

Stadt Trebsen, Bebauungsplan Nr. 10 „Sondergebiet Verkehrsentlastungsfläche für das Sondergebiet Papierherstellung An der Pauschwitzer Straße“

Abwägung zum Entwurf

Abwägungsvorschlag: Die nachfolgend in ihrem wesentlichen Inhalt wiedergegebenen Einwendungen werden aus den nachfolgend genannten Gründen zurückgewiesen.

| Lfd. Nr. | Belang/Kritikpunkt | vorgebracht in den Einwendungen Nr. | Begründung des Abwägungsvorschlags |
|----------|---|---|--|
| 1 | Funktion der Verkehrs-entlastungs-fläche Der Begriff „Verkehrsentlastungsfläche“ ist irreführend. Durch die geplante Erweiterung entsteht ein Logistikpark. Dieser ist keine Entlastung, sondern eine zusätzliche Belastung für Umwelt, Bürger und die Anfahrtstrecke B 107. | 15, 16, 25, 30, 45, 48, 50, 53, 57, 36, 39, 74, 76, 79, 84, 90, 91, 92, 94, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Der Bebauungsplan steht im funktionalen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 9. In Bezug auf das danach ermöglichte Sondergebiet zur Papierherstellung bewirkt diese Stelle zur Lkw-Abfertigung sehr wohl eine Entlastung. |
| 2 | Die Industriegebietsstraße wird indirekt zu einer innerbetrieblichen Verkehrsader zwischen Lkw-Stellfläche (Logistikpark) und Betriebsgelände. Der Ortsteil Pauschwitz wird dadurch indirekt Teil des Betriebsgeländes. | 15, 25, 30, 36, 39, 42, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 84, 90, 91, 92, 94, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 111, 113 | Durch die Verkehrsentlastungsfläche wird keine neue Belastung geschaffen; vielmehr ist an dieser Stelle derzeit bereits ein Industriegebiet festgesetzt. Die einzig neue Belastung ist damit das Heranrücken der vorhandenen Papierfabrik an das Wohngebiet in Pauschwitz. Zu dieser Problematik sei auf die Erwägungen in der Begründung zum Trennungsgebot nach § 50 Satz 1 BImSchG verwiesen. |
| 3 | Die Lkw-Stellfläche an der B 107 verursacht gesundheitsgefährdende Emissionen für ganz Trebsen. Die geographische Situation führt zu einem „Hineindrücken“ verschmutzter Luft in | 4, 15, 16, 25, 30, 31, 32, 33, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 84, 90, 91, 92, | Die planbedingten Auswirkungen auf das lokale Klima ebenso die zu erwartenden Luftschadstoffemissionen sind umfassend gutachterlich untersucht worden. |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | die Stadt; der Parkplatz liegt genau im festgeschriebenen Frischluftkorridor. | 94, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Beeinträchtigungen konnten nicht festgestellt werden. |
| 4 | Das dargestellte idealisierte Verkehrskonzept wird nichts an falsch parkenden und irrfahrenden Lkw in Trebsen ändern. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Da die Verkehrsführung zur Lkw-Entlastungsfläche zum Werksgelände und von dort aus wieder zurück zur B 107 eingängig, kurvenarm und direkt ist, besteht keine Gefahr von Irrfahrten mehr. Sollte es dennoch zu einem Fehlverhalten im Einzelfall kommen, ist dies nicht dem Bebauungsplan zurechenbar. |
| 5 | Vor Feiertagen und Wochenenden kommt es kontinuierlich zu einem massiven Anstieg des Lkw-Verkehrs. Dies wird in der Prognose nicht berücksichtigt. | 15, 36, 39, 42, 45, 50, 53, 57, 74, 79, 84, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Die Verkehrsprognosen sind gemäß den Regeln der Kunst erstellt worden. Etwaige Extremereignisse bilden nicht den Maßstab für die Leistungsfähigkeit von Straßen/ Knotenpunkten. |
| 6 | Der geplante Lkw-Parkplatz stört das Ortsbild von Trebsen unabhängig von einer ansprechenden Randgestaltung. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 84, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 111, 113 | Eine Störung des Ortsbildes ist nicht ersichtlich. Zudem ist zu bedenken, dass hier bislang ein Industriegebiet festgesetzt war. |
| 7 | Widerspruch zu Grundsätzen und Zielen des REP Leipzig-West Sachsen (2020): G 3.7.1. fordert die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs zur Vermeidung von Umweltbelastungen; Z 4.1.1.6. fordert die Erhaltung der Kulturlandschaft; dies betrifft auch die Trebsener Hügelreihe. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 90, 91, 92, 94, 106, 107, 108 | Eine Bahnanbindung kommt aus den in der Begründung zum B-Plan Nr. 9 genannten Gründen nicht in Betracht. Inwieweit die Verkehrsentlastungsfläche die Trebsener Hügelreihe beeinträchtigen soll, erschließt sich nicht, zumal an der Stelle bisher ein Industriegebiet ausgewiesen war. |

| | | | |
|----|--|--|--|
| 8 | Der Flächenbedarf für die Logistik ist über das vorhandene Gebiet östlich der Pauschwitz Str. zu gewährleisten, etwaige Erweiterungen sind dementsprechend anzupassen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 84, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Die Lkw-Abfertigung auf dem Werksgelände würde die vielfach gerügten Probleme mit wild parkenden und falsch fahrenden Lkw's beibehalten und sogar verstärken. Insofern wird mit der Verkehrsentlastungsfläche eine erhebliche Verbesserung erreicht. |
| 9 | Mindestens 80 % des An- und Abtransports von Roh-, Hilfsstoffen und Produkten sind über die Schiene zu tätigen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Dass eine Bahnanbindung nicht weiter forciert wird, liegt nicht am fehlenden Willen, sondern trotz Produktionssteigerung sind die betrieblichen und logistischen Rahmenbedingungen bis auf absehbare Zeit mit dem Bahnbetrieb nicht kompatibel. Im Übrigen verbaut die Planung keine Potenziale für eine etwaige spätere Bahnanbindung und wäre die Schaffung einer solchen Anbindung ohnehin eine Zukunftsaufgabe mit mehrjähriger Realisierungsperspektive. Zunächst müsste ein komplexes und erfahrungsgemäß langwieriges eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, bei dem die Stadt Trebsen weder Vorhabenträgerin noch Planfeststellungsbehörde ist und auf das sie somit keinen maßgeblichen Einfluss nehmen kann. |
| 10 | Forderung, dass die geplante Verkehrsentlastungsfläche zur Grünfläche/Ausgleichsmaßnahme umgewidmet wird. | 106 | Das Areal ist bereits heute durch Bebauungsplan als Industriegebiet festgesetzt und steht damit nicht für eine Grünfläche/Ausgleichsfläche zur Verfügung. |
| 11 | Forderung nach keiner weiteren Versiegelung kommunaler Grünflächen | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 59, 74, 84, 90, 91, 92, 94, 98, | Es werden keine kommunalen Grünflächen versiegelt. |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | | 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | |
| 12 | Der „Parkplatz“ ist für die Papierfabrik nicht ausreichend. | 5, 7, 8, 10, 15, 20, 100, 101, 106 | Die Zunahme des Lkw-Verkehrs auf voraussichtlich bis zu rund 400 Fahrzeuge bezieht sich auf den gesamten Tag. Es kann ausgeschlossen werden, dass alle 400 Lkw gleichzeitig eintreffen. Vielmehr ist die Verkehrsbelastungsfläche mit 120 Lkw-Stellplätzen ausreichend bemessen. |
| 13 | Es sollten besser externe, bereits vorbelastete Flächen fernab von Wohnbebauung genutzt werden. | 36, 39, 98 | Bei der Verkehrsbelastungsfläche geht es gerade darum, den Verkehr zu bündeln und auf kurzem Weg abzufertigen. Eine weitere Entfernung vom Werksgelände wird dem nicht gerecht. Zudem handelt es sich bei der Fläche um ein festgesetztes Industriegebiet. |
| 14 | Eine Prüfung der rechtlichen Qualität der Verkehrsbelastungsfläche erfolgt nicht. | 60 | Es handelt sich um ein sonstiges Sondergebiet im Sinne des § 11 BauNVO. Da hier die Lkw z.B. auch gewogen werden, liegt keine bloße Verkehrsfläche vor. |
| 15 | Wie der B-Plan Nr. 10 mit einer begrenzten Flächeninanspruchnahme begründet werden kann, ist nicht nachzuvollziehen. | 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 90, 91, 92, 94, 106, 107, 108 | Der Grund dafür liegt darin, dass keine neue Fläche erschlossen und in Anspruch genommen wird, sondern ein festgesetztes Industriegebiet. |
| 16 | Die vorhandene „Gewerbefläche“ ist für eine Erweiterung ungeeignet. | 79, 84, 106 | Soweit sich die Einwendungen auf den B-Plan Nr. 10 beziehen, erfolgt keine Erweiterung. Es wird ein Teil des hier festgesetzten Industriegebiets genutzt. |
| 17 | Vor Neuausweisung gewerblicher Bauflächen sollten industrielle und gewerbliche Altstandorte genutzt | 79, 98 | Die Planung entspricht gerade diesem Ziel, indem ein bereits festgesetztes Industriegebiet in Anspruch genommen und entsprechend überplant wird. |

| | | | | |
|----|---------|---|---|---|
| | | werden. Die Planung widerspricht diesen Vorgaben. | | |
| 18 | | Die in Anspruch genommene „Gewerbefläche“ an der Industriegebietsstraße sollte für ein Gewerbe mit weniger Flächenversiegelung genutzt werden. | 59, 86, 102 | Diese Ansicht wird zur Kenntnis genommen. |
| 19 | | Das Argument, der „Pufferparkplatz“ an der B 107 verhindere Rückstaus und Wartezeiten der Lkw mit laufendem Motor, sei nicht schlüssig, da Rückstaus und Wartezeiten mit laufenden Motoren auch an Ampeln auftreten (Mehrbelastung durch zusätzlichen Lkw-Verkehr); anderswo werden Umgehungsstraßen gebaut, um Anwohner zu schützen. | 64 | Es ist nicht ersichtlich, an welcher Ampel es künftig zu längeren Standzeiten kommt. Selbst der neuralgische Knotenpunkt B 107/ Industriegebietsstraße ist nachweislich ausreichend leistungsfähig. |
| 20 | Verkehr | Der Knotenpunkt der A 14 Autobahnab- und -zufahrt in Grimma befindet sich nicht 18 km, sondern 3 km entfernt und ist bereits heute überlastet. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 106, 107, 108 | Für eine Überlastung bestehen keine Anhaltspunkte. |
| 21 | | Die Verkehrsprognose ist unrealistisch und unvollständig. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 84, 90, 91, 101, 106, 107, 108 | Die Verkehrsprognosen wurden gemäß den Regeln der Kunst erstellt. |
| 22 | | Es werden zusätzliche Geräusch- und Abgasemissionen auf der A 14, der B 107 und in Trebsen befürchtet. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 71, 74, 84, 90, 91, 98, 101, 106, 107, 108, 111 | Die planbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sind umfassend untersucht worden. Die Befürchtungen bestätigen sich demnach nicht. |

| | | | | |
|----|--|--|---|--|
| 23 | | Massive Auswirkungen auf die Zufahrtstraßen nach Trebsen, insbesondere bei Stau auf der A 14 oder der B 107, werden befürchtet. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 84, 90, 91, 98, 106, 107, 108 | Als eventueller Schwachpunkt wurde verkehrsgutachterlich der Knoten B 107/Industriegebietsstraße identifiziert und nach den einschlägigen fachwissenschaftlichen Regeln näher untersucht. Im Ergebnis wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit festgestellt. |
| 24 | | Die Verkehrsüberlastung auf A 14 und B 107 führt zu Behinderungen für ÖPNV, Pendler, Feuerwehr und Rettungskräfte. | 15, 20, 31, 32, 33, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 98, 99, 100, 106, 107, 108, | Es ist nicht ersichtlich, dass diese Bundesfernstraßen überlastet sind. Im Übrigen wäre eine Verkehrsbehinderung infolge der Überlastung von A 14 und B 107 nicht dem vorliegenden Bebauungsplan zuzurechnen. |
| 25 | | Die Verkehrszählungen vom 29.09.2020 und vom 29.04.2021, die Grundlage der Prüfung der Leistungsfähigkeit der betrachteten Verkehrsknoten waren, sind nicht repräsentativ (wurden während der Corona-Pandemie durchgeführt). | 15, 16, 25, 30, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108 | Es besteht kein Anlass, an der Repräsentativität der jeweils von einem Fachbüro durchgeführten Verkehrszählungen zu zweifeln. Am 29.09.2020 wurden zwischen 6:00 und 10:00 Uhr und zwischen 15:00 und 19:00 Uhr Verkehrsstromzählungen mittels Videotechnik durchgeführt. Bei dem ausgewählten Zähltag handelt es sich um einen mittleren Werktag außerhalb der sächsischen Schulferien. Störungen des Verkehrsablaufs, wie Baustellen oder Sperrungen, die Einfluss auf das Verkehrsaufkommen am untersuchten Knotenpunkt haben, bestanden nicht. Für die zweite Verkehrszählung, die als Knotenstromzählung am 29.04.2021 im Zeitraum von 05:00 bis 23:00 Uhr durchgeführt wurde, gilt dies analog. Die Corona-bedingten Einschränkungen, die sowohl im September 2020 als auch im April 2021 gelockert waren, wurden sodann mit einem |

