

Mit der S-Bahn $\frac{1}{4}$ ber Lichtenrade zum BBI

Montag, 3. März 2008

Letzte Aktualisierung Donnerstag, 3. Dezember 2015

Nur eine $\frac{1}{4}$ ne Schnapsidee?

In den letzten Tagen konnten wir der Presse entnehmen, dass die $\frac{1}{4}$ nen den Vorschlag eingebracht haben, den BBI mit einer sog. DUO-S-Bahn an den Hauptbahnhof anzubinden!

Natürlich nur als Provisorium, bis die Dresdner Bahn gebaut ist! Der Termin einer Schienenanbindung des BBI bis zu seiner Fertigstellung wäre somit sichergestellt! Und die Fahrzeit, so die $\frac{1}{4}$ nen, wäre nur unwesentlich länger als mit dem Shuttle!

Das passt zu der Äußerung von Bahnchef Mehdorn, nämlich zur Eröffnung von BBI den Bahnanschluss $\frac{1}{4}$ ber die Dresdner Bahn fertig zu haben! Noch dementiert die Bahn. Nur ein Ablenkungsmanöver?

Die DUO-S-Bahn ist technisch kein Problem. In Hamburg fährt sie seit ein paar Wochen. Diese Züge können sowohl mit dem Gleichstrom aus der Stromschiene, als auch mit dem Wechselstrom aus der Oberleitung versorgt werden. Den Rest macht die Elektronik.

Auswirkungen auf Lichtenrade:

- Wird dieses Projekt verwirklicht würde sich die Anzahl der durch Lichtenrade fahrenden Züge mindestens verdoppeln.
- Das zweite Gleis ab Bahnhof Lichtenrade würde wieder aufgebaut werden.
- Die Schranken an der Sanktisstraße, der Buckower Chaussee, der Bahnhofstraße und der Wolziger Zeile würden alle 2-3 Minuten den Verkehr für Autos, Radfahrer und Fußgänger sperren. Die Lärmbelastung der Anwohner würde sich verdoppeln.

Wie wir die Bahn kennen, würde sie diese Maßnahme nur als vorübergehendes Provisorium bezeichnen. Auf Schallschutzwände und Erschütterungsschutz würde sie verzichten, aber die Zugzahlen verdoppeln.

Irgendwann würde sie feststellen, na geht doch prima! Die über 40 Millionen, die für den Bau und die Fahrzeuge investiert wurden, sind wesentlich niedriger als die für den geplanten Bau der Dresdner Bahn. Erst recht natürlich für den Tunnel! Warum also nicht so lassen, hier Geld sparen, wird Bahnchef Mehdorn sagen, und lieber wieder $\frac{1}{4}$ ber investieren!

Und da liegt die Gefahr! Was als Provisorium gebaut wurde wird zum Standard! Die Anwohner wurden ausgetrickst und haben mit den Auswirkungen zu leben! Das jetzt laufende Planfeststellungsverfahren verliert an Beachtung. Und die Lichtenrader haben das Nachsehen! Merke: Nichts ist dauerhafter als ein Provisorium!

Das gilt es zu verhindern! Sollte diese Idee von der Bahn aufgegriffen werden, wären klare vertragliche Vereinbarungen zwischen Bund, Bahn und Senat nötig, damit das Provisorium kein Dauerzustand wird! Es muss verhindert werden, dass diese $\frac{1}{4}$ ne Schnapsidee in die Tat umgesetzt wird!

Ä

siehe auch Presselinks Ä