



# Stellungnahme

Leipzig, den 3.2.2017

An die  
Landesdirektion Sachsen  
Braustraße 2  
04107 Leipzig

## **Stellungnahme zur Entwurfsplanung/ Genehmigungsplanung für das Bauvorhaben der Deutschen Bahn („DB“) „Änderung Strecke 6367 EÜ Weiße Elster, EÜ Luppe und EÜ Nahle km 4,010 bis km 6,110“ in Leipzig**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Sichtung der veröffentlichten Bauunterlagen sieht sich der ADFC Leipzig veranlasst, Stellung zu dem Bauvorhaben zu beziehen. Die Lichtraumprofile der drei Brücken sind deutlich zu erweitern, um den Flüssen und der begleitenden Infrastruktur mehr Raum und Entwicklungsmöglichkeiten zu geben. Es sind weitgehend stützenfreie Konstruktionen mit möglichst großer Durchfahrtshöhe zu realisieren. Die EÜ liegen an wichtigen Wegebeziehungen für den Radverkehr.

### **Einordnung der Wege für den Radverkehr**

Der Elsterradweg verläuft unter der EÜ Luppe und ist Bestandteil des SachsenNetz Rad (SNR) sowie des qualifizierten Netzes für den Radverkehr der Stadt Leipzig. Er ist laut Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Leipzig nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) als Innergemeindliche Radverkehrsverbindung der Kategorie II (IR II) eingestuft und ist somit ein potentieller Radschnellweg.

Innerhalb der Stadt Leipzig stellt der Elsterradweg eine wichtige Verbindung der nordöstlichen Stadtteile Möckern, Wahren, Lützschena bis Schkeuditz zum Leipziger Zentrum und umgebender Bereiche dar. Bedeutende Start- und Endpunkte vieler Nutzer sind das Stadion „Red Bull Arena“, die „Arena“ als Veranstaltungshalle, die Innenstadt, der Clara-Zetkin-Park, die Rennbahn Scheibenhof sowie weiter südlich das Naherholungsgebiet „Leipziger Neuseenland“. In nördlicher Richtung liegen der Auensee mit seinen Besuchermagneten Parkeisenbahn, das Haus „Auensee“ sowie der Campingplatz „Auensee“. Über die Freizeitnutzung hinaus dient er vielen Pendlern ganzjährig als wichtige Route abseits des motorisierten Verkehrs.

**Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Leipzig e.V.**  
Peterssteinweg 18  
04107 Leipzig

Dr. Christoph Waack  
Vorsitzender

Tel. 0341 | 22 54 03 13  
Fax 0341 | 22 54 03 14  
info@adfc-leipzig.de  
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:  
Di. + Do. 14 – 18 Uhr

Steuernummer  
231/140/16837/K081

### **Bankverbindung**

Leipziger Volksbank

IBAN:

DE39860956040307228068

BIC: GENODEF1LVB

Sie erreichen uns mit  
öffentlichen

Verkehrsmitteln

wie folgt:

Haltestelle Münzgasse

TRAM 10, 11

Im weiteren Verlauf führt der Weg direkt am Stadion vorbei. Es ist daher anzunehmen, dass er bei Großveranstaltungen rund um die Red-Bull-Arena auch zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in den umliegenden Stadtteilen beiträgt. (Tatsächlich ist bei entsprechenden Ereignissen ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen z.B. auf dem Luppendedamm zu beobachten.) Hier wäre auch zu bedenken, dass durch den geplanten Ausbau des Stadions, sowie der neusten Prognosen der Einwohnerzahlen in der Stadt mit einer Zunahme des Publikumsverkehrs bzw. einer Verschärfung der Parksituation im Waldstraßenviertel zu rechnen ist. Da auch der ÖPNV in Leipzig nur begrenzt leistungsfähig ist (und die Kapazität wegen fehlender Mittel bzw. städtebaulicher Gegebenheiten in absehbarer Zeit schwerlich gesteigert werden kann) muss eine Entlastung des Viertels durch verbesserte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad willkommen sein.

Parallel zur Bahnlinie verläuft mit dem Heuweg eine wichtige innerstädtische Radverkehrsverbindung (IR III) und an der EÜ Elster besteht eine wichtige Kreuzung zur Parthe-Mulde-Radroute (ebenfalls SachsenNetz Rad).

### **Derzeitige Beschaffenheit Elsterradweg**

Der Elsterradweg unterquert die EÜ Luppe mit einer lichten Höhe von derzeit lediglich ca. 1,93 m. Hier besteht ernsthaft die Gefahr, dass große Personen sich am Kopf oder dem Genick verletzen. In den Plänen ist für die neue Konstruktion keine Höhe angegeben, aus den angegebenen Maßen lässt sich jedoch ableiten, dass auch in Zukunft eine vorschriftsgerechte lichte Höhe von 2,5 m nicht eingehalten wird.

Die Breite des Weges beträgt unterhalb der Brücke > 3,00 m, die Zufahrten sind jedoch lediglich 1,60 -1,80 m breit. Im Bereich der Brücke ist die Fahrbahn zwar asphaltiert, am rechtwinkligen Übergang zum Heuweg/Zufahrt Deponie sind jedoch grobe Kanten von einigen Zentimetern Höhe vorhanden, die in relativ spitzem Winkel überfahren werden müssen. In diesem Bereich ist der Boden sehr uneben.

Auf der Südseite ist am oberen Ende einer kurzen Steigung eine quer(!) zur Fahrtrichtung verlaufende Reihe von Begrenzungssteinen zu passieren. Hier besteht die Gefahr, dass Radfahrende mit Anhängern o.ä. hängen bleiben. Bei Dunkelheit sind sie nur schwer zu erkennen, da keine Reflektoren oder andere auffällige Markierungen angebracht sind.

Auf beiden Seiten der Brücke ist der Bahndamm mit stacheligen Ranken bewachsen, durch die die Sicht stark gehemmt wird. Begegnungsverkehr ist somit erst spät zu erkennen. Beim Ausweichen besteht die Gefahr, sich an den Ranken zu verletzen. In den Sommermonaten dehnt sich der Bewuchs noch weiter aus, so dass Sicht und nutzbare Wegbreite weiter reduziert werden.

Im Vergleich zu der nördlichen bzw. südlichen Fortsetzung des Wegs stellt der Abschnitt an der EÜ ein Nadelöhr sowie eine Gefahrenstelle dar. Wie bereits in dem Erläuterungsbericht festgestellt wurde, entspricht die jetzige Ausführung nicht den geltenden Normen. Mit der Baumaßnahme besteht die Möglichkeit die Defizite zu beheben.

### **Situation Heuweg/Zugang Deponie/Nahleberg**

Die durch das Hochwasser 2013 beschädigte Brücke zur ehem. Deponie Möckern ist derzeit durch eine Schranke gesperrt. Spazierende, per Pedes oder Fahrradsporttreibende, lassen sich dadurch jedoch nicht vom Besuch des Kippengeländes abhalten. Teilweise überwinden sie die Schranke, teilweise haben sie sich neue, unbefestigte oder sogar gefährliche Zugänge (z.B. über die Bahngleise an der EÜ Nahle) erschlossen. An den Trampelpfaden und auf [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) sind die „inoffiziellen“ Wege unter der Luppe und Nahlebrücke zum Kippengelände erkennbar. Ungeachtet der Einschätzung durch die Verwaltung (VI-WA-02653-VSP-01) wird das Gelände also bereits für Naherholungszwecke genutzt. Da die Brücken ca. 100 Jahre Bestand haben werden, sollten diese so errichtet werden, dass auch ohne die Müllbergbrücke eine perspektivische Nutzung des ehemaligen Kippengeländes zu Freizeitzwecken möglich ist.

## **Vorzugsvariante des ADFC Leipzig**

Vorzugsvariante des ADFC sind Bogenbrücken bzw. andere weitgehend stützenfreie Konstruktionen in Verbindung mit einer deutlich größeren Durchfahrtshöhe.

### **Elsterradweg**

Die Bauwerksplanung ist so zu gestalten, dass nach Abschluss der Brückenbauarbeiten eine normgerechte Gestaltung des Elsterradweges ermöglicht wird.

- Der Planfeststellung fehlen Zählungen zum Rad- und Fußverkehrsaufkommen.
- Besonders die zu geringe Durchfahrtshöhe muss beseitigt werden. Nach RASSt 06 und ERA 2010 sind mindestens 2,25 m zzgl. des Sicherheitsraums von 0,25 m erforderlich.
- Eine verbesserte Linienführung sollte bessere Sichtverhältnisse schaffen und ein sicheres Fahren ermöglichen.
- Da es sich um einen Weg des SachsenNetz Rad in Flussnähe handelt, ist die Oberfläche durchgehend auf mindestens 3m Breite zu asphaltieren, bei einem Radschnellweg sogar 4m breit mit separierter Führung des Fußverkehrs.
- Schlussendlich sollten die Begrenzungssteine entfernt werden.

### **Wegeführung Elsterbrücke**

Die von der DB eingebrachte Vorzugsvariante erlaubt nur eine lichte Höhe von 1,80m bis 2 m, trotz Absenkung des Überflutungsbereiches unter der Brücke. Der notwendige lichte Verkehrsraum von 2,50 Höhe ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

### **Wegeführung Luppebrücke Westseite**

Die Mülldeponie ist mittlerweile ein wichtiger Freizeitort und muss auch nach Abriss der Müllbergbrücke nördlich der Luppebrücke erreichbar sein. Bereits heute ist ein Trampelpfad auf der Westseite unter der Luppebrücke ganzjährig in Nutzung. Diesen Weg gilt es mit einer freien Höhe von 2,5 m und in einer Breite von 3 m in Asphalt herzustellen.

### **Wegeführung Nahlebrücke**

Unter der Nahlebrücke befinden sich bereits heute zwei Wege. Unter der westlichen Nahlebrücke findet vor allem Fußverkehr in Richtung „Königseiche“ (Nord) und „verschlossenem Holz“ (Süd) statt. Nicht selten werden an dieser Stelle die Bahnanlagen gequert.

An der Ostseite der Nahlebrücke gibt es einen wichtigen Zugang vom westlichen Heuweg (Leutzsch) zur Mülldeponie (Nahleberg). Beide Wege sind gut vor Ort als Trampelpfade sichtbar und auch bei [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) verzeichnet.

Da es für diese Wege einen hohen Bedarf gibt, sind diese entsprechend gut nutzbar anzulegen. Der ADFC regt an, den östlichen Weg zum Nahleberg als Radweg in Asphaltbauweise, 3m breit, bei einer lichten Höhe von > 2,50m auszubauen.

### **Heuweg**

Der Heuweg ist eine wichtige Wegeverbindung zwischen Leutzsch und Möckern/Gohlis. Auf Grund seiner Einordnung als IR III ist eine durchgehende Asphaltierung auf einer Breite von > 3m angemessen, zumal es keine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr gibt. Der Abschnitt zwischen Nahlesteg und Heuwegbrücke sollte daher nicht auf 2,50 m wieder hergestellt werden, sondern auf 3m Breite erweitert werden, sodass ein zügiges, sicheres und bequemes Radfahren ohne Gefährdung der Zufußgehenden ermöglicht wird.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Waack  
Vorsitzender des ADFC Leipzig e.V.