

**23.2-3547-H32**

## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**Neubau eines Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene  
im Hafen Straubing-Sand durch den Zweckverband Hafen Straubing-Sand**

**München, 22.08.2018**

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);  
Antrag des Zweckverbands Hafen Straubing-Sand auf eisenbahnrechtliche  
Planfeststellung für den Neubau eines Umschlagterminals für den kombinier-  
ten Verkehr Straße/Schiene im Hafen Straubing-Sand**

Anlage: 1 Satz Planunterlagen (1 Ordner)

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden **Planfeststellungsbeschluss:**

- I. Der Plan des Zweckverbands Hafen Straubing-Sand für den Neubau eines Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene im Hafen Straubing-Sand wird auf dessen Antrag auf eisenbahnrechtliche Planfeststellung vom 13.02.2012 hin mit den in Ziffer III. aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt. Der Betrieb des Umschlagterminals ist nur werktags in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr zulässig.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- 1 Erläuterungsbericht
  - 1.1 Begründung der Notwendigkeit mit Variantenprüfung
  - 2.3 Übersichtslageplan M 1: 5.000
- 3 Lageplan mit Planungsumgriff, Kataster und vorhandenen Anlagen  
M 1: 1.000
- 4 Lageplan der geplanten Anlage M 1: 1.000
- 5.1 Bauwerksverzeichnis
- 5.2 Eigentümerverzeichnis der Bauwerke
- 6.1 Trassierungsentwurf, Gleisachsenplan M 1: 2.000
- 6.2 Gleishöhenplan Gleis 1 M 1: 1.000/100
- 6.3 Bahnübergang Bau-km 0+228,800 Regelplan
- 6.4 Bahnübergang Bau-km 0+228,800 Lageplan M 1: 500
- 6.5 Querschnitt Bahnübergang Bau-km 0+228,800 M 1: 100
- 6.6 Detailplan Gleisabschluss M 1: 20
- 6.7 Leitungsquerungen Gleisbereiche M 1: 100
- 7.0 Antragsformular Baugenehmigung
- 7.1 Bauzeichnung Pfortengebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitte M 1: 100
- 7.2 Plan Abbruch Kranwerkstatt

- 8.1.1 Lageplan Gleisanbindung KV-Terminal - Südkai M 1: 500
- 8.1.2 Lageplan Terminal Bereich Nord M 1: 500
- 8.1.3 Lageplan Terminal Bereich Süd M 1: 500
- 8.1.4 Lageplan Zufahrt Terminal M 1: 500
- 8.1.5 Lageplan Ausfahrt Terminal M 1: 500
- 8.2.1 Querschnitt Umschlagfläche Terminal M 1: 100
- 8.2.2 Regelquerschnitt Zufahrt Terminal M 1: 50
- 8.2.3 Regelquerschnitt Ausfahrt Terminal M 1: 50
- 8.3.1 Höhenpläne Zufahrt und Ausfahrt Terminal M 1: 1.000/100
- 8.3.2 Längsschnitt Regenwasserkanal südlicher Bereich M 1: 500/50
- 8.3.3 Längsschnitt Regenwasserkanal nördlicher Bereich M 1: 500/50
- 8.3.4 Lageplan Regenrückhaltebecken und Regenklärbecken M 1: 200
- 8.3.5 Querschnitt Regenrückhaltebecken und Regenklärbecken M 1:100
  
- 10. Bedienungskonzept Terminal
  
- 11.1 Rechnerischer Nachweis Gleisachsen
- 11.2 Rechnerischer Nachweis hydraulische Bemessung Entwässerung
  
- 12.1 Verzeichnis der betroffenen Grundstücke
- 12.2 Grunderwerbslageplan M 1: 1.000
  
- 13. Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht
  
- 14 Lärmschutzgutachten vom 19.07.2017
- 14.2 Lärmschutzgutachten vom 01.06.2012
  
- II. Dem Zweckverband Hafen Straubing-Sand wird bis auf Widerruf die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) i. V. m. Art. 15 Abs. 1 des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) zur Benutzung des Lohgrabens durch Einleiten gesammelter Niederschlagswässer aus dem planfestgestellten Bereich des Umschlagterminals, befristet bis zum 22.08.2038, mit den in Ziffer IV. aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt.
  
- III. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter I.:
  
- 1. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Betriebssicherheit
  
- 1.1 Bei der Bauausführung sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Für alle Bahnanlagen sind zugelassene Bauprodukte zu verwenden.
  
- 1.2 Vor Baubeginn sind der Regierung von Oberbayern statische Berechnungen sämtlicher mit Eisenbahnverkehrslasten belasteter Fundamente nach DIN EN 1991-2, Lastmodell 71 sowie Detailpläne und statische Berechnungen

der Portalkräne und der Lichtmasten vorzulegen. Die statischen Berechnungen der Portalkräne und der Lichtmasten müssen gemäß Art. 62 Abs. 3 Satz 1 letzter Halbsatz der Bayerischen Bauordnung (BayBO) durch einen Prüfsachverständigen bescheinigt sein. Sämtliche Bauteile, die im Druckbereich von Eisenbahn- und Kranverkehrslasten verwendet werden, müssen über die hierfür erforderlichen Prüfberichte und Typzulassungen verfügen. Schlitzrinnen, Aufsätze und Absperrungen in den Bereichen, die durch mobile Umschlaggeräte befahren werden können, müssen der Lastklasse F 900 nach DIN EN 124 – Aufsätze und Abdeckungen für Verkehrsflächen - entsprechen.

- 1.3 Die Beleuchtung der Terminalanlage hat sich nach der DIN EN 12464-2 „Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten, Teil 2: Arbeitsplätze im Freien“ zu richten.
- 1.4 Vor Inbetriebnahme des Terminals ist eine Prüfung nach § 5 der Vorschrift 3 der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) vorzunehmen oder sind die Erklärungen der Hersteller oder Errichter nach § 5 Abs. 4 der DGUV-Vorschrift 3 der Regierung von Oberbayern vorzulegen.
- 1.5 Für den Betrieb der Anlage ist vor Inbetriebnahme in Abstimmung mit der Stadt Straubing und dem Landratsamt Straubing-Bogen ein Feuerwehralarm- und –einsatzplan sowie Brandschutzkonzept zu erstellen und diesen Behörden sowie der Gemeinde Aiterhofen vorzulegen. Das Objekt ist in die Alarmierungsplanung der Integrierten Leitstelle einzupflegen. Das in der Anlage tätige Personal ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Brandschutzes zu schulen.
- 1.6 Vor Inbetriebnahme des Bahnübergangs bei km 0+228,800 ist der Regierung von Oberbayern ein Ermittlungsbogen nach Anlage 4 der Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE) vorzulegen und sind die sich aus diesem ergebenden Maßnahmen umzusetzen.
- 1.7 Bauteile oder Baugeräte dürfen nicht in den freizuhaltenden Regellichtraum von angrenzenden Betriebsgleisen hineinragen oder hineinschwenken. Sollte dies, insbesondere bei den Bauarbeiten, nicht gewährleistet werden können, sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen, beispielsweise Gleissperungen im betroffenen Abschnitt, vorzunehmen.
- 1.8 Bei nicht gesperrten Gleisen ist das Arbeitspersonal während der Bauarbeiten durch geeignete Maßnahmen, etwa Anbringen von festen Absperrungen zur Gleisachse oder Sicherungsposten, vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu schützen.

2. bauliche Anlagen, Bauausführung, Baudurchführung
  - 2.1 Im Rahmen des Baubetriebs ist in Koordination mit dem Stromversorger E.ON die ausreichende Sicherheit der im Umfeld gelegenen Mittelspannungsfreileitungen zu gewährleisten.
  - 2.2 Bei sämtlichen im planfestgestellten Bereich verlaufenden sowie durch die Baumaßnahme berührten Ver- und Entsorgungsleitungen ist vor Baubeginn im kreuzenden Bereich mit dem jeweiligen Leitungsbetreiber gemäß Eigentümerverzeichnis, planfestgestellte Unterlage 5.2, eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Die ausreichende Sicherung der Leitungen ist im Einvernehmen mit dem jeweiligen Leitungsbetreiber zu gewährleisten.
  - 2.3 Sämtliche Leitungsquerungen und –berührungen mit der planfestgestellten Anlage sind gemäß den Richtlinien der DB AG (Ril) zu planen und auszuführen. Abweichungen sind nur dann zulässig, wenn vor Baubeginn gegenüber der Regierung von Oberbayern ein Nachweis der gleichen Sicherheit mittels statischer Einzelberechnung der Stahlbeton-Rohrleitung oder des Vorsehens einer statisch nachgewiesenen Lastverteilerplatte geführt wird.
  - 2.4 Der Bauablauf ist mit der RMD Wasserstraßen GmbH im Hinblick auf die von dieser benötigten Baustellenzufahrten für den Ausbau der Bundeswasserstraße Donau und die Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen abzustimmen.
3. Immissionsschutz
  - 3.1 Geräuschverursachende Verschleißerscheinungen sind durch regelmäßige Wartung der Anlage zu vermeiden oder, wenn dies nicht möglich ist, durch umgehende Reparaturen zu beseitigen.
  - 3.2 Der Beurteilungspegel des Betriebs der Anlage einschließlich des Werks- und Lieferverkehrs darf an den im Folgenden genannten Immissionsorten gemäß planfestgestellter Unterlage 14 – Lärmschutzgutachten vom 19.07.2017 - die folgenden Immissionsrichtwertanteile nicht überschreiten:  
Flurstück 981 der Gemarkung Amselfing (Immissionsort 2) 1. Obergeschoß (OG): 49,6 dB(A)  
Flurstück 747 der Gemarkung Amselfing (Immissionsort 6) 1.OG: 35,4 dB(A)  
Flurstück 1081/2 der Gemarkung Amselfing (Immissionsort 7) 1.OG: 50,9 dB(A)  
Flurstück 1081/4 der Gemarkung Amselfing (Immissionsort 7a) 1.OG: 47,4 dB(A)  
Flurstück 1072 der Gemarkung Amselfing (Immissionsort 8) 1.OG: 62 dB(A)  
Es dürfen auch keine einzelnen kurzzeitigen Geräuschspitzen den Immissionsrichtwert – 65 dB(A) am Immissionsort 8 und 60 dB(A) an den anderen oben genannten Immissionsorten - um mehr als 30 dB(A) überschreiten.  
Ebenso dürfen beim Betrieb der Anlage keine schädlichen Umwelteinwir-

kungen aufgrund von tieffrequenten Geräuschimmissionen an den oben genannten Immissionsorten auftreten. Gegenüber dem Landratsamt Straubing-Bogen, Sachgebiet Immissionsschutz, ist die Einhaltung der genannten Werte nachzuweisen. Die erforderlichen Schallpegelmessungen sind frühestens drei Monate nach Erreichen des ungestörten Betriebes und spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahme der Anlage entsprechend der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) und bei maximalem Betriebszustand aller Anlagen durchzuführen. Dieser Nachweis ist durch eine nach §§ 26, 28 und 29 b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bekanntgegebene Messstelle zu erbringen.

- 3.3 Sofern Änderungen der beantragten Ausführung der Anlage oder betriebsrelevanter Parameter beabsichtigt werden, die zu einer Erhöhung der Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft führen, bedarf es vorab des schalltechnischen Nachweises der zukünftigen Einhaltung des oben genannten Beurteilungspegels an den im Lärmschutzgutachten vom 19.07.2017 – Unterlage 14 – aufgeführten Immissionsorten. Dieser Nachweis ist ebenfalls durch eine nach §§ 26, 28 und 29 b BImSchG bekanntgegebene Messstelle zu erbringen und der Regierung von Oberbayern vor Durchführung der Änderungen vorzulegen.
- 3.4 Die Zuführungsgleise sind auf der gesamten Länge mit Schienenstegdämpfern zu versehen.
- 3.5 Alternativ zu den Portalkränen darf für die Umschlagvorgänge ein mobiles Umschlaggerät (Reachstacker) unter der Bedingung eingesetzt werden, dass pro Tag nur ein Zug abgefertigt wird. Die Abfertigung dieses Zuges darf nur auf Gleis 1 erfolgen.
- 3.6 Während der Bauarbeiten sind die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) einzuhalten. Hierzu sind insbesondere lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren anzuwenden. Arbeiten mit lauten Baumaschinen sind, soweit nicht der Bauablauf dies zwingend erfordert, auch bei Einhaltung der Richtwerte der AVV Baulärm generell auf den Zeitraum von 7 Uhr bis 20 Uhr zu begrenzen.
- 3.7 Bei Nichteinhaltung der oben genannten Immissionsrichtwerte kann die Regierung von Oberbayern jederzeit weitere Nebenbestimmungen in Bezug auf den Immissionsschutz festsetzen.
4. Naturschutz einschl. Artenschutz
- 4.1 Für Ersatzpflanzungen sowie Eingrünungen sind ausschließlich standortgerechte autochthone Gehölze zu verwenden.

