürgerbefragung und Fokusgruppenworkshops mit Bürgern verschiedener Zielgruppen (Radfahrer, Pkw-Fahrer, ÖPNV-Nutzer), konnten im Herbst 2022 auch individuelle Anmerkungen über die Projektwebsite [www.l.de/Netz24](http://www.l.de/Netz24) eingebracht werden. Schließlich wurde das Projekt im September und Oktober 2022 sowie im Juni und Juli 2023 den Stadtbezirksbeiräten und Ortschaftsräten vorgestellt, wobei ebenfalls zahlreiche Hinweise zur Netzplanung gesammelt werden konnten.

### Ziele

Die Bürgerbeteiligung zielte auf die frühzeitige, transparente und umfassende Information sowie die konkrete Mitgestaltung der Bürgerinnen und Bürger an dem Projekt Netz24 durch kooperative Verfahren. In der ersten umfangreichen Beteiligungsstufe wurden mithilfe einer Bürgerumfrage Impulse aus der Öffentlichkeit generiert, die es ermöglichen, belastbare Fragestellungen zu formulieren und reale Bedarfe der Öffentlichkeit zu identifizieren.

Das Erkenntnisinteresse liegt insbesondere in der Evaluation folgender Themen durch die Bevölkerung:

- Hinweise zur Verbesserung im Liniennetz: etwa Erschließungslücken, Verbindungs- oder Anschlussprobleme
- Präferierte Verkehrsmittelwahl
- Bedarfe im Gebiet Anger-Crottendorf
- Individuelle Verkehrsströme und Streckenanalysen durch Quelle-Ziel-Befragung

Die gleichen Themen-Schwerpunkte finden sich in den verschiedenen Beteiligungsformen wieder (vgl. Umsetzung). Die Ergebnisse dienen unter anderem als Grundlage und Entscheidungshilfe für die Teilprojekte der Linien- und Netzkonzeption, Flexa sowie der Kommunikation.

### Umsetzung

Insgesamt fanden mehr als 30 Formate und Termine zur Beteiligung in analoger und digitaler Form im Rahmen des Netz24-Beteiligungsprojekts „2022 – das Jahr der Beteiligung“ statt. So z.B. die digitale Bürgerbefragung „Mobilität der Zukunft“. Darin wurden die Leipziger Bürgerinnen und Bürger sowie weitere zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure gefragt, was ihnen bei der Verkehrsmittelwahl wichtig ist und welche Voraussetzungen sie vorfinden müssen, um Leipzigs ÖPNV-Angebot häufiger zu nutzen. Im Format „Fokusgruppe“ hatten verschiedene Zielgruppen darüber hinaus die Möglichkeit, Hinweise, Fragen und Wünsche einzubringen.

Folgende Beteiligungsformate dienten als Impulsgeber für die Verkehrsplanung im Projekt Netz24:

- **Workshopreihe** mit drei Veranstaltungen zwischen VTA und LVB fokussierten den Austausch über strategische Fragestellungen.
- **Bürgerbefragung „Mobilität der Zukunft“** mit mehr als 2.000 teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern der Stadt
- **Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiter-Umfrage** (LVB und LVV) „Unser Liniennetz der Zukunft“
- **Fokusgruppenworkshops** zur Vertiefung der Ergebnisse aus der Bürgerumfrage „Mobilität der Zukunft“ mit 40 mehrheitlich ÖPNV-Nutzer, Rad- und Autofahrer
- **Informationsveranstaltungen mit Dialogangebot** u. a. Dialogstand Europäische Mobilitätswoche 2022; Quartierbus in Anger-Crottendorf
- **Interaktive Netz24-Onlinekarte** für Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Leipziger Gruppe mit über 1.000 Hinweisen zur Verbesserung des ÖPNV
- **Regelmäßige Informationsveranstaltungen mit Interaktiver Netz24-Onlinekarte und Dialogangebot:** in den Sitzungen von Stadtbezirksbeiräten, Ortsbeiräten, Fahrgastbeirat, IHK und Trägern öffentlicher Belange

## Ergebnisse

Im Rahmen der Beteiligung gingen über 3.600 Hinweise ein. Alle quantitativen und qualitativen Beteiligungsformate bestätigten die Notwendigkeit der praktischen Umsetzungen von Planmaßnahmen, die bereits als Ausgangspunkt der Netz24-Planung dienen. Das umfasst insbesondere den Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach

- **erhöhter Fahrtenhäufigkeit:** höhere Taktung zu Stoßzeiten im Berufsverkehr und Schulbetrieb, Abendverkehr, Wochenendverkehr
- **verlängerten Einsatzzeiten:** verbesserte Angebote im Abendverkehr, Ausbau des Nachtnetzes
- **verkürzter Reisezeit:** verbesserte Verbindungen, sichere Anschlüsse
- **verbessertes Erschließungsdichte:** mehr Direktverbindungen, Netzverknüpfung, verbesserter Zugang zu ÖPNV, verbesserte Erreichbarkeit von Freizeitattraktionen im Leipziger Umland

## Fazit

Die Netz24-Planungsansätze werden durch die Beteiligungen gestützt. Das betrifft insbesondere die Bedienungsstandards hinsichtlich Einsatzzeit, Fahrtenhäufigkeit, Erschließungsdichte, Reisezeit und Netzverknüpfung, die in der Angebotsqualität konsequent auszubauen sind.

## 7. Besonderheiten

Keine.

## 8. Folgen bei Nichtbeschluss

Der Beschluss der Ratsversammlung zur Mobilitätsstrategie 2030 sowie die im Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen und Untersuchungsaufträge werden nicht erfüllt bzw. umgesetzt.

Anlage/n

- 1 Anlage\_1\_Liniennetz der Zukunft - Detailbeschreibung\_24.10.2023 (öffentlich)
- 2 Anlage\_2\_Liniennetz der Zukunft – Flexa (öffentlich)