

23.2-3547-H-32

Regierung von Oberbayern



Änderungsplanfeststellungsbeschluss

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

München, 02.03.2023

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
Neubau eines Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene im Hafen Straubing-Sand durch den Zweckverband Hafen Straubing-Sand
Planfeststellung nach § 18 AEG
Änderungsantrag vom 04.08.2022 zum Planfeststellungsbeschluss und der wasserrechtlichen Erlaubnis vom 22.08.2018 - Änderung der Gleisanlagen und Zufahrten, Wegfall der Portalkrananlage**

Anlagen: neu einzufügende Planunterlagen zum Planfeststellungsbeschluss

1b Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen Stand 12/2022

2.3a Übersichtslageplan Tektur a M 1:5.000

3a Lageplan mit Planungsumgriff, Kataster und vorhandenen Anlagen, Tektur a M 1: 1.000

4b Lageplan der geplanten Anlage Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022

5.1a Bauwerksverzeichnis Tektur a

5.2a Eigentümerverzeichnis Tektur a

6.1a Trassierungsentwurf, Gleisachsenplan Tektur a M 1: 2.000

6.2a Gleishöhenplan Gleis 1 Tektur a, M 1: 1.000/100

6.4a Bahnübergang Bau-km 0+229,130 Lageplan Tektur a M 1: 500

6.5a Querschnitt Bahnübergang Bau-km 0+229,130 Tektur a M 1: 100

6.7a Leitungsquerungen Gleisbereiche Tektur a M 1: 100

7.1a Bauzeichnung Pfortengebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitte Tektur a M 1: 100

8.1.1a Lageplan Gleisanbindung KV-Terminal – Südkai Tektur a M 1: 500

8.1.2a Lageplan Terminal Bereich Nord Tektur a M 1: 500

8.1.3a Lageplan Terminal Bereich Süd Tektur a M 1: 500

8.1.4a Lageplan Zufahrt Terminal Tektur a M 1: 500

8.1.4.1b Lageplan Einzugsgebiete Niederschlagswasser

8.1.5a Lageplan Ausfahrt Terminal Tektur a M 1: 500

8.2.1a Querschnitt Umschlagfläche Terminal Tektur a M 1: 100

8.2.2a Regelquerschnitt Zufahrt Terminal Tektur a M 1: 50

8.2.3a Regelquerschnitt Ausfahrt Terminal Tektur a M 1: 50

8.3.1a Höhenpläne Zufahrt und Ausfahrt Terminal Tektur a M 1: 1.000/100

8.3.2a Längsschnitt Regenwasserkanal südlicher Bereich Tektur a M 1: 500/50

8.3.3a Längsschnitt Regenwasserkanal nördlicher Bereich Tektur a M 1: 500/50

8.3.4a Lageplan Regenrückhaltebecken und Regenklärbecken Tektur a M 1: 200

8.3.5a Querschnitt Regenrückhaltebecken und Regenklärbecken Tektur a M 1: 100

10a Bedienungskonzept Terminal Tektur a

11.1a Rechnerischer Nachweis Gleisachsen Tektur a

11.2b Rechnerischer Nachweis hydraulische Bemessung Entwässerung Tektur a Stand 12/2022

12.1a Verzeichnis der betroffenen Grundstücke Tektur a

12.2a Grunderwerbslageplan Tektur a M 1:1.000

13.1b Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil Tektur a Stand 12/2022

13.2b Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Maßnahmenplan Tektur a M 1: 1.000
Stand 12/2022
13.3b Landschaftspflegerischer Begleitplan artenschutzrechtliche Potentialabschätzung Tektur a
Stand 12/2022
13.4b Landschaftspflegerischer Begleitplan spezielle artenschutzrechtliche Prüfung Tektur a
Stand 12/2022
13.5b Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzfläche E4 Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022
13.6b Landschaftspflegerischer Begleitplan Stellungnahme Ökokontoplanung Tektur a Stand
12/2022
14a Lärmschutzgutachten Tektur a vom 24.03.2022
Kostenrechnung

Sehr geehrte Damen und Herren des Zweckverbands Hafen Straubing-Sand,

die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden **Änderungsplanfeststellungsbeschluss**:

1. Auf Ihren Antrag vom 04.08.2022 hin wird der Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 wie in den folgenden Ziffern beschrieben geändert.

2. Der geänderte festgestellte Plan umfasst nunmehr zusätzlich folgende Unterlagen:

**1b Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen
Stand 12/2022**

2.3a Übersichtslageplan Tektur a M 1:5.000

3a Lageplan mit Planungsumgriff, Kataster und vorhandenen Anlagen, Tektur a M 1: 1.000

4b Lageplan der geplanten Anlage Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022

5.1a Bauwerksverzeichnis Tektur a

5.2a Eigentümerverzeichnis Tektur a

6.1a Trassierungsentwurf, Gleisachsenplan Tektur a M 1: 2.000

6.2a Gleishöhenplan Gleis 1 Tektur a, M 1: 1.000/100

6.4a Bahnübergang Bau-km 0+229,130 Lageplan Tektur a M 1: 500

6.5a Querschnitt Bahnübergang Bau-km 0+229,130 Tektur a M 1: 100

6.7a Leitungsquersungen Gleisbereiche Tektur a M 1: 100

7.1a Bauzeichnung Pfortengebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitte Tektur a M 1: 100

8.1.1a Lageplan Gleisanbindung KV-Terminal – Südkai Tektur a M 1: 500

8.1.2a Lageplan Terminal Bereich Nord Tektur a M 1: 500

8.1.3a Lageplan Terminal Bereich Süd Tektur a M 1: 500

8.1.4a Lageplan Zufahrt Terminal Tektur a M 1: 500

8.1.4.1b Lageplan Einzugsgebiete Niederschlagswasser

8.1.5a Lageplan Ausfahrt Terminal Tektur a M 1: 500

8.2.1a Querschnitt Umschlagfläche Terminal Tektur a M 1: 100

8.2.2a Regelquerschnitt Zufahrt Terminal Tektur a M 1: 50

8.2.3a Regelquerschnitt Ausfahrt Terminal Tektur a M 1: 50

8.3.1a Höhenpläne Zufahrt und Ausfahrt Terminal Tektur a M 1: 1.000/100

8.3.2a Längsschnitt Regenwasserkanal südlicher Bereich Tektur a M 1: 500/50

8.3.3a Längsschnitt Regenwasserkanal nördlicher Bereich Tektur a M 1: 500/50

- 8.3.4a Lageplan Regenrückhaltebecken und Regenklärbecken Tektur a M 1: 200**
- 8.3.5a Querschnitt Regenrückhaltebecken und Regenklärbecken Tektur a M 1: 100**
- 10a Bedienungskonzept Terminal Tektur a**
- 11.1a Rechnerischer Nachweis Gleisachsen Tektur a**
- 11.2b Rechnerischer Nachweis hydraulische Bemessung Entwässerung Tektur a Stand 12/2022**
- 12.1a Verzeichnis der betroffenen Grundstücke Tektur a**
- 12.2a Grunderwerbslageplan Tektur a M 1:1.000**
- 13.1b Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil Tektur a Stand 12/2022**
- 13.2b Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Maßnahmenplan Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022**
- 13.3b Landschaftspflegerischer Begleitplan artenschutzrechtliche Potentialabschätzung Tektur a Stand 12/2022**
- 13.4b Landschaftspflegerischer Begleitplan spezielle artenschutzrechtliche Prüfung Tektur a Stand 12/2022**
- 13.5b Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzfläche E4 Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022**
- 13.6b Landschaftspflegerischer Begleitplan Stellungnahme Ökokontoplanung Tektur a Stand 12/2022**
- 14a Lärmschutzgutachten Tektur a vom 24.03.2022**

3. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 aufgeführten 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
- 6.4 Bahnübergang Bau-km 0+228,800 Lageplan M 1: 500
- 6.5 Querschnitt Bahnübergang Bau-km 0+228,800 M 1: 100
- 6.7 Leitungsquerungen Gleisbereiche M 1: 100
- 7.0 Antragsformular Baugenehmigung
- 7.1 Bauzeichnung Pfortengebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitte M 1: 100
- 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
- sind nicht mehr Bestandteil des festgestellten Plans.**

4. Dem Planfeststellungsbeschluss werden die im Folgenden unter 4. bis 25. aufgeführten Nebenbestimmungen hinzugefügt.

5. Sämtliche Gleisbauarbeiten, die den Anschluss an die bestehende Eisenbahninfrastruktur des Hafens Straubing betreffen, sind mit dem Eisenbahnbetriebsleiter des Hafens Straubing vorab im Detail abzustimmen. Der neu zu erstellende Gleisabschnitt bleibt bis zur Inbetriebnahme für von der Hafenseite einfahrende Schienenfahrzeuge gesperrt. Eine Befahrung ist nur von Baufahrzeugen – Zweiwegefahrzeuge - für die Erstellung des Abschnitts zulässig.

6. Vor Inbetriebnahme der neuen Gleisanlagen müssen die angepasste Bedienungsanweisung bzw. Anweisung für den Eisenbahnbetrieb sowie die angepasste Bedienungsanweisung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur des Hafens Straubing der Regierung von Oberbayern, Landeseisenbahnaufsicht, vorgelegt werden. Ebenfalls vor Inbetriebnahme müssen die neuen Gleisanlagen durch die Landeseisenbahnaufsicht einer Sonderprüfung unterzogen werden. Die Sonderprüfung ist spätestens einen Monat vor der geplanten Inbetriebnahme bei der Regierung von Oberbayern anzuzeigen.

7. Die Nebenbestimmung III.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird dahingehend geändert, dass sich der betroffene Bahnübergang nunmehr bei Bau-km 0+229,130 befindet. Der Bahnübergang ist auf der Ostseite an geeigneter Stelle, die mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen ist, jeweils links und rechts des Sanders Donauwegs mit einem Andreaskreuz mit Zusatzschild „Hafengebiet — Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ zu beschildern. Der Alte Haider Weg, der im Bereich des Flurstücks 1036 der Gemarkung Amselfing von der Gleisanlage gequert wird, ist ebenfalls an geeigneter Stelle, die ebenfalls mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen ist, links und rechts des Weges östlich des Bahnübergangs mit Andreaskreuz und oben genanntem Zusatzschild zu beschildern. Die in der planfestgestellten Unterlage 1b, Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen Stand 12/2022, auf Seite 40 unter 6.3 genannten 4 Andreaskreuze entfallen somit.

8. Die Nebenbestimmung III.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird dahingehend aktualisiert, dass nunmehr auf die planfestgestellte Unterlage 5.2a, Eigentümerverzeichnis Tektur a, Bezug genommen wird.

9. Die Nebenbestimmung III.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird dahingehend aktualisiert, dass die RMD Wasserstraßen GmbH mittlerweile ihren Namen in WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH geändert hat.
10. Sofern die Fläche Flur-Nr. 1034 der Gmkg. Amselfing zeitweise nicht als Baustelleneinrichtungsfläche für den durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Würzburg (GDWS) planfestgestellten Ausbau des bestehenden Hochwasserschutzdeiches Sand zur Verfügung steht, hat der Zweckverband Hafen Straubing-Sand auf unmittelbar angrenzenden Flächen, insbesondere Flurstück 976, 976/1 und 981 der Gemarkung Amselfing, geeignete und ausreichend große Ersatzflächen zu schaffen.
11. Der Betrieb des KV-Terminals ist nur werktags in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr zulässig.
12. Die Nebenbestimmung III.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird insoweit gestrichen, als sie Immissionsrichtwertanteile für das Flurstück 981 der Gemarkung Amselfing festsetzt.
13. Die Nebenbestimmung III.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird wie folgt neu gefasst: Für die Umschlagvorgänge dürfen zwei Mobilkräne – Reachstacker – unter der Bedingung eingesetzt werden, dass die maximale Anzahl von 2 Zügen pro Tag nicht überschritten wird.
14. Während der Durchführung von Bau- und Aushubarbeiten ist stets auf die Trennung der einzelnen Bodenschichten Oberboden, kulturfähiger Unterboden und Untergrund zu achten. Die Bodenarbeiten sind unter Berücksichtigung der Bodenbeschaffenheit technisch und witterungsabhängig so durchzuführen, dass die Gefahr von Bodengefügeveränderungen auf ein unvermeidbares Maß beschränkt wird. Die Bodenarbeiten sind daher möglichst bei trockener Witterung und trockenem Boden umzusetzen; zeitliche Verzögerungen in der Bauphase sind insoweit mit einzuplanen. Boden, der auf der Baustelle zwischengelagert werden soll, ist in Mieten zu lagern. Die Mieten sind mittels Bagger zu schütten. Sie dürfen nicht schädlich verdichtet und nicht befahren oder als Lagerfläche genutzt werden. Vor Anlegung von Unterbodenmieten ist der dortige Oberboden abzuschieben und ebenfalls in Mieten zwischenzulagern.
15. Das zur Auffüllung verwendete ursprüngliche Nassbaggergut ist entsprechend den Vorgaben nach dem geplanten Auffüllungsort haufwerksmäßig zu beproben gemäß der Mitteilung M 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) oder § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV). Die Zulässigkeit der Verwendung des Materials ist abhängig von den Untersuchungsergebnissen; diese sind dem Landratsamt Straubing-Bogen vor Einbau des Nassbaggerguts vorzulegen. Die statische Eignung des Bodenmaterials für den Einbau ist durch den Zweckverband Hafen Straubing-Sand eigenverantwortlich sicherzustellen. Die Auffüllungen sind von einer fachkundigen Firma vorzunehmen.
16. Die Festsetzungen und Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, planfestgestellte Unterlagen 13.1b Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil Tektur a Stand 12/2022, 13.2b Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Maßnahmenplan

Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022 und 13.5b Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzfläche E4 Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022, sind verbindlich einzuhalten.

17. Die Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sind spätestens in der Pflanzperiode nach Nutzungsbeginn abzuschließen, Pflanzungen fachgerecht heranzuziehen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Ausfälle sind entsprechend zu ersetzen.

18. Die Kompensationsflächen sind für die Dauer von 25 Jahren entsprechend den Vorgaben zu unterhalten.

19. Für die Gesamtmaßnahme, insbesondere Gehölzbeseitigungen, Baufeldfreimachung, Baumaßnahmen sowie landschaftspflegerische und artenschutzfachliche Maßnahmen, ist während der gesamten Zeit der Baudurchführung sowie der Durchführung von Artenschutzmaßnahmen durch eine ökologische Baubegleitung vor Ort eine möglichst schonende Ausführung der Baumaßnahmen, eine wirksame Konfliktvermeidung sowie die Einhaltung der ökologischen Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen sowie sicherzustellen, dass die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zum Artenschutz während der Baumaßnahme eingehalten werden. Die ökologische Baubegleitung muss selbst oder unterstützt durch Tierexperten die erforderlichen Fachkenntnisse, insbesondere im Bereich des Artenschutzes, aufweisen. Soweit es um die Verhinderung von Umweltstraftaten oder die Verhinderung oder Beseitigung von akuten Umweltschäden geht, hat die ökologische Baubegleitung unmittelbare Weisungsbefugnis gegenüber den Bauleitern der bauausführenden Firmen. In allen übrigen Fällen berichtet die ökologische Baubegleitung unmittelbar an die Bauleitung.

Mit der Baumaßnahme darf erst begonnen werden, sobald der Zweckverband Hafen Straubing-Sand die mit der ökologischen Baubegleitung beauftragte Person bzw. die beauftragten Personen der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Straubing-Bogen benannt hat. Die Benennung hat nach Möglichkeit mindestens zwei Wochen vor Baubeginn zu erfolgen.

Die ökologische Baubegleitung hat der unteren Naturschutzbehörde die Erfüllung der Festsetzungen und Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung spätestens 8 Wochen nach Abschluss der Maßnahmen in einem Bericht darzulegen.

20. Die Nebenbestimmung III.6.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird dahingehend berichtigt, dass im Satz 2 zwischen den Worten „Änderung“ und „wiederkehrend“ ein Komma eingefügt wird.

21. In der Nebenbestimmung III.6.9 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 werden im ersten Satz die Worte „2 mal 7“ gestrichen und durch „9“ ersetzt.

22. Der Waschplatz darf nur für das Waschen der beiden im Terminal eingesetzten Reachstacker genutzt werden.

23. Die Zugangstür im Verlauf des Rettungsweges des Pfortnergebäudes muss abweichend zur planfestgestellten Unterlage 7.1a, Bauzeichnung Pfortengebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitte Tektur a M 1: 100 als Drehflügeltür, die in Fluchtrichtung nach außen aufschlägt, ausgeführt werden.

24. Für die Arbeitsplätze im Bereich des Regenklärbeckens sind im Rahmen der Ausführungsplanung die Gefährdungen durch Absturz zu ermitteln und zu beurteilen und die erforderlichen Maßnahmen, etwa das Anbringen einer Absturzsicherung, umzusetzen.

25. Die Nebenbestimmung III.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses wird um folgenden Satz 2 ergänzt: Alternativ können Toiletten für die betriebsfremden LKW-Fahrerinnen und –fahrer in mobilen Containeranlagen, die während der Betriebszeiten des Terminals für diesen Personenkreis zugänglich sind, in unmittelbarer Nähe des Pfortnergebäudes untergebracht werden.

26. Im Übrigen gelten die im Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 unter III. und V. verfügbaren Regelungen und Nebenbestimmungen unverändert weiter.

Des Weiteren erlässt die Regierung von Oberbayern folgenden **Bescheid**:

27. Die bis 22.08.2038 befristete wasserrechtliche Erlaubnis nach § 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 vom 22.08.2018 wird wie in den folgenden Ziffern beschrieben geändert.

28. Für die wasserrechtliche Erlaubnis sind nunmehr die unter 2. aufgeführten planfestgestellten Unterlagen maßgeblich.

29. Die wasserrechtliche Erlaubnis erstreckt sich nunmehr auf folgende Tatbestände:

- Errichtung eines Regenrückhaltebeckens mit Volumen 1.200 m³, das nicht unterschritten werden darf**
- Einleitung in den Lohgraben über eine Regenwasserbehandlungsanlage in Form eines Regenklärbeckens mit Volumen 80 m³, das nicht unterschritten werden darf, hiervon Speichervolumen 34 m³, Schlammfangraum 16 m³, Ölspeichervolumen 20 m³ und Rückhaltevolumen wassergefährdende Stoffe 10 m³**
- Maximaler Drosselabfluss 26 l/s ins Gewässer über ein geregeltes Drosselorgan in Form eines Wirbeldrosselbauwerks für eine undurchlässige Fläche von 2,94 ha, die nicht überschritten werden darf**
- Errichtung einer Sickersmulde mit Versickerung durch 20 cm Oberbodenpassage, drei Einleitstellen und Volumen 113,1 m³, das nicht unterschritten werden darf, mit zwei vorgelagerten Sedimentationsanlagen, Firma 3A-Wassertechnik, Typ 3A-sedcol SED 80-25 oder gleichwertig vor den Einleitstellen 2 und 3 zur Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser ins Grundwasser aus den Bereichen der Zufahrtsflächen, LKW-Wartebereich sowie der Dachflächen der Pforte für eine undurchlässig befestigte Fläche von 0,271 ha, die nicht überschritten werden darf**

30. Die Erlaubnis wird nunmehr befristet bis zum 22.02.2042.

31. Die Sedimentationsanlagen sind nach den Vorgaben des Herstellers einzubauen und zu warten.

32. Im Übrigen gelten die zur wasserrechtlichen Erlaubnis vom 22.08.2018 unter IV. und V. verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen unverändert weiter.

Des Weiteren trifft die Regierung von Oberbayern folgende **Kostenentscheidung**:

33. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens und der Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis zu tragen. Für diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss und den Bescheid über die Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis werden keine Gebühren erhoben. Die Höhe der Auslagen wird auf 2,76 € festgesetzt.

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 18 AEG i. V. m. § 76 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und § 23 Abs. 1 Nr. 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 und Zustimmungen entbehrlich gem. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis, § 19 Abs. 1 WHG, für die jedoch ebenfalls die Planfeststellungsbehörde zuständig ist.

B. Verfahren

1. Der Zweckverband Hafen Straubing-Sand, im Folgenden Antragsteller genannt, beantragte bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 04.08.2022, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 05.08.2022, den mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 festgestellten Plan über den Neubau eines Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene im Hafen Straubing-Sand sowie die diesbezüglich erteilte wasserrechtliche Erlaubnis zu ändern. Gegenstand des Änderungsantrags sind insbesondere folgende Änderungen:

- Wegfall des vierten Umschlaggleises
- Geringfügige Verlängerung der Gleislängen
- flüssigkeitsdichte Abdichtung bei Terminal Gleis 2 und Gleis 3
- Trassierung für den zweiten Gleisanschluss einer späteren Südanbindung
- Wegfall der Portalkrananlage, stattdessen ausschließliche Bedienung mit Reachstackern
- Änderung des Querschnitts der Terminalfläche
- Neue Ausfahrt des Terminals über den Sander Donauweg
- Änderungen im Zufahrtsbereich mit Wegfall der Betankungsfläche
- Anordnung der Betankungs- und Waschfläche nördlich des Terminals

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Änderungsantrag als Träger öffentlicher Belange die Stadt Straubing, die Gemeinde Aiterhofen, das Landratsamt Straubing-Bogen, die Regierung von Niederbayern, das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf und die wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH an und beteiligte hausintern ihre Landeseisenbahnaufsicht Südbayern.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Stadt Straubing vom 05.09. bis 04.10.2022 und in der Gemeinde Aiterhofen vom 07.09. bis 06.10.2022 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

4. Zur Ergänzung des Konzepts der Entwässerung und der landschaftspflegerischen Begleitplanung reichte der Antragsteller mit Schreiben vom 21.12.2022, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 27.12.2022, eine Tekturplanung ein. Diese Tekturunterlagen, aus denen sich keine zusätzliche Betroffenheit privater Dritter ergab, wurden von der Regierung von Oberbayern wiederum an die jeweils betroffenen Träger öffentlicher Belange mit der Möglichkeit zur ergänzenden Stellungnahme weitergereicht. Ergänzende Stellungnahmen dieser Träger öffentlicher Belange sowie ein Gutachten des Wasserwirtschaftsamts als amtlicher Sachverständiger gingen hierzu ein.

5. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen wurde nach § 18a Nr. 1 AEG verzichtet.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 hat die Regierung von Oberbayern am 27.07.2018 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Im Hinblick auf umweltrelevante Belange sehen die nunmehr geänderten Pläne keine wesentlichen Verschlechterungen gegenüber dem bisherigen Genehmigungsstand vor. Insbesondere findet keine wesentliche Erhöhung der Versiegelung von Bodenflächen statt.

Erhebliche Einwirkungen der Inhalte des Änderungsantrags vom 04.08.2022 in der Fassung der Tektur vom 21.12.2022 auf umweltrelevante Gesichtspunkte liegen insgesamt gesehen nicht vor, so dass ihre umweltrelevanten Auswirkungen der Feststellung der geänderten Planunterlagen nicht entgegenstehen. Auf die Bekanntmachung vom 27.07.2018 und die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 wird im Übrigen Bezug genommen.

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Die geringfügigen Umplanungen haben keine nennenswerten Auswirkungen auf die Planrechtfertigung des Gesamtvorhabens. Der Antragsteller ist bestrebt, die Errichtung des neuen KV-Terminals nach dem gegenwärtig aktuellen Stand der Technik auszulegen. Es sollen logistische Ablaufstrukturen des Containerumschlags geschaffen werden, die den Standort Hafen Straubing-Sand auch für die Zukunft für alle Beteiligten leistungsfähig, nachhaltig und attraktiv machen. Deshalb wurde die Anlage optimiert und an aktuelle Randbedingungen, wie den Erwerb zusätzlicher Grundstücksflächen, angepasst. Insbesondere die Anpassung der Zufahrten und Abfahrten mit dem Effekt, dass Grundstücksflächen westlich des Terminals besser als wirtschaftliche Einheiten genutzt werden können, das neue Bedienungskonzept ohne Portalkran und mit nur drei Gleisen und die Anpassung der Planung für eine mögliche künftige Südanbindung des Terminals erscheinen nachvollziehbar und vorteilhafter gegenüber der bisherigen Planung.

E. Planungsgrundsätze – Abwägung

1. Allgemeines

Die im Änderungsantrag vom 04.08.2022, teilweise geändert durch Unterlagen vom 21.12.2022, enthaltenen wesentlichen Änderungen sind, wie oben unter B.1. beschrieben, insbesondere folgende:

Für den Containerumschlag wird das ankommende Gleis im Norden der Terminalanlage nunmehr auf drei statt wie bisher vorgesehen auf vier Gleise aufgeteilt und im Süden der Anlage wie bisher vorgesehen wieder auf ein Gleis zusammengeführt. Zwei Gleise dienen hierbei dem Abstellen von Zügen, das dritte Gleis der Umfahrung mit der Lok. In der Tekturplanung wurde, wie aus der planfestgestellten Unterlage 1b, Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen Stand 12/2022, auf Seite 28 unter 5.2 hervorgeht, vom Antragsteller auf eine Portalkrananlage einschließlich der Schienenanlage aus betriebswirtschaftlicher Sicht verzichtet, so dass diese nicht mehr Bestandteil der Planfeststellung ist. Die Verladung erfolgt nunmehr ausschließlich mit Reachstackern. Der vorliegende Terminalquerschnitt ist aber dennoch für eine nachträgliche Installation einer solchen Krananlage ausgelegt. Der Wechsel zum Reachstacker wurde im Bedienkonzept schlüssig vorgetragen. Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Installation einer Krananlage nicht mehr gestattet. Für den nachträglichen Einbau einer Portalkrananlage müsste gegebenenfalls vom Antragsteller ein neuer Antrag auf Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses gestellt werden, der von der Planfeststellungsbehörde nochmals gesondert geprüft und beurteilt werden müsste.

Infolge dieser Änderungen ändert sich auch der Querschnitt der Terminalfläche. Von Westen nach Osten ist nunmehr geplant, eine 8,95 m breite Abstellfläche für die Container zu errichten, gefolgt von einem 1,25 m breiten Sicherheitsstreifen, einer 6,50 m breiten Lade- und Fahrspur für LKWs, einer 16,50 m breiten Bewegungsfläche für die Reachstacker, einem 9,70 m breiten Umschlagbereich Gleis 3 und 2 im Schotterbett mit Sicherheitsräumen, von denen 9,20 m flüssigkeitsdicht abgedichtet sind, um auch den Umschlag wassergefährdender Stoffe zu ermöglichen, und am östlichen Rand 5,25 m Durchfahrtsgleis 1 mit Sicherheitsräumen. Containerabstellfläche, LKW-Bereich und Bewegungsfläche der Reachstacker werden mit Fahrflächenbeton befestigt. Die östliche Abgrenzung der Bewegungsfläche zum Gleis erfolgt mit Aufkantung mittels eines Betonbordes. Ab hier erfolgt dann die Abdichtung durch 9 in einer Reihe von Norden nach Süden verlaufende Auffangwannen der beiden Umschlaggleise 3 und 2 mit einem Rückhaltevolumen von insgesamt 559 m³ für den Umschlag mit wassergefährdenden Gütern. Die Gleise liegen auf einem mindestens 30 cm starken Schotterbett.

Die Gleise werden geringfügig um rund 60 m nach Süden verlängert und enden nunmehr statt wie bisher bei Bau-km 1+014,736 bei Bau-km 1+076,588. Nach den Untersuchungen des Antragstellers ist diese Dimensionierung betriebswirtschaftlich ausreichend.

Das eigentliche Bauvorhaben wird im Vergleich zur bisherigen Planung geringfügig angehoben.. Die Schienenoberkanten im Bereich des Bahnübergangs über den Sander Donauweg, der nach neuer Planung bei Bau-km 0+229,130 liegt, sind auf Höhe von 318,90 m über NN vorgesehen. Die Schienenoberkanten im Terminalbereich liegen einheitlich auf 318,80 m über NN. Das Material für die Geländeauffüllung besteht neben dem im Hafengebiet abgelagerten ursprünglichen Hafenaushub aus Material, das im Rahmen der Hafenertüchtigung 2022/2023 aus dem Hafenbecken entnommen wird.

Im Zuge der weiteren Entwicklung des Terminals kann durch zwischenzeitlich durchgeführte Grundstückskäufe des Antragstellers ein Ringverkehr eingerichtet und das Terminal zusätzlich südlich an das Streckennetz Straubing-Bogen angebunden werden. Gemäß einer vom Antrag-

steller in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019 ist dies auch technisch möglich. Eine mögliche künftige Südanbindung selbst ist nicht Gegenstand der vorliegend genehmigten Planänderung, aber aufgrund der nunmehr gewählten Lage der Gleisanlage technisch mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar.

Die Ausfahrt des Terminals im Norden erfolgt nunmehr durch eine Anbindung an den vorhandenen Sander Donauweg. Die vom KV-Terminal kommenden Fahrzeuge sollen aufgrund der vorgesehenen vorgeschriebenen Fahrtrichtung auf diesen nur Richtung Westen abfahren und den Bahnübergang nicht kreuzen dürfen. Vom Sander Donauweg erfolgt die Weiterführung des Verkehrs über die Straße Haid und von dort zum Europaring in Straubing. Die diesbezügliche Planänderung ermöglicht einen sparsameren Umgang mit Verkehrsflächen, da vermehrt bereits vorhandene Verkehrsflächen genutzt werden, und ist dahingehend schlüssig und nachvollziehbar.

Im Zufahrtsbereich im Südwesten fällt die Betankungsfläche weg. Vor der Pfortenzufahrt werden mindestens 6 Wartepplätze für Lastkraftfahrzeuge bereitgestellt. An die Pforte nördlich angrenzend befinden sich 10 PKW-Stellplätze, vorrangig für die Mitarbeiter der Anlage. Der Wendehammer vor der Pforte dient als Wendemöglichkeit für fremde oder falscheinfahrende Fahrzeuge. Die Einfahrt erfolgt über ein OCR-Gate mit Kamera an der Pforte und einer Tor- und Schrankenanlage mit Weiterleitung auf die markierte Lade- und Fahrspur des Terminals.

Beide äußeren Straßenanbindungen – Zu- und Ausfahrt – werden 6,50 m breit ausgebildet. Im Zufahrtsbereich erstreckt sich ein 1,75 m breiter bepflanzter Grünstreifen entlang der nördlichen Grenze. Die innere Durchgrünung erfolgt über eine große Fläche zwischen den PKW-Stellplätzen und dem KV-Terminal. Dieser Bereich erfüllt gleichzeitig auch die Funktion der Niederschlagswasserableitung aus dem Straßenbereich in den Untergrund durch dezentrale Versickerung. Ein Gehwegbereich im Zufahrtsbereich ist lediglich durch Markierungen und Randeinfassungen optisch getrennt. Im Ausfahrtsbereich ist kein Geh- oder Radweg vorgesehen.

Die Betankungsfläche für die Reachstacker ist nunmehr direkt nördlich an das Terminal angrenzend vorgesehen und dient auch als Waschplatz für diese. Die Betankung und Waschmöglichkeit erfolgt auf einer abgedichteten Fläche mit Anschluss über eine Abscheideanlage an den weiterführenden Schmutzwasserkanal. Der zur Aufstellung geplante Tank hat nunmehr eine im Vergleich zur ursprünglichen Planung erhöhte Kapazität von 10.000 l. Bei einem stündlichen Verbrauch von etwa 18 l Kraftstoff genügt der Tankinhalt der Versorgung eines Fahrzeuges über 500 bis 600 Betriebsstunden. Die Rückhaltung für Dieselmotoren erfolgt über die Rückhaltung im Entwässerungssystem und der Abscheideranlage. Die Ableitung von der Abscheideranlage erfolgt über einen neu zu errichtenden Schmutzwasserkanal mit Freispiegelleitung im Bereich der Ausfahrt in Richtung des vorhandenen Kreisverkehrs Haid. Die Betankungsanlage wird nur von ausgewiesenem Personal des Antragstellers betrieben; die Abgabeeinrichtung kann über einen Not-Aus-Taster abgeschaltet werden.

Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers vorrangig aus der Anlage des im Osten der Anlage gelegenen Durchfahrtsgleises 1, welches keine Abdichtung besitzt, erfolgt in das angrenzende Gelände sowie in einen zu errichtenden östlich verlaufenden Bahnseitengraben; eine gesammelte Ableitung und Anbindung an ein Muldensystem ist nicht geplant. Zur Versickerung in den Untergrund wird eine 10 cm dicke belebte Oberbodenzone hergestellt. Die Terminalfläche sowie die undurchlässige Befestigung im Gleisbett der Umschlaggleise 3 und 2 werden in die Entwässerungseinrichtungen zusammengefasst.

Die Fläche der Lade- und Fahrspur für Lastkraftfahrzeuge sowie die Abstellfläche für Container entwässert in eine Längsrinne entlang der westlichen Bordsteinkante. Die Ableitung des Oberflächenwassers der Bewegungsfläche Reachstacker erfolgt über eine Längsrinne entlang der östli-

chen Bordsteinkante. Beide Kanalstränge werden bei Bau-km 0+860,00 zusammengeführt und in Richtung Trennbauwerk weitergeleitet.

