

**öffentlich**

Bearbeiter: Pankalla, Steffen  
 Einreicher: Stadtplanungsamt  
 Beteiligte:  
 Bereiche:

Datum	<b>Drucksachen Nr.</b> (ggf. Nachtragsvermerk)
<b>17.08.2022</b>	<b>200/2022</b>

Beratungsfolge	Termin	Beratungsergebnis				
		TOP	Für	Geg	Enth	
Verwaltungs- und Finanzausschuss nicht öffentlich	13.09.2022					
Stadtrat öffentlich	21.09.2022					

**Betreff:**

Grundsatzbeschluss zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 zum Markkleeberger See

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat beschließt, den Ausbau der Straßenbahnlinie 11 bis zum Markkleeberger See grundsätzlich weiter zu verfolgen.
2. Der Stadtrat beschließt, den nächsten konkreten Planungsschritt für eine Umsetzung der Streckenverlängerung zum Markkleeberger See einzuleiten. Wesentlicher Bestandteil des nächsten Planungsschritts ist die Durchführung einer umfassenden Untersuchung, in der insbesondere eine Prüfung der baulichen Machbarkeit, eine gesamtheitliche Ermittlung des verkehrlichen Nutzens sowie eine Abschätzung des zu erwartenden Investitionsumfangs erfolgen sollen. Hierbei soll auch die Behebung der bereits aus dem Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans bekannten verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im Bereich der Bornaischen Straße berücksichtigt werden.

Der Beschluss erfolgt auf der gesetzlichen Grundlage von § 28 der Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen (SächsGemO) in der jeweils gültigen Fassung i. V. m. § 3 der Hauptsatzung der Großen Kreisstadt Markkleeberg vom 16. Juli 2014, zuletzt geändert am 21. Januar 2015.

**Sachdarstellung:**

Seit der Inbetriebnahme des Markkleeberger Sees existieren Überlegungen und Ideen über eine bessere ÖPNV-Anbindung im Bereich der Seepromenade in Markkleeberg-Ost. Bereits 2008 wurde durch die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) eine Analyse der Fahrgastpotenziale durchgeführt. Der anschließende Vorbereitungsprozess für eine Umsetzung durch die LVB endete am 21.03.2012 im Markkleeberger Stadtrat. Der Beschlussvorschlag wurde mit zehn Ja- und zwölf Nein-Stimmen abgelehnt.

Die Gründe für die Ablehnung im Stadtrat waren damals die Schwerpunktsetzung im Markkleeberger Stadtgebiet auf eine innerstädtische Ost-West-ÖPNV-Verbindung, die Forderung nach einem Einsatz von Elektrobussen im Stadtgebiet, die bevorstehende Einstellung der Straßenbahnlinie 9, die geringe Entfernung der Haltestelle Schillerplatz zum Markkleeberger See sowie die für 2013 vorgesehene Sanierung der Bornaischen Straße.

Mit der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Markkleeberg 2015 wurde mit der Buslinie 106 eine Ost-West-Verbindung eingeführt. Die Straßenbahnlinie 9 wurde durch die Buslinie 70 ersetzt. Im ÖPNV-Konzept 2015, welches im Stadtrat am 27.05.2015 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde und durch den Kreistag des Landkreises Leipzig am 08.07.2015 beschlossen wurde, ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 als Option enthalten.

Auf Seite 162 des Konzeptes heißt es: „Hinsichtlich der Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 bis zum Markkleeberger See, Seepromenade sind noch vertiefende Betrachtungen erforderlich. Dessen ungeachtet bleibt die Verlängerung der Linie 11 im Konsens der Projektbeteiligten ein optionaler Bestandteil des ÖPNV-Konzeptes, wenngleich die Umsetzung dieses Maßnahmenbausteins erst zu einem späteren Zeitpunkt realistisch erscheint.“

Der Beschluss 111-10/2015 des Stadtrates Markkleeberg enthält zur Linie 11 folgende Aussage: „Die Verlängerung der Linie 11 zum Markkleeberger See ist lediglich eine Option. Vor deren Umsetzung ist eine Beschlussfassung in den Gremien des Stadtrates unbedingt durchzuführen.“

