

■ Sachsen

S-Bahn unterirdisch durch Leipzig

aus SIGNAL 04/2003 (August/September 2003), Seite 44-45 (Artikel-Nr: 10002535)
DBV

Bereits 1892 wurde deshalb von den Beteiligten vereinbart, einen zentralen Personen- und Postbahnhof zu bauen, einzig die südliche Richtung nach Bayern sollte weiterhin am separaten Südbahnhof, dem Bayrischen Bahnhof, abgefertigt werden.

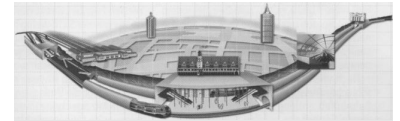
Das Zeitalter der Eisenbahn begann in Leipzig mit der schrittweisen Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahn-Strecke Leipzig - Dresden zwischen 1837 und 1839, der bald die Verbindungen in Richtung Hof, Erfurt, Magdeburg und Berlin folgten. Jede dieser Eisenbahnverwaltungen richtete am Stadtrand einen eigenen Bahnhof ein. Diese Anlagen waren zum Ende des 19. Jahrhunderts dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommens nicht mehr gewachsen. Leipzig wünschte sich zentralisierte Bahnanlagen.

Der Bau eines Zentralbahnhofs zog sich über 20 Jahre hin. Der Verkehrsmarkt »boomte" weiter, gab es Gedanken, die südliche Richtung durch eine U-Bahn an den Zentralbahnhof anzubinden. Als 1915 der neue Hauptbahnhof feierlich eröffnet wurde, stand der Durchstich der Tunnelröhren in das neue Areal kurz bevor.

Der Erste Weltkrieg verhinderte im Folgenden wie auch später der zweite die endgültige Fertigstellung obwohl viele Anlagen bereits im Rohbau fertig waren. Eine Vitalisierung der Idee erfolgte in den siebziger Jahren durch die DDR, als in den Bezirksstädten S-Bahn-Verkehre eingeführt wurden. Die Zunahme des Braunkohleabbaus im Leipziger Umland führte zusätzlich zu einem Zuzug nach Leipzig, der Verbleib der Arbeitsplätze außerhalb der Bezirksstadt führte zu neuen und stärkeren Verkehrsbeziehungen. Die ökonomische Situation der DDR-Wirtschaft ließ aber eine Realisierung der alten Pläne neuerlich nicht zu.

Erst mit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten rückte das Projekt eines Citytunnels in Leipzig wieder in den Focus der Öffentlichkeit. In der Überlegung, den Neu- und Ausbau der Achse München/Stuttgart-Berlin über Hof und Leipzig zu führen, gewann auch die Verbindung Leipzig Hbf - Leipzig Bayrischer Bahnhof neues Profil. Mit der Entscheidung des Bundes einer Trassenführung über Erfurt schien die mittlerweile fast 100-jährige Geschichte des Eisenbahntunnels unter der Leipziger Innenstadt endgültig beendet. Allerdings waren viele Vorarbeiten getätigt worden, die auch die Neuordnung des Regional- und Vorortverkehrs einschlossen.

Den regionalen Befürwortern des Tunnelprojektes gelang es, den Freistaat Sachsen von einem Nutzen für den SPNV im Bereich Leipzig zu überzeugen, was auch die Zusage einer freistaatlichen Mitfinanzierung einschloss. Allerdings sah die Deutsche Bahn zu diesem Zeitpunkt keinen wirtschaftlichen Nutzen, da nunmehr davon ausgegangen werden musste, dass ein solcher Tunnel keine Fernreise- und auch keine Güterzüge sehen wird. Letzten Endes gelang es aber doch in einem etwa fünfjährigen Verhandlungsmarathon alle (Finanzierungs-)Beteiligten für eine neue Tunnellösung zu gewinnen.



