



**Stadt Hallstadt**

**Niederschrift  
über die öffentliche Sitzung des Stadtrates  
am Mittwoch 07.04.2021**

---

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 Melanie Datscheg,  
Stadtrat Herbert Diller,  
Stadtrat Andreas Groh,  
Stadtrat Klaus Hittinger,  
Stadtrat Günter Hofmann,  
Stadtrat Joachim Karl,  
Stadtrat Dr. Gerd Kühlbrandt,  
Stadtrat Heiko Nitsche,  
Stadtrat Veit Popp,  
Stadträtin Ute Sommer,  
Stadtrat Marco Stiefler,  
Stadträtin Stefanie Stollberger,  
Stadtrat Harald Werner,  
Stadtrat Ludwig Wolf,

**Schriftführer/in**

Verw.-Ang. Heide Göppel,

**von der Verwaltung**

Verw.Ang. Lisa Eichhorn,  
Verw.-Amtsrat Markus Pflaum,  
Verw. Inspektor Ottmar Schmaus,

***Entschuldigt:***

**Mitglieder des Stadtrates**

Stadträtin Claudia Büttner,  
Stadträtin Verena Luche,  
Stadtrat Dr. Hans Parthemüller,  
Stadtrat Peter Wolf,

# TAGESORDNUNG

## Öffentliche Sitzung

- 1 Bahnausbau - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8  
Planfeststellungsabschnitt 22 - Bamberg;  
Stellungnahme der Stadt Hallstadt

**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.

Es erfolgte sodann Eintritt in die

## TAGESORDNUNG

### Öffentliche Sitzung

#### **TOP 1 Bahnausbau - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Planfeststellungsabschnitt 22 - Bamberg; Stellungnahme der Stadt Hallstadt**

##### 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 Lö-

sung 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 Geländenniveau 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 Vorhabensträger.
- 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 m<sup>3</sup>) 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 soll der Querschnitt des Regenwasserkanals von der Dimension 2550/2200 auf den Querschnitt 3500/1500 geändert werden. Über den Fortbestand der aufzulassenden Kanalsstrecke bzw. der nicht mehr benötigten Haltungen ist keine Aussage getroffen (Rückbau, Verdämmung?).

#### 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 ver-

wirklicht – 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 des Vorhabensträgers 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:**

Das Vorhaben „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 – Bamberg, 3. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG (ersetzt Planfeststellung incl. 1. und 2. Planänderung)“, Planungsstand 14.10.2020 ist in Teilen rechtswidrig und verletzt die Stadt Hallstadt in ihren Rechten aus Art. 28 Abs. 2 GG i. V. m. Art 11 BayVerf und Art 14 GG.

Die Stadt Hallstadt wendet sich im Wesentlichen gegen den Neubau des sogenannten Hafennordgleises. Dieses ist für die Realisierung des „Hauptvorhabens“ (Ausbau der ICE-Strecke von Nürnberg nach Ebensfeld) nicht erforderlich und führt zu nicht hinnehmbaren Eingriffen in die geschützten Rechtspositionen der Stadt Hallstadt.

Durch den Neubau des Hafennordgleises und die damit einhergehenden langjährigen Baumaßnahmen im Gewerbe- und Industriegebiet Laubanger sind tausende von Arbeitsplätzen in akuter Gefahr.

### **I.**

Der Stadtrat der Stadt Hallstadt erkennt das Erfordernis eines leistungsfähigen Schienennetzes mit der Schaffung von Schnellbahntrassen in der heutigen Zeit an. So ist der Ausbau der Nord-Süd ICE-Trasse von Berlin nach München für den Wirtschaftsstandort der Region Bamberg wichtig. Der Neubau eines Hafennordgleises wurde und wird jedoch weiterhin ausdrücklich von der Stadt Hallstadt abgelehnt, da dieses für die Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich und geboten ist.

Bei den aktuellen Planungen des Vorhabensträgers sind gegenüber den ursprünglichen Entwürfen aus den Jahren 1994, 1996 und 1998 hinsichtlich der Neuerrichtung einer Hafennordzufahrt keine wesentlichen Änderungen festzustellen. Einwendungen der Stadt Hallstadt (siehe

Beschlüsse vom 27.07.1994, 18.12.1996, 30.07.1997, 01.04.1998, Anlagen 1-4) wurden nicht berücksichtigt. Vorsorglich werden die Beschlüsse / Einwendungen der Stadt Hallstadt vom 27.07.1994, 18.12.1996, 30.07.1997, 01.04.1998 aufrechterhalten und auch in die 3. Planänderung als Einwendung eingeführt.

## II.

Die vorgelegten Planungen mit Planunterlagen sind mangel- und fehlerhaft. Weitestgehend wurden die Planunterlagen aus den 90er Jahren unverändert vorgelegt, ohne dass wesentliche Änderungen berücksichtigt wurden. Nach mehr als 20 Jahren der Verfahrensunterbrechung ist es aber geboten, tatsächliche Veränderungen zu ermitteln und die Planung darauf anzupassen. Dieser Planungsmangel wird ausdrücklich gerügt. Aus anwaltlicher Vorsorge werden somit sämtliche Planungsunterlagen in Zweifel gezogen und die darin vorgetragenen Berechnungen und Behauptungen bestritten. Der Vorhabensträger hat seine Verpflichtung verletzt, aussagekräftige und aktuelle Planungsunterlagen zu erstellen und vorzulegen. Zu den tatsächlich und ausdrücklich gerügten Einzelfeststellungen wird auf nachfolgende Ausführung verwiesen.

