

Broschüre im Auftrag von:



Stadt Leipzig

Leipziger  
Verkehrsbetriebe

erstellt durch:



Schüßler-Plan

Lots\*

# Südsehne

Stand: März 2024

Eine neue Verbindung  
für Leipzig





# Kontakt und Impressum



Die Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH wurde durch den Freistaat Sachsen beauftragt, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Gemeinsam mit den Kommunikationsexpertinnen und -experten der Lots\* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH und in enger Abstimmung mit der Stadt Leipzig und den Leipziger Verkehrsbetrieben stellt Schübler-Plan die Ergebnisse in dieser Broschüre dar.

## Auftraggeberinnen:

Fachlich-technische  
Beratung



Stadt Leipzig

## Stadt Leipzig, Der Oberbürgermeister

Dezernat Stadtentwicklung  
und Bau  
Verkehrs- und Tiefbauamt

Prager Str. 118–136  
04317 Leipzig  
www.leipzig.de

Fachlich-technische  
Beratung



## Leipziger Verkehrs- betriebe GmbH

Georgiring 3  
04103 Leipzig  
www.l.de/verkehrsbetriebe

## Herausgeberinnen:

Fachlich-technische  
Beratung und Redaktion



Schübler-Plan

## Schübler-Plan Ingenieur- gesellschaft mbH

Eilenburger Straße 3  
04317 Leipzig  
www.schuessler-plan.de

Redaktion und  
Gestaltung

**Lots\***

## Lots\* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH

Verantwortlich: Jörg Müller,  
Geschäftsführer

Karl-Heine-Straße 62HH  
04229 Leipzig  
www.lots.de

## Urheberrecht und Haftung:

Das Layout dieser Veröffentlichung, die verwendeten Grafiken sowie die Sammlung der Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Die Seiten dürfen nur zum privaten Gebrauch vervielfältigt, Änderungen nicht vorgenommen und Vervielfältigungsstücke weder verbreitet noch zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die einzelnen Beiträge sind ebenfalls urheberrechtlich geschützt; weitere Hinweise können ggf. dort nachgelesen werden.

Alle Informationen in dieser Veröffentlichung erfolgen ohne Gewähr für ihre Richtigkeit. In keinem Fall wird für Schäden, die sich aus der Verwendung der abgerufenen Informationen ergeben, eine Haftung übernommen.

**Redaktionsschluss:** März 2024, Änderungen vorbehalten.

**Haben Sie Fragen  
zum Thema?**

Schreiben Sie uns an:  
[vta-netzerweiterung@leipzig.de](mailto:vta-netzerweiterung@leipzig.de)



## Liebe Leserinnen und Leser,



**Burkhard Jung**  
Oberbürgermeister



**Thomas Dienberg**  
Bürgermeister und  
Beigeordneter für  
Stadtentwicklung und Bau

unsere Stadt ist gewachsen und wächst weiter. Dieses Wachstum erfordert Anpassung und Veränderung – auch in der Mobilität. Insbesondere die Infrastruktur des ÖPNV muss ausgebaut werden. Ziel dessen ist es, die Verkehrsnachfrage unserer wachsenden Stadtbevölkerung angemessen befriedigen zu können und gleichzeitig angenehme Stadträume zu erhalten und einen nötigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten.

Ein wichtiges Projekt für mehr ÖPNV in Leipzig trägt den Arbeitstitel „Südsehne“. Es stellt eine neue Verbindung von Grünau über Kleinzschocher, Plagwitz und Schleußig mit der Südvorstadt und den östlichen Stadtteilen Zentrum-Südost und Reudnitz-Thonberg her. Zusätzlich vernetzt es bereits bestehende Verbindungen. Neben dem Vorzug einer West-Ost-Direktverbindung würde die Strecke damit auch einen positiven Beitrag für das gesamte Netz leisten: Sie würde die Linien rund um den Innenstadtring entlasten, der kaum noch mehr Straßenbahnverkehr aufnehmen kann.

Der Leipziger Stadtrat hat die Untersuchung der Machbarkeit einer Straßenbahnverbindung auf der Strecke beschlossen. Die ersten Ergebnisse liegen nun vor: Technisch ist die „Südsehne“ machbar. Weitere Untersuchungen sind notwendig und sinnvoll. Letzteres betrifft beispielsweise Fragen der Streckenführung in Grünau-Ost, der Verkehrsorganisation in der schmalen Rödelstraße und der mit umfangreichem Baumbestand ausgestatteten Kurt-Eisner-Straße sowie die Einbindung in das Streckennetz im Leipziger Osten.

Bereits ab diesem sehr frühen Zeitpunkt mit noch offenen Fragen in dem Projekt sollen Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger Leipzigs, informiert sein und auf der weiteren Planungsreise beteiligt werden. Auf den folgenden Seiten erhalten Sie dazu einen Überblick über einzelne Streckenabschnitte, deren Herausforderungen und Chancen sowie einen Ausblick auf die nächsten Schritte. Nutzen Sie bitte die Möglichkeit eines ersten Einblicks in das Projekt, gerne auch, um sich bereits mit Ihren Hinweisen an die Stadt zu wenden.

Der Leipziger Stadtrat wird sich mit dem vorliegenden Stand der Machbarkeitsuntersuchung nun ebenfalls befassen und den Auftrag für den weiteren Planungsumfang dazu formulieren. Wenn der Stadtrat die Fortführung der Untersuchungen zu den offenen Planungsfragen beschließt, beschreiten wir gemeinsam die nächste Etappe in einem der möglicherweise größten ÖPNV-Investitionsvorhaben der kommenden Jahre. Als entscheidender Baustein für ein leistungsfähiges und umweltfreundliches Verkehrsangebot hat dieses Projekt gute Aussichten auf die Förderung durch Bund und Land, ohne die es nicht realisierbar wäre. Bereits die Machbarkeitsstudie wurde durch den Freistaat Sachsen beauftragt und finanziert, wofür an dieser Stelle zu danken ist.

### Mit freundlichen Grüßen

**Burkhard Jung**  
Oberbürgermeister

**Thomas Dienberg**  
Bürgermeister und  
Beigeordneter für Stadt-  
entwicklung und Bau



<b>1 — Wo wir herkommen und aktuell stehen</b>	<b>5</b>
<b>2 — Das Projekt</b>	<b>8</b>
Hochmoderner ÖPNV auf der Südsehne	10
Grundsätze der Planung	11
Das umfasst die Machbarkeitsstudie:	12
Projektabschnitt: Grünau/Brünner Straße	13
Projektabschnitt: Kleinzschocher/Antonienstraße	16
Projektabschnitt: Schleußig/Rödelstraße	17
Projektabschnitt: Schleußig/Schleußiger Weg	19
Projektabschnitt: Südvorstadt/Kurt-Eisner-Straße	21
Projektabschnitt: Zentrum-Südost/Semmelweisstraße West	23
Projektabschnitt: Zentrum-Südost/Semmelweisstraße Ost	24
Hier wird der Streckenverlauf noch untersucht:	26
Einbindung im Zentrum-Südost	27
Einbindung in Neustadt-Neuschönefeld	28
Chancen und Nutzen	29
<b>3 — So geht es weiter</b>	<b>31</b>



# 1 — EINS

## Wo wir herkommen und aktuell stehen



Leipzig soll ein leistungsfähigeres und attraktiveres ÖPNV-Angebot bekommen. Das Projekt Südsehne könnte ein wichtiger Baustein auf dem Weg dahin sein.

