

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen
Referat 42
09105 Chemnitz

Chemnitz, 15. Januar 2018

vorab per Fax: 0341 977-1199

Stellungnahme zur Planänderung zum Vorhaben „Änderung der Eisenbahnüberführung Weiße Elster, EÜ Luppe und EÜ Nahle der Strecke 6367“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e. V. bedankt sich für die Beteiligung und Übermittlung der digitalen Planunterlagen (Mail LDS vom 13.12.2017).

Der Vorhabenträger hat eine Planänderung vorgenommen. Wesentliche Änderungen, die wir im Erörterungstermin und den vorhergehenden Stellungnahmen gefordert hatten, sind jedoch mit der nunmehr vorgelegten Planänderung nicht verbunden bzw. beabsichtigt, so dass wir dem Vorhaben in seiner beantragten Form weiterhin nicht zustimmen können. Die bereits vorgebrachten Einwendungen werden aufrechterhalten und sind weiterhin gültig.

Ergänzende Stellungnahme:

Folgende ergänzende Aussagen werden seitens BUND, Ökolöwe Umweltbund und ADFC Leipzig getroffen.

1. EÜ Weiße Elster, links

UL1. S.74a: *„Der Radweg wird wieder in seiner ursprünglichen Lage hergestellt.“*

UL7.1.1.a: lichte Höhe Radweg mit 2,01 m, bei Absenkung des Geländes auf ca. Wasserspiegelhöhe MQ

Wie im Bestand erfüllt der Radweg die Funktions- und Sicherheitsanforderungen nicht. Mit einer vorhandenen und weiterhin geplanten lichten Höhe von 2,00 m werden die Mindest- und Regelhöhen nach RAST (2,25/2,50 m) deutlich unterschritten.

Gemäß ERA gilt darüber hinaus: „Die Mindesthöhe von Unterführungen beträgt 2,50 m, anzustreben sind 3,00 m.“¹

Angesichts der künftig um 43 cm niedrigeren Brücken-KUK über Vorland bleibt unklar, wie die erforderlichen Durchfahrtshöhen realisiert werden sollen. Dafür wäre eine Absenkung des Weges unter die Wasserspiegellage notwendig und bautechnisch entsprechend auszubilden (Trog).

Schon um den unzureichenden Ist-Zustand (Lichte Höhe 2,00 m) beizubehalten, muss das Gelände entsprechend um 43 cm abgesenkt werden. Der Weg befindet sich dann auf ca. Wasserspiegellage MQ. Bereits bei geringfügig höherer Wasserführung ist mit Überflutung zu rechnen und eine zweckentsprechende Nutzung des Weges nicht mehr möglich.

Für ausreichende Durchfahrtshöhen ist eine höhere Brückenunterkante notwendig. Bei unserem Vorschlag 1 (Gradientenerhöhung um 73 cm)² ergibt sich eine Anhebung der KUK bei den Randfeldern um 30 cm und im Mittelfeld über Fluss um 5 cm.

Nach unserer Auffassung handelt es sich hierbei nicht um ein Aufweitungsverlangen gemäß EKRg, sondern um eine Beibehaltung der Bestandssituation hinsichtlich des Lichtraumprofils. Vielmehr wird die geplante Profileinschränkung (über Vorland 43 cm, über Fluss 68 cm) im Verfahren (UVS) weder begründet noch gerechtfertigt.

Neben dem drohenden Verlust der öffentlichen Wegebeziehung ergeben sich erhebliche Einschränkungen für die gewässerbegleitenden Lebensräume. Durch die Absenkung verbleiben über Wasserspiegel MQ künftig nur noch 1,90 m lichte Höhe. Dadurch und durch die künftig breitere und geschlossene Betonkonstruktion entsteht dauerhafte Verschattung. Zugleich wird der Bewegungsraum von Vögeln massiv eingeschränkt, weil auch ein Überfliegen des Brückenriegels durch den Schutzzaun (Gesamthöhe mind. 5,75 m, bisher 1,40 m) erschwert wird.³

Wir sehen hierbei auch die Stadt Leipzig in der Pflicht, Wegebeziehungen und Naturräume langfristig zu sichern. Das gilt auch dann, wenn dafür eine Kreuzungsvereinbarung nach EKRg mit der Vorhabenträgerin geschlossen werden muss. Der Verweis auf zu vermeidende Kostenbeteiligung entbindet davon nicht.

Zudem führen Aufweitungsverlangen nach EKRg führen nicht zwangsläufig zur finanziellen Belastung der Stadt. Bei der EÜ Dieskaustraße⁴ bspw. beträgt der Eigenanteil der Stadt Leipzig 0 €.

Der Radweg ist im Bereich der Rampe, Kurve und Unterführung zu asphaltieren, um Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu gewährleisten.

¹ ERA 2010, 5.3 Über- und Unterführungen, S.59

² Stellungnahme vom 15.09.2017 und „EÜ ELN Höhen und Gradienten 2017-09-11.pdf“

³ Stellungnahme vom 15.09.2017

⁴ <https://ratsinfo.leipzig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1007546>

2. EÜ Luppe, rechts

UL1.S.74a: *Radweg wird in Richtung Luppe verlegt und in Asphaltbauweise hergestellt.*

Die Darstellung in UL 7.1.2.a weist 2,50 m lichte Höhe und 3,50 m Asphaltbreite aus. Bei einer höher liegenden Brückenunterkante können im Zuge der von uns vorgeschlagenen Gradientenerhöhung (hier: $V1 = 49 \text{ cm}$ oder $V2 = 42 \text{ cm}$ ⁵) wahlweise

a) der Radweg unter der Brücke höher gelegt oder

b) eine größere Durchfahrtshöhe realisiert werden.