## III.

Ausdrücklich werden folgende Stellen der Planunterlagen des Vorhabensträgers gerügt, richtiggestellt bzw. ergänzt:

1. Auf Seite 19 Unterlage 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung):

„Im Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung wurde die Trasse des Hafengleises durch die Stadt Hallstadt und verschiedene Betroffene abgelehnt. Durch die in der 2. Planänderung vom 24.11.1997 vorgenommene Verschiebung des Hafengleises in Richtung Hafenstraße wurde den Einwendungen Rechnung getragen ...“

Die Stadt Hallstadt hat sich seit Verfahrensbeginn generell gegen die Schaffung eines Hafennordgleises gewandt. Mit der obigen Ausführung soll der Eindruck erweckt werden, dass die Einwendung berücksichtigt wurde. Dies ist jedoch gerade nicht der Fall.

2. Auf Seite 20 Unterlage 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung):

„Auch 1998 wurden die Planungen zum Erlangen des Baurechts im Bereich Bamberg unterbrochen. Im Jahr 2010 wurden Planungen zum viergleisigen Ausbau wieder aufgenommen ...“

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Hallstadt erst ab dem Jahr 2019 vom Vorhabensträger an den Planungen der 3. Planänderung rudimentär beteiligt wurde. (Projektvorstellung am 15.03.2019). Aufgrund der langen Verfahrensdauer Beginn 1994 – von nunmehr 27 Jahren wird ausdrücklich die fehlende Einheitlichkeit des Verfahrens gerügt. Vielmehr handelt es sich bei der 3. Planänderung um ein neues Verfahren. Etwaige Rechtsänderungen müssen daher beim Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

3. Auf Seite 21 Unterlage 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung):

„Ferner wurden folgende wesentliche Änderungen berücksichtigt:

...

- Elektrifizierung des Hafengleises“

Tatsächlich findet sich aber keine aktuelle Begutachtung der Auswirkung auf die Planungsunterlagen durch die Elektrifizierung des Hafengleises. Eine Studie zum Hafennordgleis stammt aus dem Jahr 1998 (siehe Variantenstudie Emch und Berger GmbH vom 13.08.1998, Anlage 5) Diese Grundlagenermittlung wurde aber nicht mit der obigen Angabe aktualisiert.



4. Seite 25 Unterlage 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung):

- „Wesentliche Planungsgrundlagen Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld ...  
- Entwurfsgeschwindigkeit max. 230 km/h“

Aus dieser Ausführung ist nicht ersichtlich, dass im Planungsbereich (vor allem im Umfeld des Hauptbahnhofes Bamberg) tatsächlich eine Geschwindigkeit von 230 km/h von den Schnellzügen gefahren werden kann/soll noch tatsächlich mit dem hohen Gefährdungspotential und den entsprechenden Sicherheitsvorschriften eines Hauptbahnhofes vereinbar ist. In den Planunterlagen (z.B. auf S. 66 Unterlage 0.1) wird aber immer wieder auf diese Geschwindigkeitsvorgabe Bezug genommen, um z.B. die Errichtung des Hafennordgleises zu rechtfertigen oder andere Möglichkeiten von vornherein auszuschließen. Es wird ausdrücklich bestritten, dass auf diesem relativ kurzen Teilstreckenabschnitt eine Durchfahrtsgeschwindigkeit von 230 km/h erforderlich ist, um das Vorhabenziel zu erreichen.

5. Seite 31 Unterlage 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung):

- „- Weniger Flächenbedarf ...“

Die Neuerrichtung des Hafennordgleises widerspricht dem Ziel der Flächeneinsparung (Beleg: Variantenstudie Emch und Berger GmbH vom 13.08.1998, Anl. 5).

6. Seite 36, Seite 37 und Seite 40 Unterlage 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung):

- „In Bamberg bildet der Bayernhafen mit nachfolgenden Gleisanschlüssen das höchste örtliche Güteraufkommen:“

Der Bayernhafen ist die letzte verbliebene Firma mit einem Gleisanschluss. Sämtliche andere Betriebsanschlüsse, z. B. noch in den 90er Jahren Malzfabrik Weyermann, oder die Fa. Michelin haben ihre Gleise mangels Bedarf aufgelassen.

Auf Seite 36 wird dann die Nutzungsintensität des Gleisanschlusses aufgeführt, hier wird von einem Bedarf von zwei Fahrten täglich und einer Fahrt wöchentlich ausgegangen. Vorsorglich wird bestritten, dass die aufgeführte Nutzung tatsächlich in dieser Höhe stattfindet. Es gibt hierzu in den Planunterlagen keine Quellenangaben und Nachweise. Es ist aus den tatsächlichen Wahrnehmungen von einem maximalen Fahrtaufkommen des Bayernhafens auszugehen. Das Fahrtaufkommen des Bayernhafens ist jedoch seit vielen Jahren in Bamberg stagnierend bis zurückgehend. Mehr als 80 % der Fracht werden dabei auch nicht mit der Bahn zum Hafen oder von diesem wegtransportiert, sondern vom Schiff auf Lkw oder umgekehrt gelöscht (Quelle: Statistik Bayernhafen Regierung von Oberfranken, 2006 bis 2013, Anlage 6).

Auf Seite 37 wird im Folgenden festgehalten, dass diese Bestandszahlen auch die Grundlage bilden für die Prognosezahlen. Es ist also mit keinem steigenden Frachtaufkommen zu rechnen. Es bleibt somit festzuhalten, dass es derzeit nur einen Nutzer des Gleises gibt und das Frachtaufkommen gering und rückläufig ist. Diese Veränderung wird in den Planunterlagen jedoch nicht zum Anlass genommen, die Errichtung des Hafennordgleises zu untersuchen, obwohl sich diese Betrachtung geradezu aufdrängt.

7. Seite 68 – 70 Unterlagen 0.1 (Erläuterungsbericht zur 3. Planänderung) i. V. m. Seite 13 – 15 Unterlage 22 (Abschließender Variantenvergleich):

- a) Auf den Seiten 68 – 70 Unterlage 0.1 und Seite 13 – 15 Unterlage 22 des abschließenden Variantenvergleiches werden die möglichen Varianten der Anbindung des Bayernhafens über ein Hafengleis dargestellt. Beide Textstellen beziehen sich einzig auf eine Variantenstudie von Emch und Berger GmbH vom 13.08.1998, welche vom

Vorhabensträger beauftragt wurde. Diese umfasst lediglich 6 Seiten und 3 Anlagen mit einem Übersichtsplan, einem Lageplan und einem Höhenplan.