## Wo wir herkommen und aktuell stehen

Die Machbarkeitsstudie zum Projekt Südsehne wurde auf Grundlage der Mobilitätsstrategie 2030 beauftragt. Auftraggeber war federführend die LIST Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH im Auftrag des Freistaats Sachsen. Beteiligt waren: das Verkehrs- und Tiefbauamt in koordinierender Rolle für verschiedene Ämter der Stadt Leipzig und die Leipziger Verkehrsbetriebe mit ihrer Expertise als Mobilitätsdienstleister. Ziel der Studie war es zu prüfen, ob eine neue Straßenbahnverbindung von Leipzig-Grünau über den Leipziger Süden in das Zentrum-Südost grundsätzlich machbar ist.

**Die Untersuchungen wurden im April 2022 abgeschlossen. Das Ergebnis: Das Projekt Südsehne ist technisch möglich undverkehrlich sinnvoll. Die Bürgerschaft und der Stadtrat werden nun informiert und letzterer entscheidet, ob das Projekt mit vertiefenden Untersuchungen weiterverfolgt wird und welche Schritte folgen können.**

➔ **Genaue Informationen finden Sie auf der folgenden Seite**



Seit etwa 100 Jahren wird die West-Ost-Verbindung im Leipziger Süden diskutiert. Die angrenzenden Stadtteile waren schon immer dicht bewohnt und die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten hoch. Bereits in den 1920er Jahren war auf dem Schleußiger Weg deshalb eine Straßenbahntrasse vorgesehen. 1925 fuhr dort ein Omnibus, der im Streckenplan schon als Straßenbahnlinie 25 verzeichnet war. Die Pläne wurden allerdings im Nationalsozialismus nicht weiterverfolgt, weil alle Mittel in die Aufrüstung flossen. In der DDR hatte das Projekt keine Priorität, die knappen Ressourcen und Kapazitäten wurden anderweitig eingesetzt. Dass zwischen 1938 und 1972 auf der Strecke bereits Oberleitungsbusse eingesetzt wurden, unterstreicht dennoch ihre Bedeutung.

Beschlüsse, Modelle und Strategien, die bei der Planung berücksichtigt werden:

## Stadtentwicklung und Raumplanung

### **Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2030**

**Beschlussjahr:** 2018

Zukunftsstrategie zur Entwicklung Leipzigs; Zusammenführung aller relevanten Themen zur Stadtentwicklung

### **Stadtentwicklungsplan**

#### **Zentren**

**Beschlussjahr:** 2017

Plan zur Entwicklung der Einzelhandels-Infrastruktur mit verbindlichen Rahmen für Bauleitplanung, Wirtschaftsförderung und Stadtteilentwicklung

## Soziale Infrastruktur

### **Schulentwicklungsplan**

#### **der Stadt Leipzig**

**Beschlussjahr:** 2019

Ausbau und Sicherung der Bildungsinfrastruktur, Anpassung an Bevölkerungswachstum in Leipzig

## Umwelt- und Gesundheitsschutz

### **Straßenbaumkonzept 2030**

**Beschlussjahr:** 2019

Strategischer Handlungsrahmen zur Entwicklung des Leipziger Straßenbaumbestandes

### **Luftreinhalteplan**

**Beschlussjahr:** 2019

Strategie und Maßnahmenplan zur Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte der Luftverschmutzung

### **Lärmaktionsplan**

**Beschlussjahr:** 2022

(2. Fortschreibung)  
Maßnahmen zur Lärmmin-  
derung in stark belasteten  
Straßenabschnitten

### **Lichtmasterplan**

**Beschlussjahr:** 2020

Konzept für die räumliche und städtebauliche Verteilung des öffentlichen Lichts im Stadtgebiet

## Verkehr und Mobilität

### **Mobilitätsstrategie 2030 – Nachhaltigkeitsszenario**

**Beschlussjahr:** 2020

Strategie zur Planung nachhaltiger Mobilität und der Förderung des Umweltverbunds: Steigerung der Qualität des Verkehrsnetzes, Ausbau der Infrastruktur, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

### **Nahverkehrsplan Stadt Leipzig**

**Beschlussjahr:** 2019

(2. Fortschreibung)  
Quantitative und qualitative Standards, Ziele und Untersuchungsaufträge für den öffentlichen Nahverkehr

### **Integriertes Verkehrsmodell der Stadt Leipzig**

Planungsinstrument zur Simulation der Verkehrsentwicklung

### **Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum**

**Beschlussjahr:** 2015

Plan zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der effizienteren Nutzung des öffentlichen Raums

### **Fußverkehrsstrategie:**

**Beschlussjahr:** 2021

Strategie zur systematischen und dauerhaften Förderung des Fußverkehrs

### **Radverkehrs-entwicklungsplan:**

**Beschlussjahr:** 2012

Konzept und Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Förderung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet



# 2 — ZWEI

## Das Projekt





So kann eine neue West-Ost-Verbindung die Stadtteile Grüнау, Plagwitz, Kleinzschocher und Schleußig mit der Südvorstadt und den östlichen Stadtteilen Zentrum-Südost und Reudnitz-Thonberg verknüpfen.



# Das Projekt



Wie soll der ÖPNV der Zukunft für Leipzig aussehen? Bei dieser Frage spielen vor allem zwei Themen eine Rolle. Eine steigende Zahl an Einwohnerinnen und Einwohnern erhöht die Nachfrage nach Mobilität: Mehr Menschen bewegen sich im öffentlichen Raum und nutzen bereits heute die öffentlichen Verkehrsmittel. Gleichzeitig erfordern es die klima- und verkehrspolitischen Ziele, dass sich unser Mobilitätsverhalten verändert. Ein starker Hebel ist der ÖPNV, den zukünftig noch mehr Menschen nutzen sollen. Damit das funktioniert, brauchen wir ein leistungsfähigeres und attraktiveres ÖPNV-Angebot mit mehr Kapazitäten. Eine neue West-Ost-Verbindung über die Südsehe wäre ein wichtiger Baustein dafür. Auf der Verbindung könnten mehrere neue Straßenbahnlinien entstehen.