2. Eingriffe in fremdes Grundeigentum

Durch die Tekturplanung werden keine zusätzlichen Grundbetroffenheiten Dritter ausgelöst. Alle betroffenen Grundstücke sind bereits in das Eigentum des Antragstellers übergegangen.

3. Bauplanungsrecht

Das Vorhaben stimmt auch in seiner geänderten Form im Wesentlichen mit den Festsetzungen des Bebauungs- und Grünordnungsplanes „Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand“ überein. Abweichungen ergeben sich bei der geänderten Straßenführung für die Zu- und Ausfahrt zum bzw. vom Terminal. Eine Anpassung der Bauleitplanung der Gemeinde Aiterhofen ist jedoch für diese Straßen für den gesamten Bereich innerhalb der Planfeststellungsgrenzen gemäß planfestgestellter Unterlage 3a, Lageplan mit Planungsumgriff, Kataster und vorhandenen Anlagen, Tektur a M 1: 1.000, nicht erforderlich, da es sich um notwendige Zuwegungen für das KV-Terminal handelt, die insoweit Bestandteil der planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlage werden und damit der gemeindlichen Planungshoheit entzogen sind.

4. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Bauausführung; Baudurchführung

Die Änderung der Planunterlagen ist aus eisenbahntechnischer Sicht schlüssig, vollständig und nachvollziehbar.

Um während der Bauphase eine bessere Abstimmung mit dem bestehenden Eisenbahnbetrieb im Hafen Straubing zu erreichen und diesbezügliche Gefahren auszuschließen sowie den Betriebsablauf der in Betrieb befindlichen Anschlussbahn nicht mehr als nötig zu stören, wird die Nebenbestimmung 5. aufgenommen, nach der insbesondere sämtliche Gleisbauarbeiten, die den Anschluss an die bestehende Eisenbahninfrastruktur des Hafens Straubing betreffen, mit dem Eisenbahnbetriebsleiter des Hafens Straubing vorab im Detail abzustimmen sind. Die Auflagen des Eisenbahnbetriebsleiters sind hierbei einzuhalten. Zur Sicherstellung eines gefahrlosen Betriebs nach Ende der Bauphase wird zusätzlich die Nebenbestimmung 6. angeordnet. Hinsichtlich der geänderten Planung des Bahnübergangs des Sander Donauwegs wird die Nebenbestimmung 7. angeordnet.

5. Naturschutz, Artenschutz

Insbesondere hinsichtlich des geschützten Landschaftsbestandteils „Dünenrest mit Silbergrasbestand“ und gesetzlich geschützter Biotop ist nach der Fachstellenanhörung plausibel, dass mit den nunmehr vorgesehenen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung keine Beeinträchtigungen geschützter Landschaftsbestandteile und Biotop zu erwarten sind.

Als Kompensationserfordernis wurde nunmehr laut landschaftspflegerischem Begleitplan Textteil Tektur a Stand 12/2022, planfestgestellte Unterlage 13.1b, eine Fläche von 10.914 m² ermittelt.

Diese werden nach den nunmehr planfestgestellten Unterlagen wie folgt kompensiert:

Der Verlust von 10 Einzelbäumen im Zuge der Maßnahme wird gleichartig durch Ersatzpflanzung von 10 Bäumen am Sander Donauweg ausgeglichen.

Eine ackerbaulich genutzte Teilfläche des Grundstücks Flur-Nr. 3141/5 der Gmkg. Amselring von

4.930 m² wird zu einer Feuchtwiese entwickelt, wovon 4.460 m² hiervon als Ökokontofläche ausgewiesen ist. Diese Maßnahme wurde im Jahr 2014 bereits durchgeführt.

Zudem wird auf dem Grundstück mit der Flur-Nr. 959 der Gmkg. Amselfing, welches sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Grundstücks Fl.-Nr. 3141/5 befindet, eine Teilfläche von 3.192 m² vom Intensivgrünland zur artenreichen seggen- oder binsenreichen Feucht- und Nasswiese sowie eine weitere Teilfläche von 909 m² zu artenreichen Säumen und Staudenfluren aufgewertet.

Außerdem wird auf dem Grundstück mit der Flur-Nr. 1029 der Gmkg. Amselfing, welches sich am nordöstlichen Rand der Terminalfläche nördlich des geplanten Regenrückhaltebeckens befindet, eine Teilfläche von 1.785 m² von Intensivgrünland sowie eine weitere Teilfläche von 530 m² brachgefallenem Intensivgrünland zu Sandmagerrasen aufgewertet.

Wie in Nebenbestimmung 16. dieses Beschlusses zur Klarstellung nochmals festgesetzt wird, sind die Festsetzungen und Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, planfestgestellte Unterlagen 13.1b Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil Tektur a Stand 12/2022, 13.2b Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Maßnahmenplan Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022 und 13.5b Landschaftspflegerischer Begleitplan Ersatzfläche E4 Tektur a M 1: 1.000 Stand 12/2022 vom Antragsteller verbindlich einzuhalten. Zur Sicherstellung der Einhaltung natur- und artenschutzrechtlicher Vorschriften werden weiterhin die Nebenbestimmungen 17. Bis 19. festgesetzt.

Das Vorhaben stimmt auch in seiner geänderten Form im Wesentlichen mit den Festsetzungen des Bebauungs- und Grünordnungsplanes „Industriegebiet mit Donauhafen Straubing-Sand“ überein. Abweichungen vom Grünordnungsplan ergeben sich im Rahmen der Eingrünung des Terminals. Eine Anpassung der Grünordnungsplanung der Gemeinde Aiterhofen ist jedoch für diese Bereiche, die aus naturschutzrechtlicher und landschaftspflegerischer Sicht notwendige Folgemaßnahmen des Baus des Terminals darstellen, nicht erforderlich, da sie insoweit Bestandteil der planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlage werden und damit der gemeindlichen Planungshoheit entzogen sind.

6. Immissionsschutz

a. Schutz vor Schalleinwirkungen aus dem Betrieb des Umschlagterminals

Wie sich der neu planfestgestellten Unterlage 14a, Lärmschutzgutachten Tektur a vom 24.03.2022, entnehmen lässt, werden auch bei den in der Tektur enthaltenen Änderung der Planung die schalltechnischen Vorgaben und einschlägigen Richtwerte weiterhin eingehalten.

Vorsorglich wird die Nebenbestimmung 11. eingefügt, um nochmals verbindlich festzusetzen, wie bereits in der Antragsunterlage 10a, Bedienungskonzept Terminal Tektur a, vorgesehen wird, dass der Betrieb des KV-Terminals nur werktags in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr zulässig ist.

Unter 12. kann die Nebenbestimmung III.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 insoweit gestrichen werden, als sie Immissionsrichtwertanteile für das Flurstück 981 der Gemarkung Amselfing, Sander Donauweg 37, festsetzt, da dieses Gebäude vom Antragsteller mittlerweile erworben wurde und abgerissen wird.

Die Nebenbestimmung III.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 wird geändert, da das nunmehrige Betriebskonzept, wie sich aus der planfestgestellten Unterlage 1b, Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen Stand 12/2022, auf Seite 28 unter 5.2 erkennen lässt, ausschließlich die Verwendung von Reachstackern vorsieht und durch das Lärmschutzgutachten Tektur a hinsichtlich seiner Lärmauswirkungen überprüft worden ist.

Einer Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen zum betrieblichen Schallschutz, die über den

Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 hinausgehen, bedarf es nicht.

Die Stadt Straubing hat in ihrer Stellungnahme zur Tekturplanung darauf hingewiesen, dass beim Betrieb des KV-Terminals an Werktagen zwischen 6 und 22 Uhr die geplante Zustellung der Züge laut der neu planfestgestellten Unterlage 14a, Lärmschutzgutachten Tektur a vom 24.03.2022, Ziffer 4 Seite 7 letzter Absatz, zwischen 6 und 9 Uhr und die Abholung zwischen 16 und 20 Uhr erfolgen soll. Laut Lärmschutzgutachten Ziffer 7.4 ist bei Vollauslastung mit 12 Zugfahrten zu rechnen - zu den 6 Güterzügen kommen 6 Leerfahrten des Triebzuges - Diesellok ohne Waggons zum oder vom Straubinger Bahnhof. Da der KV-Terminalbetrieb bereits um 6 Uhr beginnt, können Zugfahrten auch schon vor 6 Uhr durch Ittling stattfinden, was eine Mehrbelastung für die Anwohner in Ittling darstellt. Um zu verhindern, dass Fahrten durch Ittling in die Nachtzeit - 22 bis 6 Uhr - fallen, wurde vorgeschlagen, zusätzlich als Auflage aufzunehmen, dass der an- und abfahrende Gleisverkehr nur in der Zeit von 7 bis 20 Uhr zulässig ist.