Die Variantenstudie lässt durch ihren Inhalt und Umfang bereits erkennen, dass eine belastbare wissenschaftliche Begutachtung der Varianten nicht stattgefunden hat. Auch eine Aktualisierung und Vertiefung der Studie auf die heutigen Verhältnisse ist nicht erfolgt.

Vorsorglich wird daher die Variantenstudie von Emch und Berger GmbH vom 13.08.1998 als belastbare Grundlage für eine Planrechtfertigung zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat es versäumt, fundierte, vollständige und aktuelle Planungsunterlagen vorzulegen.

- b) Bei der Variantenbetrachtung von Emch und Berger vom 13.08.1998 wird festgestellt, dass eine Beibehaltung der bestehenden Trasse technisch möglich ist.

Diese Variante wird zusammengefasst, jedoch ausgeschlossen, weil sich durch den viergleisigen Ausbau die Zahl der Gleise von 4 auf 7 erhöht, ein Queren der Gleise zu Fahrstraßenausschlüssen führt und die bestehende Trasse zwei Hauptverkehrsstraßen im Bamberger Stadtgebiet kreuzt und eine Gefährdung des Straßenverkehrs vorliegen soll.

#### aa) Fahrstraßenausschlüsse

Derzeit finden die Fahrten zum Bayernhafen über die bestehende Trasse in den Randzeiten (Nacht- und Morgenstunden) statt. Eine derzeitige Beeinträchtigung des Personenzugverkehrs ist aus den Planungsunterlagen weder ersichtlich, noch vorgetragen. Es ist auch nicht ersichtlich und vorgetragen, warum eine Beibehaltung dieser Fahrpläneinteilung beim Ausbau der ICE-Strecke aufgrund der niedrigen Auslastungszahlen (maximal 3 Fahrten täglich) nicht möglich sein soll. Weiterhin ist in den Planunterlagen und der Variantenstudie nicht dargelegt, welche Zeitdauer die evtl. Sägefahrten haben und ab welcher Zuglänge diese Ranchierbewegungen überhaupt notwendig sind. Obwohl sich diese Fragen geradezu aufdrängen, werden sie weder von der Studie untersucht, noch vom Vorhabensträger hinterfragt. Ein Gegenüberstellen der widerstreitenden Interessen findet demnach nicht statt.

#### bb) Verkehrsgefährdung

In der Variantenstudie wird als Begründung des Ausschlusses der bestehenden Trasse vorgetragen, dass die höhengleiche Gleisanbindung eine Verkehrsgefährdung darstellen soll. Es werden hierzu keine Quellen oder Nachweise dargelegt. Richtig ist jedoch, dass die höhengleiche Straßenquerung keinen Unfallschwerpunkt darstellt (Aussage Polizeiinspektion Bamberg – Stadt). Die Behauptung ist somit aus der Luft gegriffen und mithin unrichtig.

Da der Vorhabensträger diesem Punkt eine wesentliche Bedeutung für den Ausschluss des Istzustandes beimisst und dieser unrichtig ist, ist allein aus diesem Grund die Variantenwahl fehlerhaft.

#### cc) Planungsunterlagen veraltet

Obwohl mehr als 20 Jahre vergangen sind und sich die tatsächlichen Gegebenheiten im Raum Bamberg fundamental geändert haben, sind die planerischen Grundlagen vom Vorhabensträger für die Errichtung des Hafennordgleises nicht aktualisiert worden. Es stellt sich die Frage, ob andere Lösungen und Varianten nun kostengünstiger und mit weniger Eingriffen in die Rechtsgüter Dritter und der Stadt Hallstadt möglich wären. Eine Neuerhebung, die zwingend geboten ist, ist aber vom Vorhabensträger unterblieben. Eine Beibehaltung des Istzustandes mit evtl. notwendigen geringfügigen Anpassungen und Vorgaben an den Betrieb des Hafengleises drängt

sich förmlich auf, wird aber auf Grundlage einer veralteten und fehlerhaften Studie ausgeschlossen. Veränderungen wie z. B. die notwendige Elektrifizierung des Hafennordgleises und die daraus resultierenden Vergrößerungen der Ingenieurbauwerke werden aber nicht betrachtet.

Die Variantenauswahl erfolgt mithin ohne gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse. Der Antrag auf Planfeststellung ist somit bereits mangels aktueller, vollständiger und fundierter Planungsunterlagen abzuweisen.

#### IV.

Vorsorglich werden auch folgende rechtliche Ausführungen gemacht:

Der Antrag auf Planfeststellung ist zurückzuweisen, da er formell und materiell rechtswidrig ist und die Rechte der Stadt Hallstadt verletzt.

##### 1. Formelle Rechtswidrigkeit

Der Antrag ist bereits formell rechtswidrig, da ein Auslegungsmangel vorliegt. Mit Schreiben vom 22.03.2021 wurde erstmals der Stadt Hallstadt ein Baustellenplanungsablauf übersandt (Anlage 7 a). Dieser stellt gerade in diesem Fall eine wesentliche Planungsgrundlage dar, da dieser unter anderem auch die Zeiträume der Beeinträchtigung und Beanspruchung von Grundstücken, Straßen und Wege betrifft.

Dieser formelle Mangel wird ausdrücklich gerügt.

Im Übrigen ist es befremdlich, dass der Vorhabensträger während der Auslegungsfrist mit E-Mail vom 25.03.2021 (siehe Anlage 7 b) ein aktuelles Widmungsverzeichnis der Straßen und Wege im Planumgriff der Stadt Hallstadt anfordert. Aus dieser Anfrage lässt sich auch hier schließen, dass der Vorhabensträger ohne Ermittlung der wesentlichen Datengrundlage die 3. Planänderung ausgelegt und beantragt hat.

