



Stadt Hallstadt

**Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des Stadtrates
am Mittwoch 11.12.2024**

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 19:30 Uhr
Ort: Bürgerhaus Hallstadt, Mainstr. 2, Sitzungssaal 2. OG,

ANWESENHEITSLISTE

Erster Bürgermeister

Erster Bürgermeister Thomas Söder,

Mitglieder des Stadtrates

Stadtrat Thomas Aßländer,
Stadträtin Claudia Büttner,
Stadträtin Melanie Datscheg,
Stadtrat Herbert Diller,
Stadtrat Günter Hofmann,
Stadtrat Joachim Karl,
Stadtrat Dr. Gerd Kühlbrandt,
Stadträtin Verena Luche,
Stadtrat Heiko Nitsche,
Stadtrat Dr. Hans Parthemüller,
Stadtrat Manuel Reitberger,
Stadträtin Ute Sommer,
Stadtrat Marco Stiefler,
Stadträtin Stefanie Stollberger,
Stadtrat Ludwig Wolf,
Stadtrat Peter Wolf,

Schriftführer/in

Verw.-Angestellte Martina Bartl,

von der Verwaltung

Verw.-Fachang. Lena Brehm,
Verw.-Angestellte Simone Fischer,
Verw.-Amtsrat Markus Pflaum,
Verw.-Fachwirt Uwe Schardt,
Verw.-Inspektor Ottmar Schmaus,

Gäste

Geschäftsführer CTIP Peter Keller,

Entschuldigt:

2. Bürgermeister

2. Bürgermeister Hans-Jürgen Wich,

Mitglieder des Stadtrates

Stadtrat Andreas Groh,
Stadtrat Klaus Hittinger,
Stadtrat Veit Popp,

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

- 1 Cleantech Innovation Park (CTIP); **HA/856/2024**
Rechenschaftsbericht des Geschäftsführers
- 2 Bahnausbau - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8.1 (VDE 8.1); **BA/117/2024**
ABS Nürnberg - Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 Bamberg;
3. Planänderung: Erneute Auslegung - Stellungnahme der Stadt Hallstadt
- 3 Mitteilungen
- 4 Wünsche und Anfragen

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

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

Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Stadtrates am Mittwoch 27.11.2024
Niederschrift über die nicht öffentliche Sitzung des Stadtrates am Mittwoch 27.11.2024

Es erfolgte sodann Eintritt in die

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

TOP 1 Cleantech Innovation Park (CTIP); Rechenschaftsbericht des Geschäftsführers

Die Stadt Hallstadt ist einer der drei Gesellschafter am Cleantech Innovation Park (CTIP).

Der Geschäftsführer des CTIP, Herr Keller, stellt dem Stadtrat in der heutigen Sitzung die aktuellen Zahlen des Rechenschaftsberichtes vor. Herr Keller gibt insbesondere auch Auskunft darüber, wie sich der Cleantech Innovation Park auf dem ehemaligen MICHELIN-Gelände entwickelt.

Neben dem Innovationszentrum, dass aktuell vor der Fertigstellung steht und im Februar des nächsten Jahres eröffnet werden soll, schreiten vor allem auch die Planungen für das Kreativ-Forum auf dem Gelände voran.

Die Stadt Hallstadt ist als aktiver Gesellschafter weitestgehend in die Entscheidungen des CTIP eingebunden. Zusätzlich ist die Stadt Hallstadt auch im Aufsichtsrat des Cleantech Innovation Park vertreten.

Herr Keller steht nach seinen Ausführungen dem Stadtrat für Nachfragen und weiteren Erläuterungen zur Verfügung.

Beschluss:

Der Stadtrat nimmt von den Ausführungen vom Geschäftsführer des Cleantech Innovation Park (CTIP), Herrn Peter Keller, Kenntnis.

Die Stadt Hallstadt als Gesellschafter soll weiterhin durch die Gesellschafterversammlung und die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat eng in die anstehenden Entscheidungen mit eingebunden werden.

zur Kenntnis genommen Ja: 17 Nein: 0

**TOP 2 Bahnausbau - Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8.1 (VDE 8.1);
ABS Nürnberg - Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt 22 Bamberg;
3. Planänderung: Erneute Auslegung - Stellungnahme der Stadt Hallstadt**

Bisheriger Verfahrensverlauf:

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, hat die Weiterführung des Anhörungsverfahrens zur 3. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG für den Planfeststellungsabschnitt Bamberg (PFA 22), Bahn-km 56,165 bis Bahn-km 62,373 (Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg) und von Bahn-km 0,000 bis Bahn-km 2,408 (Strecke 5100 Bamberg – Hof) im Bereich der Städte Bamberg und Hallstadt und der Gemeinde Strullendorf veranlasst.

