

Planfeststellungsverfahren
der DB Netz AG
zur Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart –
Nürnberg – Leipzig/Dresden (NBL),
Chemnitz Hbf (a) – Chemnitz-Kappel (a)

PBUA Sondersitzung am 23.03.2016



Zuständigkeiten

Vorhabenträger

Vorhabenträger sind die DB Netz AG und die DB Station & Service AG.

Die Unterlage wurde erstellt durch die:

DB Netz AG

Regionalbereich Südost

Großprojekte [I.NG-SO-S]

Ammonstraße 8

01069 Dresden

Planfeststellungsbehörde

Die zuständige Planfeststellungsbehörde für das Vorhaben ist das:

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden

August-Bebel-Straße 10

01219 Dresden

Anhörungsbehörde

Die zuständige Anhörungsbehörde für das Vorhaben ist die:

Landesdirektion Sachsen

Altchemnitzer Straße 41

09120 Chemnitz

Zielstellung seitens der DB AG

Ohne eine Sanierung der Strecke wäre diese in naher Zukunft nicht mehr befahrbar.

- Durch Ausbau und Ertüchtigung der Strecke wird die **Verfügbarkeit der Infrastruktur verbessert und langfristig gewährleistet**.
- Durch geeignete Maßnahmen wird **mobilitätseingeschränkten Fahrgästen** Benutzung der Züge ermöglicht.
- Durch Optimierung der Linienführung und durch Anpassung der Strecke für NeiTech-Züge wird eine **Verkürzung der Fahrzeit** im Vergleich zur Ist-Zustand erreicht. Damit wird eine **Steigerung der Beförderungsqualität** erreicht.
- **Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit** des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Eisenbahn

Standpunkt der Stadt:

Die oben genannten Zielstellungen der DB AG sind auch mit Erhalt der vorhandenen Brücken erreichbar.

Betriebsprogramm und zukünftiges Geschwindigkeitsniveau

Für die geplanten Maßnahmen wurde das Betriebsprogramm 2025 zu Grunde gelegt.

Zug-Kategorie	Anzahl		max. Geschwindigkeit [km/h]
	Tag	Nacht	
RV-ET (Personenverkehr, 1x14 Achsen)	72	8	160
RV-ET (Personenverkehr, 2x10 Achsen)	40	4	160
IC (Personenverkehr)	14	2	160
GZ-E (Güterverkehr)	4	8	120

Tab.1: Prognose 2025 für Strecke 6258 Abschnitt Chemnitz Hbf. - Chemnitz-Kappel

Nach Sanierung kann die Strecke mit folgenden Geschwindigkeiten befahren werden (N = Neigetechnik):

Hbf. bis EÜ Augustusburger Straße (ca. km 80,670)	max v = 80 km/h	max vN = 100 km/h
Ausbaustrecke (ca. km 80,670 – ca. km 83,102)	max v = 90 km/h	max vN = 120 km/h
Derzeitige Langsamfahrstellen:		
- Brücke Augustusburger Straße	max v = 30 km/h	
- Brücke Reichenhainer Straße	max v = 50 km/h	
Ab Chemnitz Mitte (ca. km 83,102)	ve = 120 km/h	veN = 160 km/h

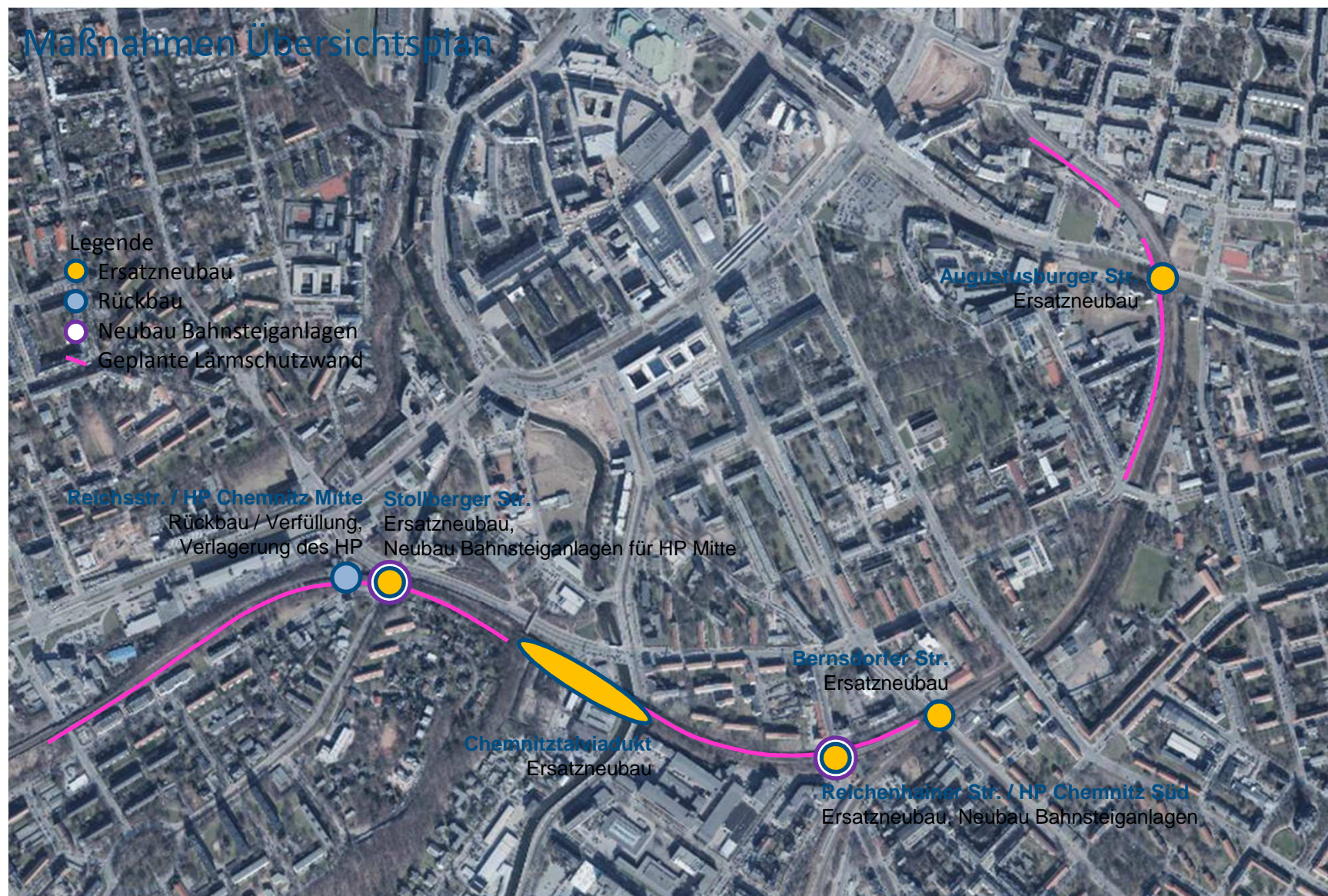
Vorhabengegenstand

- Umbau und Erneuerung des Streckenabschnittes Chemnitz Hbf bis Chemnitz-Kappel einschließlich der Sanierung bzw. Erneuerung der Ingenieurbauwerke, Lärmvorsorgemaßnahmen, Erneuerung der Oberleitungsanlagen, oberbau- und tiefbauseitige Erneuerung, Freischnitt und Böschungsberäumung, Erneuerung der LST- und 50 Hz-Anlagen
- Gesamtlänge des Streckenabschnittes: 2 800 m
- Geplanter Durchführungszeitraum: 2018 bis 2022

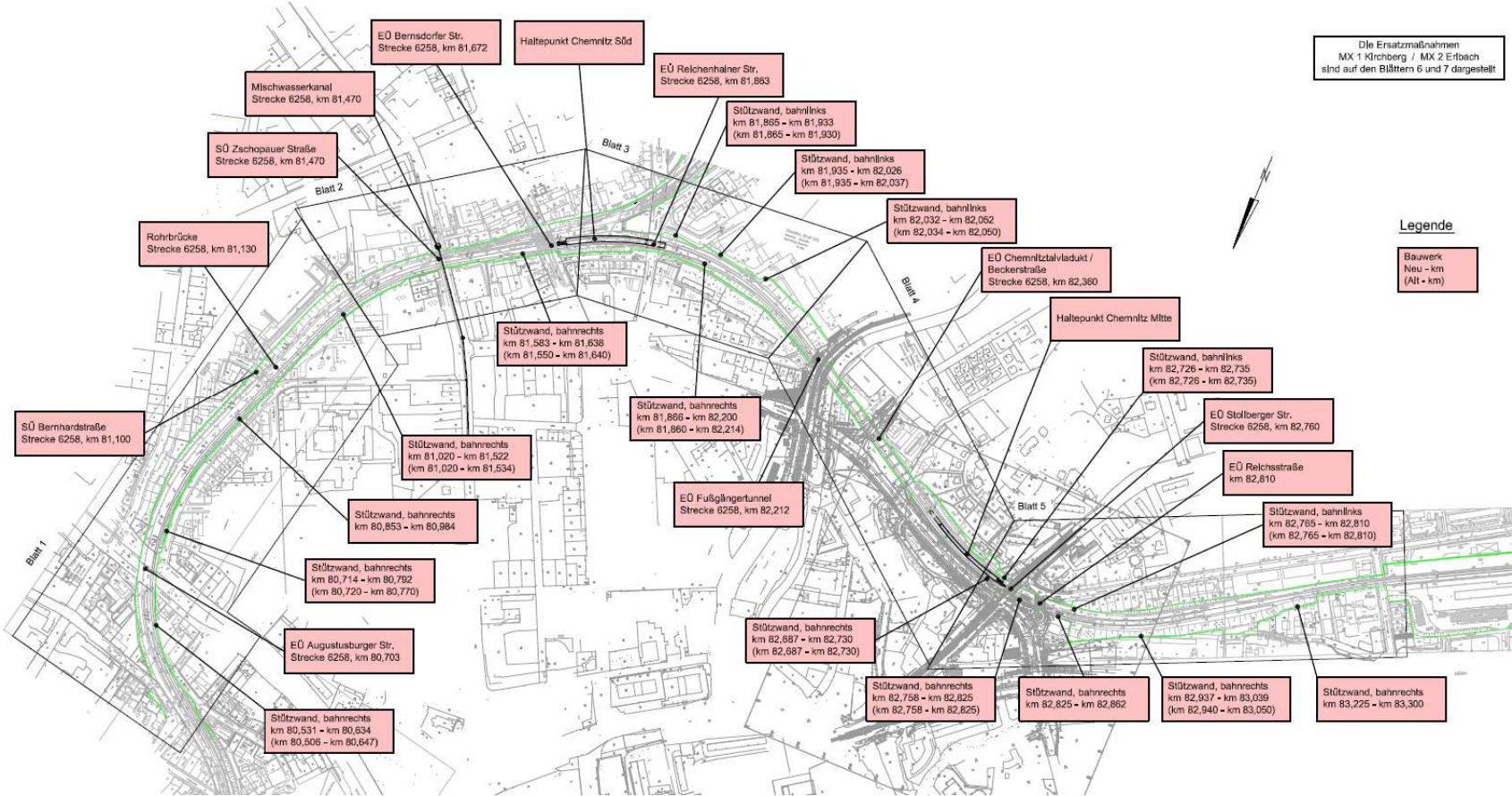
Maßnahmenswerpunkte

- Ersatzneubau der Eisenbahnüberführungen Augustusburger Str., Bernsdorfer Str., Reichenhainer Str. , Chemnitztalviadukt, Stollberger Str.
- Rückbau der Eisenbahnüberführung Reichsstraße
- Erneuerung der Haltepunkte Chemnitz-Süd und Chemnitz- Mitte
- Erneuerung und Instandsetzung von Stützwänden
- Durchführung von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Maßnahmen Übersichtsplan

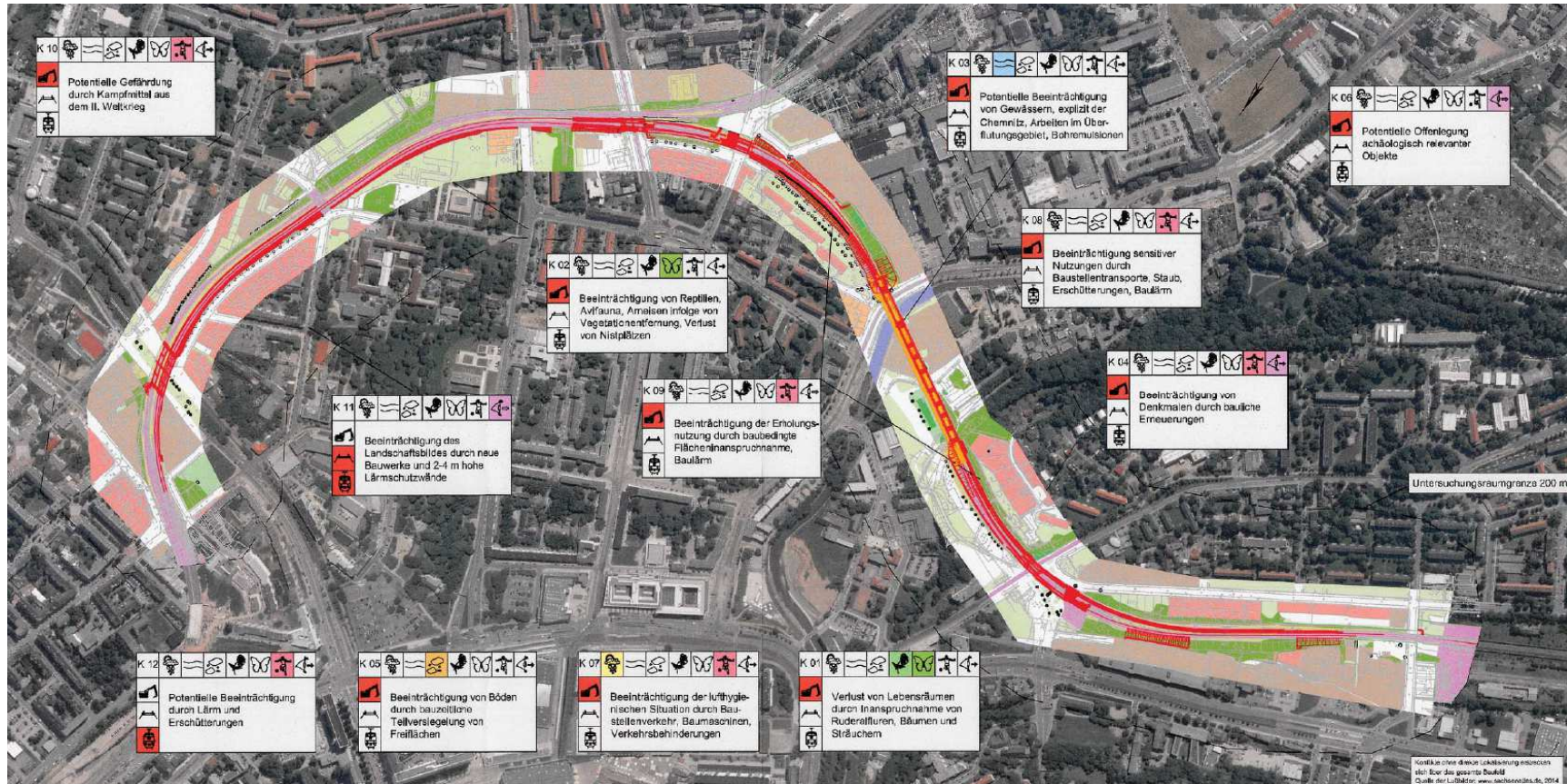


Bauwerksübersicht



Konfliktplan

> Zusammenfassender Auszug aus der Umweltverträglichkeitsstudie



Bewertung der Stadt

- Die erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter bedingt durch die Rodung des wertvollen Strauch- und Baumbestandes auch außerhalb des bahneigenen Geländes auf städtischen und privaten Flächen ist durch einen adäquaten Ausgleich weitgehend am Ort des Eingriffs in der Planung und Umsetzung zu berücksichtigen
- Die Maßnahmen des LBP sind um weitere konkrete Baum- und Strauchpflanzungen am Ort der Eingriffe zu ergänzen.
- Die Betroffenheit des Bodens ist nicht ausreichend erfasst. Nach der baubedingten Verdichtung ist eine Tiefenlockerung durchzuführen und die Vegetation ist wiederherzustellen. Die Gehölzflächen sind wieder anzulegen. Rasenansaat reicht nicht aus.
- Alternativvarianten , die den Erhalt der Brücken vorsehen, sind in den Unterlagen nicht enthalten. Das Schutzgut „ Landschaftsbild“ wird durch den Abriss der denkmalgeschützten Brücken und den geplanten Ersatz durch Neubauten erheblich gestört. Bedingt durch den Abriss werden auch Lebensräume der dort vorkommenden Tierarten zerstört. Die denkmalgeschützten Brückenbauwerke sind zu erhalten.

EÜ Augustusburger Straße | Bestand

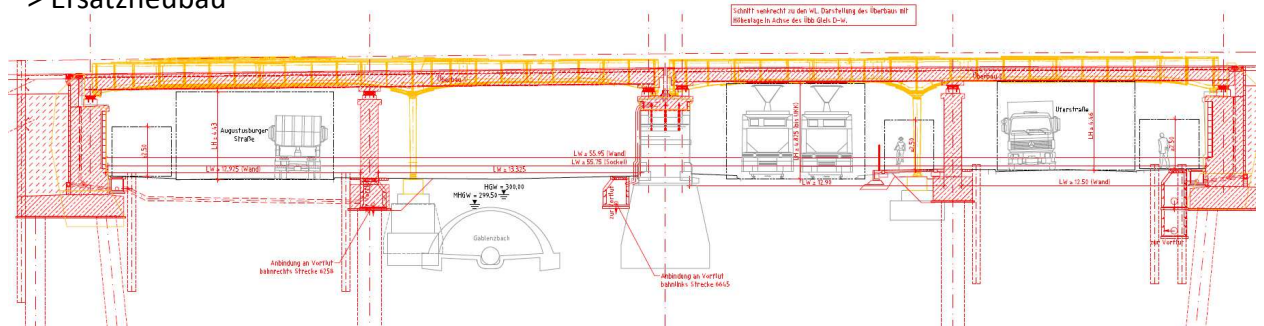
- Denkmalgeschützte Brücke aus dem Jahr 1904
- Auf Grund ihrer Lage im Grünzug Augustusburger Straße-Gablenzbach ist sie weithin sichtbar und besitzt eine große stadträumliche Bedeutung.



