



Stadt Hallstadt

**Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Hauptverwaltungsausschusses
am Mittwoch 10.03.2021**

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 18:55 Uhr
Ort: Kulturboden in der Marktscheune

ANWESENHEITSLISTE

Erster Bürgermeister

Erster Bürgermeister Thomas Söder,

2. Bürgermeister

2. Bürgermeister Hans-Jürgen Wich,

Ausschussmitglieder

Stadträtin Claudia Büttner,
Stadträtin Melanie Datscheg,
Stadtrat Herbert Diller,
Stadtrat Klaus Hittinger,
Stadtrat Joachim Karl,
Stadtrat Veit Popp,
Stadträtin Ute Sommer,
Stadtrat Ludwig Wolf,

von der Verwaltung

Verw.Ang. Lisa Eichhorn,
Verw.-Ang. Heide Göppel,
Verw.-Amtsrat Markus Pflaum,

-

Verw.-Fachwirt Uwe Schardt,

Entschuldigt:

Ausschussmitglieder

Stadträtin Stefanie Stollberger,

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- 1 Nachrüstung der Büroräume im Erdgeschoss des Rathauses Hallstadt; Antrag auf Förderung der Maßnahme **Kä/275/2020**
- 2 Verordnung über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter **OA/068/2021**
- 3 ICE-Ausbau und Sachstandsbericht; Beurteilung durch die Fraktionen **BA/423/2021**
- 4 Mitteilungen
- 5 Wünsche und Anfragen

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

Es erfolgte sodann Eintritt in die

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

TOP 1 Nachrüstung der Büroräume im Erdgeschoss des Rathauses Hallstadt; Antrag auf Förderung der Maßnahme

Im Zuge der Sanierung des Rathauses in Hallstadt -vor der CORONA-Pandemie- wurde vom Stadtrat festgelegt, dass eine Klimatisierung der einzelnen Räume und Büros des Rathauses erst ab dem 1. Stockwerk aufwärts erfolgen soll. Für die Räume im Erdgeschoss wurde eine Klimatisierung zum damaligen Zeitpunkt nicht als notwendig anerkannt.

Bereits vor dem Ausbruch der CORONA-Pandemie wurde von den Kolleginnen und Kollegen im Erdgeschoss angeregt, gerade im Hinblick auf die in den Sommermonaten hohen Temperaturen, eine nachträgliche Klimatisierung zu prüfen.

Durch den Ausbruch der CORONA-Pandemie hat sich die Entscheidungsgrundlage nochmals dahingehend geändert, dass nunmehr vor allem die Luftreinhaltung und der permanente Luftaustausch in Verbindung mit einer effektiven Luftreinigung in den Räumen gewährleistet sein muss.

Raumlufttechnische Anlagen haben die Aufgabe, Räume mechanisch zu lüften und tragen somit nicht nur zur Verbesserung des Innenraumklimas bei, sondern können auch einen wichtigen Beitrag zum Infektionsschutz leisten.

Deshalb sollten analog wie z. B. in Klassenzimmern und Kita-Räumen beabsichtigt, auch die Büros und Räume im Erdgeschoss im Rathaus mit entsprechenden Geräten (Klimaanlage) nachgerüstet werden. Die entsprechenden Förderprogramme des Bundes („Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumlufttechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“) stellen einen Fördersatz von bis zu 40 v. H. der förderfähigen Kosten je Maßnahme in Aussicht.

Beschluss:

Der Hauptverwaltungs Ausschuss beschließt, die Räume und Büros im Erdgeschoss des Rathauses der Stadt Hallstadt zur Verbesserung des Raumluftklimas und der Luftqualität mit raumlufttechnischen Anlagen (Klimaanlage) nachzurüsten. Die entsprechenden Fördermittel aus dem Förderprogramm des Bundes „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumlufttechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“ sind zu beantragen.

Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechend die Kosten zu ermitteln und im Haushaltsjahr 2021 mit vorzusehen.

Angenommen: Ja: 10 Nein: 0

In vorstehender Angelegenheit ist der Hauptverwaltungsausschuss gem. § 7 der Geschäftsordnung für den Stadtrat Hallstadt beschließend tätig.

TOP 2 Verordnung über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter

Der Bayerische Landtag hat am 2. Dezember 2020 im Rahmen des Gesetzes zur Anpassung bayerischer Vorschriften an die Transformation der Bundesfernstraßenverwaltung (Drs. 18/11768) u. a. auch eine Änderung des Art. 51 Abs. 5 Satz 1 BayStrWG beschlossen. Diese Bestimmung ermöglicht es den Gemeinden, den Winterdienst für die Gehbahnen auf die Anlieger zu übertragen.

Eine Gesetzesänderung war notwendig geworden, weil der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) in einem Beschluss vom 17.02.2020 – 8 ZB 19.2020 überraschend entschieden hatte, dass Art. 51 Abs. 5 Satz 1 BayStrWG keine Übertragung der Winterdienstpflichten an solchen öffentlichen Straßen ermögliche, die nur einem Fußgängerverkehr oder einem Fußgänger- und Radverkehr dienen, also nicht Teil einer Ortsstraße (Art. 46 Nr. 2 BayStrWG) sind.

Um die Übertragung dieser Pflichten (wieder) in rechtlich zulässiger Weise zu ermöglichen, hat der Bayerische Gemeindetag unverzüglich über die Staatsregierung eine entsprechende Gesetzesänderung des Art. 51 Abs. 5 Satz 1 BayStrWG initiiert, die am 1. Januar 2021 in Kraft trat. Seit diesem Zeitpunkt können die Anlieger (und gegebenenfalls Hinterlieger) durch eine gemeindliche (Reinigungs- und) Sicherungsverordnung zum Winterdienst für sonstige öffentliche Straßen, insbesondere beschränkt-öffentliche Wege i. S. v. Art. 53 Nr. 2 BayStrWG, wie oben dargestellt (also Fußgängerzonen, selbständige Gehwege und selbständige Geh- und Radwege), wirksam herangezogen werden.

Anbei der Wortlaut des Art. 51 Abs. 5 Satz 1 in seiner geänderten Fassung:

„Zur Verhütung von Gefahren für Leben, Gesundheit, Eigentum oder Besitz können die Gemeinden die in Abs. 4 genannten Personen durch Rechtsverordnung verpflichten,

a) die Gehwege sowie die gemeinsamen Geh- und Radwege der an ihr Grundstück angrenzenden oder ihr Grundstück erschließenden öffentlichen Straßen und,

b) soweit kein Weg im Sinne von Buchst. a besteht, die an ihr Grundstück angrenzenden oder ihr Grundstück erschließenden öffentlichen Straßen in der für den Fußgängerverkehr erforderlichen Breite bei Schnee oder Glätteis auf eigene Kosten während der üblichen Verkehrszeiten in sicherem Zustand zu erhalten.“

Der Bayerische Gemeindetag empfiehlt daher, die Rechtsverordnung aufgrund der geänderten Ermächtigungsgrundlage nunmehr neu zu erlassen. Es bestehen Zweifel, ob das nachträgliche Inkrafttreten einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage (hier: Art. 51 Abs. 5 Satz 1 in seiner neuen Fassung ab 1.1.2021) eine Rechtsverordnung heilen kann, die zuvor auf eine unzureichende Grundlage gestützt worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.04.2010 - 2 C 77.08).

Beschluss:

Die „Verordnung über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter“ der Stadt Hallstadt vom 07.07.2010 wird aufgehoben. Die Verordnung wird nach nachfolgendem Entwurf neu erlassen.

