



schriftliche Antwort zur Anfrage Nr. VI-F-03611-VSP-01

Status: öffentlich

Beratungsfolge:

Gremium

Ratsversammlung

Termin

18.01.2017

Zuständigkeit

mündliche Beantwortung

Eingereicht von

Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff

Teilstillegung der Linie 9 - 1 Jahr danach

Prüfung der Übereinstimmung mit den strategischen Zielen:

Sachverhalt:

Die Fragen 1 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

**1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf dem Streckenabschnitt
Connewitz, Kreuz und Markkleeberg-West entwickelt?**

**3. Wie ist die Auslastung der Linie 9 auf dem Abschnitt Connewitz, Kreuz
– Klemmstraße?**

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen zwischen Connewitz, Kreuz, Markkleeberg-West und Klemmstraße sollte nicht isoliert betrachtet werden, da es durch die Umstellung der Straßenbahnlinie 9 auf Busbetrieb einerseits Verlagerungen von der Wolfgang-Heinze-Straße zur Bornaischen Straße gegeben hat (Fahrgäste aus dem Wohngebiet zwischen beiden Straßen gehen

jetzt eher zu den Haltestellen auf der Bornaische Straße, da das Angebot dort besser ist) und zum anderen, weil die Linie 9 auf der Bornaischen Straße auch Fahrgäste von der Linie 11 abgezogen hat.

Nachfolgend wird deshalb zunächst die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dem Stadtgebiet und anschließend im Markkleeberger Raum betrachtet.

Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Stadt Leipzig

Nachstehend erfolgt ein Gesamtvergleich der Einsteiger pro Tag (Mo-Fr) an den betroffenen Haltestellen zwischen Connewitz, Kreuz und S-Bahnhof Connewitz.

An den Haltestellen auf der Wolfgang-Heinze-Straße und Koburger Straße (Haltestellen Mathildenstraße, Leopoldstraße, Koburger Brücke und Wildpark) hat sich die Einsteigerzahl (beide Richtungen) wie folgt entwickelt:

- 1. Halbjahr 2015 (Linie 9): 800 Fahrgäste pro Tag
- 1. Halbjahr 2016 (Linie 70): 580 Fahrgäste pro Tag

An den Haltestellen auf der Bornaischen Straße (Haltestellen Pfeffingerstraße, Hildebrandstraße und S-Bf. Connewitz) hat sich die Einsteigerzahl (beide Richtungen) wie folgt entwickelt:

- 1. Halbjahr 2015 (Linie 11): 3.500 Fahrgäste pro Tag
- 1. Halbjahr 2016 (Linien 9 und 11): 4.600* Fahrgäste pro Tag, davon Linie 9: 1.800 Fahrgäste pro Tag

* Am S-Bf. Connewitz wurden bereits Einsteiger herausgerechnet, die nur durch die temporäre Einkürzung der Linie 11E (im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Betriebshof Dölitz) bedingt waren.

Die Zahl der Fahrgäste, die die Stadtgrenze überschreiten, hat sich auf der Achse der Buslinie 70 (vormals Straßenbahnlinie 9) erwartungsgemäß

verringert. Der Rückgang betrug etwa ein Viertel.

Insgesamt hat sich aber die Einsteigerzahl auf dem Leipziger Stadtgebiet erhöht, da es einerseits eine Verlagerung von der Wolfgang-Heinze-Straße zu den Haltestellen auf der Bornaischen Straße gegeben hat und andererseits neue Fahrgäste gewonnen werden konnten. Der Zuwachs liegt unter Berücksichtigung der genannten Verlagerung bei 20 %.

Entwicklung der Fahrgastzahlen in Markkleeberg

Die Zahl der Fahrgäste in Markkleeberg (gesamt) hat sich im Zusammenhang mit der Streckenführung der vormaligen Straßenbahnlinie 9 bzw. der jetzigen Buslinie 70 folgendermaßen entwickelt:

1. Halbjahr 2015 (Linie 9): 2.570 Fahrgäste pro Tag

1. Halbjahr 2016 (Linie 70): 1.900 Fahrgäste pro Tag

Die gänzlich neu geschaffene Stadtbuslinie 106 (Großstädteln – Markkleeberg – Wachau – Probstheida – Auenhain (- Störmthaler See)) nutzten im 1. Halbjahr 2016 pro Tag 600 Fahrgäste.

