

# Große Kreisstadt Markkleeberg DER OBERBÜRGERMEISTER



Stadt Markkleeberg · Rathausplatz 1 · 04416 Markkleeberg

Zweckverband für den Nahverkehrsraum  
Leipzig (ZVNL)  
Emilienstraße 15  
04107 Leipzig

Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht:  
Unser Zeichen:  
Unsere Nachricht:  
Amt: 60 Stadtplanungsamt

Ansprechpartner: Herr Müller  
E-Mail: alexander.mueller@markkleeberg.de  
Telefon: 0341 3533-280  
Telefax: 0341 3533-261

Datum: 3. April 2025

## Stellungnahme zu den geplanten Änderungen im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz für das Fahrplanjahr 2025/2026

Sehr geehrter Herr Emanuel,

aus der öffentlich einsehbaren Einladung zur 97. Verbandsversammlung des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), welche am 10. März 2025 stattfand, mussten wir zu unserem Bedauern erfahren, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 Kürzungen im S-Bahn-Angebot in der Stadt Markkleeberg vorgesehen sind. Wir möchten mit diesem Schreiben als betroffene Kommune Stellung zu den geplanten Änderungen nehmen.

Bevor wir inhaltlich auf die geplanten Kürzungen eingehen, möchten wir zunächst die Informationspolitik des ZVNL gegenüber der Stadt Markkleeberg kritisieren. Die geplanten Änderungen werden zu Beeinträchtigungen für die Fahrgäste und insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger von Markkleeberg führen. Insofern ist es nicht nachvollziehbar, dass im Vorfeld keine Information gegenüber der Stadtverwaltung erfolgte. Noch im Juli 2024 wurde dem Landkreis Leipzig auf Nachfrage zum künftigen S-Bahn-Angebot mitgeteilt, dass die Stadt Markkleeberg künftig durch die Linien S 2, S 3 und S 5/S 5X erschlossen werden soll, wodurch etwa ein 10-Minuten-Takt sichergestellt wird. Diese Information wurde uns seitens des Landkreises weitergeleitet und wir haben uns für unsere weiteren Planungen auf diese Aussage verlassen. Im Gegensatz dazu mussten wir nun aus der Einladung zur 97. Verbandsversammlung des ZVNL von den ab Dezember 2025 geplanten Kürzungen erfahren.

### Zum Sachverhalt:

Derzeit verkehren auf dem Stadtgebiet von Markkleeberg die folgenden S-Bahn-Linien:

- S 4 (Markkleeberg-Gaschwitz – Leipzig Hbf. – Torgau – Falkenberg)
- S 5/S 5X (Halle Hbf. – Leipzig Hbf. – Altenburg – Zwickau)
- S 6 (Leipzig Messe – Leipzig Hbf. – Geithain).

Die Linien verkehren tagsüber im 30-min-Takt. Alle drei Linien bedienen den Haltepunkt Markkleeberg-Nord sowie den Bahnhof Markkleeberg. Markkleeberg-Großstädteln und Markkleeberg-Gaschwitz werden lediglich von den Linien S 4 und S 6 bedient. Somit halten

### **Bankverbindungen:**

Deutsche Kreditbank AG  
IBAN: DE24 1203 0000 0001 3071 64  
BIC: BYLADEM1001

Sparkasse Leipzig  
IBAN: DE65 8605 5592 1178 2212 76  
BIC: WELADE8LXXX

### **Rechnungsanschrift:**

Stadt Markkleeberg  
Rathausplatz 1  
04416 Markkleeberg

rechnungseingang@markkleeberg.de

Steuer-Nr 238/149/04105  
USt-ID DE163883351  
Finanzamt Grimma

### **Öffnungszeiten:**

Di	9 bis 12 Uhr	14 bis 18 Uhr
Mi, Fr	9 bis 12 Uhr	
Do		14 bis 18 Uhr

und nach Vereinbarung

Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische Dokumente.