Am 19.05.2021 hat der Kreistag des Landkreises Leipzig seinen Nahverkehrsplan 2021-2025 beschlossen. Darin enthalten ist auf Seite 81 zur Verlängerung der Linie 11 folgender Prüfauftrag formuliert: „Zur Verbesserung der Anbindung des Markkleeberger Sees ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 von der derzeitigen Endstelle Markkleeberg-Ost bis zum Markkleeberger See (Seepromenade) zu prüfen.“ Bereits in den Jahren 2019/2020 haben sich die Stadt Leipzig und die LVB intensiv – auf Basis von Untersuchungsaufträgen in dem Ende 2019 beschlossenen Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig sowie der 2018 verabschiedeten Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – mit möglichen Neubaustrecken im Straßenbahnnetz beschäftigt. Mit der Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2030 – Start der Netzerweiterungen Straßenbahn“ (Nr. VII-DS-00547-NF-01-DS-01) hat der Leipziger Stadtrat im Oktober 2020 bereits den sofortigen Planungsbeginn für drei prioritäre Netzerweiterungsmaßnahmen im Leipziger Stadtgebiet beschlossen (Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen, S-Bf. Wahren, Thekla-Süd) und forciert somit aktiv den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Darüber hinaus werden derzeit in einem umfassenden Planungsprozess die sich daran anschließenden, weiteren Prioritäten für diverse Netzerweiterungen fachplanerisch ermittelt.

Ein Netzausbau auf dem Gebiet der Stadt Markkleeberg wird dabei in den Überlegungen der Stadt Leipzig nur nachrichtlich mit aufgeführt, da die Entscheidungshoheit darüber nicht der Stadt Leipzig, sondern der Stadt Markkleeberg sowie insbesondere dem Landkreis Leipzig als Aufgabenträger des ÖPNV obliegt. Für eine Umsetzung einer Streckenverlängerung der Straßenbahn zum Markkleeberger See, die sich vollumfänglich auf dem Gebiet der Stadt Markkleeberg befindet, ist somit zunächst ein Bekenntnis des Stadtrates der Stadt Markkleeberg zur Projektumsetzung sowie ebenfalls ein Beschluss des Kreistages des Landkreises Leipzig auf Grund seiner

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV zwingende Voraussetzung. Erst in der Folge dieser Beschlüsse über einen Projektauftritt kann mit den konkreten Planungs- und Umsetzungsschritten begonnen werden.

Für den ersten konkreten Planungsschritt ist die Durchführung einer umfassenden Untersuchung notwendig, in der insbesondere eine Prüfung der baulichen Machbarkeit, eine gesamtheitliche Ermittlung des verkehrlichen Nutzens sowie eine Abschätzung des zu erwartenden Investitionsaufwands erfolgen soll. Der Vorteil einer solchen Untersuchung liegt darin begründet, dass bereits frühzeitig auf mögliche Konflikt- oder Zwangspunkte in der baulichen Umsetzung hingewiesen wird, auf die dann in der weiteren Planung zielgerichtet reagiert werden kann. Des Weiteren ist es für ein solches Netzerweiterungsprojekt unabdingbar, die Förderwürdigkeit des Vorhabens über eine detaillierte Kosten-Nutzen-Bewertung festzustellen. Eine bereits vorliegende Studie aus dem Jahr 2018 bietet dazu bereits eine gute Ausgangsbasis. Die LVB haben darin eine Straßenbahnverlängerung zum Markkleeberger See in einer vereinfachten Machbarkeitsstudie untersucht. Dabei wurden u. a. betrachtet:

- Ausgangslage und Bestandsaufnahme
- bauliche Varianten für die Wendeschleife mit Bahn-Bus-Verknüpfung am heutigen Standort oder an der Seepromenade
- Aktualisierung der Potenzialuntersuchung aus dem Jahr 2008 zur Prognose zukünftiger Fahrgastzahlen
- vereinfachte Kosten-Nutzen-Bewertung

Im Ergebnis wurde im Falle der Verlängerung eine Fahrgaststeigerung werktags von 17,8 % und an Wochenenden von 25 % prognostiziert. Daraus generieren sich Zusatzerlöse, die die Investitionen in hohem Maße amortisieren können. Die Studie kommt zu dem Fazit: „Das Projekt einer Straßenbahnverlängerung zum Markkleeberger See kann den Trend zur wachsenden Nachfrage im öffentlichen Verkehr verstärken. Dies entspricht auch den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Leipzig und der Stadt Markkleeberg. Es bietet den besonderen Vorteil, einen hohen Nutzen bereits mit geringem betrieblichem Mehraufwand zu erreichen.

