

Ergänzende Stellungnahme zum Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben der DB Netz EÜ Weiße Elster, Luppe und Nahle

von Seiten des ADFC Leipzig am 20.6.2017

Vorweg: Die „Zusammenfassung Problematik Radwege“ der DB Netz AG mit Stand vom 20.4.2017 wurde mir erst auf Nachfrage am 7.6.2017 durch die LDS zur Kenntnis gegeben. Somit lagen mir die vollständigen Unterlagen nicht schon seit dem Zeitpunkt der formellen Einladung am 16.5.2017, sondern erst ab dem 7.6.2017 vor.

Weitere Formalie: Nach § 73 Abs. 6 VwVfG ist der Erörterungstermin so frühzeitig von der Anhörungsbehörde festzusetzen, dass sie die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abschließen kann. Das Ende der Einwendungsfrist war am 3.2.2017. Der Erörterungstermin ist am 21.6. Das sind fast fünf Monate nach Ende der Anhörungsfrist.

Frage 1: Aus welchen Gründen konnte der gesetzliche Fristenrahmen von drei Monaten nicht eingehalten werden?

Ich gebe hiermit meine Einwendungen gegen das geplante Vorhaben zu Protokoll:

Stellungnahme vom 3.2.2017.

Im Weiteren nehme ich im Folgenden einzeln zu den Erwiderungen im Standpunkt des Vorhabenträgers vom 20.4.2017 Stellung und möchte die folgenden Fragen an den Vorhabenträger stellen:

Der Vorhabenträger erkennt an, dass die Anordnung und Gestaltung der aktuellen Wegeführung aufgrund der vorhandenen Durchfahrtshöhe und weiterer verkomplizierender Führungsformen, „ein hohes Maß an Achtsamkeit durch die Verkehrsteilnehmer“ erfordert.

Der Vorhabenträger führt an, dass die gegenwärtige Wegeführung noch von keinem TÖB, „Verein oder Club“, womit wohl der ADFC Leipzig gemeint sein soll, öffentlich in Frage gestellt oder kritisiert wurde.

Allen Beteiligten war in den vergangenen Jahrzehnten klar, dass ohne eine grundlegende Veränderung, wie sie jetzt durch die Brückenneubauten eintreten wird, keine Veränderung der Situation auch auf Grund der vielen Beteiligten möglich gewesen wäre. Zudem sind wir davon ausgegangen, dass ein nicht regelkonformer Zustand im Zuge einer Neuplanung vom Vorhabenträger erkannt und an das bestehende Regelwerk in Bezug auf die lichte Höhe angepasst wird.

Der Vorhabenträger stellt dagegen fest, dass er die Wiederherstellung der örtlichen Verhältnisse beachten muss und lediglich keine Verschlechterungen herbeiführen dürfe. Er sei durch die Gegebenheiten gesetzlich und ohne Weiteres nicht verpflichtet, Verbesserungen an den Anlagen vorzunehmen.

Frage 2: In welchem Umfang haben die Regelungen der ERA 2010 Bedeutung für den in Rede stehenden Abschnitt des als IR II klassifizierten Radwegeabschnitts des Elsterradweges, der zudem noch Teil des SachsenNetz Rad ist, für den eigene Qualitätskriterien definiert sind?

Der Vorhabenträger gibt mit Datum vom 20.4.2017 an, die Stadt Leipzig habe im Zuge des Genehmigungsverfahrens keine Forderungen gestellt, das Lichtraumprofil der Wege zu vergrößern. Bei einer Akteneinsicht am 15.6.2017 konnte jedoch sehr wohl festgestellt werden, dass sowohl die Stadt Leipzig in ihrer Stellungnahme vom 2.2.2017 wie auch die Polizeidirektion Leipzig in ihrer Stellungnahmen vom 26.1.2017 genau auf diese Problematik hingewiesen und zu einer Änderung der Planung aufgefordert haben.

Frage 3: Warum reagiert der Vorhabenträger in seinem Standpunkt vom 20.4.2017 nicht auf die vorliegenden Einwendungen bezüglich des unzureichenden Lichtraumprofils und behauptet weiterhin, es hätte keine Forderungen zur Einhaltung der Vorschriften in Bezug auf das Lichtraumprofils des Radweges an den EÜ Elster und Luppe gegeben?