[www.markkleeberg.de](http://www.markkleeberg.de)

am Bahnhof Markkleeberg sowie in Markkleeberg-Nord 6 Züge je Stunde und Richtung, in Markkleeberg-Großstädteln und Markkleeberg-Gaschwitz 4 Züge je Stunde und Richtung.

Das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz soll ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 neu geordnet werden. Aus den Unterlagen zur 97. Verbandsversammlung des ZVNL geht hervor, dass die Stadt Markkleeberg ab dann nur noch von zwei S-Bahn-Linien bedient werden soll. Es handelt sich dabei künftig um die:

- S 3 (Halle-Nietleben – Halle Hbf. – Schkeuditz – Leipzig Hbf. – Borna – Geithain)
- S 5/S 5X (Halle Hbf. – Leipzig Hbf. – Altenburg – Zwickau).

Der bestehende 30-min-Takt bleibt beibehalten. Somit stehen künftig am Bahnhof Markkleeberg sowie in Markkleeberg-Nord nur noch 4 statt 6 Abfahrten pro Stunde und Richtung zur Verfügung. Die S 5/S 5X soll auch künftig nicht in Markkleeberg-Großstädteln und Markkleeberg-Gaschwitz halten. Somit wird das Angebot hier von 4 Abfahrten pro Stunde und Richtung auf nur noch 2 halbiert. Eine weitere Verschärfung wird in den Abendstunden erfolgen, da ab dem Fahrplanwechsel geplant ist, dass die S 3 ab 21 Uhr nur noch stündlich in Markkleeberg-Großstädteln und -Gaschwitz hält.

Grundlage für die geplanten Linienänderungen ist der neue Verkehrsvertrag für das Netz MDSB I. Dieser umfasst die Linien S 1, S 3, S 4, S 5/S 5X, S 6 und S 30. Eine Umsetzung dieses Verkehrsvertrages sollte ursprünglich bereits ab Dez. 2025 erfolgen. Derzeit ist die Umsetzung jedoch mit einem Jahr Verzögerung ab Dez. 2026 vorgesehen. Daher wurde es erforderlich, für das Fahrplanjahr von Dez. 2025 bis Dez. 2026 einen Interimsverkehr durch Verlängerung des ursprünglich nur bis 2025 laufenden Verkehrsvertrages zu beauftragen. Das neue Liniennetz soll jedoch trotz des Interimsverkehrs bereits ab Dez. 2025 weitestgehend umgesetzt werden.

Nicht Bestandteil des MDSB I ist die Linie S 2. Diese ist Bestandteil des Verkehrsvertrages MDSB II, welcher noch bis 2030 läuft. Hieran wird sich ein neuer Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von 2030 bis 2045 anschließen. Die Aufforderung zur Angebotsabgabe hierzu soll noch im Jahr 2025 erfolgen.

Somit besteht für die Linie S 2 noch ein Verkehrsvertrag bis 2030, welcher eine Linienführung bis Markkleeberg-Gaschwitz vorsieht. Im Gegensatz dazu ist nun vorgesehen, für das Interimsjahr von Dez. 2025 bis Dez. 2026 die Linie S 2 aus Richtung Leipzig Hbf. kommend bereits in Leipzig-Connewitz enden zu lassen. Begründet wird dies in den Unterlagen zur 97. Verbandsversammlung des ZVNL damit, dass

*„hierdurch zwei Fahrzeugumläufe mit entsprechenden sprungfixen Kosten sowie eine erhebliche Anzahl an Zugkilometern eingespart wird“.*

Auf Nachfrage bei der DB Regio AG als für die Leistungserbringung zuständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde bestätigt, dass hinsichtlich der Führung der Linie S 2 bis Markkleeberg-Gaschwitz ein Trassenkonflikt besteht. Demnach wäre die geplante Wendezeit für die Züge in Markkleeberg-Gaschwitz zu gering. Als technisch erforderliche Wendezeit werden 6 min angegeben. In Markkleeberg-Gaschwitz stünden jedoch aufgrund der Fahrplanelntwürfe nur 3 min zur Verfügung. Eine zusätzliche Reserve zum Ausgleich von Verspätungen ist hier noch nicht eingerechnet. Das Einhalten der Mindestwendezeit würde ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich machen, was jedoch seitens des ZVNL nicht vorgesehen sei.

