

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

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Landesverband Sachsen e.V.
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Fon 0371 / 30 1 477
Fax 0371 / 30 1 478

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

Chemnitz, 22. Juni 2018

Stellungnahme zur 2. Planänderung zum Vorhaben „Änderung Eisenbahnüberführung Weiße Elster, EÜ Luppe und EÜ Nahle der Strecke 6367“

Ihr Zeichen: L 32-0522/631/20
Ihr Schreiben vom 5.6.2018

Sehr geehrte Frau Möbius,
sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Landesverband Sachsen e.V. vertreten durch die Regionalgruppe Leipzig / ADFC Leipzig e.V. / Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. bedanken sich für die Beteiligung und für die Übermittlung der Planunterlagen am 06.06.2018. Die genannten Verbände haben bei der Erarbeitung der im Verfahren eingebrachten Stellungnahmen zusammengearbeitet (teilweise wird auf einzelne Stellungnahmen eines Verbands Bezug genommen, die Stellungnahmen der anderen Verbände sind jedoch gleichlautend).

Der Vorhabenträger hat eine 2. Planänderung vorgenommen: Die Konstruktionshöhen der EÜ Weiße Elster und EÜ Luppe werden jeweils 21 cm stärker, infolge geänderter Statik. Das Lichtraumprofil unter den Brücken bleibt unverändert und nach unserer Auffassung unzureichend. Deshalb erhalten wir unsere bisherigen Anregungen und Einwendungen vollständig aufrecht.

Nach unserer Einschätzung weist die Planung und die Argumentation des Vorhabenträgers erhebliche Defizite und Widersprüche auf. Die wesentlichen Punkte fassen wir nachfolgend zusammen.

1. Funktionalität der Brücken

Die Lichtraumprofile unterhalb der Brücken wurden ausschließlich für den Hochwasserabfluss der vorhandenen Gewässerprofile dimensioniert. Nicht bzw. unzureichend berücksichtigt wurden:

Hausanschrift:
BUND Sachsen
Str. der Nationen 122
09111 Chemnitz

Bankverbindung:
GLS Bank
IBAN DE57 4306 0967 1162
7482 01
BIC GENODEM1GLS

Spendenkonto:
GLS Bank
IBAN DE84 4306 0967 1162
7482 00
BIC GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer:
VR 783
Steuernummer:
215/140/00740

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 32
Sächsisches Naturschutzgesetz.
Spenden sind
steuerabzugsfähig.

- vorhandene und künftige Wegebeziehungen
- Änderungen der Gewässerprofile infolge Gewässer- und Auenentwicklung gemäß EU-WRRL und FFH-Managementplan
- Reserven für Daseinsvorsorge und Stadtentwicklung

1.1 EÜ Weiße Elster

Die neue Konstruktionsunterkante liegt 45 cm (Randfeld) bzw. 70 cm (Mittelfeld) unter Bestand.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, warum Vorhabenträger DB und Kreuzungspartner Stadt Leipzig veranlasst und berechtigt sein sollten, das bereits sehr niedrige Lichtraumprofil weiter zu reduzieren. Bau- oder bahntechnische Zwänge bestehen nicht, zumal die EÜ Elster im Planabschnitt den Tiefpunkt bildet¹. Wie die 2. Planänderung belegt, ist eine Gradientenanhebung - hier wegen der geänderter Bauweise - problemlos realisierbar.

Der bereits im Bestand nur eingeschränkt nutzbare Radweg (lichte Höhe ca. 2.00 m) wird künftig seiner Funktion beraubt. Die Mindest- und Regelmaße nach ERA (2.25 m bzw. 2.50 m) sind mit dem geplanten Bauwerk nicht realisierbar und würden Troglösungen für den Weg erfordern. In der 2. Planänderung wird der Radweg nunmehr als Gehweg (Höhe 2.01 m) deklariert, dessen „öffentlichen Verkehr die DB notgedrungen dulde“. Zudem läge seitens der Stadt Leipzig kein Ausbauverlangen vor.

Wir fordern die DB, die Stadt Leipzig und die Planfeststellungsbehörde auf, zumindest die alten Brückenunterkanten beizubehalten und einen Geh-/Radweg gemäß ERA sicherzustellen.

Für die Weiße Elster stellt die Brückenabsenkung von 2.60 m auf ca. 1.90 m über Wasserspiegel MQ und die große überbaute Fläche zudem eine starke Verschattung und damit Verschlechterung des Gewässerabschnittes dar. Die Wirkung der Betonbrücke mit 14 m geschlossener Fahrbahnbreite unterscheidet sich erheblich von der transparenten Stahlbauweise mit offener Gleislage (Breite 10 m).

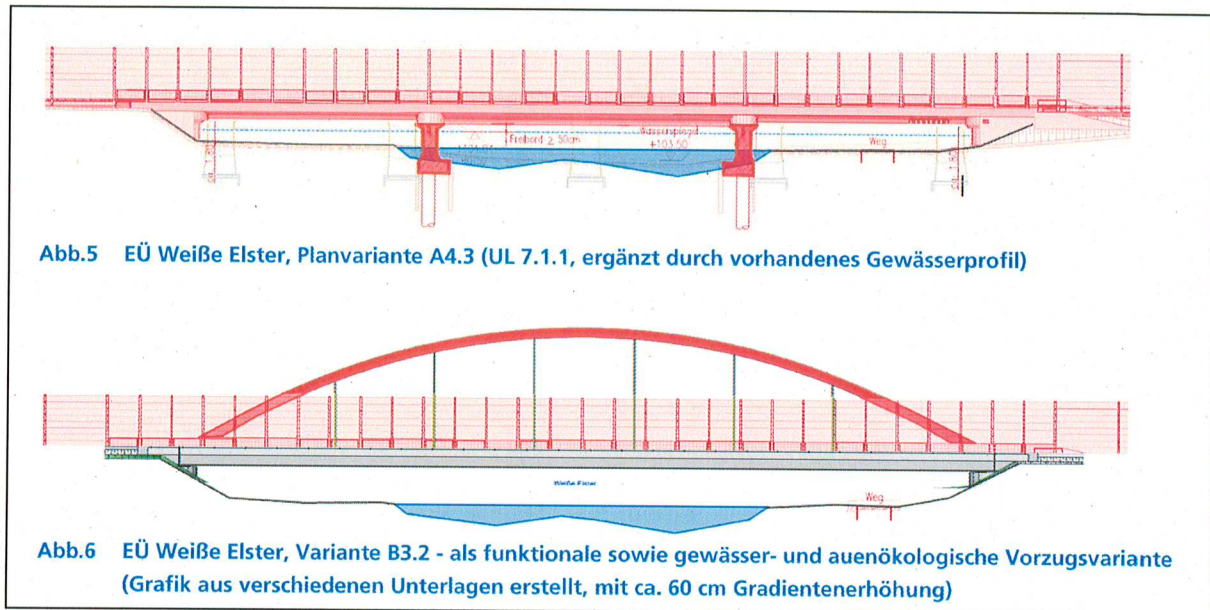
¹ EÜ ELN Gradiente Diagramm 2018-06-20. pdf



EÜ Elster: Bestand mit offener, semitransparenter Stahlkonstruktion



EÜ Elster: lichte Höhe über Fluss: IST/PLAN = 2.60 m/1.90 m
zzgl. Schutzzaun: 4 m hoch ab Oberkante Brücke(SOK)



Quelle: EÜ_ELN_Erweiterung zur Stn DB 2017-09-15 Ökolöwe.pdf

1.2 EÜ Luppe

Die geplante Durchfahrtshöhe des Radweges (2.50 m) ist formal ausreichend, jedoch nicht das einzige Planungskriterium. Gemäß ERA sind bei Unterführungen 3.00 m Höhe anzustreben. Zudem ist die Einbindung des Radweges auf die Dammlage am Knoten Heuwegbrücke mit einer kurvigen und steilen Trassierung verbunden. Angesichts des sehr hohen Radverkehrsaufkommens (Elsterradweg mit hoher innerstädtischer Verbindungsfunktion IR-II gemäß RVEP 2012) ist diese Knotensituation bereits jetzt als kritisch einzuschätzen.

