



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Helmut Kaltenhauser FDP**
vom 03.03.2022

Entwicklung des bayernhafens Aschaffenburg

Die Staatsregierung wird gefragt:

1.	Verkehrsaufkommen	3
1.1	Wie hat sich das Verkehrsaufkommen hinsichtlich der transportierten Gütermenge auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg seit 2010 in den einzelnen Jahren entwickelt?	3
1.2	Wie hat sich das Verkehrsaufkommen hinsichtlich der Anzahl der Zugfahrten auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg seit 2010 in den einzelnen Jahren entwickelt?	4
2.	Baumaßnahmen	4
2.1	Welche Baumaßnahmen, die den bayernhafen Aschaffenburg betreffen, befinden sich aktuell nach Kenntnis der Staatsregierung in der Planung?	4
2.2	Welche Baumaßnahmen, die den bayernhafen Aschaffenburg betreffen, befinden sich aktuell nach Kenntnis der Staatsregierung in der Durchführung?	5
3.	Flächennutzung	5
3.1	Welche Pläne bestehen seitens der Bayernhafen GmbH & Co. KG (bayernhafen) für die Nachnutzung der im Norden des Hafenhofes Aschaffenburg frei werdenden Fläche?	5
3.2	Inwieweit gibt es Planungen, auf den im Besitz des bayernhafens befindlichen Grundstücken in Aschaffenburg, insbesondere im Bereich des Hafenhofes, Wohngebäude zu errichten bzw. die Flächen für die Wohnbebauung nutzbar zu machen?	5
4.	Lärmschutz I	6
4.1	Welche Lärmschutzmaßnahmen bestehen aktuell am bayernhafen Aschaffenburg?	6
4.2	Welche Lärmschutzmaßnahmen sind am bayernhafen Aschaffenburg geplant, hier insbesondere im Bereich unterer Leiderer Stadtweg und Giebfriedweg?	6

5.	Lärmschutz II	6
5.1	Inwieweit ist es rechtlich möglich, für die Benutzung der Schienen des bayernhafens Aschaffenburg Lärmemissionsgrenzen festzulegen (falls nicht, bitte begründen)?	6
5.2	Welche regulatorischen Möglichkeiten gibt es für die Nutzung des Schienennetzes des bayernhafens Aschaffenburgs, den Betrieb lärmarmen Lokomotiven vorzuschreiben unter Berücksichtigung von § 10 Abs. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)?	7
5.3	Inwieweit sind die auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg verkehrenden Güterwagen nach Kenntnis der Staatsregierung mit Flüsterbremsen oder einem anderen leisen Bremssystem ausgerüstet?	7
6.	Lärmschutz III	7
6.1	Inwieweit prüft der bayernhafen, ob die auf den Gleisen des bayernhafens Aschaffenburg verkehrenden Güterwagen die Vorgaben des SchlärmschG erfüllen, das den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz seit dem 13.12.2020 grundsätzlich verbietet?	7
6.2	Wenn ja, wie?	8
6.3	Inwieweit existiert für das Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg ein Lärmaktionsplan analog zu dem des Eisenbahn-Bundesamts?	8
7.	Lärmschutz IV	8
7.1	Inwieweit hat der bayernhafen im Zusammenhang mit den Gleisarbeiten auf dem Gelände des bayernhafens Aschaffenburg die Verwendung von Schienenstegdämpfern, lärmarmen Schienenprofilen, Weichen mit beweglichem Herzstück oder anderen Maßnahmen, die zu einer Lärminderung direkt am Gleis führen, geprüft?	8
7.2	Wenn nicht, warum nicht?	8
8.	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)	9
8.1	Welche Informationen hat die Staatsregierung bezüglich der Entscheidung des bayernhafens, entlang der Gleise der Hafenbahn großflächig Bäume und Hecken abzuholzen, die dazu geführt haben, dass die Stadt Aschaffenburg dem bayernhafen vorwirft, mit diesem Vorgehen gegen das Bayerische Naturschutzgesetz (BayNatSchG) und das BNatSchG verstoßen zu haben?	9
	Hinweise des Landtagsamts	10

Antwort

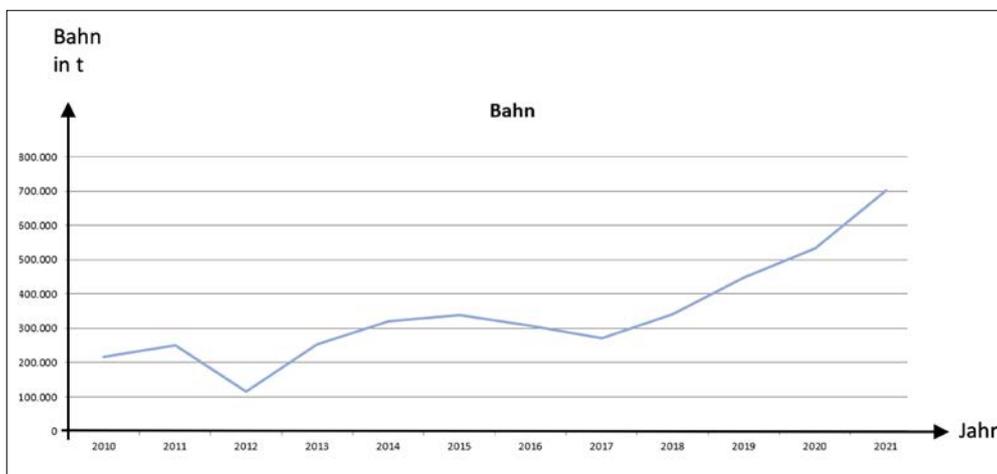
des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 01.04.2022

1. Verkehrsaufkommen

1.1 Wie hat sich das Verkehrsaufkommen hinsichtlich der transportierten Gütermenge auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg seit 2010 in den einzelnen Jahren entwickelt?

Die Bahntonnagen im bayernhafen Aschaffenburg betragen bis zur Schließung des Kohlekraftwerks am Anfang der 2000er Jahre permanent rund 700 000 t/a. Durch die Abschaltung des Kraftwerks und die anschließende Konversion von knapp 40 ha Hafenumfläche reduzierte sich diese Tonnage zwischenzeitlich auf rund 200 000 t/a und bewegt sich seither sukzessive wieder auf das Ursprungsniveau hin. Eine tabellarische und grafische Darstellung der Bahntonnagen befindet sich nachstehend.

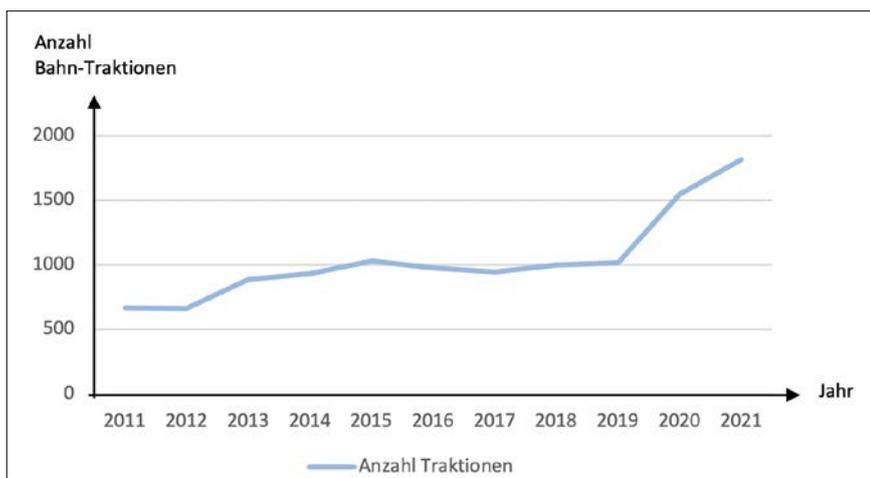
Jahr	Bahn in t
2010	215 426
2011	250 492
2012	115 747
2013	252 088
2014	319 421
2015	337 987
2016	306 964
2017	269 697
2018	340 437
2019	447 465
2020	534 106
2021	701 198



1.2 Wie hat sich das Verkehrsaufkommen hinsichtlich der Anzahl der Zugfahrten auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg seit 2010 in den einzelnen Jahren entwickelt?

Eine tabellarische und grafische Darstellung der Entwicklung der Zugfahrten auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg befindet sich nachstehend.

Jahr	Anzahl Traktionen
2011	664
2012	662
2013	888
2014	932
2015	1030
2016	974
2017	942
2018	998
2019	1014
2020	1546
2021	1816



2. Baumaßnahmen

2.1 Welche Baumaßnahmen, die den bayernhafen Aschaffenburg betreffen, befinden sich aktuell nach Kenntnis der Staatsregierung in der Planung?

- Planungsprojekt: Brücke Großostheimer Straße
- Planungsprojekt: Umzug zum Kombinierten Verkehr-Terminal
- Ausschreibung und Vergabe: Bürogebäude für die Wasserschutzpolizei

2.2 Welche Baumaßnahmen, die den bayernhafen Aschaffenburg betreffen, befinden sich aktuell nach Kenntnis der Staatsregierung in der Durchführung?

- Optimierung Hafenbahnhof
- Sanierung Kai 3
- Sanierung Kai 1 inkl. zweigleisigem Ausbau Bogen Kai 1–Kai 2
- Wasserleitung B26
- Erschließung nach dem Hafenentwicklungsplan West Bauabschnitt II

3. Flächennutzung

3.1 Welche Pläne bestehen seitens der Bayernhafen GmbH & Co. KG (bayernhafen) für die Nachnutzung der im Norden des Hafenbahnhofs Aschaffenburg frei werdenden Fläche?

Der Masterplan Schienenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sieht vor, leistungsfähige Schieneninfrastruktur zu erhalten. Eine Aufgabe der eisenbahnrechtlichen Widmung von Teilbereichen und damit das Freiwerden von Flächen steht derzeit nicht im Raum.

3.2 Inwieweit gibt es Planungen, auf den im Besitz des bayernhafens befindlichen Grundstücken in Aschaffenburg, insbesondere im Bereich des Hafenbahnhofs, Wohngebäude zu errichten bzw. die Flächen für die Wohnbebauung nutzbar zu machen?

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan 2030 der Stadt Aschaffenburg sind die Flächen für den überörtlichen Verkehr bzw. für Bahnanlagen vorgesehen und stehen somit der kommunalen Planungshoheit nicht zur Verfügung. Eine Aufgabe der eisenbahnrechtlichen Widmung steht, wie unter Frage 3.1 bereits benannt, derzeit nicht zur Diskussion. Aktuell gibt es daher keine Planungen, Gebäude in diesem Bereich bauordnungsrechtlich genehmigen zu lassen.

4. Lärmschutz I

4.1 Welche Lärmschutzmaßnahmen bestehen aktuell am bayernhafen Aschaffenburg?

4.2 Welche Lärmschutzmaßnahmen sind am bayernhafen Aschaffenburg geplant, hier insbesondere im Bereich unterer Leiderer Stadtweg und Giebfriedweg?

5. Lärmschutz II

5.1 Inwieweit ist es rechtlich möglich, für die Benutzung der Schienen des bayernhafens Aschaffenburg Lärmemissionsgrenzen festzulegen (falls nicht, bitte begründen)?

Die Fragen 4.1., 4.2. und 5.1. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Regierung von Mittelfranken hat als Planfeststellungsbehörde die Plan genehmigung zum Umbau des Hafenbahnhofs in Aschaffenburg erteilt. Es wurden keine Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Es ist rechtlich grundsätzlich nicht möglich, für die Benutzung der Hafenbahnanlagen Lärmemissionsgrenzen festzulegen. Die Hafenbahn ist seit 1925 in Betrieb und genießt Bestandsschutz. Die Stadt Aschaffenburg hat mit Bebauungsplan 13/09 vom 24.11.1967 Wohnen in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ermöglicht.

Eine Verpflichtung zur Lärmvorsorge zur Einhaltung von Lärmimmissionsgrenzwerten besteht nur beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen von Schienenwegen. Bahnbetriebliche Veränderungen, wie zum Beispiel die Erhöhung der Zugzahlen auf bestehender Schieneninfrastruktur, lösen keinen Anspruch auf erweiterten Lärmschutz aus, vgl. § 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Für Geräuschemissionen, die von den Eisenbahnfahrzeugen selbst ausgehen, gilt EU-weit die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Lärm+ (Verordnung – EU – Nr. 1304/2014). Diese regelt die einzuhaltenden Geräuschgrenzwerte abschließend und zwingend für die Zulassung neuer Züge sowie für umgebaute bzw. modernisierte Fahrzeuge. Die Grenzwerte aus der TSI Lärm+ dürfen nationalstaatlich nicht verändert werden, da dies vom EU-Recht nicht mehr gedeckt wäre. Vor Inkrafttreten der Geräuschgrenzwerte zugelassene Fahrzeuge genießen Bestandsschutz.

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) ist für Fahrgeräusche von Eisenbahnfahrzeugen, einschließlich solchen in Abstellanlagen, nicht anwendbar, für diese gilt ausschließlich die 16. BImSchV (Bundesverwaltungsgericht – BVerwG, Beschl. v. 09.09.2013, Aktenzeichen – Az. 7 B 2.13, Randnummer – Rn. 7ff.). Für eine darüberhinausgehende Festlegung von Emissionswerten im Sinne der Fragestellung besteht rechtlich kein Raum.

Hierzu liegt auch ein Gerichtsurteil vor. Mit rechtskräftigem Urteil vom 09.06.2010 – W 6 K 09.341 – hat das Verwaltungsgericht Würzburg bestätigt, dass es prinzipiell keinen Rechtsgrund für Lärmschutzmaßnahmen für den Betrieb der Hafenbahn

des bayernhafens Aschaffenburg gibt. Die Rechtslage hat sich seither nicht entscheidungserheblich geändert.

Daher bestehen derzeit keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen und sind auch bis auf Weiteres keine solchen geplant.

5.2 Welche regulatorischen Möglichkeiten gibt es für die Nutzung des Schienennetzes des bayernhafens Aschaffenburgs, den Betrieb lärmarmen Lokomotiven vorzuschreiben unter Berücksichtigung von § 10 Abs. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)?

Das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) bezieht sich nur auf sog. laute Güterwagen, d. h. nicht auf Lokomotiven.

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen von Sicherheit und Ordnung genügen. Das meint jedoch nicht, dass durch ihren Betrieb in jedem Fall bestimmte Immissionsgrenzwerte eingehalten werden müssten¹. Die Lärmschutzerfordernisse ergeben sich vielmehr abschließend aus den Vorgaben der §§ 41 ff. Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. der 16. BImSchV sowie der TSI Lärm. Damit darf Fahrzeugen, die den allgemeinen Sicherheitsbestimmungen entsprechen, regulierungsrechtlich nicht der Zugang zum Schienennetz verwehrt werden.

5.3 Inwieweit sind die auf dem Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg verkehrenden Güterwagen nach Kenntnis der Staatsregierung mit Flüsterbremsen oder einem anderen leisen Bremssystem ausgerüstet?

Nach § 3 SchlärmschG ist mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13.12.2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten. Enge Ausnahmen bzw. Befreiungen können ggf. nach §§ 3 bis 5 SchlärmschG vorliegen bzw. erteilt werden, was im Einzelfall zu prüfen ist. Da sämtliche Bahnverkehre im bayernhafen Aschaffenburg diesen aus dem Netz der zur Prüfung verpflichteten DB Netze AG erreichen, kann vorausgesetzt werden, dass diese Prüfung dort auch vorgenommen wird.

6. Lärmschutz III

6.1 Inwieweit prüft der bayernhafen, ob die auf den Gleisen des bayernhafens Aschaffenburg verkehrenden Güterwagen die Vorgaben des SchlärmschG erfüllen, das den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz seit dem 13.12.2020 grundsätzlich verbietet?

Gemäß § 3 Abs. 1 SchlärmschG ist mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13.12.2020 der Betrieb lauter Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz verboten.

Gemäß § 10 Abs. 1 SchlärmschG überwachen die zuständigen Behörden, dass das Verbot eingehalten wird. Zuständige Behörde ist nach § 9 Abs. 1 Satz 1 SchlärmschG für Schienenwege, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, die nach Landesrecht zu-

¹ VG Würzburg, Urt. v. 09.06.2010 – W 6 K 09/341, juris, Rn. 33.

ständige Eisenbahnbehörde. Dies ist die Regierung von Mittelfranken. Dem bayernhafen kommt insoweit weder eine Überwachungsaufgabe noch eine Überwachungskompetenz zu.

Die Einhaltung der Vorgaben des SchlärmschG obliegt nach § 7 Abs. 3 SchlärmschG dem Betreiber der Schienenwege. § 8 SchlärmschG sieht hierfür bestimmte Auskunftspflichten der sog. Zugangsberechtigten vor.

6.2 Wenn ja, wie?

Siehe Antwort zu Frage 6.1.

6.3 Inwieweit existiert für das Schienennetz des bayernhafens Aschaffenburg ein Lärmaktionsplan analog zu dem des Eisenbahn-Bundesamts²?

Ein solcher Lärmaktionsplan existiert nicht. Gemäß § 47d Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BImSchG sind Lärmaktionspläne für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr aufzustellen. Nur für solche Strecken gilt die Aufstellung eines Lärmaktionsplans als verpflichtend. Darüber hinaus steht es der jeweiligen Gemeinde frei, Lärmaktionspläne aufzustellen.

7. Lärmschutz IV

7.1 Inwieweit hat der bayernhafen im Zusammenhang mit den Gleisarbeiten auf dem Gelände des bayernhafens Aschaffenburg die Verwendung von Schienenstegdämpfern, lärmarmen Schienenprofilen, Weichen mit beweglichem Herzstück oder anderen Maßnahmen, die zu einer Lärminderung direkt am Gleis führen, geprüft?

Für Arbeiten an der bestehenden Infrastruktur besteht Bestandsschutz, d. h. es gibt keine weitergehenden Verpflichtungen, solange die baulichen Anlagen nicht wesentlich geändert werden. Darüber hinaus ist es so, dass auf dem Gleisnetz des bayernhafens Aschaffenburg ausschließlich in Rangiergeschwindigkeit gefahren wird und die aufgeführten Baumaterialien im niedrigen Geschwindigkeitsbereich keine spürbare Lärminderung bewirken, sondern erst bei höheren Fahrgeschwindigkeiten.

7.2 Wenn nicht, warum nicht?

Soweit nicht von solchen Maßnahmen Gebrauch gemacht wird, resultiert dies zum einen daraus, dass es hierfür keine Rechtspflicht gibt und zum anderen, dass die Maßnahmen zu erhöhtem Unterhaltungsaufwand führen. Ein Einsatz von Materialien ohne spürbare Wirkung ist wirtschaftlich nicht vertretbar.

² https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

8. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

8.1 Welche Informationen hat die Staatsregierung bezüglich der Entscheidung des bayernhafens, entlang der Gleise der Hafenbahn großflächig Bäume und Hecken abzuholzen, die dazu geführt haben, dass die Stadt Aschaffenburg dem bayernhafen vorwirft, mit diesem Vorgehen gegen das Bayerische Naturschutzgesetz (BayNatSchG) und das BNatSchG verstoßen zu haben³?

Nach Ansicht der Stadt Aschaffenburg handelt es sich bei den beseitigten Gehölzen auf dem Bahndamm um einen geschützten Landschaftsbestandteil im Sinne des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG (Hecke). Außerdem stelle deren Beseitigung einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. bayernhafen ist hingegen überzeugt davon, dass die Gehölzbeseitigung aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich gewesen ist und daher gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 BayNatSchG zulässig war. Da die Maßnahme im Rahmen der Unterhaltung einer Verkehrsanlage erfolgte und unmittelbar den Bahndamm als technische Anlage betraf, handelte es sich hierbei auch nicht um einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Verkehrssicherung sowohl seitens der Stadt Aschaffenburg als auch des Eisenbahnbetriebsleiters gefordert wurde.

3 <https://www.main-echo.de/newsticker/rodung-am-bahndamm-ordnungswidrigkeitsverfahren-gegen-bayernhafen-art-7476582>

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.