##### 2. Materielle Rechtswidrigkeit

Der Antrag ist auch materiell rechtswidrig, da die Voraussetzungen für eine Plangenehmigung nicht vorliegen.

###### a) Planfeststellungsbedürfnis

Der Planbedarf der ICE-Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld ist nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz i. V. m. § 18 AEG festgestellt. Anders verhält sich dies mit der Neuerrichtung des Hafennordgleises. Dieses ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht aufgeführt. Der Vorhabensträger ist daher verpflichtet, die Planbedürftigkeit nachzuweisen. Wie die obigen Ausführungen belegen, hat der Vorhabensträger diesen Nachweis nicht erbracht, da er keine vollständigen, aktuellen und fehlerfreien Planungsunterlagen vorgelegt hat. Dieser materielle Mangel wird ausdrücklich gerügt. Ferner wird angeregt, das Verfahren zur Errichtung des sogenannten Hafennordgleises vom Ausbauvorhaben der ICE-Strecke Nürnberg – Ebensfeld zu trennen.

###### b) Planrechtfertigung

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (siehe dazu Kopp/Ramsauer VwVfG Kommentar, 17. Aufl. C.H. Beck Verlag, München 2016 § 74, Rd. Nr. 42 ff.) bedarf es einer Planrechtfertigung. Danach muss die

Planfeststellung stets vernünftiger Weise geboten sein. Systematisch handelt es sich um die planungsrechtliche Ausprägung des Prinzips der Erforderlichkeit (Kopp/Ramsauer a. a. O. § 74 Rd. Nr. 42). Vorliegend hat der Vorhabensträger für die Neuerrichtung des Hafennordgleises die Erforderlichkeit nicht nachgewiesen, da wie dargestellt max. 3 Fahrten am Tag stattfinden, diese durch den Istzustand abgedeckt werden können und ein hinreichender Bedarf für eine steigende Verkehrsentwicklung nicht zu erwarten ist.

c) Abwägungsgebot

Der Vorhabensträger hat bei der Neuerrichtung des Hafennordgleises keine Abwägung der widerstreitenden Interessen vorgenommen. Es wurde nicht einmal eine (vollständige) Zusammenstellung des Abwägungsmaterials durchgeführt.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass das „Gewerbegebiet Laubanger“ sich in den letzten 30 Jahren zum größten zusammenhängenden Einzelhandelsgebiet in Bayern, vermutlich Deutschlands, entwickelt hat. Tausende von Beschäftigten und tausende von Kunden befinden sich in diesem Gebiet täglich. Die Auswirkung des Hafennordgleises und dessen mehrjährige Baustelle sind weder ermittelt worden, noch berücksichtigt. Spielräume für weniger einschneidende Mittel wurden nicht ausreichend geprüft. Obwohl sich eine Beibehaltung des Istzustandes anbietet und geradezu aufdrängt, wird diese Variante ohne belastbare Untersuchung ausgeschlossen.

Mithin ist der Antrag auf Planfeststellung auch materiell rechtswidrig.

3. Durch die rechtswidrige Planung des Vorhabensträgers wird auch in die verfassungsrechtlich geschützte Planungshoheit der Stadt Hallstadt eingegriffen (siehe dazu auch unter V.). Eine Rechtfertigung für den Eingriff liegt nicht vor.

## V.

Aus anwaltlicher Vorsorge wird hilfsweise, für den Fall, dass den vorgenannten Ausführungen nicht gefolgt wird, zu den Planunterlagen zur Errichtung des sog. Hafennordgleises folgende weitere Einwendungen gemacht:

### 1. Flächenverbrauch

Generell wird gerügt, dass die vorgelegten Planunterlagen, Stand 14.10.2020, hinsichtlich der tatsächlichen Grundstücksverhältnisse veraltet sind.

#### 1.1 Ausweitung der Planungen über den hierfür bauleitplanerisch festgelegten Bereich

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

Der Flächenbedarf für das geplante Hafengleis überschreitet nach den vorgelegten Planungen unverständlicherweise 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 mit \* gekennzeichneten Flurnummern 1855/16, 1855/17, 1855/18, 1855/19 und 1855/20

sind in den Planungen der Vorhabensträger nicht enthalten). Dieser Flächenmehrbedarf war bislang nicht abzusehen und kollidiert mit bereits genehmigten und auch vollzogenen Bauvorhaben. Entstandene Verkehrsbeziehungen auf Gewerbegrundstücken funktionieren nach Realisierung des Bahnprojekts künftig nicht mehr. Die Aufweitung der in den Bauleitplänen der Stadt Hallstadt vorgesehenen Bahnflächen beträgt teilweise bis zu 8,50 m. Dies stellt keine geringfügige Abweichung dar (Anlagen 8 a-e) Die Stadt Hallstadt und die realisierten Gewerbebetriebe haben auf die Stellungnahmen des Vorhabensträgers in den entsprechenden Bebauungsplan-Verfahren vertraut. Durch den nunmehr erhöhten Flächenverbrauch sind die Betriebe in ihrer Existenz gefährdet. Der Vorhabensträger verletzt den Vertrauensgrundsatz.

## 1.2 Inanspruchnahme von Gewerbeflächen

Die Grundstücke Flurnummern 1855/5, 1855/7 und 1855/10 sind für eine vorübergehende Inanspruchnahme für die Bauabwicklung für das Hafengleis vorgesehen. Auf besagten Grundstücken sind überbaubare gewerbliche Flächen durch die Bebauungspläne „Futterwinkel“ und „Westliche Biegenhofstraße“ festgesetzt, es liegen bereits konkrete Bauvoranfragen (Anlagen 9 a-b) vor.

