

Warum wir einen Tunnel fordern!

Dienstag, 26. Oktober 2010

Letzte Aktualisierung Montag, 21. Februar 2011

Warum wir einen Tunnel fordern! Ä Ä Ä

Die von der Bahn vorgelegte ebenerdige Bauform parallel zu den S-Bahngleisen, ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel!

1. Ä Ä Ä Der Ort wird durch die Schallschutzwände in zwei Hälften geteilt.
2. Ä Ä Ä Die Unterführung mit mehr als 8% Gefälle ist für den innerstädtischen Verkehr zu steil und falsch dimensioniert!
3. Ä Ä Ä Die Belastung der Anwohner durch Schall und Erschütterung übersteigt das Maß des zumutbaren.
4. Ä Ä Ä Die Lebensqualität der Lichtenrader wird stark beeinträchtigt.

Wir fordern eine alternative Tunnellösung die diese Nachteile beseitigt! Wir nennen sie :

Die grüne Linie der Vernunft - und Lichtenrade hat Zukunft!

Die Bahn besteht nach wie vor auf der Forderung, dass auf dieser Strecke der Flughafen Shuttle, Interregiozüge und für den Fernverkehr ICE™s verkehren sollen!

Aussagen, dass hier keine ICE fahren sollen, treffen nicht zu. Meldungen, die das Gegenteil behaupten, entsprechen nicht der Wahrheit.

Es wäre unsinnig ausgerechnet die kürzeste Verbindung Berlin – Dresden – Prag – Wien - Budapest nach der EU-Erweiterung für diese Züge nicht zu nutzen! Die Strecke über Lichtenrade ist heute schon so belastet, dass neben den geplanten Zügen, weitere Züge dort nicht aufgenommen werden können.

Bei den Planungen Flughafen Schönefeld und Dresdner Bahn besteht ein unmittelbarer Zusammenhang. Da die Bahn zwischenzeitlich auch eine Troglösung für Lichtenrade ins Spiel gebracht hat, haben wir gegen diese teure und uneffektive Planung argumentiert.

Offenbar mit Erfolg! Diese Planung, so das Ministerium, ist vom Tisch.

Die geführten Gespräche und Verhandlungen bestätigen und untermauern unsere Einschätzung, dass die von uns vorgeschlagene Tunnellösung zwischen Lichtenrade und Landesgrenze nach wie vor die beste aller Lösungen darstellt. Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile der vorgestellten Bauvarianten finden wir unsere Annahme immer wieder bestätigt!

Schauen Sie auf unsere Zeichnung, dort haben wir die Bauformen dargestellt!

Von der Berg und Talbahn zur grünen Linie der Vernunft!

-Ebenerdige Bauform – 0 – Ebene

Preiswerteste Lösung. Aber auch trotz aufwendigster Schallschutzwände werden Schall und Erschütterungen auf die Häuser bis zu einer Entfernung von ca. 100m übertragen. Damit ist der Preisvorteil nicht mehr gegeben! Der Schichauweg muss mit einer aufwendigen Brücke überquert werden. Außerdem wird Lichtenrade wie zu Mauerzeiten geteilt und die Geschäftswelt in der Bahnhofstraße ruiniert!

- Troglösung – ½ Tiefloge

Durch den hohen Schichtenwasserspiegel in Lichtenrade kann der Einschnitt nur ca. zwei Meter tief sein. Die Bahnhofstraße und die Wolziger Zeile müssten mit einer bis zu sieben Meter hohen Brücke über den Trog geführt werden. Das wären die reinsten –Abschussrampen–. Im innerstädtischen Bereich ist eine solche Konstruktion nicht machbar! Wird der Trog tiefer gelegt, reicht er in das Schichtenwasser. Die dann dafür zu wählende Bauform (weiße Wanne) ist teurer als ein Tunnel! Diese Lösung bietet kaum einen Schutz gegen Lärm und Erschütterung, so auch der Senat!

-Tunnel in –1 Lage

Das ist die z.Zt. vom Bund favorisierte Bauform. Da nach Planung der Bahn der Schichauweg wie schon bei den anderen Varianten mit einer Brücke überquert werden soll, kann der Tunnel erst ca. 40m vor dem S-Bahnsteig Lichtenrade beginnen! Landläufig wird diese Variante als –Achterbahn– bezeichnet. Die Bauform wird nach Aussagen der Fachleute genau so teuer wie der von uns geforderte Tunnel. Die auf der Rampenstrecke zwischen Buckower Chaussee und Lichtenrade erforderliche Dammaufschüttung, eine schwere Brücke über den Schichauweg und die auf dieser Strecke erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen kosten erheblich mehr als in den Berechnungen ausgewiesen. Durch die starke Steigung bzw. das Gefälle zwischen Schichauweg und dem Tunnelanfang, wird es betriebliche Erschwernisse geben. (Im Schaubild als schwarze Linie gezeichnet)

- Tunnel in –2 Lage – Bauform Schildvortrieb

Diese Bauform wird von der Bürgerinitiative Dresdner Bahn nach wie vor als die optimale Planungsvariante angesehen. Die Vorteile liegen auf der Hand. Sanfte Steigungen und Gefälle schon ab der S-Bahntrasse beginnend zeichnen diese Bauform aus !

Der Tunnel beginnt vor dem Bahnhof Schichauweg und endet an der Landesgrenze! (In unserem Schaubild punktiert gezeichnet)

Wir nennen sie: Die grüne Linie der Vernunft!

Während der Bauzeit ist die Belästigung für die Anwohner erheblich geringer, wenn nicht sogar gar nicht bemerkbar, als bei den anderen Bauformen!

Der Schutz vor Lärm und Erschütterung kann optimal gestaltet werden!

Die Lebensqualität in Lichtenrade bleibt erhalten!

Ä