Zudem bestehen Unklarheiten in den Angaben zum Leistungsvolumen zwischen dem neuen und dem alten Verkehrsvertrag MDSB I in Bezug auf die Entfernung zwischen Leipzig-Connewitz und Markkleeberg-Gaschwitz. Während im alten Verkehrsvertrag eine Entfernung von 6,060 km angegeben ist, beträgt diese laut dem neuen Verkehrsvertrag 6,075 km. Dies ist insbesondere von Bedeutung, wenn sich der ZVNL zur Begründung der Angebotskürzung auf die Einsparung einer „erheblichen Anzahl an Zugkilometern“ bezieht.

Stellungnahme zu den geplanten Änderungen:

Seitens des ZVNL werden zur Begründung der geplanten Kürzungen fehlende Fahrzeuge und zu geringe finanzielle Mittel angeführt. Dass diese Problemlage dem ZVNL nicht erst seit kurzem bekannt ist, ergibt sich ebenfalls aus den Unterlagen zur 97. Verbandsversammlung des ZVNL vom 10.03.2025 unter TOP 9. Hier wird auf die Verhandlungen mit der DB Regio AG zur Vertragsverlängerung für das Interimsjahr 2025/2026 eingegangen, welche am 08.11.2023 begannen. Zum Fahrzeugeinsatz wird ausgeführt:

*„Während der Verhandlungsphase zum Nachtrag wurde die Fahrzeugflotte hinsichtlich des Umfangs, der Kapazität und der Kuppelbarkeit mehrfach diskutiert und optimiert. Das EVU [Eisenbahnverkehrsunternehmen, Anm. d. Verw.] hatte ursprünglich vor, noch weitere Gebrauchtfahrzeuge aus anderen Netzen zum Einsatz zu bringen und damit die Gesamtanzahl zu erhöhen. Dieses haben wir unter Berücksichtigung der Mehrkosten auf ein vertretbares Maß reduziert.“*

Demnach wurde seitens der DB Regio AG in den Verhandlungen die Beschaffung weiterer Gebrauchtfahrzeuge angeboten, was jedoch vom ZVNL mit Verweis auf die Kosten abgelehnt wurde. Somit wurde bereits bei den Planungen für das Interimsjahr 2025/2026 seitens des ZVNL akzeptiert, dass die insgesamt zur Verfügung stehenden Fahrzeuge zur Erbringung der beauftragten Verkehrsleistungen nicht ausreichen werden. Der beschriebene Trassenkonflikt aufgrund des Fahrzeugmangels kommt daher nicht überraschend und ist als Folge einer verfehlten Planung der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge zu betrachten. Dennoch erfolgte seitens des ZVNL keine aktive Kommunikation gegenüber der Stadt Markkleeberg.

Weitere Fahrzeuge und finanzielle Mittel werden ab Dez. 2025 durch die Bestellung zweier zusätzlicher Optionen aus dem Verkehrsvertrag MDSB I für das Interimsjahr 2025/2026 gebunden. Dies betrifft die Führung einzelner Fahrten der S 4 über Torgau hinaus bis nach Falkenberg/Elster sowie die S 30 als Verstärkerlinie zwischen Leipzig Hbf. und Schkeuditz in der Hauptverkehrszeit. Die Bestellung dieser zusätzlichen Optionen erfolgt nach unserem jetzigen Kenntnisstand nur für ein Jahr, da diese ab Dez. 2026 nicht mehr Bestandteil des dann neuen Verkehrsvertrags sind. Es werden somit Angebotskürzungen in Markkleeberg und damit im Kernbereich des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes in Kauf genommen, um Zusatzleistungen umsetzen zu können, die wahrscheinlich von vornherein auf ein Jahr beschränkt sind. Dies erscheint nicht nachvollziehbar und kann den Fahrgästen nicht vermittelt werden.

Nach derzeitiger Mitteilung ist ab Dez. 2026 eine Führung der Linie S 2 bis Markkleeberg-Gaschwitz geplant. Es konnte jedoch bis zum jetzigen Zeitpunkt auch auf Nachfrage nicht mitgeteilt werden, warum der beschriebene Trassenkonflikt dann nicht mehr bestehen soll. Für die Stadt Markkleeberg ist nicht nachvollziehbar, woher die zur Auflösung des Trassenkonflikts notwendigen zusätzlichen Fahrzeuge ab Dez. 2026 kommen sollen. Nach Aussage der DB Regio AG ist noch nicht final entschieden, ob die o.g. Zusatzoptionen tatsächlich ab Dez. 2026 entfallen. Sollte dies nicht erfolgen, könnten die in diesen Leistungen gebundenen Fahrzeuge für die vertragsgemäße Verlängerung der S 2 bis Markkleeberg-Gaschwitz nicht eingesetzt werden. Somit erscheint es zum jetzigen Zeitpunkt als in keiner Weise gesichert, dass die S 2 ab Dez. 2026 tatsächlich bis Markkleeberg-Gaschwitz fährt. Es ist somit zu befürchten, dass die Angebotsreduzierung in Markkleeberg im Gegensatz zu den Aussagen des ZVNL nicht nur für das Interimsjahr 2025/2026 erforderlich wird, sondern dauerhaft erfolgt. Dies kann aus Sicht der Stadt Markkleeberg nicht akzeptiert werden.

Unsere Befürchtungen werden zusätzlich durch die am 18.12.2024 erfolgte Vorinformation zur Vergabe des MDSB II ab 2030, auf welche in den Unterlagen zur 97. Verbandsversammlung des ZVNL unter TOP 7 eingegangen wird, verstärkt. Hier ist als Linienvverlauf für die S 2 lediglich die Angabe *Dessau/Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig* enthalten. Es gibt keine Aussage, dass die S 2 bis Markkleeberg-Gaschwitz geführt werden soll. Selbst wenn die S 2 also ab Dez. 2026 wieder bis Markkleeberg-Gaschwitz fahren sollte, ist noch immer zu befürchten, dass dieser Linienvverlauf ab 2030 wieder eingekürzt wird. Die Aufforderung

zur Angebotsabgabe ist im Dezember 2025 geplant. Es ist zwingend darauf zu achten, dass als Endpunkt der Linie S 2 auch nach 2030 Markkleeberg-Gaschwitz und nicht Leipzig in den Unterlagen zur Angebotsaufforderung aufgeführt ist.

Nach Einschätzung der Stadt Markkleeberg gefährden die geplanten Angebotskürzungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Bedeutung der Stadt als Mittelzentrum. Gemäß Ziel 1.3.1 des Landesentwicklungsplans Sachsen sollen die Zentralen Orte so entwickelt werden, dass sie ihre Aufgabe als Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Freistaat Sachsen wahrnehmen können und zur Sicherung der Daseinsvorsorge die Versorgung der Bevölkerung ihres Verflechtungsbereiches mit Gütern und Dienstleistungen bündeln und in zumutbarer Entfernung sicherstellen. Ziel 1.3.4 besagt in diesem Zusammenhang zudem, dass die Erreichbarkeit der Zentralen Orte für die Bevölkerung ihrer Verflechtungsbereiche zu sichern ist. Dabei geht es nicht nur um die Erreichbarkeit Markkleebergs aus den umliegenden Grundzentren sowie den Nicht-zentralen Orten. Ausschlaggebend ist auch die Erreichbarkeit des Oberzentrums Leipzig von Markkleeberg aus. Im Landesentwicklungsplan wird bezüglich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte insbesondere auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Bezug genommen. Hierin heißt es:

*„Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte verschiedener Stufen aus ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich ist durch entsprechende Gestaltung des Verkehrsnetzes zu sichern. Dies beinhaltet auch die Ausgestaltung des ÖPNV sowie des Einsatzes von Nahverkehrsmitteln oder alternativer Bedienungssysteme hinsichtlich Bedienungshäufigkeit und zumutbarem Zeitaufwand. Damit sollen die Zugangsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie zu den Arbeitsstätten in den Zentralen Orten verbessert werden. Mit der Sicherstellung der Erreichbarkeit Zentraler Orte aus den Verflechtungsbereichen soll über deren Funktion als ÖPNV-Knotenpunkte auch die Erreichbarkeit höher-rangiger Zentraler Orte unterstützt werden. Durch die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einrichtungen in Zentralen Orten wird auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Einrichtungen gewährleistet.“*

Angebotskürzungen – insbesondere bei einer gegebenen hohen Auslastung – widersprechen demnach den Zielen der Landesentwicklung. Insbesondere für Bevölkerungsgruppen, welche keinen Zugang zu einem Auto haben, wird sich die Erreichbarkeit der Stadt Markkleeberg sowie des Oberzentrums Leipzig verschlechtern. Damit werden die Nachhaltigkeitsziele des Landesentwicklungsplans, welche durch das Zentrale Orte System erreicht werden sollen, in allen drei Teilzielen der Nachhaltigkeit gefährdet:

- Sozial: Insbesondere für Bevölkerungsgruppen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, ist die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse gefährdet.
- Ökonomisch: Die Tragfähigkeit und Auslastung von Infrastruktureinrichtungen ist nicht mehr gegeben, was einem effizienten Einsatz öffentlicher Mittel entgegensteht.
- Ökologisch: Kürzungen im SPNV bedingen für viele Leute einen notwendigen Umstieg auf den Autoverkehr, wodurch die ökologischen Belastungen steigen. Das Ziel einer an der Verkehrsvermeidung orientierten Siedlungsentwicklung wird verfehlt.

Unabhängig von diesen zentralen Zielen der Raumordnung widersprechen die geplanten Angebotskürzungen auch noch an anderer Stelle den Zielen des Landesentwicklungs- und Regionalplans. So nimmt der Landesentwicklungsplan unter Ziel 3.4.3 konkret Bezug auf den Leipziger Citytunnel und dessen Einbindung in das regionale Bahnnetz:

*„...Dieses länderübergreifende S-Bahn-System soll neben dem City-Tunnel Leipzig unter Einbeziehung weiterer bestehender SPNV-Angebote eine qualitativ hochwertige Anbindung der umliegenden Mittelzentren Borna, Grimma, Döbeln, Wurzen, Oschatz, Torgau, Eilenburg, Delitzsch, Schkeuditz und Markkleeberg sowie von Geithain an das Oberzentrum Leipzig sicherstellen...“*

Im Regionalplan Leipzig-West Sachsen heißt es unter Ziel 3.4.9 zudem:

*„Das S-Bahn-Netz Mitteldeutschland ist weiter auszubauen...“*

Damit zielen die beiden ausschlaggebenden raumordnerischen Planungsinstrumente, die nicht nur für Markkleeberg, sondern den gesamten Leipziger Raum ausschlaggebend sind, auf eine Stärkung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes als Rückgrat der verkehrlichen Erschließung zwischen Leipzig und den umliegenden Mittelzentren ab. Somit wären der Ausbau bzw. zumindest eine Sicherung des derzeitigen Angebots erforderlich. Kürzungen hingegen entsprechen weder den Zielstellungen des Landesentwicklungsplans, noch des Regionalplans.