-  bestehende Straßenbahnstrecke der LVB und Haltepunkte
-  geplante Strecke der Südsehe und neue Haltepunkte
-  S-Bahn im Großraum Leipzig
-  möglicher Streckenverlauf
-  Untersuchungsgebiet (die potenzielle Streckenführung ist weiter zu untersuchen)
-  Betrachtungsgebiet angrenzender Einbindungstrassen

# Hochmoderner ÖPNV auf der Südsehne

Im Leipziger Süden fahren heute die Buslinien 60 und 74 in der West-Ost-Verbindung. Sie sind schon jetzt gut ausgelastet. Die LVB rechnet zukünftig mit einer vielfachen Nachfrage, auch bedingt durch die Entwicklung des Quartiers rund um den Bayerischen Bahnhof. Damit kommen die Buslinien absehbar an ihre Grenzen: Zwar lässt sich der Takt, in dem die Busse fahren, noch erhöhen - das erfordert jedoch einen höheren Einsatz an Personal und Fahrzeugen. Ab einer bestimmten Fahrgastzahl ist der Bus somit nicht mehr die richtige Antwort und es braucht für die Zukunft ein deutlich effizienteres, bequemerer und zuverlässigeres Verkehrsmittel. Auch andere Abschnitte des gegenwärtigen Liniennetzes der LVB kommen an ihre Grenzen. Deshalb entwickeln Stadt und LVB im Projekt Netz24 das "Liniennetz der Zukunft" mit umfassenden Änderungen. Mit Inbetriebnahme der Südsehne würden im neuen Liniennetz zusätzliche Anpassungen vorgenommen werden, die den Parallelverkehr zwischen Bus und Straßenbahn vermeiden. Die heutigen Buslinien könnten Zubringer zur Südsehne sein und die umliegenden Stadtquartiere erschließen. Davon würde der ÖPNV in ganz Leipzig profitieren.

Die Südsehne würde sich nahtlos in ein zukünftiges Liniennetz einfügen. Damit verbunden wäre die Umsetzung innovativer ÖPNV-Konzepte und der Einsatz modernster technischer Anlagen und Fahrzeuge auf der Strecke. Wie in der Machbarkeitsstudie betrachtet, würde eine neue Straßenbahnstrecke den ÖPNV effizient gestalten und dazu beitragen, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten.



## Hier könnten neue Linien verlaufen

### Linienidee A:

Aus Miltitz kommend könnte eine Linie den nördlichen Teil des Quartiers Grünau-Ost erschließen und weiter auf der Südsehne über die Haltestelle Adler, den Schleußiger Weg und die Kurt-Eisner-Straße verlaufen. Ab der Prager Straße könnte die Linie nach Nordosten in Richtung Reudnitz-Thonberg verlaufen. Mit einer Einbindungstrasse in der Hermann-Liebmann-Straße wäre ein Verlauf der Linie bis zur Endhaltestelle Thekla denkbar.

### Linienidee B:

Aus Lausen kommend könnte eine Linie den südlichen Teil des Quartiers Grünau-Ost erschließen und weiter wie die Linienidee A auf der Südsehne über die Haltestelle Adler, den Schleußiger Weg und die Kurt-Eisner-Straße verlaufen. Ab der Prager Straße wären in Richtung Reudnitz-Thonberg verschiedene Varianten des weiteren Linienvverlaufs denkbar. Das hängt vom Ergebnis weiterer Untersuchungen ab.

## Grundsätze der Planung

Im Fokus stehen: Förderung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) als nachhaltige Mobilitätsformen und damit verbunden eine steigende Attraktivität des ÖPNV. Die Voraussetzungen dafür sind ein leistungsstarkes Angebot und besser durch den Straßenbahnverkehr erschlossene Stadtgebiete im Leipziger Süden.

Verkehrsprognosen haben ergeben: Wenn Fahrgastströme im ÖPNV auf direkte West-Ost-Verbindungen im Süden – z. B. die Kurt-Eisner-Straße und die Semmelweisstraße – verlagert werden, lässt sich der Innenstadtring entlasten.

Außerdem wird das öffentliche Verkehrsnetz durch die direkte Verknüpfung von S-Bahn und Straßenbahn an den S-Bahnhöfen Grünauer Allee und Leipzig MDR gestärkt. Eine zusätzliche, durchgängige Straßenbahnstrecke würde sich positiv auf die gesamte Mobilität innerhalb Leipzigs auswirken und den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohnern gerecht werden.

In der Planung wird auch betrachtet, wie die Situation für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden kann. Das ist z.B. möglich, indem Verkehrsarten konsequenter voneinander getrennt werden und separate Wege erhalten.

### Das erwarten Fahrgäste von einem zukünftigen Liniennetz<sup>1</sup>

- **schneller Zugang zum ÖPNV:** mehr Haltestellen, Erschließung neuer Gebiete
- **kurze Reisezeiten:** hohe Taktung der Fahrten, mehr Direktverbindungen, Verknüpfung bestehender Verbindungen
- **zuverlässige Anschlussverbindungen:** zu Stoßzeiten und auch im Abend-, Nacht- und Wochenendverkehr



<sup>1</sup>Bürger\*innen-Umfrage „Jahr der Beteiligung“ (Projektbeirat Netz24, 23.11.2022)

# Das umfasst die Machbarkeitsstudie:

Projektabschnitte Brünnner Straße bis Prager Straße



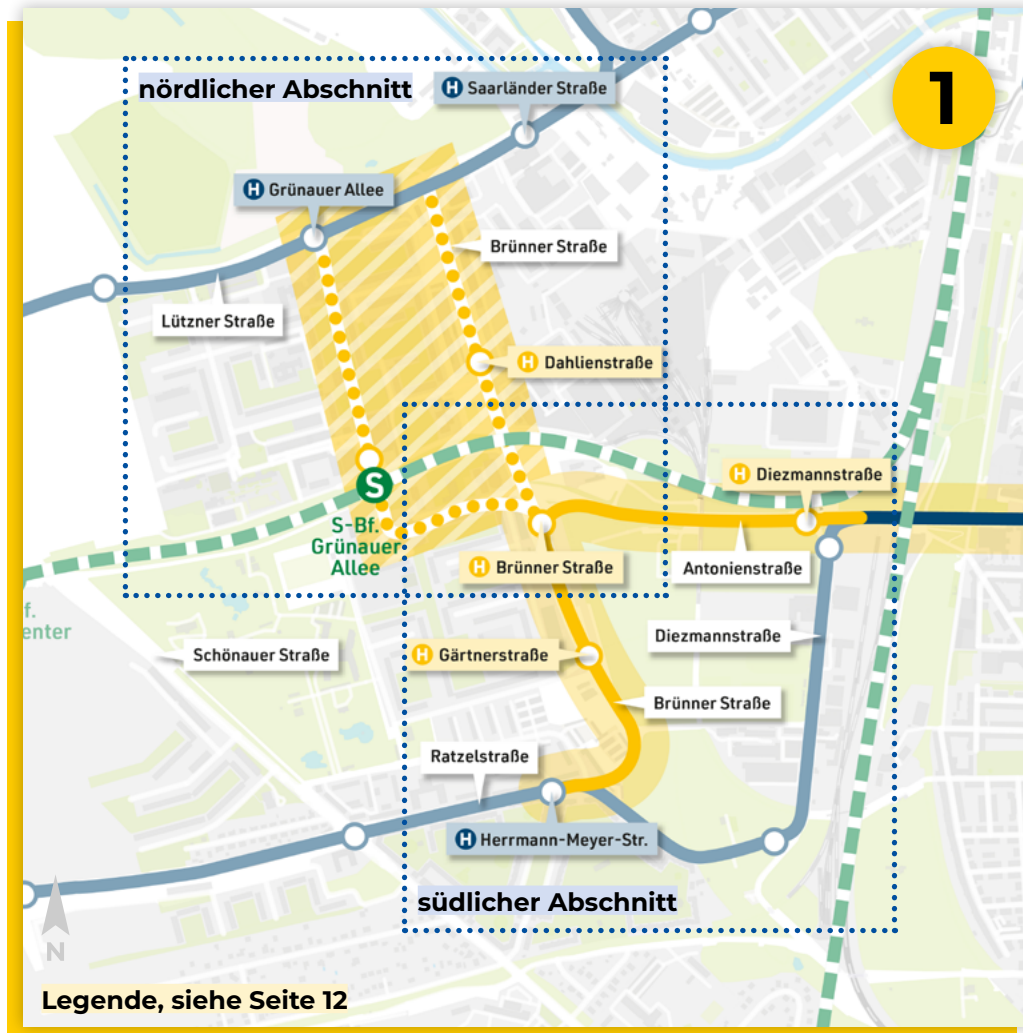
Der Untersuchungskorridor für die Machbarkeitsstudie zum Projekt Südsehne erstreckt sich von Grünau-Ost im Westen bis zum Zentrum-Südost auf Höhe der Prager Straße (siehe Karte: Abschnitt 1–7). Er verbindet die Stadtteile Grünau, Plagwitz, Kleinzschocher und Schleußig mit der Südvorstadt und Reudnitz-Thonberg. Aktuell gibt es dort keine durchgängige Verbindung im ÖPNV-Netz. In einigen Teilabschnitten verkehren bereits Busse, wie die Linien 60 und 74 sowie die Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 8 und 15.