Verordnung über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter vom

Aufgrund des Art. 51 Abs. 4 und 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981 (BayRS 91-1-B), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2020 (GVBl. S. 683) erlässt die Stadt Hallstadt folgende

Verordnung über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Inhalt der Verordnung

Diese Verordnung regelt Inhalt und Umfang der Reinhaltungs-, Reinigungs- und Sicherungspflichten auf den öffentlichen Straßen in der Stadt Hallstadt.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Öffentliche Straßen, Gehbahnen, geschlossene Ortslage

(1) Öffentliche Straßen im Sinne dieser Verordnung sind alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze mit ihren Bestandteilen im Sinne des Art. 2 Nr. 1 BayStrWG oder des § 1 Abs. 4 Nr. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der jeweiligen Fassung. Hierzu gehören insbesondere die Fahrbahnen, die Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, die Geh- und Radwege, die gemeinsamen Geh- und Radwege und die der Straße dienenden Gräben, Böschungen, Stützmauern und Grünstreifen. Die Bundesautobahnen sind keine öffentlichen Straßen im Sinne dieser Verordnung.

(2) Gehbahnen sind

- a) die für den Fußgängerverkehr bestimmten, befestigten und abgegrenzten Teile der öffentlichen Straßen (insbesondere Gehwege sowie gemeinsame Geh- und Radwege) und die selbstständigen Gehwege sowie die selbstständigen gemeinsamen Geh- und Radwege

oder

- b) in Ermangelung einer solchen Befestigung oder Abgrenzung, die dem Fußgängerverkehr dienenden Teile am Rande der öffentlichen Straßen

in einer Breite von 1,20 Meter, gemessen vom begehbaren Straßenrand aus.

(3) Geschlossene Ortslage ist der Teil des Stadtgebiets, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht (Art. 4 Abs. 1 Satz 2 und 3 BayStrWG).

Reinhaltung der öffentlichen Straßen

§ 3 Verbote

- (1) Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Reinlichkeit ist es untersagt, öffentliche Straßen mehr als nach den Umständen unvermeidbar zu verunreinigen oder verunreinigen zu lassen.
- (2) Insbesondere ist es verboten,
- a) auf öffentlichen Straßen Putz- oder Waschwasser, Jauche oder sonstige verunreinigende Flüssigkeiten auszuschütten oder ausfließen zu lassen, Fahrzeuge, Maschinen oder sonstige Geräte zu säubern, Tierfutter auszubringen;
 - b) Gehwege durch Tiere verunreinigen zu lassen;
 - c) Steine, Bauschutt, Holz, Schrott, Gerümpel, Verpackungen, Behältnisse sowie Eis und Schnee
 - 1. auf öffentlichen Straßen abzuladen, abzustellen oder zu lagern,
 - 2. neben öffentlichen Straßen abzuladen, abzustellen oder zu lagern, wenn dadurch die Straßen verunreinigt werden können,
 - 3. in Abflussrinnen, Kanaleinlaufschächte, Durchlässe oder offene Abzugsgräben der öffentlichen Straßen zu schütten oder einzubringen.
- (3) Das Abfallrecht bleibt unberührt.

Reinigung der öffentlichen Straßen

§ 4 Reinigungspflicht

- (1) Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Reinlichkeit haben die Eigentümer und die zur Nutzung dinglich Berechtigten von Grundstücken, die innerhalb der geschlossenen Ortslage an die im Straßenreinigungsverzeichnis (Anlage) aufgeführten öffentlichen Straßen angrenzen (Vorderlieger) oder über diese öffentlichen Straßen mittelbar erschlossen werden (Hinterlieger), die in § 6 bestimmten Reinigungsflächen gemeinsam auf eigene Kosten zu reinigen. Grundstücke werden über diejenigen Straßen mittelbar erschlossen, zu denen über dazwischenliegende Grundstücke in rechtlich zulässiger Weise Zugang oder Zufahrt genommen werden darf.
- (2) Grenzt ein Grundstück an mehrere im Straßenreinigungsverzeichnis (Anlage) aufgeführte öffentliche Straßen an oder wird es über mehrere derartige Straßen mittelbar erschlossen oder grenzt es an eine derartige Straße an, während es über eine andere mittelbar erschlossen wird, so besteht die Verpflichtung für jede dieser Straßen.
- (3) Die Vorderlieger brauchen eine öffentliche Straße nicht zu reinigen, zu der sie aus tatsächlichen oder aus rechtlichen Gründen keinen Zugang und keine Zufahrt nehmen können und die von ihrem Grundstück aus nur unerheblich verschmutzt werden kann.
- (4) Keine Reinigungspflicht trifft ferner die Vorder- oder Hinterlieger, deren Grundstücke einem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, soweit auf diesen Grundstücken keine Gebäude stehen.