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| | | | | pauschalen Aufschlag von 10 % für alle Verkehrsarten berücksichtigt. Das ist angesichts des Rückgangs des Verkehrsaufkommens während des ersten Lockdowns 2020 um ca. 30 % bis 50 % (vgl. BT-Drs. 19/24606, S. 6) auf der sicheren Seite liegend. |
| 26 | | Bei der Beurteilung des Verkehrsaufkommens am Knotenpunkt B 107/Industriegebietsstraße müssen Spitzenzeiten vor und nach Wochenenden und Feiertagen berücksichtigt werden. | 36, 39, 74, 90 | Nein, es geht hierbei um die generelle Leistungsfähigkeit. Es kann immer zu Extremereignissen kommen, die dann Behinderungen bewirken, doch ist dies nicht der Maßstab. |
| 27 | | Unfallschwerpunkte an der Kreuzung B 107/Industriegebietsstraße und den Abfahrten der A 14 werden weiter verschärft. | 4, 6, 7, 8, 15, 16, 20, 25, 30, 31, 32, 33, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 106, 107, 108 | Die Befürchtung bezieht sich ersichtlich auf die planbedingte Verkehrszunahme. Sowohl bei der A 14 als auch bei der B 107 handelt es sich jedoch um Bundesfernstraßen, deren Zweck gerade die Abwicklung des überörtlichen Verkehrs ist. Mit dem durch die vorliegende Planung hinzukommenden Verkehr wird die Leistungsfähigkeit beider Bundesfernstraßen nicht in Frage gestellt. Für eine sichere Verkehrsabwicklung haben die jeweiligen Straßenbaulastträger bzw. die Straßenverkehrsbehörden Rechnung zu tragen. |
| 28 | | Die 6 m hohen Schallschutzwände begründen einen neuen Unfallschwerpunkt Industriegebietsstraße/Pauschwitz Str., da die Kreuzung nicht mehr einsehbar ist. | 5, 6, 7, 8, 9, 10, 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 84, 90, 91, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | Die einschlägigen technischen Regelwerke wurden bei der Bemessung der Lärmschutzwände beachtet und werden auch im Falle ihrer Errichtung Beachtung finden. Damit sind verkehrssichere Zustände gewährleistet. |
| 29 | | Ein solches Werk gehört in ein Industriegebiet mit entsprechender Energieversorgung und Logistik. | 15, 15, 36, 60, 71, 76, 84 ,98, | Die Ansiedlung von Bestandsbetrieben erfolgte immer unter Berücksichtigung der seinerzeit für die Ansiedlungsentscheidung maßgeblichen |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | | 99, 100,101,106, 113 | Parameter. Aufgrund zwischenzeitlich geänderter Rahmenbedingungen, insb. den sich wandelnden Marktverhältnissen, können sich aus heutiger Sicht betrachtet solche Entscheidungen als suboptimal erweisen. Dies bedeutet im Umkehrschluss jedoch nicht, dass eine vollständige Standortverlagerung gegenüber einer Anpassung des historisch gewachsenen Standorts an die geänderten Rahmenbedingungen die nachhaltigere Lösung wäre. Vielmehr ist eine Standortverlagerung in aller Regel mit Flächenneuersiegelungen und der Schaffung zusätzlicher Infrastrukturen verbunden. Hinzu kommt, dass die Begründung eines neuen Produktionsstandortes schon wegen des dafür notwendigen Grunderwerbs ein erheblich höheres Investment erfordert und damit schnell unwirtschaftlich wird. So liegt der Fall auch hier. Im Übrigen ist es das Interesse der Stadt Trebsen, die Papierfabrik insb. zwecks Sicherung der damit verbundenen Arbeitsplätze in Trebsen zu halten. Einen geeigneten Alternativstandort weist die Stadt Trebsen jedoch nicht auf. |
| 30 | Die Planung führt zu einem gefährlichen Schulweg in Trebsen, insbesondere Pauschwitz und Wednig. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 76, 84, 90, 91, 98,101, 106, 107, 108, 113 | Mehr Verkehr bedeutet nicht zugleich ein höheres Sicherheitsrisiko. Anhaltspunkte für die Entstehung prekärer Lagen infolge der prognostizierten Erhöhung des Verkehrsaufkommens bestehen nicht. Diese werden auch vom Polizeirevier Grimma nicht gesehen. |
| 31 | Eine extreme Zunahme der Belastung für die innerstädtische Infrastruktur, | 15, 16, 20, 25, 30, 36, 39, 45, | Betroffen ist in erster Linie die Industriegebietsstraße. Diese ist für den Lkw- |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | insbesondere zusätzlicher Verschleiß durch Anfahrt von Mitarbeitern und Lkw-Transporten werden befürchtet. | 48, 50, 53, 59, 71, 74, 76, 84, 90, 91 98, 99, 100, 101, 106, 107, 108 | Verkehr ausgelegt. Durch die neu geplante Verkehrsentslastungsfläche wird es künftig kaum noch zu parkenden Lkw am Rand der Industriegebietsstraße kommen, sodass wegen des Wegfalls des Überfahrens der Straßenbegrenzung zum Zweck des Parkens der Instandhaltungsaufwand eher sinkt als steigt. |
| 32 | An weiteren wichtigen Punkten (z.B. Pauschwitzter Straße/Bahnhofstraße sowie B 107/Bahnhofstraße) wurden keine Verkehrsuntersuchungen/-zählungen durchgeführt. | 25, 30, 99, 100, 106 | Dies war für eine den Regeln der Kunst entsprechende Verkehrsprognose nicht notwendig. |
| 33 | Die zusätzlichen ca. 260 Pkw-Bewegungen je Tag wurden nicht betrachtet. | 25, 30, 71, 84, 99, 100, 106 | Dieser zusätzliche Pkw-Verkehr wurde sowohl bei der Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens B 107/Industriegebietsstraße als auch bei den schalltechnischen Prognosen berücksichtigt. Die Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsknoten B 107/Industriegebietsstraße (BERNARD Gruppe, 10/2020) geht davon aus, dass 228 zusätzliche Pkw-Fahrten pro Werktag diesen Knoten passieren. Das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen (Lkw und Pkw, ohne Differenzierung) ist zu 80 % von und nach Süden, also aus und in Richtung A 14, anzunehmen und zu 20 % von/nach Norden Richtung Trebsen/Wurzen. Des Weiteren heißt es in der Verkehrsuntersuchung VSC 08/2021, dass, während der Schwerverkehr grundsätzlich nur über die Industriegebietsstraße zu- und abfließt, die Pkw der Mitarbeitenden auch über die Pauschwitzter |

| | | | | |
|----|--|---|--|---|
| | | | | <p>Straße und die Wedniger Straße ein- und ausfahren können. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Pkw-Werkseinfahrt (bzw. den zugehörigen Parkplätzen in diesem Bereich) ist zu erwarten, dass etwa die Hälfte des Quell- und Zielverkehrs der Beschäftigten und externen Mitarbeiter über die nördliche Pauschwitzter Straße und die Bahnhofstraße in und aus Richtung der B 107 (speziell in und aus den nördlichen Richtungen) verkehren werden. Die andere Hälfte wird dann über die Industriegebietsstraße und die südliche Pauschwitzter Straße an- und wieder abfahren.</p> |
| 34 | | Die Verkehrszunahme ist nicht gebietsverträglich. | 2, 4, 5, 7, 8, 19, 20, 36, 39, 59, 71, 74, 76, 79, 84, 91, 98, 99, 100, 101, 106, 111, 113 | Die Gebietsverträglichkeit von Verkehr, der sich auf ein Ziel außerhalb des betroffenen Wohngebiets bezieht, bemisst sich an der Leistungsfähigkeit der Straßen und der verkehrsbedingten Immissionsbelastung. Die hier in erster Linie betroffene Industriegebietsstraße ist ausreichend leistungsfähig. Gemäß den Erkenntnissen aus dem lufthygienischen Gutachten und dem Lärmgutachten zum Verkehrslärm werden hier jedenfalls unter Berücksichtigung der ermöglichten Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) gebietsverträgliche Zustände sichergestellt. |
| 35 | | Bereits heute besteht eine sehr deutliche Wahrnehmung des Berufsverkehrs auf den „Zubringerstraßen“ (B 107 aus Grimma, B 107 aus Wurzen, Zufahrtsstraße Muldenbrücke/Neichen, Zufahrtsstraße aus Seelingstädt/Altenhain). | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 106, 107, 108, 113 | |
| 36 | | Die berechneten zusätzliche Pkw- und Lkw-Fahrten nach Trebsen und durch den innerstädtischen Bereich führen zu einer weiteren Zunahme der Belastung für die Anwohner. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 76, 79, 84, 90, 91, 98, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | All dies ist fachgutachterlich untersucht worden. Im Ergebnis konnten keine unzumutbaren Verhältnisse festgestellt werden. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Wohnbevölkerung in Pauschwitz bereits durch die bestehende Papierfabrik insb. mit Lkw- |

| | | | | |
|----|--|---|--|--|
| | | | | Verkehr vorbelastet ist. Es wird also kein neues Störelement ins Gebiet getragen. |
| 37 | | Die Attraktivität für Wohnraum und Geschäfte im Ortskern wird weiter verringert, es kommt zu Beeinträchtigungen im Stadtkern. | 15, 36, 39, 42, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 76, 84, 90, 91, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | Auswirkungen auf den Ortskern sind nicht ersichtlich. |
| 38 | | Mopeds und Radfahrer können den direkten Weg nach Grimma nicht gefahrlos nutzen. | 2 | Es ist weder ersichtlich noch in der Einwendung näher ausgeführt, wodurch genau es planbedingt zu einer solchen Behinderung kommen sollte. |
| 39 | | Es wird häufiger zu Falsch- und Irrfahrten der Lkw kommen. | 5, 9, 42, 59, 84, 99, 100, 106, 111 | Da die Verkehrsführung zur Lkw-Entlastungsfläche zum Werksgelände und von dort aus wieder zurück zur B 107 eingängig, kurvenarm und direkt ist, besteht keine Gefahr von Irrfahrten mehr. Sollte es dennoch zu einem Fehlverhalten im Einzelfall kommen, ist dies nicht dem Bebauungsplan zurechenbar. |
| 40 | | Mehr Ampeln führen zu Stau. | 6 | Für den Plan-Zustand wird nur an einer Stelle – aus Sicherheitsgründen – eine Ampel für erforderlich gehalten, nämlich an der Kreuzung Industriegebietsstraße/Pauschwitzter Straße/Wedniger Straße. Hierbei handelt es sich um eine Bedarfsampel. Rückstaueffekte werden dadurch nicht ausgelöst. |
| 41 | | Gesundheitsbeeinträchtigungen durch den hervorgerufenen Verkehr, Verlust an Lebensqualität werden gerügt. | 7, 8, 11, 20 | Die Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit sind hinlänglich erforscht. Die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse waren Grundlage der Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Diese werden eingehalten. Eine zusätzliche Belastung durch die Verkehrsentslastungsfläche ist |

| | | | | |
|----|--|---|--|---|
| | | | | überdies nicht gegeben; hier ist bislang ein Industriegebiet mit entsprechenden Emissionskontingenten festgesetzt. |
| 42 | | Ein massiver Verkehrsstau auf der B 107, vor allem nach der Ausfahrt vom Werk über die Industriegebietsstraße auf die B 107 wird befürchtet. | 98, 113 | Als eventueller Schwachpunkt wurde verkehrsgutachterlich der Knoten B 107/Industriegebietsstraße identifiziert und nach den einschlägigen fachwissenschaftlichen Regeln näher untersucht. Im Ergebnis wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit festgestellt. |
| 43 | | Die Schaffung von Anreizen und Voraussetzungen zur vermehrten Nutzung-ÖPNV wird gefordert. | 36, 39, 74, 90, 91, 106, 107, 108, 113 | Dem ist zuzustimmen, doch ist dies nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. |
| 44 | | Neue Gutachten unter Einbezug der Verkehrsentwicklung des neuen Gewerbegebietes „Hengstenberg“ werden verlangt. | 36, 39 | Es ist nicht ersichtlich, weshalb dieses Gewerbegebiet Anlass zu einer nochmaligen Verkehrsuntersuchung gibt. |
| 45 | | Es wird ein akzeptables Gesamtkonzept für die Lenkung des innerstädtischen Verkehrs von einer unabhängigen Stelle verlangt. | 36, 39, 106 | Die Verkehrslenkung ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens. Über die Verkehrsentslastungsfläche wird aber mittelbar ein positiver Lenkungseffekt erreicht. |
| 46 | | Ein aktualisiertes und erweitertes Gutachten bzgl. Verkehrsleistungsfähigkeit und -sicherheit unter Berücksichtigung von belastbaren und repräsentativen Verkehrszahlen wird gefordert. | 36, 39, 74, 90, 91, 92, 94, 106, 107, 108, 113 | Unter verkehrlichen Gesichtspunkten abwägungserheblich und damit planungsrelevant ist die Frage der gesicherten Erschließung. Als eventueller Schwachpunkt wurde verkehrsgutachterlich der Knoten B 107/Industriegebietsstraße identifiziert und nach den einschlägigen fachwissenschaftlichen Regeln näher untersucht. Im Ergebnis wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit festgestellt. Damit besteht kein weiterer Untersuchungsbedarf. |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 47 | Eine steigende Unfallgefahr insbesondere an Ein- und Ausfahrten wird befürchtet. | 59, 84 | Mehr Verkehr bedeutet nicht zugleich ein höheres Sicherheitsrisiko. Anhaltspunkte für die Entstehung prekärer Lagen infolge der prognostizierten Erhöhung des Verkehrsaufkommens bestehen nicht. Diese werden auch vom Polizeirevier Grimma nicht gesehen. |
| 48 | Kinder, Radfahrer und Touristen in Trebsen sind bei Nutzung öffentlicher Straßen gefährdet. | 59, 74, 76, 84, 91, 101, 106, 107, 108, 111, 113 | |
| 49 | Der Schwerlastverkehr muss auf die Schiene verlagert werden und über Logistikzentren verteilt werden. | 74, 90, 91, 101, 106, 107, 108, 113 | |
| 50 | Die Beschleunigung des geplanten Bauvorhabens „Radweg zwischen Ortsausgang Trebsen bis zur Ortslage Walzig“ wird gefordert. | 91 | |
| 51 | Verkehrsbehinderungen durch parkende und fahrende Lkw's entlang der Industriegebietsstraße werden befürchtet. | 106, 107, 108, 111, 113 | |
| | | | Dass eine Bahnanbindung nicht weiter forciert wird, liegt nicht am fehlenden Willen, sondern trotz Produktionssteigerung sind die betrieblichen und logistischen Rahmenbedingungen bis auf absehbare Zeit mit dem Bahnbetrieb nicht kompatibel. Im Übrigen verbaut die Planung keine Potenziale für eine etwaige spätere Bahnanbindung und wäre die Schaffung einer solchen Anbindung ohnehin eine Zukunftsaufgabe mit mehrjähriger Realisierungsperspektive. Zunächst müsste ein komplexes und erfahrungsgemäß langwieriges eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, bei dem die Stadt Trebsen weder Vorhabenträgerin noch Planfeststellungsbehörde ist und auf das sie somit keinen maßgeblichen Einfluss nehmen kann. |
| | | | Dies ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens. |
| | | | Dem wird gerade durch die Verkehrsentlastungsfläche abgeholfen. |

| | | | | |
|----|------|---|---|--|
| 52 | | Repräsentative Langzeitmessung von Verkehrsströmen insbesondere am Knotenpunkt B 107/Industriegebietsstraße werden gefordert. | 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | Unter verkehrlichen Gesichtspunkten abwägungserheblich und damit planungsrelevant ist die Frage der gesicherten Erschließung. Als eventueller Schwachpunkt wurde verkehrsgutachterlich der Knoten B 107/Industriegebietsstraße identifiziert und nach den einschlägigen fachwissenschaftlichen Regeln näher untersucht. Im Ergebnis wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit festgestellt. Damit besteht kein weiterer Untersuchungsbedarf. |
| 53 | | Beschädigungen der infrastrukturellen Anlagen durch Lkw werden zunehmen. | 15, 16, 20, 25, 30, 36, 42, 45, 48, 50, 53, 59, 71, 74, 76, 79, 84, 90, 91, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 111, 113 | Betroffen ist in erster Linie die Industriegebietsstraße. Diese ist für den Lkw-Verkehr ausgelegt. Durch die neu geplante Verkehrsentlastungsfläche wird es künftig kaum noch zu parkenden Lkw am Rand der Industriegebietsstraße kommen, sodass wegen des Wegfalls des Überfahrens der Straßenbegrenzung zum Zweck des Parkens der Instandhaltungsaufwand eher sinkt als steigt. |
| 54 | Lärm | Angaben, resultierend aus einer Verkehrszählung am 29.09.2020, werden in Vorentwurf und Entwurf unklar und widersprüchlich verwendet. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108 | Für die Berechnung des einer Anlage zuzurechnenden Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist Nr. 7.4 TA Lärm gemäß den RLS-90 der DTV (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) über alle Tage des Jahres heranzuziehen. Dies entspricht der Spalte „DTV“, Tabelle 1, in der Verkehrsuntersuchung der BERNARD Gruppe vom 30.10.2020. Die genannten Daten für den DTV wurden als Grundlage für die schalltechnischen Betrachtungen im Gutachten M151266/03, |

| | | | |
|----|---|--|--|
| | | | <p>Kap. 6, verwendet und wie folgt für die Berechnung nach den Erfordernissen der inzwischen geltenden RLS-19 angepasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umrechnung des Schwerverkehrsanteils von >3,5 t auf >2,8 t - Abzug des planbedingten Schwerverkehrs am Zähltag für den Nullfall (damit liegen Verkehrsdaten ohne Einfluss der Papierfabrik vor und die Verkehrszunahme durch die gesamte Papierfabrik, also Bestand und Planung, kann korrekt berechnet werden). <p>Die im Gutachten M151266/03 in Tab. 4 angegebenen Werte für den DTV-Ist unterscheiden sich daher von den Angaben im Verkehrsgutachten, Tab. 1, der BERNARD Gruppe. Die Tabellenspalte „DTVw“, Tab. 1, in der Verkehrsuntersuchung der BERNARD Gruppe vom 30.10.2020 gibt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für Werktage an und ist gemäß den Vorgaben der RLS-90 <u>nicht</u> als Berechnungsgrundlage heranzuziehen.</p> |
| 55 | Der Verkehrslärm der A 14 und der B 107 wurden nicht berücksichtigt. Die Entwicklung eines neuen Gewerbe- und Industriegebiets in Grimma Nord, unmittelbar an der A 14, und der Bau eines neuen Produktionswerks der Firma Faun wurden bei der Lärmeinschätzung nicht berücksichtigt. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108 | Es besteht wegen der größeren Entfernung zwischen all diesen Quellen keine Überschneidung der Einwirkungsbereiche. Daher wirkt sich insb. der Gewerbepark Nord der Stadt Grimma nicht auf die hiesige Bauleitplanung aus. |
| 56 | Die künftigen Emissionswerte der Prognose sind nur theoretisch. Die | 5, 12, 15, 16, 25, 30, 36, 39, 45, | Es besteht kein Anlass, an der Repräsentativität der jeweils von einem Fachbüro durchgeführten |

| | | | |
|----|--|---|---|
| | Verkehrszählungen waren aufgrund von Corona nicht repräsentativ. | 48, 50, 53, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108 | Verkehrszählungen zu zweifeln. Am 29.09.2020 wurden zwischen 6:00 und 10:00 Uhr und zwischen 15:00 und 19:00 Uhr Verkehrsstromzählungen mittels Videotechnik durchgeführt. Bei dem ausgewählten Zähltag handelt es sich um einen mittleren Werktag außerhalb der sächsischen Schulferien. Störungen des Verkehrsablaufs, wie Baustellen oder Sperrungen, die Einfluss auf das Verkehrsaufkommen am untersuchten Knotenpunkt haben, bestanden nicht. Für die zweite Verkehrszählung, die als Knotenstromzählung am 29.04.2021 im Zeitraum von 05:00 bis 23:00 Uhr durchgeführt wurde, gilt dies analog. Die Corona-bedingten Einschränkungen, die sowohl im September 2020 als auch im April 2021 gelockert waren, wurden sodann mit einem pauschalen Aufschlag von 10 % für alle Verkehrsarten berücksichtigt. Das ist angesichts des Rückgangs des Verkehrsaufkommens während des ersten Lockdowns 2020 um ca. 30 % bis 50 % (vgl. BT-Drs. 19/24606, S. 6) auf der sicheren Seite liegend. |
| 57 | Es bleibt unklar, welche Schutzmaßnahmen aufgrund des zusätzlichen Lärms entlang der Industriegebietsstraße ergriffen werden sollen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | Über Nr. 7.4 TA Lärm ist sichergestellt, dass auch an der Industriegebietsstraße Maßnahmen ergriffen, insb. die durch den Bebauungsplan Nr. 9 ermöglichten Lärmschutzwände gebaut werden. Darüber, konkret welche Maßnahmen ergriffen werden, wird auf Genehmigungsebene entschieden. |
| 58 | Zusätzliche Geräuschemissionen erfordern den Bau von Lärmschutzwänden in Pauschwitz und | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 79, 84, 90, | |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | Wednig. Konkrete Maßnahmen werden nicht festgelegt bzw. verschoben. | 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106, 107, 108, 113 | |
| 59 | Eine erhebliche Zunahme des Lärms wird befürchtet. | 2, 4, 5, 10, 19, 36, 39, 42, 59, 71, 76, 84, 98, 99, 100, 106, 111, 113 | Wie die eingeholten Lärmgutachten belegen, ist dies nicht der Fall. |
| 60 | Lärm mit extremen Auswirkungen auf die mentale Gesundheit wird befürchtet. | 5, 10, 36, 39, 59, 71, 84, 98, 106, 111, 113 | |
| 61 | Die Lösung der Lärmschutzfrage wird vom B-Plan Nr. 10 auf den B-Plan Nr. 9 verlagert; das genaue Festsetzungsgerüst bleibt unklar (insb. ob es sich hierbei um eine Verkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB handelt). | 60 | Die Verkehrsflächenentlastungsfläche wird als sonstiges Sondergebiet festgesetzt. Über Nr. 7.4 TA Lärm ist sichergestellt, dass auch an der Industriegebietsstraße Maßnahmen ergriffen, insb. die durch den Bebauungsplan Nr. 9 ermöglichten Lärmschutzwände gebaut werden. Darüber, konkret welche Maßnahmen ergriffen werden, wird auf Genehmigungsebene entschieden. |
| 62 | Es werden wirksame Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet gefordert. | 36, 39, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | |
| 63 | Die Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchungen und Neuauslegung aller Planungsunterlagen wird verlangt. | 36, 39, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | Dafür besteht kein Anlass. |
| 64 | Lärmschutzwände steigern Lärm und Abgasemissionen, da Lärm und Gestank von den Wänden zurückgeworfen wird. | 42, 59 | Lärmschutzwände erzeugen keinen Lärm. Abgase werden durch sie eher im Straßenraum zurückgehalten. |
| 65 | Eine Verschiebung von Entscheidungen über Einzelheiten des Projekts erfolgt vor | 60, 106 | Es ist zutreffend, dass der Bebauungsplan Nr. 9 die Errichtung von Lärmschutzwänden nicht |

| | | | |
|----|--|-----------------------|--|
| | allem beim Schallschutz, es werden dazu aber nur Kann-Festsetzungen formuliert. | | zwingend vorsieht. Lediglich die Möglichkeit dafür wird geschaffen. Es bleibt dann Sache des Bauherrn, auf Genehmigungsebene entweder in sonstiger Weise die Lärmverträglichkeit des Vorhabens nachzuweisen oder eben auf die Möglichkeit der Errichtung von Lärmschutzwänden zurückzugreifen. In beiden Varianten ist die Einhaltung der einschlägigen Immissionsrichtwerte sichergestellt. |
| 66 | Eine Verkehrslärbetrachtung entlang der Pauschwitzter Straße fehlt. | 99, 100, 106 | Da hier nicht mit einer Verkehrszunahme zu rechnen ist, bedurfte es auch keiner gesonderten Schalluntersuchung. |
| 67 | Die Schallschutzmauern entlang der Industriegebietsstraße sind unverhältnismäßig. | 98, 99, 100, 101, 106 | Die Lärmschutzwände ermöglichen lärmverträgliche Verhältnisse. Ihre nachteiligen Auswirkungen auf das Ortsbild und die freie Aussicht stehen demgegenüber zurück. |
| 68 | Gabelstapler, Fahrzeuge und Geräte sowie Schallerzeugung durch Maschinen fanden bisher keine Beachtung. | 99, 100, 106 | Auf der Verkehrsentslastungsfläche verkehren keine Stapler etc. |
| 69 | Der Austausch der aktuell installierten Schallschutzwände wird gefordert. | 99, 100, 106 | Dies ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. |
| 70 | Langzeitmessungen von tieffrequentem Schall innerhalb und außerhalb von Wohngebäuden werden gefordert. | 99, 100, 106 | Auf der Verkehrsentslastungsfläche kommen keine Fahrzeuge/Maschinen zum Einsatz, von denen tieffrequenter Schall ausgeht. |
| 71 | Durch Lärm kommt es zu Schlafstörungen, diese führen zu gesundheitlichen Schäden. Des Weiteren beeinträchtigt der Lärm die Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten. | 101, 111, 106, 113 | Die Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit sind hinlänglich erforscht. Die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse waren Grundlage der Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Diese werden eingehalten. |