- bestehende Straßenbahnstrecke der LVB und Haltepunkte
- geplante Strecke der Südsehne und neue Haltepunkte
- S-Bahn im Großraum Leipzig
- möglicher Streckenverlauf
- Untersuchungsgebiet (die potenzielle Streckenführung ist weiter zu untersuchen)
- Betrachtungsgebiet angrenzender Einbindungstrassen

# Projektabschnitt: Grünau / Brünner Straße

**Südlicher Abschnitt:** von der heutigen Haltestelle Herrmann-Meyer-Straße parallel zur Brünner Straße bis zur Antonienstraße



Um kurze Wege zu den Haltestellen zu ermöglichen, empfiehlt die Machbarkeitsstudie einen Streckenverlauf parallel zur Brünner Straße entlang der wohngebietsnahen Gärtnerstraße. Der Vorteil dieser Führung: Bahn-, Rad-, Fuß- und Autoverkehr lassen sich trennen. Das macht den Verkehr für alle sicherer.

Im Süden der Brünner Straße schließt die Trasse auf der Ratzelstraße an das bestehende Streckennetz an. Im westlichen Teil der Antonienstraße treffen der südliche und der nördliche Abschnitt der Brünner Straße aufeinander. Bis zur Kreuzung Diezmannstraße ist der Verlauf der Gleise auf einem separaten Bahnkörper denkbar. So sind Auto- und Straßenbahnverkehr auch hier getrennt.

Zu der Frage, wie die Strecke in Grünau-Ost einmal verläuft, sollen im nächsten Schritt die Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden. Gemeinsam mit den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie können die Beteiligungsergebnisse Grundlage für weitere Planungen sein.

**Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
Brünner Straße, Gärtnerstraße, Dahlienstraße

# Projektabschnitt: Grünau / Brünner Straße

Nördlicher Abschnitt: von der Lützner Straße bis zur Antonienstraße



Die Herausforderung besteht darin, das Quartier und den S-Bahnhof Grünauer Allee optimal anzubinden und dabei möglichst wenig in Bestehendes einzugreifen. Dafür wurden in der Machbarkeitsstudie mehrere Varianten betrachtet, die wir Ihnen auf der nächsten Seite vorstellen.

## Technisch herausfordernd: Querung der S-Bahn

Für eine Querung der S-Bahn-Trasse müsste die Trasse der Straßenbahn angehoben oder die der S-Bahn abgesenkt werden. Beides wurde untersucht.

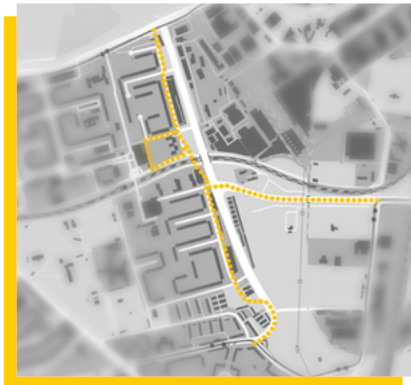
### Anheben der Straßenbahn:

Über den S-Bahnhof würde eine Brücke gebaut. Die Trasse müsste dazu schon weit vorher ansteigen, damit sie nicht zu steil wird. Dafür wären Stützbauwerke zu errichten, die den Stadtteil „optisch trennen“ könnten.

### Absenken der S-Bahn:

Die Gleise würden tiefer gelegt, damit die Straßenbahn die Trasse nahezu ebenerdig queren kann. Die Neigung der Bahngleise darf nur gering sein. Deshalb müsste ein Streckenabschnitt von je 300 Metern über die Bahnsteigenden hinaus angepasst werden.

## Die vier betrachteten Korridore:



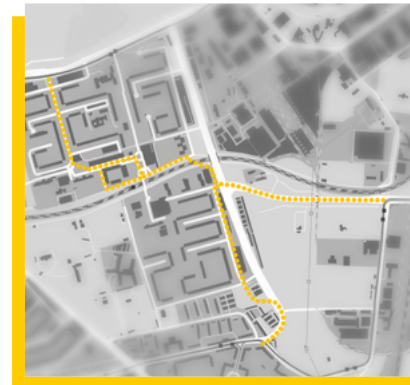
### Korridor 1:

Führt entlang der Brünner Straße/Dahliastraße bis zu den Straßenbahnhaltestellen Grünauer Allee und Saarländer Straße auf der Lützner Straße. Optional wäre eine Gleisschleife an der Dahliastraße, die den S-Bahnhof Grünauer Allee anschließt. Diese Variante wird in der Machbarkeitsstudie empfohlen.



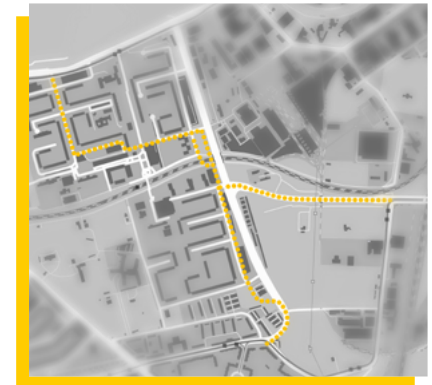
### Korridor 2:

Verläuft von der Brünner Straße durch den parkartigen Stadtteilplatz am S-Bahnhof zur Grünauer Allee und führt entlang dieser weiter bis zur Lützner Straße. Dort besteht Anschluss an die Straßenbahnhaltestellen Parkallee und Grünauer Allee. Diese Variante quert die S-Bahn-Trasse im Bereich des Haltepunkts Grünauer Allee. Das wäre mit starken baulichen Herausforderungen verbunden und würde das Erscheinungsbild des Stadtteils verändern. Eine weitere Prüfung der Streckenverläufe kann hier sinnvoll sein.