## 5. Bodenschutz

- 5.1 Sofern bei der Baumaßnahme belastetes Aushubmaterial anfällt, ist dessen ordnungsgemäße und schadlose Verwertung zu gewährleisten.
- 5.2 Die Inanspruchnahme von Freiflächen für Baustellen und Zwischenlagerflächen sowie die Verdichtung des Bodens durch Befahren mit Baumaschinen insbesondere außerhalb der späteren Anlagengrenze sind auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken.

## 6. Wasserrecht

- 6.1 Die Anlage ist entsprechend den eingereichten Antragsunterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten und zu betreiben.
- 6.2 Für die Anlage ist vor Inbetriebnahme in Abstimmung mit der Stadt Straubing und dem Landratsamt Straubing-Bogen eine Betriebsanweisung mit Überwachungs-, Instandhaltungs-, Alarm- und Maßnahmenplan zu erstellen, die den Schutz vor wassergefährdenden Stoffen beinhaltet. Diese Anweisung muss während des Betriebs eingehalten werden. Das in der Anlage tätige Personal ist anhand der Betriebsanweisung vor Aufnahme der Tätigkeit und wiederkehrend in angemessenen Zeitabständen, mindestens jedoch einmal jährlich, zu unterweisen. Die Unterweisung ist zu dokumentieren.
- 6.3 Bei der Herstellung des Fahrflächenbetons ist Punkt 4.3.4 der Richtlinie „Betonbau beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ (BUMWS) des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton (DAfStb) (siehe <https://www.beuth.de/de/technische-regel/dafstb-wassergefaehrdende-stoffe/147687244>) zu beachten.
- 6.4 Für die Oberflächenabdichtung unter dem Bereich der Umschlaggleise ist Gussasphalt zu verwenden, der über eine allgemeine bauaufsichtliche Zulassung durch das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt) verfügt. Soweit ein entsprechender Asphalt ohne diese Zulassung verwendet wird, darf die Errichtung der mit Schotter zu belegenden Asphaltfläche unter den Umschlaggleisen erst begonnen werden, wenn eine wasserrechtliche Eignungsfeststellung für den verwendeten Asphalt nach § 63 Abs. 1 WHG i. V. m. § 42 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) durch die gemäß Art. 63 Abs. 1 Satz 2 BayWG zuständige Behörde Landratsamt Straubing-Bogen erfolgt ist.
- 6.5 Die Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs sind durch zertifizierte Fachbetriebe im Sinne des § 62 AwSV zu errichten.
- 6.6 Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand hat die Anlagen zum Umschlagen wassergefährdender Stoffe im intermodalen Verkehr nach § 46 Abs. 2

AwSV und Anlage 5 Zeile 5 zur AwSV durch Sachverständige nach § 47 AwSV überprüfen zu lassen. Die Prüfungen sind vor Inbetriebnahme, nach wesentlicher Änderung wiederkehrend alle 5 Jahre und vor Stilllegung erforderlich. Der Prüfauftrag ist vor Baubeginn zu erteilen, um etwa erforderliche Zwischenprüfungen wie bei der Umschlagfläche aus Asphalt im Gleisbereich vor der Verfüllung mit Gleisschotter zu ermöglichen.

- 6.7 Die unterirdischen Entwässerungsleitungen der Umschlaganlage sind einschließlich des Hauptsammlers - Löschwasserrückhaltung - bis zu den Schiebern Notüberlauf Trennbauwerk und Ausleitung des Regenklärbeckens inklusive des Regenklärbeckens selbst auf Dichtheit prüfbar auszuführen vor Inbetriebnahme und wiederkehrend alle 5 Jahre nach DIN EN 1610 einer Dichtheitsprüfung zu unterziehen.
- 6.8 Die Stahlbetonfläche, die Abläufe und Kontrollschächte im Gleisbereich und im Hauptsammler sind mindestens jährlich auf offenkundige Schäden und Undichtheiten zu kontrollieren. Die Leckagewannen sind mindestens jährlich auf offenkundige Schäden zu kontrollieren. Die jährlichen Kontrollen sind zu dokumentieren. Festgestellte Mängel sind umgehend zu beheben.
- 6.9 Ein Abstellen von Waggons, die wassergefährdende Stoffe enthalten können, ist nur im Bereich des Gleisfelds oberhalb der 2 mal 7 Auffangwannen für den Havariefall zur Rückhaltung wassergefährdender Stoffe gestattet. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand hat durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass in anderen nahegelegenen Gleisbereichen außerhalb dieses Bereichs, insbesondere im Kaibereich des Hafens, keine Waggons, die wassergefährdende Stoffe enthalten können, abgestellt, sondern lediglich Rangiervorgänge sowie An- und Abfahrten vorgenommen werden.
- 6.10 Hinsichtlich der bewachsenen Sickermulden zur Versickerung des Niederschlagswassers aus den Fahrbahnflächen sind die Vorgaben des Arbeitsblattes A 138 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ zum Bau und zum Betrieb der Versickerungsanlagen (siehe <http://www.dwa.de/dwa/shop/shop.nsf/Produktanzeige?openform&produktid=P-DWAA-7AHD65>) zu beachten.
- 6.11 Die Abfüllfläche der Tankstelle aus Stahlbeton ist von einem Bauunternehmen als überwachte Baustelle, Überwachungsklasse 2 nach DIN 1045-3, herzustellen. Der Beton muss die Eigenschaften eines FD- oder FDE-Betons gemäß BUMwS aufweisen.
- 6.12 Die Abscheideranlage der Tankstelle ist nach DIN EN 858 in Verbindung mit DIN 1999 Teil 100 zu bemessen, zu errichten und zu unterhalten. Die Dimensionierung ist mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen. Das Entwässerungssystem muss gemäß DIN EN 1610 auf Dichtheit prüfbar sein.

- 6.13 Austretende Kraftstoffe sind unverzüglich mit geeigneten Mitteln zu binden. Das verunreinigte Bindemittel ist aufzunehmen sowie ordnungsgemäß zu verwerten oder zu beseitigen. Entsprechende Materialien und/oder Einsatzgeräte sind in der Betriebsanweisung festzulegen und in ausreichender Menge ständig vorzuhalten.
- 6.14 Die Leitung zwischen Tank und Zapfsäule ist mit einer Hebersicherung zu versehen, um ein Leerhebern des Lagerbehälters zu unterbinden. Die Eignung der Sicherung ist durch einen bauaufsichtlichen Verwendbarkeitsnachweis nachzuweisen.
- 6.15 Die Aufstellflächen von Abgabeeinrichtungen sind fallweise, mindestens jährlich, daraufhin zu kontrollieren, ob Mängel an den Ableit- oder Auffangflächen bestehen. Die Behebung erkennbarer Schäden ist umgehend zu veranlassen. Die Kontrollen sind zu dokumentieren.
- 6.16 Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand hat die Eigenverbrauchstankstelle nach § 46 Abs. 2 AwSV und Anlage 5 zur AwSV Zeilen 3 und 8 durch Sachverständige nach § 47 AwSV vor Inbetriebnahme und nach wesentlicher Änderung überprüfen zu lassen. Der Prüfauftrag ist vor Baubeginn zu erteilen.

## 7. Arbeitsschutz

- 7.1 Die Toiletten im Pförtnergebäude sind während der Betriebszeiten des Terminals auch betriebsfremden LKW-Fahrerinnen und Fahrern zur Verfügung zu stellen.

## IV. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter II.

- 1. Für die Notentlastung des Regenrückhaltebeckens im Bereich des Wirbel-drosselbauwerkes ist vor Baubeginn gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf der Nachweis zu führen, dass die Entlastung ausreichend bemessen wurde.
- 2. Mindestens einen Monat vor Beginn der Errichtung des Regenrückhalte- und des Regenklärbeckens sind dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf die Ausführungspläne zur Kenntnisnahme zuzuleiten.
- 3. Der Stadt Straubing, dem Landratsamt Straubing-Bogen und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf ist der Baubeginn der Entwässerungseinrichtungen mindestens einen Monat vorher anzuzeigen. Über die Bauvollendung sind diese Behörden innerhalb von zwei Wochen nach Abschluss der Bauarbeiten zu informieren. Werden die Entwässerungseinrichtungen in mehre-

ren Bauabschnitten angelegt, so gilt die vorstehende Regelung für Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes.

4. Vor Inbetriebnahme der Entwässerungsanlage ist eine Bauabnahmebestätigung nach Art. 61 BayWG, auszustellen durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft, dem Landratsamt Straubing-Bogen vorzulegen.
5. Für die Entwässerungseinrichtungen ist vor Inbetriebnahme in Abstimmung mit der Stadt Straubing, dem Landratsamt Straubing-Bogen und dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf eine Betriebsanweisung mit Alarm- und Maßnahmenplan zu erstellen, in der auch die Handhabung des Schiebers im Notüberlauf des Regenklärbeckens zu regeln ist. Diese muss während des Betriebs eingehalten werden. Das in der Anlage tätige Personal ist anhand der Betriebsanweisung vor Aufnahme der Tätigkeit und wiederkehrend in angemessenen Zeitabständen, mindestens jedoch einmal jährlich, zu unterweisen. Die Unterweisung ist zu dokumentieren.
6. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme der Entwässerungseinrichtungen dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf zwei Fertigungen und der Stadt Straubing sowie dem Landratsamt Straubing-Bogen jeweils eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
7. Der Bereich der Einleitungsstelle in den Lohgraben ist naturnah und fischfreundlich zu gestalten. Sofern ufersichernde Maßnahmen erforderlich sind, sind diese in ingenieurbioologischer Bauweise auszuführen. Eine Pflasterung des Gewässerbettes oder der Ufer ist nicht zulässig.
8. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand hat das Auslaufbauwerk sowie die Ufer des Lohgrabens bis 10 m unterhalb der Einleitungsstelle im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem nach den wasserrechtlichen Vorschriften Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.
9. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen ordnungsgemäß zu unterhalten. Er hat sämtliche Anlagenteile stets in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Eine regelmäßige Kontrolle durch fachkundiges Personal ist durchzuführen, insbesondere nach stärkeren Regenereignissen. Besondere Vorkommnisse sind im Betriebstagebuch schriftlich festzuhalten und der plangemäße Betriebszustand ist stets wieder herzustellen.
10. Der maximale Drosselabfluss in den Lohgraben darf 26 l/s nicht überschreiten.

11. Die Verkehrsflächen, die Regenwassereinläufe, insbesondere Straßensinkkästen und Hofeinläufe einschließlich Schmutzfänger und die Drosseleinrichtungen sind je nach Bedarf, jedoch mindestens einmal jährlich, zu reinigen.
  12. Für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung der Abwasseranlage ist in ausreichender Zahl Personal zu beschäftigen, das eine geeignete Ausbildung besitzt. Der Betriebsbeauftragte und sein Stellvertreter sind dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf schriftlich mitzuteilen.
  13. Hinsichtlich der Vornahme von Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichten sind die Vorgaben der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (EÜV) einzuhalten.
  14. Änderungen der genehmigten Art des eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind der Regierung von Oberbayern sowie dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf unverzüglich anzuzeigen. Erforderlichenfalls ist eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses und/oder eine geänderte wasserrechtliche Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
  15. Außerbetriebnahmen, etwa durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten, der Anlagen oder andere Maßnahmen, etwa Spülen des Kanalsystems, bei denen eine zusätzliche Gewässerverschmutzung nicht ausgeschlossen werden kann, sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt sowie den betroffenen Beteiligten, etwa den Fischereiberechtigten, anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Nutzung. Kann der Umfang der erlaubten Nutzung vorübergehend nicht eingehalten werden, ist vorher eine ergänzende beschränkte Erlaubnis zu beantragen. Eine nachträgliche Benachrichtigung ist nur in Notfällen zulässig.
  16. Die Änderung der vorstehenden sowie die Festlegung weiterer wasserrechtlicher Benutzungsbedingungen und Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten. Sollte es sich aus Gründen des Gewässer- bzw. Grundwasserschutzes als notwendig erweisen, sind weitergehende Anlagen nachträglich zu errichten.
- V. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

- VI. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen. Für dieses Verfahren werden keine Gebühren erhoben.

