



Postanschrift: Stadt Leipzig · 04092 Leipzig

Bürgerverein Sellerhausen-Stünz
Vorsitzenden
Herrn Axel Kalteich
George-Bähr-Straße 11
04328 Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt

Sitz: Prager Straße 118-136, Haus C
Straßenbahn: Linie 12 und 15
Bus: Linie 7
Haltestelle Technisches Rathaus

Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Telefon/Telefax	E-mail	Datum
/23.08.2010	66.11/ Nitschke	0341 123-3440 0341 123-3455	vta@leipzig.de	14.10.2010

**Stilllegung der S-Bahnstrecke Sellerhausen
Verbesserung der Erschließung des Stadtteiles durch Rad- und Gehwege
Ihr Schreiben vom 23.08.2010**

Sehr geehrter Herr Kalteich,

wie Ihnen vom Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau, Herrn zur Nedden, mit Schreiben vom 10.09.2010 mitgeteilt wurde, hat das Verkehrs- und Tiefbauamt zwischenzeitlich die von Herrn Petersen und dem Bürgerverein Sellerhausen – Stünz vorgeschlagene Weiternutzung o. g. Bahntrasse für den Radverkehr geprüft.

Wir möchten Ihnen hiermit eine erste kurze Zusammenfassung unserer Recherche geben, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Sie ersetzt nicht die detaillierten Untersuchungen einer Machbarkeitsstudie, in deren Rahmen neben den infrastrukturellen Fragen insbesondere rechtliche Rahmenbedingungen sowie Möglichkeiten der Finanzierung analysiert und bewertet werden müssen.

Vor dem Hintergrund der künftig brach liegenden Strecken und der dem zunehmenden Verfall preisgegebenen Brückenbauwerke erscheint die geäußerte Idee visionär und aufgrund der Lage der Verkehrsstrasse „über den Dächern der Stadt“ stadtgestalterisch, wie auch Sie hervorheben, nicht ohne Charme. Zudem würde ein Um- und Ausbau der Trasse zum Geh-/ Radweg die Erschließung des Stadtteils für den nichtmotorisierten Verkehr durch das Schließen von Netzlücken wesentlich verbessern und über den Stadtteil hinaus eine komfortable und durchgehende Verbindung zwischen den Stadtbezirken Südost, Ost und Nordost schaffen. Nicht zuletzt wäre mit der Umsetzung der Idee die Realisierung einer verkehrssicheren Radschnellverbindung ohne Störungen durch andere Nutzer möglich, die in Leipzig einzigartig wäre. Das Anlegen der Wegeverbindung auf der stillgelegten Bahnstrecke ist zudem

ideal, um Perspektiven künftiger Generationen nicht zu verbauen. Sollten diese die erneute Anlage von Strecken für den öffentlichen Personennahverkehr für sinnvoll erachten, wäre dies deutlich leichter durchführbar.

An dieser Stelle möchten wir betonen, dass die von Ihnen geäußerte Idee auch uns nicht unbekannt ist. U. a. wurde sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Handlungskonzeptes zur Förderung des Radverkehrs aus dem Jahre 2002 an uns herangetragen und im Rahmen der Abwägung der Hinweise entsprechend bewertet. Es wurde festgestellt, dass die Trasse nicht Bestandteil des im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplanes 2010 – 2020 erarbeiteten Hauptnetzes Rad ist, was eine perspektivische Umsetzung der Maßnahme allerdings nicht ausschließt.

Vor Inanspruchnahme der betroffenen Flächen und Bauwerke ist eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. §23 (1) AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) zu erreichen und die relevante Strecke ist vom übrigen Gleisnetz ordnungsgemäß zu trennen. Die freizustellenden Liegenschaften sind katasteramtlich zu vermessen und zu erwerben.

Die von Ihnen genannten Ausbaurkosten sind aus unserer Sicht zu gering angesetzt, da neben den Baukosten für den Streckenausbau inkl. der Kosten für Demontage und Entsorgung der Gleise und Schwellen sowie bahnspezifischer Infrastruktur auch die Kosten für die Demontage überflüssiger Überbauten (bei Breiten über 8,00 m) und insbesondere für den Umbau und Ersatzneubau der Brückenbauwerke anfallen. Des Weiteren ergeben sich Kosten aus dem Erwerb der betroffenen Flächen und Bauwerke sowie Kosten für die Anbindung der Trasse an das vorhandene Wegenetz inkl. Ausrüstung und Ausstattung der Anlagen. Neben den vorgenannten Grunderwerbs- und Investitionskosten sind in die Kostenschätzung zusätzlich die laufenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung einzurechnen.

Vor dem Hintergrund der Haushaltsituation der Stadt ist eine Finanzierung des Vorhabens ohne maßgebliche Bereitstellung von Fördermitteln derzeit kaum vorstellbar. Aus diesem Grunde sollten künftige Untersuchungen zur Machbarkeit des Vorhabens neben Variantenuntersuchungen zur technischen Lösung inkl. der dafür erforderlichen Kostenschätzungen Aussagen zu möglichen Finanzierungsquellen beinhalten.

Unabhängig davon werden wir eine mögliche Weiternutzung der Bahnstrecke für den Radverkehr in die Überlegungen zur Erarbeitung des Radverkehrsentwicklungsplanes 2010 bis 2020 einbeziehen. Die im Rahmen der anstehenden Öffentlichkeitsbeteiligung zum ersten Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplanes eingehenden Hinweise und Anregungen der Bürger werden auch unter dem Aspekt einer möglichen Einbindung des Projektes in die infrastrukturellen Planungen geprüft.

Wir hoffen, Ihnen damit hinreichend unsere Argumente pro und kontra der vorgeschlagenen Umnutzung der Bahntrasse für den Radverkehr erläutert und Ihnen damit zugleich die aus heutiger Sicht wesentlichen Probleme der Finanzierung verdeutlicht zu haben.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Höfer
Amtsleiterin