(5) Zur Nutzung dinglich Berechtigte im Sinne des Absatzes 1 sind die Erbbauberechtigten, die Nießbraucher, die Dauerwohn- und Dauernutzungsberechtigten und die Inhaber eines Wohnungsrechtes nach § 1093 BGB.

§ 5 Reinigungsarbeiten

Zur Erfüllung ihrer Reinigungspflicht haben die Vorder- und Hinterlieger die im Straßenreinigungsverzeichnis (Anlage) aufgeführten öffentlichen Straßen, und zwar innerhalb der in § 6 genannten Reinigungsflächen, zu reinigen.

Sie haben dabei die Gehwege, die gemeinsamen Geh- und Radwege, die Radwege und die innerhalb der Reinigungsflächen befindlichen Teile der Fahrbahn (einschließlich der Parkstreifen) nach Bedarf

- a) zu kehren und den Kehricht, Schlamm und sonstigen Unrat zu entfernen (soweit eine Entsorgung in üblichen Hausmülltonnen für Biomüll, Papier oder Restmüll oder in Wertstoffcontainern möglich ist); entsprechendes gilt für die Entfernung von Unrat auf den Grünstreifen. Im Herbst sind die Reinigungsarbeiten bei Laubfall, soweit durch das Laub – insbesondere bei feuchter Witterung – die Situation als verkehrsfährdend einzustufen ist, ebenfalls durchzuführen.
- b) von Gras und Unkraut sowie Moos und Anflug von sonstigen Pflanzen zu befreien, soweit es aus Ritzen und Rissen im Straßenkörper wächst.
- c) insbesondere nach einem Unwetter sowie bei Tauwetter, die Abflussrinnen und Kanaleinläufe freizumachen, soweit diese innerhalb der Reinigungsfläche (§ 6) liegen.

§ 6 Reinigungsfläche

(1) Die Reinigungsfläche ist der Teil der öffentlichen Straßen, der zwischen der gemeinsamen Grenze des Vorderliegergrundstücks mit dem Straßengrundstück,

und

- a) bei Straßen der **Gruppe A** des Straßenreinigungsverzeichnisses (Anlage) der Fläche außerhalb der Fahrbahn,
- b) bei Straßen der **Gruppe B** des Straßenreinigungsverzeichnisses (Anlage) einer parallel zum Fahrbahnrand in einem Abstand von 0,5 Meter verlaufenden Linie innerhalb der Fahrbahn,

liegt, wobei Anfang und Ende der Reinigungsfläche vor einem Grundstück jeweils durch die von den Grundstücksgrenzen aus senkrecht zur Straße gezogenen Linien bestimmt werden.

(2) Bei einem Eckgrundstück gilt Absatz 1 entsprechend für jede öffentliche Straße, an die das Grundstück angrenzt, einschließlich der gegebenenfalls in einer Straßenkreuzung liegenden Flächen.

§ 7 Gemeinsame Reinigungspflicht der Vorder- und Hinterlieger

(1) Die Vorderlieger tragen gemeinsam mit den ihnen zugeordneten Hinterliegern die Reinigungspflicht für ihre Reinigungsflächen. Sie bleiben auch dann gemeinsam verantwortlich, wenn sie sich zur Erfüllung ihrer Pflichten anderer Personen oder Unternehmer bedienen; das Gleiche gilt auch für den Fall, dass zwischen Vorder- und Hinterliegern Vereinbarungen nach § 8 (Aufteilung der Reinigungsarbeiten) abgeschlossen sind.

(2) Ein Hinterlieger ist dem Vorderlieger zugeordnet, über dessen Grundstück er Zugang oder Zufahrt zu derselben öffentlichen Straße nehmen darf, an die auch das Vorderliegergrundstück angrenzt.

§ 8

Aufteilung der Reinigungsarbeiten bei Vorder- und Hinterliegern

(1) Es bleibt den Vorder- und Hinterliegern überlassen, die Aufteilung der auf sie treffenden Arbeiten untereinander durch Vereinbarung zu regeln.