Die Höhe der Auslagen wird mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

## **Gründe:**

### **A. Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 18 AEG i. V. m. § 23 b Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk). Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

### **B. Verfahren**

1. Der Zweckverband Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand, im Jahr 2016 umbenannt in Zweckverband Hafen Straubing-Sand, Europaring 4, 94315 Straubing, im Folgenden Antragsteller genannt, beantragte durch seinen stellvertretenden Geschäftsleiter Herrn Stefan Niedermeier bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 13.02.2012, den Plan für die Errichtung eines Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr im Industriegebiet Straubing-Sand festzustellen.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Gemeinde Aiterhofen, die Stadt Straubing, das Landratsamt Straubing-Bogen, das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf sowie als weitere Träger öffentlicher Belange das Eisenbahn-Bundesamt, die Regierung von Niederbayern und das Staatliche Bauamt Passau an. Sämtliche Träger öffentlicher Belange äußerten sich zu dem Vorhaben.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Gemeinde Aiterhofen vom 05.07.2012 bis zum 06.08.2012 und in der Stadt Straubing, vom 09.07.2012 bis einschließlich 09.08.2012 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher ortsüblich öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden 64 Einwendungen von namentlich bezeichneten Einwendern erhoben. Hierbei handelte es sich um private Anwohner der näheren Umgebung des geplanten Vorhabens, die teilweise auch anwaltlich vertreten waren. Gegenstand der Ein-

wendungen waren hauptsächlich die fehlende Notwendigkeit für den Bau des Terminals, die mangelnde Untersuchung von Planungsalternativen, Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen, befürchtete Lärmbelastung, fehlende LKW-Parkplätze, fehlerhafte Grünausgleichsplanung und die fehlenden Kapazitäten des Bahnverkehrs. Zwei der Einwender waren zunächst bis zum Verkauf an die Antragstellerin im Jahr 2017 mit einer eigenen Grundstücksfläche betroffen, was sie auch unter anderem in ihrer Einwendung geltend machten, die jedoch nach dem Grundstücksverkauf mit Schreiben vom 07.12.2017 vollständig zurückgenommen wurde.

4. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen einzelner Träger öffentlicher Belange, denen zufolge die eingereichten Unterlagen den fachrechtlichen Vorgaben nicht genügten, reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 26.08.2013, eingegangen am 27.08.2013, überarbeitete Pläne in Form einer Tekturplanung ein. Zu diesen geänderten Planunterlagen gaben das Landratsamt Straubing-Bogen und das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf im September und Oktober 2013 Stellungnahmen ab.

5. Im Hinblick auf eingegangene Einwendungen reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 19.08.2014, 23.09.2015, 26.04.2017 und 12.09.2017 ergänzende Stellungnahmen zur Begründung der Notwendigkeit des Baus des Terminals und zur Untersuchung alternativer Standorte und Anschlussführungen ein.

6. Aufgrund mittlerweile getätigten Grunderwerbs und weiterer von der Regierung von Oberbayern und einzelnen Fachstellen mitgeteilter Änderungs- und Ergänzungsbedürftigkeit der Unterlagen reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 16.03., 19.04. und 08.05.2018 erneut überarbeitete Pläne in Form einer zweiten Tekturplanung ein.

7. Die Regierung von Oberbayern hörte zur zweiten Tekturplanung die Gemeinde Aiterhofen, die Stadt Straubing, das Landratsamt Straubing-Bogen, das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, auch in seiner Eigenschaft als Sachverständiger, sowie als weitere Träger öffentlicher Belange die RMD Wasserstraßen GmbH und die Regierung von Niederbayern an. Sämtliche Träger öffentlicher Belange äußerten sich zu dem Vorhaben. Eine zusätzliche Betroffenheit weiterer privater Dritter ergab sich durch die Tekturplanung nicht.

8. Aufgrund der von einzelnen Fachstellen mitgeteilten Änderungs- und Ergänzungsbedürftigkeit der Unterlagen reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 11.07.2018 erneut überarbeitete Pläne in Form einer dritten Tekturplanung ein. Die Regierung von Oberbayern hörte zur dieser Tekturplanung wiederum die Gemeinde Aiterhofen, die Stadt Straubing, das Landratsamt Straubing-Bogen, das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, auch in seiner Eigenschaft als Sachverständiger, sowie als weitere Träger öffentlicher Belange die RMD Wasserstraßen GmbH und die Regierung von Niederbayern an. Sämtliche Träger öffentlicher Belange äußerten sich zu dem Vorhaben. Eine zusätzliche Betroffenheit weiterer privater Dritter ergab sich durch die dritte Tekturplanung nicht.

9. Der Termin zur Erörterung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen fand nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und zusätzlicher Benachrichtigung der Einwender durch öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Regierung von Oberbayern und im Straubinger Tagblatt am 18.07.2018 von 10 Uhr 30 bis 11 Uhr im Landratsamt Straubing-Bogen statt.

10. Aufgrund der von einzelnen Fachstellen mitgeteilten Änderungs- und Ergänzungsbedürftigkeit der Unterlagen reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 31.07.2018 erneut überarbeitete Pläne in Form einer vierten Tekturplanung ein. Die Regierung von Oberbayern hörte zu dieser Tekturplanung das Landratsamt Straubing-Bogen, das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und die Regierung von Niederbayern an. Sämtliche beteiligten Träger öffentlicher Belange äußerten sich zu dem Vorhaben. Eine zusätzliche Betroffenheit weiterer privater Dritter ergab sich durch die vierte Tekturplanung nicht. Eine fünfte Tekturplanung, die lediglich die Änderung eines Bremsprellbocks beinhaltete, reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 14.08.2018 ein.

### **C. Umweltauswirkungen des Vorhabens; Umweltverträglichkeitsprüfung**

Eine gesonderte Prüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für das Vorhaben in seinem zur Entscheidung anstehenden Umfang nicht erforderlich.

Auf Grund von § 3 c Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG (sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen) war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls anzustellen.

Aus den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen und den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die Regierung von Oberbayern hat deshalb mit Bekanntmachung vom 27.07.2018 festgestellt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt.

Hierzu im Einzelnen:

Schutzgut Mensch:

Der Antragsteller hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb des Umschlagterminals ein Gutachten der LGA Immissions- und Arbeitsschutz GmbH vom 19.07.2017 vorgelegt, welches auf einem Gutachten des TÜV Rheinland LGA Products GmbH vom 01.06.2012 aufbaut. Zugrunde gelegt sind den Gutachten hinsichtlich des Betriebs des Umschlagterminals selbst und der Schienengeräusche auf dem Betriebsgelände die TA Lärm, hinsichtlich der Geräusche des Schienenverkehrs auf dem Zuführungsgleis die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

In der Nachbarschaft befindet sich im Westen das Gewerbegebiet Donauhafen

Straubing-Sand, im Norden, Osten und Südwesten befinden sich einzelne Siedlungen – Sand und Hunderdorf – sowie einzelne landwirtschaftlich geprägte Anwesen im Außenbereich, die hinsichtlich ihrer immissionsschutzrechtlichen Schutzbedürftigkeit als Mischgebiete bzw. diesen vergleichbar einzuordnen sind.

Das geplante Vorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Industriegebiet mit Hafen Straubing-Sand“ und ist dort als Gewerbegebiet mit einem flächenbezogenen Schallleistungspegel von 65 dB(A)/m<sup>2</sup> während der Tagzeit und 45 dB(A)/m<sup>2</sup> während der Nachtzeit ausgewiesen.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben laut Gutachten zu dem Ergebnis geführt, dass durch den Betrieb des geplanten Umschlagterminals bei antragsgemäßer Ausführung und unter Beachtung von im Gutachten genannten Beschränkungen und Maßnahmen keine Geräuschimmissionen zu erwarten sind, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft hervorzurufen.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Beim Betrieb einer Eisenbahn werden zudem Schwingungen in die Umgebung weitergetragen. Unter Umständen werden nahe stehende Gebäude dadurch ebenfalls zu Schwingungen angeregt.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen sind die Anhaltswerte gemäß der Norm DIN 4150 heranzuziehen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Die Regierung von Oberbayern hat, da das nächstgelegene Wohngebäude rund 60 Meter von der Gleisanlage entfernt liegt, auch hinsichtlich der Erschütterungen keine Zweifel daran, dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

Lärm- und Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens werden deshalb nicht als erhebliche Beeinträchtigung eingestuft.

Schutzgut Flora und Fauna:

Im Planungsgebiet selbst befinden sich weder Natura-2000-Gebiete noch Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmale. Es sind auch keine amtlich ausgewiesenen Biotope oder per Gesetz geschützten Strukturen vorhanden. Es sind zudem keine naturschutzfachlich bedeutsamen Lebensräume im Planungsbereich gelistet.

Es befindet sich lediglich in etwa 30 Metern Entfernung vom Planungsbereich am südlichen Ortsrand von Sand der geschützte Landschaftsbestandteil „Dünenrest mit Silbergrasbestand bei Sand“, der in der amtlichen Biotopkartierung Bayern unter der Nummer 7042-1293 gelistet ist. Auf diesen ergeben sich jedoch durch das Vor-

haben keine Auswirkungen.

Das Planungsgebiet wird dem Naturraum Dungau und hier der naturräumlichen Untereinheit Donauauen zugerechnet.

Die Landschaft wird durch die breite Donauniederung mit zahlreichen Altwässern, wertvollen Auenresten und randlichen Niederterrassen bestimmt.

Bestandsprägende Baumarten sind vor allem Esche, Feldulme, Flatterulme, Hainbuche, Stieleiche, Traubenkirsche, Feldahorn, Wildapfel, Wildbirne, Bergahorn und Pappelarten der Weichholzaue.

Der geplante Gleisverlauf berührt im Norden im Umfeld der Betriebsgebäude des Hafens teilversiegelte bis versiegelte Flächen sowie Extensivgrünland, nährstoffreiche Gras- und Krautfluren und ein kleines baumreiches Gehölz, das mit Feldahorn, Winterlinde, Robinie, Spitzahorn, Rotem Hartriegel, Wollinger Schneeball, Wildrosen und anderen Gehölzen bewachsen ist.

Der Gleisverlauf des nördlichen Anschlussgleises durchschneidet im weiteren Verlauf Ackerflächen und Wirtschaftsgrünland.

Im Bereich des eigentlichen Umschlagterminals sind überwiegend ackerbaulich genutzte Flächen und Wirtschaftswege von der Baumaßnahme betroffen.

In zwei Abschnitten, etwa bei Baukilometer 0+420 bis 0+455 und 0+545 bis 0+650 werden baumreiche Feldgehölze durchschnitten, deren Alter auf etwa 20 Jahre geschätzt wird.

Östlich des geplanten Umschlagterminals befindet sich auf ca. 500 m Länge ein Wall mit standortgerechten, gruppenartigen Gehölzpflanzungen als öffentliche Randeingrünung gemäß Festsetzung des Bebauungsplans, deren Alter ebenfalls auf etwa 20 Jahre geschätzt wird.

Die Gehölzbestände, die nicht erhalten werden können, sind nicht in der amtlichen Biotopkartierung erfasst; ein Schutzstatus liegt nicht vor.

Der Antragsteller hat den Antragsunterlagen einen durch ein Fachbüro aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan beigelegt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Vegetations- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans sowie durch die zusätzliche Anordnung von Nebenbestimmungen können die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen werden.

Die im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan zur Vermeidung und Minimierung festgesetzten Maßnahmen sowie die Ausgleichsmaßnahmen vermeiden gemeinsam mit Nebenbestimmungen, die in diesem Beschluss festgesetzt werden können, die Verwirklichung von naturschutzrechtlichen Verbotstatbeständen und bieten eine ausreichende Gewähr für den Verbleib der Lebensräume der geschützten Arten, auch der geschützten Tierarten. Für Baum- und Heckenbrüter sind, obwohl im Rahmen des Vorhabens bauzeitlich sowie anlagebedingt Gehölze zurückgeschnitten und entfernt werden müssen, zahlreiche weitere Strukturen als Ausweichmöglichkeit im Umkreis vorhanden.

Unter Beachtung der in den Planunterlagen enthaltenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird somit der Eingriff auch für das Schutzgut

Tiere und Pflanzen als nicht erheblich eingestuft.

#### Schutzgut Boden:

Die Böden im Vorhabenbereich weisen, bedingt durch die variierenden Sedimentablagerungen der Donau, unterschiedliche Profile auf. Im östlichen Teil des Industriegebietes Straubing-Sand liegen unter einer geringen Oberbodendecklage feinsandige Schluffe mit einer ebenfalls geringen Mächtigkeit von 40 bis 60 cm. In den tieferen Lagen werden verstärkt Feinsande bis hin zu Kiesen aufgeschlossen. Der starke Kiesanteil zeigt sich im Bereich des geplanten Terminals teilweise bis in die obere, humose Decklage.

Die zur Lastabtragung verbleibenden Bodenschichten sind mitteldicht gelagert und sollen im Zuge der Bauausführung entsprechend nachverdichtet werden. Zur Herstellung der Planie für den frostsicheren Oberbau ist eine Auffüllung des Geländes vorgesehen. Ein Teil dieser Auffüllung soll mit Material aus dem im Industriegebiet ursprünglichen Hafenaushub erfolgen.

Eine Bodenneuversiegelung wird durch die vorgelegte Planung, insbesondere die Ausführung der PKW-Stellplatzflächen und Fußgängerbereiche mit wasserdurchlässigem Belag, so weit wie möglich vermieden.

Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen der Bodenqualität hervorgerufen.

#### Schutzgut Wasser:

Oberflächenwasser ist im Eingriffsbereich nicht vorhanden. Entnahmen des Grundwasservorkommens zu Trinkwasserzwecken sind nicht geplant.

Im Baubereich sind keine grundwassernahen Verhältnisse zu erwarten. Das Grundwasser steht im Mittel bei etwa 1,25 m im Süden bis 2,85 m im Norden des Terminals unter Geländekante an. Damit liegt das Grundwasser ca. 5,50 m unterhalb der geplanten Terminalfläche.

Die Bodenbeschaffenheit zeichnet sich im Bereich des Terminals durch stark kiesige und kiesig-sandige Schichten mit hoher Wasserdurchlässigkeit aus.

Das geplante Vorhaben liegt im Überschwemmungsgebiet der Donau und bereichsweise im überschwemmungsgefährdeten Gebiet. Durch die geplante bauliche Erhöhung der Terminalflächen wird jedoch sichergestellt, dass auch bei einem hundertjährigen Donauhochwasserereignis die Flächen oberhalb des prognostizierten Pegels liegen.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser können, insbesondere unter Berücksichtigung der in den Antragsunterlagen vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung des Austritts wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser, ausgeschlossen werden.

#### Schutzgut Klima, Luft:

Dem Planungsraum kommt keine klimatisch oder lufthygienisch signifikante Bedeutung zu. Die im Zuge des Vorhabens überplanten Wiesenflächen sind auf Grund ihrer schutzgutsbezogenen vergleichsweisen Kleinflächigkeit als Kaltluftentstehungsgebiete von sehr geringer Bedeutung für das lokale Klima. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts ist daher nicht zu erwarten.

Schutzgut Landschaftsbild einschließlich Erholungsnutzung:

Der Planungsraum ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch das in unmittelbarer Nachbarschaft liegende großräumige Gewerbe- und Industriegebiet Hafen Straubing-Sand landschaftlich geprägt. Signifikante öffentlich nutzbare Erholungsfunktionen bestehen nicht. Das Vorhaben fügt sich hinsichtlich Ausdehnung und Höhe in den Rahmen der bestehenden industriellen Bebauung ein. Eine Bedeutung für die Landschaft im Sinne des Landschaftsbildes sowie für die Erholungsfunktion besteht nicht, so dass keine erheblichen Konflikte zu erwarten sind.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter:

Der Vorhabensbereich wurde im Vorfeld bereits von den zuständigen Denkmal-schutzbehörden untersucht und freigegeben, ohne dass ein Vorhandensein von Bodendenkmälern oder archäologischen Funden festgestellt wurde. Die geplante Maßnahme wird insgesamt nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter eingestuft.

Auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der Eingriffe wird somit im Ergebnis davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

#### **D. Planrechtfertigung – planerische und verkehrliche Würdigung und Abwägung**

##### 1. Erforderlichkeit des Vorhabens

Die Abwicklung eines möglichst hohen Verkehrsanteils mittels der Eisenbahn ist verkehrspolitische Zielsetzung im Freistaat Bayern, in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.

Aus diesem Grund liegt der Bau von Anlagen des Eisenbahnbetriebs allgemein im öffentlichen Interesse.

Die Planrechtfertigung des konkreten Vorhabens liegt vor.

Das geplante Umschlagterminal soll die Möglichkeit bieten, den Gütertransport von der Straße auf den umweltfreundlicheren Transportweg Schiene zu verlagern und so zur Entlastung der an der Leistungsgrenze angelangten Straßenverbindungen beitragen.

Der Standort ist dafür auch grundsätzlich geeignet, denn das Straßennetz im Bereich Straubing/Bogen ist, insbesondere in Form der nördlich an Straubing vorbeiführenden Autobahn A 3 und der von Norden nach Süden verlaufenden B 20, ebenso wie das Schienennetz, unter anderem in Form der durch Straubing führenden Eisenbahnmagistrale Frankfurt-Wien, gut ausgebaut. Der Standort Straubing/Bogen liegt im Bereich der bedeutenden wirtschaftlichen Verkehrsströme in den und aus dem Osten Europas. Der vorhandene Donauhafen bietet die zusätzliche Möglichkeit eines Güterumschlags von der Straße oder Schiene auf das Schiff mit Hilfe von Umsetzfahrzeugen und damit eine weitere Möglichkeit, den Transport per LKW zu vermeiden.

Eine Planrechtfertigung ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemes-

sen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04)

Die Erforderlichkeit ergibt sich hier vor allem aus dem Umstand, dass die in der Umgebung vorhandenen Umschlagterminals in Regensburg, Landshut und Nürnberg ihre Kapazitätsgrenzen bereits erreicht haben, aber auch aufgrund ihrer Entfernung zum Teil keine wirtschaftliche Alternative zum Transport per LKW für die Unternehmen im Raum Straubing/Bogen bieten oder nicht vollständig dem Bedarf des Wirtschaftsraumes Straubing/Bogen entsprechen. Es besteht daher ein Bedarf für ein kombiniertes Umschlagterminal am geplanten Standort, damit auch Unternehmen aus dem Wirtschaftsraum Straubing/Bogen ihren Gütertransport auf den Verkehrsweg Schiene verlagern können. Dies ist für die Versorgungssicherheit und damit auch für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit notwendig, da die Bundesfernstraßen im Wirtschaftsraum Straubing/Bogen bereits jetzt durch den Straßengüterverkehr stark belastet sind.

Eine im Auftrag des Antragstellers vorgenommene Befragung der im Wirtschaftsraum Straubing/Bogen ansässigen Unternehmer hat zudem ein starkes Interesse an der Nutzung des geplanten Umschlagterminals ergeben.

## 2. konkreter Standort und Planungsvarianten

Der Standort zum Bau des neuen Terminals wurde unter dem Blickwinkel der örtlichen Verhältnisse untersucht. Der Bau des Umschlagterminals kommt nur im Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand oder dessen unmittelbarer Nähe in Betracht, denn nur dort bietet sich aufgrund der Nähe zum Hafen die Möglichkeit des trimodalen Umschlags. Ein anderer geeigneter Standort außerhalb des Industriegebiets kommt, wie auch die Stellungnahme des Sachgebiets Raumordnung, Landes- und Regionalplanung bei der Regierung von Niederbayern ergeben hat, unter Berücksichtigung der Ziele des Art. 6 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) nicht in Betracht.

Innerhalb und in der Nähe des Industriegebiets hat der Antragsteller, wie in der planfestgestellten Unterlage 1.1 - Begründung der Notwendigkeit mit Variantenprüfung – dargestellt, eingehend verschiedene Standortvarianten untersucht. Nach Prüfung dieser Alternativen kommt die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis, dass die Errichtung des kombinierten Verkehrsterminals am beantragten Ort vernünftigerweise geboten ist. Die gewählte Planung gewährleistet insbesondere die erforderlichen Mindeststrahlen der Gleiskurven und die erforderlichen Nutzlängen der gerade verlaufenden Umschlaggleise sowie ausreichende Sicherungsmöglichkeiten erforderlicher Bahnübergänge. Sie vermeidet die Zerstückelung von Grundstücken und damit das Entstehen von wirtschaftlich nicht mehr nutzbaren Flächen innerhalb des Industriegebiets. Zudem werden durch die vorliegende Planungsvariante Eingriffe in Natur und Landschaft weitestgehend minimiert und dem Erfordernis einer hochwassersicheren Lage des Terminals ausreichend Rechnung getragen. Auch die Inanspruchnahme privater Grundstücke, die nicht im Eigentum des Antragstellers stehen, ist nicht erforderlich. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird mit der gewählten Planung zudem am besten gewährleistet, denn alle anderen Varianten würden erhebliche

Mehrkosten verursachen. Schließlich vermeidet der geplante Standort auch Bahnübergänge an Stellen, an denen ein erheblicher Rückstau des PKW- und LKW-Verkehrs auf die übergeordneten Straßen entstehen würde, und an stärker frequentierten Straßen innerhalb des Industriegebiets. Der geplante Standort ist im Ergebnis die einzig sinnvolle Variante für den Bau des Umschlagterminals.

## **E. Auswirkungen des Vorhabens, Berücksichtigung öffentlicher Belange**

### **1. Allgemeines**

Der Planfeststellungsantrag des Antragstellers umfasst die Erteilung von Genehmigungen für den Bau des kombinierten Verkehrsterminals mit der Gleisanbindung an die beiden Gleise am Hafensüdkai des Straubinger Hafens, die zu einem Anbindungsgleis zusammengeführt werden, das mittels höhengleichem Bahnübergang den Sander Donauweg quert, samt notwendiger Ausgleichsmaßnahmen. Die Anlage besteht im Wesentlichen aus einem Umschlagbereich mit Kranbahn, zwei Portalkränen, drei Umschlaggleisen, einem Umfahrgleis, einer Containerabstellfläche zur transportbedingten Zwischenabstellung mit drei Spuren, einer Fahr- und einer Ladespur, einem Pfortengebäude im Zufahrtsbereich mit Schrankenanlage, LKW- und PKW-Parkplätzen und einer Betankungsanlage für mobile Flurförderfahrzeuge - Reachstacker -, Anlagen für die Trink- und Löschwasserversorgung, die Löschwasserbevorratung und der Oberflächenwasser- und Schmutzwasserabführung samt mobilem Havariebecken, einem Anschluss an die vorhandenen Energieversorgungseinrichtungen und Signal- und Sicherungstechnik für Zug- und Rangierfahrten. Zudem werden zwei kurze vom Europaring in Straubing abzweigende Erschließungsstraßen, die jeweils als Einbahnstraßen konzipiert sind, für die Zufahrt und Abfahrt zum bzw. vom Terminal für LKWs und PKWs samt straßenbegleitendem Geh- und Radweg errichtet.

Ein Kranwerkstattgebäude im Bereich des Anbindungsgleises muss für die Schaffung der Gleisverbindung abgebrochen und ein Regenklärbecken in diesem Bereich verlegt werden.

Das neue kombinierte Verkehrsterminal soll als Vollmodul mit zwei nacheinander in Betrieb zu nehmenden Portalkränen betrieben werden. Bis zum Vollbetrieb des Terminals in einer dritten Ausbaustufe sind zunächst zwei vorgeschaltete schrittweise Ausbaustufen mit Betrieb von Reachstackern und im Folgenden eines Portalkrans vorgesehen.

Der Antragsteller hat dargelegt, dass ihm die für das Vorhaben einschließlich der notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen benötigten Grundstücke vollständig zur Verfügung stehen.

### **2. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Betriebssicherheit**

Die eisenbahntechnische Prüfung hat ergeben, dass die vorgelegte Genehmigungsplanung aus eisenbahntechnischer Sicht für die Zwecke der Planfeststellung vollständig ist und keine unzulässigen Planungsgrößen verwendet wurden.

Unter anderem zur Sicherstellung der Tragfähigkeit der mit Eisenbahnverkehrslasten belasteten Fundamente wird die Nebenbestimmung III.1.2 angeordnet. Die Festsetzungen hinsichtlich der Erbringung der statischen Nachweise beruhen auf Art. 56 Satz 2 und 3 BayBO.

Bei dem mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Bahnübergang über das Anschlussgleis bei Bau-km 0+228,800 handelt es sich um einen höhengleichen Bahnübergang. Dieser kann im Sinne von § 2 Abs. 2 i. V. m. § 2 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) in der geplanten Form zugelassen werden, da der Verkehr auf dem kreuzenden Sander Donauweg als vergleichsweise schwach einzustufen ist und zudem durch die in den Planunterlagen vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen für eine ausreichende Absicherung Sorge getragen wird. Insoweit kommt dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG Konzentrationswirkung zu.

Der Entscheidung liegt auch zugrunde, dass alle einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet werden sowie das allgemein anerkannte technische sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk angewandt wird. Die eisenbahn- und verkehrstechnische Sicherheit, auch während der Bauphase, wird zusätzlich durch die unter III.1.1 und III.1.3 bis III.1.8 angeordneten Nebenbestimmungen sichergestellt.

Die Weichen sind gemäß Erläuterungsbericht – planfestgestellte Unterlage 1 – dort beschrieben auf Seite 25 - als ortsgestellte Weichen mit Umstellung von Hand vorgesehen. Der Antragsteller plant, in der Angebotsphase auch elektrisch ortsgestellte Weichen mit den zugehörigen vorgezogenen Bedienstellen abzufragen. Die hierfür notwendige Verkabelung einschließlich der Kabelzugschächte und Kabelleerverrohrungen wird durch die Planung entsprechend berücksichtigt, ebenso wird der benötigte höhere Anschlusswert in der Stromversorgung aufgrund der erforderlichen Weichenheizungen in Ansatz gebracht. Soweit eine elektrisch ortsgestellte Weiche eingebaut werden soll, ist dies dennoch nur möglich, wenn von der Regierung von Oberbayern eine entsprechende Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses genehmigt wird. Ein Antrag ist rechtzeitig und unter Vorlage aussagekräftiger Unterlagen zu stellen.

Beim neuen Umschlagterminal handelt es sich nach § 2 Abs. 9 AEG um eine öffentliche Serviceeinrichtung, für die die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Anwendung findet. Diese schließt unmittelbar an die gemäß der Übergangsvorschrift § 38 Abs. 2 AEG nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA) betriebene Serviceeinrichtung an. Im Erläuterungsbericht – planfestgestellte Unterlage 1 - wird als Schnittstelle der Abschluss der östlichen Hafenskaifläche definiert.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Bauausführung und beim späteren Betrieb des Umschlagterminals die geltenden Rechtsvorschriften und Regeln der Technik zu beachten sind. Dazu gehören unter anderem die EBO, die Eisenbahn-Signalordnung (ESO), die Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für nicht bundeseigene Eisenbahnen (Sig-VB-NE), die Oberbau-Richtlinien für nichtbundes-eigene Eisenbahnen (Obri-NE) samt Anhang, die Technische Information Nr. 24 des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen „Bahnübergangsbefestigungen und Eindeckungen von Gleisanlagen“, die Unfallverhütungsvorschrift "Schienenbahnen" der DGUV (DGUV Vorschrift 73) und die Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" der DGUV (DGUV Vorschrift 78).

Da es sich um eine nichtbundeseigene Eisenbahn handelt, sind die Richtlinien der DB AG grundsätzlich nicht bindend. Es ist jedoch vom Antragsteller eigenverantwortlich darauf zu achten, dass auch bei Abweichungen von diesen die Betriebssicherheit der Anlage ausreichend gewährleistet ist.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass der Betrieb einer Eisenbahn die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebs nach § 7 f) AEG voraussetzt. Für nichtbundeseigene Eisenbahnen wird diese Genehmigung von der Regierung von Oberbayern auf Antrag erteilt, wenn die Anlage fertig gestellt ist und unter anderem die Betriebssicherheit und eine Haftpflichtversicherung nachgewiesen sind. Zudem muss eine von der Regierung von Oberbayern geprüfte Sammlung betrieblicher Vorschriften vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur in dem planfestgestellten Bereich verbindlich anerkannt werden. Diese unterliegt der Anwendung der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen herausgegebenen „Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (FV-NE). Alternativ kann auch eine Regelung nach Ril 408 gewählt werden. Des Weiteren muss ein von der Regierung von Oberbayern bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter bestellt sein.

### 3. bauliche Anlagen, Bauausführung, Baudurchführung

Die Gestattung für den Bau des im Bebauungs- und Grünordnungsplan nicht vorgesehenen Pförtnerhäuschens, der Portalkräne und Lichtmasten wird von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG mit umfasst, ebenso die Anordnung eines Regenrückhaltebeckens innerhalb einer im Bebauungs- und Grünordnungsplan festgesetzten Grünfläche; ein gesondertes baurechtliches Verfahren ist hierfür nicht erforderlich.

Der Entscheidung liegt zugrunde, dass alle einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet werden sowie das allgemein anerkannte technische sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk angewandt wird.

Die erforderlichen Park- und Ausweichflächen für den mehraufkommenden LKW-Verkehr sind in ausreichendem Maß vorhanden. Die planfestgestellte Unterlage 10 – Bedienungskonzept Terminal – geht in nachvollziehbarer Weise von insgesamt 216 LKW-Bewegungen zum Terminal pro Tag aus, somit von durchschnittlich 13,5 LKW-Bewegungen pro Stunde. Bei einem derartigen Verkehrsaufkommen erscheint es zumutbar, dass gelegentlich LKW-Fahrer – aus Immissionsschutzgründen unter Abstellung des Motors, wie in § 30 Abs. 1 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) gesetzlich normiert – in einer Warteschlange warten.

Zum Zweck des Schutzes vorhandener Leitungen werden die Nebenbestimmungen III.2.1 bis einschließlich III.2.3 festgesetzt.

Im Hinblick auf die von der RMD Wasserstraßen GmbH benötigten Baustellenzufahrten für den Ausbau der Bundeswasserstraße Donau und die Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen wird die Nebenbestimmung III.2.4 festgesetzt.

#### 4. Immissionsschutz

##### a. Schutz vor Schalleinwirkungen aus dem Betrieb des KV-Terminals

Der Antragsteller hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb des Umschlagterminals ein Gutachten der LGA Immissions- und Arbeitsschutz GmbH vom 19.07.2017 vorgelegt, welches auf einem Gutachten des TÜV Rheinland LGA Products GmbH vom 01.06.2012 aufbaut. Beide Gutachten sind als Unterlagen 14 und 14.2 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen.

Zugrunde gelegt sind den Gutachten hinsichtlich des Betriebs des Umschlagterminals selbst und der Schienengeräusche auf dem Betriebsgelände die TA Lärm, hinsichtlich der Geräusche des Schienenverkehrs auf dem Zuführungsgleis die 16.

BlmSchV.

In der Nachbarschaft befindet sich im Westen das Gewerbegebiet Donauhafen Straubing-Sand, im Norden, Osten und Südwesten befinden sich einzelne Siedlungen – Sand und Hunderdorf – sowie einzelne landwirtschaftlich geprägte Anwesen im Außenbereich, die hinsichtlich ihrer immissionsschutzrechtlichen Schutzbedürftigkeit als Mischgebiete bzw. diesen vergleichbar einzuordnen sind.

Das geplante Vorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Industriegebiet mit Hafen Straubing-Sand“ und ist dort als Gewerbegebiet mit einem flächenbezogenen Schallleistungspegel von 65 dB(A)/m<sup>2</sup> während der Tagzeit und 45 dB(A)/m<sup>2</sup> während der Nachtzeit ausgewiesen.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben laut Gutachten zu dem Ergebnis geführt, dass durch den Betrieb des geplanten Umschlagterminals bei antragsgemäßer Ausführung und unter Beachtung von im Gutachten genannten Beschränkungen und Maßnahmen keine Geräuschimmissionen zu erwarten sind, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft hervorzurufen.

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der zuständigen Fachstellen keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten. Ausreichender Lärmschutz wird durch die Eingrenzung der Betriebszeit unter I. dieses Beschlusses sowie die Festsetzung der Nebenbestimmungen unter III.3.1 bis einschließlich III.3.5 und III.3.7 gewährleistet.

##### b. Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall

Beim Betrieb einer Eisenbahn werden zudem Schwingungen in die Umgebung weitergetragen. Unter Umständen werden nahe stehende Gebäude dadurch ebenfalls zu Schwingungen angeregt.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Die Regierung von Oberbayern hat, da das nächstgelegene Wohngebäude rund 60 Meter von der Gleisanlage entfernt liegt, auch hinsichtlich der Erschütterungen kei-

ne Zweifel daran, dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden. Zusätzliche erschütterungsmindernde Maßnahmen sind somit nicht erforderlich.

#### c. Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen und Erschütterungen während der Bauzeit

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm und der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

Bei der Planung und durch die getroffene Festsetzung der diesbezüglichen Nebenbestimmungen III.3.6 und III.3.7 im Beschluss wird darauf geachtet und dem Antragsteller auferlegt, die Bauarbeiten möglichst geräuscharm auszuführen und entsprechende Bauverfahren auszuwählen.

Soweit lärmintensive Bauarbeiten erforderlich sind, sollen diese weitestgehend tagsüber erfolgen.

Durch die unter Ziffer III.3.6 festgesetzte Nebenbestimmung wird der Baulärm auf ein Mindestmaß abgesenkt. Da er nur vorübergehend auftritt, ist er den Grundstücksnachbarn angesichts des mit dem Vorhaben verfolgten Zwecks zumutbar.

#### 5. Naturschutz; Artenschutz

Im Planungsgebiet selbst befinden sich weder Natura-2000-Gebiete noch Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmale. Es sind auch keine amtlich ausgewiesenen Biotope oder per Gesetz geschützten Strukturen vorhanden. Es sind zudem keine naturschutzfachlich bedeutsamen Lebensräume im Planungsbereich gelistet.

Es befindet sich lediglich in ca. 30 Metern Entfernung vom Planungsbereich am südlichen Ortsrand von Sand der geschützte Landschaftsbestandteil „Dünenrest mit Silbergrasbestand bei Sand“, der in der amtlichen Biotopkartierung Bayern unter der Nummer 7042-1293 gelistet ist. Auf diesen ergeben sich jedoch durch das Vorhaben keine Auswirkungen.

Das Planungsgebiet wird dem Naturraum Dungau und hier der naturräumlichen Untereinheit Donauauen zugerechnet.

Die Landschaft wird durch die breite Donauniederung mit zahlreichen Altwässern, wertvollen Auenresten und randlichen Niederterrassen bestimmt.

Bestandsprägende Baumarten sind vor allem Esche, Feldulme, Flatterulme, Hainbuche, Stieleiche, Traubenkirsche, Feldahorn, Wildapfel, Wildbirne, Bergahorn und Pappelarten der Weichholzaue.

Der geplante Gleisverlauf berührt im Norden im Umfeld der Betriebsgebäude des Hafens teilversiegelte bis versiegelte Flächen sowie Extensivgrünland, nährstoffreiche Gras- und Krautfluren und ein kleines baumreiches Gehölz, das mit Feldahorn, Winterlinde, Robinie, Spitzahorn, Rotem Hartriegel, Wollinger Schneeball, Wildro-

sen und anderen Gehölzen bewachsen ist.

Der Gleisverlauf des nördlichen Anschlussgleises durchschneidet im weiteren Verlauf Ackerflächen und Wirtschaftsgrünland.

Im Bereich des eigentlichen Umschlagterminals sind überwiegend ackerbaulich genutzte Flächen und Wirtschaftswege von der Baumaßnahme betroffen.

In zwei Abschnitten, etwa bei Baukilometer 0+420 bis 0+455 und 0+545 bis 0+650 werden baumreiche Feldgehölze durchschnitten, deren Alter auf etwa 15 Jahre geschätzt wird.

Östlich des geplanten Umschlagterminals befindet sich auf ca. 500 m Länge ein Wall mit standortgerechten, gruppenartigen Gehölzpflanzungen als öffentliche Randeingrünung gemäß Festsetzung des Bebauungsplans, deren Alter ebenfalls auf etwa 15 Jahre geschätzt wird.

Die Gehölzbestände, die nicht erhalten werden können, sind nicht in der amtlichen Biotopkartierung erfasst; ein Schutzstatus liegt nicht vor.

Der Antragsteller hat den Antragsunterlagen einen durch ein Fachbüro aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan, als Unterlage 13 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen und damit dieses Beschlusses, beigefügt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Durch die verbleibenden Eingriffe in die Landschaft ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 4.460 m<sup>2</sup>. Für dieses Kompensationserfordernis wird vom Antragsteller eine geeignete Kompensationsfläche zur Verfügung gestellt.

Weiterhin ist als Gestaltungsmaßnahme die Eingrünung des nördlichen Anschlussgleises Richtung Donau mit gruppenartigen Gehölzpflanzungen mit standortgerechten, autochthonen Gehölzen vorgesehen. Die Westseite des kombinierten Verkehrsterminals sowie die Ein- und Ausfahrbereiche werden zudem mit einer Baumreihe und Strauchhecken eingegrünt.

Wie sich aus der Beteiligung der Naturschutzfachbehörden ergibt, können mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen werden. Zusätzlich wird die Nebenbestimmung III.4.1 festgesetzt. Des Weiteren sind die gesetzlichen Bestimmungen zu beachten. Hier wird insbesondere auf § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) hingewiesen, wonach es verboten ist, Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen.

Die Planung entspricht insoweit nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand, als ein Regenrückhaltebecken in einer zum Anpflanzen von waldartigen Strukturen festgesetzten Grünfläche errichtet werden soll. Von den Naturschutzfachbehörden wird dies jedoch fachlich mitgetragen und die Abweichung ist, wie bereits ausgeführt, von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG mit umfasst.

Die im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan zur Vermeidung und Minimierung festgesetzten Maßnahmen sowie die Ausgleichsmaßnahmen vermeiden die Verwirklichung von naturschutzrechtlichen Verbotstatbeständen und bieten eine ausreichende Gewähr für den Verbleib der Lebensräume der geschützten Arten, auch der geschützten Tierarten. Für Baum- und Heckenbrüter sind, obwohl im Rahmen des Vorhabens bauzeitlich sowie anlagebedingt Gehölze zurückgeschnitten und entfernt werden müssen, zahlreiche weitere Strukturen als Ausweichmöglichkeit im Umkreis vorhanden.

In diesem Zusammenhang wird ausdrücklich auf die Vorschrift des § 44 Abs. 1 BNatSchG hingewiesen, nach der es verboten ist, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören und wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Eine Ausnahme von diesem Verbot ist in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht enthalten. Sollte sich nachträglich im Verlauf der Baumaßnahme aus Sicht des Antragstellers die Notwendigkeit einer solchen Ausnahme ergeben, hat er diese gesondert bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen.

## 6. Bodenschutz, Abfallrecht

Nach § 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Nach § 7 BBodSchG sind der Grundstückseigentümer, der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und derjenige, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch ihre Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Vorsorgemaßnahmen sind geboten, wenn wegen der räumlichen, langfristigen oder komplexen Auswirkungen einer Nutzung auf die Bodenfunktionen die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung besteht. Zur Erfüllung der Vorsorgepflicht sind Bodeneinwirkungen zu vermeiden oder zu vermindern.

Die Böden im Vorhabenbereich weisen, bedingt durch die variierenden Sedimentablagerungen der Donau, unterschiedliche Profile auf. Im östlichen Teil des Industriegebietes Straubing-Sand liegen unter einer geringen Oberbodendecklage feinsandige Schluffe mit einer ebenfalls geringen Mächtigkeit von 40 bis 60 cm. In den tieferen Lagen werden verstärkt Feinsande bis hin zu Kiesen aufgeschlossen. Der

starke Kiesanteil zeigt sich im Bereich des geplanten Terminals teilweise bis in die obere, humose Decklage.

Die zur Lastabtragung verbleibenden Bodenschichten sind mitteldicht gelagert und sollen im Zuge der Bauausführung entsprechend nachverdichtet werden. Zur Herstellung der Planie für den frostsicheren Oberbau ist eine Auffüllung des Geländes notwendig. Ein Teil dieser Auffüllung soll mit Material aus dem im Industriegebiet ursprünglichen Hafenaushub erfolgen.

Eine Bodenneuversiegelung wird durch die vorgelegte Planung, insbesondere die Ausführung der PKW-Stellplatzflächen und Fußgängerbereiche mit wasserdurchlässigem Belag, so weit wie möglich vermieden.

Die Festsetzung der Nebenbestimmungen III.5.1 und III.5.2 ist zur Sicherung der Ziele des BBodSchG notwendig, aber auch ausreichend.

## 7. Wasserrecht

Oberflächenwasser ist im Eingriffsbereich nicht vorhanden.

Im Baubereich sind keine grundwassernahen Verhältnisse zu erwarten. Das Grundwasser steht im Mittel bei etwa 315,25 m über NN und damit 1,25 m im Süden bis 2,85 m im Norden des Terminals unter Geländekante an. Damit liegt das Grundwasser ca. 5,50 m unterhalb der Terminalfläche.

Die Bodenbeschaffenheit zeichnet sich im Bereich des Terminals durch stark kiesige und kiesig-sandige Schichten mit hoher Wasserdurchlässigkeit aus.

Das Bauvorhaben befindet sich im Hochwasserrisikogebiet nach § 78b Abs. 1 WHG. Es wird empfohlen, bauliche Anlagen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisiko angepassten Bauweise nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten - HW100 = 318,65 m über NN +1 m = HQ extrem = 319,65 m über NN -, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstücks und die Höhe des möglichen Schadens angemessen berücksichtigt werden.

Das geplante Vorhaben ist mit den Planungen der RMD Wasserstraßen GmbH für den Ausbau der Bundeswasserstraße Donau und die Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen abgestimmt.

Das Terminal dient dem Umschlag von containergebundenen Gütern aller Art. Die vorgesehenen Umschlageinheiten - Container, Wechselbrücken und kranbare Auflieger - haben jeweils einen maximalen Inhalt von 32 m<sup>3</sup> bzw. 28 t wassergefährdender Stoffe bis zur Wassergefährdungsklasse 3. Die Umschlageinheiten werden mit Reachstacker und Portalkran von Bahnwagen auf LKW und umgekehrt verladen. Der Umschlag erfolgt durch Mitarbeiter des Terminals. Vor dem Umschlag werden die Umschlageinheiten hinsichtlich der Transportsicherheit überprüft.

Die Anforderungen nach der AwSV werden mit F1 - schadstoffundurchlässige Flächen am Terminal und im Gleisbereich; Entwässerungseinrichtungen in Polyethylen hoher Dichte, Dichtschicht aus Gussasphalt im Gleisbereich, R0 - kein Rückhaltevermögen über die betrieblichen Anforderungen hinaus, und I2 - ein Alarm- und Maßnahmenplan wird in Abstimmung mit den betroffenen Fachstellen erstellt, der wirksame Maßnahmen und Vorkehrungen zur Vermeidung von Gewässerschäden beschreibt, erfüllt.

Für den Containerumschlag wird das ankommende Gleis im Norden der Terminalanlage auf vier Gleise aufgeteilt und im Süden der Anlage wieder auf ein Gleis zusammgeführt. Drei Gleise dienen hierbei dem Abstellen von Zügen, das vierte Gleis der Umfahrung mit der Lok. Die Gleisanlage ist grundsätzlich als Vignolschienenngleis im Schotter vorgesehen.

Die Lade- und Umschlaggleise liegen auf einer Abdichtung gegen den Untergrund, um auch den Umschlag wassergefährdender Stoffe zu ermöglichen.

Das Gleisfeld mit Breite 20,15 m wird in 2 mal 7 Auffangwannen für den Havariefall zur Rückhaltung wassergefährdender Stoffe, aufgeteilt. Die Auffangwannen haben eine Regellänge von 75 m und erstrecken sich jeweils unter 2 parallelen Gleisen. Die Abläufe aus den Wannen können vor der Einleitung in den Sammelkanal abgeschiebert werden. Der Schacht am Leitungsende mit Schieber wurde in ein Trennbauwerk mit Ableitung in das Regenklärbecken und Not-Überlauf in das Regenrückhaltebecken um geplant. Der Schieber sitzt am Auslauf des Regenklärbeckens. Im Havariefall kann das zu entsorgende Medium über den Kanal kontrolliert abgelassen, abgepumpt und entsorgt werden. Die Abdichtung der Auffangwannen ist mit einer 4,5 cm starken Gussasphaltschicht, die auf einer 14 cm starken Asphalttragschicht aufliegt, vorgesehen. Die Ablaufpunkte werden als freie Rohrleitungen, die mit einem Dichtkragen an den Gussasphalt angearbeitet werden und mit Schachtfertigteilen zu Inspektionszwecken überstellt sind, abgesichert. Auf der Gussasphaltschicht wird der Gleisschotter zur Aufnahme der Schwellengleise eingebaut. An den Wannenseiten und an den Gesamtenden wird die Asphaltabdichtungsschicht bis mindestens HW 100 heraufgeführt und soweit vorhanden, mittels Profilblech angeschlossen. Die in Gleisrichtung verbleibenden Wannenübergänge bleiben geringfügig unter dieser Kote. Im Havariefall mit gleichzeitig extremen Regenereignissen können so ggf. benachbarte Wannen zur Aufnahme belasteten Wassers herangezogen werden. Die einzelnen Wannen sind für ein 10-jähriges Regenereignis und die Aufnahme eines vollständigen Containerinhalts bemessen. Die parallelen Auffangwannen sind durch das Hochführen der Dichtung an der portalkranschiene voneinander getrennt. Die Ablaufpunkte und Leitungen der einzelnen Wannen sind sämtlich gleich angeordnet, um im Havariefall umgehend den richtigen Schieber zu schließen. Die Schieber werden mit Hinweistafeln gekennzeichnet.

Die Gleise führen an der Containerumschlagfläche entlang. Diese ist im Oberbau als hochbelastbare Fahrfläche mit einer Betondecke geplant.

Mit der überfahrbaren Laufschiene der Portalkrananlage wird die Containerumschlagfläche gegen die Lade- und Fahrspuren abgetrennt. Sämtliche LKW-Fahr- und Containeraufstellflächen werden in Betonbauweise befestigt. Eine Befahrung der Gleisfläche ist nicht vorgesehen. Die Bemessung der westlichen Portalkranschiene hat dabei für den Reachstacker als maßgebenden Lastfall zu erfolgen. Die Bemessung der befestigten Flächen erfolgt als Containeraufstellfläche, Betriebsklasse 3 bzw. als Fahrbahn mit Schwerverkehrsbelastung SV nach den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. herausgegebenen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO). Der Beton der Oberfläche mit einer Mindestdruckfestigkeit von C30/37 (27 cm stark) wird in die Expositionsklassen XC4, XD1, XF4, XM2 eingestuft und erhält eine Hartstoffeinstreuung. Darunter befinden sich eine 20 cm starke hydraulisch gebundene Tragschicht und eine 38 cm starke Frostschuttschicht. Die im Beton herzu-

stellenden Fugen sowie die Fugen zu Einbauteilen werden mit Vergussmasse bzw. Profilen dicht verschlossen.

Für den Havariefall wird eine mobile Auffangwanne vorgesehen. Das aufnehmbare Volumen ist nach der Füllmenge eines havarierten Containers bemessen. Die Anlage kann mit dem Portalkran bzw. dem Flurförderfahrzeug zum Havarieort transportiert werden. Leckgeschlagene Container können hier bis zur fachgerechten Entsorgung eingestellt werden. Die Wanne ist mit einer Folie abgedeckt und somit im Bedarfsfall leer.

Im Zufahrtsbereich im Süden der Anlage wird ein Pfortengebäude mit einer kleinen PKW-Stellplatzanlage und einem befestigten Bereich zur Aufstellung einer Betankungsanlage für ein mobiles Flurförderfahrzeug hergestellt. Es wird ein doppelwandiger oberirdischer Stahltank nach DIN EN 12285-2 aufgestellt. Dieser ist mit Beschickungsanschluss, Lüftungsleitung, Leckanzeigegerät und Überfüllsicherung ausgestattet. Die Zapfsäule ist mit automatischen Zapfpistolen ausgerüstet. Die Betankungsfläche und der zu sichernde Wirkbereich werden mit einem dichten Fahrflächenbeton und umfassenden Randsteinen nach der Norm der Kiwa NV hergestellt. Die Anbindung der Randsteine, Einbauten und Abdichtung der Fugen erfolgt mit ölbeständigem Fugenmaterial. Das erforderliche Rückhaltevolumen wird bereitgestellt. Die Entwässerung erfolgt über eine Abscheideanlage in den Schmutzwasserkanal.

Die Löschwasserrückhaltung ist berücksichtigt.

Für das Terminal ist geplant, alle für den Transport in Containern zugelassenen Stoffe, somit feste, flüssige und gasförmige Stoffe aller Wassergefährdungsklassen, umzuschlagen. Es handelt sich somit um eine Anlage zum Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen nach § 62 Abs. 1 WHG. Mit einer maßgeblichen Wassergefährdungsklasse 3 ergibt sich für die Anlage die Gefährdungsstufe D. Die Anforderungen der AwSV und des Arbeitsblatts A 779 der DWA, Technische Regel wassergefährdender Stoffe (TrWS), sind, wie durch die örtlich zuständige Wasserbehörde bestätigt wurde, erfüllt.

Im Havariefall kann es im Bereich der Umschlagfläche des Gleises zu erheblichen Betriebsausfällen kommen, wenn die Schotterschicht zur Dekontamination ausgebaut bzw. ausgetauscht werden muss. Ebenso kann es auf Grund der erforderlichen wiederkehrenden Sachverständigenprüfungen hier zu Verzögerungen kommen. Dies muss im Alarm- und Maßnahmenplan aufgezeigt und vom Antragsteller bei der Planung seines Betriebsablaufs berücksichtigt werden. Betreibern und Kunden ist dies bereits im Vorfeld mitzuteilen.

Bei der geplanten Tankstelle handelt es sich um eine Anlage zum Lagern und Abfüllen von wassergefährdenden Stoffen nach § 62 Abs. 1 WHG. Das maßgebende Volumen von 5 m<sup>3</sup> und die Wassergefährdungsklasse 2 für Dieselkraftstoff ergeben die Gefährdungsstufe B. Die Anforderungen zum Lagern sind durch den zugelassenen doppelwandigen Lagerbehälter mit Leckanzeigegerät eingehalten. Die weiteren Anforderungen ergeben sich aus der TRWS 781, Tankstellen für Kraftfahrzeuge. Die Bodenbefestigung wird in Stahlbeton und entsprechender Verfügung nach Anforderung ausgeführt. Das erforderliche Rückhaltevolumen ist nachgewiesen.

Die Entwässerung erfolgt über Koaleszenzabscheider zur kommunalen Abwasseranlage. Die Bemessung ist mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, insbesondere eine Verunreinigung im Sinne des § 62 Abs. 1 WHG, sind bei Beachtung der unter III.6.1 bis III.6.16 festgesetzten Nebenbestimmungen auch hinsichtlich des beabsichtigten möglichen Umschlags von wassergefährdenden Stoffen nicht zu besorgen.

Das auf den Zufahrts- und Ausfahrtsstraßen anfallende Niederschlagswasser soll über seitliche Versickerungsmulden mit belebter Bodenzone in den Untergrund eingeleitet werden.

Das auf den befestigten Umschlagflächen anfallende Niederschlagswasser wird über ein Regenklärbecken und ein Regenrückhaltebecken geführt und gedrosselt in den Lohgraben eingeleitet.

Die wasserrechtliche Prüfung hat ergeben, dass unter Beachtung der Nebenbestimmungen IV.1. bis IV.17 erhebliche nachteilige Veränderungen von Gewässern durch die Einleitung des Niederschlagswassers in den Lohgraben nicht zu erwarten sind und daher die Erteilung der beschränkten wasserrechtlichen Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 15 Abs. 1 BayWG entsprechend dem Vorschlag des Wasserwirtschaftsamts Deggendorf in dessen Gutachten im vorliegenden Fall geboten, im Hinblick auf etwaige zukünftige Entwicklungen aber auch ausreichend ist.

Über die Regenwasserkanalisation wird nach den Planunterlagen kein durch Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes behandlungsbedürftiges Wasser mit abgeleitet. Soweit die Anforderungen dieses Planfeststellungsbeschlusses erfüllt sind, besteht für diese Einleitung Erlaubnisfreiheit.

Die Tragung der Kosten, die beim Ausbau oder bei der Unterhaltung des benutzten Gewässers aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen, regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Für die erlaubte Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den Erlaubnisbedingungen und -auflagen dieses Bescheides grundsätzlich nicht enthalten, aber vom Antragsteller zu beachten.

Für den Betrieb des Kanalnetzes einschließlich der Sonderbauwerke ist Personal entsprechend den Vorgaben des Arbeitsblattes A 147 der DWA „Betriebsaufwand für kommunale Entwässerungssysteme – Betriebsaufgaben und Häufigkeiten“ notwendig.

Es ist darauf zu achten, dass die Belange des Arbeitsschutzes, insbesondere die Regeln und Vorschriften der DGUV insbesondere hinsichtlich der Sicherheit für Abwasserbehandlungsanlagen hinsichtlich Bau und Ausrüstung und der Sicherheit für Arbeiten in umschlossenen Räumen von abwassertechnischen Anlagen sowie die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden.

## 8. Denkmalschutz

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine amtlich kartierten Bau- oder Baudenkmäler, die durch den Bau des Umschlagterminals beeinträchtigt werden könnten.

Wie aus einer vom Antragsteller vorgelegten Bestätigung des Landratsamts Straubing-Bogen vom 31.07.2017 hervorgeht, wurde auf dem Baugrundstück eine

bauvorgreifende Sondagegrabung unter fachkundiger archäologischer Aufsicht durchgeführt und gegen den Baubeginn bestehen aus denkmalschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken. Unabhängig hiervon wird auf die gesetzliche Meldepflicht beim Auffinden von Bodendenkmälern nach Art. 8 des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (BayDSchG) hingewiesen.

## 9. Arbeitsschutz

Den Bestimmungen des Arbeitsschutzes, insbesondere des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) und der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) wird auch außerhalb des unmittelbaren Eisenbahnbetriebs durch die festgestellten Planunterlagen und die Nebenbestimmung III.7.1 hinreichend Rechnung getragen. Weitere vom Gewerbeaufsichtsamt geforderte Maßnahmen, wie etwa hinsichtlich der Wettersicherheit und Beleuchtung der Arbeitsstätten, wurden vom Antragsteller in die festgestellten Unterlagen und Pläne eingearbeitet – insbesondere auf Seite 50 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage 1 - und sind zwingend umzusetzen. Soweit vom Gewerbeaufsichtsamt darauf hingewiesen wurde, dass auch bei der Planung eines Ersatzbaues für die abzubrechende Kranwerkstatt die Anforderungen der ArbStättV zu berücksichtigen sind, können in diesem Beschluss keine Nebenbestimmungen verfügt werden, da ein solcher Ersatzneubau nicht Gegenstand des beantragten Planfeststellungsverfahrens ist und gegebenenfalls einer gesonderten behördlichen Gestattung bedarf..

## F. Würdigung der Einwendungen im Detail

Wir weisen darauf hin, dass die Einwenderinnen und Einwender, die im Folgenden gesondert erwähnt sind, aus Datenschutzgründen mit Nummern angegeben sind. Der Gemeinde Aiterhofen, die diesen Planfeststellungsbeschluss öffentlich auslegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwenderinnen bzw. Einwendern die zugehörigen Nummern mitgeteilt.

Aus Gründen des Datenschutzes werden im Folgenden sämtliche Einwender in der Mehrzahl angesprochen, auch wenn es sich um Einzelpersonen handelt.

### 1. Einwender E 1

a. Die Einwender bemängeln die Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen. Insbesondere wird darauf hingewiesen, Vorplanungen des Büros Rudolf Mayer Beratungsgesellschaft mbH sowie ein technischer Prüfbericht des Eisenbahn-Bundesamts seien im Erläuterungsbericht erwähnt, aber nicht mit ausgelegt worden.

Die Betroffenen sollen durch die Auslegung der Planunterlagen nach Art. 73 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den

Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um als Laie den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, abgedruckt in DVBl. 2011, 1021). Dies ist bei den erwähnten Vorplanungen des Büros Rudolf Mayer Beratungsgesellschaft mbH sowie dem technischen Prüfbericht des Eisenbahn-Bundesamts nicht der Fall. Diese beziehen sich laut den Ausführungen im Erläuterungsbericht im Wesentlichen auf die Notwendigkeit und den wirtschaftlichen Nutzen des Terminals für den kombinierten Verkehr. Diese einschließlich möglicher Varianten der Ausführung werden aber auch im Erläuterungsbericht selbst unter 4. und 5. beschrieben, so dass die Einwender in der Lage sind, die Erforderlichkeit des projektierten Vorhabens zumindest in groben Zügen in Frage zu stellen und die Planfeststellungsbehörde dadurch zu einer Prüfung zu veranlassen. Der Antragsteller hat hierzu mit Schreiben vom 19.08.2014, 23.09.2015, 26.04.2017 und 12.09.2017 ergänzende Stellungnahmen zur Begründung der Notwendigkeit des Baus des Terminals und zur Untersuchung alternativer Standorte und Anschlussführungen eingereicht, die zum Großteil als Unterlage 1.1 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen sind.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

Es wurde von den Einwendern auch kritisiert, dass das Lärmschutzgutachten, Unterlage 14.2, lediglich von einem Tagesbetrieb ausgeht und daher nicht alle relevanten Lärmimmissionen erfasst. Dem ist entgegenzuhalten, dass der Betrieb des kombinierten Verkehrsterminals gemäß den Antragsunterlagen und wie in diesem Beschluss nochmals ausdrücklich festgesetzt, nur werktags zwischen 6 Uhr und 22 Uhr gestattet ist, sodass das Lärmschutzgutachten insoweit sämtliche relevanten Immissionen erfasst. Ebenso geht das Gutachten auch auf den Betrieb der geplanten Portalkräne ein. Auch die auf dem Gelände des Terminals geplanten Reparaturarbeiten sind als Teile des Anlagenlärms nach TA Lärm berücksichtigt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

2. Einwender E 2

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Un-

terlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Zur Einwendung bzgl. der erhöhten Belastung durch LKW-Verkehr im Orts- teil Sand ist auszuführen, dass nach Nr. 7.4 der TA Lärm nur Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgelände sowie bei der Ein- und Ausfahrt dem Betrieb der Anlage zuzurechnen sind. Diese Vorgaben haben die schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, beachtet. Fahrzeuggeräusche bei der Ein- und Ausfahrt sollen lediglich in einem Abstand von bis zu 500 m von der Anlage durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit sie den Beurteilungspegel für die Verkehrsgeräusche rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden. Nur insoweit sind die Geräusche dem Betrieb der Anlage zuzurechnen (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 11.01.2005, Az. 1 D 224/04).

Im vorliegenden Fall bestehen zudem in tatsächlicher Hinsicht keine hinreichenden Anhaltspunkte, dass zum und vom planfestgestellten Terminal zu- und abfahrende Lastkraftfahrzeuge künftig größtenteils die Ortschaft Sand durchfahren werden; vielmehr ist davon auszugehen, dass diese vom überörtlichen Straßennetz ausgehend die im Vergleich zu den Straßen innerhalb Sands wesentlich besser ausgebaute Kreisstraße SR 12 nutzen und von dort nach Norden ins Industriegebiet Straubing-Sand abbiegen. Zudem ist gerade auch ohne den Bau des planfestgestellten Terminals davon auszugehen, dass das Industriegebiet – mangels anderer Verkehrsalternativen – künftig verstärkt vom Schwerlastverkehr angefahren wird. Die planfestgestellte Unterlage 10 – Bedienungskonzept Terminal – geht in nachvollziehbarer Weise von insgesamt lediglich 60 zusätzlichen LKW-Bewegungen pro Tag aus. Es ist allenfalls – unabhängig vom Bau des Terminals - damit zu rechnen, dass vereinzelt ortsunkundige Fahrzeuglenker versehentlich nach Sand abbiegen, was aber für die Beurteilung der Emissionen des LKW-Verkehrs untergeordnet und vernachlässigbar ist und zu keinem Ergänzungsbedarf bei den vorgelegten Immissionsgutachten führt.

3. Einwender E 3

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

#### 4. Einwender E 4

a. Hinsichtlich der Bereitstellung von Park- und Ausweichflächen für den mehraufkommenden LKW-Verkehr siehe die Ausführungen unter E.3.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

Die Anordnung einer Errichtung von Lärmschutzwällen ist nicht geboten.

c. Auf die Errichtung von Sichtschutzwällen besteht kein gesetzlicher Anspruch. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Landschaftsbilds ist, wie auch bereits unter C. angesprochen, mit dem Vorhaben nicht verbunden.

d. Die Kennzeichnung der Straßen, die nicht für den LKW-Verkehr geeignet oder für diesen gesperrt sind, erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde nach den einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen. Die gesonderte Anordnung von Nebenbestimmungen in diesem Beschluss ist diesbezüglich nicht erforderlich.

#### 5. Einwender E 5

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Im-

missionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

6. Einwender E 6

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

7. Einwender E 7

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Nebenbestimmung III.3.2, die auf das in der Einwendung bezeichnete Grundstück unmittelbar Bezug nimmt, und die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 und III.3.3 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

8. Einwender E 8

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

9. Einwender E 9

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

10. Einwender E 10

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

11. Einwender E 11

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

12. Einwender E 12

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

13. Einwender E 13

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um

einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

14. Einwender E 14

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

15. Einwender E 15

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

16. Einwender E 16

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

17. Einwender E 17

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

18. Einwender E 18

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten aus-

zugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

19. Einwender E 19

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

20. Einwender E 20

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Hinsichtlich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Lärmbelastungen ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass

sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der im Vergleich zu anderen Grundstücken in der Nachbarschaft vergleichsweise großen Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

21. Einwender E 21

a. Hinsichtlich der Bereitstellung von Park- und Ausweichflächen für den mehraufkommenden LKW-Verkehr siehe die Ausführungen unter E.3.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

Die Anordnung einer Errichtung von Lärmschutzwällen ist nicht geboten.

c. Auf die Errichtung von Sichtschutzwällen besteht kein gesetzlicher Anspruch. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Landschaftsbilds ist, wie auch bereits unter C. angesprochen, mit dem Vorhaben nicht verbunden.

d. Die Kennzeichnung der Straßen, die nicht für den LKW-Verkehr geeignet oder für diesen gesperrt sind, erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde nach den einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen. Die gesonderte Anordnung von Nebenbestimmungen in diesem Beschluss ist diesbezüglich nicht erforderlich.

22. Einwender E 22

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um

einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

23. Einwender E 23

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist. Die schalltechnischen Berechnungen enthalten auch die Vorbelastungen der einzelnen Immissionsorte.

Hinsichtlich der von den Einwendern behaupteten persönlichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen müssen bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

24. Einwender E 24

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

25. Einwender E 25

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

26. Einwender E 26

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

27. Einwender E 27

a. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe

die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

Die Anordnung einer Errichtung von Lärmschutzwällen ist nicht geboten.

28. Einwender E 28

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

29. Einwender E 29

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

30. Einwender E 30

a. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

Die Anordnung einer Errichtung von Lärmschutzwällen ist nicht geboten.

31. Einwender E 31

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

32. Einwender E 32

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

33. Einwender E 33

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

34. Einwender E 34

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

35. Einwender E 35

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

36. Einwender E 36

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Hinsichtlich des von den Einwendern befürchteten erhöhten Verkehrsaufkommens geht die planfestgestellte Unterlage 10 – Bedienungskonzept Terminal – in nachvollziehbarer Weise von insgesamt lediglich 60 zusätzlichen LKW-Bewegungen pro Tag aus. Dies ist für die Einwender zumutbar.

e. Hinsichtlich der Bereitstellung von Park- und Ausweichflächen für den mehraufkommenden LKW-Verkehr siehe die Ausführungen unter E.3. Hinsichtlich der geforderten Bereitstellung von Toilettenräumen für betriebsfremde LKW-Fahrer wird auf die Nebenbestimmung III.7.1 verwiesen.

37. Einwender E 37

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

38. Einwender E 38

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

39. Einwender E 39

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

40. Einwender E 40

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

41. Einwender E 41

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

42. Einwender E 42

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

43. Einwender E 43

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Im-

missionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

44. Einwender E 44

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

45. Einwender E 45

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

46. Einwender E 46

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

47. Einwender E 47

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

48. Einwender E 48

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. In den Berechnungen sind auch die Immissionen durch wartende Lastkraftfahrzeuge sowie durch die Gleisanbindung an die Gleise des Straubinger Hafens bereits berücksichtigt. Zusätzlich wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

Die Anordnung einer Errichtung von Lärmschutzwällen ist nicht geboten. Hinsichtlich der von den Einwendern behaupteten individuellen Beeinträchtigungen müssen bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

c. Hinsichtlich der Einwendungen bezüglich der Auswirkungen auf Pflanzen- und Tierwelt sowie der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Die verkehrliche Erschließung der Anwesen am Sander Donauweg ist trotz des Bahnübergangs bei Bau-km 0+228,800 nicht unzumutbar beeinträchtigt.

e. Zu den Einwendungen hinsichtlich der Variantenauswahl, der Gleisanbindung und des konkreten Standorts des Umschlagterminals siehe die Ausführungen unter D.2. Das Vorhaben kann nur am konkret geplanten Standort und in der in den planfestgestellten Unterlagen beschriebenen Form ausgeführt werden, da alle ersichtlichen anderen in Betracht kommenden Varianten geprüft und als nicht geeignet verworfen wurden.

49. Einwender E 49

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b. Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

50. Einwender E 50

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Un-

terlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Hinsichtlich der Bereitstellung von Park- und Ausweichflächen für den mehraufkommenden LKW-Verkehr siehe die Ausführungen unter E.3.

e. Hinsichtlich des befürchteten erhöhten Verkehrsaufkommens von Lastkraftwagen auf Nebenstraßen bestehen im vorliegenden Fall in tatsächlicher Hinsicht keine hinreichenden Anhaltspunkte, dass zum und vom planfestgestellten Terminal zu- und abfahrende Lastkraftfahrzeuge künftig größtenteils Nebenstraßen durchfahren werden; vielmehr ist davon auszugehen, dass diese vom überörtlichen Straßennetz ausgehend die im Vergleich zu den Straßen innerhalb Sands wesentlich besser ausgebaute Kreisstraße SR 12 nutzen und von dort nach Norden ins Industriegebiet Straubing-Sand abbiegen. Zudem ist gerade auch ohne den Bau des planfestgestellten Terminals davon auszugehen, dass das Industriegebiet – mangels anderer Verkehrsalternativen – künftig verstärkt vom Schwerlastverkehr angefahren wird. Die planfestgestellte Unterlage 10 – Bedienungskonzept Terminal – geht in nachvollziehbarer Weise von insgesamt lediglich 60 zusätzlichen LKW-Bewegungen pro Tag aus. Es ist allenfalls – unabhängig vom Bau des Terminals – damit zu rechnen, dass vereinzelte ortsunkundige Fahrzeuglenker versehentlich nach Sand abbiegen, was aber für die Beurteilung der Emissionen des LKW-Verkehrs untergeordnet und vernachlässigbar ist und zu keinem Ergänzungsbedarf bei den vorgelegten Immissionsgutachten führt.

51. Einwender E 51

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu

entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

52. Einwender E 52

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. In den Berechnungen sind auch die Immissionen durch die Gleisanbindung an die Gleise des Straubinger Hafens bereits berücksichtigt. Zusätzlich wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

Hinsichtlich der von den Einwendern behaupteten individuellen Beeinträchtigungen müssen bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Hinsichtlich der befürchteten Verkehrsgefährdung durch den Bahnübergang über den Sander Donauweg bei Bau-km 0+228,800 siehe die Ausführungen unter E.2.

53. Einwender E 53

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. In den Berechnungen sind auch die Immissionen durch die Gleisanbindung an die Gleise des Straubinger Hafens bereits berücksichtigt. Zusätzlich wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

Hinsichtlich der von den Einwendern behaupteten individuellen Beeinträchtigungen müssen bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

54. Einwender E 54

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. In den Berechnungen sind auch die Immissionen durch die Gleisanbindung an die Gleise des Straubinger Hafens bereits berücksichtigt. Zusätzlich wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

Hinsichtlich der von den Einwendern behaupteten individuellen Beeinträchtigungen müssen bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen.

Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

55. Einwender E 55

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

56. Einwender E 56

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

57. Einwender E 57

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Nebenbestimmung III.3.2, die auf das in der Einwendung bezeichnete Grundstück unmittelbar Bezug nimmt, und die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 und III.3.3 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

58. Einwender E 58

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2. In diesen wird nachvollziehbar ausgeführt, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte durch den Betrieb der Anlage nach den durchgeführten Berechnungen nicht überschritten werden. Dies wird zusätzlich durch die Nebenbestimmung III.3.2, die auf das in der Einwendung bezeichnete Grundstück unmittelbar Bezug nimmt, und die Festsetzung der Betriebszeiten in diesem Beschluss sowie die Nebenbestimmungen III.3.1 und III.3.3 bis III.3.5 sichergestellt.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

59. Einwender E 59

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

60. Einwender E 60

Die Einwendung wurde mit Schreiben vom 07.12.2017 zurückgenommen.

61. Einwender E 61

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

62. Einwender E 62

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.  
Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

d. Hinsichtlich des von den Einwendern befürchteten erhöhten Verkehrsaufkommens geht die planfestgestellte Unterlage 10 – Bedienungskonzept Terminal – in nachvollziehbarer Weise von insgesamt lediglich 60 zusätzlichen LKW-Bewegungen pro Tag aus. Dies ist für die Einwender zumutbar.

e. Hinsichtlich der Bereitstellung von Parkflächen für den mehraufkommenden LKW-Verkehr siehe die Ausführungen unter E.3.

63. Einwender E 63

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

64. Einwender E 64

a. Zur von den Einwendern erwähnten Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen siehe die Ausführungen unter F.1.a.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung aus dem Betrieb siehe die Ausführungen unter E.4 und F.1.b.

Bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, handelt es sich aufgrund seiner Entfernung zum geplanten Umschlagterminal nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnungen, Unterlagen 14 und 14.2, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnungen zu entnehmen ist.

c. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der fehlerhaften Grünausgleichsplanung siehe die Ausführungen unter E.5.

65. Gemeinde Aiterhofen

a. Der gesetzliche Vertreter der Gemeinde Aiterhofen, deren Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange im Verfahren berücksichtigt wurde, hat im Erörterungstermin vom 18.07.2018 ausdrücklich erklärt, die Gemeinde erhebe Einwendungen gegen das Vorhaben insoweit, als der Lärmschutz im Sinne der Gemeindebürger des Ortsteils Sand dringend zu beachten sei.

Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird der Lärmschutz ausreichend berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter E.4 und F.1.b wird diesbezüglich verwiesen.

Zudem besitzt die Gemeinde hier keine Einwendungsbefugnis. Aus Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland (GG) und Art. 11 Abs. 2 der Verfassung des Freistaats Bayern (BV) folgt keine Einwendungsbefugnis einer Gemeinde in einem Planfeststellungsverfahren unter allen rechtlichen Gesichtspunkten. Insoweit entspricht es gefestigter Rechtsprechung, dass eine Gemeinde nicht unter Berufung auf ihre Planungshoheit oder ihre sonstigen Belange im Rahmen einer Einwendung eine umfassende objektiv-rechtliche Planprüfung fordern kann, denn sie kann als Gemeinde nicht Belange der Allgemeinheit, die nicht speziell dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind, geltend machen. Auch kommen ihr nicht schon dann eigene wehrfähige Rechte zu, wenn nach ihrer Ansicht einzelnen Privatpersonen, die ihre Rechte selbst geltend zu machen haben, ein Schaden droht (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 08.03.2006, Az. 7 KS 146/02, abgedruckt in DVBl, 2006, 1058; BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, abgedruckt in BayVBl. 1996, 567).

## **G. Gesamtergebnis**

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht, sowie der Umweltauswirkungen und der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens.

Die Bauwerke können vollständig auf bereits im Besitz des Antragstellers befindlichem Grund errichtet werden.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie der Allgemeinheit erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird.

Auch die durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan erarbeiteten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen und die angeordneten Nebenbestimmungen weitestgehend reduziert. Die bestimmungsgemäße Nutzung der Anlage führt zudem letztendlich zur Verminderung des überörtlichen Güterverkehrs auf der Straße, was sich auf den Naturhaushalt allgemein positiv auswirkt; auch die als Straßenanlieger und Verkehrsteilnehmer betroffenen Menschen werden damit im Ergebnis entlastet.

Die Pläne können deshalb unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

## **H. Kosten**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 18 AEG i. V. mit Art. 1 Abs. 1 Satz 1, 2 Abs. 1 Satz 1 des Kostengesetzes (KG).

Die Gebührenfreiheit ergibt sich aus Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG.

Eine Entscheidung über die Höhe der Auslagen ergeht gesondert.

### **Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,  
Ludwigstraße 23, 80539 München  
(Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München),  
erheben.

Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden.

**In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen**, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung**

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Possart  
Oberregierungsrat