Der Vorhabenträger gibt an, dass eine Vergrößerung des Lichtraumprofils „unabsehbare und unkalkulierbare Folgen für das Vorhaben, die Eingriffe, die möglichen Bauzeiten und die Kosten“ hätte.

Ich stelle fest: Das ist eine zunächst unbewiesene und durch keine nähergehende Beweisführung aufgestellte Behauptung, die augenscheinlich zum Ziel hat, die bestehende Planung alternativlos dastehen zu lassen.

Es ist aus meiner Sicht mit Blick auf die von uns vorgebrachte Einwendung jedoch näher darzulegen, welche Folgen eine mögliche Veränderung der Gradienten des EÜ-Bauwerks, die eine Vergrößerung des Lichtraumprofils ermöglichen würde, tatsächlich für die genannten Bereiche (Eingriffe, Bauzeiten, Kosten) haben würde.

Frage 4: Wie hoch sind die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen auf Bauzeiten und Kosten bei einer Erweiterung des Lichtraumprofils der Radwegeverbindung?

Den Planunterlagen sind die genauen Höhenangaben im Bereich der geplanten Wege nicht zu entnehmen.

Frage 5: Welches Maß genau hat der lichte Raum, der am EÜ Weiße Elster ab OK Radweg bis zur UK EÜ Bauwerk, nach den bisherigen Planungen vorgesehen ist?

Frage 6: Welches Maß genau hat der lichte Raum, der am EÜ Neue Luppe ab OK Radweg bis zur UK EÜ Bauwerk, vorgesehen ist? Was meint der Vorhabenträger mit „entspannen“?

Als Einwender habe ich eindeutig auf Aspekte der Verkehrssicherheit durch illegale Querungen über die Gleise im Bereich des EÜ Nahle hinweg hingewiesen und als Konsequenz die Einordnung von Wegeverbindungen unterhalb des EÜ Nahle gefordert.

Frage 7: Warum wird mit keiner Silbe des Standpunktes des Vorhabenträgers vom 20.4.2017 auf die in der Einwendung angesprochenen offensichtlich bestehenden Wegeverbindungen entlang der Nahle eingegangen? Muss der Vorhabenträger sicherheitsrelevante Aspekte, die ihm vorgetragen werden, nicht durch Augenschein überprüfen und diese im Falle des Zutreffens der Aussage nicht nur zur Kenntnis nehmen, sondern auch im Standpunkt gegenüber dem Einwender eingehen und zu einer planerischen Reaktion veranlassen?

Im letzten Satz des Standpunktes des Vorhabenträgers wird festgestellt: „Wenn sich kein Träger öffentlicher Belange zu den Geh- und Radwegen bekennt, werden wir die Schließung der Kreuzung vorsehen.“

Frage 8: Was genau meint der Vorhabenträger mit „bekennen“?

Frage 9: Hat sich bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein TÖB zu den Geh- und Radwegen im Verständnis des Vorhabenträgers bekannt?

Frage 10: Widerspricht der letzte Satz des Standpunktes vom 20.4.2017 nicht den zuvor gemachten Aussagen, die Wege, wenn auch nur mit dem bisherigen Höhenmaß, wieder anzulegen?

Abschließend bleibe ich bei den vom ADFC Leipzig aufgestellten Forderungen an die ausreichende Dimensionierung in Höhe und Breite der Radwegebeziehungen an allen drei Brückenbauwerken, da sie einerseits wichtige Radverkehrsverbindungen im überregionalen und lokalen Radwegenetz darstellen (Luppe, Weiße Elster), bzw. der nahräumigen potenziellen Erschließung dienen (Nahle), und nur jetzt die Möglichkeit besteht eine für Jahrzehnte bestehende Lösung zu finden, die auch dem zukünftigen Bedarf gerecht wird. Dem stetig wachsenden Radverkehr in Leipzig ist vorausschauend auf der planerischen Seite zu begegnen um zukünftige Konflikt- und Gefahrenstellen weitsichtig zu vermeiden.