### Korridor 3:

Führt parallel zu der S-Bahn-Trasse über den Astenweg bis zur Lützner Straße. Wie in Korridor 2 schließen hier die Straßenbahnhaltestellen Parkallee und Grünauer Allee an. In diesem Bereich ist die Bebauung sehr dicht. Die Zufahrtswege sind hier nicht breit genug für eine Straßenbahntrasse.



### Korridor 4:

Verläuft über die Dahliastraße zum Astenweg und dann weiter zur Lützner Straße. Wie in Korridor 3 erreichen hier die meisten Menschen im Stadtteil die Bahnlinie. Allerdings sind die Straßen auch hier zu eng, um Trassen zu legen.



**Von den Varianten in Korridor 3 und 4 wird in der Machbarkeitsstudie abgeraten.**




**Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
mehrere Varianten denkbar

## Projektabschnitt: Kleinzschocher / Antonienstraße

Von der Diezmannstraße entlang der Antonienstraße in Richtung Osten bis zur Könneritzstraße.



Die Streckenführung verläuft weiter auf der Antonienstraße. Ab der Diezmannstraße bis zur Könneritzstraße existieren bereits Gleise, auf denen heute die Linien 1 und 2 verkehren. Im Bereich Sportbad an der Elster soll eine zusätzliche Haltestelle entstehen.

 **Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
Sportbad an der Elster



## Projektabschnitt: Schlußig / Rödelstraße

Von der Kreuzung Antonienstraße/Könneritzstraße durch die Rödelstraße in Richtung Schlußiger Weg



In diesem Abschnitt ist die Straße sehr schmal. Eine alternative Route für die Strecke gibt es nicht. Deshalb müsste das Gleis hier sehr wahrscheinlich im Mischverkehr geführt werden. Das heißt: Straßenbahn- und Autoverkehr teilen sich, wie an anderen Stellen, je einen Fahrstreifen. Ein separater Bahnkörper entfielen. Vorteil: Fuß- und Radverkehr erhalten mehr Raum. Das erhöht die Verkehrssicherheit. Eine störungsfreie Fahrt der Straßenbahn würde durch eine intelligente Ampelschaltung gewährleistet werden.



## Projektabschnitt: Schleußig/Schleußiger Weg

Von der Dammstraße/Schleußiger Weg durch den Auwald über die Paußnitz- und die Beipertbrücke bis zur Galopprennbahn an der Wundtstraße



Die Herausforderung besteht in diesem Abschnitt darin, ein gut zugängliches ÖPNV-Angebot zu schaffen und dabei so wenig wie möglich in die schützenswerte Natur des Auwalds einzugreifen. Der westliche Teil des Schleußiger Wegs ist schmal und eng bebaut. Möglich ist auch hier ein Fahrstreifen, den sich Straßenbahn- und Autoverkehr teilen. Haltestelleninseln gewährleisten die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen. Denkbar ist auch eine Variante mit einem separaten Gleiskörper für die Straßenbahn. Damit wäre sie unabhängig vom übrigen Verkehr. Das verbessert die Verkehrssicherheit und die Reisegeschwindigkeit. In den Haltestellenbereichen benötigt das aber mehr Fläche, als aktuell vorhanden ist. Der Abschnitt muss vor diesem Hintergrund weiter untersucht werden.

Unabhängig von der Südsehe müssen die beiden Brücken über das Elsterflutbett und die Pleiße erneuert werden. Die Planungen dafür würden gewährleisten, dass auf den neuen Brücken auch Straßenbahnverkehr möglich wäre.

➔ **Bereits verworfen wurde eine Variante im östlichen Teil des Schleußiger Weg, die durch den Auwald führen würde.**

📍 **Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
Dammstraße, Schleußiger Weg/Stieglitzstraße,

# Projektabschnitt: Schleußig / Schleußiger Weg



**Verworfenene Variante Richard-Lehmann-Straße**

In der Machbarkeitsstudie wurden mehrere Varianten für die West-Ost-Verbindung mit einer Straßenbahn untersucht. So auch eine Variante entlang einer zurückgebauten Eisenbahntrasse zur Richard-Lehmann-Straße. Die Strecke würde allerdings durch das Landschafts- und Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ führen. Das schließt den Bau neuer Anlagen vollständig aus. Eine Anbindung vom Schleußiger Weg wäre wiederum nur über die August-Bebel-Straße, die Karl-Liebknecht-Straße oder die Arthur-Hoffmann-Straße möglich. Die Reisezeit würde sich dadurch verlängern. Auch bestünde kein Anschluss an den S-Bahnhof Leipzig MDR oder das geplante Wohngebiet am Bayerischen Bahnhof. Daher wurde diese Variante verworfen.

- bestehende Straßenbahnstrecke der LVB und Haltepunkte
- geplante Strecke der Südsebene und neue Haltepunkte
- S-Bahn im Großraum Leipzig
- möglicher Streckenverlauf
- verworfene Variante
- Untersuchungsgebiet (die potenzielle Streckenführung ist weiter zu untersuchen)
- Betrachtungsgebiet angrenzender Einbindungstrassen

# Projektabschnitt: Südvorstadt / Kurt-Eisner-Straße

Von der Wundtstraße entlang der Kurt-Eisner-Straße bis zur Kreuzung Altenburger Straße



Die Kurt-Eisner-Straße ist durch eine unterschiedlich breite Mittelinsel mit Straßenbäumen geteilt. Der mittlere Bereich wird heute als Parkplatz genutzt.

