

■ Sachsen

## Pro und Contra City-Tunnel Leipzig

aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 16 (Artikel-Nr: 10002848)  
Mitteldeutscher Bahnkunden-Verband

**Das größte Bauvorhaben für den öffentlichen Nahverkehr im Südosten Deutschlands ist der City-Tunnel Leipzig. Ähnlich wie beim neuen Berliner Nord-Süd-Tunnel gab und gibt es auch hier kontroverse Diskussionen um die Vor- und Nachteile für die Bahnkunden.**

Der Leipziger City-Tunnel wurde im Zuge der Euphorie der Leipziger Olympiabewerbung 2012 projektiert und begonnen. Auch hier gibt es also eine Parallele zum Berliner Großprojekt, das während der Olympiabewerbung für 2000 entwickelt wurde.

Heute gehört der Leipziger Tunnel sicherlich zu den Bauten, die einer Bewertung unter Zugrundelegung der Haushaltsprämissen der neuen Bundesregierung nicht mehr standhalten würden. Wohin die Fahrt gehen soll, umschrieb der Ostbeauftragte der SPD von Dohnanyi mit seiner Kritik an den ostdeutschen Infrastrukturprojekten, die unter den Erwartungen der wirtschaftlichen Entwicklungsprognosen Anfang der 1990er Jahre geplant wurden. Die ostdeutsche Realität sieht heute anders aus und so ist offen, ob sich die Tunnelinvestition in der Zukunft rechnen wird.

Um den künftigen Betreiber Deutsche Bahn AG überhaupt mit ins Boot zu bekommen, musste eine Grundaustausung gesichert werden. Dafür reichen die bestehenden Linien nicht aus. So muss beispielsweise die klassische S-Bahnlinie von Würzen zukünftig den eigentlich nicht mehr benötigten Ring östlich des Leipziger Zentrums nutzen, um in den Tunnel eingefädelt zu werden.

Die hohe Zugdichte bedingt die Forderung, an den sehr dicht beieinander liegenden Zugangsstellen schnelle Fahrgastwechselzeiten zu erreichen. Schon entbrennt eine Diskussion um die Doppelstockwagen mit nur zwei Türen, obwohl dieses Thema eigentlich durch die Bahnsteiglängen innerhalb und außerhalb des Tunnels bereits entschieden wurde.

### Tunnel für wen?

Auch werden für den Tunnelverkehr entsprechend brandgeschützte Fahrzeuge benötigt. Können so die Betriebskosten gehalten oder sogar gesenkt werden? Eine europaweite Ausschreibung wird erste Antworten bringen. Aber für wen wird der teure Tunnel gebaut? Die in Leipzig lebenden Fahrgäste haben von dem Tunnel relativ wenig. Die meisten von ihnen wohnen nicht direkt an S-Bahn und Tunnel und werden, so sie denn den öffentlichen Verkehr nutzen, weiterhin Straßenbahn und Bus bevorzugen. Also müssen die aus der Stadt geflüchteten Umland-Leipziger und die noch weiter draußen wohnenden Flachländer in die Züge geholt werden.

Können durch den Tunnel mit seiner besseren Erschließung der Innenstadt (es geht hier in der Regel um 15-minütige Fußwege) tatsächlich in Größenordnungen neue Fahrgäste für die Bahn gewonnen werden? Leipzig ist ohne Frage ein aufstrebendes Wirtschaftszentrum, aber wohin sollen die Fahrgäste fahren? Die meisten



So soll die Tunnelstation Markt aussehen. (Computersimulation: © Freistaat Sachsen)



Das geplante Leipziger S-Bahnnetz mit dem Tunnel. (Grafik: Holger Mertens)

Arbeitsplätze entstanden und entstehen am Rande Leipzigs, meist leider weder durch Straßenbahn noch S-Bahn direkt angebunden, aber immer unweit des Autobahnringes liegend. Und zum Einkaufen in der Innenstadt ist der Hauptbahnhof bereits erste Adresse.

## **Nicht mehr aufzuhalten**

Dennoch: Die Arbeiten am Tunnel sind so weit fortgeschritten, dass dieser Zug nicht mehr aufzuhalten ist. So bleibt zu hoffen, dass Leipzig auch ohne Olympia 2012 eine »Boomtown des Ostens" bleibt und der Tunnel ausreichend genutzt wird. Aber die verbesserte Innenstadtanbindung allein wird dafür nicht reichen. Es müssen auch die Verkehrs- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen für die Bahn verbessert werden.

Vielleicht erweist es sich vor dem Hintergrund geringer werdender Energiereserven doch noch als eine richtige Entscheidung, öffentliche Verkehrswege einem optimistischen Szenario entsprechend auszubauen. Doch selbst dann ist der City-Tunnel teuer erkaufte worden. Im Regierungsbezirk Leipzig wurde in den letzten 15 Jahren auf rund 230 Kilometer Eisenbahnstrecken der Schienenpersonenverkehr eingestellt. Und das Geld für die Bestellung von Verkehrsleistungen zur Auslastung des Tunnels wird künftig an anderer Stelle eingespart werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002848>.

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