

**Auszug aus dem Protokoll der 42. Sitzung des Marktgemeinderates
vom 22. August 2017**

- 1. Planfeststellung gemäß § 18 ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1.1) ABS Nürnberg - Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt Altendorf - Hirschaid - Strullendorf 1. Planänderung gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG", Bahn-km 46,000 bis Bahn-km 56,165 der Strecke 5900 Nürnberg Hbf. - Bamberg in den Gemeindegebieten der Städte Bamberg und Scheßlitz, der Märkte Buttenheim Eggolsheim und Hirschaid sowie der Gemeinden Altendorf und Strullendorf;**
hier: Stellungnahme des Marktes Hirschaid im Anhörungsverfahren zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)

Sachbericht von 1. Bürgermeister Klaus Homann:

Die DB ProjektBau GmbH/Regionalbereich Südost, Äußere Cramer-Klett-Str. 3, 90489 Nürnberg führt namens und im Auftrag der DB Netz AG den Ausbau der Bahnstrecke ABS Nürnberg – Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 21 Altendorf - Hirschaid - Strullendorf durch. Die DB ProjektBau GmbH übernimmt die Projektmanagement-, Planungs- und Bauüberwachungsfunktion für die DB Netz AG als Netzbetreiber und Bauherr.

Für den ABS Nürnberg - Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt 21 – Hirschaid (km 46,000 – km 56,165) wurden die Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Oberfranken eingereicht. Die Planunterlagen liegen beim Markt Hirschaid vom **4. September bis 4. Oktober 2017** aus.

Der Markt Hirschaid hat zur Vertretung seiner Interessen die Fachanwaltskanzlei Schönefelder Ziegler Lehnert, München, hier Herrn RA Dr. Andreas Lehnert sowie das Büro K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG, Nürnberg (für die Ingenieurbauwerke) beauftragt.

Ferner wurde das Ingenieurbüro Sauer+Harrer, Eggolsheim mit der Prüfung/Ergänzung der gemeindlichen Leitungen (Wasser- und Kanalleitungen) beauftragt, welche die Bahnlinie kreuzen. Die Beurteilung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen erfolgt in gemeinsamer Beauftragung mit der Gemeinde Strullendorf durch das Fachbüro IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth.

Darüber hinaus findet eine kommunale Zusammenarbeit/Abstimmung zwischen den Gemeinden Altendorf, Buttenheim, Strullendorf und Hirschaid auf Bürgermeisterebene statt. Landrat Johann Kalb hat den betroffenen Kommunen die Unterstützung des Landkreises Bamberg zugesagt. Gespräche mit den Gemeinden Breitengüßbach und Zapfendorf haben stattgefunden, um Informationen bezüglich der bereits durchgeführten Baumaßnahmen zu erhalten. Bürgermeister Klaus Homann hat darüber hinaus Kontakt mit den Bundestagsabgeordneten Thomas Silberhorn und Andreas Schwarz sowie Herrn Innenminister Joachim Herrmann und Herrn Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt aufgenommen und diese um Unterstützung gebeten.

Seitens der Verwaltung erfolgten umfangreiche Veröffentlichungen/Hinweise auf das bevorstehende Planfeststellungsverfahren im Amtlichen Mitteilungsblatt, auf der gemeindlichen Homepage sowie in den sozialen Medien. Ferner wurden ca. 900 Anwohner bzw. Ersteller von Eingaben aus den Jahren 1996/97 angeschrieben und auf das Planfeststellungsverfahren aufmerksam gemacht.

Aufbauend auf dem 1996 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren wird derzeit die Planfeststellung als 1. Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG fortgeführt. Den Fraktionen im Marktgemeinderat sind die Planfeststellungsunterlagen digital zur Verfügung gestellt worden mit der Aufforderung, ihre Stellungnahmen bis 14. August 2017 der Verwaltung vorzulegen. Alle

Fraktionen sind dieser Aufforderung nachgekommen.

Sachbericht von Dipl.-Ing. Wolfgang Harrer, Ingenieurbüro Sauer+Harrer, Eggolsheim

Allgemeines:

Die Querungen von Abwasserkanälen und Wasserversorgungsleitungen sind nicht Inhalt des Planfeststellungsverfahrens sondern werden über Leitungsvereinbarungen geregelt.

Entwässerungssituation Niederschlagswasser allgemein (Anlage Plan 1):

Im Hauptort Hirschaid (östlich des Main-Donau-Kanals) steht als einziger Vorfluter der Friesnitzgraben zur Verfügung. Hochwasser oberhalb der Industriestraße wird über einen Graben in den Grundwassersee „Neubert“ abgeschlagen. Der Abfluss in das Ortsnetz wird über eine Rohrdrossel auf einen Ablauf von ca. 1,1 m³/s begrenzt.

Der Ruhstockgraben bzw. Tiefenbach wird nach Norden zum Möstenbach abgeleitet. Bei Starkniederschlägen kommt es zu Überlastungen. Die Leistungsfähigkeit der Gräben wurde nicht untersucht. Eine Überrechnung wird empfohlen.

Mit Ausnahme des Drosselabflusses Friesnitzgraben (1,1 m³/s) fällt im Bereich des Kernortes Hirschaid nur direkt im Ortsgebiet niedergehendes Regenwasser an.

Hirschaid-Ost (nördlicher Teil):

Das Niederschlagswasser wird nach Rückhaltung und Förderung auf Flächen außerhalb des Wasserschutzgebietes versickert. Sofern weitere Flächen angeschlossen werden müssen, ist eine Vergrößerung des Rückhalteraaumes erforderlich.

Hirschaid-Ost (südlicher Teil – „Hohe Beete“):

Gemäß Vorentwurf Entwässerungskonzept „Hohe Beete“ ist das gesamte dort anfallende Niederschlagswasser vor Ort zu versickern. Ein entsprechendes Bodengutachten bezüglich der Sickerfähigkeit des Untergrundes liegt vor.

Der ehemalige Durchlass „Vorderer Graben“ hat zukünftig keinen Zulauf mehr und kann deshalb entfallen. Das vorhandene Bogenprofil wurde bereits vor Jahren teilverfüllt. Derzeit sind an dieser Stelle nur 2 Stahlrohre DN 500 vorhanden.

Nach Außerbetriebnahme können die Stahlrohre für andere Leitungen genutzt werden. In diesem Zusammenhang ist jedoch eine Verlängerung der Stahlrohre im Zuge der Maßnahme Bahnausbau erforderlich. Bei weiterem Bedarf muss der Markt Hirschaid eine entsprechende Forderung stellen.

Hirschaid-Einzugsgebiet Friesnitzgraben:

Der vorhandene Bahndurchlass (2 Röhren jeweils B = 2,19 m/Höhe = 0,65 m) hat eine Leistungsfähigkeit von ca. 6 m³/s (Vollfüllungsleistung) und ist somit geeignet das gesamte, bei einem 100-jährigen Hochwasser anfallende Niederschlagswasser, abzuleiten.

Voraussetzung ist ein ausreichender Unterhalt des Bauwerkes, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Durchlasses zu jeder Zeit zu gewährleisten.

Eine Vergrößerung des Abflussquerschnittes ist deshalb nicht erforderlich. Die Verlängerung der vorhandenen Durchlässe (wie in den Unterlagen des PFA 21 vorgesehen) ist aus hydraulischer Sicht ausreichend. Über den baulichen Zustand des Bauwerkes liegen keine Angaben vor!

In diesem Zusammenhang sollte die ausreichende Dimensionierung des vorhandenen Sandfanges überprüft werden. Weiter wäre eine Nutzung einer Röhre bei Trockenwetter möglich, die 2. Röhre würde nur bei größeren Niederschlägen beaufschlagt werden. Die ständige Verfügbarkeit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit könnte so besser gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang wäre jedoch zu prüfen, ob keine hydraulischen Nachteile entstehen.

Im weiteren Verlauf bis zum Main-Donau-Kanal ist die Abflussleitung des bestehenden offenen Grabens bzw. der Verrohrungen geringer.

In wie weit hier Nachbesserungen notwendig sind, muss abhängig vom gewünschten Schutzbedürfnis durch Überrechnungen ermittelt werden.

Herr Harrer stand dem Gremium für Fragen zur Verfügung.

Sachbericht von Dipl.-Ing. (TU) Günter Bernhard, K+S Ingenieur-Consult GmbH & Co. KG, Nürnberg

Herr Bernhard nahm zu folgenden Einzelbaumaßnahmen Stellung:

Bahn-km 50,406 / Straßenbrücke Griesweg

Der Markt Hirschaid fordert einen Neubau der Straßenbrücke Griesweg. Die Umbaukosten sind mit 1,63 Mio. € Baukosten brutto relativ hoch - nach einer Kostenermittlung vom 30. April 2015. Die mehr oder weniger höheren Kosten für einen Neubau sollten in Kauf genommen werden.

Der Umbau selbst ist sehr aufwändig. Es liegt keine Aussage vor, ob die vorhandenen Randträger des Überbaus für die Kappenverbreiterung ausreichend dimensioniert sind. Anzustreben ist ein Einfeld-Rahmenbauwerk mit Überbaufertigteilen. Die erforderliche lichte Weite beträgt 23,65 m (rund 24,00 m) in der Schräge 25,33 m.

Vorteile bei einem neuen Brückenbauwerk:

- keine Stützen zwischen den Gleisen,
- keine Anprallböcke im Gleisbereich,
- längere Lebensdauer, da neu erstelltes Bauwerk,
- ein nach zurzeit gültigen neuen Regelwerken einwandfrei neu erstelltes Bauwerk.

Bahn-km 51,135 / Bahnsteigunterführung

Für die lichte Weite werden mindestens 5,0 m gefordert.

- Nach der Planänderung vom 31. Juli 1998 (*Anlage 4.6 Blatt 8 der Planfeststellungsunterlagen*) ist eine lichte Weite von 6,0 m geplant.
- Die Forderung der Bahnsteige über Maximilianstraße wie in dieser Anlage 4.6 dargestellt, wird weiterhin aufrechterhalten. Dort hat der westliche Außenbahnsteig direkte Anbindungen zu den Parkplätzen. Der östliche Außenbahnsteig sieht einen direkten Zugang Ferdinandstraße/Realschule vor.
- Für die Mindestbreite nach RiL 813.0202 ergeben sich zur Vermeidung der Schlauchwirkung bei 31 m eine Breite von 3,10 m und ein Zuschlag, da keine Öffnungen oder Oberlichter vorhanden sind. Mit einem Zuschlag ergibt sich eine Breite von mind. 5,0 m.
- Es ist in Stoßzeiten (Berufsverkehr, Schüler, etc.) von einem hohen Personenandrang auszugehen.
- Nach RiL 813.0205 Gehbehinderte, usw. ist zwischen 4,0 m und 8,0 m taktiles Leitsystem erforderlich, also sind 3,5 m zu gering.
- Auf der 4-gleisigen Ausbaustrecke sind überwiegend für die Bahnhofsunterführung lichte Weiten von 5,0 m und mehr vorgesehen. So ist zum Beispiel die in Ebing (km 74,642) die ausgeführte Breite 5,0 m. In Hirschaid ist sicherlich mit einem wesentlich größeren Personenverkehr zu rechnen.

Zusammenfassend ist die Forderung von einer Mindest-Lichtweite von 5,0 m für die Bahnsteigunterführung Hirschaid gerechtfertigt.

Herr Bernhard stand dem Gremium für Fragen zur Verfügung.

Sachbericht von Rechtsanwalt Dr. Andreas Lehnerns, Kanzlei Schönfelder Ziegler Lehnerns, München

Dr. Lehnerns führte aus, dass nunmehr im September 2017 die Fortführung des Planfest-

stellungsverfahrens bevorsteht, was d. J. seit über 20 Jahren am Laufen ist. Die DB Netz Aktiengesellschaft (DB Netz AG) wird das 1996 eingeleitete Planfeststellungsverfahren fortführen mit der Planänderung nach § 73 Abs. 8 VwVfG (ersetzt die 1. Auslegung des Planfeststellungsverfahrens), d. h. aus rechtlicher Sicht, das alte Verfahren wird fortgeführt.

Hintergrund ist, dass auf bestimmte rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. Schienenbonus*) zurückgegriffen werden kann, da es dort mittlerweile rechtliche Änderungen gab, die Auswirkungen auf ein neues Verfahren hätten. Im naturschutzrechtlichen Bereich ist die DB Netz AG per Gesetz verpflichtet, sich dem neuen Standard anzupassen, z. B. bei der FFH-Thematik.

**Nach der [Verkehrslärmschutzverordnung](#) (16. BImSchV) von 1990 wird bei der Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenverkehr ein um 5 dB(A) niedrigerer Wert angesetzt als beim Straßenverkehr. Damit sind Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen im Vergleich zum Straßenverkehrslärm erst dann gesetzlich vorgeschrieben, wenn der Beurteilungspegel um 5 dB(A) höher liegt.*

(Diese Regelung ist seit 1. Januar 2015 außer Kraft.)

Das Verfahren wird also mit einer erneuten öffentlichen Auslegung fortgesetzt, dadurch wird jedem - Träger öffentlicher Belange, Kommunen, aber auch den Bürgern - die Möglichkeit gegeben, sich am Verfahren zu beteiligen. Die Planfeststellungsunterlagen liegen in der Zeit vom 4. September bis 4. Oktober 2017 im Rathaus aus. In dieser Zeit sowie noch 4 Wochen darüber hinaus, können Einwendungen eingereicht werden (letzter Stichtag: 6. November 2017).

Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens

Geregelt ist das so genannte Planfeststellungsverfahren für die Betriebsanlagen der Bahn im Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes (VwVfG) sowie in den §§ 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Den Start signalisiert ein Antrag, der das Bauvorhaben in allen relevanten Details beschreibt. Dieser oft aus mehreren Aktenordnern bestehende „Plan“ wird von der jeweiligen DB Vorhabenträgerin (z. B. DB Netz AG, DB Station & Service AG) erstellt und an die Planfeststellungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gerichtet.

Für die folgenden Verfahrensschritte leitet das EBA die eingereichten Akten an die regional zuständige Anhörungsbehörde (in der Regel das Regierungspräsidium) weiter.

Anhörungsverfahren und Erörterung

Mit dem Ziel, umfassend über konkrete Inhalte und mögliche Auswirkungen des Bauvorhabens zu informieren, ist der Planfeststellung ein so genanntes Anhörungsverfahren vorgeschaltet. Im Zuge dieses Verfahrensschrittes werden die Planungen der Bahn in allen Gemeinden, in denen sich das Projekt auswirken kann, nach öffentlicher Bekanntmachung, einen Monat öffentlich ausgelegt.

Nach Ablauf der Auslegungsfrist haben die von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Bürger und anerkannten Verbände die Gelegenheit, innerhalb der gesetzten Einwendungsfrist bis zum 6. November 2017 bei der Anhörungsbehörde oder Gemeinde in schriftlicher Form begründete Einwendungen und Stellungnahmen abzugeben.

Parallel hierzu werden die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt ist, zur Stellungnahme aufgefordert.

Konnten die Einwendungen der Betroffenen nicht ausgeräumt werden, wird die Anhörungsbehörde zusätzlich einen Erörterungstermin mit allen Beteiligten (Vorhabenträger, Behörden, Vereinigungen und Bürger), die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, ansetzen und die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen erörtern. Hierbei ist mit Blick auf einen zügigen Verfahrensablauf das Ziel, die Erörterung spätestens drei Monate nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen.

Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Nach Ende des Anhörungsverfahrens erhält das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen sowie eine abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde, in der das Ergebnis der Anhörung und Erörterung, die Stellungnahmen der infrage kommenden Behörden sowie die Einwendungen zusammengefasst werden.

Planfeststellungsbeschluss

Nach Eingang der Unterlagen aus dem Anhörungsverfahren werden diese durch das Eisenbahn-Bundesamt eingehend geprüft. Anschließend stellt das EBA unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen den Plan fest – spricht: das EBA erlässt, ggfs. mit Auflagen und Nebenbestimmungen, einen Planfeststellungsbeschluss, der den Vorhabenträger berechtigt, mit der Umsetzung der Baumaßnahme zu beginnen. Das Bauprojekt ist damit formell genehmigt.

Herr Dr. Lehnert stand dem Gremium für Fragen zur Verfügung.

Im Zuge der 4-gleisigen Erweiterung sind von der Baumaßnahme für den Markt Hirschaid einerseits als Baulastträger, andererseits als Beteiligter im Planfeststellungsverfahren folgende Maßnahmen betroffen, wofür bereits 1996 bzw. mit Beschluss des Marktgemeinderates vom 15. Dezember 2011 Forderungen aufgestellt wurden, die jetzt bestätigt bzw. neu formuliert werden müssen.

Beschlüsse:

1. Bahn-km 49,543 Neubau Eisenbahnbrücke (EÜ) Lindlesgraben

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die vorhandene Eisenbahnüberführung, Gewölbebrücke wird durch die Erweiterung des 4-gleisigen Ausbaues der Bahnstrecke komplett zurückgebaut; Ersatzneubau.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Beim Ersatzneubau der EÜ soll neben dem Gerinne des Lindlesgrabens ein Fußweg mit einer Breite von min. 1,25 m vorgesehen werden.

Diese Maßnahme liegt zwar in der Gemarkung Altendorf, wird jedoch als Durchgangsmöglichkeit von vielen Hirschaidern Bürgern benutzt.

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt:

Beim Ersatzneubau der EÜ soll neben dem Gerinne des Lindlesgrabens ein Fußweg mit einer Breite von min. 1,25 m vorgesehen werden.

Diese Maßnahme liegt zwar in der Gemarkung Altendorf, wird jedoch als Durchgangsmöglichkeit von vielen Hirschaidern Bürgern benutzt.

2. Bahn-km 50,406 Umbau Straßenbrücke Griesweg

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die SÜ Griesweg ist ein 3-Feld-Bauwerk mit hochgesetzten Widerlagern. Die beiden neuen Gleise werden im östlichen Außenfeld untergebracht, dazu muss die Böschung vor dem Widerlager entfernt und das Widerlager unterfangen werden. Der östliche bahnparallele Wirtschaftsweg kann unter der Brücke nicht mehr durchgeführt werden.

Nach Aussage der Gemeinde ist der Weg öffentlich gewidmet. Die Gemeinde prüft, welche Möglichkeiten es gibt, den Weg zu verlegen. Es muss geprüft werden, ob eine Gestattung für den Weg vorliegt.

Die SÜ ist mit einem horizontalen Berührschutz ausgestattet. Zur Einhaltung der geltenden DB-

Normen muss ein vertikaler Berührschutz angebracht werden. Dazu müssen die Kappen erneuert werden und in diesem Zuge muss der SBLT die neue RPS 2009 berücksichtigen. Dazu ergeben sich eine Kappenverbreiterung und eine Beteiligung der Gemeinde nach § 12.2 Eisenbahn-Kreuzungsgesetz (EKrG).

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Der Umbau der Straßenbrücke Griesweg, die in der Baulast des Marktes Hirschaid liegt, erfolgt ausschließlich auf Verlangen der DB Netz AG, bedingt durch den 4-gleisigen Streckenausbau der Bahnlinie Nürnberg - Ebensfeld.

Somit sind sämtliche Kosten, auch für Kappenerneuerung und Sicherungsmaßnahmen, von der DB Netz AG zu tragen.

Der derzeitige Bestand des Geh- und Radweges auf der Nordseite und des Gehweges auf der Südseite der Straßenbrücke Griesweg, darf durch den Umbau keinerlei Verschlechterung erfahren.

In diesem Zusammenhang weist der Marktgemeinderat darauf hin, dass die Straßenbrücke Griesweg in einer 30 km/h-Zone liegt, die durch die Polizei ständig überwacht wird, so dass Gefährdungen durch zu schnelles Fahren ausgeschlossen sind.

Beschluss 1:

Der Beschluss des Marktgemeinderates vom 15. Dezember 2011 wurde aufgehoben.

Beschluss 2:

Der Marktgemeinderat forderte den Neubau der Straßenbrücke über den Griesweg, welcher ohne Stützen (freitragend) sein soll. Dies dient einerseits der Verkehrssicherheit für den Bahnverkehr (kein Aufprall möglich → Aufprallschutz). Durch einen Neubau wird die Zukunftsfähigkeit des Bauwerks, welches sich in der Baulast des Marktes Hirschaid befindet, sichergestellt.

Der Neubau der Straßenbrücke Griesweg, die in der Baulast des Marktes Hirschaid liegt, erfolgt ausschließlich auf Verlangen der DB Netz AG, bedingt durch den 4-gleisigen Streckenausbau der Bahnlinie Nürnberg - Ebensfeld. Somit sind sämtliche Kosten, auch für Kappenerneuerung und Sicherungsmaßnahmen, von der DB Netz AG zu tragen.

Der derzeitige Bestand des Geh- und Radweges auf der Nordseite und des Gehweges auf der Südseite der Straßenbrücke Griesweg, darf durch den Umbau keinerlei Verschlechterung erfahren.

In diesem Zusammenhang wies der Marktgemeinderat darauf hin, dass die Straßenbrücke Griesweg in einer 30 km/h-Zone liegt, die durch die Polizei ständig überwacht wird, so dass Gefährdungen durch zu schnelles Fahren ausgeschlossen sind.

3. Bahn-km 50,698

Verlängerung Bahndurchlass und Neubau eines Wegdurchlasses

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Diese Baumaßnahmen werden erforderlich, wegen der 4-gleisigen Erweiterung des Schienennetzes.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Der Markt Hirschaid fordert einen Neubau des Bahndurchlasses und keine Verlängerung, denn der Querschnitt muss nach den Vorgaben des WWAKC entsprechend dem 100-jährigen Hochwasserabfluss gebaut werden, d. h. lichte Weite mind. 2,50 m.

Sämtliche Kosten dieser Baumaßnahme sind ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

Beschluss 1:

Der Beschluss des Marktgemeinderates vom 15. Dezember 2011 wurde aufgehoben.

Beschluss 2:

Der Markt Hirschaid forderte eine Verlängerung des bestehenden Bahndurchlasses über den geplanten Wirtschaftsweg im Bereich „Hohe Beete“ hinaus, denn der Querschnitt muss nach den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach entsprechend dem 100-jährigen Hochwasserabfluss gebaut werden, d. h. lichte Weite mind. 2,50 m.

Sämtliche Kosten dieser Baumaßnahme sind ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

4. Bahn-km 51,030

Verbreiterung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Maximilianstraße

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die Bahn verlangt eine Verbreiterung des Bauwerkes um ca. 10 m. Die unterführte Straße ist eine Kreisstraße und alle Belange (auch Umverlegung Pumpwerk) sind mit dem Landkreis Bamberg zu klären. Gestattung für Pumpwerk ist zu klären.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Bei der Maximilianstraße handelt es sich hier um die Kreisstraße BA 27. Die Angelegenheit ist daher mit dem Landkreis Bamberg zu klären. Auch das Pumpenhaus mit den Pumpwerken auf der Ostseite der Gleisanlagen liegt in der Baulast des Landkreises Bamberg.

In dem Zusammenhang verweist der Markt Hirschaid auf das 1996 eingeleitete Planfeststellungsverfahren mit den Verlängerungen der beiden Außenbahnsteige sowie des Mittelbahnsteiges über die Maximilianstraße hinweg in südlicher Richtung, damit Bahnkunden die künftigen Park & Ride-Plätze gefahrlos erreichen.

Die nunmehr angedachte Verkürzung der Bahnsteige (nur bis zur Maximilianstraße) wird seitens des Marktgemeinderates auf keinen Fall akzeptiert, denn in der Vorbesprechung am 11. November 2011 im Hirschaidler Rathaus, wurde von der DB ProjektBau GmbH klar gesagt, dass die weiteren Maßnahmen aufbauend auf dem Planfeststellungsverfahren des Jahres 1996 erfolgen.

Sämtliche Kosten der Bahnsteigverlängerungen über die Maximilianstraße hinweg sind daher von der DB Netz AG zu tragen.

Des Weiteren fordert der Marktgemeinderat am Ende der Ferdinandstraße südlich des Anwesens Kienle eine Wendeanlage mit einem Radius von 12 m.

Beschlussvorschlag der Verwaltung (neu/Ergänzung):

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt. Der Marktgemeinderat forderte ferner, dass die Kreisstraße Maximilianstraße (14.000 Fahrzeuge pro Tag) zu keinem Zeitpunkt der Baumaßnahme voll gesperrt werden darf. Eine Vollsperrung würde ein Verkehrschaos im Ortskern von Hirschaid verursachen, welches durch den Markt Hirschaid nicht zu bewältigen ist.

Der geplante Neubau des Pumpwerkes östlich der Bahn (Eigentümer des Pumpwerkes ist der Landkreis Bamberg) hat aufgrund der bereits bestehenden, schwierigen Entwässerungssituation im Hirschaidler-Osten (insbesondere bei Starkregenereignissen) auf der Westseite der Bahnlinie zu erfolgen. Der Marktgemeinderat forderte ferner die Verlängerung des Bahnsteiges 1 über die Maximilianstraße in südwestlicher Richtung. Dies ist für eine Anbindung des Haltepunktes Hirschaid an die geplanten Park & Ride Stellplätze im Bereich „Leimhüll“, welche der Markt Hirschaid zu errichten hat unbedingt notwendig.

Der Marktgemeinderat verständigte sich nach eingehender Diskussion darauf, dass der von der Verwaltung vorgelegte Beschlussvorschlag detaillierter ausformuliert werden muss.

Hierzu ist RA Dr. Lehnert zu Rate zu ziehen.

Aufgenommen werden soll, dass, wenn aus technischen Gründen eine Bahnsteigverlängerung nicht möglich ist (mitte/außen), der Markt Hirschaid eine fußläufige barrierefreie Brücke für die Querung beidseitig fordert.

Der Beschluss zu diesem Punkt 4 - Bahn-km 51,030 - wurde zurückgestellt.

5. Bahn-km 51,120 Neubau einer EU Bahnsteigunterführung

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die DB-ProjektBau GmbH, Regionalbereich Südost plant eine Bahnsteigunterführung mit einer lichten Weite von 3,50 m (gleiche Breite an der Unterführung in Strullendorf).

Die Gemeinde hat den Wunsch nach einer größeren lichten Weite (geplant sind 3,50 m). Die Förderfähigkeit ist von der Gemeinde abzuklären. Kosten für eine größere Unterführung wurden seitens der Bahn vor Jahren schon ermittelt. Diese Kostenberechnung soll zur Verfügung gestellt werden.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

In Anbetracht der Tatsache, dass der Bahnhof Hirschaid Haltestelle von S-Bahnen und Regionalexpresszügen ist, fordert der Markt Hirschaid im Interesse der vielen Bahnkunden eine Breite des Bahnunterführungsbauwerkes von mind. 4,50 m, zumal ja in Zukunft noch mehr Bürger die Bahn nutzen werden.

Sämtliche Kosten dieser Baumaßnahme sind ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

Beschluss 1:

Der Beschluss des Marktgemeinderates vom 15. Dezember 2011 wurde aufgehoben.

Beschluss 2:

In Anbetracht der Tatsache, dass der Bahnhof Hirschaid Haltestelle von S-Bahnen und Regionalexpresszügen ist, forderte der Markt Hirschaid im Interesse der vielen Bahnkunden eine Breite des Bahnunterführungsbauwerkes von mind. 5,00 m, zumal in Zukunft noch mehr Bürger die Bahn nutzen werden.

Der Marktgemeinderat forderte die Rampe als Zuwegung zur geplanten neuen Bahnunterführung (derzeit geplant 2,40 m) mit einer Breite von 3,50 m zu errichten. Diese Forderung erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere in den Wintermonaten, als auch der Barrierefreiheit (Begegnungsverkehr mit Radfahrern, Rollstühlen, Rollatoren etc.).

Der Marktgemeinderat forderte zudem eine Überdachung der Rampen.

Sämtliche Kosten dieser Baumaßnahme sind ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

6. Bahn-km 51,200 Bohrpfahlwände Rampe

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Der Neubau der Rampe auf der Ostseite der Bahnsteigunterführung wird längs der Heinrichstraße durch Bohrpfahlwände gesichert.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Die Bohrpfahlwände sind notwendig, um den Rampenbereich zur Heinrichstraße zu sichern. Unabhängig von der Breite der Bahnsteigunterführung sind die Kosten dieser Sicherungsmaßnahme ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt.

Die Bohrfahlwände sind notwendig, um den Rampenbereich zur Heinrichstraße zu sichern. Unabhängig von der Breite der Bahnsteigunterführung sind die Kosten dieser Sicherungsmaßnahme ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

7. Bahn-km 51,225
Fußgängerunterführung Bahnhof Hirschaid; Rückbau ohne Ersatz

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die bestehenden EÜ wird zurückgebaut. Die Kostentragung wird im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung geregelt.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Der Rückbau der vorhandenen Fußgängerunterführung wird ausschließlich auf Verlangen der DB Netz AG rückgebaut. Die Kosten hierfür sind von DB Netz AG zu tragen.

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt:

Der Rückbau der vorhandenen Fußgängerunterführung wird ausschließlich auf Verlangen der DB Netz AG rückgebaut. Die Kosten hierfür sind von DB Netz AG zu tragen.

8. Bahn-km 51,310
EÜ – Friesnitzgraben, Rückbau komplett; Ersatzneubau

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Beim Friesnitzgraben gibt es immer wieder Probleme mit Hochwasser. Der Querschnitt ist in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach noch zu klären. Es ist zu prüfen, ob ein Sandfang erforderlich ist (Versandungen sind jetzt vorhanden). Es soll ein Hochwasser- und ein Normalwassergerinne geben.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Der Querschnitt des Durchlasses im Verlauf des Friesnitzgrabens muss nach den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach und mit dem Gewässerentwicklungskonzept des Marktes Hirschaid abgestimmt werden und entsprechend dem 100-jährigen Hochwasserabfluss dimensioniert sein.

Die Kosten hierfür sind ausschließlich von der DB Netz AG zu tragen.

Der Beschluss zu diesem Punkt 8 - Bahn-km 51,310 - wurde zurückgestellt.

9. Bahn-km 51,300 - 51,500
Amlingstadter Straße

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die Amlingstadter Straße wird teilweise durch das östliche vierte Bahngleis überbaut und im Bereich der Kindertageseinrichtung St. Vitus zum Geh- und Radweg abgestuft.

Im Bereich der Anwesen Fa. Herrmann und Fa. Waldschmidt wird die künftige Erschließungsstraße in einer Breite von 4,75 m teilweise auf deren Privatgrund verlegt.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Im Bereich der Kindertageseinrichtung St. Vitus darf keine Beeinträchtigung des vorhandenen Lärmschutzwalles erfolgen. Die geplante künftige Erschließungsstraße zu den Firmen Waldschmidt und Teddy Herrmann muss eine Breite von mind. 5,50 m betragen, damit auf diesem Teilstück ein Begegnungsverkehr möglich ist. Ansonsten würde vor allem der LKW-Verkehr durch das Wohngebiet (Amselweg) abfließen.

Ansonsten sind alle anstehenden Kosten von der DB Netz AG zu tragen.

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung zeigte folgende Alternativen auf:

- Alternative 1: Fuß- und Radweg von 3 m Breite (bisher in der Planfeststellung geplant)
- Alternative 2: Einbahnstraßenregelung
- Alternative 3: Begegnungsverkehr

Auf die Ortsbegehung vom 16. August 2017 wurde Bezug genommen.

Der Beschluss zu diesem Punkt 9 - Bahn-km 51,300 - 51,500 - wurde zurückgestellt, es besteht noch Klärungsbedarf.

10. Bahn-km 51,500 Wendeplatte – Amlingstadter Straße

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:
Ausführung der Amlingstadter Straße bleibt wie in bestehender Planfeststellung (Wendeplatz).

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Die in der Planfeststellung 1996 vorgesehene Wendeplatte in der Amlingstadter Straße mit einem Radius von 12 m, soll künftig mit einem Radius von 18 m versehen werden, denn der LKW-Verkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und vor allem mit größeren Fahrzeugen.

Die Kosten hierfür sind von der DB Netz AG zu tragen.

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt:

Die in der Planfeststellung 1996 vorgesehene Wendeplatte in der Amlingstadter Straße mit einem Radius von 12 m, soll künftig mit einem Radius von 18 m versehen werden, denn der LKW-Verkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und vor allem mit größeren Fahrzeugen.

Die Kosten hierfür sind von der DB Netz AG zu tragen.

11. Bahn-km 52,243 Neubau Straßenbrücke St 2244 (SBR)

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Die Gemeinde will entlang der St 2244 einen Radweg. Dies würde auch Auswirkungen auf die SÜ 2244 haben, die in der Baulast des StBA Bamberg liegt und für die kein Verlangen vom SBLT besteht. Die Gemeinde stellt die Forderung nach dem Radweg an das StBA. Die DB weist darauf hin, dass Einigkeit zwischen den SBLT bestehen muss, um die Planung in PF-Unterlagen aufnehmen zu können.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Sachbericht und Beschluss aus 39. Marktgemeinderats-Sitzung vom 29.11.2011:

Wie bereits in der 38. Marktgemeinderats-Sitzung am 25. Oktober 2011 mitgeteilt, werden seitens der Deutschen Bahn AG die Unterlagen der bestehenden Planfeststellung aus den 90er Jahren (1996/1997) der ABS Nürnberg – Ebensfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1.1.) fortgeschrieben. Ein neues Planfeststellungsverfahren wird nicht durchgeführt.

Im Zuge des geplanten viergleisigen Ausbaus der DB-Strecke Nürnberg-Bamberg wird u. a. das Straßenüberführungsbauwerk der St 2244 nördlich von Hirschaid abgebrochen und komplett neu errichtet.

Nachdem das Straßenüberführungsbauwerk der St 2244 in der Baulast des Freistaates Bayern liegt, besteht daher für das Staatliche Bauamt Bamberg derzeit kein Verlangen für eine mögliche Verbreiterung des Brückenüberbaus (Kappenbreite) bezüglich eines Geh- und Radweges, denn die entsprechenden Mehrkosten muss der Freistaat Bayern finanzieren. Daher sieht auch die Deutsche Bahn AG keine Veranlassung für eine nutzbare Kappenverbreiterung bezüglich eines möglichen Geh- und Radweges.

Im Hinblick auf die künftige Neubaumaßnahme eines Straßenüberführungsbauwerkes im Zuge der St 2244 und vor allem wegen der vorhandenen und künftig noch weiter steigenden Verkehrsdichte von 8.000 - 10.000 Kfz/24 h, wäre es aus der Sicht des Marktes Hirschaid geradezu ein Schildbürgerstreich, auf einen Geh- und Radweg zu verzichten.

Daher fordert der Marktgemeinderat bei Neubau eines Straßenüberführungsbauwerkes im Zuge der St 2244 nördlich von Hirschaid eine entsprechende Verbreiterung des Brückenüberbaus für einen Geh- und Radweg mit der entsprechenden Verbreiterung in den Rampenbereichen. Diese Forderung wird daher in das wieder aufgenommene Planfeststellungsverfahren seitens des Marktes Hirschaid verlangt.

Der Markt Hirschaid bittet daher das Staatliche Bauamt Bamberg, das Verlangen eines Geh- und Radweges auf dem künftigen neuen Straßenüberführungsbauwerk mit in die Planfeststellung aufzunehmen, damit der lang ersehnte straßenbegleitende Geh- und Radweg zwischen den beiden Unterzentren Strullendorf und Hirschaid doch noch realisiert werden kann.

Beschluss:

- 1. Aufgrund der enormen Verkehrsdichte auf der St 2244 mit 8.000 – 10.00 Kfz/24 h fordert der Marktgemeinderat zwischen Strullendorf und Hirschaid einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg, um eine höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen, der in den nächsten Jahren realisiert werden sollte.*
- 2. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der ABS Nürnberg-Ebensfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit), das in Kürze fortgeschrieben wird, bittet der Markt Hirschaid das Staatliche Bauamt Bamberg, die Verbreiterung des Brückenüberbaus für einen Geh- und Radweg mit den entsprechenden Verbreiterungen in den Rampenbereichen, in das Planfeststellungsverfahren mit aufzunehmen, damit das Verlangen des Marktes Hirschaid entsprechend berücksichtigt wird.*

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderates von 15. Dezember 2011 wurde bestätigt und ergänzt:

1. Aufgrund der enormen Verkehrsdichte auf der St 2244 mit 8.000 - 10.000 Kfz/24 h forderte der Marktgemeinderat zwischen Strullendorf und Hirschaid einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg, um eine höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen, der in den nächsten Jahren realisiert werden sollte.
2. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der ABS Nürnberg-Ebensfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit), bittet der Markt Hirschaid das Staatliche Bauamt Bamberg, die Verbreiterung des Brückenüberbaus für einen Geh- und Radweg mit den entsprechenden Verbreiterungen in den Rampenbereichen zu fordern.

12. Sonstiges

12.1. Neubau von Schallschutzwänden (SSW) längs der Bahnstrecke im Gemeindegebiet von Hirschaid

Vorgabe DB aus Planfeststellungsverfahren 1996 und 1. Planänderung 2017:

Neubau SSW – „West“

- Von Bahn-km 50,000 - 50,385 entlang des Hirschaidler Friedhofes auf dem vorhandenen Wall - 1,50 m hoch.
- Von Bahn-km 50,417, Grieswegbrücke bis Maximilianstraße, SSW 3,0 m ü. Schienenoberkante (SO).
- Im Bereich des westlichen Bahnsteiges bis Bahn-km 51,255 (ausgenommen Bahnhofsgebäude), SSW 4,00 m ü. SO.
- Von Bahn-km 51,255 - 51,950, SSW 3,0 m ü. SO.

Neubau SSW – „Mitte“

- Von Bahn-km 50,417 - 52,000 (ausgenommen Mittelbahnsteig-Bereich), SSW 4,0 m ü. SO.

Neubau SSW – „Ost“

- Von Bahn-km 50,800 (Bereich Hohe Beete) - 50,970, SSW 3,0 m ü. SO.
- Im Bereich des östlichen Außenbahnsteiges, SSW 4,0 m ü. SO.
- Von Bahn-km 51,213 - 52,000, in nördlicher Richtung, SSW 3,0 m ü. SO.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Nachdem der Markt Hirschaid schon bisher durch den Bahnkörper geteilt ist in Hirschaid-Ost und Hirschaid-Mitte, wird der optische Eindruck durch die künftigen Schallschutzwände, die teilweise bis zu 5,0 m über Straßen- und Geländeneiveau in die Höhe ragen, um ein vielfaches verschlechtert, zumal diese Schallschutzwände z. T. unmittelbar neben dem Bahnkörper bzw. überwiegend nur durch eine Ortsstraße von den Privatgrundstücken entfernt, gebaut werden sollen.

Daher fordert der Marktgemeinderat mit Nachdruck gestalterische Lösungsvorschläge an den Außenseiten der Schallschutzwände (SSW „West“ und „Ost“) zur Wohnbebauung hin, z. B. mittels Gestaltungselemente bzw. durch eine Bepflanzung mit Rankgewächsen.

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt:

Nachdem der Markt Hirschaid schon bisher durch den Bahnkörper geteilt in Hirschaid-Ost und Hirschaid-Mitte ist, wird der optische Eindruck durch die künftigen Schallschutzwände, die teilweise bis zu 5,0 m über Straßen- und Geländeneiveau in die Höhe ragen, um ein vielfaches verschlechtert, zumal diese Schallschutzwände z. T. unmittelbar neben dem Bahnkörper bzw. überwiegend nur durch eine Ortsstraße von den Privatgrundstücken entfernt, gebaut werden sollen.

Daher forderte der Marktgemeinderat mit Nachdruck gestalterische Lösungsvorschläge an den Außenseiten der Schallschutzwände (SSW „West“ und „Ost“) zur Wohnbebauung hin, z. B. mittels Gestaltungselemente bzw. durch eine Bepflanzung mit Rankgewächsen. Hierzu fordert der Markt Hirschaid einen Gestaltungswettbewerb (durch Architekten) bezüglich der Optik der künftigen Lärmschutzwände.

Der Markt Hirschaid forderte ferner im Bereich „Hohe Beete“ Lärmschutzmaßnahmen durch die Deutsche Bahn.

Der Aufstellungsbeschluss für ein Bauleitplanverfahren wurde durch den Marktgemeinderat im Jahre 2014 getroffen.

12.2. Beweissicherungsverfahren

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Der Marktgemeinderat fordert ein Beweissicherungsverfahren bei Erschütterungen etc. im

50 m-Bereich, längs der gesamten Bahnstrecke im Ortsbereich Hirschaid und zwar in der Form einer Vorher-/Nachher-Untersuchung.

Dieses Beweissicherungsverfahren ist auch für die Straßen und Kanäle in diesem Bereich vor und nach der Bauphase durchzuführen, da durch den Schwerlastverkehr während der Baumaßnahmen mit Schäden zu rechnen sind.

Beschluss: 1

Der Beschluss des Marktgemeinderates vom 15. Dezember 2011 wurde aufgehoben.

Beschluss 2:

Der Marktgemeinderat forderte ein Beweissicherungsverfahren bei Erschütterungen etc. im 100 m-Bereich, längs der gesamten Bahnstrecke im Ortsbereich Hirschaid und zwar in der Form einer Vorher-/Nachher-Untersuchung.

Dieses Beweissicherungsverfahren ist auch für die Straßen und Kanäle, über die der Baustellenverkehr läuft, in diesem Bereich vor und nach der Bauphase durchzuführen, da durch den Schwerlastverkehr während der Baumaßnahmen mit Schäden zu rechnen sind.

Für die gemeindlichen Gebäulichkeiten ist ebenfalls ein Beweissicherungsverfahren durch die DB durchzuführen.

Vor Beginn der Baumaßnahme ist die regelmäßig stattfindende Festigkeitsprüfung der Grabstellen und Grabdenkmäler durch den Markt Hirschaid zu veranlassen.

12.3. Schallimmissionen an Gebäuden

Die Regierung von Oberfranken hat für das Gemeindegebiet des Marktes Hirschaid einen Lärmaktionsplan erstellt.

Im Personenfernverkehr verkehren im Stundentakt ICE-Züge von München nach Berlin. Daneben wechseln sich stündlich Regional-Express-Linien Nürnberg – Bamberg – Lichtenfels und Nürnberg – Bamberg – Würzburg ab. Das Angebot wird zudem durch die S-Bahn-Linie ergänzt.

Die Bahnstrecke verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Ort. Teilweise grenzt an die Bahnlinie Wohnbebauung, wobei eine extrem hohe Lärmbelastung der Anwohner durch einen erheblichen Lärmpegel erfolgt.

Forderung Markt Hirschaid gemäß Beschluss vom 15. Dezember 2011:

Der Marktgemeinderat fordert im Zuge des Ausbaus der 4-gleisigen Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld an der gesamten Bahnstrecke innerhalb der bebauten Flächen, die dringend notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (siehe Ziffer 12.1) sowie weitere Lärm-minderungsmaßnahmen durch passive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Schallschutzfenster bzw. Hausfassadendämmung etc. an Gebäuden, die aus den Abbildungen 6 und 7 des Lärmaktionsplanes ersichtlich werden. Die höchsten Belastungen im Gesamttagesmittel sind mit Auslösewertüberschreitungen von 5 bis zu 15 dB (A) für Anwohner der folgenden Straßen:

Am Stellwerk / Amlingstadter Straße / Bahnhofstraße / Bahnhofplatz / Elmbergstraße / Ferdinandstraße / Heinrichstraße / Leimhüll / Maximilianstraße / Stiberstraße und Von-Weyda-Straße.

In den Nachtstunden sind größere Bereiche von hohen Auslöseüberschreitungen betroffen. So sind neben den bereits in den Tagesstunden auffälligen Bereichen zusätzlich die Anwohner der Straßen

Amselweg / Hahnenweg / Kilianstraße / Nürnberger Straße und Peuntstraße

von Auslösewertüberschreitungen zwischen 5 dB (A) und bis zu 18 dB (A) in den Nachtstunden betroffen.

Maximalwerte der Auslösewertüberschreitungen in den Nachtstunden von bis zu 18 dB (A) sind im Bereich Leimhüll und Stiberstraße vorzufinden.

In diesem Zusammenhang fordert der Marktgemeinderat die Berechnung des Nachtwertes LN_{Night} für den künftigen Güterverkehr, der ja in den Nachtstunden abgewickelt werden soll. Hierzu sieht der Marktgemeinderat eine deutliche Gefährdung der Anwohner durch dauerhafte Überschreitung der gesetzlichen Immissionswerte.

Im Rahmen der Lärmvorsorge ergibt sich daraus ein Rechtsanspruch der Betroffenen auf Einhaltung der Schallimmissionen gemäß der 34 BImSchV, das der Marktgemeinderat für seine Bürger mit Nachdruck fordert.

Beschluss:

Der Beschluss des Marktgemeinderats vom 15. Dezember 2011 wurde bestätigt und dahingehend ergänzt, dass folgende Straße in den beiden genannten Straßenauflistungen mit aufgenommen wird: Am Friedhof.

Ferner fordert der Marktgemeinderat den Wegfall des „Schienenbonus“ und des sog. „Besonders überwachten Gleises (BüG)“. Die Planungen des Projektträgers, insbesondere im Hinblick auf die Lärmschutzmaßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger des Marktes Hirschaid sind auf die aktuell, rechtlich geltenden Lärmschutzregelungen anzupassen.

12.4. Baustellenzufahrten/Baustelleneinrichtungsfläche

In den eingereichten Planfeststellungsunterlagen sind die geplanten Baustellenzufahrten nicht im Detail zu erkennen. Eine genaue Planung und Darstellung der Zu- und Abfahrtswege zu den Baustellenflächen ist sowohl für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, als auch für den Markt Hirschaid bei der Koordination der gemeindlichen Baumaßnahme äußerst wichtig. Ebenso ist die geplante Zeitplanung des Baustellenverkehrs nicht ersichtlich.

Der Marktgemeinderat forderte daher die Vorlage einer detaillierten Planung und Darstellung der Zu- und Abfahrtswege zu den Baustellenflächen im Umkreis von ca. 1 km in Bezug zur Bahnstrecke sowie die Vorlage eines Zeitplans für den Baustellenverkehr.

Die Planungen sind ferner mit den überörtlichen Trägern von Verkehrswegen (Autobahndirektion, Staatliches Bauamt, Landkreis Bamberg etc.) abzustimmen.

Der Beschluss zu diesem Punkt 12.4 wurde zurückgestellt, da dies detaillierter formuliert werden muss.

12.5. Anbindung Autobahnauffahrt Altendorf

Beschluss:

Der Marktgemeinderat forderte die Anbindung der künftigen Autobahnauffahrt Altendorf an die Bundesautobahn A 73 vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen. Dies würde zu einer erheblichen Verkehrsentlastung, auch im Zuge des Baustellenverkehrs für den Markt Hirschaid, führen.