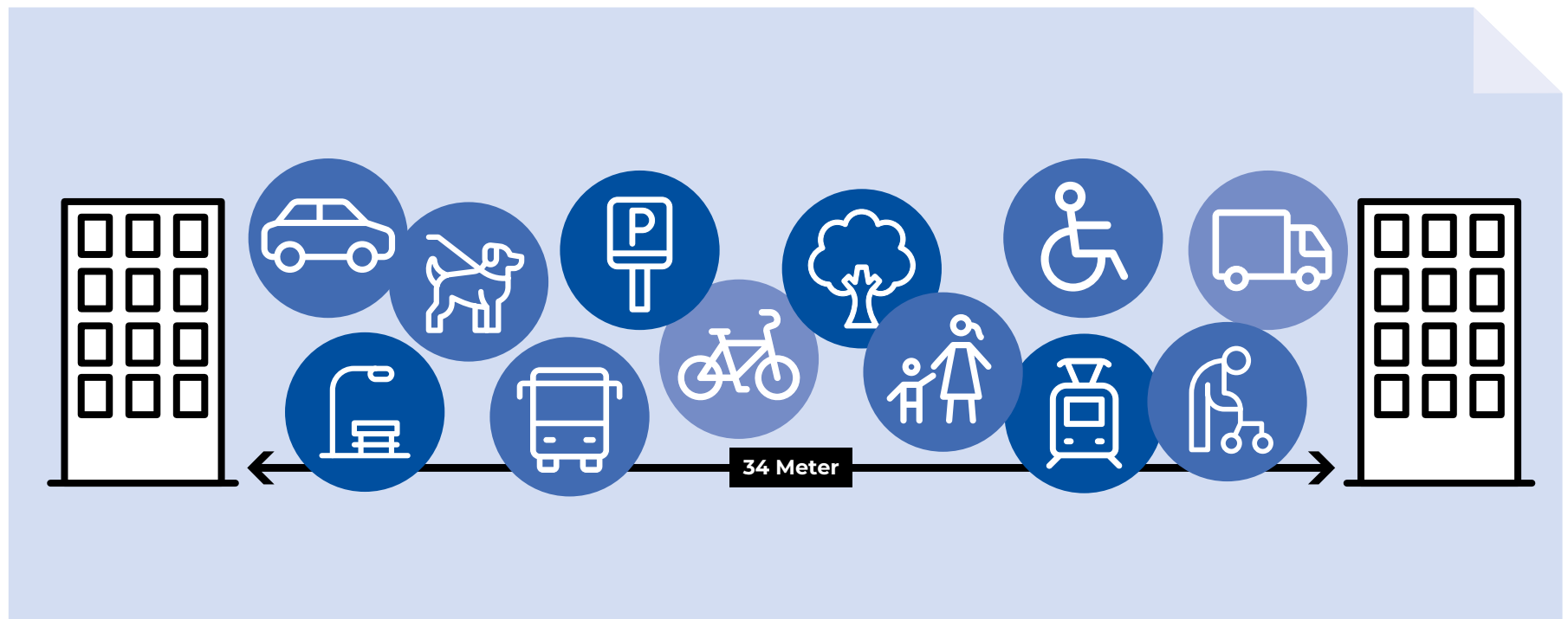
Im westlichen (Wundtstraße bis Fockestraße) und im östlichen Teil (Arthur-Hoffmann-Straße bis Altenburger Straße) der Kurt-Eisner-Straße könnte mittig eine separate Straßenbahntrasse verlaufen. Im Abschnitt von der Fockestraße bis zur Arthur-Hoffmann-Straße ist weniger Platz. Eine vom übrigen Verkehr getrennte Straßenbahn wäre das Ziel. Allerdings beansprucht das viel Fläche, die für den Auto-, Fuß- und Radverkehr fehlen würde. Außerdem ist ein wichtiges Ziel der Planung, den Baumbestand auf der Kurt-Eisner-Straße zu erhalten.

In den nächsten Planungsphasen ist daher zu prüfen, wie der vorhandene Raum optimal genutzt werden kann. Denkbar sind verschiedene Szenarien: Beispielsweise eine separat geführte Straßenbahn im Mittelstreifen mit danebenliegenden, einstreifigen Fahrbahnen und breiten Seitenbereichen oder eine Streckenführung auf der Fahrbahn mit einem grünen Mittelbereich für Fuß- und Radverkehr.

## Projektabschnitt: Südvorstadt / Kurt-Eisner-Straße

Von der Wundtstraße entlang der Kurt-Eisner-Straße  
bis zur Kreuzung Altenburger Straße

→ Für diesen Streckenabschnitt empfiehlt die Machbarkeitsstudie weitere vertiefende Planungen in Verbindung mit einem städtebaulichen Wettbewerb. Auch hier wäre eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Quartiere notwendig.



# Projektabschnitt: Zentrum-Südost / Semmelweisstraße West

Entlang der Semmelweisstraße von der Altenburger Straße über den S-Bahnhof Leipzig MDR bis zur Zwickauer Straße



Die Strecke schließt an die Haltestelle Deutsche Nationalbibliothek und den bestehenden Streckenabschnitt bis zur Philipp-Rosenthal-Straße an. Die Semmelweisstraße ist bereits so angelegt, dass eine Straßenbahntrasse in den Mittelstreifen gebaut werden kann. Auf der Brücke am S-Bahnhof MDR entsteht ein Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn und S-Bahn mit einer möglichst direkten Übergangsmöglichkeit.

# Projektabschnitt: Zentrum-Südost / Semmelweisstraße Ost

Entlang der Semmelweisstraße von der Philipp-Rosenthal-Straße zur Prager Straße



Die Semmelweisstraße wird in Richtung Osten schmaler. Das begrenzt die Möglichkeiten, die Straßenbahnführung vom übrigen Verkehr zu trennen. Eine Lösung wäre, die Straßenbahn auf die Fahrbahn zu verlagern.

So werden unter anderem die Mindestbreiten für einzelne Fahrstreifen besser eingehalten. In diesem Abschnitt bildet sich jedoch oft Stau. Nutzen alle Verkehrsmittel gleichzeitig die Fahrbahn, kann es zu weiteren Verzögerungen kommen. Die Machbarkeitsstudie empfiehlt deshalb, die Streckenführung von Straßenbahn und Bus in einem separaten Gleisbett tiefergehend zu prüfen.

