



Stadt Hallstadt

**Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des Stadtrates
am Mittwoch 24.02.2021**

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 19:10 Uhr
Ort: Kulturboden in der Marktscheune

ANWESENHEITSLISTE

Erster Bürgermeister

Erster Bürgermeister Thomas Söder,

2. Bürgermeister

2. Bürgermeister Hans-Jürgen Wich,

Mitglieder des Stadtrates

Stadtrat Thomas Aßländer,
Stadträtin Claudia Büttner,
Stadträtin Melanie Datscheg,
Stadtrat Herbert Diller,
Stadtrat Andreas Groh,
Stadtrat Klaus Hittinger,
Stadtrat Günter Hofmann,
Stadtrat Joachim Karl,
Stadtrat Dr. Gerd Kühlbrandt,
Stadträtin Verena Luche,
Stadtrat Heiko Nitsche,
Stadtrat Dr. Hans Parthemüller,
Stadtrat Veit Popp,
Stadträtin Ute Sommer,
Stadtrat Marco Stiefler,
Stadtrat Harald Werner,
Stadtrat Ludwig Wolf,
Stadtrat Peter Wolf,

Schriftführer/in

Verw.-Ang. Heide Göppel,

von der Verwaltung

Techn. Angestellter Laurent Bardou,
Verw.Ang. Lisa Eichhorn,
Bauhof Michael Güßregen,
Verw.-Amtsrat Markus Pflaum,

Verw. Inspektor Ottmar Schmaus,

Entschuldigt:

Mitglieder des Stadtrates

Stadträtin Stefanie Stollberger,

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- 1 Bahnausbau - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8
Planfeststellungsabschnitt 22 - Bamberg

BA/423/2021

- 2 Mitteilungen

- 3 Wünsche und Anfragen

Erster Bürgermeister Thomas Söder eröffnete um 18:00 Uhr die öffentliche Sitzung des Stadtrates. Er stellt die ordnungsgemäße Ladung, die Anwesenheit der Mehrheit der Stadtratsmitglieder und somit die Beschlussfähigkeit des Stadtrates fest.

Folgende Protokolle lagen während der Sitzung zur Einsichtnahme auf; Widersprüche wurden nicht erhoben:

Öffentliche Sitzung des Stadtrates am 18.01.2021
Nichtöffentliche Sitzung des Stadtrates am 18.01.2021.

Es erfolgte sodann Eintritt in die

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

TOP 1 Bahnausbau - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Planfeststellungsabschnitt 22 - Bamberg

Zeitlicher Abriss:

Am 10.05.1994 wurde durch die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit für den „Planfeststellungsabschnitt 22 Bamberg“ das Verfahren zur Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Der Planfeststellungsabschnitt 22 (PFA 22) umfasst die Bahnstrecken und deren unmittelbares Umfeld ab nördlich Strullendorf, Durchquerung des Bamberger Stadtgebietes und die südlichen Bereiche der Gemarkung Hallstadt bis zur BAB 70 einschließlich des neu geplanten Hafennordgleises.

Die ursprünglichen Planunterlagen wurden erstmalig im Zeitraum vom 11.07.1994 bis 11.08.1994 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Einwendungen hierzu sind von 08/1994 bis 01/1995 eingegangen und wurden im Anschluss bearbeitet.

Die in der ersten Auslegungsrunde eingegangenen Stellungnahmen der vom geplanten Ausbau betroffenen Betroffenen, Verbände, Behörden und sonstigen Stellen führten zu Planänderungen. Unter anderem wurde – Hallstadt betreffend - folgende Änderungen eingearbeitet:

- Erschließungsstraße am neuen Hafengleis.

Im Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung (1996) wurde die geplante Trasse des Hafengleises durch die Stadt Hallstadt und verschiedene Betroffene abgelehnt.

