

Dresdner Bahn - termingerecht fertig?

Mittwoch, 11. Juli 2007

Letzte Aktualisierung Dienstag, 28. August 2007

Dresdner Bahn - termingerecht fertig? Burkhard Ahlert, Sprecher der Bahn AG, behauptet allen Ernstes, die Dresdner Bahn wird zu ebener Erde durch Lichtenrade gebaut und fristgemäß zur Fertigstellung des Flughafens 2011 in Betrieb gehen!

Hier stellt sich die Frage: Ist die Bahn so blauäugig und glaubt immer noch an ihre selbst gestickten Ziele, oder soll sie hier in einer unverantwortlichen Weise Druck auf die Bundesregierung und auf das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeübt werden, das die Planfeststellung vornimmt?

Eines ist klar, und das weiß auch die Bahn, die Aussage ist falsch!

2008 wird der Planfeststellungsbeschluss ergehen, so eine Aussage des Ministeriums. Nun gibt es zwei Varianten:

1. Es ergeht der Beschluss, zu ebener Erde zu bauen. Dann steht fest, dass wir vor dem Bundesverwaltungsgericht klagen werden. Das bedeutet einen Zeitverlust von etwa zwei Jahren, unabhängig davon, wie das Urteil ausgeht!

2. Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass die ebenerdige Bauform mit den bestehenden Gesetzen nicht in Einklang zu bringen ist und ein Tunnel gebaut werden muss.

Das bedeutet, die Bahn muss die Planungen und das Planfeststellungsverfahren erneut, diesmal mit der Tunnelvariante, aufnehmen.

Das heißt doch, frühestens 2010 kann mit der Tunnelplanung begonnen werden! Die Bahn hat sich bisher standhaft geweigert die Planung des Tunnels alternativ überhaupt in Erwägung zu ziehen!

Im Jahr 1999 hat der Konzernbevollmächtigte Peter Debuschewitz im Tagesspiegel erklärt: „Natürlich hätten die Lichtenrader einen Anspruch auf einen Tunnel- wenn es sich um einen Neubau handeln würde! aber hier sind bis 1952 Züge (auf nur zwei Gleisen) gefahren und darum ist es ein Wiederaufbau“.

Im Planfeststellungsbeschluss zur Anhalterbahn, über Lichtenfelde, steht nachzulesen: „Im Gegensatz zur Dresdner Bahn, bei der es sich um einen Neubau handelt, ist es hier, bei der Anhalter Bahn, ein Wiederaufbau (der vier Gleise)“.

Wir meinen, die Bahn sollte schnellstens die Planungen für den Lichtenrader Tunnel aufnehmen, um keine Zeit zu verlieren! Dass der Flughafen einen leistungsfähigen Bahnanschluss benötigt, ist unumstritten!

Wir fordern von den verantwortlichen Politikern und der Bahn zu ihrem Wort zu stehen!

Wie war es am 22. März 2002, als das Land Berlin im Bundesrat bei der Abstimmung zur Autobahnmaut seine Zustimmung verweigern wollte? Berlin stimmte dann doch zu und verhalf dem Bund zu Mehreinnahmen von über 12 Milliarden EURO pro Jahr! Dafür gab es eine Absprache zwischen Bausenator Strieder und Bundesverkehrsminister Bodewig, so die Zeitungsberichte damals, u.a. die Mehrkosten für den Tunnel zu übernehmen.

Wir fordern Bundesverkehrsminister Tiefensee auf, nicht nur auf Herrn Mehdorn mit seinen Büroplänen, denen sich alles unterzuordnen hat, zu hören!

Die Bürger und Wähler haben das gleiche Recht auf Anhörung ihrer Argumente! Sie können verlangen, dass diese in den Entscheidungsprozess einfließen und berücksichtigt werden! Ihre **ZB** Dresdner Bahn