 **Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
Technisches Rathaus



# Projektabschnitt: Zentrum-Südost / Semmelweisstraße Ost

Entlang der Semmelweisstraße von der Philipp-Rosenthal-Straße zur Prager Straße

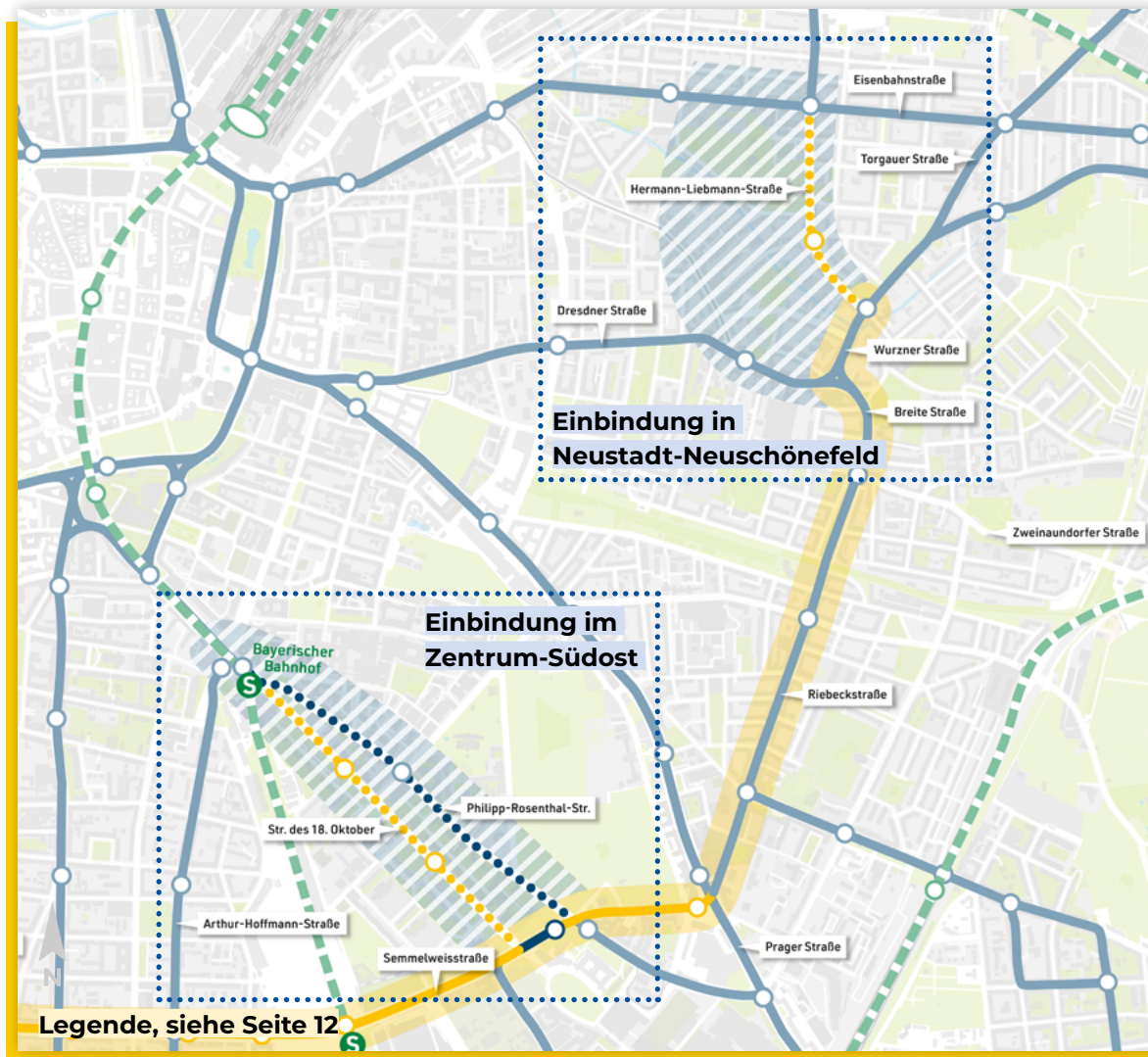


Die Trassenführung schließt an die Prager Straße an. Dort ist die heutige Gleisanlage bereits auf einen Anschluss der Straßenbahn aus Richtung Westen ausgelegt. Die neue Strecke wäre dadurch gut integrierbar.



# Hier wird der Streckenverlauf noch untersucht

Einbindung in das Netz im Zentrum und Osten



Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist die Überprüfung einer technischen und verkehrlichen Umsetzbarkeit einer Straßenbahnstrecke zwischen der Brünner Straße im Westen und der Prager Straße im Zentrum-Südost. Ihre volle Wirkung erreicht die Südsehe über eine optimale Einbindung in das Liniennetz der LVB. Deshalb wird parallel über sogenannte Einbindungstrassen diskutiert, die wir Ihnen im Folgenden vorstellen.

➔ **Diese Abschnitte sollen vertiefend untersucht werden.**

# Einbindung im Zentrum-Südost

Straße des 18. Oktober bis zum Bayerischen Bahnhof



An der Haltestelle Deutsche Nationalbibliothek trifft die Südsehn auf die Bestandsstrecken der Linien 16 und 2. Hier können Fahrgäste zwischen Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen umsteigen. Die umliegenden Wohngebiete und das geplante Quartier am Dösner Weg bis zum Bayerischen Bahnhof werden ebenfalls angebunden.

Eine Frage ist, ob die heutige Straßenbahntrasse aus der Philipp-Rosenthal-Straße in die Straße des 18. Oktobers verlegt werden sollte. So hätten noch mehr Fahrgäste bequemen Zugang zum ÖPNV. Eine Herausforderung ist die Gleisplanung der Einbindungstrasse an der Haltestelle Deutsche Nationalbibliothek.

 **Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
Mehrere Varianten denkbar

# Einbindung in Neustadt-Neuschönefeld

## Prager Straße bis zur Hermann-Liebmann-Straße



Ab dem Technischen Rathaus schließt die Südsehne an das bestehende Streckennetz an. Der geplante Linienverlauf führt nach Norden entlang der Riebeckstraße und der Breiten Straße. Damit wird einer der nachfragestärksten Abschnitte des LVB-Netzes im östlichen Stadtgebiet eingebunden. Er führt von der Riebeckstraße weiter über Reudnitz, Koehlerstraße bis zur Eisenbahnstraße, mit Anschluss an die bestehenden Straßenbahnlinien 1, 3 und 8 und weiter nördlich in den Stadtteil Schönefeld. Auf dieser Strecke verkehrt heute die Buslinie 70.

Diese Streckenführung würde den Leipziger Osten direkt mit der Südvorstadt und den Quartieren im Westen verbinden. Fahrgäste müssten nicht mehr zwingend Verbindungen über den Hauptbahnhof nutzen. Das entlastet das öffentliche Verkehrsnetz um den Innenstadtring. Außerdem können Buslinien durch Straßenbahnen ersetzt werden. Das ermöglicht die Beförderung von deutlich mehr Fahrgästen. Gleichzeitig kommt das der Entwicklung zukünftiger Stadtquartiere zugute.

Eine direkte Verbindung könnte über die Hermann-Liebmann-Straße führen. Weitere Planungen sollen untersuchen, ob und wie die Haltestelle Reudnitz, Koehlerstraße an den Linienverlauf angebunden werden kann. Denn: Diese Haltestelle ist eine der am meisten nachgefragten im Liniennetz der LVB mit wichtigen Umsteigeverbindungen.

Die Planung einer neuen Strecke durch das Quartier kann Impulse für die Entwicklung des Stadtteilzentrums Reudnitz geben.

 **Mögliche Haltestellen im Abschnitt:**  
Mehrere Varianten denkbar

# Chancen und Nutzen

Bevor ein bedeutendes Infrastrukturprojekt wie die Südsehne Gestalt annimmt, sind viele Entscheidungen, Planungen und Schritte notwendig. Würde es umgesetzt, bedeutet das Veränderung in vielerlei Hinsicht: im Liniennetz, in den täglichen Wegen, im Straßenbild, in der Gestalt und Struktur einzelner Quartiere.

Wird das Projekt Südsehne für weitere vertiefende Untersuchungen vom Stadtrat bestätigt, wird es mehrere Gelegenheiten geben, über alle Fragen und mögliche Sorgen im Detail zu sprechen. Wir laden Sie ein, diese Perspektive einzunehmen: Was könnte die Südsehne für Leipzig und für Sie selbst im Positiven verändern?