Die Fahrgastzahlen auf der Buslinie 108, welche im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Markkleeberg eine Änderung der Linienführung über die Leinestraße erfuhr, haben sich folgendermaßen entwickelt:

1. Halbjahr 2015: 300 Fahrgäste pro Tag

1. Halbjahr 2016: 90 Fahrgäste pro Tag

Die Linie 106 hat sich als Stadtbus Markkleeberg somit gut etabliert, auf der Linie 108 hingegen konnte die erwartete Zahl an Fahrgästen noch nicht erreicht werden.

Der Rückgang der Fahrgastzahlen bei Straßenbahn und Bus, der durch die

Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Jahr 2013 resultiert, konnte durch die Einführung des Verkehrskonzeptes Markkleeberg insgesamt in etwa kompensiert werden. In den kommenden Jahren gilt es, die Entwicklung der Fahrgastzahlen weiter zu beobachten.

2. Sind die Zahlen der Zusteiger an den S-Bahn-Haltestellen Markkleeberg Bahnhof und Markkleeberg-Nord angestiegen? Wenn ja, um wie viel?

Die Fahrgastzahlen an den S-Bahn-Haltestellen Markkleeberg, S-Bf. und Markkleeberg Nord, S-Bf. sind im betrachteten Zeitraum wie folgt angestiegen:

Markkleeberg, S-Bf:

1. Halbjahr 2015:	1.860 Fahrgäste pro Tag
1. Halbjahr 2016:	2.190 Fahrgäste pro Tag

Markkleeberg Nord, S.-Bf.:

1. Halbjahr 2015:	910 Fahrgäste pro Tag
1. Halbjahr 2016:	980 Fahrgäste pro Tag

Dieser Anstieg liegt noch deutlich unter den Erwartungen und ist in erster Linie auf den noch fehlenden ganztägigen 10-Minuten-Takt der S-Bahn aufgrund der Bauarbeiten in Gaschwitz zurückzuführen.

4. Wie hoch waren die tatsächlichen Kosteneinsparungen durch die Umstellung auf Busbetrieb?

Die reinen Betriebskosten (Fahrstrom bzw. Diesel, Fahrzeugabschreibung und -instandhaltung, Fahrpersonal) sind durch die Umstellung der Straßenbahnlinie 9 auf Busbetrieb nicht gesunken, sondern haben sich um ca. 200.000 € pro Jahr erhöht. Dies ist mit der Leistungserhöhung zu begründen, die im Saldo mit der Umstellung verbunden war (Verkehrsträgerwechsel im

Streckenabschnitt Connewitz, Kreuz – Markkleeberg-West unter Beibehaltung der Fahrleistung, Leistungserweiterung im Streckenabschnitt Connewitz, Kreuz – S-Bf. Connewitz). Allerdings hätten im Zeitraum von 2016 bis 2020 insgesamt 13 Mio. € in die Erhaltung der Gleisinfrasturktur zwischen Connewitz, Kreuz und Markkleeberg-West investiert werden müssen. Diese Investitionen sind durch die Umstellung auf den Busbetrieb nicht notwendig, entsprechende Abschreibungen und Finanzierungskosten fallen nicht an.

5. Wie bewerten Sie die Perspektive dieses Streckenabschnitts vor dem Hintergrund der Bevölkerungs- und Stadtentwicklung in Leipzig, insbesondere im Bereich Wolfgang-Heinze-Straße und Koburger Straße?

Entsprechend des Ratsbeschlusses VI-A-01390 läuft derzeit noch gemeinsam mit den LVB und der Stadt Markkleeberg die Untersuchung, welche Möglichkeiten für eine attraktive schienengebundene ÖPNV-Anbindung des Cospudener Sees und des Markkleeberger Sees bestehen und unter welchen Rahmenbedingungen diese umsetzbar wären. Insofern sollte derzeit noch keine abschließende Einschätzung zur langfristigen Perspektive dieses Streckenabschnittes erfolgen.