

Der lange Weg zum Herrentunnel

Der Herrentunnel war von Anfang an ein äußerst umstrittenes Projekt. Hier ein Blick in die Geschichte des Bauwerks - anhand von Nachrichten aus den LN.



Lübeck. "Bürgerschaft beschließt Vertragsentwurf - Lübeck bekommt den Herrentunnel" titelten die LN am **10. März 1999**. Am Vorabend hatte die Bürgerschaft den 1200 Seiten starken Vertrag über Bau und Betrieb des Herrentunnels beschlossen. Baubeginn sollte zwei Jahre später, im Frühjahr 2001 sein, Eröffnung des Tunnels bis 2005. "Für Lübeck könnte das 21. Jahrhundert nun beginnen", sagte Bürgermeister Michael Bouteiller (SPD) im Anschluss an die Sondersitzung der Bürgerschaft. Bei 34 Ja- und acht Nein-Stimmen sowie zwei Enthaltungen war das Papier angenommen worden.

Bouteiller sprach schon damals von einer "sozialverträglichen Maut". Nach dem Vertrag kostet sie für Privatwagen bei der automatisierten Durchfahrt eine Mark (rund 50 Euro-Cent), wird einzeln abgerechnet, kostet dies 1,20 Mark (rund 60 Cent). Lasterfahrer zahlen sechs Mark (7,20), mit einem Anhänger zehn Mark (zwölf). Auch eine Pendlerkarte für fünf Hin- und Rückfahrten pro Woche für 80 Pfennig pro Fahrt (rund 40 Cent) war demnach vorgesehen.

Rund zwei Jahre später berichteten die LN: "Baugenehmigung ist da - Alles klar für den Herrentunnel". Die Baugenehmigung übergab der Wirtschaftsstaatssekretär der Landesregierung im Lübecker Rathaus an Bürgermeister Bernd Saxe - und meinte, mit der Eröffnung des Tunnels im Jahre 2005 werde es zu spürbaren Verbesserungen für die Autofahrer kommen, außerdem profitiere der Schiffsverkehr von ungehinderter Passage auf der Trave. Der Bund beteiligt sich mit 175 Millionen Mark am Bau des Tunnels - sowiel hätte er auch für den Ersatz der defekten Herrenbrücke bezahlen müssen. Das

Gesamtinvestitionsvolumen inklusive Planungs- und Finanzierungskosten gab die Herrentunnel Lübeck GmbH mit rund 316 Millionen Mark (rund 160 Millionen Euro) an, die reinen Baukosten bezifferte der Staatssekretär mit 272 Millionen Mark. "Das Besondere an dem Projekt ist, dass es von einem privaten Betreiber errichtet wird", erklärte er – eine bisher in Deutschland auf diese Weise noch nicht erprobte Finanzierungsform für Verkehrsbauten. Die ersten Vorarbeiten zum Bau begannen dann im August des Jahres, der offizielle erste Spatenstich wurde am **15. Oktober 2001** getan.

Elf Monate nach dem ersten Spatenstich wurde dann der Tunnelbohrer getauft: "Hilde" ("Hinein in Lübecks dunkle Erde") hieß die 2300 Tonnen schwere Schildvortriebsmaschine, die zwei jeweils 780 Meter lange Röhren mit einem Durchmesser von 10,40 Meter unter der Trave bohren sollte. Begeistert zeigte sich zu dem Zeitpunkt Bürgermeister Bernd Saxe: "Eine tolle Sache." Die Akzeptanz in der Lübecker Bevölkerung, für die Benutzung des Tunnels zu zahlen, nehme ständig zu, sagte Saxe. Die Frage nach der exakten Höhe der Maut blieb allerdings noch offen.

Am **15.10.2003** hatte "Hilde" ihre Arbeit verrichtet: Die Röhren waren gebohrt. "Jetzt haben wir die Hälfte der Bauzeit hinter uns", erklärte Jörg Arndt, Geschäftsführer der Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG. Für das Gesamtprojekt ist der Rohbau der Röhren jedoch von viel größerer Bedeutung. Denn: "Damit waren die größten Risiken verbunden." So hatte es bei dem Bau der ersten Röhre im vergangenen Winter Schwierigkeiten mit großen Findlingen gegeben: Die Steine hatten die Arbeit der Vortriebsmaschine behindert – und dem Herrentunnel gar eine Zwangspause beschert.

Am **26. September 2004** dann der Schock für die Lübecker: "Herrentunnel-Maut deutlich teurer" titelten die LN, und: "Betreiber rechnen mit höheren Baukosten – Eröffnung voraussichtlich am 31. August 2005. Also: Später und teurer, wie bei fast allen Großprojekten. "Ein Jahr vor der Eröffnung des Herrentunnels steht fest: Die Maut für die Durchfahrt wird deutlich höher ausfallen als ursprünglich geplant. Aus den vorgesehenen 50 Cent Mautgebühr für Personenwagen dürften bis zu 90 Cent werden. "Aber wir werden deutlich unter einem Euro pro Durchfahrt liegen", sagte Peter Bartsch, Geschäftsführer der Herrentunnel GmbH den LN. Am 3.11. 2004 die Gewissheit: "Mit Maut-Box zahlen die Autofahrer, die den Herrentunnel ab September 2005 nutzen, 75 Cent. Wer ohne Rabattierung durch den Tunnel fährt, zahlt zwanzig Prozent mehr: 90 Cent. So jedenfalls will es die Herrentunnel GmbH. "Das ist wesentlich höher als erwartet", erklärt CDU-Kreisvorsitzender Frank Sauter", schrieben die LN.

Am **26. August 2005** war es dann soweit: "Ein großer Tag für Lübeck: Nach vierjähriger Bauzeit wird heute Mittag der Herrentunnel unter der Trave mit einem Festakt für den Verkehr freigegeben", schrieben die LN. Mit einem großen Fest übrigens, obwohl die Stimmung der Autofahrer, vor allem jener in Kücknitz, nicht gerade feierlich war. Pikanterweise funktionierte zunächst das Mautsystem nicht.

Schon ein Jahr später, im **August 2006**, kommt die erste Preiserhöhung: Die Maut des Herrentunnels wird für Autofahrer um 20 Cent teurer, eine normale Fahrt kostet dann 1,10 Euro. Das bestätigte Verkehrsminister Dietrich Austermann (CDU). Er hatte sich für eine niedrigere Maut eingesetzt, doch im Laufe der Gespräche mit den Tunnel-Betreibern "sei die Dramatik der finanziellen Fehlkalkulation" deutlich geworden. Die nächste Anhebung folgt zum **1.1.2008**, der Preis für die normale Tunnel-Passage steigt von 1,10 Euro auf 1,20 Euro. Die Begründung von Verkehrsminister Dietrich Austermann (CDU) lässt aufhorchen: "Angesichts der sonst drohenden Insolvenz der Herrentunnel GmbH gibt es aus meiner Sicht derzeit keine kurzfristige Alternative", so Austermann. Der nächste 10-Cent-Schritt folgt zum **1.1.2010**.



Radio.de