Grundsätzlich ist die Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes nach Bau des Citytunnels auch aus Sicht der Stadt Markkleeberg als Erfolg anzusehen. Dies fällt bei der Betrachtung der Entwicklung der Auslastung auf. Im ÖPNV-Konzept Markkleeberg aus dem Jahr 2015 ging man noch von einer möglichen Steigerung der Ein- und Aussteiger an den Markkleeberger S-Bahn-Haltestellen um 10 – 15 % aus. Tatsächlich zeigt ein Vergleich der Zahlen der Ein- und Aussteiger von 2014 und 2023 eine Steigerung um 45 – 60 %, abhängig davon, welchen Haltestellenpunkt man betrachtet. Insgesamt wurden an allen Markkleeberger Haltestellen zusammen im Jahr 2023, für welches die aktuellsten Zahlen vorliegen, montags bis freitags durchschnittlich 6.339 Ein- und Aussteiger pro Tag gezählt. Diese Entwicklung ist Beweis dafür, dass das S-Bahn-Angebot von der Bevölkerung sehr gut angenommen wird und sich die Menschen hierauf verlassen. Für viele Einwohner ermöglicht das derzeitige SPNV-Angebot den teilweise vollständigen Verzicht auf den eigenen PKW. Angebotskürzungen gefährden hingegen diese positiven Entwicklungen der letzten Jahre, da für die Bevölkerung die Verlässlichkeit des ÖPNV sinkt, auch wenn die Beeinträchtigungen nur Übergangsweise für ein Jahr bestehen sollten. Dies bestätigen auch die Aussagen der DB Regio AG, wonach das S-Bahn-System nur dann weiterhin erfolgreich ist, wenn auf den Hauptachsen ein dichtes Taktangebot gefahren wird und insbesondere der unmittelbare Stadt-Umland-Verkehr stark bleibt.

Ausschlaggebend für die Mobilitätsentscheidungen der Bevölkerung ist neben der Bedienungshäufigkeit auch die Bedienqualität. Bereits heute kommt es insbesondere im Berufsverkehr zu Kapazitätsengpässen, was in Form von überfüllten Zügen beobachtet werden kann. Problematisch ist dies v.a. für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen, großen Koffern oder Fahrrädern. Mit einer Kürzung des Angebots wird es hier künftig zu einer weiteren Verschärfung kommen. Damit wird der ZVNL seinen selbstgesteckten Qualitätsanforderungen nicht gerecht, wonach perspektivisch jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden soll. Zudem dürfen Fahrgäste aufgrund überfüllter Züge nicht zurückgelassen werden. Insbesondere bei Fahrgästen mit Fahrrädern ist dies bereits heute jedoch in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu beobachten. Die Stadt Markkleeberg verfügt aufgrund der räumlichen Nähe über enge Pendlerbeziehungen mit der Stadt Leipzig. Sie ist daher auf eine enge Taktung ins nahegelegene Oberzentrum angewiesen. Bei der Betrachtung der Kapazitäten sind nicht nur die Ein- und Aussteiger in Markkleeberg selbst zu berücksichtigen. Die Züge aus Richtung Borna bzw. Altenburg und Zwickau in Richtung Leipzig kommen oft bereits voll besetzt in Markkleeberg an. Für viele Fahrgäste übernimmt die heute in Markkleeberg-Gaschwitz startende Linie S 4 daher die Rolle als Ausweichlinie für die oft stark ausgelasteten Linien S 5/S 5X und S 6. Sollte die S 2 künftig nicht den Ersatz für die heutige S 4 übernehmen, ist in Zukunft zu befürchten, dass einzelne Fahrgäste an den Markkleeberger Haltestellen zurückgelassen werden müssen. Dies würde auch nach Ansicht des ZVNL den schwersten Schlag für die eigenen Qualitätsansprüche bedeuten.

Nicht zuletzt gefährdet die beabsichtigte Angebotshalbierung in Markkleeberg-Gaschwitz und -Großstädteln die geplante städtebauliche Entwicklung im Umfeld der Bahnhöfe. Insbesondere in Großstädteln wurden in der Vergangenheit umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen umgesetzt, um die Voraussetzungen zum Einbau eines Aufzuges zum Bahnsteig zu schaffen. So wurde z. B. ein Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn geschaffen und die Fahrradabstellanlage wurde auch mit Mitteln des ZVNL ausgebaut.

