

ADFC Leipzig e.V. Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

Oberbürgermeister
Burkhard Jung
Stadt Leipzig
04109 Leipzig

Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

27.06.2018

-

Öffnungszeiten:
Di. und 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
Linien 10, 11

Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben „Änderung der Eisenbahn- überführung Weiße Elster, EÜ Luppe und EÜ Nahle der Strecke 6367“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Jung,

wir bitten Sie, zu den Eisenbahnbrücken über die Weiße Elster, Luppe und Nahle die bisherige Position der Leipziger Verwaltung im Planfeststellungsverfahren zu überprüfen. Eine Diskussion oder gar Abstimmung möglicher Brückenvarianten fand weder in den Fachausschüssen noch im Stadtrat statt.

Die geplanten Brücken bieten für unterschiedliche Belange zu wenig Raum: Sie schränken die Wege-Infrastruktur unnötig ein und lassen keine Reserven für die Leipziger Gewässer- und Auenentwicklung. Nach unserer Einschätzung müssen die EÜ Elster und EÜ Luppe deutlich höher und die EÜ Nahle breiter ausgeführt werden. Zudem sind die zahlreichen Pfeiler zu hinterfragen und die funktionale, freitragende Vorzugsvariante erneut zu prüfen.

Wir empfehlen Ihnen, im Verfahren gerade noch rechtzeitig, die Leipziger Interessen zu wahren und dabei die langfristigen Aspekte der Gewässer- und Auenentwicklung und Daseinsvorsorge bei der wasserrechtlichen Genehmigung im Blick zu haben. Erforderlichenfalls können Vereinbarungen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) geschlossen werden. Dass das nicht zwangsläufig mit hohen Kosten für die Stadt Leipzig verbunden sein muss, zeigen andere Vorhaben: Bei der aktuellen Aufweitung der EÜ Dieskastraße beträgt der städtische Eigenanteil 0 €.

Die wesentlichen Fakten fassen wir nachfolgend zusammen. In den beigefügten, gemeinsamen Stellungnahmen von ADFC Leipzig, BUND Leipzig und Ökolöwe Umweltbund Leipzig sind sie detailliert dargelegt.

EÜ Weiße Elster

Die Brücken-Unterkante wird 45 cm abgesenkt. Eine reguläre Ausbildung des vorhandenen, bereits jetzt knappen Radweges ist damit unmöglich geworden. Über dem Fluss kommt die Brücke sogar 70 cm tiefer und lässt über dem mittleren Wasserspiegel nur noch 1.90 m Platz. Da keine zwingenden bau- oder bahntechnischen Gründe vorliegen, bleibt unklar warum und auf welcher rechtlichen Grundlage die DB und die Stadt Leipzig das vorhandene Lichtraumprofil und die einschlägigen Vorschriften für die Anlage von Radverkehrsanlagen derart unterschreiten.

EÜ Luppe

Auch für diesen Hauptabfluss ist eine höhere Brückenlage dringend anzuraten. Nur so eröffnen sich Reserven beim Hochwasserschutz und Gestaltungsräume zur Gewässerrenaturierung und Biotopentwicklung. Die Gewässerlandschaft könnte künftig stärker in den Fokus rücken und der für die touristische Entwicklung wichtige Elsterradweg seiner Bedeutung angemessen ausgebildet werden. Zudem ist eine notwendige Zuwegung zur ehemaligen Mülldeponie (Naherholung) von Möckern aus bisher nicht eingeordnet.

EÜ Nahle

Diese Brücke orientiert sich nur am Hochwasserabfluss der kanalisierten Nahle im IST-Zustand. Für eine künftige ökologische Gewässer- und Auenentwicklung ist ein deutlich breiteres und höher liegendes Flussbett notwendig. Bereits im Projekt "Lebendige Luppe" (Wasserzufuhr in die Aue) ist erkennbar, dass die geplante Brücke in Höhe oder Breite deutlich zulegen muss. Gewässer begleitende Wege unter der Bahn sind bisher nicht vorgesehen, jedoch stark nachgefragt, v.a. als Zuwegung zu dem zunehmend der Naherholung dienenden Deponieberg von Leutzscher Seite.

Bauweise

Großzügige Brücken mit wenigen Stützen bieten Flüssen Raum und bei Hochwasser weniger Angriffspunkte. Sie sind Stand der Technik, kostengünstig und ohne kritische Bauzustände hinsichtlich Hochwasserschutz zu errichten. Entsprechende Stabbogenbrücken waren nach unserer Kenntnis die ursprüngliche Vorzugsvariante der DB.

Mit Verweis auf den Denkmalschutz sind jetzt allerdings Beton-Balkenbrücken mit zahlreichen Stützpfählern (Abstand 15 m) geplant, die nach unserem Eindruck wenig Bezug zu den historischen, offenen Stahlbrücken aufweisen. Durch die höhere Brückenlage und dem vier Meter hohen Schutzzaun wird der bisher freie Blick über die Brücken stark eingeschränkt. Freitragende Bogenkonstruktionen sind diesbezüglich nicht nachteiliger und damit auch gestalterisch eine Alternative mit klaren funktionalen Vorteilen.

Beim Erörterungstermin (21.06.2017) hat die Landesdirektion die Stadt Leipzig aufgefordert, den unserer Meinung nach anfechtbaren Denkmalschutz für den Ersatzneubau zu prüfen, um die Variantenabwägung wieder zu öffnen. Offenbar blieb diese Aufforderung erfolglos, denn auch bei der vorliegenden 2. Planänderung (05.06.2018) gibt es keinerlei Verbesserungen bei den Lichtraumprofilen unter den Brücken. Es wurde lediglich die Bauhöhe der Brücken vergrößert. Die hydraulischen

Nachweise zum Bauzustand zeigen, dass die Neubaupfeiler nur mit erheblichen Zusatzmaßnahmen hochwassersicher errichtet werden können. Daran ist auch ablesbar, dass auch die neuen Bauwerke wenig Reserven hinsichtlich Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz bieten.

Vorschlag

Um die Brückenfunktionen langfristig zu sichern, sollten die Lichtraumprofile unter den Brücken zumindest folgendermaßen vergrößert werden:

EÜ Elster: keine Unterschreitung des Bestandes, d.h. 45...70 cm höher als geplant

EÜ Luppe: 25...50 cm höher als geplant

EÜ Nahle: Verbreiterung um 15 m sowie Erhöhung, sofern bahntechnisch möglich

Bei einer noch höheren Trassierung würden die funktionalen und gestalterischen Aspekte weiter gewinnen. Höhere Bahndämme sind in diesem Streckenabschnitt städtebaulich und ökologisch unproblematisch.

Anstelle der Balkenbrücken schlagen wir jeweils Stabbogenbrücken mit gleicher Stützweite (60 m) und damit einheitlichem Erscheinungsbild vor. Die EÜ Nahle würde damit breiter als bisher geplant (47 m). Die EÜ Luppe bekäme zusätzlich Vorlandfelder, um die geplante Gesamtbreite von 107 m zu erreichen. Die niedrigere Fahrbahnhöhe bei Stabbogenbrücken käme einem verbesserten Lichtraumprofil zugute.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie sich für eine Berücksichtigung unserer Vorschläge im weiteren Verfahren einsetzen würden, um eine langfristig akzeptable Lösung für diesen sensiblen Bereich am Schnittpunkt von Gewässer- und Auenentwicklung, Hochwasserschutz, Eisenbahn- und Radverkehr zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Waack

Vorsitzender des ADFC Leipzig

Anlage:

Stellungnahme des ADFC Leipzig, BUND Sachsen und Ökolöwe Umweltbund Leipzig vom 22.06.2018