

Ein umstrittener Durchbruch für Leipzig

Nach vielen Rückschlägen kann die Stadt Leipzig endlich wieder einen Durchbruch feiern: Am Montag früh fraß sich der Riesenbohrer Leonie bis zur künftigen Tunnelhaltestelle am Hauptbahnhof durch. Damit ist die erste Röhre des neuen City-Tunnels, der die Stadt für den Zugverkehr von Norden nach Süden unterqueren soll, im Rohbau fertiggestellt. Während der größte Teil des mehr als 64 Meter langen Bohrers in den kommenden Tagen unterirdisch zum Ausgangspunkt gezogen wird, reist der imposante Bohrkopf auf fünf Sattelschleppern zum sogenannten Bayerischen Bahnhof im Südosten der Innenstadt zurück. Von dort soll Leonie nach Pfingsten die zweite Röhre in Angriff nehmen. Deren Bau will man bis Ende des Jahres abschließen.

Der City-Tunnel, eines der aufwendigsten und zugleich umstrittensten Bauvorhaben in Ostdeutschland, wird etwa vier Kilometer lang. Er soll die umständlichen Ein- und Ausfahrten am Hauptbahnhof - einem Kopfbahnhof - vermeiden und die Fahrzeiten im Nahverkehr um 20 Minuten verkürzen. Wenn alles wie geplant läuft, geht der Tunnel zum Fahrplanwechsel 2011/2012 in Betrieb.

Bisher freilich lief vieles nicht wie geplant. Das gilt vor allem für die Baukosten, die mit mehr als 1400 Euro je Einwohner zu Buche schlagen. Ursprünglich lagen sie bei 572 Millionen Euro. Davon sagten der Bund 192 Millionen, das Land Sachsen 182 Millionen und die EU 169 Millionen Euro zu. Den Rest wollten Bahn und Stadt tragen. Doch Ende 2007 musste das sächsische Wirtschaftsministerium eingestehen, dass die Ausgaben wohl auf 705 Millionen Euro steigen werden. Grund dafür seien höhere Sicherungs-, Energie- und Stahlkosten. Der grüne Bundestagsabgeordnete und Aufbau-Ost-Experte Peter Hettlich warnte daraufhin vor weiteren Fehlkalkulationen und nannte den City-Tunnel ein Milliardengrab.

Als zweifelhaft gilt auch der Nutzen des Projekts, das in einer Zeit vorangetrieben und finanziell abgesichert wurde, als viele an Leipzig als Austragungsort für die Olympischen Spiele 2012 glaubten. Vorerst dient der Tunnel nur dem Regional- und S-Bahn-Verkehr und höchstens einer Fernverbindung je Stunde. Oppositionspolitiker im Landtag und Zweifler in Leipzig halten das Kosten-Nutzen-Verhältnis deshalb für fragwürdig. Die öffentliche Infrastruktur sei völlig ausreichend, das Geld werde anderswo dringender gebraucht. Leipzig selbst hat mehr als 900 Millionen Euro Schulden und klagt, dass die Mittel für Straßen oder Schulen fehlten. (itz.)

Text: Frankfurter Allgemeine Zeitung / Sonntagszeitung vom 11.3.2008, Seite 15
Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

[Zurück zur Sitemap](#)

F.A.Z. Electronic Media GmbH 2001 - 2009

Dies ist ein Ausdruck aus www.faz.net.