Zudem wurden finanzielle Mittel der Städtebauförderung für den Bau eines Park-and-Ride-Platzes (P+R) aufgewendet, welcher auch für die Stadt Leipzig eine wichtige Funktion übernimmt. So ist er in das Verkehrsinformationssystem der Stadt Leipzig zu den zur Verfügung stehenden P+R-Plätzen auf ihrer Website eingebunden. Der Parkplatz ist dabei das erste P+R-Angebot, wenn man aus Richtung Süden nach Leipzig fährt und die direkteste Möglichkeit für einen Umstieg auf die Bahn aus Richtung der Autobahnen A 38 und A 72. Ein P+R-Platz funktioniert jedoch nur bei einer entsprechenden engen ÖPNV-Taktung. Eine Bedienung im 30-min-Takt bzw. ab 21 Uhr nur noch stündlich ist hier für keinen Fahrgast attraktiv, welcher den P+R-Platz nutzen möchte. Dies ist insbesondere von Bedeutung, wenn man bedenkt, dass die P+R-Plätze v.a. für Großveranstaltungen in Leipzig genutzt werden, die meist erst in den Abendstunden enden. Dies zeigt, dass die geplanten Kürzungen im Bahnangebot nicht nur die Stadt Markkleeberg betreffen, sondern darüber hinaus negative Auswirkungen auf die Verkehrskonzeption des gesamten Leipziger Raums haben. Zudem muss man sich die Frage stellen, ob die in der Vergangenheit eingesetzten öffentlichen Mittel nicht verschwendet wurden, wenn der Verknüpfungspunkt in Großstädten aufgrund der Reduzierung des S-Bahn-Angebots nicht mehr als solcher funktionsfähig ist.

Ähnlich wie in Großstädten ist auch am Bahnhof Markkleeberg-Gaschwitz ein Ausbau zu einer Verkehrsverknüpfungsanlage vorgesehen. Geplant sind die Errichtung einer Buswendeschleife, einer Fahrradabstellanlage sowie eines weiteren P+R-Platzes, welcher ebenfalls vonseiten der Stadt Leipzig befürwortet wird. Die Stadt Markkleeberg bemüht sich hierfür bereits seit vielen Jahren in einem langen und aufwendigen Planungsprozess um den Erwerb der notwendigen Flächen. Diese Planung wird jedoch durch die vorgesehenen Kürzungen im SPNV infrage gestellt. Die eingeplanten öffentlichen Mittel wären dann wahrscheinlich an anderer Stelle in der Stadt sinnvoller einzusetzen. Es würde kein Ausbau des Bahnhofsumfeldes erfolgen, mit der Folge, dass es nicht zu einer eigentlich aus Perspektive der Stadtentwicklung beabsichtigten Stärkung des ÖPNV kommt.

#### Fazit:

Wie in den obigen Ausführungen erläutert, wird die geplante Kürzung der S-Bahn-Linie S 2 weitreichende negative Auswirkungen auf die Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs haben. Diese beschränken sich nicht nur auf die Stadt Markkleeberg selbst, sondern haben Auswirkungen auf die gesamte Leipziger Region. Selbst bei einer Unterbrechung von nur einem Jahr werden diese Auswirkungen augenscheinlich. Sie verstärken sich jedoch noch, sollte die Angebotskürzung ab 2030 dauerhaft erfolgen, wie von uns befürchtet wird. Die Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung entwickeln sich langfristig und erfordern eine Stabilität und damit eine Verlässlichkeit im Angebot. Damit haben bereits kurzfristige Änderungen weitreichende Auswirkungen, die auf den ersten Blick nicht immer offensichtlich sind.

Wir fordern Sie daher auf, mit uns kurzfristig in Kontakt zu treten, um gemeinsam eine Lösung zu finden, um die negativen Auswirkungen der Angebotsreduzierungen für das Interimsjahr 2025/2026 soweit wie möglich zu reduzieren. Zudem fordern wir, dass es auch nach 2030 nicht zu einer Verschlechterung des S-Bahn-Angebots in Markkleeberg kommt. Bitte nehmen Sie unsere Bedenken ernst und lassen Sie uns gemeinsam an einer für die Fahrgäste akzeptablen Lösung arbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Schütze