| | | | | |
|----|--------|--|---|--|
| 72 | | Beidseitig gleich wirkende Schallschutzwände im Plangebiet werden gefordert. | 106 | Der Bebauungsplan Nr. 9 macht keine näheren Vorgaben hinsichtlich der Ausgestaltung der Lärmschutzwände. Er definiert lediglich die maximale Ausdehnung der Wände, weil dies insbesondere im Hinblick auf das Ortsbild und die optische Wirkung auf die nahegelegene Wohnbebauung abwägungserheblich ist. Die Sicherstellung einer ausreichenden Schallabsorption ist hingegen Sache des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens. |
| 73 | | Ein Lärmgutachten für das Planbeispiel Bahnverladung wird gefordert. | 106 | Eine nähere Betrachtung der Lärmsituation im Falle einer Bahnanbindung war entbehrlich, da ein Bahnanschluss der Papierfabrik zum einen in absehbarer Zeit nicht ersichtlich ist und zum anderen der Kompatibilität mit den betrieblichen Erfordernissen entbehrt. |
| 74 | Wasser | Nach Regionalplan Leipzig-West Sachsen (G 4.1.3.1) soll die Inanspruchnahme der Böden durch Versiegelung auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt werden. Der Entwurf widerspricht dem. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 106, 107, 108 | Die vorliegende Planung entspricht dem Grundsatz. Es wird ein festgesetztes Industriegebiet in Anspruch genommen. |
| 75 | | Der B-Plan beschränkt die Versiegelung auf ein maximales Maß über die GRZ (0,82). Das geplante geringfügige Überschreiten der GRZ erfolgt, ohne zu erörtern, ob eine Einhaltung des Orientierungswertes auch auf andere Weise möglich wäre. Die Festlegung von 0,82 wird „allein durch zu erwartenden Flächenbedarf“ gerechtfertigt. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 60, 74, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | Für eine effektive Flächenausnutzung ist bei der hier gegebenen beschränkten Flächenverfügbarkeit eine GRZ von 0,8 nicht durchgängig einzuhalten. Im Interesse der Flächensparung hat daher der Normgeber im letzten Jahr auch die Baunutzungsverordnung geändert und aus den bisherigen Regelobergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO bloße Orientierungswerte gemacht. |

| | | | |
|----|--|--|---|
| 76 | Bei der Planung müssen aktuelle Klimaziele berücksichtigt werden. Die Versickerung von Regenwasser muss auch bei extremen Niederschlägen gewährleistet sein. Versickerungsmulden o.ä. für Regenwasser sind nicht vorgesehen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 84, 90, 91, 92, 94, 98, 106, 107, 108, 113 | Die Niederschlagswasserentsorgung wird dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Extremereignissen lässt sich aber nie ganz vorbeugen. |
| 77 | Durch den hohen Versiegelungsgrad wird erheblich in den Wasserkreislauf eingegriffen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 84, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 101, 106 | Über § 55 Abs. 2 WHG ist sichergestellt, dass das anfallende Niederschlagswasser alsbald dem Wasserkreislauf wieder zugeführt wird. |
| 78 | Es werden keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen der Versiegelung getroffen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 92, 94, 98, 106, 107, 108 | Um die ihr zuge dachte Funktion übernehmen zu können, bedarf es eines entsprechend hohen Versiegelungsgrades. |
| 79 | Die Versiegelung des Feldes am Rande des Trebsener Waldes widerspricht gravierend aktivem Umwelt- und Klimaschutz sowie der Flächengestaltung im ländlichen Raum. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 84, 90, 92, 94, 106, 107, 108 | Ein solcher Widerspruch besteht nicht; es wird ein festgesetztes Industriegebiet in Anspruch genommen. |
| 80 | Die erhöhte Wasserentnahme aus der Mulde ist kritisch zu betrachten aufgrund der begrenzten Wasserressourcen durch trockene Sommer. | 99, 100, 111 | Der Bebauungsplan Nr. 10 bedingt keine Wasserentnahme aus der Mulde. |
| 81 | Hohe Wasserdampfemissionen stellen einen großen Eingriff in natürlichen Wasserkreislauf dar. Diese müssen daher reduziert werden. | 99, 100 | Der Bebauungsplan Nr. 10 bedingt keine Wasserdampfemissionen. |
| 82 | Die Angaben zur Nutzung von Trinkwasser sind unklar. | 99, 100 | Der Bebauungsplan Nr. 10 weist keinen nennenswerten Trinkwasserbedarf auf. |

| | | | | |
|----|------------|---|---|---|
| 83 | | Die Installation von Abluftwärmetauschern für eine effektive Energienutzung wird gefordert. | 99, 100 | Dies betrifft nicht den Bebauungsplan Nr. 10. |
| 84 | | Es kommt zu einer Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes. | 101 | Solche Wirkungen konnten im entsprechenden Gutachten nicht festgestellt werden. |
| 85 | Klima/Luft | Der Landesentwicklungsplan (Z 4.1.4.1) hat zum Ziel, siedlungsklimatisch bedeutsame Bereiche zu sichern und zu entwickeln sowie von Neubebauung bzw. Versiegelung und schädlichen Emissionen freizuhalten. Dazu sind in den Regionalplänen Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete sowie -bahnen festzulegen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 74, 90, 91, 92, 94, 101, 106, 107, 108 | Ausweislich des mikroklimatischen Gutachtens bestehen im Hinblick auf dieses Ziel hier keine Bedenken. |
| 86 | | Die geplante Verkehrsentlastungsfläche und die Industriegebietsstraße liegen laut Landschaftsplan und Regionalplan Leipzig-Westachsen im Bereich klimarelevanter Frischluftabflussbahnen und überregionaler Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete. Die in Kauf genommene Verschlechterung des Lokalklimas steht daher in Widerspruch zum Landesentwicklungsplan. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 59, 74, 84, 85, 86, 89, 90, 91, 92, 94, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 107, 108, 112 | |
| 87 | | Die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels wird nicht berücksichtigt. | 2, 4, 10, 11, 59, 106 | Eine konkrete Anfälligkeit im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels wird nicht aufgezeigt. Der Abwägungsbelang ist berücksichtigt worden. Insbesondere befindet sich die Fläche fernab der Mulde und ihres Überschwemmungsgebiets. |

| | | | | |
|----|--|--|---|--|
| 88 | | Erhöhter CO ₂ -Ausstoß steht im Widerspruch zu den Klimaschutzzielen. | 2, 4, 5, 9, 11, 42, 59, 71, 76, 84, 99, 100, 101, 106 | Der Bebauungsplan Nr. 10 induziert keine neuen Verkehre, sondern bewirkt lediglich, dass diese besser abgewickelt werden. Auch im Übrigen ist kein relevanter negativer Beitrag zum Klimaschutz zu sehen, der abwägungserheblich wäre. |
| 89 | | Kritik am „nicht vorhandenen Willen“, Transporte überwiegend über die Bahn abzuwickeln; es müssen mindestens 80 % aller Transporte über die Bahn abgewickelt werden. | 6, 7, 8, 11, 15, 16, 20, 25, 30, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 57, 59, 74, 84 | Dass eine Bahnanbindung nicht weiter forciert wird, liegt nicht am fehlenden Willen, sondern trotz Produktionssteigerung sind die betrieblichen und logistischen Rahmenbedingungen bis auf absehbare Zeit mit dem Bahnbetrieb nicht kompatibel. Im Übrigen verbaut die Planung keine Potenziale für eine etwaige spätere Bahnanbindung und wäre die Schaffung einer solchen Anbindung ohnehin eine Zukunftsaufgabe mit mehrjähriger Realisierungsperspektive. Zunächst müsste ein komplexes und erfahrungsgemäß langwieriges eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, bei dem die Stadt Trebsen weder Vorhabenträgerin noch Planfeststellungsbehörde ist und auf das sie somit keinen maßgeblichen Einfluss nehmen kann. |
| 90 | | Es kommt zu erheblichen Mehrbelastungen für die Nachbarschaft, Trebsen und die Ortsteile Neichen, Altenhain und Seelingstädt durch Vervierfachung des Lkw-Verkehrs und enormem Zuwachs an Pkw-Verkehr/Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung ruhender Verkehr, | 58, 59, 68, 78, 81, 84, 101, 106 | All dies ist hinreichend gutachterlich untersucht worden. Es sind jeweils verträgliche Verhältnisse gewährleistet. |

| | | | | |
|----|--|---|------------|--|
| | | insbesondere hinsichtlich Abgasen und Feinstaub. | | |
| 91 | | 6 m hohe Schallschutzwände zerschneiden die Landschaft und führen zu unverhältnismäßiger Verschattung und Windkanalisierung, ändern aber nichts an der Umweltbelastung. | 59, 76, 84 | Die Lärmschutzwände befinden sich – selbst wenn die maximal zulässige Höhe jeweils ausgeschöpft werden sollte – in ausreichender Entfernung und in Relation zum Sonnenstand so zu den Wohnhäusern disponiert, dass es hierdurch nicht zu einer zusätzlichen Verschattung kommt. Auch eine Windkanal-Wirkung und dergleichen konnte gutachterlich nicht bestätigt werden. |
| 92 | | Die Planung des Vorhabens an einem hinsichtlich der Energiewende (grüner Wasserstoff) geeigneten Standort mit vorhandener entsprechender Infrastruktur. | 59, 106 | Solche Standorte sind in Trebsen nicht vorhanden und werden auch in absehbarer Zeit nicht vorhanden sein. Daher würde ein zentrales Ziel der Bauleitplanung (Erhalt der Papierfabrik in Trebsen) bei Verweis des Unternehmens auf einen Standort mit Anbindung an Elektrolyseure verfehlt. |
| 93 | | Die Umsetzung eines klimafreundlichen Logistikkonzepts unter Ausschöpfung aller möglichen Alternativen wird gefordert. | 84 | Dies ist erfolgt. Die vorliegende Planung ist das Ergebnis dessen. |
| 94 | | Eine unabhängige Prüfung und Bewertung der Emissionen bezüglich gesundheitsrelevanter Werte direkt an den Filtern/Abgassloten wird gefordert. | 84 | Dies ist erfolgt. |
| 95 | | Aus welcher Region Altpapier angeliefert wird, bleibt unklar; aufgrund schwindender Ressourcen ist mit langen Transportwegen mit Dieselfahrzeugen zu rechnen. | 106 | Die konkreten Bezugsquellen hängen vom Altpapieraufkommen und von den Marktgegebenheiten ab. Es liegt aber bereits im ökonomischen Interesse des Betreibers der Papierfabrik, möglichst kurze Lieferwege zu haben, sodass im Rahmen der Bauleitplanung |

| | | | | |
|-----|-------------|--|---|---|
| | | | | angenommen werden kann, dass vorwiegend das Altpapieraufkommen in der Region genutzt wird. |
| 96 | | Die derzeitigen und zukünftigen Treibhausgasemissionen müssen dargestellt werden. | 106 | Dies ist nicht notwendig. Der Bebauungsplan Nr. 10 induziert keine neuen Verkehre, sondern bewirkt lediglich, dass diese besser abgewickelt werden. Auch im Übrigen ist kein relevanter negativer Beitrag zum Klimaschutz zu sehen, der abwägungserheblich wäre. |
| 97 | | Die Stilllegung des Braunkohlestaubkraftwerkes im Jahr 2022 und die Installation von Solarpanels werden gefordert. | 106 | Dies ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. |
| 98 | | Die Beteiligung von JST an dem Modellprojekt in Düren wird verlangt. | 106 | |
| 99 | Naturschutz | Artenschutz wird nicht rechtskonform berücksichtigt. Es ist von erheblichen Beeinträchtigungen für schützenswerte Tiere auszugehen, z. B. Feldlerche, Wiesenschaftstelze, Sperber, Grauammer, Feldsperling, Neuntöter, Rebhuhn, Nachtfalter, Tagfalter, Wildbienenarten und Zauneidechsen. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 59, 74, 84, 90, 91, 92, 94, 99, 100, 106, 107, 108, 113 | Die Einwendungen heben auf die Belange des besonderen Artenschutzrechts ab. Das besondere Artenschutzrecht, insbesondere die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, spielt auf der Ebene des Bebauungsplans nur insoweit eine Rolle, als keine Festsetzungen getroffen werden dürfen, deren Realisierung absehbar in einen unauflösbaren Konflikt mit diesen Zugriffsverboten mündet. Hierfür reicht grundsätzlich eine bloße Potentialanalyse aus. Diesen Anforderungen genügen die hier vorgenommenen Untersuchungen, die umfangreiche faunistische Erfassungen u.a. der Zauneidechse beinhalten, bei Weitem. Die Details werden dann im nachfolgenden Genehmigungsverfahren geregelt. |
| 100 | | Es liegen keine umfassende Kartierung und keine qualifizierten Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen für besonders und streng geschützte Tierarten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vor. | 15, 36, 37, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, 106, 107, 108, 113 | |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 101 | Stellflächen (Verkehrsentlastungsflächen) belasten die Umwelt; die Versiegelung hinterlässt eine tote Fläche. | 12, 25, 30, 38, 39, 41, 42, 46, 49, 51, 54, 56, 59, 75, 76, 84 | Hierfür wird ein festgesetztes Industriegebiet in Anspruch genommen, also eine Fläche, die ohnehin für eine intensive menschliche Nutzung bestimmt ist. |
| 102 | Artensterben durch Dauerbeleuchtung der Anlage wird befürchtet. | 31, 32, 33, 36, 39, 59, 84 | Zum Zeitpunkt der Umsetzung des Bebauungsplans wird der neue § 41a BNatSchG gelten. Dieser stellt sicher, dass die Beleuchtung insektenfreundlich ausfällt. Relevante Auswirkungen der Beleuchtung auf die Vogelwelt sind nicht ersichtlich. Im Übrigen ist auf der Ebene des Bebauungsplans das konkrete Beleuchtungskonzept noch nicht absehbar. Es ist aber über die Pflicht zur Beachtung der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sichergestellt, dass es auch im Hinblick auf die Beleuchtung insbesondere nicht zu einer erheblichen Störung für Vögel kommt. |
| 103 | Flächenversiegelung (Verkehrsentlastungsfläche) erhöht den Niederschlagabfluss und damit die Überflutungen der Industriegebietsstraße im Kreuzungsbereich Pauschwitz Straße/großflächige Versiegelung wirkt sich auf Oberflächenabfluss aus. | 68, 69 | Auch bislang konnte die Fläche schon zu 80 % versiegelt werden. Die Steigerung um 2 weitere Prozent vermag solche Auswirkungen nicht hervorzurufen. |
| 104 | Lebensraum für Mensch und Tier wird durch großflächige Versiegelung landwirtschaftlicher Flächen weiter eingeengt. | 76, 84, 98, 111 | Der Bebauungsplan nimmt keine landwirtschaftliche Fläche in Anspruch, sondern ein festgesetztes Industriegebiet. |
| 105 | Die Sanierung des Trebsener Waldes wird gefordert. | 36 | Dies ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung. |

| | | | | |
|-----|------------------------|--|---|--|
| 106 | Höherstufige Planungen | Verstoß gegen Ziele der Raumordnung entsprechend dem Regionalplan Leipzig-West Sachsen 2020: Z 4.1.1.6 (Erhaltung der Kulturlandschaft; Soll-Ziel hinsichtlich Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen und grundlegenden Veränderungen), Z 4.1.4.1 (Schaffung klimatisch wirksamer Freiräume). | 15, 45, 48, 50, 53, 59, 84, 99, 100, 106 | Bei den genannten Zielen handelt es sich überwiegend um allgemeine Ziele ohne konkrete räumliche Verortung. Diese haben die Gemeinden in ihrer Bauleitplanung insgesamt zu beachten, was aber nicht bedeutet, dass jeder Bebauungsplan jedem einzelnen Ziel genügen muss. Der Bebauungsplan genügt den Zielen der Raumordnung, wie nicht zuletzt auch sowohl die Landesdirektion Sachsen als auch der Regionale Planungsverband Leipzig-West Sachsen in ihren Stellungnahmen bestätigt haben. Dies gilt auch, soweit eine räumliche Konkretisierung erfolgt ist wie bei dem Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet. Insoweit kommt es im Zuge der Bauleitplanung nicht zu einer Beeinträchtigung. |
| 107 | | Fehlende Berücksichtigung von Grundsätzen entsprechend Regionalplan Leipzig-West Sachsen 2020: G 3.7.1 (die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs zur Vermeidung von Umweltbelastungen), G 4.1.3.1 (Soll-Grundsatz hinsichtlich Beschränkung der Inanspruchnahme der Böden durch Versiegelung auf das unabdingbar notwendige Maß). | 15, 45, 48, 50, 53, 84, 99, 100, 106 | Die Grundsätze sind allesamt berücksichtigt worden. Dies gilt umso mehr, als es sich hierbei im Wesentlichen um Belange handelt, die bereits nach § 1 Abs. 6 und § 1a BauGB abwägungserheblich sind. Es liegt im Wesen der Grundsätze, dass diese in der Abwägung auch zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden können. |
| 108 | | Das Vorhaben steht im Widerspruch zum Flächennutzungsplan. | 4, 59, 76, 99, 100, 101, 106 | Aus diesem Grund wird der Flächennutzungsplan geändert. |
| 109 | Verfahren | Die Unterlagenauslegung ist unzureichend, z.B. wurde der geotechnische Bericht nicht mit ausgelegt. | 15, 36, 39, 45, 48, 50, 53, 74, 90, 91, 92, 94, | Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden |

| | | | | |
|-----|-----------|--|------------------------------------|---|
| | | | 99, 100, 106, 107, 108, 113 | umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, oder bei Vorliegen eines wichtigen Grundes für die Dauer einer angemessenen längeren Frist öffentlich auszulegen. Danach müssen zwingend nur der Entwurf und dessen Begründung ausgelegt werden. Hinsichtlich der Auslegung der weiteren vorliegenden Unterlagen steht der planenden Gemeinde hingegen ein Einschätzungsspielraum zu. In Ausübung dieses Spielraums hat die Stadt Trebsen davon abgesehen, auch die genannte geotechnische Stellungnahme und das Entwässerungskonzept mit auszulegen, da es sich hierbei lediglich um „Hintergrundgutachten“ handelt ohne unmittelbare Relevanz für abwägungserhebliche Belange. Alle maßgeblichen Informationen daraus finden sich in den Fachgutachten, die ausgelegt worden sind, bzw. in der Begründung zum Bebauungsplan. |
| 110 | Sonstiges | Eine Geruchsbelästigung durch Altpapierlager wird befürchtet. | 6, 59, 71, 76, 84, 99, 100, 106 | Diese Befürchtung wurde durch das eingeholte lufthygienische Gutachten nicht bestätigt. |
| 111 | | Ökologischer Gartenbau wird unmöglich gemacht, da zu viele Schadstoffe eingetragen werden. | 9, 31, 32, 33, 84, 98, 99, 100 | Nach den Ergebnissen des lufthygienischen Gutachtens kommt es im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans nicht zu kritischen Schadstoffeinträgen, schon gar nicht zu solchen, die künftig einen (ökologischen) Gartenbau unmöglich machen. |
| 112 | | Die Versiegelung ist unverhältnismäßig. | 25, 30, 76, 84, 98 | Die Planungsziele bedingen eine solch hohe Versiegelung. |

| | | | |
|-----|---|---|---|
| 113 | Das eigene Grundstück wird an Wert verlieren. | 5, 8, 10,11, 42, 59, 76, 98, 99, 100, 101, 106, 113 | Ein solcher Einfluss ist nicht ersichtlich. Die überplante Fläche war bisher als Industriegebiet festgesetzt. Die Verkehrsentlastungsfläche bewirkt demgegenüber keine Umgebungsabwertung. |
| 114 | Durch die Höhe der neuen Gebäude erfolgt Schatteneinwurf ins Wohnzimmer und Hitzestau im Sommer. | 42, 59, 76 | Solche Wirkungen gehen von den mit dem Bebauungsplan Nr. 10 ermöglichten Nutzungen nicht aus. |
| 115 | Steuergelder werden durch Straßenbau und Behebung von Straßenschäden verloren gehen. | 71, 111 | Betroffen ist in erster Linie die Industriegebietsstraße. Diese ist für den Lkw-Verkehr ausgelegt. Durch die neu geplante Verkehrsentlastungsfläche wird es künftig kaum noch zu parkenden Lkw am Rand der Industriegebietsstraße kommen, sodass wegen des Wegfalls des Überfahrens der Straßenbegrenzung zum Zweck des Parkens der Instandhaltungsaufwand eher sinkt als steigt. |
| 116 | Baufahrzeuge verursachen Schäden und Risse an denkmalgeschützten Gebäuden. | 59 | Dass es dazu nicht kommt, wird auf Genehmigungsebene sowie durch die geltenden Regeln der Technik sichergestellt. |
| 117 | Umweltverschmutzung und Müllablagerung durch Lkw-Fahrer entlang der Industriegebietsstraße werden zunehmen. | 111, 113 | Durch die Verkehrsentlastungsfläche wird künftig das wilde Parken von Lkw's verhindert, sodass es auch nicht mehr zu entsprechenden Verschmutzungen seitens der Lkw-Fahrer kommt. Sollten sich dennoch einzelne Fahrer derart ungebührlich verhalten, kann dies nicht dem Bebauungsplan zugerechnet werden. |
| 118 | Schallschutzmaßnahmen müssen sich in ihrer Art am ländlichen Charakter ihrer Umgebung orientieren und einfügen. | 36, 39, 84 | Der Standort ist bereits industriell geprägt und nicht eine ländliche Idylle. Die Lärmschutzwände fügen sich hier gut ein. |
| 119 | Die umweltfreundliche Weiternutzung vorhandener, sanierter Gewerbeflächen | 36, 98, 99, 100 | Die Ansiedlung von Bestandsbetrieben erfolgte immer unter Berücksichtigung der seinerzeit für |

| | | | | |
|-----|--|---|---------------------------|--|
| | | mit Gleisanschluss an neu entstandenen Tagebauseen (z.B. Boxberg) wird gefordert. | | die Ansiedlungsentscheidung maßgeblichen Parameter. Aufgrund zwischenzeitlich geänderter Rahmenbedingungen, insb. den sich wandelnden Marktverhältnissen, können sich aus heutiger Sicht betrachtet solche Entscheidungen als suboptimal erweisen. Dies bedeutet im Umkehrschluss jedoch nicht, dass eine vollständige Standortverlagerung gegenüber einer Anpassung des historisch gewachsenen Standorts an die geänderten Rahmenbedingungen die nachhaltigere Lösung wäre. Vielmehr ist eine Standortverlagerung in aller Regel mit Flächenneuversiegelungen und der Schaffung zusätzlicher Infrastrukturen verbunden. Hinzu kommt, dass die Begründung eines neuen Produktionsstandortes schon wegen des dafür notwendigen Grunderwerbs ein erheblich höheres Investment erfordert und damit schnell unwirtschaftlich wird. So liegt der Fall auch hier. Im Übrigen ist es das Interesse der Stadt Trebsen, die Papierfabrik insb. zwecks Sicherung der damit verbundenen Arbeitsplätze in Trebsen zu halten. Einen geeigneten Alternativstandort weist die Stadt Trebsen jedoch nicht auf. |
| 120 | | Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG wird verletzt. | 59, 84, 99, 100, 101, 106 | Die Auswirkungen der Verkehrsentlastungsfläche liegen unterhalb der potenziell möglichen Auswirkungen des hier bislang festgesetzten Industriegebiets. Der Trennungsgrundsatz ist hinreichend berücksichtigt. |
| 121 | | Die Bauphase führt zu einer unzumutbaren Belastung. | 59, 84, 98, 99, 100 | Baubedingte Auswirkungen sind grundsätzlich nicht abwägungserheblich, da sie nicht die Bodennutzung als solche betreffen, welche |

| | | | | |
|-----|--|---|---------|---|
| | | | | Gegenstand der Bauleitplanung ist. Im Übrigen ist über die AVV Baulärm sichergestellt, dass es auch während der Bauphase nicht zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen kommt. |
| 122 | | Die Größe der Gebäude und das Ausmaß der Fläche der Neubauten fügt sich nicht ins Wohngebiet ein. Es handelt sich um Neubauten und nicht um Modernisierung. | 98, 113 | Eine Neubebauung wird durch den Bebauungsplan Nr. 9 ermöglicht, hingegen war die Verkehrsentslastungsfläche bereits bislang einer Bebauung zugänglich. Größere Gebäude werden hier nicht errichtet. |

KOPPEL