Eine höhere Konstruktionsunterkante würde diese Situation entschärfen. Bei besserer Übersicht und geringerer Steigung ist die EÜ leichter und sicherer durchfahrbar. Damit würden auch Reserven für ökologische Gewässerentwicklung oder extreme Hochwasserereignisse entstehen (vgl. 1.3 EÜ Nahle). Eine entsprechende Gradientenanhebung ist im Zusammenhang mit den angrenzenden EÜ realisierbar, wie auch die vorliegende Planänderung wegen Anpassung der Brückenstatik zeigt.



EÜ Luppe: Elsterradweg

Mit Sperrung und Abbruch der Müllbergbrücke gibt es zum ehemaligen Deponieberg (Naherholung) keinen Zugang von Möckern aus. Wir fordern die Stadt Leipzig auf, dafür eine neue Zuwegung (von der Heuwegbrücke aus) planerisch einzuordnen und in diesem Verfahren einen Geh-/Radweg am linken Ufer unter der EÜ Luppe vorzusehen.



EÜ Luppe: Müllbergbrücke (Abbruch geplant)

1.3. EÜ Nahle

Für die EÜ Nahle ist vor allem die künftige Gewässer- und Auenentwicklung relevant. Diese steckt in Leipzig noch in den Anfängen. Bereits das aktuelle Projekt „Lebendige Luppe“ zeigt bei seinen, noch nicht abgeschlossenen, Untersuchungen, dass die geplante EÜ Nahle einige Varianten entscheidend limitiert². Auch ein zukünftiger Umbau des Leipziger Gewässerknotens würde durch eine zu enge Brücke unnötig erschwert.

Sowohl für die Wasserzufuhr in die Leipziger Burgau als auch für eine verbesserte Strukturgüte der kanalisierten Nahle selbst ist eine höherliegende und strukturreiche Gewässersohle notwendig. Um höhere Hochwasserstände zu vermeiden, sind dafür breitere Gewässerquerschnitte bzw. abgesenkte Vorlandbereiche erforderlich.

Da nach Aussage der DB die Gradienten an der Nahle nicht angehoben werden kann, ist die EÜ Nahle ebenfalls entsprechend breiter auszubilden.

Bei einer Balkenkonstruktion sind folgende Optionen möglich:

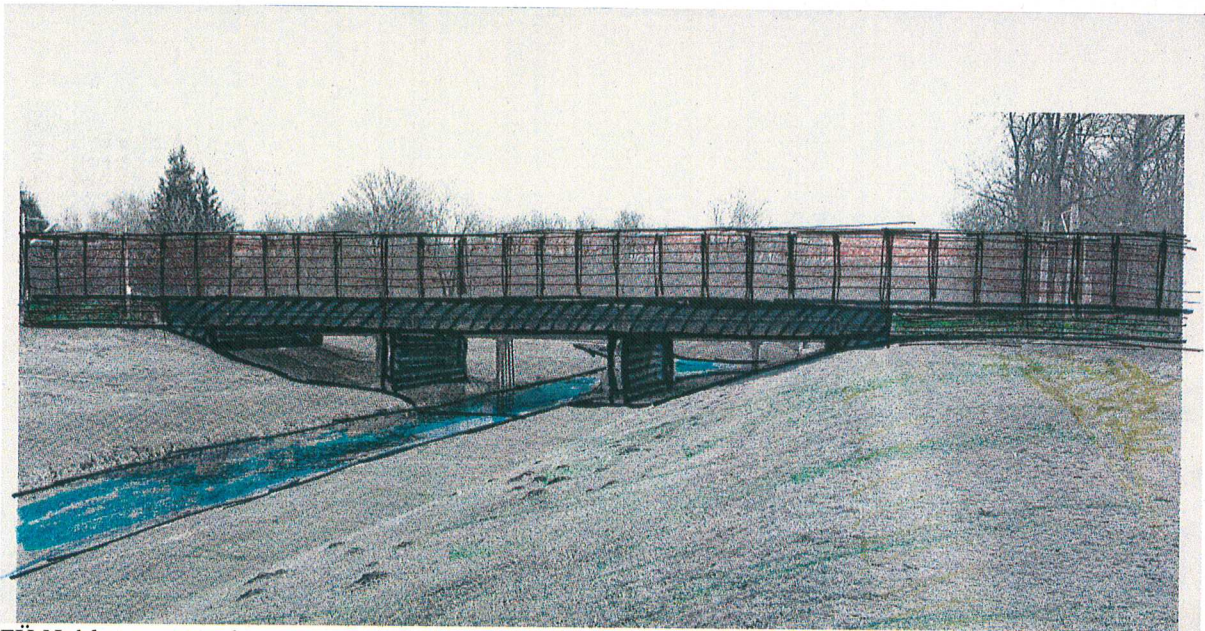
- a) ein weiteres Feld an der Ostseite ergänzen
- b) Feldweiten vergrößern
- c) (spätere) Vorlandabsenkung berücksichtigen (z.B. bei Ausbildung der Widerlager)