Bereits die Befristung der Betriebszeiten des Terminals auf die Zeit von 6 bis 22 Uhr stellt aber für den optimalen, wirtschaftlichen Betrieb eines Umschlagterminals eine sehr große Einschränkung dar. Die Züge kommen vorwiegend aus Richtung Nordseehäfen. Auf der Fahrt von den Häfen kommt es, vor allem auch durch die Engpässe im Netz der Deutschen Bahn, immer wieder zu Verzögerungen und Verspätungen. Deshalb ist am Zielbahnhof ein möglichst großes Zeitfenster für die Zustellung zu erhalten, um die notwendige Flexibilität zu haben. Im Extremfall müssten die Züge sonst von 20 bis 7 Uhr im Bahnhof Straubing bzw. Regensburg geparkt werden. Außerdem sind bei der Zustellung und Abholung der Containerzüge die im Bahnhof Straubing notwendigen Traktionswechsel zwischen Diesel und Strom zu beachten. Auch dieser Faktor schränkt die Flexibilität ein. Auf der Strecke zwischen Straubing und Bogen ist zudem durch den Schienenpersonennahverkehr ein sehr enges Zeitfenster für die Nutzung der Strecke durch den Güterverkehr gegeben. Eine Verkürzung der Zustellzeiten um drei Stunden würde den Wegfall von mindestens 6 Zustellfenstern bedeuten. Die Konsequenz eines unwirtschaftlichen Betriebes wäre eine massive Erhöhung der Umschlagsentgelte. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die Umschläge auf andere Terminals verlagert werden und damit die Existenz des Terminals gefährden könnte. Eine zusätzliche Nebenbestimmung dahingehend, dass der an- und abfahrende Gleisverkehr nur in der Zeit von 7 bis 20 Uhr zulässig wäre, wird daher nicht angeordnet.

b. Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall

Durch die Tekturplanung ergeben sich insoweit keine geänderten Anforderungen.

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

Auch insoweit ergeben sich durch die Tekturplanung keine geänderten Anforderungen.

7. Bodenschutz; Abfallrecht

Aus bodenschutzrechtlicher Sicht sind dem bisher geltenden Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 die Nebenbestimmungen 14. und 15. hinzuzufügen.

Das zur Auffüllung verwendete Nassbaggergut aus dem Hafenbecken wird im Rahmen der Baumaßnahme „Ertüchtigung Hafenbecken“ beprobt. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen im Rahmen der Unterhaltsbaggerung aus dem Jahr 2017 ist davon auszugehen, dass es sich dabei um Z0-Material handelt.

Die Menge der Auffüllungen mit Erdmaterial ergibt sich aus der derzeitigen Geländeoberkante und dem notwendigen Niveau für die Terminaloberfläche.

Das Baufeld und die Höhenkote der Anlage hat sich gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 nicht geändert.

Bei den überplanten Flächen handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen. Von einer Altlastenbelastung ist nicht auszugehen. Dies haben auch die angrenzenden Bauvorhaben von Kühne + Nagel sowie Amazon bestätigt. Eine generelle Vorabuntersuchung des anstehenden Erdreichs bei Aushubarbeiten wird deshalb als nicht notwendig erachtet. Eine aktuelle Altlastenauskunft des Landratsamtes Straubing-Bogen für die Flurnummern 976, 1029, 1032/4, 1034/1, 1072 und 1072/6 der Gmkg. Amselfing hat ergeben, dass für diese Grundstücke zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Eintragungen im Altlastenkataster vorhanden sind.

Das Baufeld hat sich gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 nicht wesentlich geändert.

8. Wasserrecht

Das Grundwasser steht im Mittel bei etwa 315,25 m über NN an und damit im Süden etwa 1,25 m und im Norden etwa 2,85 m unter Gelände. Damit liegt das Grundwasser etwa 3,50 m unterhalb der Terminalfläche. Die Hauptfließrichtung des Grundwassers ist von Süd nach Nord in Richtung Donau gerichtet, wobei durch die als Riegel eingebaute Hafenspundwand der Strom im Bereich der Spundwand nach Nordost abgelenkt wird.

Auf Grund der örtlichen Grundwasserverhältnisse könnten im Bereich von Bauwerken mit Tiefgründung Grundwasserhaltungen erforderlich werden. Für eine Bauwasserhaltung wäre eine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen. Eine wasserrechtliche Erlaubnis könnte darüber hinaus auch für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser etwa bei Bohrpfehlen, Fundamenten oder Baugrubensicherungen, beispielsweise Spundwänden, erforderlich werden. Nach aktuellem Planungsstand des Antragstellers sind solche Maßnahmen jedoch nicht notwendig. Der Planungsbereich liegt überwiegend im Überschwemmungsgebiet der Donau sowie in der Hochwassergefahrenfläche für ein extremes Hochwasserereignis (HQExtrem).

Die Lage der Ausgleichsfläche auf Flur-Nr. 1341/5 der Gmkg. Amselfing hat sich gegenüber dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 nicht geändert. Die zusätzliche Ausgleichsfläche auf Flur-Nr. 959 der Gmkg. Amselfing liegt in unmittelbarer Nähe dieser Fläche und wurde bisher landwirtschaftlich bewirtschaftet. Konflikte mit dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet sind nicht zu erkennen.

Das eigentliche Bauvorhaben wird laut der neu planfestgestellten Unterlage 1b, Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen Stand 12/2022, Ziffer 6.1 nunmehr über das hundertjährige Hochwasser (HW100), welches im Vorhabensgebiet bei 318,65 m über NN liegt, angehoben. Die Schienenoberkanten im Bereich des Bahnübergangs über den Sander Donauweg, der nach neuer Planung bei Bau-km 0+229,130 liegt, sind auf Höhe von 318,90 m über NN vorgesehen. Die Schienenoberkanten im Terminalbereich liegen einheitlich auf 318,80 m über NN. Sie befinden sich somit nur noch im Hochwasserrisikogebiet nach § 78b Abs. 1 WHG. Es wird empfohlen, bauliche Anlagen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisiko angepassten Bauweise zu errichten, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist, wobei zu beachten ist, dass das HQExtrem, welches 1 m über dem HW100 liegt, sich im Vorhabensgebiet in Höhe von 319,65 m über NN befindet. Bei den Anforderungen an die Bauweise sollen auch die Lage des betroffenen Grundstücks und die Höhe des möglichen Schadens angemessen berücksichtigt werden.

In der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Niederbayern wurde für den Abschnitt Straubing – Vilshofen das Hochwasserschutzkonzept an der Donau geprüft und gewürdigt. Hier-nach soll auch der Polder Sand/Entau zukünftig vor einem HW100 geschützt werden. Um für den Polder Sand/Entau diesen Schutz vor dem HW100 zu erreichen, sind noch abschließende Hochwasserschutzmaßnahmen erforderlich, die Bestandteil des Donauausbaus zwischen Straubing und Deggendorf sind. Wie bei allen anderen Bereichen im Hafen Straubing-Sand ist eine entsprechende Auffüllung des Geländes erforderlich.

Auch nach der Fertigstellung der Hochwasserschutzanlagen wird kein absoluter Schutz vor Hochwasser bestehen, denn diese bieten keinen planmäßigen Schutz vor einem HQextrem. Da es sich bei einem solchen jedoch um ein extrem seltenes Ereignis handelt, stellt dies kein Hindernis für die Genehmigung der vorliegenden Planänderung, die im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 in Bezug auf die Hochwasserproblematik eine Verbesserung mit sich bringt, dar.

Die Bundesrepublik Deutschland, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, und der Freistaat Bayern, Wasserwirtschaftsverwaltung, gemeinsam vertreten durch die WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH, vormals RMD Wasserstraßen GmbH, planen den Ausbau der Donau sowie die Verbesserung des Hochwasserschutzes zwischen Straubing und Vilshofen. Das Gesamtvorhaben wird in zwei Teilabschnitten planfestgestellt. Der Teilabschnitt 1 umfasst den Bereich von Straubing bis Deggendorf. Der Ausbau der Donau und die Hochwasserschutzmaßnahmen in diesem Teilabschnitt sind mit Planfeststellungsbeschluss der GDWS vom 20.12.2019, Az. 3600P - 143.3-Do/89 bestandskräftig planfestgestellt. Der Hafen Straubing Sand liegt innerhalb der Planfeststellungsgrenzen im Polder Sand/Entau. Das hier gegenständliche Vorhaben des Antragstellers befindet sich in unmittelbarer Nähe zu dem planfestgestellten Ausbau des bestehenden Hochwasserschutzdeiches Sand. Der Deich Sand erstreckt sich vom Anschluss an die Hochterrasse des Hafengeländes Straubing-Sand bei Donau-km 2312,3 bis zum Anschluss an den vorhandenen Eisenbahndamm Bahnlinie von Straubing nach Bogen bei Donau-km 2311,27.

Erhebliche erstmalige oder stärkere Planungskonflikte und Betroffenheiten der Vorhaben Donauausbau und Verbesserung des Hochwasserschutzes entstehen durch die vorliegende Tektur nicht. Die technische Planung zum Ausbau des Deiches Sand wird von dem Vorhaben und der Tektur nicht berührt. Die Erhöhung der Gleisanlage auf das Niveau von ca. 318,90 m über NN ist insoweit unbedenklich. Der schon zum Zeitpunkt der Planfeststellung des Umschlagterminals vorhandene Konflikt zwischen der Trassierung der Gleisanlage des Terminals und der zwischenzeitlich planfestgestellten Baustraße auf Flur-Nr. 1043 und Baustelleneinrichtungsfläche auf Flur-Nr. 1034 der Gmkg. Amselring für die Hochwasserschutzmaßnahmen besteht jedoch weiterhin. Die Gleisanlage kreuzt die für die Durchführung der Hochwasserschutzmaßnahmen erforderliche Baustraße. Sowohl während des Baus als auch nach Fertigstellung der Gleisanlagen und des Umschlagterminals muss die uneingeschränkte Nutzbarkeit einer Baustraße und Erreichbarkeit der Baustelleneinrichtungsfläche sichergestellt sein.

Eine Zufahrt über den bisherigen Feldweg, Flur-Nr. 1028, wird nach Beginn der Bauarbeiten für das Containerterminal voraussichtlich nicht mehr möglich sein.

Die Zufahrt zur Baustelle der Hochwasserschutzmaßnahme kann auch nicht alternativ über die Straße Haid erfolgen. Die Nutzung dieser Straße als Baustraße ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für den Donauausbau und die Verbesserung des Hochwasserschutzes im Teilabschnitt 1 vom 20.12.2019 und kann daher voraussichtlich nicht ohne Beantragung einer Planänderung bei der GDWS als Baustraße genutzt werden. Zudem befindet sich die Zufahrtsstraße im Bereich der vom Antragsteller geplanten Geländeauffüllung, die im Zuge der Errichtung

des neuen Umschlagterminals entstehen soll. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann die Zufahrtsstraße nur bis zum Baubeginn des Umschlagterminals, voraussichtlich 2023, genutzt werden. Für die ab Mitte 2026 projektierte Verwirklichung der Hochwasserschutzmaßnahmen ab Mitte 2026 stellt die Straße Haid daher keine geeignete Baustellenzufahrt dar.

Auch ein Zufahrtsweg über das neue Baugebiet Sand-Ost, welches im Eigentum des Antragstellers steht, ist nicht als Baustraße für die Hochwasserschutzmaßnahmen geeignet. Zum einen ist auch dieser Weg nicht planfestgestellt. Hinzu kommt, dass die Wegeführung außerhalb des Gewerbegebiets durch die Ortschaft Sand – Wohngebiet - und über Gemeindewege verlaufen sowie die Bahnstrecke Straubing-Bogen kreuzen würde. Da diese öffentlichen Straßen nicht für den Schwerlastverkehr geeignet sind, wurde diese Zufahrt als Baustraße bereits im Rahmen des den Hochwasserschutz betreffenden Planfeststellungsverfahrens abgelehnt.

Die Zufahrt zur Baustelle kann allerdings alternativ über den Sander Donauweg erfolgen. Diese Straße wird im Rahmen der Baumaßnahme für das kombinierte Verkehrsterminal ausgebaut. Außerdem ist sie die Zufahrt für das Gewerbegebiet Sand-Ost, das ebenfalls im Eigentum des Antragstellers steht. Es ist deshalb davon auszugehen, dass eine Zufahrt zur Baustelle Hochwasserschutz gewährleistet ist. Sofern das verfahrensgegenständliche Umschlagterminal nicht gleichzeitig mit den planfestgestellten Hochwasserschutzmaßnahmen gebaut wird, kann der Sander Donauweg als Baustellenzufahrt zum auszubauenden Deich Sand genutzt werden. Nach Planung des Antragstellers soll das Umschlagterminal baldmöglichst in Betrieb gehen. Mit den Bauarbeiten für den Ausbau des Deiches Sand soll hingegen erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2026 begonnen werden. Bei Einhaltung der jeweiligen Terminplanungen ist ein Konflikt somit nicht zu erwarten. Sollte sich die Errichtung des Umschlagterminals jedoch zeitlich verzögern und würden die Baumaßnahmen zeitgleich stattfinden, muss der Antragsteller dafür Sorge tragen, dass eine geeignete Baustellenzufahrt zu der Hochwasserschutzmaßnahme vorhanden ist. Aus diesem Grund hat das Abstimmungsgebot der Nebenbestimmung III.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 nach wie vor Gültigkeit. Die Nebenbestimmung wird dahingehend aktualisiert, dass die RMD Wasserstraßen GmbH mittlerweile ihren Namen in WIGES Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH geändert hat.

Sofern die Fläche Flur-Nr. 1034 zeitweise nicht als Baustelleneinrichtungsfläche zur Verfügung steht, können auf unmittelbar angrenzenden Flächen, insbesondere Flurstück 976, 976/1, 981, entsprechende Ersatzflächen geschaffen werden. Um dies verbindlich festzusetzen, wird die Nebenbestimmung 10. verfügt.

Durch die Verlegung des bisherigen Regenklärbeckens am Hafenkai in Richtung Osten wird die Einleitung in die Donau nicht verändert. Die Verlegung des Regenklärbeckens hat sich gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 nicht geändert.

Für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen haben sich Änderungen im Bereich der Gleise ergeben. Die Anzahl der Gleise verringert sich auf drei – zwei Gleise zum Be- und Entladen und ein Umfahrgleis. Durch die Verlängerung des Umschlagbereichs werden 9 statt bisher 7 Wannen errichtet. Der Standort der Tankstelle verschiebt sich. Es wird statt einem bisher 5.000-Liter- ein 10.000-Liter-Lagerbehälter für Benzin vorgesehen. Die Gefährdungsstufe ändert sich dadurch nicht.

Das Terminal dient auch laut vorliegender Tekturplanung unverändert dem Umschlag von containergebundenen Gütern aller Art. Die vorgesehenen Umschlageinheiten - Container, Wechselbrücken und kranbare Auflieger - haben jeweils einen maximalen Inhalt von 32 m³ bzw. 28 t wassergefährdender Stoffe bis zur Wassergefährdungsklasse 3. Die Umschlageinheiten werden mit Reachstacker 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 Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (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, nach wie vor erfüllt.

Für den Containerumschlag wird das ankommende Gleis im Norden der Terminalanlage auf drei Gleise aufgeteilt und im Süden der Anlage wieder auf ein Gleis zusammengeführt. Zwei Gleise dienen hierbei dem Abstellen von Zügen, das dritte Gleis der Umfahrung mit der Lok. Die Gleisanlage ist grundsätzlich als Vignolschienengleis 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 9,20 m wird in 9 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 Wannens können vor der Einleitung in den Sammelkanal abgesciebert werden. Der Schieber am Leitungsende mit Schieber wurde in ein Trennbauwerk mit Ableitung in das Regenklärbecken und Not-Überlauf in das Regenrückhaltebecken umgeplant. 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 Asphaltdichtungsschicht bis mindestens HW 100 heraufgeführt und, soweit vorhanden, mittels Profilblech angeschlossen. Die in Gleisrichtung verbleibenden Wannensübergänge bleiben geringfügig unter dieser Kote. Im Havariefall mit gleichzeitig extremen Regenereignissen können so ggf. benachbarte Wannens zur Aufnahme belasteten Wassers herangezogen werden. Die einzelnen Wannens sind für ein 10-jähriges Regenereignis und die Aufnahme eines vollständigen Containerinhalts bemessen. Die Ablaufpunkte und Leitungen der einzelnen Wannens 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 befestigten Flächen erfolgt als Containeraufstellfläche, Betriebsklasse 3 bzw. als Fahrbahn mit Schwerverkehrsbelastung SV nach den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 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 Expositionsclassen 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 herzustellenden 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 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.

Direkt nördlich an das KV-Terminal angrenzend ist nunmehr eine Betankungsanlage mit Waschmöglichkeit für die mobilen Flurförderfahrzeuge geplant. 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 Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (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. Betreiber 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 10 m³ und die Wassergefährdungsklasse 2 für Dieseldieselkraftstoff ergeben die Gefährdungsstufe B. Die Anforderungen zum Lagern sind durch den zugelassenen doppelwandigen Lagerbehälter mit Leckanzeigegerät eingehalten. Die weiteren Anforderungen ergeben sich aus den Technischen Regeln wassergefährdender Stoffe (TRWS) 781, Tankstellen für Kraftfahrzeuge, herausgegeben von der DWA. Die Bodenbefestigung wird in Stahlbeton und entsprechender Verfüllung nach Anforderung ausgeführt. Das erforderliche Rückhaltevolumen ist nachgewiesen. Die Entwässerung erfolgt über Koaleszenzabscheider zur kommunalen Abwasseranlage. Die Bemessung ist mit dem Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

Der Waschplatz ist nur für die beiden Reachstacker vorgesehen. Bei einer Reinigung mittels Hochdruckreiniger ist mit etwa 600 l/h zu rechnen. Die Reinigungszeit eines Reachstackers beträgt etwa 30 Minuten. Somit ist bei einer täglichen Reinigung beider Reachstacker ein Volumen von 0,60 m³ pro Tag zu erwarten. Das zu erwartende Waschaufkommen beträgt somit weniger als 1,0 m³ pro Tag. Eine wasserrechtliche Erlaubnispflicht nach § 58 WHG für das Einleiten von

mineralöhlhaltigem Abwasser aus einem Waschplatz in einen öffentlichen Kanal besteht somit nicht. Vorsorglich wird diesbezüglich die Nebenbestimmung 22. festgesetzt.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, insbesondere eine Verunreinigung im Sinne des § 62 Abs. 1 WHG, sind bei Beachtung der bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 unter III.6.1 bis III.6.16 festgesetzten Nebenbestimmungen, die lediglich durch die Nebenbestimmungen 20. bis 22. dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses berichtigt bzw. aktualisiert werden, auch hinsichtlich des beabsichtigten möglichen Umschlags von wassergefährdenden Stoffen weiterhin nicht zu besorgen.

Auch eine wasserrechtliche Erlaubnis für die neu hinzugekommenen erlaubnispflichtigen Tatbestände kann nach Würdigung des Gutachtens des Wasserwirtschaftsamts, wie in den Bestimmungen 27. bis 32. näher ausgeführt, erteilt werden.

9. Denkmalschutz

Aus denkmalschutzrechtlicher Sicht sind, wie die Fachstellenanhörung zur Tektur ergeben hat, dem bisher geltenden Planfeststellungsbeschluss vom 22.08.2018 keine Nebenbestimmungen hinzuzufügen.

10. Brandschutz; Arbeitsschutz

Von Seiten des abwehrenden Brandschutzes bestehen, wie die Behördenbeteiligung im Verfahren ergeben hat, gegen die Tekturplanung keine Bedenken.

Hinsichtlich der in seiner Stellungnahme zum Verfahren vom Gewerbeaufsichtsamt der Regierung von Niederbayern aus Arbeitsschutzgründen erhobenen Forderung, die Zugangstür im Verlauf des Rettungsweges des Pfortnergebäudes als Drehflügeltür, die in Fluchrichtung nach außen aufschlägt, auszuführen, wird die Nebenbestimmung 23. festgesetzt.

Arbeitsplätze auf dem Betriebsgelände im Freien so herzurichten, dass sich die Beschäftigten bei jeder Witterung sicher bewegen können, ist bereits als Bestandteil der planfestgestellten Unterlage 1b, Erläuterungsbericht Zweck der Tektur 2022 und Erläuterungsbericht mit Anpassungen Stand 12/2022, unter 6.11 „Arbeitssicherheit“ auf Seite 56 verbindlicher Teil der vom Antragsteller erstellten Planung, ebenso, dass die Arbeits- und Verkehrswege im Freien so beleuchtet werden können müssen, dass die vorgegebenen Tätigkeiten gefahrlos ausgeführt werden können. Letzteres Ziel wird auch durch die Nebenbestimmung III.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 erreicht, welche nach wie vor in Kraft bleibt.

Im Hinblick auf die Arbeitsplätze im Bereich des Regenklärbeckens wird aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht die Nebenbestimmung 24. festgesetzt.

Hinsichtlich der Forderung, für die eingeplante Anzahl der Beschäftigten - hierbei ist auch die Anzahl der Beschäftigten, die Arbeiten im Freien verrichten, z. B. Kranfahrer, Fahrer Reach-Stacker, etc., zu berücksichtigen - die erforderlichen Sozialräume vorzusehen, insbesondere den Beschäftigten einen Pausenraum zur Verfügung zu stellen, für die Beschäftigten Umkleide- und Waschsowie Toilettenräume bereitzustellen und diese Umkleide-, Wasch- und Toilettenräume für Männer und Frauen getrennt einzurichten, ist die Planung gemäß planfestgestellter Unterlage 7.1a, Bauzeichnung Pfortengebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitte Tektur a M 1: 100, ausreichend. Bei der Ermittlung der Anzahl Toiletten sowie Pausen-, Wasch- und Umkleideräume wurde auch das Personal, das im Freien arbeitet, vom Antragsteller berücksichtigt. Entsprechend dem vorliegenden Betriebskonzept ist von einer maximalen Beschäftigungszahl von 15 Personen auszuge-

hen. Die Ausgestaltung des Umkleideraumes für Frauen erfolgt bei Bedarf. Hierfür steht im Frauen-WC ausreichende Fläche zur Verfügung.

Hinsichtlich des Hinweises, dass bei der Planung des Ersatzbaues für die Kranwerkstatt ebenfalls die Anforderungen der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) zu berücksichtigen und auch für die Beschäftigten dieses Betriebes die erforderlichen Sozialräume - Toiletten, Wasch-, Umkleide- und Pausenräume – vorzusehen sind, wird auf die Gründe unter E.9. auf Seite 31 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.08.2018 verwiesen. Ein solcher Ersatzneubau ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses und diesbezüglich können daher auch keine Nebenbestimmungen verfügt werden. Der Ersatzneubau für die Kranwerkstatt wurde nach Auskunft des Antragstellers bereits in einem eigenständigen Verfahren genehmigt und errichtet als Neubau Hafenmeisterei mit Kranwerkstatt und Schiffsmeldestelle und ist seit 2019 in Betrieb.

Hinsichtlich der Nutzung von Toilettenanlagen durch betriebsfremde LKW-Fahrerinnen und –fahrer wird die Nebenbestimmung 25. festgesetzt.

F. Gesamtergebnis

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen auch hinsichtlich der Anpassung der Planung die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens. Die Planänderungen sind insbesondere hinsichtlich der Anpassung der Zufahrten und Abfahrten mit dem Effekt, dass Grundstücksflächen westlich des Terminals besser als wirtschaftliche Einheiten genutzt werden können, das neue Bedienungskonzept ohne Portalkran und mit nur drei Gleisen und die Anpassung der Planung für eine mögliche künftige Südanbindung des Terminals, nachvollziehbar. Die bestimmungsgemäße Nutzung der Anlage trägt zur Stärkung des Schienengüterverkehrs bei und führt so letztendlich auch zur Verminderung des Verkehrs 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 Planänderung kann somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

G. Kosten

Die Entscheidung zu den Kosten beruht auf Art. 1 Abs. 1 Satz 1, 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Die Gebührenfreiheit bestimmt sich nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG.

Die Auslagen werden aufgrund von Art. 10 Abs. 1 Nr. 2 KG festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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) 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 Änderungsplanfeststellungsbeschluss 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!
- Ab 01.01.2022 muss der in § 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Possart
Regierungsdirektor