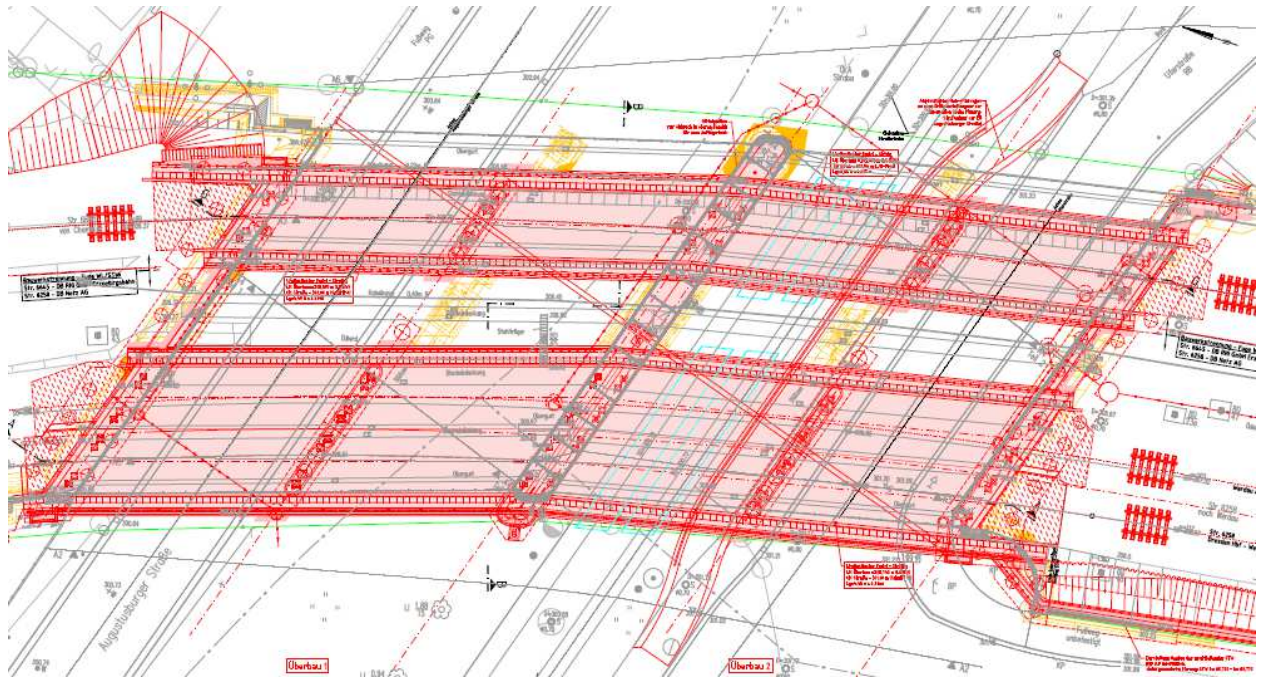
EÜ Augustusburger Straße | Planung



> Ersatzneubau



> Schnitt



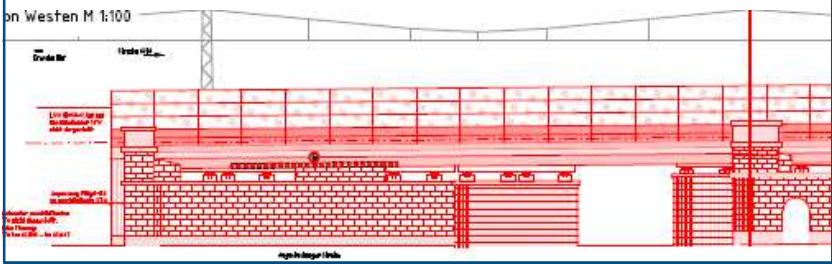
> Grundriss

- Bestand
- Neubau
- Abbruch / Rückbau
- Bahngrenze

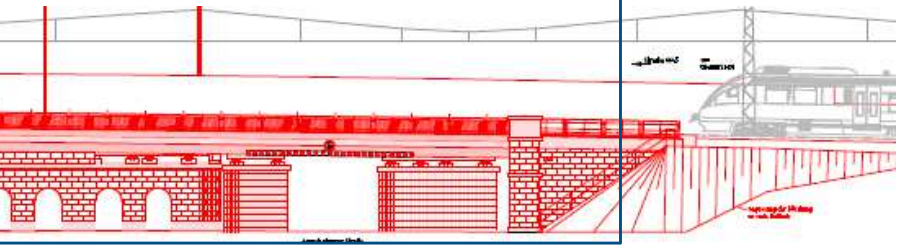
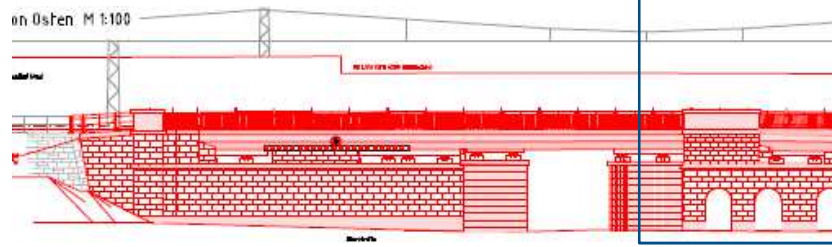
EÜ Augustusburger Straße | Planung



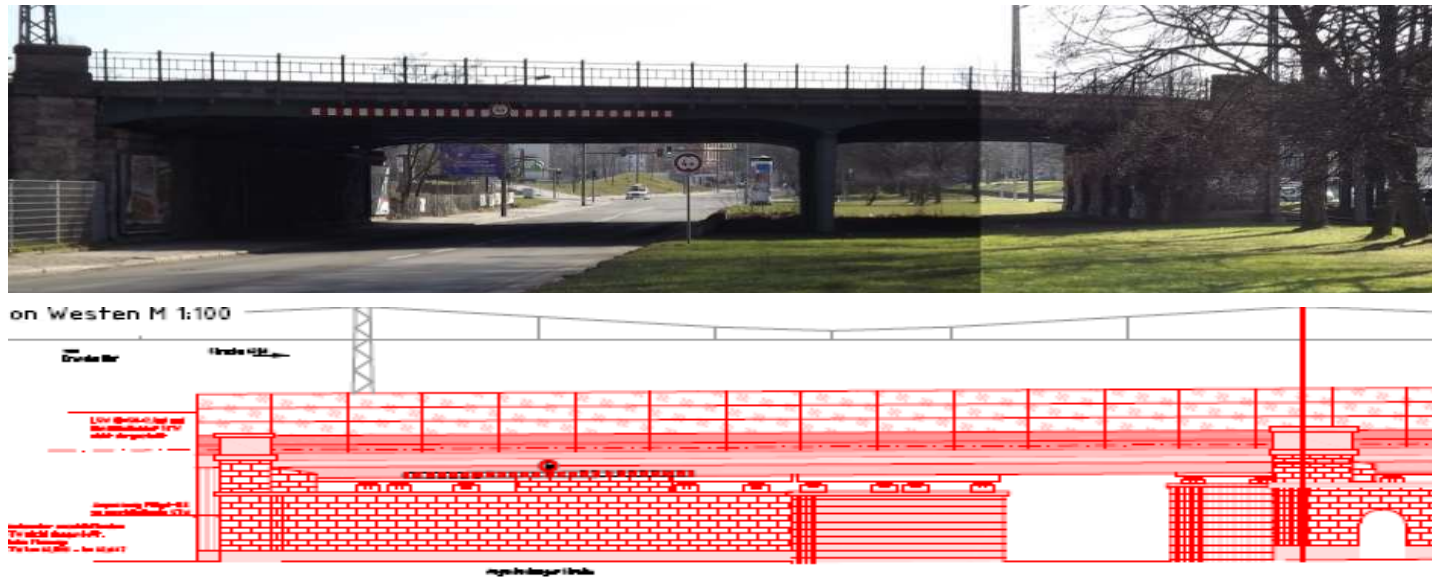
> Ansicht von Westen



Ansicht von Osten <



EÜ Augustusburger Straße | Bewertung der Stadt



- Bei dem vorgesehenen Neubau geht die filigrane Wirkung verloren. Es ergibt sich eine optische Barriere für den stadtstrukturell wichtigen Grünzug.
- Durch die aufgesetzten Lärmschutzwände wird diese Wirkung noch verstärkt werden.
- Seitens der Stadt wird ein Erhalt der Brücke gefordert.
- Bei nachgewiesenem erforderlichen Ersatzneubau wird eine filigrane Stahlbrücke gefordert.
- Der Lärmschutz ist zwingend transparent auszuführen.
- Detailforderungen seitens des Tiefbauamtes und des Grünflächenamtes zur Bauausführung im Umfeld.

EÜ Bernsdorfer Straße

> Bestand – kein Denkmalschutz



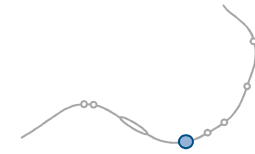
> Planung – Ersatz der Brücke durch einen Neubau



Bewertung der Stadt : Befürwortung

- Die öffentlichen Verkehrsflächen unter diesem Bauwerk werden gegenwärtig in einer koordinierten Maßnahme von CVAG/ ESC/ eins energie und Tiefbauamt Chemnitz umgestaltet.
- Eine Abstimmung der DB AG mit den o. g. Vorhabenträgern ist zwingend notwendig.

EÜ Reichenhainer Straße | Bestand

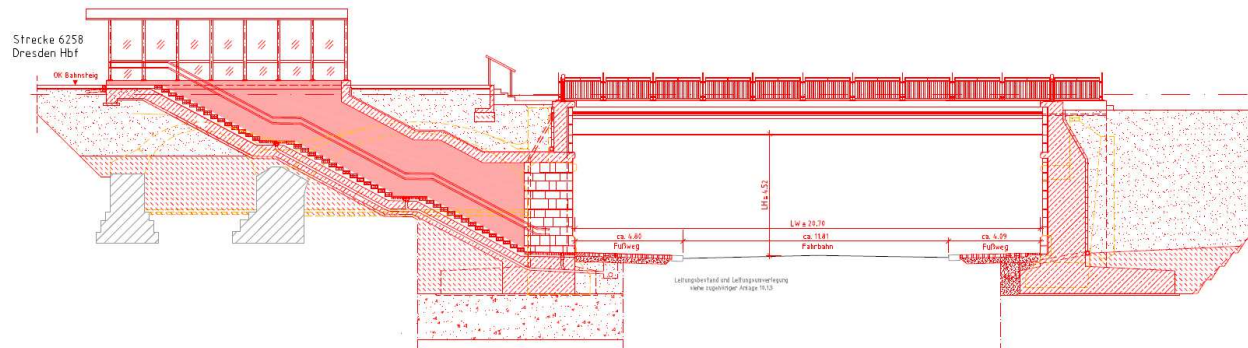
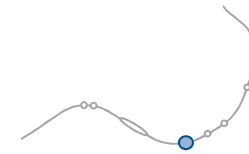


- Denkmalgeschützte Brücke aus dem Jahr 1909
- Die Eisenbahnbrücke über die Reichenhainer Straße bildet mit dem Bahnhofsgebäude Südbahnhof und den Bahnsteiganlagen mit historischer Überdachung ein anspruchsvolles Ensemble von hoher städtebaulicher Wertigkeit.