² Stellungnahme Ökolöwe vom 15.09.2017, Abb. 2

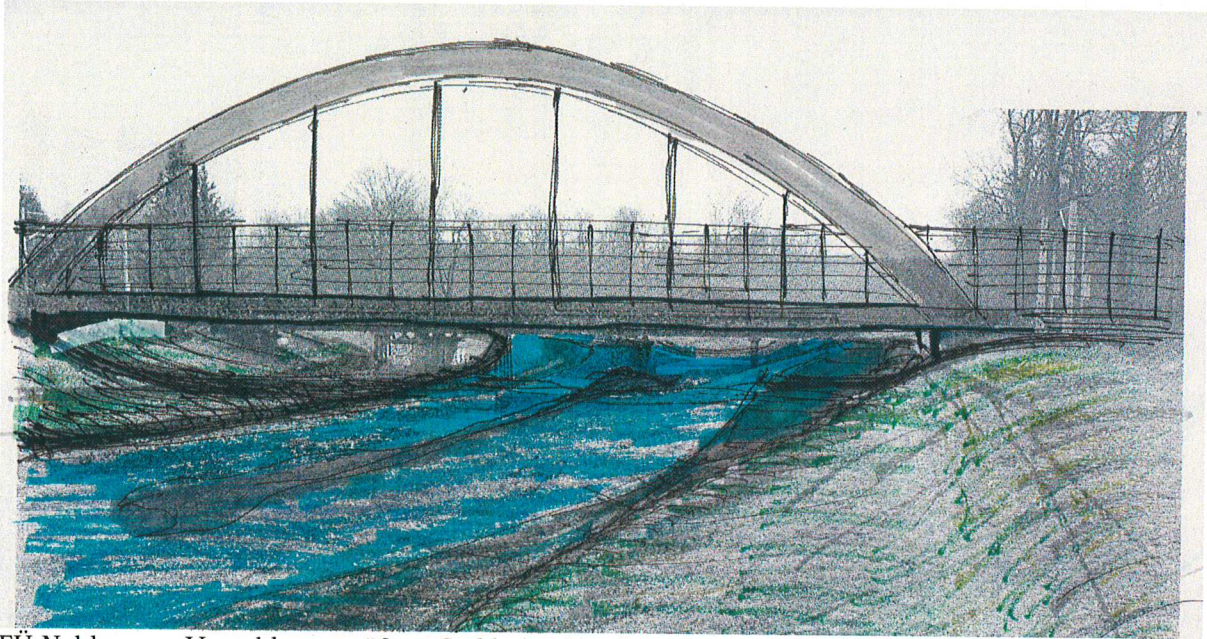
Bei einer pfeilerlosen Stahlkonstruktion (z.B. Stabbogenbrücke) könnten die Stützweite und Erscheinungsbild der EÜ Elster (ca. 60 m) übernommen werden und für eine deutliche Aufweitung der Nahle (geplant 47 m) sorgen.