Der 2. Planänderung (1998) ist daraufhin eine Verschiebung des Hafengleises in Richtung Hafenstraße zu entnehmen. Dieses verläuft in diesen Planungen nahezu vollständig im Bereich der Bauverbotszonen der BAB 70, die Zufahrt von der Emil-Kemmer-Straße in das sich nördlich anschließende freie Gelände (Futterwinkel) entfällt, der Verlust von Parkflächen (REAL) wird reduziert und die Verkleinerung der Gradienten des Hafengleises hat eine wesentliche Verkleinerung der „Kuppe“ der Emil-Kemmer-Straße zur Folge.

Aufgrund der Komplexität der Planungen im Stadtbereich von Bamberg – beraten wurde über neun verschiedene über- und unterirdischen sowie Umfahrvarianten - wurden die Planungen 1998 unterbrochen und erst im Jahr 2010 wieder aufgenommen.

Als Vorzugsvariante wurde am 06.03.2018 vom Bamberger Stadtrat der ebenerdige Ausbau durch das Stadtgebiet beschlossen. Für das seit Anfang an geplante Hafengleis ist nun eine Elektrifizierung vorgesehen.

Hafengleis (Strecke 5107):

Aufgrund der höhengleichen Kreuzung der Gleisanbindung des Bamberger Hafens mit zwei Hauptverkehrsstraßen (*Anm.: Hallstadter u Coburger Straße*), wird nach Angaben der Deutschen Bahn bereits seit den 1960er Jahren eine so genannte „Hafengleis Nordzufahrt“ als Lösung favorisiert. Aus nachfolgenden Gründen sei es nach Argumentation der Deutschen Bahn erforderlich, die bestehende Schienenverbindung zum Bamberger Hafen mittels neuer Trasse – dem Hafengleis – zu ersetzen:

- Durch den viergleisigen Ausbau sowie die höhenfreie Ein- und Ausfädelung der Strecke 5102 (*Anm.: Bamberg – Rottendorf/Würzburg*) erhöht sich für Güterzüge aus den östlich der Trasse angelegten Gütergleisen Nr. 10-15 (*Anm.: Güterbahnhof Bamberg*) die Zahl der zu kreuzenden Gleise künftig von 4 auf 7. Technische Vorgaben für 230-km/h-Strecken lassen die Anordnung der zur Aufrechterhaltung der Fahrbeziehung erforderlichen Weichen nicht zu.
- Die Fahrbeziehung von Güterzügen aus den Gütergleisen Nr. 10-15 des Bahnhofs Bamberg zum Hafen Bamberg führt stets zu Fahrstraßenausschlüssen für alle Züge aus/in Richtung Rottendorf und Ebenfeld. Dies ist bedingt durch die Länge von Güterzügen von bis zu 740 m. Die einzelnen Fahrten zum Hafen führen zu einer Kapazitätsreduzierung für den Eisenbahnknoten Bamberg. Eine solche Fahrbeziehung stünde damit dem eigentlichen Projektziel der Kapazitätssteigerung durch einen viergleisigen Ausbau entgegen.
- Die bisherige Schienenverbindung zum Hafen stellt mit der höhengleichen Kreuzung zweier Hauptverkehrsstraßen (Hallstadter u. Coburger Straße) ein Problem hinsichtlich Sicherheit und Betriebsablauf sowohl für Straßen- als auch Eisenbahnverkehr dar. Wäre der niveaugleiche Bahnübergang an der Coburger Straße technisch noch durch eine Rampe zu überführen, kann der Bahnübergang an der Hallstadter Straße dagegen aufgrund der dort vorherrschenden engen Bebauung nicht überführt werden.

Im Zuge der 2. Planänderung wurde die Trassierung des Hafengleises auf Forderung der Stadt Hallstadt - Stadtratsbeschluss vom 31.07.1997 - optimiert: Die Trasse des Hafengleises wurde im Bereich Futterwinkel maximal nach Westen „verdrückt“. Mit der erfolgten Planänderung wurde demnach nach Aussage der Deutschen Bahn der seinerzeitigen 5. Bebauungsplan-Änderung „Hallstadt Süd/Hafen, nördlicher Teilbereich“ vom 12.12.2001 sowie dem Bebauungsplan „Futterwinkel“ vom 19.03.2018 entsprochen (*Anm.: der Bebauungsplan „Hallstadt Süd/Hafen“ ist überholt und wurde u.a. durch die jüngeren Bebauungspläne „Laubanger Nord“, „Östliche Biegenhofstraße“, „Westliche Biegenhofstraße“ und „Futterwinkel“ in einzelnen Teilbereichen neu überplant; die Trasse des Hafennordgleises ist im Bebauungsplan „Laubanger Nord“ erfasst*).

