

DEUTSCHLAND

TUNNELBLICK

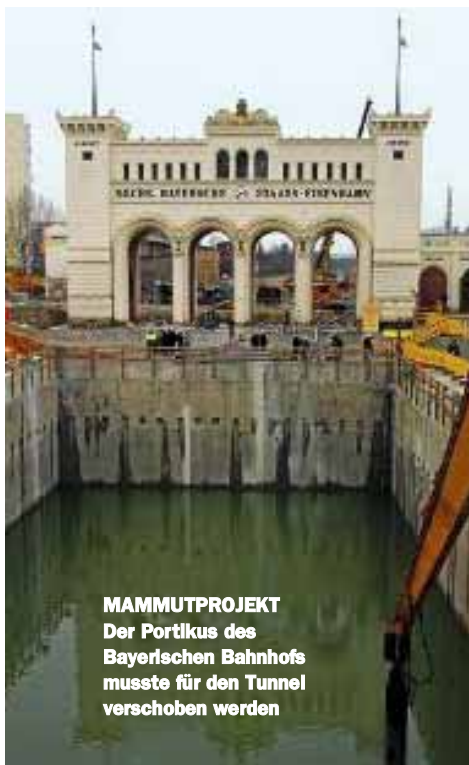
Verkehrsminister Tiefensee (SPD) trieb als Leipziger Oberbürgermeister das Tunnelprojekt voran. In seinem Berliner Amt will er sich nicht mehr dazu äußern



LEIPZIG

Millionen verbuddelt

Unglaublich teuer, unkalkulierbar, unsinnig – der Bau des City-Tunnels gerät zum Planungsflop



MAMMUTPROJEKT
Der Portikus des Bayerischen Bahnhofs musste für den Tunnel verschoben werden

Der Tag lief nicht gut für Sachsens Wirtschaftsminister Thomas Jurk (SPD). Erst krachte ein Auto in das Heck des Ministerwagens, mit dem er zur Pressekonferenz nach Leipzig geeilt war. Dann hatte der Ressortchef vor den Journalisten einen Schadenfall zu melden, für den die Steuerzahler aufkommen müssen.

Das größte innerstädtische Verkehrsprojekt Deutschlands, der Leipziger City-Tunnel, werde bis zu 73 Millionen Euro teurer als geplant, räumte Jurk ein. Außerdem wird der erste Zug Jahre später rollen – möglicherweise erst 2012 statt 2009, wie anfangs vorgesehen. Die Mehrkosten, so der Minister, seien lediglich eine „Momentaufnahme“. Sie markieren mithin nicht einmal eine Obergrenze.

Der Bau eines Bahntunnels unter der Leipziger City galt seit jeher als extrem teures und zudem riskantes Unterfangen. Für zwei Röhren zwischen dem Haupt- und dem Bayerischen Bahnhof mit nur rund 2000 Meter reiner Untertagestrasse sollten ursprünglich 571,62 Millionen Euro EU-Gelder, Bundes-, Landes- und Kommunalmittel verbuddelt werden.

Wegen der paar Extramillionen solle doch bitte schön nicht die „Sinnhaftigkeit des Projekts“ in Frage gestellt werden, mahnte Jurk. Doch genau das passiert längst: Der Ostexperte Klaus von Dohnanyi geißelt das Großbauwerk als „völlig überflüssig“ und „skandalöse Geldverschwendung“. Für Joachim Ragnitz, den Struktturexperten des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle

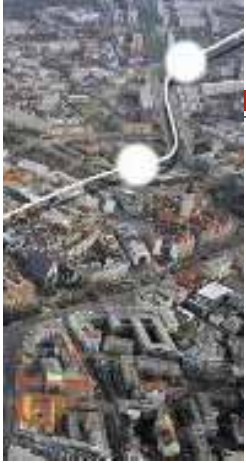
OFFENE RECHNUNG

veranschlagte Kosten	571,62 Mio. Euro
davon zahlt Sachsen	182,02 Mio. Euro
EU	168,73 Mio. Euro
Bund	114,53 Mio. Euro
Bahn	16,36 Mio. Euro
Leipzig	12,78 Mio. Euro
Förderprogramm Regionalverkehr	77,20 Mio. Euro
Mehrkosten	73,00 Mio. Euro

DER UNTERGRUND VON LEIPZIG

Bis 2012 soll eine rund 2000 Meter lange Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Bayerischem Bahnhof entstehen. Dafür muss die City aufwändig untertunnelt werden.





UNTERGRABENE CITY

Mehr als 600 Millionen Euro soll die rund zwei Kilometer lange Verbindung vom Haupt- (links) zum Bayerischen Bahnhof (rechts oben) kosten

(IWH), ist der Tunnel ein Musterbeispiel für den „unsinnigen Einsatz von Mitteln“. Das Megaprojekt begann schon mit einer gezielten Täuschung der Öffentlichkeit: Beim ersten Spatenstich pries der damalige Leipziger Oberbürgermeister und jetzige Verkehrs- und Aufbau-Ost-Minister Wolfgang Tiefensee (SPD) den künftigen Tunnel als „schnelle Verbindung auf der Strecke Berlin–Leipzig–München“. Bereits damals war klar: Die Bahn will ihre Premium-Flotte gar nicht durch den Leipziger Untergrund schicken.

Für den Fernverkehr eignet sich die kurze Nord-Süd-Verbindung schlecht, weil sie nur über eine Röhre in jeder Richtung verfügen wird, die sich Schnellzüge dann mit S-Bahnen teilen müssten. „Intercitys werden nicht durch den Tunnel fahren“, stellt Bahn-Chef Hartmut Mehdorn klar. Über die mehr als eine halbe Milliarde teure „Achse ins 21. Jahrhundert“ (Tiefensee) sollen nur S-Bahnen und Regionalzüge in die Provinz zuckeln.

Umso hartnäckiger verteidigen Politiker den Großbau. Als FOCUS im vergangenen Jahr berichtete, der City-Tunnel stehe auf der Arbeitsliste des Bundesrechnungshofs für 2006, brach hektische Betriebsamkeit los. Der damalige Verkehrsstaatssekretär Ralf Nagel (SPD) beschwerte sich umgehend beim Bundesrechnungshof. Und der Leipziger SPD-Bundestagsabgeordnete Rainer Fornahl tonte, der Bericht über die bevorstehende Prüfung sei ja „mittlerweile dementiert“.

Dementiert wurde in Wirklichkeit gar nichts – und jetzt wird untersucht. „Wir werden die Geldverwendung beim City-Tunnel prüfen und damit noch in diesem Jahr beginnen“, bestätigt der Sprecher des Bundesrechnungshofs, Michael Reinert, gegenüber FOCUS.

Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee möchte zu dem absurden Bau nichts mehr sagen – obwohl der Tunnel wegen der millionenschweren Bundesbeteiligung auch in sein Berliner Ressort fällt. „Jetzt ist er Verkehrsminister, er wird sich dazu nicht äußern“, so Tiefensees Sprecher auf FOCUS-Anfrage. Das Schweigen dürfte er nicht lange durchhalten: Am Freitag vergangener Woche erkundigte sich der FDP-Verkehrsexperte Jan Mücke bei der Bundesregierung an, wie sie sich die Aufteilung der Mehrkosten vorstelle.

Spätestens seit der Aussicht auf eine Großbaustelle bis 2012 kippt die Stimmung endgültig gegen das Projekt. Wegen Absperrungen, Staub und Lärm bis zu 90 Dezibel meiden die genervten Leipziger die City. Händler erlebten massive Umsatzeinbrüche, ein Familienbetrieb schlitterte in die Pleite. „Mehrere Hundert Arbeitsplätze“ habe der Tunnelbau bisher vernichtet, bilanziert Rechtsanwalt Andreas Ringel, der für gebeutelte Unternehmer um Schadenersatz kämpft.

Böse Überraschungen können noch reichlich auf die Tunnelbauer lauern. Der Untergrund unter der Messestadt gilt als extrem schwierig: Hier durchziehen eiszeitliches Geröll, Braunkohleflöze und Wasseradern den Boden. Bis jetzt wurden nur die Gruben für die künftigen Stationen ausgehoben; die Bohrarbeiten beginnen erst ab September. Da die 1100 Tonnen schwere Bohrmaschine dann in nur 15 Metern Tiefe auch extrem hartes Quarzit zertrümmern muss, halten Experten Schäden an den historischen Gebäuden für sehr wahrscheinlich. „Das gibt gewaltige Erschütterungen“, bestätigt Hans-Jörg Kleffner, Technischer Geschäftsführer des Tunnelbau-Unternehmens Deges. Im Deges-Auftrag bestückte die Spezialfirma IFE Eigenschenk schon etliche Gebäude mit Messsonden, um Schäden zu dokumentieren.

„Die Kosten sind auch deshalb höher als die Planung, weil wir damals von idealen Voraussetzungen ausgegangen sind“, meint Kleffner. „Man macht doch eine Planung nicht für den ungünstigsten Fall.“ Selbst Szenarien wie einen Wassereintrich will er nicht ausschließen. Für Kleffner gilt der alte Bergmannsspruch: „Vor der Hacke ist es dunkel.“ ■

ALEXANDER WIENDT