EÜ Nahle: Bestand von Nord



EÜ Nahle: geplante Balkenbrücke mit Wandpfeilern und kanalisiertem Gewässerprofil, Skizze Heiko Rudolf



EÜ Nahle: Vorschlag - größere Stabbogenbrücke mit „Lebendiger Nahle“, Stützweite und Gestalt an Elsterbrücke (60 m) anpassen, Skizze Heiko Rudolf

Zum ehemaligen Deponieberg (Naherholung) gibt es keinen Zugang von Leutzsch aus. Auch das linke Nahleufer wird stark frequentiert. Trampelpfade zeigen eine hohe Nutzungsintensität an. Wir fordern die Stadt Leipzig auf, an beiden Ufern Geh- und Radwege von der Heuwegbrücke aus planerisch einzuordnen und in diesem Verfahren unter der EÜ Nahle sicherzustellen.



EÜ Nahle: Spaziergänger, Jogger und Radfahrer sind an beiden Ufern unterwegs

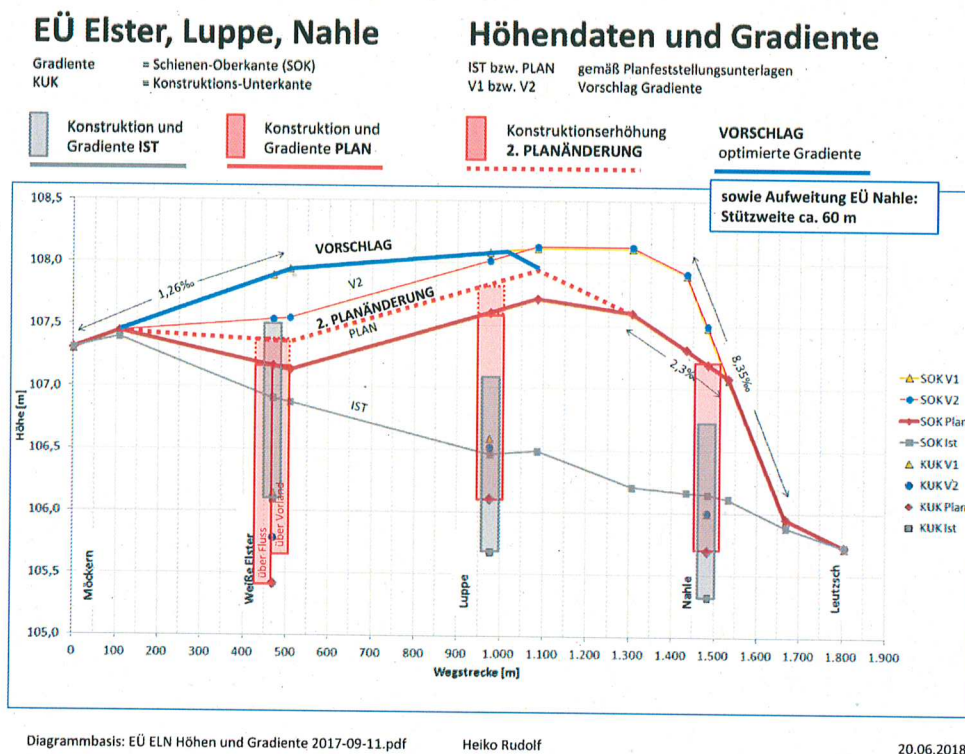
2. Gradiente

Konstruktionsbedingt muss bei der EÜ Nahle (integrale Balkenbrücke) die Gradiente ca. 75 cm angehoben werden, um die alte Unterkante beizubehalten. Mit der 2. Planänderung werden die EÜ Elster und EÜ Luppe (gelagerte Balkenbrücke) und die Gradiente um weitere 21 cm höher.

Die 2. Planänderung zeigt, dass Gradientenänderungen sehr wohl bahn- und bautechnisch möglich sind. Wie dem Gradienten-Diagramm³ zu entnehmen ist, beziehen sich unsere Gradientenvorschläge nicht auf die Anschlussbereiche zum Bahnhof Leutzsch oder Richtung Möckern. Die Ausführungen der DB⁴ gehen insofern ins Leere. Dass Abweichungen innerhalb des Bauabschnittes möglichst gering ausfallen sollen, mag betriebsintern verständlich sein. Das begründet aber nicht die oben beschriebenen Einschränkungen der Brückenfunktion. Eine Anhebung der EÜ Elster und Luppe ist weitgehend problemlos möglich.