EÜ Reichenhainer Straße | Planung

> Ersatzneubau, Neubau Bahnsteiganlagen



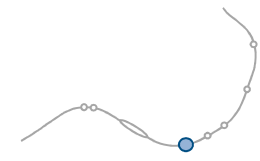
> Schnitt



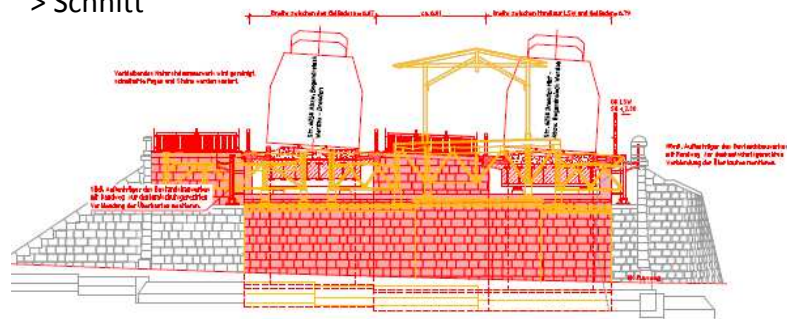
> Grundriss

- Bestand
- Neubau
- Abbruch / Rückbau
- Bahngrenze

EÜ Reichenhainer Straße

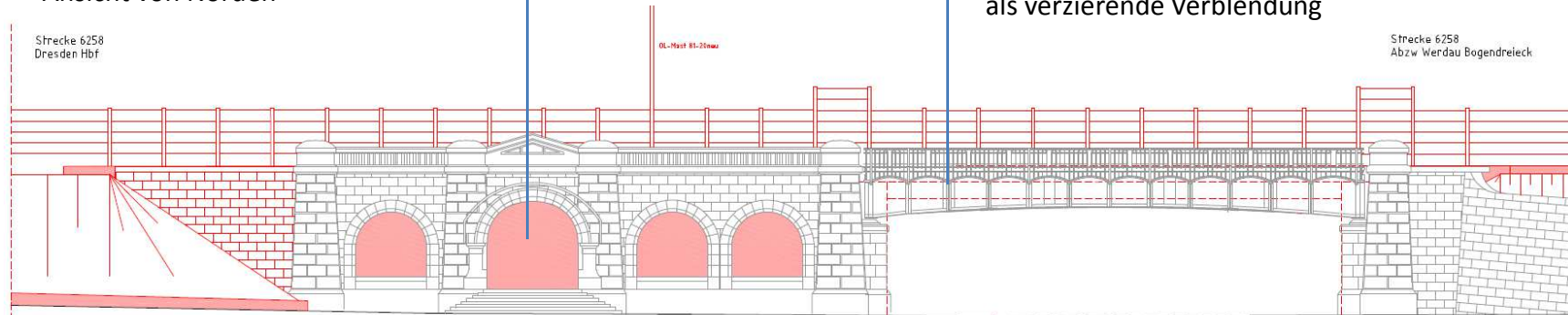


> Schnitt



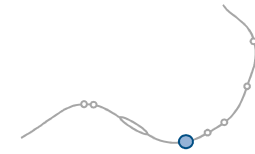
> Zugang von Südbahnstraße: „Öffnungen zum Empfangsgebäude werden vermauert und abdichtet.“

> Ansicht von Norden



> Erhalt der historischen Elemente als verzierende Verblendung

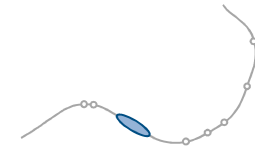
EÜ Reichenhainer Straße | Bewertung der Stadt



- Der Erhalt der Brücke wird gefordert.
- Bei nachgewiesenem erforderlichen Ersatzneubau wird die Aufnahme historischer Elemente als verzierende Verblendung als Gestaltungsansatz positiv bewertet, ebenso der Einsatz des filigranen Geländers vor der Lärmschutzwand.
- Die Verfüllung der Bahnhofshalle wird aus denkmalpflegerischer sowie städtebaulich-funktioneller Sicht nicht unterstützt. Eine alternative Nutzung der Räumlichkeiten wird zu einer Belebung des Auftaktbereiches zum Uni-Campus beitragen.
- Der vorgesehene Lärmschutz muss in gestalterisch ansprechender Form erfolgen.
- Bezüglich der Belange des Tiefbauamtes ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Reichenhainer Straße zwingend eine Abstimmung der DB AG mit dem Tiefbauamt notwendig.



Chemnitztalviadukt | Bestand

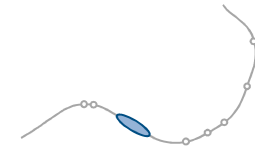


- Denkmalgeschützte Brücke aus dem Jahr 1904-1908
- Die stadträumliche Situation wird ganz entscheidend vom Chemnitztalviadukt bestimmt. Die Kombination von starkfrequentierter Haupteinfallstraße mit Straßenbahntrasse, parallel fließender Chemnitz und auslaufendem Gelände bis zum Stadtpark sowie die Lage in einer langgezogenen Kurve schaffen eine einzigartige Kulisse von urbaner und individueller Qualität.
- Die Gesamtlänge der Brücke beträgt ca. 275m. Die Gesamtbreite der Brücke zwischen den Geländern beträgt 17,5m.

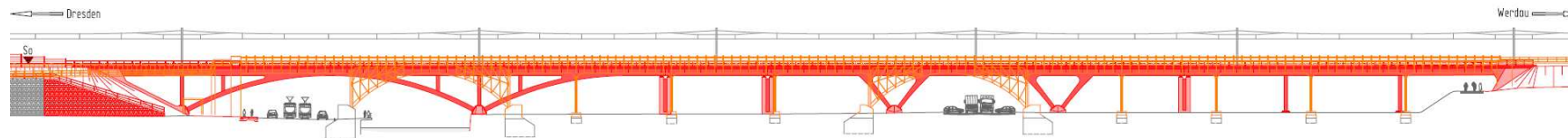


Chemnitztalviadukt I Planung

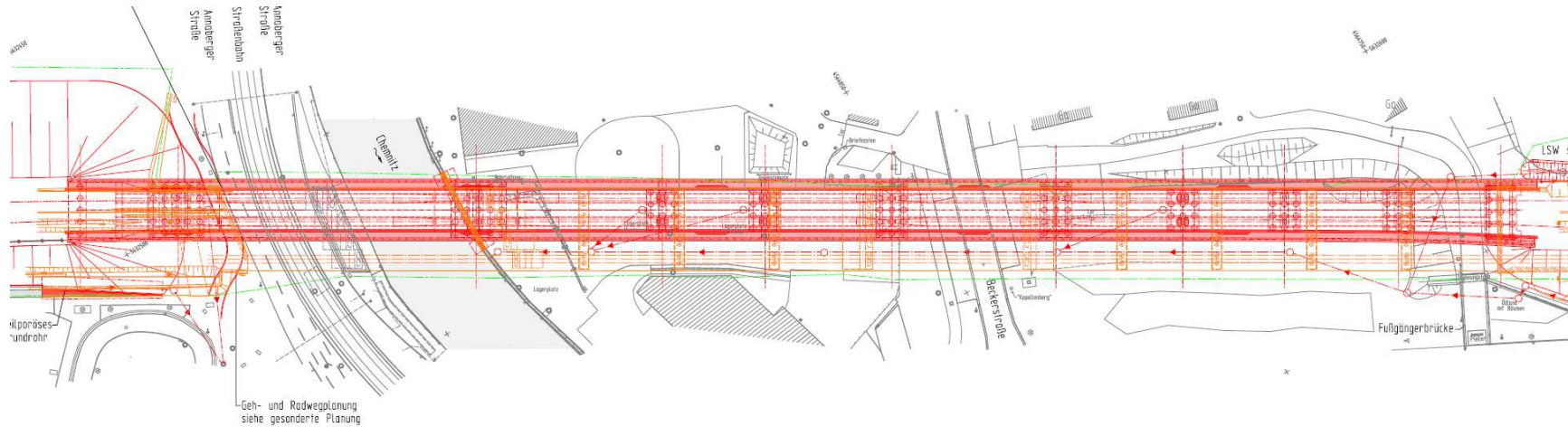
> Ersatzneubau



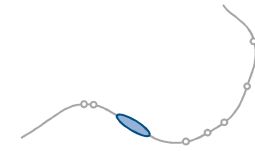
> Ansicht von Norden



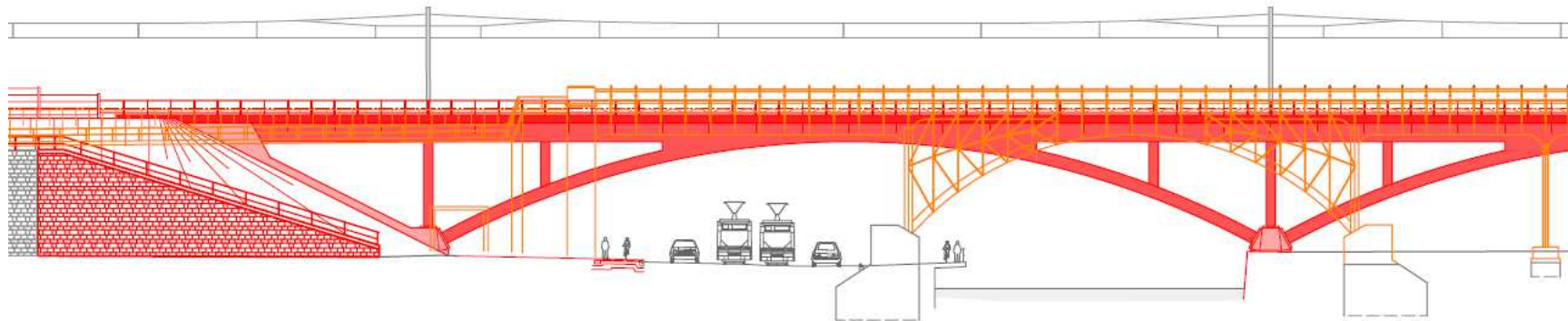
> Draufsicht



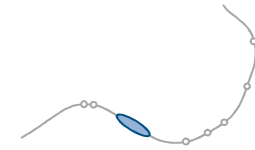
Chemnitztalviadukt | Planung



> Ansicht im Detail / Abschnitt über Annaberger Straße und Chemnitz



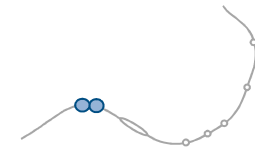
Chemnitztalviadukt | Bewertung der Stadt



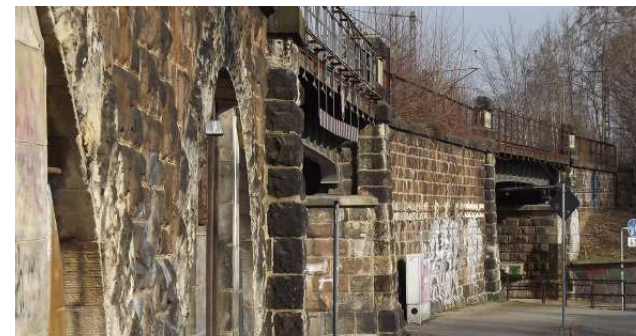
- Aus städtebaulicher Sicht muss das Baudenkmal zwingend erhalten werden.
- Unter Beachtung der aktuellen Erkenntnissen zu den technischen Sanierungsmöglichkeiten und der unzureichenden Abwägung zwischen Bestandserhalt und Neubau stimmt die Stadt Chemnitz dem Abbruch und Neubau des Chemnitztalviaduktes nicht zu:
 1. Eine Instandsetzungsstatik, die den erforderlichen Ertüchtigungsumfang realitätsnah ermittelt und als Grundlage für eine belastbare Kostenprognose dienen kann, wurde noch nicht erarbeitet. Die Stadt geht davon aus, dass diese den Umfang der erforderlichen Interventionen gegenüber dem vorgelegten Verstärkungskonzept signifikant reduzieren wird.
 2. Das vorgelegte Verstärkungskonzept stellt ein Worst-Case-Szenario dar, das in diesem Umfang weder technisch erforderlich noch denkmalpflegerisch tolerierbar ist, aber hohe Kosten generiert.
 3. Die Belastbarkeit der für den Neubau bzw. den Erhalt ermittelten Kostendarstellung muss in Frage gestellt werden:
 - **Kosten Neubau:** laut DB 12,3 Mio. € laut Stadt ca. 18,6 bis 24,4 Mio. €
 - **Kosten für Erhalt:** laut DB 20,3 Mio. € laut Stadt ca. 17 bis 18 Mio. €
- Die stadträumliche Situation wird ganz entscheidend vom Chemnitztalviadukt bestimmt. Die Kombination von starkfrequentierter Haupteinfallstraße mit Straßenbahntrasse als Bestandteil des Chemnitzer Modells, parallel fließender Chemnitz und auslaufendem Gelände bis zum Stadtpark sowie die Lage in einer langgezogenen Kurve schaffen eine einzigartige Kulisse von urbaner und individueller Qualität.
- Eine Zustimmung zum Abbruch dieser wahrlich prägenden Brückenarchitektur ist aus denkmalschutzrechtlichen Gründen zu versagen und auch aus fachlicher Sicht nicht begründbar.

