



vertraulich

An alle
Fraktionen sowie Mitglieder
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwick-
lung, Bau, Verkehr und Liegen-
schaften

GZ: (GB 6) 61 00 39

Datum: - 3. SEP. 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 Fraktionen und Mitglieder des Stadtrates,

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,“**

Zu diesem Punkt wurde abschließend mit der Beschlusskontrolle am 29. Januar 2020 berichtet.

- 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 3 a) kann nur von den beiden Kreuzungsbeteiligten (Deutsche Bahn AG, Staatsbetrieb Sachsenforst) gefordert werden. Aus Sicht der Deutschen Bahn wird dies nicht befürwortet. Da mit der Änderung eines Kreuzungsbauwerkes eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten ist, müsste für die Nutzung als gemeinsamer Geh- und Radweg eine deutlich größere lichte Weite (von derzeit 1,90 Meter auf 2,50 Meter) und eine größere lichte Höhe (von derzeit 2,0 Meter auf 2,50 Meter) hergestellt werden. Es bestünde also nur ein einseitiges Änderungsverlangen nach Paragraph 12 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und damit läge die vollständige Kostentragung beim Antragsteller. Angesichts der Kosten in Höhe von etwa 3,2 Millionen Euro (Brutto) zur regelkonformen Ertüchtigung des Bauwerkes möchte der Sachsenforst aber gleichzeitig keine Verpflichtung zur Verkehrssicherung bzw. Ertüchtigung des Bauwerkes übernehmen. Eine entsprechende Stellungnahme des Staatsbetrieb Sachsenforst liegt der Stadtverwaltung Dresden vor.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer 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. Die im Beschluss zur Petition P0130/19 aufgeführten, zu untersuchenden Varianten 3 b, 3 c und 3 d sind in der genannten Untersuchung weitestgehend enthalten. Folgender Arbeitsstand wurde bisher erreicht:

Im ersten Arbeitspaket wurden fünf mögliche Routenvorschläge zwischen Langebrück und Klotzsche hinsichtlich ihrer baulichen und verkehrlichen Eignung analysiert und bewertet:

- Route 1: Radverkehrsführung von Langebrück entlang der Deponie Langebrück und Führung durch den „Heidetunnel“ bis Käthe-Kollwitz-Platz,
- Route 2: Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180 bis Höhe „Heidetunnel“ und Führung durch den „Heidetunnel“ bis Käthe-Kollwitz-Platz,
- Route 3: Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180 bis Käthe-Kollwitz-Platz,
- Route 4: Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180 bis zum Bf. Klotzsche über das Gelände des P+R-Platzes und des ehemaligen Güterbahnhofes,
- Route 5: Radverkehrsführung von Langebrück entlang der S 180, weiter Richtung Süden entlang der bahnparallelen östlichen IR-IV-Route mit evtl. einer zusätzlichen Bahnquerung zwischen S 180 und Nesselgrundweg (u. a. als Verlängerung des Bahnsteigtunnels).

Aus dem Zwischenbericht zum ersten Arbeitspaket wird deutlich, dass die Streckenführungen durch den „Heidetunnel“ nur mit einem für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger regelkonformen Ausbau des Tunnels einhergehen.

Aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten für den Umbau und Unterhaltung sowie dem gegenüber der Eisenbahnquerung im Zug der S 180 geringen Nutzen wird von einer weiteren Betrachtung der Streckenführungen durch den „Heidetunnel“ abgeraten. Der nächste Arbeitsschritt sieht eine detaillierte Untersuchung inklusive Kostenschätzung für die Routenführungen außerhalb des „Heidetunnels“ vor. Diese soll bis September 2020 abgeschlossen sein. Erst dann wird auch erkennbar sein, welche finanziellen Aufwendungen für die Routenführungen außerhalb des „Heidetunnels“ notwendig sind.

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,“

Seitens der Deutschen Bahn wurde berichtet, dass bisher keine Aktivitäten zur Verfüllung des Tunnels unternommen wurden. Der Weg sei weiterhin begehbar. Jedoch hat die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden am 19. Juni 2020 ein Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) erhalten, in welchem die Landeshauptstadt Dresden (LHD) im Rahmen der Herstellung des Benehmens zur Stellungnahme bzgl. des Rückbaus des „Heidetunnels“ gebeten wird. Sollte das EBA hier eine Plangenehmigung erteilen, plant die DB Netz AG den Rückbau für das dritte/vierte Quartal im Jahr 2022. Die LHD hatte dazu Ende Juli 2020 Stellung genommen.

Wie bereits zum Beschlusspunkt 1 mit der Beschlusskontrolle am 29. Januar 2020 erläutert, hat die Landeshauptstadt Dresden hier keine rechtliche Grundlage, die Offenhaltung des Tunnels zu fordern. Inwiefern die Stellungnahme der LHD hier Einfluss auf die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes hat, ist derzeit nicht absehbar.

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: 31. Januar 2021

Mit freundlichen Grüßen

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

Kenntnisnahme:

Dirk Hilbert
Oberbürgermeister