³ Anlage1: EÜ ELN Gradiente Diagramm 2018-06-20.pdf

⁴ Erläuterungsbericht S. 13b



Auch die EÜ Nahle könnte bei Fortsetzung der Steigung 8.35‰ von Leutzsch kommend noch ca. 30 cm angehoben werden. Sofern dies nicht möglich ist, muss die Brückenspannweite, wie oben beschrieben, vergrößert werden.

3. Kreuzungsvereinbarung

Um die Brückenfunktionen langfristig zu sichern, fordern wir die Beteiligten auf, wirksame Vereinbarungen im Interesse der Stadt- und Gewässerentwicklung zu treffen. Bei der EÜ Elster handelt es sich nach unserer Auffassung nicht um ein Aufweitungsverlangen gemäß EKrG, sondern um eine Beibehaltung der Bestandssituation hinsichtlich des Lichtraumprofils. Vielmehr wird die geplante Profileinschränkung (über Vorland 45 cm, über Fluss 70 cm) im Verfahren (UVS) weder begründet noch gerechtfertigt. Zudem führen Aufweitungsverlangen nach EKrG nicht zwangsläufig zur finanziellen Belastung der Stadt. Bei der EÜ Dieskaustraße⁵ bspw. beträgt der Eigenanteil der Stadt Leipzig 0 €.

Für die Gewässer 1.Ordnung ist der Freistaat Sachsen zuständig, so dass auch hier im Sinne der Gewässerentwicklung und Daseinsvorsorge eine Kostenbeteiligung darstellbar sein sollte.

⁵ <https://ratsinfo.leipzig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1007546>

4. Pfeiler

Die zahlreichen Brückenpfeiler sind ungünstig hinsichtlich Abflussprofils (Hydraulik), Eingriff und Verbau des Gewässerbettes. Im Zusammenhang mit großzügiger Gesamtbreite bieten sie Raum für Gewässerentwicklung mit seitlicher Verlagerung und begleitenden Uferbiotopen. Eine weitgehend stützenfreie Konstruktion entspricht nach unserer Kenntnis dem Stand der Technik und war Vorzugsvariante der Vorplanung.



Foto: Straßenbrücke über die Ruhr in Arnsberg⁶

⁶ Bezirksregierung Arnsberg: Die Renaturierung der Ruhr in Arnsberg, 2015, S. 4

5. Denkmalschutz

Die Entscheidung für eine Balkenbrücke mit der Begründung Denkmalschutz ist für uns nicht plausibel. Wir halten diese Entscheidung für anfechtbar, da die möglichen Denkmaleigenschaften in der neuen Stahlbetonbrücke keine Entsprechung finden.

- massive Stahlbetonbrücke statt offener Stahlkonstruktion
- ungleiche Stützweiten
- durch Gradientanhebung und Schutzzaun entsteht eine ca. 6 m hohe Verbauung, die mit dem freien Landschaftsblick über die alten Brücken nicht vergleichbar ist

6. Vorschlag

Unsere funktionale und gestalterische Vorzugsvariante sind drei Stabbogenbrücken mit ähnlicher Stützweite und Erscheinungsbild. Die Konstruktionshöhe der Fahrbahn wird bei zweigleisigem Überbau mit 1.50 m angegeben und ist damit 21 cm niedriger als die geplante Balkenbrücke.

Durch ein größeres Lichtraumprofil wird langfristige Funktionalität sichergestellt. Zugleich käme die Flusslandschaft unterhalb der Brücke besser zu Geltung, zumal der freie Blick über die Brücke hinweg künftig durch Bauwerk und Schutzzaun verstellt ist. Folgende Bauweise, Stützweiten und Konstruktionsunterkanten (KUK) schlagen wir vor. Zum Gradienten-Verlauf siehe Abs. 2 und Anlage 1.

EÜ Elster	Stabbogen KUK	61 m mindestens wie Bestand
EÜ Luppe	Stabbogen KUK	67 m mit Vorland-Balken 20 m aktuelle Planung zzgl. 25 cm
EÜ Nahle	Stabbogen KUK	61 m aktuelle Planung, Erhöhung sofern möglich Bei einer Balkenbrücke ist eine Aufweitung (z.B. zusätzliches Feld) dringend erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer