

Name:

Straße:

PLZ/Wohnort:

**An die
Landesdirektion Sachsen
Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz**

Abriss Viadukt Chemnitz - Einwendung gegen Planfeststellungsverfahren

„ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden (NBL), Chemnitz Hbf (a) – Chemnitz-Kappel (a), Strecke 6258, km 80,500 – km 83,300“

Einwendung

In Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im o.g. Planfeststellungsverfahren erhebe ich als persönlich Betroffener folgende Einwände gegen den Abriss der folgenden denkmalgeschützten Brücken im Chemnitzer Bahnbogen (Strecke 6258, km 80,500 – km 83,300):

1. Viadukt über die Annaberger Straße, Beckerstraße und den Chemnitz-Fluss
2. Eisenbahnüberführung Augustusburger Straße
3. Eisenbahnüberführung Reichenhainer Straße (Südbahnhof)
4. Eisenbahnüberführung Stollberger Straße
5. Eisenbahnüberführung Reichsstraße (Bahnhof Mitte)

Als Einwohner der Stadt Chemnitz lehne ich den Abriss der oben genannten denkmalgeschützten Brücken im Chemnitzer Bahnbogen ab, da der Abriss mich in meinen Rechten verletzt.

Betroffenheit

Als Einwohner der Stadt Chemnitz bin ich durch den Abriss der denkmalgeschützten Brücken mittelbar betroffen. Als Bürger der Stadt identifiziere ich mich mit der Geschichte der Stadt, ihren Wahrzeichen und Denkmälern. Damit entstehen Heimatverbundenheit und Bürgersinn, die einen wesentlichen Teil meiner Lebensqualität ausmachen. Der Verlust des Viaduktes und der kleineren denkmalgeschützten Brücken im Bahnbogen hätte deshalb eine gravierende Verschlechterung meiner Lebensqualität zur Folge.

Der Erhalt unseres kulturellen Erbes ist von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung. Deshalb ist der Denkmalschutz eine Angelegenheit, die im öffentlichen Interesse liegt und alle Bürger des Landes, und nicht nur die Einwohner von Chemnitz, betrifft.

Begründung der Einwendung

Der Viadukt ist ein stadtbildprägendes Denkmal. Der Denkmalcharakter resultiert nicht allein aus der Funktion des historischen Viaduktes im Ensemble der Industriebauten aus der Gründerzeit entlang der Annaberger- und Beckerstraße. Er stellt auch aus konstruktiver Hinsicht eine einmalige Lösung dar (Kombination von Fachwerkbögen und Durchlauf-Balkenträgern, Lagerlösungen, Gestaltung des Bogen-Fachwerkes etc.).

Erbaut 1902 und 1903 durch die Königin-Marien-Hütte in Cainsdorf/Zwickau repräsentiert der Viadukt den Kenntnisstand der damaligen Brückenbauer in Sachsen, mit eindeutigen Beziehungen zu anderen herausragenden Eisen- und Stahl-Bauwerken, die durch die Marienhütte realisiert wurden, so. z.B. auch das „Blaue Wunder“ in Dresden.

In dem einmaligen städtebaulichen Ensemble bestehend aus Fluss, Straßen, Eisenbahn, Industriebauten, Wohnbebauung und Grünanlagen ist das Viadukt ein zentrales Element.

Der Viadukt hat deshalb überregional Aufmerksamkeit erlangt und besitzt nicht nur eine unschätzbare Bedeutung für das Chemnitzer Stadtbild sondern auch überregionalen Denkmalcharakter.

Nach meiner Ansicht sollten deshalb alle Möglichkeiten zu Erhaltung des Viaduktes ausgeschöpft und der Viadukt für den modernen Eisenbahnverkehr ertüchtigt werden.

Die Ertüchtigung ist in vollem Umfang technisch möglich und wahrscheinlich auch kostengünstiger als von der Bahn in den vorliegenden Planungsunterlagen dargestellt. Der Erhalt und die Ertüchtigung stellen einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt Chemnitz dar (ressourcenschonendes Bauen, Schadenstoleranz, Reparierbarkeit).

Die Bahn stellt den Kosten 12 Millionen € für einen Neubau, Sanierungskosten ca 19 Millionen € entgegen. Die Darstellungen und Begründungen für die relativ geringen Neubaukosten konnten die interessierte Öffentlichkeit nicht überzeugen. Zugleich hat die Bahn nicht darstellen können, dass die angesetzten Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen tatsächlich im vollen Umfang notwendig sind. Damit hat die Bahn die Ertüchtigungskosten künstlich überhöht. Auch aus Gründen des Denkmalschutzes wären nicht notwendige Eingriffe in die Substanz des Denkmals abzulehnen.

Die Bahn stellt in der Folge die Erhaltung des Viaduktes als wirtschaftlich nicht zumutbar dar. Für eine sorgfältige Abwägung der Zumutbarkeit wären aber weitere Argumente hinzuzuziehen.

Die Deutsche Bahn ist der Verpflichtung, sich um eine Denkmal zu kümmern, nicht ausreichend nachkommen. Seit 25 Jahren ist der Viadukt im Besitz der Deutschen Bahn. In dieser Zeit wurden keine Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Wenn für die jährliche

Unterhaltung des Viaduktes 300.000€ pro Jahr angegeben werden, so kann man diese Summe als Kosteneinsparungen durch unterlassene Instandhaltungsarbeiten ansetzen. Wurden diese eingesparten Gelder (7,5 Millionen Euro) mit den angeblichen Mehraufwendungen für eine Sanierungslösung gegengerechnet? Im Rahmen einer Zumutbarkeitsabwägung wäre sie dazu verpflichtet!

Die Investitionskosten im gesamten Chemnitzer Bahnbogen werden von DB mit ca. 95 Millionen Euro angegeben. Bei einem durchschnittlichen Mehrkostenrisiko von 10% (Angabe der DB auf der 3. Bürgerinformationsveranstaltung) würden sich einzukalkulierende Mehrkosten von fast 10 Millionen Euro ergeben. In der Praxis hat sich jedoch gezeigt dass bei vielen Baumaßnahmen der Bahn weitaus höhere Mehrkosten ohne Umstände in Kauf genommen werden.

Das seit 2015 laufende Modernisierungsprogramm für das gesamte Netz der Bahn umfasst die Investition von 28 Milliarden Euro bis 2019. Davon kommen 16,6 Milliarden Euro vom Eigentümer Bund und 11,4 Milliarden Euro aus Eigenmitteln. Bei dieser gewaltigen Investitionssumme und unter Gegenrechnung der bisher eingesparten Kosten durch unterlassenen Instandhaltung kann das Argument einer Nichtzumutbarkeit einer Ertüchtigung des Chemnitzer Viaduktes in keiner Weise nachvollzogen werden.

Neben dem Viadukt plant die Bahn weitere vier denkmalgeschützte Brücken abzureißen und durch Neubauten zu ersetzen. Für diese Brücken wurde in keinem Fall ein Gutachten über eine Erhaltungsmöglichkeit vorgelegt, so dass man schließen kann, dass die Bahn dieses nicht einmal in Erwägung gezogen hat. Das stellt einen klaren Verstoß gegen das Denkmalschutzgesetz und die dort festgeschriebenen Verpflichtungen des Eigentümers dar.

Ich empfehle die Aufnahme der Planungen für eine Sanierung und Ertüchtigung des Viaduktes für den Bahnverkehr der Zukunft. Diese Planungen sollten eine sorgfältigere Prüfung der Sanierungs- und Ertüchtigungskosten sowie kritische Überprüfung der Neubaukosten genauso enthalten wie eine sorgfältige Abwägung aller Argumente bezüglich der Zumutbarkeit.

Sie erkennen aus meinem Schreiben, dass der geplante Abriss des Viaduktes meine Interessen an einem Leben in einer Stadt, die ihre Herkunft achtet und bewahrt, beträchtlich beeinträchtigt. Ich bitte Sie, meinen Einwänden Rechnung tragend, den Ersatzneubau für das Viadukt und die zugehörigen kleinen Brücken abzulehnen und eine für mich und die Gesellschaft vorteilhaftere Lösung in Form der Sanierung dieses bedeutenden Denkmals der Industrialisierung zu bevorzugen.

Ort, Datum

Unterschrift

verantwortlich:
Dr.-Ing. Johannes Rödel
Andréstraße 9, 09112 Chemnitz
Beruf: Werkstoffwissenschaftler