Hafengleis Maßnahmenbeschreibung:

Der Bahnkörper verläuft zunächst parallel zur Hauptfahrstrecke Bamberg – Rottendorf/Würzburg und fällt im Anschluss auf das Niveau der BAB 70 ab. Auf den ersten 300 m verläuft das Gleis auf einem bis zu 2,0 m hohen Erddamm und fällt im Bereich der Kreuzung mit der Dr.-Robert-Pfleger-Straße auf einer Länge von 350 m in einen 1,50 m tiefen Einschnitt ab. Bestehende Gewerbeansiedlungen in diesem Bereich werden umfahren. Im Anschluss hieran verläuft die Trasse niveaugleich mit dem bestehenden Gelände und in enger Bündelung mit der BAB 70. Im weiteren Kreuzungsbereich mit der Emil-Kemmer-Straße (km 1,100 bis 1,350) ist eine erneute Absenkung der Gleisachse – bedingt durch die Elektrifizierung der Neubaustrecke – erforderlich. Die Einschnittstiefe beträgt hier bis zu 4,0 m. Der sich gegenüberliegend anschließende Einkaufsmarkt wird umfahren, die Trasse steigt auf das Niveau der Hafengleise wieder an. Das Gleisplanum hat i.d.R. eine Breite von 6,60 m und 70 cm Unterbau. Einschnitt- und Dammböschungen werden mit einer Neigung von 1:2 hergestellt.

Bauwerke:

- a) Errichtung einer Straßenüberführung im Bereich Dr.-Robert-Pfleger-Straße
Ein Eingriff in die bestehende Brücke über die BAB 70 erfolgt nicht. Im Kreuzungsbe-
reich mit dem geplanten Hafengleis wird eine zusätzliche Straßenüberführung im Be-
reich der heutigen Auffahrtsrampe neben/südlich der bestehenden Brücke errichtet. Die
Fahrstreifenbreiten von 2 x 2,50 m werden dabei dem Bestand angepasst, Länge des
Bauwerks 8,00 m. Der Straßenneubau erstreckt sich auf eine Länge von ca. 120 m,
Fahrbahnbreite 5,00 m, Bankett 1,25 m, beidseitig passive Schutzmaßnahmen (*Anm.:
Leitplanken*).
- b) Bei Hafengleiskilometer 1,353 wird die bestehende Emil-Kemmer-Straße neu gekreuzt.
Gegenüber den im 2. Planänderungsverfahren zugrunde gelegten Straßenabmessun-
gen würde die Emil-Kemmer-Straße östlich der Kreuzung mit B26 und Hafenstraße um
eine Rechtsabbiegespur – Breite 3,25 m – auf einer Länge von ca. 107 m verbreitert.
Länge des Bauwerks 18,0 m. Das Hafengleis wird dabei unter das bestehende Gelän-
deniveau abgesenkt. Der Straßenquerschnitt weist eine Breite von 13,50 m auf. Diese
setzt sich aus zwei Fahrstreifen (je 3,50 m) und zwei Abbiegestreifen (3,25 m) zusam-
men. Der einseitig (*Anm.: südseitig*) angelegte Gehweg ist 1,50 m breit. Die Straße wird
künftig als Straßenüberführung über die Bahnstrecke geführt und neu an den Knoten zur
B26 angebunden. Der Ausbaubereich ist 190 m lang. Die bestehenden Fahrbahnbreiten
werden nicht verändert, die vorhandene Gehwegbreite von 1,50 m wird auch beim Neu-
bau wieder mit aufgenommen.
- c) Errichtung eines 20 m hohen GSM-Funkmastes im Bereich des künftigen Regenrückhal-
tebeckens bei km 1,293 durch den Vorhabenträger.
- d) Div. Kleinere Bauwerke, z.B. Stützmauern, Leitplanken etc.

Entwässerung:

Die Entwässerung des Bahnkörpers ist teils über trassenbegleitende Bahnsickergräben, Teilsickerleitungen und Stauraumkanäle vorgesehen. An dessen Endpunkte soll anfallendes Niederschlagswasser, das nicht versickert werden kann, in die öffentliche Kanalisation der Stadt Hallstadt eingeleitet werden. Dies erfolgt einerseits über eine Hebeanlage (20 l/s) in den öffentlichen Kanal in der Robert-Pfleger-Straße. Im Bereich der Straßenüberführung der Emil-Kemmer-Straße ist eine Pumpstation zur Überweitung des anfallenden Niederschlagswassers in ein Regenrückhaltebecken (Volumen 187 m³) und von dort gedrosselt (45 l/s) in den städtischen Regenwasserkanal vorgesehen. Den Planungen zugrunde gelegt wurde ein 50-jähriges Regenerignis mit einer Dauer von 10 Minuten (Daten nach KOSTRA DWD 2010R).

Im Bereich der Kreuzungsunterführung der Emil-Kemmer-Straße liegt ein großes Kanalbauwerk. Dieses lenkt den südlich ankommenden RW-Strang der Dimension 2500/2500 in westliche Richtung um. Im weiteren Verlauf wird der Kanal in einem weiteren Bauwerk auf Bamberger Seite nach Norden fortgeführt. Dieser große RW-Hauptsammler soll künftig auf einer Länge von ca. 250 – 270 m komplett auf Bamberger Seite, östlich des Hafengleises verlegt werden. Im Bereich der Trogquerung wird der Querschnitt des Regenwasserkanals von der Dimension 2550/2200 auf den Querschnitt 3500/1500 geändert.

Flächenbedarf:

Der Flächenbedarf ist in den Planungen in folgende drei Kategorien gegliedert:

- Erwerb
- Dingliche Sicherung
- Vorübergehende Inanspruchnahme

Im Bereich des Gewerbegebietes ist den vorgelegten Planunterlagen teils ein erhöhter Flächenbedarf gegenüber den in den einzelnen Bebauungsplänen „Laubanger“ und „Futterwinkel“

ausgewiesenen Flächen für Bahnanlagen zu entnehmen. So reicht die Bahn-Bedarfsfläche beim Discounter in der Biegenhofstraße fast bis an dessen Gebäudekante heran. Eine verkehrsmäßige Umfahrung der Gebäude – wie derzeit mit der bestehenden Parkplatzanlage verwirklicht – wird künftig bei Planrealisierung dem Anschein nach nicht mehr möglich sein. Der Flächenmehrbedarf scheint durch einen Entwässerungsgraben der Bahnanlagen begründet zu sein.

Eine Aufweitung des Bahnkörpers gegenüber den in den Bebauungsplänen festgelegten Bedarfsflächen ist auch im Bereich „Futterwinkel“ festzustellen. Während die Gleis-Trasse im Bedarfsbereich verläuft, reichen nach den aktuellen Planungen auch hier Böschungen und Entwässerungsgräben bis an den Straßenkörper der Biegenhofstraße heran. Der nach einer Besprechung in der jüngsten Vergangenheit noch nach Aussage der Unteren Naturschutzbehörde unbedingt zu erhaltende Vegetationsstreifen zur Autobahn fällt nach den Planungen der Deutschen Bahn ebenfalls weg.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Deutsche Bahn in Bauleitplanverfahren als Träger öffentlicher Belange stets beteiligt war und in den rechtskräftigen Bebauungsplänen damit der Flächenbedarf der Deutschen Bahn entsprechende Berücksichtigung fand.

Des Weiteren sind die Baugrundstücke (Fl.Nrn. 1855/7, 1855/16) für eine vorübergehende Inanspruchnahme (Baustelleneinrichtung, Baulager?) vorgesehen. Für beide Flächen liegen der Stadt Hallstadt gewerbliche Bauanfragen vor.

Die in den Planunterlagen abgebildeten Flurstücke entsprechen teilweise nicht mehr dem aktuellen Stand.

Für den Streckenausbau 5100 – Bamberg/Erfurt – sind die Inanspruchnahme von öffentlichen Wegen im Bereich Lagerhallen Roppach sowie Baustellenzufahrten mit Wendehammer im Privatgrund vorgesehen. Diese privaten Flächen werden vom Bebauungsplan „Schrebergartengebiet Roppach II“ erfasst. Die Planungen der DB Netz AG zeigen hier eine Inanspruchnahme von schrebergärtnerisch genutzten Flächen auf, unmittelbar benachbarte Brachflächen finden dagegen für Baustelleneinrichtung und Wendemöglichkeit keine Berücksichtigung. Das Abkürzungsverzeichnis im Grunderwerbsakt ist nicht vollständig.

Beschluss:

Nachfolgender Beschlussvorschlag dient als erste Diskussionsgrundlage für den Stadtrat Hallstadt. Die Fraktionen werden gebeten, diesen intern weiter zu erörtern, so dass in der Folgesitzung die endgültige Beschlussfassung für die Stellungnahme der Stadt Hallstadt zum Bahnprojekt erfolgen kann:

Der Stadtrat der Stadt Hallstadt bezieht sich mit seiner nachfolgenden Stellungnahme auf die Unterlagen „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg, 3. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG (ersetzt Planfeststellung inkl. 1. und 2. Planänderung)“, Planstand 14.10.2020.

Es werden nachfolgende Feststellungen getroffen:

Eine Realisierung eines Gleisanschlusses für den Bamberger Hafen aus nördlicher Richtung birgt für die Stadt Hallstadt keinerlei Vorteil in sich. Bedingt durch die zentrale Lage im Bamberger Talkessel liegt Hallstadt direkt am Kreuzungspunkt verschiedener Infrastruktureinrichtungen:

- Bundesfernstraßen A 70, A 73,
- Bahnlinien Nürnberg Erfurt u. Bamberg – Würzburg
- Hafennähe m. Rhein-Main-Donau-Kanal
- Durchschneidung des Gemeindegebiets mittels 380-kV-Leitung Grafenrheinfeld/Würgau.

Die Lage an einem vielschichtigen Knotenpunkt bedeutet einerseits einen Standortvorteil für die Stadt Hallstadt, andererseits verbleiben der Kommune mittlerweile kaum mehr Entwicklungsmöglichkeiten in der Fläche. Darüber hinaus sind durch die Nähe zum Flusssystem des Mains große Teile der Gemarkung als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Der mit der Nachbargemeinde Bamberg zusammengewachsene Gewerbepark „Laubanger“ stellt wertvollste, gewerbliche Nutzfläche für die Stadt Hallstadt dar. Die Vorhaltung eventueller Bedarfsflächen für eine mögliche Hafenzufahrt Nord in den Bauleitplänen der Stadt Hallstadt summiert sich auf eine Fläche von etwa 4 ha nicht mehr gewerblich nutzbares Land.

Die für den Bau eines Hafengleises benötigten Flächen im Bereich des Gewerbegebietes Laubanger befinden sich zum überwiegenden Teil im Besitz der Stadt Hallstadt und von Privatpersonen bzw. Gewerbetreibenden. Eine Enteignung im Zuge des erforderlichen Grunderwerbs stellt einen äußerst massiven Eingriff des Planungsträgers in das Eigentumsrecht der Betroffenen dar.

Die unbedingte Erforderlichkeit der Anbindung des Hafensareals über eine nördliche Zufahrt unter Auflassung der bestehenden Südzufahrt erschließt sich der Stadt Hallstadt nicht. Die prognostizierte Anzahl von 3 Güterzügen in beiden Fahrtrichtungen für das Jahr 2030 innerhalb 24 Stunden kann ebenfalls nicht nachvollzogen werden, sind doch beim Güterumschlag für den so genannten Wasserumschlag und bei der Anzahl der Güterschiffe stark rückläufige Tendenzen für den Bayernhafen Bamberg festzustellen. Dagegen hat der Güterumschlag über den Lkw-Verkehr stark zugenommen und macht mittlerweile 81 % des gesamten Güterumschlages des Bamberger Hafens aus (Quelle: Statistik Bayernhafen, RegOfr, 2003 – 2016). Die Umschlagszahlen sprechen somit für eine Verbesserung der Infrastruktur des Straßenwegenetzes.

Im Bereich des Stadtgebietes von Bamberg sind für den Wechsel von den östlichen Gleisen auf die Strecke 5102 (Bamberg – Rottendorf/Würzburg) Gleisunterführungen/Kreuzungsbauwerke geplant, um eine höhengleiche Querung der Strecken 5900 und 5919 zu umgehen. Es sollte daher unbedingt geprüft werden, ob mittels entsprechender Gleisunterführung der Anschluss der heutigen bestehenden Hafensüdzufahrt möglich wäre.

Die Stadt Hallstadt wird zudem bei Fortschreibung und Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes für das Gewerbegebietes Laubanger durch die Planung eines Hafennordgleises massiv behindert:

- Der Kreuzungsbereich Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B 26/Autobahnzufahrt würde nach Fertigstellung des Hafengleises auf den Ist-Zustand der dann erforderlichen Straßenüberführung fixiert. In diesem Bereich existieren bereits Überlegungen zur Erweiterung der Rechtsabbiegespur bereits ab der Einmündung Biegenhofstraße in die Emil-Kemmer-Straße.
- Gleiches gilt für die Straßenüberführung im Bereich der Dr.-Robert-Pfleger Straße. Durch deren Neubau wird die Straßenbreite ebenfalls auf die heutige Breite fixiert. Bauwerksanpassungen an geänderte Verkehrsströme sind künftig nur noch erschwert möglich. Bei Änderungen ist die Stadt Hallstadt neben der Bundesfernstraßenverwaltung zusätzlich auf eine Abstimmung mit der DB Netz AG angewiesen.
- Zur verkehrstechnischen Entlastung des Gewerbegebietes kann für die Zukunft der Bedarf an einer Verlängerung der Biegenhofstraße über die bestehende A 70 nicht ausgeschlossen werden. Der Bebauungsplan „Westliche Biegenhofstraße“ der Stadt Hallstadt berücksichtigt dies bereits. Die Kosten für eine entsprechende Brücke verteuern sich für die Stadt Hallstadt durch das Erfordernis einer zusätzlichen Überführung des Bahngleises.
- Durch die Baumaßnahmen an den wichtigen Anbindungen über die Kreuzung Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B26 sowie nördlich der Robert-Pfleger-Straße/Hallstätter Weg würden die Verkehrsbeziehungen im Gewerbegebiet Laubanger über Monate massiv beeinträchtigt. Pläne zur Verkehrsabwicklung sind den Unterlagen zur Planfeststellung nicht zu entnehmen.

Das Entwässerungskonzept des Vorhabensträgers sieht für den Bahnkörper die Nutzung des Kanalnetzes der Stadt Hallstadt vor. Dieses ist bei mittleren Regenereignissen bereits des Öfteren an seine Kapazitätsgrenze gelangt. Die Stadt Hallstadt ist daher gehalten, einer zunehmenden Flächenversiegelung entgegenzuwirken und nach Möglichkeit anfallendes Niederschlagswasser vor Ort zu versickern.

Einer Einleitung von Niederschlagswasser – wie in den Planfeststellungsunterlagen errechnet – wird daher grundsätzlich nicht zugestimmt.

Die vorgelegten Planunterlagen Stand 14.10.2020 sind hinsichtlich der tatsächlichen Grundstücksverhältnisse veraltet.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Laubanger“ sind die Bedarfsflächen für eine etwaige Hafenzufahrt Nord entsprechend den vom Vorhabensträger – dieser war als Träger öffentlicher Belange bei den entsprechenden Bauleitplanverfahren immer beteiligt - gemachten Vorgaben im Zuge ausführlicher Stellungnahmen berücksichtigt. Die Forderungen des Vorhabensträgers sind zudem in Begründungen und Festsetzungen der Bauleitpläne seit vielen Jahren mit eingearbeitet.

Der Flächenbedarf für das geplante Hafengleis überschreitet nach den vorgelegten Planungen jedoch in vielen Bereichen die hierfür planungsrechtlich festgesetzten Flächen. Von einem vermehrten Flächenbedarf betroffen sind die Flurnummern 1855/14, 1855/10, 1855/16*, 1855/17*, 1855/18*, 1855/5, 1855/19*, 1855/20*, 1822/28, 2086, 2092/1, 2096, 2095 (*die genannten Flurnummern 1855/16, 1855/17, 1855/18, 1855/19 und 1855/20 sind in den Planungen der DB Netz AG noch nicht enthalten). Dieser Flächenmehrbedarf war bislang nicht abzusehen und kollidiert mit bereits genehmigten und auch realisierten Bauvorhaben. Verkehrsbeziehungen auf Gewerbegrundstücken funktionieren nach Realisierung des Bahnprojekts künftig nicht mehr in der gewohnten Weise. Die Grundstücke Flurnummern 1855/5, 1855/7 und 1855/10 sind zudem für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Auf besagten Grundstücken sind überbaubare gewerbliche Flächen durch Bebauungspläne festgesetzt, es liegen bereits konkrete Bauvoranfragen vor. Eine Inanspruchnahme, wenn auch nur vorübergehend, stellt einen Eingriff in das Eigentumsrecht der Stadt Hallstadt dar und gereicht dieser zum wirtschaftlichen Nachteil.

Einer Nutzung derzeit noch unbebauter Gewerbeflächen durch den Vorhabensträger kann keine Zustimmung erteilt werden. Ebenso wird einer Ausweitung der benötigten Flächen durch den Vorhabensträger über das in den jeweiligen Bebauungsplänen festgelegte Maß hinaus abgelehnt. Der Vertrauensschutz der Grundstücksbesitzer, Gewerbetreibenden und Bauwerber auf bestehendes Planungsrecht ist zu gewährleisten.

Nicht nachvollziehbar ist auch die Inanspruchnahme privater Flächen (Flurnummern 985, 983, Gemarkung Hallstadt; Strecke 5100), die aktuell als Schrebergärten genutzt werden, im Bebauungsplangebiet „Schrebergärten Roppach II“ unter dem Aspekt, dass Brachflächen in unmittelbarer Nachbarschaft vorzufinden sind. Die Stadt Hallstadt fordert den Vorhabensträger zur Eingriffsminimierung für die Privateigentümer und zur Auswahl geeigneter Flächen (z.B. Brachflächen in Nähe) zur Baustellenerschließung auf.

Nach Auskunft des Landratsamtes Bamberg im Zuge einer angedachten Bebauungsplan-Änderung, kommt dem auf dem Grundstück Flurnummer 2079/6 bestehendem Waldstück eine besondere ökologische Bedeutung zu. Dies ist bei den städtischen Planungen grundsätzlich zu berücksichtigen.

Die Neutrassierung einer Hafenzufahrt Nord bewirkt den Verlust von Ruderalflächen, Saum- und Gehölzstrukturen, wie aus den Konfliktkarten ersichtlich.

Die Stadt Hallstadt erkennt das Erfordernis eines leistungsfähigen Schienennetzes mit der Schaffung von Schnellbahntrassen in der heutigen Zeit.

Die Schaffung einer Hafenzufahrt Nord wird vom Stadtrat der Stadt Hallstadt jedoch ausdrücklich abgelehnt.

Bei den aktuellen Planungen der DB Netz AG sind im Grunde gegenüber den ursprünglichen Entwürfen aus den Jahren 1994, 1996 und 1998 hinsichtlich der Hafenzufahrt Nord der Stadt Hallstadt keine wesentlichen Änderungen festzustellen.

Der Stadt Hallstadt erwachsen durch die Neutrassierung eine Hafenzufahrt Nord ausschließlich Nachteile hinsichtlich

- ihrer weiteren Entwicklung des Gewerbegebiets,
- Einschränkung der Planungshoheit,
- ihrer gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten durch Flächenverluste,
- Fortführung und Verbesserung des Verkehrskonzepts für das Gewerbegebiet Laubanger,
- Einer verschlechterten Verkehrsanbindung während der Bauzeit des gesamten Gewerbegebiets durch Neubau von Straßenüberführungen und Kanalverlegungen an neuralgischen Punkten,
- zusätzliche hydraulische Belastung ihre Kanalnetzes und
- des zu erwartenden künftigen Straßenunterhalts auf bislang nicht erforderlichen Überführungsbauwerken.

Bislang ist auf der bestehenden südlichen Gleisanbindung des Hafens Bamberg kein merkliches Schienenverkehrsaufkommens festzustellen. Die unter anderem als Begründung angeführten Behinderungen des Straßenverkehrs durch gelegentliche Züge sind nicht nachvollziehbar. Hierbei können verkehrsschwache Stunden im Fahrplan zur Nutzung des Hafengleises Berücksichtigung finden. Eine Überleitung des Schienenverkehrs von den östlichen Gleisen über die Hauptverkehrsgleise der Strecken 5900 und 5919 sollte in Verbindung mit der ohnehin geplanten Gleisunterführung auf die Strecke 5102 oder der Planung eines weiteren Kreuzungsbauwerks bei gleichzeitiger Anbindung des bestehenden Hafensüdgleises realisiert werden. Somit wird auch das Ziel der angestrebten Kapazitätssteigerung des Knotens Bamberg nicht verfehlt. Das prognostizierte Schienenverkehrsaufkommen zum Bamberger Hafen von 3 Zügen innerhalb 24 Stunden wird aufgrund der derzeitigen Auslastung der südlichen Gleisanbindung des Hafens und der allgemein festzustellenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße angezweifelt. Selbst bei einem angenommenen Verkehrsaufkommen von 3 Güterzügen innerhalb 24 Stunden stellt sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit der geplanten Neutrassierung einer Hafenzufahrt Nord mit all den erforderlichen Bauwerken. Eine solche Strecke wird mit Millionenaufwand aus Steuermitteln finanziert. Ein Planungserfordernis zum Wohl der Allgemeinheit erschließt sich hieraus für die Stadt Hallstadt nicht.

TOP 2 Mitteilungen

Der alte City-Bus muss ausgetauscht werden, wir werden künftig einen neuen leasen und nicht mehr kaufen.

Die nächsten Sitzungen werden umfangreich sein, daher bitte die Anträge zum Haushalt bis zur nächsten HV-Sitzung vorbereiten.

Die Friedhofssatzung werden wir in der Stadtratssitzung am 24.03. beschließen.

TOP 3 Wünsche und Anfragen

Fraktionsvorsitzender Veit Popp stellt folgenden
Antrag der Stadtratsfraktion CSU:

Die CSU-Stadtratsfraktion hat 2019 im Rahmen des Haushaltes folgenden Antrag gestellt.

Die Stadt Hallstadt bepflanzt ihre eigenen (nicht verpachteten) städtischen Grünflächen mit bienenfreundlichen Blühpflanzen“. Wir haben damals 5.000 € dazu beantragt.

Begründung: Das Volksbegehren „Rettet die Bienen“ vor fast genau 2 Jahren hat gezeigt, dass der Artenschutz die Menschen bewegt. Daher sollte die Stadt Hallstadt als Vorbild voran gehen und ihre (nicht verpachteten) städtischen Grünflächen mit bienen- und insektenfreundlichen Blühpflanzen bestücken.

Wir möchten nun darum bitten, dass dieser Antrag vor der Blütezeit im Frühjahr umgesetzt wird.

Stadträtin Luche:

Ich bitte zur prüfen, ob die Fördermöglichkeit für Fahrradwege Anwendung finden kann.

Mit Dank für die rege Mitarbeit schließt Erster Bürgermeister Thomas Söder um 19:10 Uhr die öffentliche Sitzung des Stadtrates.

Thomas Söder
Erster Bürgermeister

Heide Göppel
Schriftführer/in