Die Grundstücke Flurnummern 1655/2, 1662, 1663, 1664, 1665, 1666 liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Dr.-Robert-Pfleger-Straße“ und sind als Gewerbeflächen festgesetzt. Im Bereich der beabsichtigten Baustelleneinrichtung sowie auf den öffentlichen Flächen Flurnummern 1548/3 und 1549 ist ein Verkehrsübungsplatz (Anlage 10) geplant, der aufgrund des ICE-Ausbaues in Bamberg verloren geht. Der Verkehrsübungsplatz für motorisierte Zweiräder ist für die Fahrausbildung in der Region Bamberg zwingend erforderlich.

## 1.3 Kategorisierung der Flächen

Die Grundstücke Flurnummern 1855/5, 1855/7 und 1855/10 sind im Grunderwerbsverzeichnis des Vorhabensträgers mit H (Wald), U (Unland vegetationslose Flächen), HG (Gehölz) oder W (Grünland) bewertet, obwohl selbige im Geltungsbereich von Bebauungsplänen mit konkreten planerischen Festsetzungen, überwiegend als GE ausgewiesen, liegen (Anlage 11 a-b).

## 1.4 Überplanung anderweitiger Flächen

Die Fläche Flurnummer 1855/17 (in DB-Unterlagen nicht aufgeführt) für einen inzwischen auf Grundlage planungsrechtlicher Festsetzung (Bebauungsplan Futterwinkel) errichteten Werbepylon (Anlage 11 a) wird mit Bahnanlagen überplant.

Es ist eine Ausweitung der Bahnanlagen bis unmittelbar an die öffentliche Biegenhofstraße im Bereich der Flurnummer 1855/18 mit Überbau einer planerisch festgelegten Grünfläche vorgesehen (Anlage 11 a).

## 1.5 Flächenverluste durch Anschnitt

Die Bahntrasse durchschneidet in mehreren Bereichen größere Grundstücke (z.B. Fl. Nrn. 2121, 2122, 2079/6, 1850, 1835). Ein Zugang zu den verbleibenden, teils nicht unerheblichen Restflächen ist aus den Planunterlagen nicht ersichtlich. Dies bedeutet eine wirtschaftliche Abwertung dieser Restflächen.

## 1.6

Der Verein Montessori Bamberg e.V. plant in Kooperation mit der Dr. Robert Pfleger Stiftung und der Stadt Hallstadt auf den Fl. Nrn. 944/67, 944/14, 944/6, 1545, 1541, 1538, 1537, 1532/2, 1535/2 die Errichtung eines Schulzentrums (Klassen 1-13) und ein Kinderhaus. Weiterhin ist auf den Fl. Nr. 1534, 1534/5, 1534/6, 1534/7 von den kirchlichen Trägern Diakonie und Caritas eine neue Pflegeschule mit evtl. Hochschulausbildung geplant. Für beide Vorhaben ist ein Bebauungsplan in Vorbereitung (Planentwurf Anlage 12). Der Vorentwurf ist mit den Vorhabensträgern in Abstimmung. Es wird gefordert, dass die benötigten Flächen für diese äußerst wichtigen

sozialen Projekte und deren Erschließung durch eine Verlängerung der Coburger Straße freigehalten werden.

## 1.7 Einwand

Der Stadt Hallstadt verbleiben kaum mehr Entwicklungsmöglichkeiten in der Fläche. Der mit der Nachbargemeinde Bamberg zusammengewachsene Gewerbepark „Laubanger“ stellt wertvollste gewerbliche Nutzflächen 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.

Eine Inanspruchnahme planungsrechtlich festgelegter gewerblich nutzbarer Bauflächen, wenn auch nur vorübergehend, stellt einen Eingriff in das Eigentumsrecht der Stadt Hallstadt oder der Grundstücksbesitzer dar und gereicht diesen zum wirtschaftlichen Nachteil.

Einer Nutzung derzeit noch unbebauter Gewerbeflächen durch den Vorhabensträger kann keine Zustimmung erteilt werden. Ebenso wird eine 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“ (Anlage 12) 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. Es sollte hierbei geprüft werden, ob die vorhandene Baustellenerschließung im Grenzbereich zum Planfeststellungsabschnitt 23 „Hallstadt – Ebensfeld“ nicht auch bei der baulichen Umsetzung des Abschnitts 22 „Knoten Bamberg“ weiterhin genutzt werden kann.

## 2. Auswirkungen auf das öffentliche Abwassernetz

### 2.1. Grundsätzliches

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 grundsätzlich vor Ort zu versickern.

### 2.2 Bauliche Veränderungen am öffentlichen Kanalnetz der Stadt Hallstadt

Im Bereich der Kreuzung Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B26 sind dort querende Kanäle zu verlegen. Die für den Regenwasser-Kanal geplante Änderung des bestehenden Leitungsquerschnitts von DN 2250/2500 auf DN 1500/3500 bedeutet eine Verringerung des maximalen Durchflusses gegenüber dem Bestand. Dies zieht rechnerisch eine Verschlechterung der bestehenden hydraulischen Leistungsfähigkeit des vorhandenen Systems nach sich.

Die in den Grundstücken Flurnummern 1865/10, 1865/3 und 2018 verlaufenden Haltungen (Anlage 14) sollen aufgelassen werden. Wie mit diesen weiter verfahren wird, ist den Unterlagen des Vorhabensträgers nicht zu entnehmen.

### 2.3 Mehraufwand für den Kanalnetzbetreiber

Nach den der Stadt Hallstadt vorliegenden Informationen müssen Kreuzungen mit Eisenbahnanlagen, die eine Nennweite von >DN200 oder eine Überdeckung von < 3,0 m aufweisen, alle 6 Jahre geprüft werden. Dies betrifft den SW-Hauptsammler zur Kläranlage der Stadt Bamberg (SB DN Ei 1050/750) im Kreuzungsbereich der Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B26 und bedeutet einen Mehraufwand für den Kanalnetzbetreiber, also die Stadt Hallstadt.

### 2.4 Notfallplan

Es fehlt ein entsprechendes Notfallkonzept, um bei Unfällen mit Gefahrguttransporten ein Abfließen verunreinigtem Oberflächenwassers aus den Gleisbereichen in die städtische Regenwasserkanalisation zu unterbinden. Für die örtlichen Einsatzkräfte ist eine Einweisung in die technischen Bahnanlagen und jederzeitiger Zugang zu den technischen Anlagen der DB-Entwässerungseinrichtungen erforderlich, um im Gefährdungsfall ohne Verzögerung Gegenmaßnahmen in die Wege leiten und eine Gewässerverunreinigung vermeiden zu können.

### 2.5 Einwendungen

Einer Einleitung von Niederschlagswasser – wie in den Planfeststellungsunterlagen und den hierzu angestellten Berechnungen zu entnehmen – in das städtische Kanalnetz wird grundsätzlich nicht zugestimmt.

Aufzulassende Kanalhaltungen sind komplett rückzubauen, einer einfachen Stilllegung wird nicht zugestimmt. Der neue Leitungsverlauf über Fremdgrund ist für die Stadt Hallstadt entsprechend dinglich zu sichern.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass alle Einleitungen in das Oberflächenwassersystem des Bereichs „Laubanger“ in den Main erfolgen. Für beabsichtigte Einleitungen ist neben einem hydraulischen Nachweis auch ein qualitativer Nachweis über die Abwasserbeschaffenheit nach dem aktuell gültigen Merkblatt DWA-A-102 zu erbringen.

Dieser Mehraufwand der zusätzlichen Prüfungen ist durch Planung entsprechender Schachtbauwerke vor und nach der Kreuzungsstelle zu reduzieren. Es wird zudem eine Kostenbeteiligung bzw. Entschädigung vom Vorhabensträger für den zu erwartenden Mehraufwand beim Kanalunterhalt gefordert.

Der örtlichen Feuerwehr ist ein Notfallkonzept für im Gefahrenfall zu ergreifende Maßnahmen zur Vermeidung einer Gewässerverunreinigung zur Verfügung zu stellen. Der Zugang zu den technischen Einrichtungen der Entwässerungsanlage des Bahnkörpers ist jederzeit für die örtlichen Rettungskräfte zu gewährleisten.

## **3. Nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur**

### 3.1 Kreuzungsbereich Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B 26/Autobahnzufahrt

Dieser Kreuzungsbereich wird nach Fertigstellung des Hafengleises auf den Ist-Zustand der dann erforderlichen Straßenüberführung fixiert. In diesem Bereich existieren bereits erste Vorplanungen (Anlage 15) zur Erweiterung der Rechtsabbiegespur ab der Einmündung Biegenhofstraße in die Emil-Kemmer-Straße zur Optimierung des Verkehrsflusses. Dies ist bei den Planungen vom Vorhabensträger unbedingt zu berücksichtigen.

### 3.2 Straßenüberführung Dr.-Robert-Pfleger-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, falls überhaupt noch möglich. Bei Änderungen ist die Stadt Hallstadt neben der Bundesfernstraßenverwaltung künftig zusätzlich auf eine Abstimmung mit dem Vorhabensträger angewiesen.

### 3.3 Erschwernis/Verhinderung weitere Entlastungsmöglichkeit Überführung A70/Biegenhofstr

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 (Anlage 12 b). Die Kosten für eine entsprechende Brücke verteuern sich für die Stadt Hallstadt durch das Erfordernis einer zusätzlichen Überführung des Bahngleises, möglicherweise wird eine solche Planung für die Zukunft gänzlich verhindert.

### 3.4 Beeinträchtigung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets „Laubanger“ aus Richtung Westen

Bereits jetzt ist die Verkehrsinfrastruktur des GE Laubanger insbesondere die Kreuzungsbereiche überlastet (siehe Verkehrsgutachten Obermeyer 2015, Anlage 16) 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 Jahre massiv beeinträchtigt. Pläne zur Verkehrsabwicklung sind den Unterlagen zur Planfeststellung nicht zu entnehmen. Erst während der Auslegung wurde ein erster Entwurf über beabsichtigte Bauzeiten und der hierbei geplanten Verkehrsführung gesondert nachgereicht.

Im Bereich der Emil-Kemmer-Straße ist lediglich die Aufnahme einer Gehwegbreite von 1,50 m vorgesehen. Radfahrer werden sich künftig weiterhin die Fahrbahnen dieser stark frequentierten Kreuzung (16.500 Kfz/Tag, Quelle: Verkehrsumleitungskonzept des Vorhabensträgers, Stand 16.02.2021, Datenprognose bereits aus 1998) mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen. Das Verkehrsaufkommen hat sich jedoch seit der Datenprognose aus dem Jahr 1998 deutlich erhöht (siehe Verkehrsgutachten Obermeyer 2015, Anlage 16).

### 3.5 Temporärer Ausschluss der direkten Anbindung der Stadt Hallstadt über Hallstätter Weg

Das geplante Straßenüberführungsbauwerke an der Dr.-Robert-Pfleger-Straße ist lediglich auf den Fahrbahnbestand festgelegt. Bestehender Fuß- und Radverkehr – verwiesen wird hierbei auf das Alltagsradwegnetzkonzept des Landkreises Bamberg - findet in den Planunterlagen keine ausreichende Berücksichtigung. Des Weiteren wird die Verbindung zum Hauptort Hallstadt in den Planfeststellungsunterlagen lediglich als „Wirtschaftsweg“ angesehen. Dieser stellt jedoch eine stark frequentierte Verbindung zum Kernort dar.

Die vom Vorhabensträger in Auftrag gegebene Konzepterstellung beinhaltet eine angenommene Verkehrsbelastung von 3.700 Kfz/Tag. Aus der im Jahr 2015 von der Stadt Hallstadt in Auftrag gegebenen Ermittlung der Verkehrsströme (siehe Verkehrsgutachten Obermeyer, München, Anlage 16) geht eine Verkehrsbelastung der Strecke von 4.575 – 5.673 Kfz/Tag werktags hervor (Verkehrszählung Obermeyer Hallstätter Weg 20.07.-26.07.2015, Anlage 16). Die Bedeutung des Radverkehrs wurde in diesem Zusammenhang vom Auftragnehmer des Vorhabensträgers hierbei nicht ermittelt.

### 3.6 Einwendung

Die Stadt Hallstadt wird bei Fortschreibung, Weiterentwicklung und vor allem in einer künftigen Umsetzung eines Verkehrskonzeptes für das Gewerbegebiet „Laubanger“ durch die Planung eines Hafennordgleises massiv behindert. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sind für



die Stadt Hallstadt durch die geplanten Straßenüberführungsbauwerke durch die Begrenzung auf den Bestand für die Zukunft nicht möglich. Die neuen Bauwerke sind bei Realisierung der Maßnahme daher so anzulegen, dass hier Reserven für eine spätere Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen werden,

- a) im Kreuzungsbereich der Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B26 für die Anlegung weiterer Fahr-/Abbiegespuren sowie eines kombinierten Geh- und Radweges in den vorgeschriebenen Mindestbreiten.
- b) Im Bereich der SÜ Dr.-Robert-Pfleger-Straße ist die Übernahme der bisherigen Fahrbahnbreite nicht ausreichend. Aufgrund der festgestellten Verkehrsbelastung sollte für das neue Brückenbauwerk eine Fahrbahnbreite von mind. 6 m geplant werden. Für den Fahrradverkehr ist zudem ein den Regeln der Technik entsprechender Freiraum mit vorzusehen.

#### **4. Verkehrsanbindung/Umleitungskonzept des Gewerbegebietes Laubanger während der Bauphase**

Im Zuge der Errichtung eines Hafennordgleises ist die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes eingeschränkt. Für die stark frequentierte direkte Anbindung des Kernortes Hallstadt über den Hallstätter Weg in das Gewerbegebiet ist eine Vollsperrung für den Zeitraum 11/2023 bis 09/2024 vorgesehen (Quelle Bauzeitenplan Verkehrs-Umleitungskonzept, s. Anlage 17). Die Hauptzufahrt aus Westen mit direkter Anbindung an die BAB70 – Kreuzungsbereich Emil-Kemmer-Straße/Hafenstraße/B26 – erfährt eine Verringerung der Fahrspuren von derzeit vier auf dann zwei Fahrbahnen (je eine Aus- und Einfahrt ins Gewerbegebiet) über eine Behelfsbrücke. Die Bauzeit ist von 03/2025 bis 11/2026 angegeben.

Der gesamte Gewerbepark des Laubangers ist neben produktivem Gewerbe vor allem auch vom großflächigen Einzelhandel dominiert. Dieses gewerbliche Konglomerat hat eine Vielzahl von Arbeitsplätzen aufzuweisen. Die langwierige Bauphase, verbunden mit der schlechteren Erreichbarkeit der einzelnen Geschäfte, lässt einen massiven Einbruch der Kundenströme vermuten. Bei mangelnden Umsatzzahlen ist für einen Geschäftsinhaber ein Stellenabbau die Konsequenz. Somit ist durch die Baumaßnahme für ein Hafennordgleis auch ein Verlust von vielen Arbeitsplätzen zu erwarten. Der Einzelhandel ist aufgrund der Corona-Krise in den Jahren 2020, 2021 bereits in einer existenziellen Krise. Die mehrjährige Belastung durch die vorgesehenen Baumaßnahmen würden den angeschlagenen Betrieben weiter zusetzen.

#### **5. Immissionen**

##### **5.1 Schallimmissionen**

Den Unterlagen des Vorhabensträgers ist keine genauere Untersuchung der von einem Hafengleis ausgehenden Schallimmissionen für das umfahrende Gewerbegebiet „Laubanger“ zu entnehmen. Eine Betrachtung der Isophone (lt. Unterlage 03\_15\_01\_11) erfolgte lediglich entlang der Strecke 5102 (Bamberg/Rottendorf) nicht jedoch entlang des Hafengleises. Es wird festgestellt, dass nach den Daten des Einwohnermeldeamtes Hallstadt, Stand 03/2021, folgende Personenzahlen in nachfolgenden Straßen des Gebietes „Laubanger“ gemeldet waren:

Laubanger	2
Heganger	25
Dr.-R.-Pfleger-Str.	24
Emil-Kemmer-Str.	34
<u>Biegenhofstr.</u>	<u>0</u>
Gesamt:	85

##### **5.2 Erschütterungen**

Vom Vorhabensträger untersucht wurden auch die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen. Die hierzu angenommenen Korridore beschränken sich dabei hauptsächlich auf das Stadtgebiet von Bamberg. Vom Vorhabensträger werden hierzu folgenden Aussagen getroffen (lt. Planunterlage 03\_15\_02\_07):

- An den Strecken 5102 (ab SU Kronacher Straße), 5103 bzw. 5107 (Anm: Hafengleis) können potenzielle Betroffenheiten ausgeschlossen werden.
- Demzufolge wurden die Korridor Grenzen an den Strecken 5102 (ab „U Kronacher Straße), 5103 bzw. 5107 (Anm. Hafengleis) auf diesem Blatt 4 nicht dargestellt.

### 5.3

Für das in Nr. 1.6 beschriebene neue Schulzentrum wird vom Vorhabensträger gefordert, dass ein entsprechender Lärmschutz in diesem Planungs- und Bauabschnitt errichtet wird.