Neben dieser guten Ausgangsbasis generiert das Vorhaben darüber hinaus eine Vielzahl an positiven Entwicklungschancen. Die Zielstellung besteht darin, die Verlängerung der Straßenbahn zum Markkleeberger See mit dem ganzheitlichen Ausbau der Straßenbahn in Markkleeberg-Ost zu verbinden. Hierbei geht es insbesondere um die Schaffung der Barrierefreiheit an den Haltestellen „Virchowstraße“ und „Schillerplatz“ sowie auch um eine damit verbundene Einrichtung einer zeitgemäßen Haltestellenausstattung (Dynamische Fahrgastinformation, Wetterschutz etc.). Darüber hinaus soll auch die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn insgesamt durch einen zweigleisigen Ausbau der bisher eingleisigen Streckenführung ab der Stadtgrenze Leipzig durch die Ortslage Markkleeberg-Ost verbessert werden. Dies wird durch einen gesamtheitlichen Ausbau der Bornaischen Straße ab Stadtgrenze Leipzig bis südlich des Schillerplatzes möglich, in dessen Zuge durch eine zeitgemäße Verkehrsraumgestaltung u.a. auch die Einordnung verkehrssicherer Radverkehrsanlagen sowie eine allgemeine Verbesserung der Verkehrsorganisation, insbesondere am Knotenpunkt Bornaische Straße/ Seenallee, zum Abbau der vorhandenen verkehrlichen Defizite realisiert werden können.

Des Weiteren ermöglicht die Streckenverlängerung zum Markkleeberger See die ganzheitliche Überplanung des Korridors und schafft damit die Voraussetzung, die Zielstellung der Ortsentwicklung in Markkleeberg-Ost gemäß Leitbild Markkleeberg 2030 zu erfüllen (vgl. S. VI Leitbild 2030 Markkleeberg). Neben der Schaffung eines

attraktiven und vernetzten ÖPNV-Angebotes gelingt somit im Zuge des Gesamtprojektes die Steigerung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität in der Bornaischen Straße, hierbei vor allem im Bereich zwischen der Seenallee und dem Schillerplatz. Gerade durch eine Umgestaltung des Schillerplatzes kann es gelingen, ein attraktives Ortsteilzentrum zu schaffen und den Platzbereich bis hin zum Ortsteilzentrum Trigaleria städtebaulich aufzuwerten, die Straßen und Wegequalität zu verbessern sowie sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen (vgl. auch Kap. 5.2.4 „Handlungskonzept Bornaische Straße“, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Markkleeberg – Beschluss vom 02.07.2019).

Neben der grundsätzlich guten Fördermittelkulisse für ein derartiges Projekt, bestehen auch weitergehende Chancen, Teil eines mitteldeutschen Pilotprojekts zur weiteren Forcierung der Entwicklung und Umsetzbarkeitsprüfung der Wasserstofftechnologie zu werden, hier konkret bei deren Anwendung zum Antrieb von Straßenbahnen. Die Möglichkeiten dazu sollen begleitend zur Beschaffung der neuen Straßenbahngeneration NGTplus der LVB mit dem Hersteller (Konsortium LEIWAG: Heiterblick und Kiepe Electric) entwickelt werden. Die neuen Bahnen könnten bei positivem Prüfergebnis in einem Stadt-Umland-Pilotprojekt auf der neuen Strecke zum Markkleeberger See testweise zum Einsatz kommen, wodurch die Erschließung der Naherholungsgebiete am Markkleeberger See mit grüner, innovativer Technologie erfolgen könnte.

Ungeachtet des hohen Aufmerksamkeitswertes im Kontext des Wasserstoffprojekts bedarf die geplante Streckenverlängerung klassischer Förderinstrumente. Die LVB sehen hierbei vor, im Verbund mit geplanten Netzerweiterungen in der Stadt Leipzig eine Beantragung einer Bundesförderung von bis zu 75% über das zuletzt deutlich erweiterte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu ermöglichen (Mindestantragsvolumen 30 Mio. €). Daneben besteht die Möglichkeit einer komplementären Förderung durch den Freistaat Sachsen.