Das **Planfeststellungsverfahren** für den Ausbau der Strecke zwischen Strullendorf und Hallstadt ist bereits im Jahr 1994 eingeleitet worden.

Ein Planfeststellungsbeschluss für den Streckenausbau im Planfeststellungsabschnitt 22 wurde bisher nicht erlassen.

Im Jahr 1996 wurde die Planfeststellung mit dem 1. Planänderungsverfahren fortgesetzt. Inhalt dieses Verfahrens waren die im Zuge des Erörterungsverfahrens entstandenen Änderungsbedarfe.

Für das **1. Planänderungsverfahren** wurde kein Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Im Jahr 1998 wurde die Planfeststellung mit dem 2. Planänderungsverfahren fortgesetzt. Inhalt dieses Verfahrens waren die im Zuge des Erörterungsverfahrens entstandenen Änderungsbedarfe.

Auch für das **2. Planänderungsverfahren** wurde kein Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Für zwischenzeitlich in diesem Abschnitt realisierte Einzelmaßnahmen wurde das Baurecht auf Grundlage gesonderter Verfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) geschaffen.

Mit dem **3. Planänderungsverfahren** (Stand 14.10.2020) wird die Planfeststellung seit Januar 2021 weitergeführt. Die Auslegung dieser Unterlagen erfolgte von 08.02.2021 bis 08.03.2021.

Im laufenden Planfeststellungsverfahren wurde festgestellt, dass nach der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 11 UVPG für das vorliegende Planänderungsverfahren das UVPG in der Fassung des Gesetzes anzuwenden ist, die vor dem 15. Dezember 2006 galt, da das Verfahren nach § 4 UVPG, das der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dient, bereits in den 1990er Jahren und damit vor dem 25. Juni 2005 begonnen worden ist.

Für das beantragte Vorhaben besteht somit die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3b UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG, da das Vorhaben den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen beinhaltet.

Die Öffentlichkeit ist daher gemäß § 9 Abs. 1 UVP (in der vor dem 15.12.2006 geltenden Fassung) zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG anzuhören.

Die Unterlagen des 3. Planänderungsverfahrens wurden nach Erörterung der in der ersten Auslegung 2021 eingegangenen Einwendungen geändert und mit Planstand 12.06.2023 im Zeitraum 11.09.2023 bis 10.10.2023 wiederum ausgelegt.

Mit Mail vom 20.11.2023 teilte die Regierung von Oberfranken mit, dass bei der vorgenannten Auslegung der Planunterlagen in den Städten und den Gemeinden die gleichzeitig in das Internet durch die Regierung von Oberfranken eingestellten Planunterlagen teilweise unvollständig oder mit Fehlern behaftet waren und damit von den ausgelegten Papierunterlagen abgewichen

sind. Um einen im weiteren Verlauf eventuell trotz der Vorschrift des § 27a Abs. 1 Satz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes rügbaren Mangel auszuschließen, hat sich die Regierung von Oberfranken in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin und der Genehmigungsbehörde dazu entschlossen, die Auslegung zu wiederholen. Gleichfalls werde sich - lt. Regierung von Oberfranken - an diese wiederholte Auslegung eine erneute Frist zur Einwendung anschließen. Parallel dazu würden alle Planunterlagen berichtigt in das Internet eingestellt. Die Wiederholung der Auslegung sollte von 08.01.2024 bis 07.02.2024 erfolgen und wurde von der Stadt Hallstadt am 01.01.2024 ortsüblich bekannt gemacht.

Mit Schreiben vom 03.01.2024 wurde das geplante Auslegungsverfahren durch die Regierung von Oberfranken erneut gestoppt. Begründet wurde dieser Schritt mit der Aussage „zur Beseitigung von erkannten einzelnen Unstimmigkeiten in den ausgelegten Unterlagen werden diese durch die Vorhabenträgerin geprüft und aktualisiert“.

Mit Schreiben vom 11.10.2024 teilte die Regierung von Oberfranken jüngst die erneute Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Zeitraum 04.11.2024 bis 03.12.2024 mit. Die Stadt Hallstadt kann zu dem Vorhaben aus ihrem Aufgabenbereich Stellung nehmen und – soweit die Gemeinde nicht in ihrem öffentlich-rechtlichen Wirkungskreis, sondern wie ein Privater in zivilrechtlichen Rechtspositionen betroffen ist – Einwendungen bis einschließlich 17.12.2024 erheben. Bereits erhobene Einwendungen gelten unverändert fort.

Planerische Entwicklung:

Am 10.05.1994 wurde durch die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PB DE) das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 22 beantragt. Einwendungen sind seinerzeit von August 1994 bis Januar 1995 eingegangen und wurden vom Vorhabenträger bearbeitet. Die Einwendungen führten zu ersten Planänderungen. Im Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung wurde die Trasse bereits durch die Stadt Hallstadt abgelehnt. Nach Angaben der Vorhabenträgerin wurde durch die in der 2. Planänderung vom 24.11.1997 vorgenommene Verschiebung des Hafengleises den Einwendungen der Stadt Hallstadt Rechnung getragen:

- Der Verlauf des Hafengleises wurde weitestgehend in den Bereich der Baubeschränkungs- und Bauverbotszonen der Bundesfernstraße (Anm.: A 70) verlegt.
- Die geplante Zufahrt von der Emil-Kemmer-Straße in das Gelände zwischen Hafenstraße und Hafengleis wurde aus den Planungen genommen,
- es wurde der Verlust an Parkflächen minimiert sowie
- durch bautechnische Änderungen die erforderliche Höhenanpassung der Emil-Kemmerstraße reduziert.

In der 3. Planänderung wurde letztlich als Vorzugsvariante der ebenerdige Ausbau, der am 06.03.2024 vom Stadtrat Bamberg beschlossen wurde, gewählt.

Nachdem sich die Planungen dahingehend entsprechend verfestigt haben ist der ebenerdige viergleisige Ausbau durch die Stadt Bamberg Gegenstand des aktuellen Verfahrens. Um die Richtungsverkehre zu entflechten und effektiv zu gestalten, wurde folglich der Spurplan angepasst. Durch die neue Spurplananpassung sind Geschwindigkeiten für die Schnellfahrgeleise bis zu 230 km/h möglich.

Vorgehensweise der Stadt Hallstadt:

Über die vorgelegten Unterlagen im 3. Planänderungsverfahren, Stand 14.10.2020, wurde am 07.04.2021 der Beschluss zur Stellungnahme der Stadt Hallstadt vom Stadtrat gefasst.

Die umfangreiche Stellungnahme der Stadt Hallstadt wurde vom Vorhabenträger, der DB Netze AG, in 64 Punkten am 02.12.2021 abgehandelt. Das Ergebnis der Abwägung wurde der Stadt Hallstadt am 09.03.2022 in einem so genannten Aufklärungsgespräch von Vertretern der Vorhabenträgerin erläutert. Der offizielle Erörterungstermin für die vorgetragenen Einwendungen fand am 25.07.2022 auf Einladung der Regierung von Oberfranken statt. Zu diesem Termin wurde seitens der Stadt Hallstadt eine Alternativplanung – erarbeitet durch die Vieregg-Rössler GmbH, München - zum Hafennordgleis vorgelegt und den Vertretern der Vorhabenträgerin vorgelegt. Der Vorschlag der Hallstadter Alternative beinhaltet im Wesentlichen die Beibehaltung

der bestehenden Hafengleisanbindung, die Anfahrt zum Hafenbahnhof würde jedoch aus Richtung Norden erfolgen. Zwischen den beiden Fahrstrecken (Strecke 5102) Richtung Rottendorf würde hierzu ein so genanntes Einschubgleis für bis zu 740 m lange Züge erforderlich. Die Lösung der Stadt Hallstadt führt letztendlich zu einer Kostenersparnis, Reduzierung des Flächenverbrauches und, wie von der Vieregg-Rössler GmbH dargestellt, auch zu einer Optimierung des Bahnbetriebs aufgrund einer Verbesserung im Punkt Fahrspurkreuzungen.

Die vorgestellte Variante wurde durch den Vorhabenträger geprüft, das Ergebnis in so genannten Werkstattgesprächen am 23.08.2022 und 18.11.2022 mit Vertretern der DB Netze erörtert. Alle Argumente der Vorhabenträgerin wurden seitens der Stadt Hallstadt aufgegriffen und den vorgetragenen Bemängelungen jeweils mittels mehrerer Fortschreibungen der Alternativplanung durch die Vieregg-Rössler GmbH mit weiterer Planungsoptimierung entgegengetreten. Die Standpunkte beider Parteien (DB Netze, Stadt Hallstadt) wurden am 14.02.2023 dem Ausschuss Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags vorgetragen. Auf Vorschlag aus dem Landtag fand am 31.03.2023 ein Termin vor Ort mit Politikern, betroffenen Gewerbetreibenden, Vertretern der Stadt Bamberg (Stadtrat u. Verwaltung) sowie der Stadt Hallstadt und der DB Netze statt. Als Vermittlungsversuch wurde von der Regierung von Oberfranken am 28.06.2023 in deren Räumen ein Runder Tisch zwischen Vertretern der Stadt Bamberg und der Stadt Hallstadt anberaunt.

Allen Bemühungen der Stadt Hallstadt zum Trotz konnte bislang weder ein Konsens mit dem Vorhabenträger noch mit der Stadt Bamberg erzielt werden.

Eine über die Vieregg-Rössler GmbH initiierte Anfrage über Landtagsabgeordnete zur Ermittlungen der tatsächlichen (und künftigen) Fahrtenanzahl/Anzahl bereitgestellter Güterwaggons unter Angabe der Fahrtrichtungen (BA/Rottendorf/N/LIF) blieb seitens der Bayernhafen GmbH & Co. KG bislang unbeantwortet.

Aktueller Planstand 12.06.2023 der Auslegung 04.11 bis 03.12.2024:

Für die Stadt Hallstadt ergeben sich aus den aktuellen Planunterlagen nach wie vor keine grundlegenden Änderungen.

Auch nach den aktuellen Planunterlagen hält die Vorhabenträgerin an der baulichen Umsetzung des Hafengleises und den damit verbundenen Nachteilen für die Stadt Hallstadt und deren Bürger und Gewerbetreibenden fest.

Die Einwendungen der Stadt Hallstadt vom 07.04.2021 bewirkten lediglich einige Änderungen, die nachfolgend kurz genannt sind:

- Entfall der Entwässerung der geplanten Kreuzungsbauwerke „Emil-Kemmer-Straße“ und „Dr.-Robert-Pfleger-Straße“ in öffentliche Kanäle der Stadt Hallstadt,
- Längenreduzierung des Bauwerks an der Dr.-Robert-Pfleger-Straße von 122 m auf 102 m (Grundwasserwanne + Straßenüberführung)
- Längenreduzierung Grundwasserwanne Emil-Kemmer-Straße von 602 m auf 590 m
- weitere Stützwände im Bereich des Hafengleises,
- größere und neue Versickerungsbecken,
- zusätzliche Zäune,
- andere Verläufe der Grenze der Baustelle (teilweise platzsparender, teilweise aufwendiger),
- fehlende Zugänge und Wege sowie Begleitwege (Begleitweg Schrebergarten wurde inzwischen auch eingezeichnet),
- veränderter Trassenverlauf bei der geplanten Verlegung des großen Regenwasser-Sammlers im Bereich des heutigen Kaufland-Parkplatzes; die neue Trasse verläuft nun weitestgehend auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Bamberg,
- Vorsehung von Kontrollschächten für den SW-K beidseits des geplanten Hafengleises,
- zusätzliche Pumpwerke bei Straßenunterführungen oder veränderte Lagen der Pumpwerke,

- Veränderung der statischen Konstruktion der Gründung von Lärmschutzwänden mit Hilfe von Torsionsbalken, um weniger Tiefgründungen durchführen zu müssen,
- im Detail geringfügig vergrößerte Straßenunterführungen wegen Verlangen der Stadt,
- Neubau einer Stützwand bei Aldi; (der lichte Abstand Stützwand – Gebäudekante liegt bei ca. 11 m) etc.

Einzelheiten sind aus den geänderten Planunterlagen ersichtlich.

Würdigung der Hallstadter Alternativplanung:

In ihrer letzten Stellungnahme vom 23.10.2024 hatte die Stadt Hallstadt ausdrücklich gerügt, dass sich die Vorhabenträgerin trotz Kenntnis der durch die Stadt Hallstadt aufgezeigten Alternative zum Hafengleis in den Planfeststellungsunterlagen nicht auseinandersetzt habe.

Dies wurde jetzt in den aktualisierten Unterlagen nachgeholt. Unter dem Punkt 03_22_01 setzt sich die Vorhabenträgerin auf 57 Seiten mit der aufgezeigten Alternative auseinander:

„Die Variante des Hafengleises der Vieregg-Rössler GmbH stellt sich im Vergleich zur Antragsvariante der DB Netz AG schlechter dar, da drei Projektziele nicht erreicht werden. Dies betrifft

- *die fehlende direkte Fahrtmöglichkeit für Güterzüge zwischen dem Hafen Bamberg und den Gütergleisen des Bahnhofs Bamberg,*
- *die verschlechterte Erreichbarkeit der Zulaufstrecken Bambergs (nur 1 von 3 Strecken ggü. 2 von 3 Strecken bei der Antragsvariante der DB Netz AG) mit der Folge erheblicher Betriebserschwernisse aus erhöhtem Rangieraufwand durch erzwungene Fahrtrichtungswechsel sowie*
- *die bauzeitlich erforderliche Unterbrechung der Hafenanbindung aufgrund von Kollisionen mit dem angrenzenden Baufeld und den Streckengleisen Bamberg – Rottendorf und Bamberg - Lichtenfels.*

Ferner sind nachfolgende Belange nachteilig gegenüber der Antragsvariante der DB Netz AG:

- *Genehmigungsrechtlich stellt der in der Variante der Vieregg-Rössler GmbH vorgesehene, neue Bahnübergang in der Coburger Straße ein Ausschlusskriterium dar, da dies der verkehrspolitischen Zielsetzung zur Reduzierung von Bahnübergängen widerspricht und eine Ausnahmegenehmigung aufgrund der vorliegenden Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Referat E 21 vom 23.09.2022, nicht zu erwarten ist.*
- *Im direkten Kostenvergleich erfordert die Hafengleisvariante der Vieregg-Rössler GmbH Mehrkosten von 12 Mio. EUR (49 ggü. 37 Mio. EUR).*
- *Im direkten Vergleich wird ein erheblich höheren Anlagenbestand an Gleisen, Weichen, Oberleitung sowie Brücken erforderlich, was im laufenden Betrieb zu erhöhten Instandhaltungskosten führt.*
- *Die Stadt Bamberg hat in ihrer Stadtratssitzung vom 15.02.2023 den Beschluss gefasst, die Variante der Vieregg-Rössler GmbH abzulehnen, da diese nur Nachteile für die Stadt Bamberg mit sich bringt. So verstößt die Planung z. B. gegen den rechtskräftigen Bebauungsplan 212 H der Stadt Bamberg.*
- *Die Bayernhafen GmbH & Co. KG lehnt als betroffenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Variante der Vieregg-Rössler GmbH aufgrund der erheblichen Betriebserschwernisse für seine Kunden gegenüber der Antragsvariante der DB Netz AG sowie der Verschlechterungen gegenüber der Bestandsanbindung ab.*
- *Ein wesentlicher eisenbahnbetrieblicher Mangel der Variante der Vieregg-Rössler GmbH ist die mittige Lage des einzelnen Zugbildungsgleises, welches aufgrund notwendiger Lokfahrten zur Behinderung der Zugfahrten auf der Strecke Bamberg – Rottendorf führt, was aus Sicht der Fahrwegkapazität nicht akzeptiert werden kann.*
- *Die technische Realisierbarkeit der Variante der Vieregg-Rössler GmbH ist in vielen Belangen nicht gesichert und nicht nachgewiesen, sodass die grundsätzliche Machbarkeit nicht abschließend bewertet werden kann.*

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass sich mit der Variante der Vieregg-Rössler GmbH die verfolgten Projektziele nicht verwirklichen lassen sowie eisenbahnfachliche Nachteile im Vergleich zur Antragsvariante DB Netz AG gegeben sind, sodass die DB Netz AG an ihrer beantragten Vorzugslösung festhält.“

Die Variante der Vieregg-Rössler GmbH wurde im Auftrag der Stadt Hallstadt stetig nachgebessert. Über aktuellere Versionen wurde auch die Vorhabenträgerin informiert und Unterlagen – aufgrund der umfangreichen Dateigrößen – vom Server der Vieregg-Rössler GmbH zum Download angeboten. Nach den Planfeststellungsunterlagen wurde lediglich nachfolgende Änderungshistorie in die Bewertung mit einbezogen:

Version 1.0	Datum 16.08.2022	Arbeitspapier f. Werkstattgespräch 23.08.2022
Version 1.1	Datum 18.11.2022	Fortschreibung
Version 1.2	Datum 21.11.2022	Ergänzung Elektrifizierung besteh. Hafenanbindung

Die finale Version wurde der Vorhabenträgerin am 17.03.2023 zur Verfügung gestellt. Diese unberücksichtigte Variante zeigt gerade die Vorteile der Vieregg-Rössler-Lösung gegenüber den Planungen der Vorhabenträgerin auf. So ist nun beispielsweise eine direkte und kreuzungsfreie Ausfahrt auf die Strecke Richtung Lichtenfels möglich.

Nach den Aussagen der Vorhabenträgerin stellt genehmigungsrechtlich der in der Variante der Vieregg-Rössler GmbH vorgesehene, neue Bahnübergang in der Coburger Straße ein Ausschlusskriterium dar. Tatsächlich handelt es sich laut Kommentar des Eisenbahnkreuzungsgesetzes eindeutig nicht um einen neuen Bahnübergang, sondern lediglich um eine geringfügige Verschiebung des bisherigen Übergangs.

Bemerkenswerterweise wurde gegenüber den bisherigen Planungen der höhengleiche Bahnübergang in der Hallstadter Straße von der Vorhabenträgerin als obsolet betrachtet, muss aber für Rangierfahrten aus dem Hafenhafen weiterhin beibehalten werden. Die aktuelle Planung der Vorhabenträgerin löst das Problem, in dem der Planfeststellungsbereich entsprechend angepasst wurde und der höhengleiche Bahnübergang mit der Hallstadter Straße künftig nicht mehr Gegenstand der laufenden Planfeststellung ist (vgl. hierzu Unterlagen 03_04_11a und 03_04_211a).

Fazit:

Das gesamte Planfeststellungsverfahren der Vorhabenträgerin, das sich mittlerweile über mehr als 30 Jahre erstreckt, ist immer wieder von materiellen und formellen Mängeln, sei es hinsichtlich Planung oder bei den Auslegungen, behaftet. Eine vernünftige Alternativlösung zum beabsichtigten Hafennordgleis, wie sie die Stadt Hallstadt aufzeigt, wird von der Vorhabenträgerin kategorisch abgelehnt. Offensichtliche Planungsmängel werden elegant kaschiert oder seitens der Vorhabenträgerin aus dem Planfeststellungsbereich genommen.

Die Haltung der Bayernhafen GmbH & Co. KG erschließt sich der Stadt Hallstadt ebenfalls nicht, sind doch bei einer Nordanbindung der Hafenanlagen wahrscheinlich nicht unerhebliche Umbauarbeiten am bestehenden Hafengüterbahnhof verbunden. Die aktuellen Planfeststellungsunterlagen lassen eine Übertragung des bestehenbleibenden Auszugsgleises einschließlich höhengleichen Bahnübergangs in der Hallstadter Straße in die Zuständigkeit der Bayernhafen GmbH & Co. KG vermuten. Die Angabe genauer Güterzugzahlen und deren Fahrtrichtung ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG bislang schuldig geblieben. Des Weiteren dürfte der Bayernhafen GmbH & Co. KG der Umstand, dass bei Realisierung der derzeitigen Planungen der Vorhabenträgerin, tagsüber Fahrten vom und zum Güterbahnhof Bamberg unter Berücksichtigung der DB-Fahrpläne nur in wenigen sehr engen Zeitfenstern oder gar nicht mehr möglich sein werden, nicht unbedingt bewusst sein. Dieser Effekt dürfte sich noch weiter zum Nachteil entwickeln, da bekanntermaßen die Güterzugtrasse von Nürnberg nach Würzburg bereits zum heutigen Zeitpunkt übermäßig ausgelastet ist und weitere, zusätzliche Güterzugfahrten über Bamberg Richtung Schweinfurt/Würzburg zu erwarten sind. Eine entlastende Güterzug-Neubaustrecke direkt von Nürnberg zum Knoten Würzburg ist noch nicht einmal in Planung, eine Umsetzung im nächsten Jahrzehnt nicht realistisch.

Der Stadt Hallstadt entstehen durch den Neubau einer Hafennordzufahrt für den Bayernhafen enorme Nachteile, welche die seitens der Stadt Bamberg angeführten Nachteile bei Beibehaltung der Hafenanbindung weitestgehend auf der bisherigen Trasse bei weitem überwiegen.

Die vorgenannten Aspekte können die ablehnende Haltung der Stadt Hallstadt gegen eine Neutrassierung eines Hafengleises über Flächen im Hoheitsgebiet der Kommune zur Wahrung ihrer Interessen und zum Schutz ihrer Bürger und Gewerbetreibenden nur bekräftigen.

Beschluss:

Der Stadtrat der Stadt Hallstadt nimmt die aktuellen Planfeststellungsunterlagen „3. Planänderungsverfahren – 1. Änderung nach Erörterung, Stand 12.06.2023“ zur Kenntnis und gibt nachfolgende Stellungnahme ab:

1.

Der Stadtrat der Stadt Hallstadt erkennt im Bezug auf das laufende Planfeststellungsverfahren das Erfordernis eines leistungsfähigen Schienennetzes mit der Schaffung von Schnellbahntrassen in der heutigen Zeit an. Der Ausbau der Nord-Süd ICE-Trasse von Berlin nach München ist für den Wirtschaftsstandort der Region Bamberg wichtig.

2.

In den aktuellen Planfeststellungsunterlagen der Vorhabenträgerin sind jedoch auch in den jüngsten Auslegungsunterlagen gegenüber den ursprünglichen Entwürfen aus den Jahren 1994, 1996, 1998 und 2020 hinsichtlich der Neuerrichtung einer Hafennordzufahrt keine wesentlichen Änderungen festzustellen. Einwendungen der Stadt Hallstadt auf Grundlage der Beschlüsse vom 27.07.1994, 18.12.1996, 01.04.1998, 07.04.2021 und 11.10.2023 wurden nicht hinreichend berücksichtigt. Die hierzu gefassten Beschlüsse/Einwendungen der Stadt Hallstadt vom 27.07.1994, 18.12.1996, 01.04.1998, 07.04.2021 und 11.10.2023 werden weiterhin aufrechterhalten und auch in der Fortschreibung der „3. Planänderungsverfahren – 1. Änderung nach Erörterung, Stand 12.06.2023“ weiterhin als Einwendung geführt.

3.

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:

Diese Tatsache wurde von der Stadt Hallstadt mit Vorlage einer Alternativplanung– erstellt von der Vieregg-Rössler GmbH - Stand 02/2023, der Vorhabenträgerin durch die Regierung von Oberfranken zur Verfügung gestellt, aufgezeigt.

Es wird bemängelt, dass die in Unterlage „22_Variantenvergleich_03_22_01_pruefung_var_v_r“ aufgezeigte Gegenargumentation der Vorhabenträgerin nicht auf der finalen Alternativplanung, Stand 02/2023, sondern vielmehr auf dem Stand des 2. Werkstattgesprächs 11/2022 basiert. Die darin durch die Vorhabenträgerin aufgeführten Mängel bzw. Defizite der Alternativplanung wurden in der finalen Version der Vieregg-Rössler GmbH allesamt beseitigt und standen der Vorhabenträgerin bei Fortschreibung der Planungen „3. Planänderungsverfahren – 1. Änderung nach Erörterung, Stand 12.06.2023“ rechtzeitig zur Verfügung. So kann beispielsweise von einer verschlechterten Erreichbarkeit der Zulaufstrecken Bambergs und der angeführten bauzeitlichen Unterbrechung der Hafenanbindung bei der finalen Version der Vieregg-Rössler GmbH nicht mehr ausgegangen werden.

4.

Es wird festgestellt, dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Planung eines ihrer eigenen Projektziele verfehlt. Der höhengleiche Bahnübergang in der Hallstadter Straße bleibt weiterhin erhalten, wird jedoch als Lösung des Problems der Einfachheit halber aus dem Planfeststellungsbereich herausgenommen.

5.

Die Aussage, dass mit der Alternativplanung in der Coburger Straße ein neuer höhengleicher Bahnübergang geschaffen würde, trifft laut einschlägigem Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht zu. Die Alternativplanung sieht lediglich eine geringfügige Verschiebung des bestehenden höhengleichen Bahnüberganges nach Norden vor.

6.

Die Vorzüge der Alternativplanung der Stadt Hallstadt werden in den Planfeststellungsunterlagen überhaupt nicht dargestellt. Ein wesentlicher Bestandteil, die Fahrbeziehungen aus/zum Hafnenbahnhof unter Einbeziehung der Anzahl der Fahrten, findet bei der Bewertung der Variante durch die Vorhabenträgerin keine Berücksichtigung. Es wird daher seitens der Stadt Hallstadt gefordert, in der Variantenbewertung diese Zahlen zu berücksichtigen und entsprechend zu gewichten.

7.

Es wird festgestellt, dass die ablehnende Haltung der Stadt Bamberg gegen eine Umsetzung der Variante der Vieregg-Rössler GmbH kein Argument für die Vorhabenträgerin sein kann. Die Vorhabenträgerin hat ihre Planungen nur nach eisenbahnbetrieblichen Aspekten zu führen. Schließlich erwachsen der Stadt Hallstadt bei Umsetzung eines Hafennordgleises große Nachteile, während die Stadt Bamberg bei Umsetzung der bisherigen Hafenanbindung auf Grundlage der Variante der Vieregg-Rössler GmbH auch Vorteile aus dieser Planung genießt.

8.

Der Aussage, dass die technische Realisierbarkeit der Variante der Vieregg-Rössler GmbH die verfolgten Projektziele der DB Netz AG nicht verwirklichen lassen, tritt die Stadt Hallstadt entschieden entgegen. Die Möglichkeit der Umsetzung wurde von der Vieregg-Rössler GmbH hinreichend geprüft und erwiesen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die seitens der Stadt Hallstadt vorgeschlagene Lösung, Stand 02/2023, erarbeitet von der Vieregg-Rössler GmbH, eine machbare und kostengünstige Alternative zur Neutrassierung eines Hafennordgleises über Hallstadter Gewerbegebiet aufzeigt. Es wird daher die Beurteilung der jüngsten Version der Vieregg-Rössler GmbH gefordert. In der Variante der Stadt Hallstadt werden sowohl die Maßnahmen einer möglichen baulichen Umsetzung als auch betriebliche Vorteile den Planungen der Vorhabenträgerin gegenübergestellt. Von der Stadt Hallstadt wird hier eine den Vorgaben und Planungszielen der Vorhabenträgerin bessere Lösung, auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigend, angeboten. Auf die explizit zu diesem Thema gemachten Ausführungen und die Gegenargumentation des Planers der Stadt Hallstadt, der Vieregg-Rössler GmbH, wird verwiesen. Diese sind Bestandteil dieses Beschlusses und der Stellungnahme der Stadt Hallstadt.

Darüber hinaus wird Bürgermeister Söder vorsorglich ermächtigt, zur vorgenannten Argumentation der finalen Stellungnahme der Stadt Hallstadt weitere Aspekte hinzuzufügen.

Angenommen: Ja: 17 Nein: 0

TOP 3 Mitteilungen

Terminvormerkung

12.02.2025 Einweihung des Innovationszentrums CTIP

Erster Bürgermeister Söder bedankt sich für das vergangene Jahr. Er überbringt seine Weihnachtswünsche.

TOP 4 Wünsche und Anfragen

Stellvertretender Fraktionsvorsitzender Karl, Fraktionsvorsitzender Dr. Kühlbrandt, Reitberger und Fraktionsvorsitzende Luche überbrachten ebenfalls Weihnachtswünsche und alles Gute für das neue Jahr 2025. Sie dankten der Verwaltung und den Stadratsmitgliedern für die geleistete Arbeit.

Mit Dank für die rege Mitarbeit schließt Erster Bürgermeister Thomas Söder um 19:30 Uhr die öffentliche Sitzung des Stadtrates.

Thomas Söder
Erster Bürgermeister

Martina Bartl
Schriftführer/in