### 5.4 Einwendung

Das mit einem Hafengleis umfahrene Gewerbegebiet „Laubanger“ hätte sowohl in die schalltechnische Untersuchung als auch in die Untersuchung über Erschütterungen mit einbezogen müssen. Das Gewerbegebiet ist nicht unbewohnt, es sind dort 85 Personen mit amtlichem Wohnsitz gemeldet (Quelle: Einwohnermeldedaten Stadt Hallstadt 03/2021). Des Weiteren sind dort auch Betriebe – teils in unmittelbarer Nähe zu einem etwaigen Hafengleis – angesiedelt, die hochwertige Technologien im Einsatz haben, die auf mögliche Erschütterungen empfindlich reagieren oder gar ausfallen können. Das Schutzgut Mensch und Arbeitsplätze wird nicht ausreichend berücksichtigt.

## 6. Umwelt-/Naturschutz Landschaftspflege

### 6.1 Überplanung in Bebauungsplänen festgesetzter Randeingrünungen

Die Neutrassierung eines Hafengleises wurde ohne Berücksichtigung der in den Bebauungsplänen „Westliche Biegenhofstraße“, „Östliche Biegenhofstraße“ und „Futterwinkel“ festgelegten Eingrünungsflächen geplant. Diese wurden vom Vorhabensträger überplant.

### 6.2

Nach Auskunft des Landratsamtes Bamberg im Zuge einer angedachten Bebauungsplan-Änderung, kommt dem auf dem Grundstück Flurnummer 2079/6 bestehendem Waldstück eine besonders hohe ökologische Bedeutung zu. Diese Tatsache ist bei einer Bebauungsplan-Änderung von der Stadt Hallstadt unbedingt zu berücksichtigen. Die Neutrassierung einer Hafenzufahrt Nord bewirkt den Verlust von Ruderaflächen, Saum- und Gehölzstrukturen, wie aus den Konfliktkarten ersichtlich.

### 6.3

Wie der saP des Vorhabensträgers entnehmen, gingen die Vorkommen der Zauneidechse durch die Erweiterung des Gewerbegebietes im Bereich „Futterwinkel“ verloren. Die Tiere im Bereich „Futterwinkel“ wurden zudem in ein Ersatzhabitat umgesiedelt. Hierbei wird festgestellt, dass der Bereich „Futterwinkel“ nicht gänzlich die Flächen bis zur A70 erfasst. Diese unberührten Flächen sind nicht unerheblich.

### 6.4

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht Gehölzeinschlag für Baustelleneinrichtungen, die Anbringung von Biotopschutzzäunen sowie diverse Neupflanzungen nach Abschluss der Baumaßnahmen auf städtischen Gewerbegrundstücken vor.

### 6.5 Einwendungen

Nach den Planfeststellungsunterlagen des Vorhabensträgers entfällt der ökologisch bedeutsame Gehölzbestand entlang der A70. Der Gehölzbestand ist unbedingt zu erhalten oder zumindest durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren.

Es wird vermutet, dass sich auf den Randflächen, die nicht vom Bebauungsplan „Futterwinkel“ erfasst werden, als unberührte Rückzugsgebiete entgegen den Aussagen des Vorhabensträgers durchaus noch Vorkommen an Zauneidechsen vorhanden sind. Dies ist einer entsprechenden Prüfung zu unterziehen.

Dem Vorschlag aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan zur Durchführung von Gehölzeinschlag, Anbringung von Biotopschutzzäunen sowie Neupflanzung nach Abschluss der Nutzung als Baustelleneinrichtung städtischer Grundstücke wird nicht zugestimmt.

## **7. Wasserrechtliche Aspekte**

### **7.1 Grundwasser**

Das Hafengleis kreuzt nach den Planungen des Vorhabensträgers

a) die Dr.-Robert-Pfleger-Straße und

b) die Emil-Kemmer-Straße.

Die abgesenkten Bahnlagen werden durch nicht unerhebliche Grundwasserwannen/Trogbauwerke gegen Grundwasser geschützt. Die Länge der Grundwasserwanne beträgt im Fall a) ca. 128 m und deren Gründungssohle liegt dauerhaft etwa 4,50 m unterhalb des angenommenen Bemessungswasserstandes von 234,00 m üNN. Im Fall b) beträgt die Bauwerkslänge 602 m und deren Gründungssohle liegt dauerhaft etwa 2,90 m unterhalb des angenommenen Bemessungswasserstandes von 233,00 m üNN.

### **7.2. Hochwasser**

Darüber hinaus sind durch die Nähe zum Flusssystem Main/Regnitz große Teile der Gemarkung als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Die Auswirkungen von Hochwasserereignissen wurde vom Vorhabensträger nicht ausreichend untersucht.

### **7.3 Einwendungen**

In das Grundwasser wird mit der Errichtung von Grundwasserwannen dauerhaft eingegriffen. Während der Bauphasen ist nach den Planunterlagen mit einem Grundwasseraufstau von 1-2 cm, im Fall b) von bis zu 13 cm zu rechnen. Ein dauerhafter wasserwirtschaftlich nachhaltiger Grundwasseraufstau stellt sich aufgrund dessen, dass beide Bauwerke allseitig um- und unterströmt werden können, bei rund 2 cm laut getroffener Aussagen nicht ein. Fakt ist jedoch, dass mit Bauwerken auf nicht unerheblicher Länge überhaupt in das Grundwassersystem eingegriffen wird. Die hydrologischen Aussagen beruhen rein auf Berechnungen. Es ist sicherzustellen, dass durch den dauerhaften Eingriff in den Wasserhaushalt keine Nachteile für die bestehenden Bebauungen und Infrastruktureinrichtungen durch Grundwasseraufstau und nachhaltiger Veränderungen von Grundwasserströmungen entstehen.

**Angenommen:        Ja: 17 Nein: 0**

---

## **TOP 2     Mitteilungen**

Die Sitzung des Bau-Umwelt- und Verkehrsausschusses am 12.04. entfällt. Die Sitzung wird voraussichtlich am 28.04. um 17.00 Uhr vor der Stadtratssitzung stattfinden.

---

**TOP 3      Wünsche und Anfragen**

Es lagen keine Wünsche und Anfragen vor.

---

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