**Genauere Informationen finden Sie auf der folgenden Seite**

## Haben Sie Fragen zum Thema?

Schreiben Sie uns an:  
[vta-netzerweiterung@leipzig.de](mailto:vta-netzerweiterung@leipzig.de)

## Die Chancen des Projektes

### Stadtentwicklung und Raumplanung

- Potenzial, die Stadt zeitgemäß und klimaangepasst umzugestalten
- Positive städtebauliche Wirkung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität, Aufwertung der (Wohn-)Quartiere
- Steigende Sicherheit an Verkehrsknotenpunkten: bessere Vernetzung von Quartieren

### Soziale Infrastruktur

- Barrierefreiheit bei neuen Haltestellen und Verkehrsanlagen: durchgängige Benutzbarkeit von Hauptverkehrswegen für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Bessere Anbindung sozialer Infrastruktur, z.B. kürzere Wege zur Schule oder Kita
- Bessere Anbindung medizinischer Einrichtungen, z.B. Uniklinik

### Umwelt- und Gesundheitsschutz

- Moderne und dadurch leisere Gleisanlagen, soweit möglich als Rasengleise
- Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung durch Umstieg auf den Umweltverbund

### Verkehr und Mobilität

- Bessere Vernetzung zwischen den Stadtteilen
- Schnelle, bequeme Verbindungen im Süden
- Spürbare Entlastung des Straßenbahnverkehrs auf dem Innenstadtring
- Verbesserte Qualität der Verkehrsanlagen
- Ungehinderte Fahrt dort, wo eigene Gleise für die Straßenbahn möglich sind: positive Wirkung auf Pünktlichkeit, auf Anschlüsse und ein schnelles Bewegen von A nach B
- Höhere Verkehrssicherheit: mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende; moderne und sichere Haltestellenbereiche
- Förderung des Umweltverbunds: optimaler Umstieg vom privaten Kfz auf den öffentlichen Verkehr und Entlastung vom Kfz-Verkehr
- Durchgängige Radverkehrsanlagen in allen Neubauabschnitten
- Begleitende Parkraumkonzepte





# 3 — DREI

## So geht es weiter



Mit der Machbarkeitsstudie ist eine erste Planungsphase des Projekts Südsehne abgeschlossen. Das sind die Empfehlungen für die nächsten Schritte.

## Notwendige politische Entscheidungen

Projekte in der Größenordnung der Südsehne werden im Leipziger Stadtrat diskutiert und beschlossen. Denn: Es geht um große Veränderungen und um eine große Investition. Auch für die Machbarkeitsstudie wurde ein solcher Beschluss gefällt. Neben der Südsehne geht es darin um weitere Projekte zum Ausbau des Streckennetzes der LVB.

Mit Vorliegen der Machbarkeitsstudie ist ein erster Planungsschritt abgeschlossen. Jetzt setzt sich der Stadtrat mit den Ergebnissen auseinander und wird darüber entscheiden, ob weitere notwendige Untersuchungen und Planungen beauftragt werden. Diese sind nötig, um letztlich zu einer endgültigen Entscheidung über die Projektrealisierung zu gelangen.

## Das sollte weiter untersucht werden

Die Machbarkeitsstudie kommt für einzelne Abschnitte bereits zu klaren Empfehlungen. Für andere Abschnitte und Fragestellungen sind tiefergehende Untersuchungen notwendig:

- Abschnitt Grünau / Brünner Straße
- Abschnitt zwischen Zentrum-Südost und Bayerischer Platz über die Straße des 18. Oktober
- Abschnitt zwischen Prager Straße und Eisenbahnstraße
- Gebiet um die Haltestelle Reudnitz, Koehlerstraße
- Parkraum entlang der gesamten Trasse
- städtebauliches Gestaltungskonzept entlang der gesamten Trasse



**Genaue Informationen zu möglichen Planungsphasen erhalten Sie auf der folgenden Seite**

## Das sind die nächsten Planungsschritte

Das Projekt Südsehne befindet sich aktuell in der sehr frühen Phase der Bedarfsplanung. In dieser wird ermittelt, ob genug Menschen eine neue ÖPNV-Verbindung nutzen würden. Damit wird auch untersucht, ob die angedachte neue Strecke verkehrlich sinnvoll ist und sich die große Investition lohnt. In diesem Kontext werden zukünftig auch die Bereiche untersucht, die die Machbarkeitsstudie noch nicht betrachtet hat. Bereits in diesem frühen Stadium sollen die Bürgerinnen und Bürger zum ersten Mal beteiligt werden. Auf dieser Grundlage können dann im Stadtrat Entscheidungen zum weiteren Projektverlauf getroffen werden.

Das Besondere: Das Projekt steht noch weit vor der konkreten Ausbauplanung. Warum ist das wichtig? In allen Abschnitten müssen nun noch die verkehrlich besten und akzeptierten Lösungen gefunden werden. Dazu braucht es die Beteiligung der Bevölkerung und weitere Grundlagen für Entscheidungen. Denn: Eine akzeptiert geplante Verkehrsinfrastruktur ist Bedingung dafür, dass sich Leipzig weiter gut entwickelt. Gleichzeitig eröffnet das Chancen zur Gestaltung von öffentlichen Räumen und Quartieren, für eine noch lebenswertere Stadt.



# Projektphasen

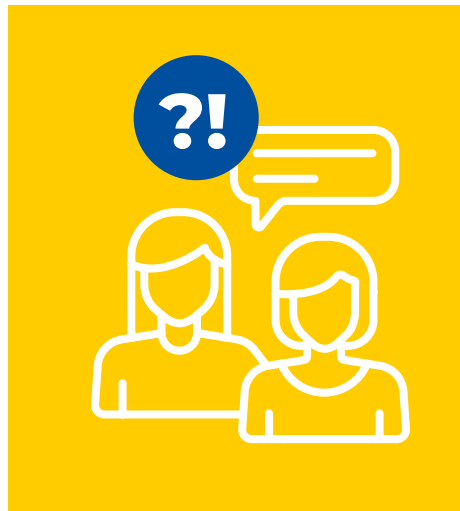
 = Beteiligung



Übersicht über die Projektphasen

## So können Sie sich beteiligen

Sie, liebe Leipzigerinnen und Leipziger, sollen in den kommenden Planungsphasen mitsprechen und einbezogen werden. Es soll regelmäßig über den Fortschritt des Projekts informiert und zur Beteiligung eingeladen werden: um Fragen, Hinweise, Vorschläge und Bedenken aufzunehmen und, wo dies noch offen ist, zu möglichst breit akzeptierten Lösungen zu kommen. Ein entsprechendes Informations- und Beteiligungskonzept entsteht aktuell.



### Wie lange dauert die Planung einer neuen Straßenbahnstrecke?

Vom Start erster Untersuchungen bis zur Inbetriebnahme einer neuen Straßenbahnstrecke können heutzutage bis zu eineinhalb Jahrzehnte vergehen. Warum?

Die Planung erfolgt nicht „auf der grünen Wiese“, sondern in bereits bebauten Stadträumen. Viele verschiedene Aspekte wie Umweltschutz, Städtebau, Denkmalschutz, Verkehrsraum und Sicherheit sind dabei zu berücksichtigen. Weiterführende Untersuchungen müssen durchgeführt und Genehmigungsverfahren durchlaufen werden. Die nötigen Finanzmittel müssen bereitstehen und auch die Beteiligung der Öffentlichkeit braucht Zeit.

Beschließt der Stadtrat das Projekt weiterzuverfolgen und werden Lösungen für die dargestellten Fragen gefunden, dann könnten in einigen Jahren erste Straßenbahnen in Teilabschnitten über die neue Verbindung rollen.