Fazit: Zu einem Erhalt des historischen Brückenbauwerkes gibt es keine Alternative !!!

EÜ Stollberger Straße und Reichsstraße | Bestand

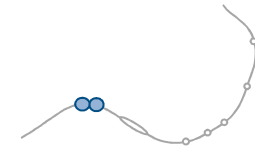


- Denkmalgeschützte Brücken aus den Jahren 1904 (EÜ Reichsstraße) und 1909 (EÜ Stollberger Straße)
- Die stadträumliche Situation wird maßgeblich durch den Kreuzungsbereich bedeutender Straßen wie der Reichsstraße und der Stollberger Straße mit Straßenbahntrasse bestimmt und wird abgerundet durch das Ensemble mit dem ehemaligen Bahnhofsgebäude Bahnhof Mitte in der Formensprache des Jugendstils. Somit wird auch bei diesen Brückenbauwerken ein hoher gestalterischer Anspruch begründet.



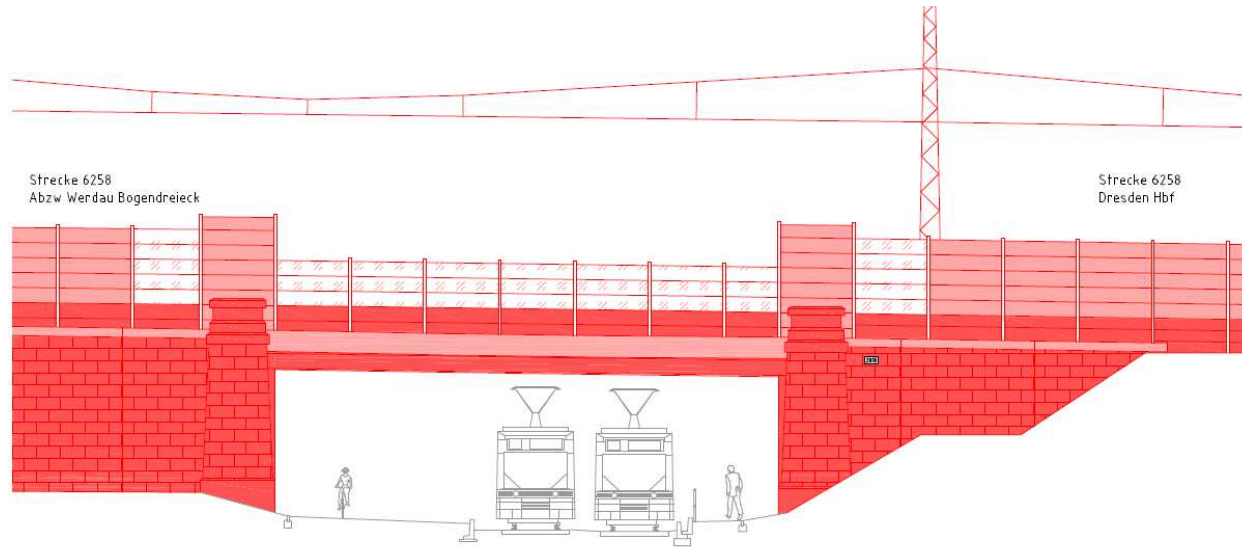
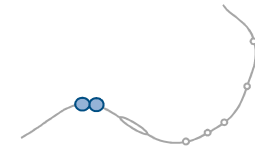
EÜ Stollberger Straße I Planung

- Stollberger Straße: Ersatzneubau, Neubau einschließlich Verlagerung des Haltepunktes Chemnitz Mitte.



> Draufsicht

EÜ Stollberger Straße und Reichsstraße | Planung

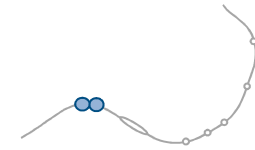


> Ansicht Stollberger Straße

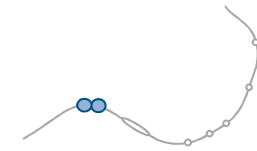


EÜ Reichsstraße | Planung

- Reichsstraße: Die EÜ wird ersatzlos zurückgebaut und durch einen mittels Stützwänden eingefassten Damm ersetzt.



EÜ Stollberger Straße und Reichsstraße | Bewertung



➤ Eisenbahnüberführung Stollberger Straße

- Der Erhalt der denkmalgeschützten Brücke wird favorisiert.
- Bei einem Ersatzneubau sind die Natursteinverkleidungen zu erhalten. In gleicher Weise wie bei der Brücke über die Reichenhainer Straße wird aus städtegestalterischer Sicht der Einsatz historischer Elemente für erforderlich gehalten. Die Schallschutzwand ist zwingend in transparenter Form mit davorgesetztem Geländer auszuführen.
- Weitere Detailforderungen seitens des Tiefbauamtes.

➤ Eisenbahnüberführung Reichsstraße

- Das Brückenbauwerk wird verfüllt, dabei ist die historische Natursteinverkleidung bis zum ehemaligen Bahnhofsgebäude Bahnhof Mitte heranzuführen.
- Auf Grund der Verfüllung ist die Errichtung einer neuen Zufahrt zum Parkplatz erforderlich.
- Weitere Detailforderungen seitens des Tiefbauamtes.



Fazit

- Grundsätzlich wird eine Ertüchtigung der Bahntrasse im städtischen Bogenverlauf durch die Stadt Chemnitz als zwingend angesehen und außerordentlich begrüßt.
- Diese Maßnahme stellt einen unverzichtbaren Beitrag zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region dar.
- **Sollte das Vorhaben jedoch ausschließlich in der vorliegenden Planung realisiert werden, wird das Stadtbild - wie beschrieben - nachhaltig beeinträchtigt und in Teilbereichen stark beschädigt.**
- **Daher stimmt die Stadt Chemnitz der vorliegenden Planung nicht zu!**