

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

Leipzig, den 07.06.2024

## Leipziger CDU-Fraktion möchte die Straßenbahn abschaffen – Wahlkampfplakate sorgen für Bedenken seitens PRO BAHN

Der Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland zieht aus den Wahlkampfplakaten und dem Ablehnen der weiteren Vorplanung des Neubaustreckenprojektes „Südsehne“ seitens der Ratsfraktion der CDU weitreichende Rückschlüsse und warnt vor deren Folgen

**Die anstehenden Kommunalwahlen sorgen für Plakate und Statements. Nimmt man diese ernst, gar konsequent, verfolgt die Leipziger Ratsfraktion der CDU eindeutig die Abschaffung der Leipziger Straßenbahn. So klar und offen steht es zwar nirgends. Doch alle Thesen, Wahlversprechen und vor allem das Abstimmungsverhalten im Leipziger Stadtrat am letzten Mittwoch, als die Weiterführung der Planungen zur „Südsehne“ einzig von der CDU abgelehnt wurden, sprechen eine deutliche Sprache. PRO BAHN sieht darin eine Gefahr für die Qualität des ÖPNV.**

„Zweiter City-Tunnel für Leipzig“

Das ist auf Wahlplakaten zu lesen, wurde und wird gefordert und angestrebt. Was ist damit gemeint? Im Jahr 2013 ging nach 10 Jahren Planungszeit und weiteren 10 Jahren Bauzeit der City-Tunnel Leipzig (CTL) in Betrieb. Seitdem werden alle S-Bahnlinien im CTL gebündelt geführt, was einen attraktiven dichten Takt im Stadtinneren ergibt. Schon seit Jahren existiert darauf fußend die Idee eines Ost-West-Tunnels (OWT). Lindenau, das Stadion, Hauptbahnhof und der innere Osten wären damit angebunden. Auf dem ersten Blick sieht diese Forderung wie eine logische Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV aus.

Aber:

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus? Die dann nötigen Reisendenzahlen für eine tragbare Finanzierung (bestehender CTL, gewünschter OWT und die restlichen Stationen im Stadtgebiet) liegen in Summe deutlich über den gesamten Fahrgastzahlen der Straßenbahn. Um das zu erzielen bleibt nur die Konsequenz, dass die Straßenbahn als Leistungsträger des ÖPNV abgeschafft wird.

Auch wenn es die CDU nicht konkret schreibt: Die Kosten für einen zweiten Tunnel liegen beim 5-fachen des bisherigen und dies erfordert große Nutzerzahlen, um eine Finanzierung zu ermöglichen. Denn Förderungen gibt es nur bei Nutzen-Kosten-Verhältnissen größer 1.

„Perfide an diesem Kommunalwahlslogan ist, dass die Leipziger CDU-Fraktion vortäuscht, etwas für den ÖPNV tun zu wollen. Konkret wurde bisher immer gegen jedwede Verbesserung abgestimmt. Der zweite Tunnel für Leipzig wäre aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN der Maximalschaden für den ÖPNV. Auch dieser Umstand passt zur Rats-CDU, welche sich sich ohnehin

### +++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

nur um Auto-Themen kümmert. In allen Abstimmungen wurden Verbesserungen für den ÖPNV abgelehnt.“ resümiert Carsten Schulze-Griesbach, Sprecher für die Region Leipzig/Halle.

Betonharte Fakten:

Zum Glück sprechen auch die baulichen Parameter glasklar gegen einen OWT. Denn selbst mit dem politischen Willen, jeden noch so großen Bauaufwand mit noch mehr Geld zu bezahlen, scheitert diese Idee an der Kreuzung mit dem bestehenden CTL. Dieser muss unterquert werden. Der CTL hat am Hauptbahnhof eine Stationstiefe von etwa 15m. Darunter befindet sich ein dichtes Gitter aus Rückverankerungen gegen den Auftrieb der CTL-Station, dieses reicht ca. 20m in die Tiefe. Um darunter zu queren, muss ein Sicherheitsabstand eingehalten werden und die Stationshöhe des OWT selbst käme noch hinzu - also weitere 20m. Jeder mit etwas Verstand kann sich ausrechnen, wie lange die erforderliche Menge an Fahrgäste brauchen wird, um aus 55m Tiefe an die Oberfläche zu gelangen. Zum Vergleich: 55m sind die Höhe des Kroch-Hochhauses samt Glockenmänner. Dieser Zeitverlust kippt jede Wirtschaftlichkeitsrechnung ins Absurde. Dass eine komplette Ratsfraktion vorher nicht prüft, was sie lauthals und verlustreich fordert, zeigt die fehlende Kompetenz in Verkehrsfragen.

Die Straßenbahn abschaffen dürfte Leipzig definitiv mehr schaden als nutzen. Doch allen Meinungen zum Trotz gilt:

**Schneller (S-Bahn) fahren, um dann als Fahrgast viel länger an die Oberfläche zu brauchen, nimmt einem Ost-West-Tunnel jeglichen Sinn und Nutzen!**

„Nicht ohne Grund gibt es Vorgaben, dass unwirtschaftliche Vorhaben keine Fördermittel erhalten. Das ist gut so und verhindert oft genug unsinniges Verplempern von Geldern. Jeder Wähler und jede Wählerin kann per Stimmabgabe am Sonntag entscheiden, ob Sinn oder Unsinn für Leipzigs Zukunft ansteht. Als Fahrgastverband sehen wir in den Tagträumereien des zweiten City-Tunnels für Leipzig keinen Nutzen und warnen vor den negativen Folgen für den gesamten Leipziger ÖPNV.“ fasst Carsten Schulze-Griesbach zusammen.