Neben den aufgeführten Aspekten sprechen aus der Sicht der Stadtverwaltung zusammengefasst folgende Gründe für eine Zustimmung zum Projektvorschlag:

- Die Erreichbarkeit des Neuseenlands mit dem ÖPNV verbessert sich. Der Markkleeberger See wird der erste See, der direkt an das Straßenbahnnetz angeschlossen ist.
- Die verbesserte Erreichbarkeit des Markkleeberger Sees kann als zusätzliches Marketinginstrument dienen.
- Die Veränderung des Modal Split (Verkehrsmittelverteilung) vom Pkw hin zum ÖPNV vermindert die Lärm- und Schadstoffbelastung.
- Straßenbahnen ermöglichen eine CO<sub>2</sub>-freie Erschließung des Sees.
- Die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV führt zu einer Verminderung des Parkdrucks am See bzw. zu einer Senkung der Anzahl benötigter Parkplätze – zumindest in Bezug auf die von Leipzig kommenden Gäste, die bisher teilweise den Pkw nutzen.
- Die bessere Erreichbarkeit der Ziele an der Seepromenade für Gäste aus Leipzig verbessert die Standortqualität dieser und – sofern sie wirtschaftlich betrieben werden – auch deren Wirtschaftlichkeit.
- Das Tourismusgewerbe profitiert, zum Beispiel durch den direkten Umstieg von der Straßenbahn zur Schifffahrt.
- Durch die barrierefreie Erreichbarkeit der Seepromenade können neue Zielgruppen erreicht werden, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind.
- Die Erreichbarkeit mit Nahverkehrsmitteln für Einwohner im Umfeld der Seepromenade verbessert sich deutlich.

- Es wird ein Zuwachs von Fahrgästen im ÖPNV von bis zu 25 % prognostiziert.
- Durch den Rückbau der Gleisschleife am Schillerplatz ergibt sich eine Perspektive zur städtebaulichen Neugestaltung des Schillerplatzes als Ortsteilzentrum von Markkleeberg-Ost.
- Durch einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn in der Bornaischen Straße und der damit verbundenen neuen Verkehrsraumaufteilung, können die heute vorhandenen verkehrlichen Defizite verkehrsträgerübergreifend behoben werden.
- Das ÖPNV-Angebot kann durch das Gesamtprojekt hinsichtlich seiner Attraktivität und Leistungsfähigkeit erheblich verbessert werden.
- Der Neubau einer Straßenbahntrasse führt zur Verringerung von Lärmemissionen, so durch einen lärm- und erschütterungsarmen Betrieb auf neu errichteten Gleisanlagen. Zudem sinkt der Lärm durch den Wegfall von nächtlichen Besuchergruppen, die aktuell den Fußweg in der Bornaischen Straße zum Schillerplatz nutzen.
- Eine Haltestelle im Bereich Seepromenade trägt zur Erhöhung der Sicherheit bei.

Die genannten Chancen werden nach Erarbeitung der in Rede stehenden Untersuchung voraussichtlich noch ergänzt werden können. Doch allen voran ist als Argument zu nennen, dass es sich hierbei für die Stadt Markkleeberg um ein Zukunftsprojekt handeln kann, welches u.a. gleich zwei der dringendsten Themen unserer Zeit aufgreift:

- die Verkehrswende weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr
- die Energiewende weg von fossilen Brennstoffen hin zu erneuerbaren Energien

Außerdem werden mit diesem Projekt verschiedene Ziele aus dem Leitbild Markkleeberg 2030 und dem Klimaschutzkonzept der Stadt adressiert:

- zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung (Leitziel im Handlungsfeld Innenstadt und Ortsmitten des Leitbilds)
- attraktives und gut vernetztes ÖPNV-Angebot in Markkleeberg-Ost (Leitprojekt im Handlungsfeld Innenstadt und Ortsmitten des Leitbilds)
- Steigerung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität zwischen Schillerplatz und Markkleeberger See (Leitprojekt im Handlungsfeld Innenstadt und Ortsmitten des Leitbilds)
- Schaffung neuer Mobilitätsangebote (Leitprojekt Smart City/Digitalisierung/Klima im Handlungsfeld Wirtschaft des Leitbilds)
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Markkleeberger Sees mit dem ÖPNV (Klimaschutzkonzept)

Somit kann das Projekt einen wichtigen Baustein im Themenfeld des Energiemanagements und des Klimaschutzes darstellen und der Stadt helfen, hierbei eine Vorreiterrolle im Leipziger Neuseenland einzunehmen.

Karsten Schütze  
Oberbürgermeister