



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften

An alle
Fraktionen sowie Stadträtinnen/Stadträte
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

GZ: (GB 6) 61 00 39

Datum: 2.9. JAN. 2020

Beschlusskontrolle zu P0130/19 (Sitzungsnummer: (P/056/2019))

Geplante Schließung der Eisenbahnüberführung von der Langebrücker Straße Richtung Am Wasserwerk in Höhe Silbersee

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgender Zwischenstand kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

„Der Petition kann teilweise abgeholfen werden.“

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

1. zu prüfen, ob der „Heidetunnel Klotzsche“ und die anschließenden Wege im Sinne des § 53 Abs. 1 des Sächsischen Straßengesetzes bereits öffentlich gewidmet sind,“

Eine Überprüfung der Widmung des von der Bahnstrecke Görlitz - Dresden überführten (Forst-)Weges hat ergeben, dass dieser Weg nicht im Sinne des Paragraf 53 Abs. 1 Sächsischen Straßengesetzes öffentlich gewidmet ist. Der Weg befindet sich im Eigentum des Staatsbetriebes Sachsenforst, die Landeshauptstadt Dresden ist somit kein „Kreuzungsbeteiligter“ im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) und kann somit aus rechtlicher Sicht keine Forderungen stellen.

2. „Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrende an der Eisenbahnunterführung Langebrücker Straße zu untersuchen, inklusive jeweils einer Kostenschätzung, und dies bis 30.6.2019 dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zum Beschluss vorzulegen,
3. dabei auch die folgenden Varianten zu prüfen:
 - a) die Möglichkeit der Erhaltung des „Heidetunnels Klotzsche“ in der derzeitigen Form (Denkmal) und die Beschränkung der Sanierung auf die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen;
 - b) ein jeweils zweiseitiger separater Radweg und Fußweg durch die Eisenbahnunterführung Langebrücker Straße bei Vergrößerung der Durchfahrtsbreite in Kombination mit einer Fußgängerquerung;

- c) ein zweiseitiger separater Radweg durch die Eisenbahnunterführung Langebrücker Straße bei bestehender Breite, d. h. nur noch eine Autospur mit wechselseitiger Ampelschaltung in Kombination mit einer Fußgängerquerung;
- d) separater Neubau einer sicheren Bahnüberführung für Fußgänger*innen und Radfahrende an anderer Stelle in der Nähe der derzeit bestehenden Bahnüberführungen;
- e) die Kosten eines Ersatzneubaus der Tunnelverbindung und einer Erneuerung der Wegebeziehung unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten festzustellen, sowie Verhandlungen zum Anteil der Kostenübernahme durch die Deutsche Bahn zu führen,“

Eine Offenhaltung in der derzeitigen Form (Beschlusspunkt 3a) kann nur von den beiden Kreuzungsbeteiligten (Deutsche Bahn AG, Staatsbetrieb Sachsenforst) gefordert werden. Aus Sicht der Deutschen Bahn wird dies nicht befürwortet, vermutlich um Unterhaltskosten zu sparen. Da mit der Änderung eines Kreuzungsbauwerkes eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten ist, müsste der Sachsenforst für die Nutzung als gemeinsamen Geh- und Radweg eine deutlich größere lichte Weite und eine größere lichte Höhe fordern. Es bestünde also nur ein einseitiges Änderungsverlangen durch den Sachsenforst nach Paragraph 12 (1) EKrG und damit liegt die vollständige Kostentragung beim Sachsenforst. Nach Befragen des Sachsenforstes besteht kein Interesse an der Erneuerung der Eisenbahnunterführung (EÜ) und vor allem keine Bereitschaft eine geänderte EÜ zu finanzieren.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende an der Eisenbahnunterführung Langebrücker Straße ist Bestandteil der Verkehrsuntersuchung „Variantenuntersuchung für Verbindungen für den Alltagsradverkehr von Langebrück nach Klotzsche bzw. ins Stadtzentrum von Dresden einschließlich Bahnquerung“, welche gegenwärtig von einem Ingenieurbüro bearbeitet wird.

Folgende Querungsmöglichkeiten der Eisenbahnanlage werden im Rahmen dieser Aufgabenstellung hinsichtlich Ihrer zeitlichen Realisierung sowie der zu erwartenden Kosten untersucht:

- Radverkehrsführung von Langebrück entlang der Deponie Langebrück und Führung durch den „Heidetunnel“ bis Käthe-Kollwitz-Platz,
- Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180 bis Höhe „Heidetunnel“ und Führung durch den „Heidetunnel“ bis Käthe-Kollwitz-Platz,
- Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180 bis Käthe-Kollwitz-Platz,
- Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180 bis zum Bf. Klotzsche über das Gelände des P+R-Platzes und des ehemaligen Güterbahnhofes,
- Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180, weiter Richtung Süden entlang der bahnparallelen östlichen innergemeindlichen Radverkehrsverbindung (IR-IV-Route) mit evtl. einer zusätzlichen Bahnquerung zwischen S 180 und Nesselgrundweg (u. a. als Verlängerung des Bahnsteigtunnels).

Die zu untersuchenden Beschlusspunkte 3b, 3c und 3d sind in der genannten Untersuchung weitestgehend enthalten. Zudem beinhaltet die Untersuchung eine Abschätzung der zu erwartenden Kosten je Varianten (Punkt 3e).

Ein Auftaktgespräch mit dem Ingenieurbüro fand am 17. Dezember 2019 statt, die Ergebnisse sollen Ende des ersten Quartals 2020 vorliegen.

4. „in Gesprächen mit der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass der „Heidetunnel Klotzsche“ so lange offenbleibt, bis eine sichere, alternative Querung der Bahnlinie für Fußgänger und Radfahrende im Bereich Langebrücker Straße/Heidetunnel entsprechend Punkt 3 umgesetzt wurde,“

Zuletzt wurde die Deutsche Bahn AG im Rahmen einer turnusmäßigen Beratung am 2. Dezember 2019 über den zurückgezogenen Antrag A0585/19 sowie über die noch zu untersuchenden Alternativlösungen gemäß Beschluss zur Petition P0130/19 informiert.

Seitens der Deutschen Bahn AG wurde berichtet, dass bisher keine Aktivitäten zur Verfüllung des Tunnels unternommen wurden. Der Weg sei weiterhin begehbar. Jedoch wird die Verfüllung des Tunnels derzeit auf formaler Ebene vorbereitet. Die Einreichung des Antrages auf Plangenehmigung beim Eisenbahn-Bundesamt soll bereits im Januar 2020 erfolgen. Wie bereits im Punkt 1 erläutert, hat die Landeshauptstadt Dresden hier keine rechtliche Grundlage, die Offenhaltung des Tunnels zu fordern.

Die temporäre Offenhaltung des Tunnels bis zur Umsetzung einer der zuvor untersuchten Alternativvarianten wird der Deutschen Bahn AG als Vorschlag unterbreitet.

5. „dem Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung die Verhandlungstermine sowie die Ergebnisse der Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG zur Kenntnis zu geben.“

Der Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung wird über die Ergebnisse der Untersuchung sowie über Verhandlungen mit der Deutschen Bahn informiert.

Nächste Beschlusskontrolle: 30. Juni 2020

Mit freundlichen Grüßen

Raoul Schmidt-Lamontain
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:

Dirk Hilbert
Oberbürgermeister