### Ansprechpartner für Medien

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e. V., Schützengasse 18, 01067 Dresden

Carsten Schulze-Griesbach  
Sprecher Region Leipzig/Halle  
[c.schulze@mitteldeutschland.pro-bahn.de](mailto:c.schulze@mitteldeutschland.pro-bahn.de)

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

## Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN hat rund 4.000 Mitglieder und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich, ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Der Landesverband Mitteldeutschland umfasst die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt.

*Hintergründe zur Südsehne:*

*Links zur Stadtratssitzung am 05.06.2024, die CDU lehnt die weitere Vorplanung ab:*

[https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2024/06/der-stadtrat-tagte-die-planungen-zur-suedsehne-koennen-weitergehen-592355?fbclid=IwZXh0bqNhZWOCMTEAAR1NNPffzxi0oVKpT1wpfdOuBfDibwY9u7y0Vwab1TzsKt0Cp-v9eCkoJ4\\_aem\\_AS19z6sdcAou0VD8oJoAIRyTy1bYWvVZi4H\\_yfMfF2zHDMGvmOq-1xua\\_jlrqA2k-rwhTIQ1XbBHe5gu9tp96LhF](https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2024/06/der-stadtrat-tagte-die-planungen-zur-suedsehne-koennen-weitergehen-592355?fbclid=IwZXh0bqNhZWOCMTEAAR1NNPffzxi0oVKpT1wpfdOuBfDibwY9u7y0Vwab1TzsKt0Cp-v9eCkoJ4_aem_AS19z6sdcAou0VD8oJoAIRyTy1bYWvVZi4H_yfMfF2zHDMGvmOq-1xua_jlrqA2k-rwhTIQ1XbBHe5gu9tp96LhF)

*Das Projekt „Südsehne“ der LVB allgemein:*

<https://www.l.de/verkehrsbetriebe/ueber-uns/netzerweiterung-suedsehne/>

*zum Ost-West-Tunnel: Die CDU forderte bereits 2018 im Stadtrat, die Verwaltung solle prüfen, wie ein zweiter City-Tunnel (OWT) umgesetzt werden kann.*

<https://www.l-iz.de/wirtschaft/mobilitaet/2018/03/Die-Stadt-Leipzig-wird-einen-ganzen-Strauss-von-Ost-West-Tunnel-Loesungen-pruefen-lassen-208132>

*Ingenieurseitig gibt es Trassenüberlegungen, welche bewusst das Problem der Tiefe beim Kreuzen des CTL ausblenden.*

*Link dazu:*

[https://www.citytunnelleipzig.info/ost-west-tunnel.php?fbclid=IwZXh0bqNhZWOCMTAAAR3KaRoc-CPqWbiunceO288xkAsOHkhhholmOHoFGefjtEF7rqzsQ3hVuG3do\\_aem\\_AY\\_T4OSExL4ThwIPskigld-kHf1THchykZ29Xe6lvcuo0fPRLCIAwKArq3-berwm6L2Pc8UM7S5k1YFNyA9FwQo0K](https://www.citytunnelleipzig.info/ost-west-tunnel.php?fbclid=IwZXh0bqNhZWOCMTAAAR3KaRoc-CPqWbiunceO288xkAsOHkhhholmOHoFGefjtEF7rqzsQ3hVuG3do_aem_AY_T4OSExL4ThwIPskigld-kHf1THchykZ29Xe6lvcuo0fPRLCIAwKArq3-berwm6L2Pc8UM7S5k1YFNyA9FwQo0K)

*Hinweise dazu: Die dort notierten Linienführungen fehlen mitsamt ihren Fahrgästen im bestehenden CTL, dessen Wirtschaftlichkeit dann anderweitig kompensiert werden muss (kostensteigernd)*

*Der bestehende CTL kostete mit allen Umfeldmaßnahmen knapp 1 Milliarde Euro, ein OWT mit mehr Baulänge und komplizierten Führungen samt höherem Baukostenlevel (hypothetisch 30 Jahre nach den Baukosten des CTL) kann mit 5 Milliarden Euro veranschlagt werden. Der jetzige CTL hat mit ca. 80.000 Ein-/Aussteigern rund die Hälfte der prognostizierten Ein- und Aussteigerzahlen, u.a. weil zahlreiche Flächen entlang der Strecke(n) noch nicht bebaut sind. Für einen volkswirtschaftlich positiven Nutzen wurden rund 150.000 Ein-/Aussteiger unterstellt (Hbf bis MDR). Für die fünffachen Baukosten wären also Größenordnungen von 625.000 Ein-/Aussteigern entlang eines OWT erforderlich, wohl wissend, dass dies nicht das einzige Kriterium ist. Die LVB befördern täglich im gesamten Bediengebiet rund 600.000 Fahrgäste mit Straßenbahnen und Bussen. Um derart hohe Nachfrage entlang des OWT zu erzielen, muss die LVB als „Konkurrenz“ weichen. Damit wäre das Straßenbahnnetz obsolet; die Reststrecken ergäben keinen verkehrlichen oder betrieblichen Sinn mehr.*