(2) Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so kann jeder Vorder- oder Hinterlieger eine Entscheidung der Stadt Hallstadt über die Reihenfolge und die Zeitdauer, in der sie ihre Arbeiten zu erbringen haben, beantragen. Unterscheiden sich die Grundstücke der einander zugeordneten Vorder- und Hinterlieger hinsichtlich der Flächen wesentlich, kann die Entscheidung beantragt werden, dass die Arbeiten nicht in gleichen Zeitabständen zu erbringen sind, sondern dass die Zeitabschnitte in demselben Verhältnis zueinanderstehen, wie die Grundstücksflächen.

Sicherung der Gehbahnen im Winter

§ 9

Sicherungspflicht

(1) Zur Verhütung von Gefahren für Leben, Gesundheit, Eigentum oder Besitz haben die Vorder- und Hinterlieger die in § 11 bestimmten Abschnitte der Gehbahnen (Sicherungsfläche) der öffentlichen Straßen, die an ihr Grundstück angrenzen oder ihr Grundstück mittelbar erschließen, auf eigene Kosten in sicherem Zustand zu erhalten.

(2) § 4 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 bis 5, §§ 7 und 8 gelten sinngemäß. Die Sicherungspflicht besteht für alle öffentlichen Straßen (§ 2 Abs. 1) innerhalb der geschlossenen Ortslage (§ 2 Abs. 3) auch wenn diese nicht im Straßenreinigungsverzeichnis (Anlage) aufgeführt sind.

§ 10

Sicherungsarbeiten

(1) Die Vorder- und Hinterlieger haben die Sicherungsfläche an Werktagen ab 7 Uhr und an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ab 8 Uhr von Schnee zu räumen und bei Schnee-, Reif- oder Eisglätte mit geeigneten abstumpfenden Stoffen (z. B. Sand, Splitt), nicht jedoch mit Tausalz oder ätzenden Mitteln zu bestreuen oder das Eis zu beseitigen. Bei besonderer Glättegefahr (z. B. an Treppen oder starken Steigungen) ist das Streuen von Tausalz zulässig. Diese Sicherungsmaßnahmen sind bis 20 Uhr so oft zu wiederholen, wie es zur Verhütung von Gefahren für Leben, Gesundheit, Eigentum oder Besitz erforderlich ist.

(2) Der geräumte Schnee oder die Eisreste (Räumgut) sind neben der Gehbahn so zu lagern, dass der Verkehr nicht gefährdet oder erschwert wird. Abflussrinnen, Hydranten, Kanaleinlaufschächte und Fußgängerüberwege sind bei der Räumung freizuhalten.

§ 11 Sicherungsfläche

(1) Sicherungsfläche ist die vor dem Vorderliegergrundstück innerhalb der in § 6 genannten Reinigungsfläche liegende Gehbahn nach § 2 Abs. 2.

(2) § 6 Abs. 2 gilt sinngemäß.

Schlussbestimmungen

§ 12 Befreiung und abweichende Regelungen

(1) Befreiungen vom Verbot der Straßenverunreinigung nach § 3 gewährt die Stadt Hallstadt, wenn der Antragsteller die unverzügliche Reinigung besorgt.

(2) In Fällen, in denen die Vorschriften dieser Verordnung zu einer erheblichen unbilligen Härte führen würden, die dem Betroffenen auch unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange und der Interessen der übrigen Vorder- und Hinterlieger nicht zugemutet werden kann, spricht die Stadt Hallstadt auf Antrag durch Bescheid eine Befreiung aus oder trifft unbeschadet des § 8 Abs. 2 sonst eine angemessene Regelung. Eine solche Regelung hat die Stadt Hallstadt auch zu treffen in Fällen, in denen nach dieser Verordnung auf Vorder- und Hinterlieger keine Verpflichtung trifft. Die Entscheidung kann befristet, unter Bedingungen, Auflagen oder Widerrufsvorbehalt erteilt werden.

§ 13 Ordnungswidrigkeiten

Gemäß Art. 66 Nr. 5 BayStrWG kann mit einer Geldbuße bis zu eintausend Euro belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 eine öffentliche Straße verunreinigt oder verunreinigen lässt,
2. die ihm nach den §§ 4 und 5 obliegende Reinigungspflicht nicht erfüllt,
3. entgegen den §§ 9 und 10 die Gehbahnen nicht oder nicht rechtzeitig sichert.

§ 14 Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt eine Woche nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Sie gilt 20 Jahre.

(2) Gleichzeitig tritt die Verordnung der Stadt Hallstadt über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter vom 07.07.2010 außer Kraft.

Hallstadt, den

STADT HALLSTADT

**Thomas Söder
Erster Bürgermeister**

Anlage zur
Verordnung über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen
und die Sicherung der Gehbahnen im Winter der Stadt Hallstadt
vom

(zu § 4 Abs. 1, § 5 und § 6)

Straßenreinigungsverzeichnis

Gruppe A

(Reinigungsfläche: Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radwege sowie Grünstreifen und von der Fahrbahn getrennte Parkstreifen):

Bamberger Straße, Marktplatz, Mainstraße, Landsknechtstraße, Bahnhofstraße, Michelinstraße, Dörfleiner Straße, Lichtenfelser Straße, Emil-Kemmer-Straße, Dr.-Robert-Pfleger-Straße, Valentinstraße, Biegenhofstraße, Heganger, Laubanger.

Gruppe B

(Reinigungsfläche: Flächen der Gruppe A und zusätzlich die Fahrbahnränder in der in § 6 Abs. 1 Buchstabe b festgelegten Breite)

Hallstadt, den

STADT HALLSTADT

Thomas Söder
Erster Bürgermeister

Angenommen: Ja: 10 Nein: 0

TOP 3 ICE-Ausbau und Sachstandsbericht; Beurteilung durch die Fraktionen

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 Umfahrungsvarianten - 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 Ebensfeld. 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 Kreuzungsbereich mit dem geplanten Hafengleis wird eine zusätzliche Straßenüberführung im Bereich 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 Straßenabmessungen 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 Geländeniveau 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) zusammen. 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 Neubau wieder mit aufgenommen.
- c) Errichtung eines 20 m hohen GSM-Funkmastes im Bereich des künftigen Regenrückhaltebeckens 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 Regenereignis 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:

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 Fahrrichtungen 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 Vorhabenträger – dieser war als Träger öffentlicher Belange bei den entsprechenden Bauleitplanverfahren immer beteiligt - gemachten Vorgaben im Zuge ausführlicher Stellungnahmen berücksichtigt. Die Forderungen des Vorhabenträgers 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 Vorhabenträger 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.

Die Entscheidung fällt in der Stadtratssitzung am 24.03.2021.

TOP 4 Mitteilungen

- Es fand eine Besprechung mit dem 1. Vorsitzenden des Faschingsvereins Hallstadt, Herrn Manuel Reitberger, wegen der Kirchweih in Hallstadt statt. Der Verein würde die Organisation übernehmen. Der Termin hierfür wird nach Rücksprache mit der Kirchenverwaltung für den 13. bis 16. August 2021 festgelegt.
- Heute fand eine Besprechung im LRA bezüglich der Corona-Schnelltests statt. Die Gemeinden sind aufgefordert, diese zu organisieren. Die Materialien werden vom LRA zur Verfügung gestellt.

TOP 5 Wünsche und Anfragen

Stadtrat Popp:

Wie ist der Sachstand bezüglich Hochwasserschutz. Ich beantrage eine schriftliche Mitteilung.

Wir sollten in diesem Jahr mindestens zwei Ortsstraßen sanieren.

Erster Bürgermeister Söder:

Wir werden beim Bauamt die Prioritätenliste anfordern.

Mit Dank für die rege Mitarbeit schließt Erster Bürgermeister Thomas Söder um 18:55 Uhr die öffentliche Sitzung des Hauptverwaltungsausschusses.

Thomas Söder
Erster Bürgermeister

Heide Göppel
Schriftführer/in