Zur Reduzierung der unmittelbar anschließenden Steigung ($>10\%$) und Entschärfung der knappen Einbindung an der Heuwegbrücke ist Maßnahme a) für diesen hochfrequentierten Radweg dringend zu empfehlen. Steigungen über 6% sollten vermieden werden, zumal unmittelbar an einem Kreuzungsbereich.

Die Gradientenvorschläge für EÜ Luppe ergeben aus den notwendigen Anhebungen an EÜ Elster und EÜ Nahle und einer Ausrundung mit nahezu waagerechtem Streckenverlauf.⁶

Sofern eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG notwendig wird, kann davon ausgegangen werden, dass der Eigenanteil der Stadt Leipzig vollständig förderfähig ist. Die Maßnahme kommt unmittelbar dem Elsterradweg (SachsenNetzRad und Potential Radschnellweg) zugute. Siehe auch entsprechende Hinweise bei EÜ Weiße Elster.

3. EÜ Luppe, links

Der linksseitige Weg dient als Zugang zum Deponieberg und kommt unmittelbar der Erschließung und langfristigen Entwicklung als Naherholungsgebiet zugute. Er ist notwendig bei ersatzlosem Abbruch der Deponiewegbrücke. Siehe Stellungnahme vom 15.09.2017.

4. EÜ Nahle

Die Aufweitung der EÜ Nahle ist wesentliche Voraussetzung für notwendige Gewässerentwicklung und Auenrevitalisierung. Das tangiert Maßnahmen der Stadt Leipzig (Projekt Lebendige Luppe) sowie Aufgaben des Freistaates Sachsen (Potenzialanalyse Elster-Luppe-Aue des LfULG sowie Verbesserungsgebot Wasserrahmenrichtlinie). Siehe Stellungnahme vom 15.09.2017.

Der rechtsseitige Weg dient als Zugang zum Deponieberg und kommt unmittelbar der Erschließung und langfristigen Entwicklung als Naherholungsgebiet zugute.

⁵ Stellungnahme vom 15.09.2017 und „EÜ ELN Höhen und Gradienten 2017-09-11.pdf“

⁶ „EÜ ELN Gradienten Diagramm 2017-10-09.pdf“

Sofern eine Kreuzungsvereinbarung nach EKRg notwendig wird, kann davon ausgegangen werden, dass der Eigenanteil der Stadt Leipzig vollständig förderfähig ist. Siehe auch entsprechende Hinweise bei EÜ Weiße Elster.

5. Gradientenerhöhung und Böschungsbreite

Ergänzende Anmerkung zur Stellungnahme vom 15.09.2017.

DB Netze⁷: *Die von Seiten des „Ökolöwen“ vorgeschlagene Anhebung der Gradienten um ca. 70 cm hätte folgende Auswirkungen:*

- Dammverbreiterung um ca. 1,40 m auf beiden Seiten des Dammes, mit diesen Konsequenzen:*
- Flächenhafte temporäre und dauerhafte Eingriffe in die angrenzenden Kleingärten südlich (bahnlinks) der EÜ Weiße Elster und nördlich in die angrenzenden Streuobstwiesen.*
- Der Maulkanal der KWL (Abwasserleitung Maul 2800/1600) wird erheblich weiter eingeschüttet und gerät in die Lastausbreitung der Verkehrslasten aus dem Eisenbahnverkehr. Eine Verlegung des Kanals auf einer Länge von ca. 350 m (zwischen EÜ Weiße Elster und EÜ Heuweg) würde erforderlich werden.*

- a) Im Planzustand wird der Damm im betreffenden Abschnitt nur gering erhöht (bis zu 25 cm, s. UL 8.1).
- b) Eine zusätzliche Gradientenerhöhung um 70 cm würde zu einer Verbreiterung der Böschung um 1,12 m je Seite führen (Böschungsneigung 1:1,6).
- c) Eine Beeinträchtigung der Abwasserkanals durch Lastausbreitung der Verkehrslasten scheint dabei nicht zu bestehen (s. Grafik: Querschnitt 1 mit Eintragung Kanalprofil). Eine Verlegung des Kanals mit Inanspruchnahme der angrenzenden Kleingärten kann insofern nicht nachvollzogen werden, zumal optional auch Stützbauwerke eingebaut werden können.

6. Denkmalschutz⁸

Es ist nicht ersichtlich, inwieweit die Schutzwürdigkeit der im IST-Zustand denkmalgeschützten Brückenbauwerke durch die erhebliche Umgestaltung noch nach der Planung gegeben sein soll. Vielmehr zeigt die Planung, dass die wesentliche Umgestaltung der Brückenbauwerke auch bei Denkmalgeschützten Bauwerken möglich ist.

⁷ DB Erwiderung zur Erörterung_PE_21.07.2017 13_58_08.pdf, Schreiben vom 14.07.2017

⁸ Ergänzung BUND LV Sachsen e.V.

Wenn der Denkmalschutz schon beeinträchtigt wird (wesentliche Änderung der denkmalgeschützten Objekte), dann sollten die neuen Brückenbauwerke auch an die ökologischen Erfordernisse angepasst werden (stützfreie Brücken). Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Denkmalschutz als Argument der Vorhabenträgerin gegen eine funktionsgerechte Neugestaltung angeführt wird, obwohl die Objekte zunächst ersetzt werden müssen (Erlöschen der Denkmalschutzwürdigkeit) und zukünftig auch wesentlich gegenüber den Bestandsbrückenbauwerken neu gestaltet werden.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Peter Weinhold

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer