

27.4.2023

Bürgergemeinschaft Freie Wähler Hollfeld Stadt & Land

www.freie-waehler-hollfeld.de

An den
Stadtrat der Stadt Hollfeld
Marienplatz 18
96142 Hollfeld

**26. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hollfeld und
7. Änderung und Erweiterung GE Hollfeld Nord vom 22.06.21**
**Hier: Weitere Einwände zur gesamten Bauleitplanung (Hollfeld Nord) mit besonderem
Fokus auf die Aspekte der Abwägung vom 28.02.2023 mit der betreffenden Tabelle**

**Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates,
sehr geehrte Damen und Herren der Verwaltung.**

Der Rat der Stadt Hollfeld hat in der öffentlichen Sitzung vom 28.02.2023 im Rahmen der 26. Änderung des Flächennutzungsplanes bzw. die 7. Änderung und Erweiterung des Gewerbegebietes Hollfeld Nord, die Stellungnahmen und Einwände vorgetragen und einen Fortgang des Bauleitverfahrens beschlossen.

Bezugnehmend auf die Inhalte meiner Schreiben vom 16.08.2021 und 25.08.2021 und die erfolgten Bewertungen und Erläuterungen in der vom Stadtrat abgearbeiteten Abwägungstabelle vom 28.02.2023 möchte ich nachfolgend Stellung nehmen.

Wie in den Einwänden zur gesamten Bauleitplanung Hollfeld Nord dort dargelegt, wurden von den Fachbehörden des Landratsamtes Bayreuth und der Regierung von Oberfranken meine Beanstandungen hinsichtlich:

- formeller Verfahrensmängel,
- inhaltlich-sachlicher Unvollständigkeiten sowie
- mangelhafter Berücksichtigung von relevanten Schutzgütern,

aufgegriffen, untermauert und mit fachspezifischen Aspekten erweitert, so dass in Summe die Bewertung dieser Fachbehörden hinsichtlich des geplanten Projektes mit seinem Bauleitverfahren als „extrem kritisch gesehen“ wird, dem Stadtrat geraten wurde: „(das Projekt) tiefgreifend nochmals zu prüfen und zu durchdenken“.

Das Landratsamt Bayreuth formuliert schließlich eindeutig:

- „Aus Sicht des Landratsamtes Bayreuth wird die Vereinbarkeit der Planungen mit den gegebenen Verhältnissen, insbesondere aus städtebaulichen und bauplanungsrechtlichen Gründen, stark bezweifelt.“
- „Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus der Sicht des Naturschutzes und der Landespflege die Planung äußerst kritisch gesehen wird!

I. Weiterhin fehlender Nachweis der „Begründetheit“ für den „zusätzlichen Bedarf“

Der vom Bürgermeister und der Verwaltung in den entsprechenden Sitzungen vom 22.06.21 und weiteren Stadtratssitzungen behauptete „Mangel“ an zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen war und ist als faktisch falsch anzusehen. Die diesbezüglichen Beschlüsse des Stadtrates wurden aufgrund einer bewussten und manipulativen Falschdarstellung der Sachlage erwirkt und sind rechtlich zu überprüfen.

Diese Einschätzung teilen sowohl die Fachbehörde des Landratsamtes Bayreuth als auch die Regierung von Oberfranken:

- „(...)Zudem ist festzustellen, dass der Bedarf für die Flächenausweisung nicht nachvollziehbar ist (§ 1 Abs. 3 BauGB).“
- „(...) Ein Grund, der eine weitere Erweiterung rechtfertigt, ist nicht ersichtlich.“

Ein Projekt in dieser Größenordnung mit solchen erheblichen Defiziten in grundlegenden Aspekten des Bauleitverfahrens verlässt eindeutig die rechtlich vorgegebenen Rahmenbedingungen.

Der „Nachweis“ eines „zusätzlichen Bedarfs“ an Gewerbeflächen hat a priori faktisch und objektiv nachvollziehbar vor den weiteren Schritten eines Bauleitverfahrens zu erfolgen und nicht als „generiertes „Konstrukt“, - nach erfolgter deutlicher Anmahnung der Fachbehörden – als untergeordnete Nachreichung im Abwägungsverfahren.

Wie im ersten Abwägungsverfahren geschehen, mit reinen, nicht verifizierbaren, hypothetischen Prämissen über zukünftige Entwicklungen als Begründung zu formulieren ist nicht sachgerecht und widerspricht auch allen einschlägigen rechtlichen Deutungen.

Die im Umweltbericht unter dem Punkt „1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans“ formulierte Begründung: „In Hollfeld besteht weiterhin Bedarf an gewerblichen Bauflächen. Da die bestehenden gewerblichen Flächenpotenziale bereits ausgeschöpft sind, ist die Ausweisung des genannten Gebiets erforderlich“, ist faktisch falsch und keine neutrale Bewertung der Ausgangssituation.

Man muss hier eindeutig festhalten, dass die beabsichtigte Erweiterung der Gebietes Nord, um immerhin nochmals 5 bis 7 ha „Gewerbeflächen“, somit singulär der beabsichtigten Ansiedlung eines einzelnen Unternehmens mit überproportionalem Flächenverbrauch geschuldet ist. Evident ist, dass diese Vorhaben allen einschlägigen Rechtsrahmen, Verordnung und Nutzungsgeböten, die bei der Ausweisung von Gewerbe- bzw. Industrieflächen zu berücksichtigen sind, zuwiderläuft.

Da Landfläche eine sehr begrenzte Ressource darstellt, fordern sowohl die Deutsche, wie auch die Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie, eine „langfristig deutliche Reduzierung des Flächenverbrauchs bis hin zu einer Flächenkreislaufwirtschaft ohne weiteren Flächenneuverbrauch“.

Auch auf diesen von mir vorgetragen Aspekt weist die Regierung nochmals eindeutig hin: „Wie allen Kommunen in Bayern bekannt gemacht worden ist, hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie zur Steuerung und insbesondere Verringerung des Flächensparverbrauchs die Flächensparoffensive ins Leben gerufen (siehe hierzu folgenden Link: <https://www.landesentwicklung-bayern.de/flaechenspar-offensive/>).“

II. Erhebliche Defizite und Missachtung des Grundsatzes der Öffentlichkeit (GO Art. 52)

Nachdem dieser Punkt in meinen Einwendungen vom 25.08.2021 nur plakativ und oberflächlich beantwortet wurde, bitte ich nun nochmals um konkrete Stellungnahmen zu den formulieren einzelnen Punkten!

Für dieses sehr umfangreiche Bauprojekt mit den zu erwartenden einschneidenden Veränderungen und Eingriffen fand in der öffentlichen Sitzung vom 22.06.21, nach der Darlegung, lediglich eine ca. 10-15minütige !, extrem oberflächliche, inhaltlich-sachliche Beschäftigung statt.

Im Vorfeld, am 15. Juni 2021, gab es nur eine inoffizielle „Informationsveranstaltung“, bei der mehrere Projekte vorgestellt wurden. Dies war ausdrücklich keine öffentliche Stadtratssitzung. Jedoch schon eine Woche später standen, die für dieses Projekt erforderlichen Änderungen bzw. Erweiterungen des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes auf der Tagesordnung. Es fand also keinerlei, eigentlich erforderlicher, weiterer – öffentlicher – Diskurs oder inhaltlich-sachliche Auseinandersetzung, vor allem mit Abwägungsfragestellungen, in Zusammenhang mit diesem umfangreichen Projekt statt.

Im Konsens mit vielen Kommentaren zum Aspekt des „Grundsatzes der Öffentlichkeit“, bin ich der Auffassung, dass hier der Stadtrat seiner originären Funktion und Aufgabe in der Schaffung von Transparenz, und somit die Teilhabe der Bürger an demokratischen Prozessen zu ermöglichen, in keinsten Weise nachgekommen ist oder nur einseitig, meinungslenkend manipulativ gestaltet war.

Des Weiteren bitte ich in diesem Zusammenhang, um nachvollziehbare und sachlich richtige Erläuterungen zu folgenden Fragestellungen:

- Warum wurden den gewählten Vertretern dieser Stadt vom Bürgermeister und der Verwaltung die Einsicht in die Stellungnahmen der Träger Öffentlicher Belange hinsichtlich dieser Bauleitplanungen, respektive der Regierung von Oberfranken (Eingang 25.08.2021) und des Landratsamtes Bayreuth (Eingang 02.09.2021), trotz mehrfacher mündlicher und schriftlicher Anfragen verweigert oder nachweislich Falschauskünfte über deren Vorhandensein oder Eingang kommuniziert? (Anmerkung: spätestens im Nov. 2021 lagen schon wesentliche Stellungnahmen vor!)
- Warum wurde meiner Person, die in mehreren Schreiben (12.05. / 18.05. / 24.05 2022) verfasste Bitte um die Einsichtnahme in die Umweltberichte bzw. Stellungnahmen zu umweltrelevanten Aspekten hinsichtlich der Bauleitplanung Hollfeld Nord, im Sinne des Bayerischen Umweltinformationsgesetzes, rechtswidrig verweigert?

III. Einwände und Mängel (Bauleitplanung)

Auch zu diesem Aspekt wurden meine Einwände vom 25.08.2021 nur unzureichend und oberflächlich behandelt.

Der Wortlaut, der den allgemeinen Umsetzungsrahmen festlegt:

- 1) „Die Bauleitpläne sollen eine **nachhaltige** städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und **umweltschützenden** Anforderungen auch in **Verantwortung gegenüber künftigen Generationen** miteinander in Einklang bringt, und eine dem **Wohl der Allgemeinheit** dienende **sozialgerechte Bodennutzung** unter Berücksichtigung der **Wohnbedürfnisse** der Bevölkerung gewährleisten.
- 2) Sie sollen dazu beitragen, eine **menschenwürdige Umwelt** zu sichern, die **natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln** sowie den **Klimaschutz** und die **Klimaanpassung**, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche **Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten** und zu entwickeln.

Konkret bitte ich, vor dem Hintergrund der oben einschlägig negativ formulierten Stellungnahmen der Behörden, um **nachvollziehbare Aussagen zu den folgenden Einzelaspekten** der Bauleitplanung:

- Nachhaltige städtebauliche Entwicklung
- Umweltschützende Anforderungen und Verantwortung gegenüber zukünftiger Generationen
- Förderung des Klimaschutzes bzw. Klimaanpassung durch die Stadtentwicklung
- Baukulturelle Erhaltung der städtebaulichen Gestalt und des Orts- und Landschaftsbildes

Wie schon früher formuliert, verletzt oder missachtet das initiierte Bauleitverfahren Hollfeld Nord mit seinen Veränderungen und Erweiterung grundlegende Basisanforderungen (fett ausgezeichnet) der gesetzlichen und/oder gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen.

IV. Negativauswirkungen auf das Schutzgut „Umwelt und Natur“

Auch zu diesem Aspekt wurden meine Einwände vom 25.08.2021 nur teilweise oder oberflächlich bzw. mit Verweis auf zu erstellende Gutachten und Stellungnahmen unzureichend berücksichtigt.

Nach den eindeutigen Vorgaben von § 1 Abs. 6 (BauGB) sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen, im besonderen Maße zu berücksichtigen:

„7. Die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere

- a) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
- b) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,
- c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt, (...)

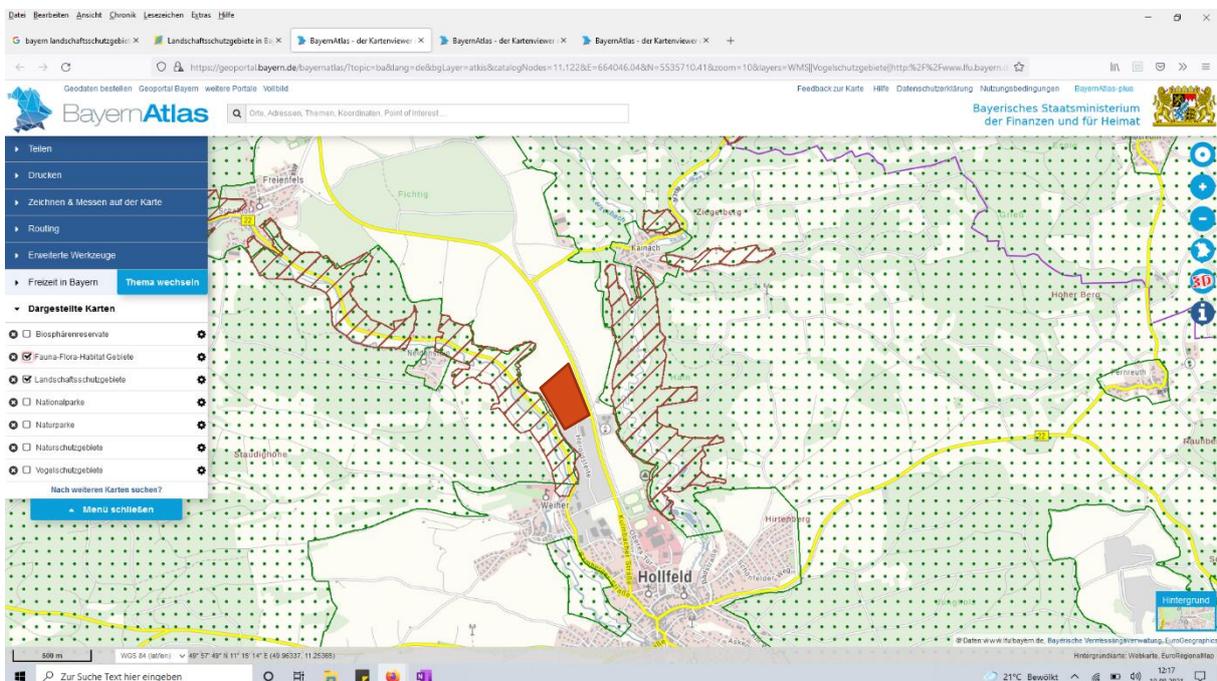
- e) die Vermeidung von Emissionen (...)
- g) die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser, Abfall- und Immissionsschutzrechts,
- h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität (...),
- i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d, (...)

Sachstand – Staus Quo

Mit den in den letzten Jahren vorgenommenen Erweiterungen und Änderungen der Bauleitplanung wurde das Gewerbegebiet Hollfeld Nord auf einer Fläche von über 9 ha ausgewiesen. Diese Flächen wurden Jahrzehnte lang landwirtschaftlich genutzt. Aufgrund der relativ nahen Anbindung an das Stadtgebiet – in einer Sandwichlage – zwischen vormals „Sport und Freizeit“ im Norden sowie Wohnsiedlung / Mischgebiet Weiher im Süden, war der abwägende „Eingriff“ auf Natur und Umwelt zunächst in einem vertretbaren Rahmen. Mit den nun vorgebrachten Änderungen und Erweiterungen des Gewerbegebietes wird nach allgemeinem Erkenntnisstand eine Grenzlinie überschritten, die eindeutig zum großen, und nicht korrigierbarem Nachteil für Natur und Umwelt, manifest wird.

Einwände

Wie aus der Kartendarstellung ersichtlich liegt das Gewerbegebiet Hollfeld Nord, insbesondere jedoch die nordwestlich geplante Erweiterung, genau in einer, aus Umwelt- und Naturschutzaspekten, sensiblen Mittellage, zwischen dem „Kainachtal“ im Norden und dem „Wiesenttal“ im Süden.



Hollfeld Nord: Landschafts- und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete

Beide einmaligen Tallandschaften genießen zudem, als dezidiert ausgewiesene „Landschaftsschutz- und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete“, ausdrücklich per einschlägiger Gesetze und Verordnungen festgeschrieben, umfassenden privilegierten Schutz (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, § 36 BNatSchG, § 1a Abs. 4 BauGB und § 7 Abs. 6 ROG, Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL).

Es geht hierbei nicht um eine direkte „Beanspruchung“ wie in der Abwägungstabelle dargelegt, sondern um die unmittelbare Nähe von nur 30 bis 120m zu diesen Schutzgebieten.

Wurde durch das schon bestehende Gewerbegebiet Hollfeld Nord die erforderliche „Brückenfunktion“ dieser Flächen für den biodiversen Artenaustausch und Revierwechsel eingeschränkt, so würde bei der Realisierung des angestrebten „Gewerbegebietes“ (rot markiert) ein erforderlicher Artenaustausch vollständig unterbunden werden und somit bestehende, einmalige Lebensräume, in erheblichem Maße negativen Auswirkungen ausgesetzt, die in keinsten Weise auszugleichen sind. Die noch vorhandenen Mikro-lebensräume, die als „Brücke“ für die oben beschriebenen Schutzgebiete noch funktionieren wären vollends zerstört.

Die Darstellung in der Abwägungstabelle zu diesem Aspekt ist wiederum als fachlich rudimentär zu bezeichnen und bedarf einer fachlich qualifizierten und längsschnittlichen Begutachtung. Meine über 50jährige Kenntnis und Lebensbeobachtung dieses Bereiches widerspricht dieser Darstellung nachvollziehbar fundamental.

Die insbesondere an den Hanglagen des Wiesenttales kleingliedrigen Strukturen, mit in Jahrhunderten gewachsenen, extrem dichten und zahlreichen Hecken und Büschen, ist vor allen Dingen für die Vogelwelt, auch Fasan und Rebhan, ein beliebter und einmaliger Lebensraum, der ihnen Deckung und Schutz beim Übergang von einem Tal zum anderen bietet.

Die Naturschutzbehörde des Landratsamtes hat für eine qualifizierte Bewertung einen Begutachtungszeitraum von 1 Jahr festgesetzt. Dies wurde nicht berücksichtigt. Brutstätten und Lebensräume von Rebhuhn und Fasan wurden vollkommen vernachlässigt.

Neben dem drohenden Verlust von Lebensraum durch die angedachte Bebauung der Fläche entstehen selbstverständlich, nicht minder negativ einzuschätzende, Auswirkungen durch die industrielle Nutzung.

Ein 24 Stunden Betrieb an 7 Tagen in der Woche bedeutet, dass alle Lebewesen in diesem empfindlichen Bereich, ohne jegliche Erholungspause, der entstehenden Lärm- und / oder Lichtemissionen permanent ausgesetzt wären und somit nicht nur der Raum direkt, sondern ebenso die angrenzenden Schutzgebiete in ihrer Funktion erheblich beeinträchtigt würden.

Auch die Inhalte der beiden letzten Absätze fanden keine Berücksichtigung in der Abwägungstabelle und sind qualifiziert zu beantworten.



In der Mitte des beplanten Gebietes befindet sich ein ca. 160 m² (siehe Karte oben) großes, sehr wertvolles Ökosystem mit dichten Hecken, das stark besetzt war mit Vogelpopulationen und einer Steinlandschaft ideal für Amphibien. Dieses für die gesamte dort lebende Tierwelt wichtige Natursystem wurde vorsätzlich mit Rodung oder sogar Brandrodung entfernt. Ich bitte festzustellen, wer dies veranlasst hat und schließlich wer handelnd dafür verantwortlich zeichnet.

Das geplante Vorhaben beeinträchtigt zudem in erheblichem Maße die natürliche Eigenart der Landschaft und widerspricht „wesensfremd“ im Sinne des § 35 Abs. 3 Nr. 5 Alt. 2, 3 BauGB der naturgemäßen Nutzung der Landschaft. Wie die Bilddarstellung bzw. die Simulations-Montage zeigen, würde das Bauvorhaben, die noch vorhandene schützenswerte Landschaftssituation, als überdimensionaler auffälliger Fremdkörper, in ästhetischer Hinsicht, gravierend beeinträchtigen.



Hollfeld Nord: Einfahrt stadteinwärts mit bestehendem „Gewerbegebiet“



Hollfeld Nord: Einfahrt stadteinwärts mit bebautem „Kühlager“ (Höhe 16 Meter über topographisch höchstem Punkt)

Ich möchte hier ausdrücklich betonen, dass diese Darstellung, die tatsächlichen Größenverhältnisse (PKW – Gebäude) und die anzutreffende Farbgebung von LIDL-Kühlagern widerspiegelt. Aufgrund der Topographie (Böschungfläche von 1,20m) am geplanten Grundstück sind die vom Planer erstellten Gebäudeansichten nicht realisierbar, da eine Eintiefung von 8-10 Metern im Abstand von 20 m zur Staatsstraße nicht umsetzbar ist und somit diese Darstellung als Manipulation entlarvt.

V. Umweltbezogene Negative Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch und seine Gesundheit“

Zu diesem Punkt verweise ich noch einmal ausdrücklich auf die Ausführungen meiner Einwände vom 25.08.2021, insbesondere die Absätze 1 und 2 hierzu.

Sachstand – Status Quo

Die Bewohner des nord-westlichen Teils der Stadt Hollfeld sind aufgrund von zahlreichen infrastrukturellen Einrichtungen wie, Schulen, Kindergärten, Stadthalle, Hallenbad, Sportzentrum, Jugendzeltplatz, Hackschnitzelanlage, Biogasanlage, Gewerbe und den, in jüngste Vergangenheit neu hinzugekommenen, Einkaufsmärkten und der Ansiedlung der Firma Class im Außenbereich des Gewerbegebietes Nord, weit über dem Durchschnitt der restlichen Bevölkerung mit überproportionalem Verkehrslärmmissionen konfrontiert.

Wenn man diese, - für jedermann erlebbare und nachvollziehbare – Sachlage als „nicht belegbar“ ignorierend abqualifiziert, kommt seinen rechtlich vorgegebenen Pflichten nicht nach. Wie eigene sporadische Messungen an unterschiedlichen Punkten in diesem Bereich belegen, liegen die Lärmmissionen sehr häufig in einem Bereich von 80 bis über 90 dB (A).

In diesem Zusammenhang bitte ich um eine sachgerechte und qualifizierte Stellungnahme und Beantwortung der nachfolgenden Aspekte, die in der Abwägungstabelle nicht berücksichtigt wurden:

Hauptkristallisierungspunkt ist dabei die im Stadtgebiet verlaufene Staatsstraße ST 2191, „Kulmbacher Straße.“ Zählt man die stadteinwärts verlaufende „Bamberger Straße“ zum besonders betroffenen Bereich dazu, so sind immerhin mindestens 500 Bewohner unserer Stadt, darunter ein Seniorenheim, in erheblichem Ausmaß von diesen gesundheitsgefährdenden Lärmmissionen betroffen.

Auch trägt die spezifische Ausgestaltung der Kulmbacher Straße mit einer Geradenlänge von über 600 m und die ansteigende Topographie in hohem Umfang zur Erhöhung des Verkehrslärms bei.

Die nachfolgenden validen Zahlen des Verkehrsaufkommens verdeutlichen die Situation anschaulich:

Zu den Schulzeiten bewegen sich täglich am Morgen und entsprechend am Nachmittag ca. 1.800 Menschen, mit den unterschiedlichsten Verkehrsmittel, – meist Bus oder PKW – über die Kulmbacher-Str. zu oder von den Schulen/Kindergärten.

Neben dem insgesamt mit Schwerlastverkehr Anstieg dieser „Grundlast“ an Verkehrsaufkommen und den damit einhergehenden Lärmmissionen, sind insbesondere in den

letzten Jahren in diesem Bereich die Etablierung einer Hackschnitzel- und einer großen Biogasanlage mit den damit verbundenen Belieferungsverkehr, maßgeblich verantwortlich für eine Potenzierung des Lärmaufkommens, des Lärmpegels und der Dauer der Belästigungen.

In konkreten nachvollziehbaren Zahlen ausgedrückt, bedeutet dies für den gesamten Belieferungsverkehr der beiden Anlagen im Jahresverlauf: Bei einer durchschnittlichen Belieferungsdauer von ca. 16 Wochen im Jahr, mit im Mittel 10 Fahrten (hin und zurück) pro Stunde, ist das eine tägliche Mehrbelastung von 120 und ein wöchentliches Mehraufkommen von 840 Fahrten. Das summiert sich im Jahresverlauf auf zusätzliche 1.920 Belieferungsfahrten, alleine für diese Anlagen. In PKW-Äquivalenz (nach Umweltbundesamt, HEBFA entspricht 1 LKW fast mehr als 20 PKW bei den Lärmmissionen) ausgedrückt, wären das dann fast zusätzliche 40.000 PKWs. Wenn dann der „normale Traktorenverkehr“ (Erntezeit, Feldbestellung, Fahrbetrieb Firma ████████) noch mit mindestens Faktor 3 dakzurechnet wird, sind das ca. 6.000 Traktorfahrten mit einer PKW-Äquivalenz von 120.000 PKWs.

Verstärkend kommt bei diesen Zahlen noch hinzu, dass es sich bei den verwendeten modernen Traktoren-Gespannen um Maschinen handelt, die die gesetzlichen Rahmenbedingungen, was Volumina und Geschwindigkeit anbelangt, maximal ausreizen und so nochmals deutlich (> 90 dB(A)) über den Lärmmissionen von LKWs mit gleicher Geschwindigkeit und Tonnage liegen.

Wie die Erfahrung und die entsprechenden wissenschaftlichen Untersuchungen zeigen, sind nicht die Motoren, sondern im erheblichen Maße die großvolumigen Bereifungen der Gespanne mit den Abrollgeräuschen, für die sehr hohen Geräuschentwicklungen verantwortlich. Wie durchgeführte Lärmpegelmessungen belegen, sind diese fast

ausnahmslos in einem Bereich von 80 bis über 90 dB (A) zu verifizieren. Das sind Lärmpegel, die eindeutig schon den Bereich zur Gesundheitsschädigung überschreiten.

Wie das Bundesamt für Straßenwesen untermauert: „...gehören die Auswirkungen von Lärm zu den gegenwärtig dringendsten Umweltproblemen.“ (...) „Im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wird der Lärmschutz indirekt in verschiedenen Indikatorbereichen abgebildet (SDG 3: Gesundheit, 9: Innovation & Infrastruktur, 11: Nachhaltige Städte & Gemeinden). (...) „Die durch Verkehr verursachten Lärmbelastungen sind zu mindern, um dauerhafte Mobilität bei gleichzeitiger Vermeidung negativer Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Ökosystemleistungen zu ermöglichen.“

Die ausführliche Beschreibung der Ausgangssituation verdeutlicht nachvollziehbar, dass im Bereich der Kulmbacher-Str bzw. der Staatsstraße ST 2191 schon seit längerem alle relevanten nationalen und internationalen Richtlinien, Verordnungen und Gesetze hinsichtlich der

Geräuschemissionen und Lärmimmissionen nicht eingehalten werden. Ältere durchgeführte, berechnende, Emulationen sind bei normalverteilten Vorkommnissen und unter Annahme einer Optimalkulisse annähernd aussagekräftig, spiegeln jedoch im oben beschriebenen Fall, die realen Verhältnisse in kleinster Weise wider.

Es darf im vorliegenden Fall angenommen werden, dass alle betroffenen Anwohner dieses Bereiches schon längst einen gesetzlichen Anspruch auf Installation eines aktiven Lärmschutzes haben und dieser bis dato nicht etabliert wurde.

Einwände – Lärmschutz

Nach Aussagen der Planer des LIDL-Lagers ist mit einem LKW-Verkehrsaufkommen von 200 bis 500 Fahrten pro Tag zu rechnen. Bei Annahme eines mittleren Wertes von 300 LKW-Fahrten, wären das dann, in der Annahme, dass überwiegend direkt zur Autobahn gefahren wird, anteilig 200 LKWs Richtung A 70 und ca. 1/3, also 100 LKWs, zusätzlich zum bestehenden Aufkommen, über die Kulmbacher-Str. durch den Stadtbereich in südöstlicher Richtung.

Als essentielle und für die Bewertung des Bauvorhabens von herausragender Bedeutung sind die in der Abwägungstabelle getroffenen Aussagen und Feststellungen hierzu eigentlich als disqualifizierend und „ungeheuerlich“ zu bezeichnen. Die von mir dargestellten Zahlen sind, auf der Basis der Betreiberaussagen, die realistischen LKW-Verkehrsaufkommen.

Wenn das Bauvorhaben realisiert werden sollte, muss eine rechtlich verbindliche Vereinbarung über die Zufahrtswege getroffen werden, die eine Durchfahrt durch die enge und schon belastete Innenstadt grundsätzlich ausschließt. (vgl. weiter unten – Widerspruch ISEK))

In diesem Zusammenhang bitte ich um eine sachgerechte und qualifizierte Stellungnahme und Beantwortung der nachfolgenden Aspekte, die in der Abwägungstabelle nicht berücksichtigt wurden:

Aus Sicht der Anwohner der betroffenen Straßenabschnitte ist dies, unter Berücksichtigung der oben dargestellten Ausgangssituation, eine umweltschützende, inakzeptable zusätzliche, Lebens- und Gesundheitsbeeinträchtigung sowie

eine Wert-Minderung ihrer Rechtsgüter.

Inhalt der Anregungen

(ca. 500 Meter) trifft dies auch für die südwestliche Wohnbebauung des Ortsteils Weiher zu.

Rein aus physikalisch-schalltechnischer Sicht, ist zudem zu erwarten, dass die Talrandlage (Wiesental) des geplanten Lagers, dessen permanente Betriebsgeräusche komprimieren und unverhältnismäßig weiter modulieren würde, und somit der gesamte Ortsteil Neidenstein und mit Einschränkung sicher auch der Ortsteil Weiher, belastet würden.

Die zu erwartenden erheblichen negativen Lärmauswirkungen auf die gesamten tierischen Lebensbereiche wurden schon oben dargelegt.

In solchen Situationen ist nach den Experteneinschätzungen des Umweltbundesamtes und der Bundesanstalt für das Straßenwesen ein „Modell zur Gesamtlärbewertung“ anzuwenden, das die Kumulation der Geräuschemissionen von verschiedenen Quellen der Verkehrsträger in ihrem jeweiligen Zusammenwirken validiert. Die bisher angewandte, simulationsgestützte Einzelbetrachtung der Verkehrsträger wird einer adäquaten Bewertung komplexer Lärmsituationen mit überlagernden Geräuschszenarien nicht mehr gerecht.

Klar erklärt das Bundesverwaltungsgericht dazu: „Der zum Schutz verpflichtete Staat darf sich dieser Verpflichtung auch nicht dadurch entziehen, dass er summierte Immissionen bereits konzeptionell unbeachtet lässt.“ (...) „er habe Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG zu beachten. Er dürfe durch sein Verhalten die Gesundheit des Einzelnen nicht verletzen.“ (Grundlegendes Urteil vom 21.03.1996)

Unter Berücksichtigung dieser Feststellungen ist für das besagte Gebiet, mit den im Gutachten des Umweltbundesamtes vorgeschlagenen Methoden, der derzeitige Status Quo neu zu bewerten, und die in den Änderungen- und Erweiterungen des Flächennutzungsplanes vorgesehenen, zusätzlichen Verkehrs-Lärmquellen, objektiv nachvollziehbar zu berücksichtigen.

Neben den beschriebenen erheblichen Negativwirkungen des Verkehrslärms, sind auch durch den 24stündigen Betrieb des geplanten Lagers, Geräuschemission und Lichtimmissionen in direkter Form auf die seit Jahrzehnten bestehende Wohnbebauung zu konstatieren. Insbesondere die auf gleicher Höhenebene befindliche Wohnbebauung im Ortsteil Neidenstein, die zudem im Bereich von nur ca. 380 Metern in direkter Sichtlinie liegt, wären Tag und Nacht diesen Beeinträchtigungen ausgesetzt. In etwas reduzierter Form

Einwände – Luftemissionen

Nach den oben aufgezeigten eindeutigen Vorgaben des § 1 BauGB 7h „... ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität“ eine prominente Bedingung für die Erstellung von Bauleitplänen.

Nach den bisherigen Ausführungen zum schon bestehenden Verkehrsaufkommen, muss man faktisch feststellen, dass dieses Kriterium bislang keine entsprechende Berücksichtigung bei der Ausweisung der Gewerbe- bzw. Industrieflächen gefunden hat.

Die Aussagen des Umweltberichts hierzu bleiben auch oberflächlich und fußen nicht auf der erforderlichen Datenbasis von tatsächlichen Messungen an unterschiedlichen Orten des betroffenen Gebietes.

Nach dem Berechnungsmodell des Umweltbundesamtes (HBEFA) würden, alleine aufgrund des LKW-Verkehrs (300 Fahrten zur und von der Autobahn am Tag) des LIDL-Lagers, bei einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoß jedes LKWs von 790 g/km, im Jahr zusätzlich ca. 510.000 Tonnen an CO₂ in unserem unmittelbaren Lebensbereich ausgestoßen.

Die Stellungnahme hierzu: „Die Fahrten finden bereits jetzt statt, nur eben zu einem anderen Lager.“ Entbehrt jedes Bezugs zu dem hier anhängigen Bauleitverfahren und den zu überprüfenden und darzulegenden Sachverhalten, insbesondere den Beeinträchtigungen der Menschen und der Umwelt hier vor Ort. Die Behauptung es würden hier „weit überhöhte“ Werte dargestellt ist eine reine diskreditierende Behauptung. Wie beschrieben, wurde das Berechnungsmodell des Umweltbundesamtes herangezogen und der Rest ist Mathematik.

Wie zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen, die die Auswirkungen von Feinstaub erforscht haben, eindeutig belegen, stellt Feinstaub eine ernsthafte Bedrohung für die Gesundheit von Menschen und Umwelt dar. Vor allem Senioren aber ganz besonders Kinder und Jugendliche sind im hohen Maße gefährdet. Als Hauptemittenten sind auch speziell LKW schon seit langem identifiziert. So stößt ein durchschnittlicher LKW, Feinstaub als Reifen- und Bremsabrieb und / oder Abgasbestandteil von ca. 0,8 bis 1,2 g pro Kilometer aus. Das würde übersetzt auf die Verhältnisse des geplanten Kühllagers bedeuten, dass bei schon 150 LKWs pro Tag, alleine durch die Fahrt zur Autobahn mit 12 km, ca. 4 Kg pro Tag, 30 kg pro Woche, 120 kg Monat und schließlich auf das Jahr gerechnet über 1,44 Tonnen extrem schädliche Feinstaubpartikel in diesem Bereich zusätzlich entstehen würden.

- Feinstaubpartikel können in die Lungen eindringen und Entzündungen verursachen, die zu Atemwegserkrankungen wie Asthma, Bronchitis und Lungenkrebs führen können.
- Feinstaub kann auch das Herz-Kreislauf-System beeinträchtigen, indem es Entzündungen in den Blutgefäßen verursacht, was zu Herzinfarkten, Schlaganfällen und anderen kardiovaskulären Erkrankungen führen kann.

Dieser bedeutungsvolle Aspekt wurde bislang in kleinster Weise adäquat berücksichtigt.

In diesem Kontext muss noch einmal ausdrücklich auf das möglicherweise gefährdete staatliche Prädikat des anerkannten Erholungsorts hingewiesen werden. Das Prädikat der Stadt Hollfeld als „Staatlich anerkannter Erholungsort“ dürfte nach der Umsetzung des beabsichtigten Flächennutzungsplanes mit den erheblichen Lärm- und / oder Luftbeeinträchtigungen eindeutig zur Disposition stehen. Die entsprechenden Richtwerte für „Erholungsorte“ nach BImSchV, mit maximal 57 dB (A) für den Verkehrslärm

und 45 dB (A) für Gewerbe und Industrie tagsüber, bzw. maximal 47 dB (A) und 35 dB (A) in den Nachtstunden, werden kaum einzuhalten sein.

Eine Ausrichtung nur auf den Schall ist hier nicht das alleinige Kriterium. Es sind hier Summationseffekte aus Lärm und / oder Luftbeeinträchtigungen, vor allem der Erholungs- und Naturschutzgebiete wie z.B. des Kainachtals oder aber auch des Wiesenttals maßgeblich.

Ich bitte ausdrücklich darum, auch diesen Aspekt fachlich qualifiziert zu beantworten und in der Abwägung zu berücksichtigen.

VI. Die einzelprojektbezogene Bauleitplanung für ein mögliches Kühllager im erweiterten Gewerbegebiet Hollfeld Nord widerspricht in vielen Themenbereichen dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Hollfeld aus dem Jahr 2020

Vor allem der Aspekt „Verkehrsbelastung und Verkehrsvermeidung“ steht im glatten Gegensatz zu den Haltungen der Bevölkerung und den erhobenen Daten des ISEK. Dort hat man in einer Bestandaufnahme festgestellt, dass über 1.200 LKW-Fahrten mit Liefer- und Durchgangsverkehr pro Tag, die Kernstadt schon erheblich belasten.

Zitat: „In der engen, historischen Baustruktur der unteren Stadt beeinträchtigt, der ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, mit Tempo 50 durchfahrende PKW- und Schwerlastverkehr die Attraktivität der innerstädtischen Wohn- und Geschäftslagen und macht ein sicheres Gehen auf den schmalen (teilweise unter 50 cm breiten) Gehwegen unmöglich. Bereits heute ist in diesem Bereich der größte Anteil an leerstehenden Ladengeschäften vorzufinden. Auch den BürgerInnen Hollfelds ist eine Verbesserung dieser Situation ein starkes Anliegen.“

Diesen Ausführungen ist wohl nichts zuzufügen. Die angestrebte Bauleitplanung konterkariert die objektiv erhobenen Daten und Ergebnisse, dieses staatlich geförderten Programms, bei den die tatsächliche Entwicklungspotentiale einer Stadt herauskristallisiert werden. Demnach liegen die Potentiale der Stadt Hollfeld eindeutig in den Feldern des Tourismus im Zusammenwirken mit einer reizvollen intakten Landschaft und den großen Bereichen der Dienstleistungen, in Kombination mit qualifizierten regionalen Gewebetreibenden und Firmen. Ein „Umschlage-LKW-Güterbahnhof“ an einer prominenten Stadteinfahrt in exponierter Lage läuft dem fundamental zuwider.

Schlussbetrachtung

Aus dem bisher Dargelegten wurde deutlich, dass das gesamte Bauleitplanungs-Verfahren (Hollfeld Nord) mit der 26. Änderung des Flächennutzungsplanes und der 7. Änderung und Erweiterung GE Hollfeld Nord mit, teilweise erheblichen, Mängeln und Lücken im Verfahrensgang, als auch mit inhaltlichen Unvollständigkeiten, sowie mangelhafter Berücksichtigung und Abwägung von relevanten Schutzgütern, behaftet ist. Diese zeigen auch die zitierten eindeutigen Stellungnahmen der Fachbehörden. Ich stelle hier, im Konsens mit den Behörden die Frage, ob das gesamte Vorhaben der Flächenausweisungen noch mit einer stimmigen, und vor allen Dingen, nachhaltigen und weitsichtigen Stadtentwicklung vereinbar sind.

Ich bitte deshalb als Mitglied des Stadtrates und im Interesse der BürgerInnen unserer Stadt nochmals ausdrücklich darum, die neuen vorgetragenen und die nicht beantworteten Sachverhalte und ausführlich dargestellten Einwände, vollumfänglich und qualifiziert, im Rahmen der Bewertung der 26. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hollfeld sowie der 7. Änderung und Erweiterung GE Hollfeld Nord, einfließen und adäquat bewerten zu lassen.

Mit den besten Grüßen

Bürgergemeinschaft Freie Wähler Hollfeld Stadt & Land

Hans-Peter Härtl

Hans-Peter Härtl