Eine etwas vereinfachte Darstellung des Citytunnels Leipzig. V.l.n.r.: Leipzig Hauptbahnhof, Markt, Bruno-Leuschner-Platz und Bayrischer Bahnhof. (Zeichnung: Citytunnel Leipzig)

Die heutige Planung

Die S-Bahn-Gleise aus den Richtungen Leipzig-Grünau, Halle (über Schkeuditz bzw. über Flughafen) und Delitzsch werden vor dem Hauptbahnhof herabgesenkt, so dass sie im Hbf bereits in der -2-Ebene verlaufen. Da die Verantwortlichen gegenwärtig eine Nutzung der unterirdischen Bahnsteige im Fernverkehr ausschließen, sind Bahnsteignutzlängen von 215 Meter vorgesehen. Die Nutzlänge auf bis zu 400 Meter zu verlängern. Im 3,9 Kilometer langen Tunnel befinden sich die neu geschaffenen, innerstädtischen Stationen Markt, Bruno-Leuschner-Platz (Umstieg zum städtischen Nahverkehr) und Bayrischer Bahnhof (der alte Bahnhof bleibt außer Betrieb). Alle Bahnhöfe werden in offener Bauweise errichtet. Den zweiröhrigen Tunnel, der außerhalb der Stationen vorrangig in Schildbauweise vorgetrieben wird, sollen alle S- und Regional-Bahn-Züge aus den genannten Richtungen mit einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h nutzen, so dass die bisher im Leipziger Hbf endenden Züge untereinander verknüpft werden sollen und müssen. Während sich dadurch die Reisezeiten in die Leipziger Innenstadt aus Richtung Süden um bis zu 30 min und aus Richtung Norden und Westen noch um bis zu 15 min verkürzen, wird durch die Anbindung der östlichen Richtung (bisherige S 3 aus Würzen) an den südlichen Tunneleingang die Reisezeit zum Hauptbahnhof diese um etwa 15 Minuten verlängert. Zum einen wurde diese Lösung von der DB durchgesetzt, um den Tunnel wirtschaftlich betreiben zu können, zum anderen erhofft sich die Stadt Leipzig mit dem Neubau von Verbindungskurven vom neuen Bayrischen Bahnhof über Leipzig-Stötteritz nach Engelsdorf eine städtebauliche Aufwertung des Leipziger Südostens, der durch Industriebrachen und marode Wohnstätten gekennzeichnet ist.

Für das gesamte Bauwerk, das mit Fahrplanwechsel 2009 den Verkehr aufnehmen soll, sind 571,62 Millionen EUR eingeplant. EU, Bund und Freistaat teilen sich in etwa zu gleichen Teilen die Hauptfinanzierung, Bahn und Stadt Leipzig beteiligen sich mit 16,36 Millionen EUR und 12,78 Millionen EUR. Allerdings werden beim Bundesanteil von 191,73 Millionen EUR Mittel gemäß § 8 Absatz 1 und 2 und des GVFG genutzt, Finanzmittel die zwar vom Bund bereitgestellt werden, aber durch die Länder geplant werden. So muss berücksichtigt werden, dass also die Verwendung dieser Mittel letzten Endes zu Lasten anderer Projekte im Freistaat gehen. Dies ist auch der Grund, dass der DBV Sachsen lange Zeit dem Projekt - nach Ablehnung der Fernverkehrsvariante - skeptisch gegenüber stand. Bisher wurde bundesweit in Städten vergleichbarer Größe nur die Frankfurter Innenstadt »durchtunnelt«. Das dies der Fall ist, liegt vorrangig an der Einzugsgebiet, das mit dem um Leipzig keinem Vergleich unterliegt.

Trotzdem erhoffen sich die Planer eine Einsparung von 320.000 Pkw-Kilometern täglich, was den ÖPNV-Anteil in Leipzig natürlich sehr zu gute käme. Da zur Zeit auch der Aufgabenträger des SPNV, der Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig, signalisiert, dass das heute bestehende SPNV-Angebot im Regierungsbezirk Leipzig erhalten werden soll, überwiegen gegenwärtig die Vorteile des Citytunnels Leipzig dessen Nachteile. Bleibt nur zu hoffen, dass die Kosten nicht über die Jahre explodieren und dann der Tunnel doch zu Lasten der Fläche geht. Im Hinblick auf die Olympischen Spiele 2012 besteht aber eine kleine Hoffnung, dass der Bau eines Tages doch noch dem Fernreiseverkehr dienen könnte - und so wieder Mittel für den Regionalverkehr freigesetzt werden können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002535>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten