Bürgervereinigung Oberelbe IPO-Stoppen, Kontakt: Ingo Düring, Krebs 1a, 01809 Dohna; Email: rica.duering@freenet.de

Geschäftsstelle
Zweckverband IndustriePark Oberelbe
Breite Straße 4
01796 Pirna

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Pirna, den
			16.11.2026

Öffentlichkeitsbeteiligung IndustriePark Oberelbe; Einwendungen zum geänderten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 1.1 (Technologiepark Feistenberg)

Sehr geehrter Damen und Herren

Mitglieder der Bürgervereinigung Oberelbe IPO-Stoppen sind Eigentümer einer Immobilie in Krebs / Meusegast / Dohna / Großsedlitz / Pirna und wohnen auch dort.

Wir haben uns über den geänderten Entwurf des o.g. Bebauungsplanes informiert und festgestellt, dass die vorgelegten Planungen zum IPO gegen mehrere Gesetze verstoßen, Entwicklungsalternativen nicht bzw. nicht ausreichend untersucht worden und viele Anlieger, auch Mitglieder der Bürgervereinigung Dohna, persönlich in mehrerer Hinsicht betroffen sind. Die vorliegende Einwendung wurde im engen Austausch mit BUND, NABU sowie dem Arbeitskreis Historische Gärten der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. (DGGL) erarbeitet.

Wir sehen insbesondere schwerwiegender Abwägungsmängel in Bezug auf:

- Rechtmäßigkeit der eingeschränkten Auslegung
- Veraltete und fehlerhafte Verkehrsprognose
- Veraltete und fehlerhafte Verkehrslärm- und Luftschadstoffprognose
- Veraltete Artenschutzdaten
- Gravierende Fehler in der aktualisierten Lärmkontingentierung
- Veraltete Bewertung der zu erwartenden lokalklimatischen Auswirkungen durch das Vorhaben
- Planungskonflikt mit Stadtratsbeschluss zu Rahmenplan ,,Stadtgrün Pirna“
- Abwägungsausfall der äußeren verkehrlichen Erschließung
- Schutz des Barockgartens Großsedlitz

Nachfolgend finden Sie die entsprechenden Einwendungen und deren Begründungen. Wir erwarten darauf entsprechende fundierte Erwiderungen ihrerseits. Diese werden für uns ggf. Grundlage für eine weiterführende rechtliche/bzw. anwaltliche Bewertung sein.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 3
2 Rechtmäßigkeit der eingeschränkten Auslegung 3
Unvollständiger Inhalt der Bekanntmachung des geänderten Entwurfs 3
Planverfahren 4
Fehlerhafte Darstellung von Änderungen 5
Begründung – planerische Darstellung 6
Stand der Technik, Verwendbarkeit von Erhebungs- und Monitoringdaten 6
3 Fehlerhafte Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU), Unterlage 03.2 7
Bezug zur erneuten Entwurfsoffenlage 7
Veraltete und unvollständige Datengrundlagen 7
Konsequenzen für weitere Fachplanungen 12
Forderungen 12
4 Fehlerhafte Planung der äußeren Erschließung (Anschlussstelle B 172a/Abfahrt IPO) 12
5 Fehlerhafte schalltechnische Gutachten 17
Vorbemerkung 17
Etikettenschwindel 17
Kontigentierung 17
Verkehrslärm 23
6 Artenschutzbeitrag (Unterlage 6.1) 24
7 Lokalklimatische und Lufthygienische Untersuchung 25
Veraltete fachliche Bewertungsgrundlage 25
Falsche Abwägung der Kaltluftbeeinflussung 26
Einwendung/Klarstellungsbedarf zum Kaltluftgutachten 27
Konflikt mit Stadtratsbeschluss zum ,,Konzept Stadtgrün“ 31
Lufthygienisches Gutachten (Verkehr) 35
8 Nicht gesicherte äußere Erschließung 37
Rechtliche Einordnung 37
Konkreter Bezug zum Ausbau der Dippoldiswalder Straße außerhalb des Plangebietes 39
9 Schutz Barockgarten Großsedlitz 40

1 Einleitung

Wir wenden grundsätzlich ein, dass weder die bereits abgewogene Planung noch die nun vorliegende in Teilen geänderte Planung grundlegende rechtliche und fachliche Anforderungen erfüllt.

2 Rechtmäßigkeit der eingeschränkten Auslegung

Unvollständiger Inhalt der Bekanntmachung des geänderten Entwurfs

In der Bekanntmachung wird darauf verwiesen, dass nur eine beschränkte Auslegung von geänderten Teilen des Entwurfs zum B-Plan erfolgt und dass infolgedessen nur Stellungnahmen zu den geänderten bzw. ergänzten Inhalten des B-Planes abgegeben werden können (Verweis auf § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB). Dezidiert werden als geänderte Inhalte benannt:

„Die Neuverteilung der Geräuschemissionskontingente innerhalb der Teilflächen der Industrie- und Gewerbegebiete, ohne dass sich daraus Änderungen der Lärmpegel an den umliegenden Immissionsorten ergeben. Es ergeben sich hieraus auch keine Auswirkungen auf sonstige Belange.“ Die andere Änderung zu einem Geh- und Fahrrecht zugunsten des LASuV ist für die weitere Argumentation nicht relevant.

Die Begründung beschreibt den Zweck der neuen Nachtkontingente ausdrücklich so: Die Flächen D1.1 s, D1.2 s, D2.2 n und D2.3 n „ermöglichen die Ansiedlung auch großmaßstäblicher und logistikintensiver Betriebe mit nächtlichen Betriebsabläufen“. Maßgebliche Lärmemissionen entstünden dabei aus nächtlichem Lieferverkehr und Ladeprozessen, „die typischerweise auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen stattfinden“.

Die vermeintliche Beschränkung des Auslegungsinhaltes in der Bekanntmachung auf die Neuverteilung der Geräuschemissionskontingente ist irreführend und unzutreffend. Der Vergleich zwischen dem Rechtsplan aus der ersten und der jetzigen Entwurfsoffenlage ergab die folgenden wesentlichen Änderungen:

- Es werden zu Lasten der bisherigen Flächen D 2.2 und D 3.2 neue Flächen mit der Bezeichnung D 2.2n und D 3.2n festgesetzt.
- Die verbleibenden nun neu bezeichneten Flächen D 2.2s und D 3.2s werden somit auch mit geändertem Flächenzuschnitt neu festgesetzt.
- In den textlichen Festsetzungen (TF) werden den aus den Flächen D 2.2 und D 3.2 herausgelösten Flächen neue zulässige, bzw. hier nicht mehr zulässige Nutzungen zugewiesen. Bisher gehörten die Flächen D 2.2 und D 3.2 zur TF 2. Zulässig waren dort Tankstellen, ausnahmsweise auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Das ist nun nur noch für die neu bezeichneten Flächen D 2.2s und D 3.2s zulässig. Die Flächen D 2.2n und D 3.2n sind nun den TF 1 zugeordnet. Dort sind ausschließlich Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe zulässig. Die anderen bisher (auch ausnahmsweise) zulässigen Nutzungen sind nun untersagt.

- Den beiden Flächen D 2.2n und D 3.2n sind gegenüber dem früheren Rechtsplan deutlich erhöhte Lärmkontingente – ursprünglich 65/48 dB (A), jetzt 65/61 dB (A) zugewiesen.
- Es findet damit eine Verdopplung der Flächen statt, die in der geänderten Begründung als auch für einen intensiven, auch nachts zulässigen Logistikbetrieb beschrieben werden.

Die Änderung von Flächenzuschnitten, die Einfügung neuer Teilflächen sowie die Zuweisung geänderter zulässiger Nutzungen und die Zuweisung neuer Lärmgrenzwerte im Rechtsplan und in den textlichen Festsetzungen stellen eine wesentliche Änderung der bisherigen Planung dar, weil dadurch die Grundzüge der Planung (Art und Umfang der zulässigen Nutzung und das Emissions- und Verkehrsgeschehen) berührt werden. **Der ZV IPO hat diese wesentlichen Änderungen in seiner Bekanntmachung nicht nur „vergessen", sondern über die Formulierung „Es ergeben sich hieraus auch keine Auswirkungen auf sonstige Belange." ausdrücklich vom jetzigen Beteiligungsverfahren ausgeschlossen. Das wird als bewusst unterbliebene erneute Auslegung und als Verstoß gegen § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB bewertet**.

Planverfahren

Wenn ein Planverfahren durch die Aufhebung des Satzungsbeschlusses durch den Vorhabenträger in die Planungsphase zurückfällt und/oder sich eine Planung über einen langen Zeitraum hinzieht -beide Kriterien sind hier erfüllt- hat der Vorhabenträger vor einem wesentlichen Verfahrensschritt -Entwurfsoffenlage und/oder Abwägungs- und Satzungsbeschluss- im Rahmen seiner fachlichen und grundlegenden Sorgfaltspflichten grundsätzlich alle Teile und Fachplanungen dahingehend zu überprüfen, ob sie noch verwendbar sind und die rechtlichen und fachlichen Anforderungen nach dem aktuellen Stand der Technik erfüllen. Nach § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist für die Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange ausschließlich die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan maßgebend.

Ausweislich der mit der erneuten Entwurfsoffenlage veröffentlichten Planungsinhalte hat der Vorhabenträger diese umfangreiche Prüfung bereits in diesem Planungsschritt unterlassen. Er wäre jedoch zur Überarbeitung weiterer wesentlicher Teile der Planung verpflichtet gewesen, was im weiteren Verlauf dieser Einwendung noch umfangreich mit Argumenten und Fakten untersetzt wird. Wegen der Pflicht zur Einhaltung des zum Satzungsbeschluss/einer erneuten Entwurfsoffenlage anzuwendenden aktuellen Standes der Technik und den zu beachtenden Ablauffristen von Untersuchungen, Kartierungen und Gutachten kann sich der Vorhabenträger nicht darauf berufen, dass alle bereits abgewogenen Planungsteile nicht mehr angefasst werden müssen, und dass nur die Änderung der Lärmkontingentierung ausreicht, um nun Planrecht zu erhalten.

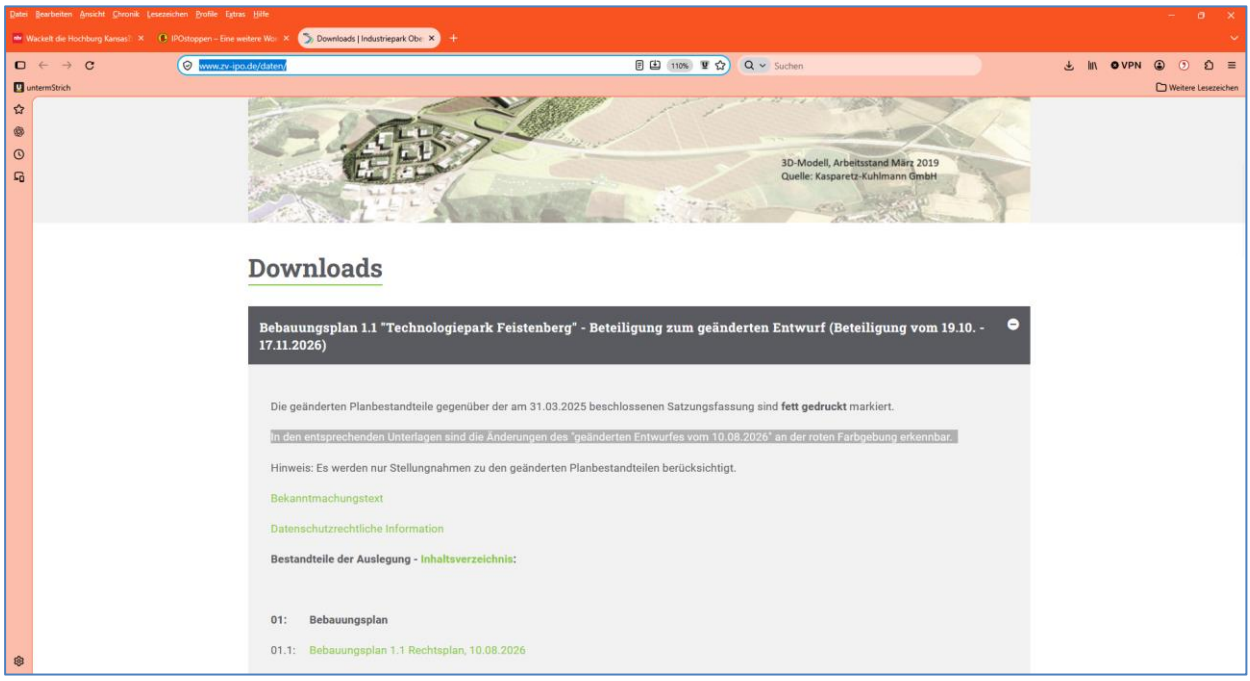
Die Erweiterung und Änderung der Festsetzungen im Rechtsplan und in den textlichen Festsetzungen hat über die Lärmkontingentierung hinausgehende Konsequenzen. **Die nun deutlich ausgeweitete zulässige Logistiknutzung hat, insbesondere weil es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt, eine deutliche Erhöhung der bisher prognostizierten Verkehrsmengen zur Folge.** Eine Überarbeitung der Verkehrsplanerischen Untersuchung (VPU) ist aber in den Planunterlagen nicht vorhanden. Die VPU ist neben den vielen anderen nachfolgend

dargelegten Gründen somit auch dahingehend nicht mehr zutreffend und verwendbar. Die ohnehin erforderliche grundlegende Aktualisierung und Überarbeitung der VPU hat mit einer Korrektur des prognostizierten Schwerverkehrsaufkommens im Quelle-/Ziel-Verkehr des Plangebietes zu erfolgen. Das hat möglicherweise Konsequenzen für die von der B 172a ausgehenden verkehrsbedingten Lärmimmission ins Gebiet sowie für die Fachthemen Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität in der VPU zur Folge. All das ist nicht untersucht und offengelegt worden. **Mit diesem Vorgehen verstößt der ZV IPO gegen die Pflicht, alle abwägungsrelevanten Belange gerecht zu ermitteln (§ 2 Abs. 3 BauGB) und die Ergebnisse mit dem geänderten Planinhalt einer Öffentlichkeitsbeteiligung zu unterziehen.**

Die Beschränkung der Überarbeitung und die Beschränkung der zulässigen Einwendungen auf einen eng begrenzten Planungsteil ist als schwerwiegender Verfahrens- und Pflichtverstoß des Vorhabenträgers zu bewerten. **Wir stellen die Rechtmäßigkeit des nun gewählten beschränkten Beteiligungsverfahrens grundlegend in Frage.**

Fehlerhafte Darstellung von Änderungen

In https://www.zv-ipo.de/daten/download heißt es: ,, In den entsprechenden Unterlagen sind die Änderungen des "geänderten Entwurfes vom 10.08.2026" an der roten Farbgebung erkennbar.“



In Unterlage *Bebauungsplan_1.1_Unterlage_01.2__Begrndung_gend.Entwurf_10_08_2026.pdf* findet sich auf Seite 98 folgender **grüner** Textteil:

Grundsätzlich folgt die Ausweisung dieser Bauflächen auch den in Kap. 3.5 genannten Ausführungen zu den ermittelten Lärmkontingenten. Demnach ist insbesondere bei den siedlungsnäheren Bereichen die Integration weiterer Nutzungen angebracht, welche weniger Lärmemissionen als die industriellen Kernnutzungen verursachen.

Die grüne farbliche Markierung ist unzulässig und damit der Inhalt irreführend und erklärungsbedürftig.

Begründung – planerische Darstellung
Es werden im Rechtsplan durch die Neudefinition der Teilflächen Änderung an der Größe und am Zuschnitt von Teilflächen vorgenommen. In der Begründung werden diese Änderungen aber nicht in allen Lageplänen, Systemskizzen etc. nachgeführt. Insbesondere nicht in den zitierten Fachplanungen (Beispiele: Abbildungen 17, 18, 25). Damit gibt es inhaltliche Widersprüche, weil die Planungsteile auf unterschiedlichen Ständen des Rechtsplanes basieren. **Jedoch gilt die Pflicht, dass alle Planungsteile in sich und untereinander stimmig und auf demselben Stand sein müssen. Die Begründung ist entsprechend zu aktualisieren.**

Stand der Technik, Verwendbarkeit von Erhebungs- und Monitoringdaten
Der Vorhabenträger hat sich entschieden, nur die Fachteile, die zur Ankündigung der Nichtgenehmigung des B-Planes durch die Genehmigungsbehörde maßgeblich geführt haben, zu überarbeiten und erneut auszulegen.

Der Vorhabenträger hat es unterlassen, alle anderen Planungsteile und Fachgutachten daraufhin zu prüfen, ob sie noch dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Maßgeblich ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses (§ 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Insbesondere ist bei einem sehr langen Planungszeitraum, insbesondere vor Entwurfsoffenlagen und Satzungsbeschlüssen immer zu prüfen, ob die den Fachgutachten und -planungen zugrunde liegende Daten entsprechend rechtlicher Vorgaben und aktueller Rechtsprechung noch aktuell und für ein Rechtsetzungsverfahren verwendbar sind. Das ist definitiv nicht der Fall. Beispielhaft wird nachfolgend auf den Ablauf der Monitoringdaten zu Fledermauspopulationen und die unterlassene Überprüfung und Fortschreibung der Verkehrsplanerischen Untersuchung (VPU) wegen veralteter Erhebungsdaten und der Fortschreibung des Prognosehorizonts sowie die Thematik Kaltluftentstehung und -verteilung eingegangen.

Hinsichtlich der unterlassenen Fortschreibung der VPU gibt es einen direkten Bezug zum Inhalt der beschränkten Entwurfsoffenlage, weil in den Lärmberechnungen direkter Bezug auf die Verkehrszähl- und Prognosedaten der VPU genommen wird.

Einwendung: Der Planungsträger hat es versäumt, die vom Ablauf der Erfassungs- und Monitoringdaten betroffenen Planungsteile fortzuschreiben und, sinnvollerweise im jetzigen Verfahren, erneut auszulegen. Die auf diesen Daten aufbauenden Planungen sind nicht mehr für das Planverfahren verwendbar. Sie sind anhand neuer aktueller Erhebungen zu überprüfen und fortzuschreiben. Das stellt einen schwerwiegenden Verfahrensmangel dar und stellt die Genehmigungsfähigkeit und Bestandskraft eines möglichen Satzungsbeschlusses in Frage.

Die Aktualisierung der Datengrundlagen ist auch deshalb verpflichtend, weil alle Teile der zum Satzungsbeschluss zu führenden Gesamtplanung in sich und untereinander schlüssig und widerspruchsfrei sein müssen. Die Aktualisierung einer Datengrundlage, beispielsweise der VPU

und/oder der Monitoring- und Kartierungsdaten, führt daher zwangsläufig die Pflicht zur Überprüfung und Fortschreibung der Gesamtplanung nach sich.

Nach der Bekanntmachung ist der Satzungsbeschluss vom 31.03.2025 aufgehoben. Dementsprechend ist das Verfahren jetzt neu (mit aktuellen Unterlagen; s.u.) anzustrengen, und nicht einfach eine Änderung zu beantragen – und letzteres auch noch auf der Grundlage eines Gesetzes, das explizit der Beschleunigung des Wohnbaus, nicht des Gewerbebaus dient!!! (S. 9 UB.)

Die Abwägung ist daher insgesamt neu zu treffen und unsere früheren Stellungnahmen sowie die in dieser Einwendung vorgenommenen Aktualisierungen und Ergänzungen gehören zum Abwägungsmaterial.

3 Fehlerhafte Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU), Unterlage 03.2

Bezug zur erneuten Entwurfsoffenlage

Die neue Lärmkontingentierung nimmt Bezug auf die die verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) und die darin enthaltenen Hochrechnungen und Prognosewerte (Verfasser: IVAS, Stand 21.04.2022, 1. Teil der Unterlage). Damit wird dieser Planungsteil selbst zum Verfahrensgegenstand. Er ist als wesentliche Planungsgrundlage vor seiner Verwendung als Eingangsgröße der Lärmplanung einer Plausibilitäts- und Aktualisierungsüberprüfung zu unterziehen.

Veraltete und unvollständige Datengrundlagen

Hochrechnungen auf Basis von Zählwerten erfolgen auf Grundlage normierter Tagesganglinien, die anhand von Daten von Dauerzählstellen ermittelt werden. Diese normierten Tagesganglinien werden in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben. Sie können auch für die Hochrechnung von (manuellen) Knotenpunkt- und Querschnittzählungen verwendet werden. Das muss aber auf einer aktuellen Datengrundlage erfolgen.

Die in dieser VPU enthaltenen und von IVAS durch Verkehrszählungen ermittelten Zählwerte stammen fast ausschließlich aus den Jahren 2015 und 2018 und sind jetzt 11 bzw. 8 Jahre alt! Es wurde mit einem Prognosezeitraum 2030 und dazugehörigen Verkehrsmodellen gearbeitet.

Bereits zum Zeitpunkt der finalen Bearbeitung der VPU im April 2022 waren grundlegende für die Prognoseberechnung verwendete Verkehrsdaten veraltet. Im Punkt 5.1 wird dargelegt: „Zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung und Bereitstellung der Verkehrsstärken auf Bundes- und Staatsstraßen wird im Abstand von 5 Jahren eine Zählung des Straßenverkehrs durchgeführt. Die letzte Zählung fand im Jahr 2015 statt.“ Das stimmt so nicht. Anhand des 5-Jahres-Zählrhythmusses hätte die nächste Zählung im Jahr 2020 stattfinden müssen. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde diese Zählung jedoch auf 2021 verschoben. Konkret fanden die Zählungen im Zeitraum April bis Oktober 2021 statt. Warum wurde die Ergebnisse dieser neueren und somit damals aktuellen Zählungen nicht in die erst im April 2022 fertiggestellte VPU eingearbeitet? Warum hat man, wie es eingeübte planerische Praxis bei anderen Planungs- und Vorhabenträgern ist, nicht die kurze Zeit gewartet, bis die aktuellen Zähldaten verfügbar sind?

Bei unserer Recherche haben wir die folgenden neueren Daten im Straßenbauportal des Freistaates Sachsen für eine Zählstelle im Zuge der B 172a gefunden (Quelle: https://geoviewer.sachsen.de/mapviewer/resources/apps/geoportal-sbv/index.html?lang=de&stateId=a68786f5-015b-4315-8786-f5015bd315f2):

- Jahr 2015: DTV 19 289 KFZ, Schwerverkehrsanteil 5,4 % (1 042 KFZ)
- Jahr 2019: DTV 20 675 KFZ, Schwerverkehrsanteil 5,3 % (1 095 KFZ)

Fazit: Allein die vor der Fertigstellung der VPU verfügbaren Daten aus Zählungen des Freistaates zeigen eine Verkehrszunahme des DTV um fast 1400 Kfz/7,2 % und des Schwerverkehrs um 53 KFZ/5,1% in nur 4 Jahren. Das Jahr 2019 ist das Basisjahr für den Prognosehorizont 2040.

Auch die für die VPU verwendete Verkehrsprognose war damals bereits veraltet. Für die Verwendung von Verkehrsprognosedaten in Planfeststellungsverfahren gibt es kein gesetzlich festgelegtes, starres Ablaufdatum. Maßgeblich für die rechtliche Verwendbarkeit der Daten der Verkehrsprognose 2030 ist stattdessen die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Daraus ergeben sich für die Praxis folgende Regeln und zeitliche Grenzen:

1. Die 10-Jahres-Regel des Bundesverwaltungsgerichts

Nach ständiger Rechtspflege des Bundesverwaltungsgerichts ist ein gewählter Prognosehorizont im Planfeststellungsverfahren methodisch nicht zu beanstanden, wenn er mindestens 10 Jahre ab dem Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses in die Zukunft reicht.

- Da der Prognosehorizont der aktuellen Daten das Jahr 2030 ist, bedeutet dies rein rechnerisch, dass diese Prognose im Regelfall nur für Verfahren genutzt werden durfte, deren Beschluss bis spätestens 2020 erging. Die Frist war somit schon lange abgelaufen.
- Für aktuelle oder neue Planfeststellungsbeschlüsse im Jahr 2026 reicht die Prognose 2030 nicht mehr weit genug in die Zukunft, da der Zeitraum von 10 Jahren ab Beschlussfassung nicht mehr gewahrt ist.

2. Aktualität der Datengrundlage

Ein Planfeststellungsbeschluss -das gilt ebenso für planfeststellungsersetzende Planverfahren- muss auf der aktuellsten verfügbaren Erkenntnisbasis stehen. Das BVerwG fordert, dass die zugrunde gelegten Daten die tatsächliche und absehbare Verkehrsentwicklung realistisch abbilden. Wenn sich die Rahmenbedingungen massiv verändern, verliert eine alte Prognose ihre rechtliche Tragfähigkeit.

- Die Daten der Verkehrsprognose 2030 basieren maßgeblich auf dem Basisjahr 2010.
- Durch seither eingetretene Ereignisse (z. B. verändertes Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie, veränderte Bevölkerungszahlen und neue Güterverkehrsströme) gelten die reinen 2030er-Daten heute als überholt.

3. Ablösung durch die Verkehrsprognose 2040

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat die neue strategische Langfrist-Verkehrsprognose 2040 (VP2040) auf den Weg gebracht. Diese neue Prognose 2040 löst die Basisprognose 2030

ab. Für laufende oder neu einzuleitende Planfeststellungsverfahren müssen standardmäßig die aktualisierten Daten bzw. der neue Prognosehorizont 2040 (oder länderspezifische aktuellere Unterprognosen) genutzt werden, um das Verfahren rechtssicher gegen Klagen wegen veralteter Gutachten zu machen. Ausnahme: Laufende Verfahren und Planergänzungen. Falls ein Verfahren bereits auf Basis der Prognose 2030 genehmigt wurde und es lediglich um kleinere Planänderungen oder Ergänzungen geht, kann die alte Prognose im Einzelfall als Vergleichsbasis dienen – vorausgesetzt, die Annahmen sind im Kern noch plausibel und die Verkehrszahlen haben sich vor Ort nicht drastisch entgegen des Trends entwickelt. **Auch das ist im konkreten Fall nicht erfüllt.**

Legt man diese Kriterien an das bisher durchgeführte Verfahren an, so wird deutlich, dass bereits der inzwischen aufgehobene Satzungsbeschluss wegen den veralteten Daten und der falschen Wahl des Prognosehorizonts wahrscheinlich rechtswidrig war.

Mit dem erneuten Satzungsbeschluss ist laut den eigenen Aussagen des ZV IPO frühestens im 1. Halbjahr 2027 zu rechnen. Damit ist der im Verkehrskonzept angesetzte Prognosezeitraum 2030 erst recht nicht mehr anzuwenden, weil es sich wegen der besonderen zeitlichen Nähe zum Beginn des Prognosejahres (ca. 1,5 Jahre Abstand) faktisch nicht mehr um eine Prognose handelt.

Hinzu kommt, dass seit der Fertigstellung der VPU durch die Teilinbetriebnahme der B 172a Südumfahrung Pirna Ende 2022 bereits Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben. Diese bildet die VPU nicht ab. **Die damalige Prognose bildet somit bereits den eingetretenen Ist-Zustand nicht ab. Und sie prüft auch nicht, ob die Prognosewerte für die neue B 172a, auch für die Teilfreigabe, eingetreten sind.**

Die Prognose in der VPU ist aus einem weiteren fachlichen Grund zu hinterfragen. Es wird nur Bezug auf die (inzwischen immer wieder verschobene) Inbetriebnahme der B 172a Südumfahrung Pirna genommen. **Jedoch fehlt jeglicher Bezug zum Ausbau, richtigerweise zum Neubau der S 177, die als Ostumfahrung Dresden zwischen der BAB A4 (weiter zur BAB A13) und der BAB A 17 geplant und gebaut wird.** Richtig ist, dass sie im Prognosehorizont 2030 nicht vollständig verkehrswirksam wird, was man in der Anlage 8 der VPU an den prognostizierten Verkehrsstärken der beiden östlichen Anschlussrampen an die B 172 a gut erkennen kann. Es sind jedoch in einem Prognosehorizont 2040 deutliche höhere Verkehrsbelastungen, und zwar voraussichtlich über die prognostizierte allgemeine Verkehrszunahme hinaus, zu erwarten. Allein schon wegen der bis dahin zu erwartenden Verkehrswirksamkeit aller neu zu bauenden Teilabschnitte der S 177 für den Durchgangsverkehr. Inzwischen ist der Sachstand so, dass der jetzt laufende Bauabschnitt der S 177 im Bereich Wünschendorf und Eschdorf voraussichtlich im Jahr 2027 in Betrieb geht. Für den Lückenschluss im Bereich Rossendorf läuft das Planfeststellungsverfahren. Diese Entwicklung macht deutlich, dass sehr realistische Aussichten für eine Gesamtfertigstellung im aktuellen Prognosezeitraum 2040 bestehen.

Insbesondere steigt die Attraktivität für den Schwerverkehr. Und es ist wegen der dann deutlich komfortableren und schnelleren Anbindung des IPO über die S 177 an die BAB

A4 und weiter in Richtung Polen/Baltikum neben der Zunahme des Durchgangsverkehrs mit einer deutlichen gebietsbedingten Verkehrszunahme aus/in diese Richtung, auch hier vor allem im Schwerverkehr, zu rechnen. All das bildet die derzeit für die Bauleitplanung verwendete VPU nicht ab. Ebenso wurde in den verkehrlichen Voruntersuchungen zum Vorentwurf des B-Planes 1 nicht auf den Neubau der S 177 eingegangen, obwohl sie bereits damals abschnittsweise verkehrswirksam und der Weiterbau klar war.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Pirna im Jahr 2025 umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt hat. Sie sollen mit weiteren Zählungen nach der Inbetriebnahme der kompletten Ortsumfahrung Pirna für eine Vorher-Nachher-Analyse verwendet und als Basis für weitere verkehrsplanerische und städtebauliche Überlegungen und Konzepte genutzt werden.

Diese Feststellungen haben weitreichende Relevanz und Folgen. Beispielhaft sei hier das Planfeststellungsrecht angeführt:

Es wird nicht nur ein reguläres B-Plan-Verfahren durchgeführt. Für den Bereich der Anschlussstelle an die B 172a erfolgt das Planverfahren planfeststellungsersetzend, also als Planrechtsverfahren im gebündelten Gesamtverfahren. Dort sind alle rechtlichen und planerischen Regelungen und Pflichten, die sich aus dem Planfeststellungsrecht ergeben, uneingeschränkt einzuhalten.

Das inzwischen abgebrochene Beteiligungs-, Abwägungs- und Satzungsverfahren fand zu einem Zeitpunkt statt, an dem mindestens der landesspezifische Prognosezeitraum 2035 anzusetzen war. **Somit wurde also schon zum Zeitpunkt der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2030 ein veralteter Prognosehorizont verwendet.**

Hinsichtlich der Anschlussstelle zur B 172a verweist der Vorhabenträger wiederholt auf eine vorliegende Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV – heutige Bezeichnung). Zitat aus der Beschlussvorlage zur Abwägung der in der ersten Entwurfsoffenlage eingegangenen Einwendungen: Einwendung UV1.4.2a: „Die Beurteilung der Planung der Anschlussstelle obliegt den dafür zuständigen Straßenbaubehörden des Freistaates und des Bundes.

Im Ergebnis des diesbezüglichen Genehmigungsverfahrens wurde die Zustimmung des BMDV als oberste Straßenbaubehörde zur neuen Anschlussstelle entsprechend vorliegender Planung erteilt. Ein Sicherheitsaudit wurde durchgeführt."

Es ist davon auszugehen, dass diese Genehmigung wegen der Verwendung veralteter und somit nicht mehr verwendbarer Zähldaten sowie eines schon damals nicht mehr zulässigen Prognosehorizonts 2030 nicht rechtskonform erteilt wurde und dass sich der Vorhabenträger daher nicht mehr auf diese berufen kann. Wobei anzuzweifeln ist, dass es sich formaljuristisch tatsächlich um eine Genehmigung des BMV handelt. Das BMV ist weder in diesem, noch in anderen Planverfahren eine Plangenehmigungsbehörde, die Baurecht erteilen kann. Es kann allenfalls seine Zustimmung zur Planung als Eigentümer der Verkehrsanlage und als Träger öffentlicher Belange (TÖB) abgeben. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen in der mit den Planunterlagen veröffentlichten Stellungnahme des LASuV verwiesen.

Zudem entbindet die Stellungnahme/die (vermeintliche) Genehmigung des BMV den Vorhabenträger nicht von seiner alleinigen Pflicht zur fachlich und rechtlich sauberen Abwägung im Planrechtsverfahren. **Nicht das BMV oder das LASuV sind für die Abwägung im Bebauungsplanverfahren zuständig, sondern der ZV IPO als Vorhabenträger. Daher kann der ZV IPO nicht die Verantwortung für die Abwägung dieser Einwendung an andere Behörden abschieben. Er allein ist für eine sach- und fachgerechte Abwägung zuständig und verpflichtet.**

Eine irgendwie geartete Genehmigung des BMV schafft entgegen der derzeitigen Darstellung der Verbandsführung des ZV IPO in der Öffentlichkeit kein Baurecht für die neue Anschlussstelle an die B 172a. Das in das jetzige B-Plan-Verfahren des ZV IPO eingebettete planfeststellungsersetzende Verfahren zur Änderung der Verkehrsanlage der B 172a läuft abweichend von regulären Planfeststellungsverfahren zu Bundesstraßen nicht bei der Landesdirektion Sachsen. Rechtskraft und Baurecht an den von der IPO-Planung betroffenen Teilen der planfeststellungspflichtigen Verkehrsanlage tritt erst dann ein, wenn der B-Plan 1.1 des ZV IPO Rechtskraft erlangt. Daher ist auch klar, dass nicht das BMV, auch nicht die Landesdirektion Sachsen, sondern das Landratsamt (LRA) Pirna die in diesem Verfahren zuständige Genehmigungsbehörde ist.

Die fachlichen und rechtlichen Konsequenzen der veralteten und nicht mehr verwendbaren VPU sind besonders weitreichend. Bezugnehmend auf die Verkehrsanlagenplanung ist festzustellen:

- Aus diesen veralteten Daten werden umfangreiche Schlussfolgerungen zu Verkehrsstärken und zur Verkehrsqualität an wichtigen Knotenpunkten abgeleitet. Gleiches gilt für den Aspekt Verkehrssicherheit. All diese Planungsergebnisse sind auch nach gängiger Rechtsprechung nicht mehr repräsentativ und somit für das Planverfahren nicht mehr nutzbar. Dabei geht es nicht nur um Formalitäten. Verkehrsstärken und die Verkehrsqualität sind entscheidende Eingangs- und Prüfgrößen für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen. Und das nicht nur im Hinblick auf Breiten, Fahr- und Abbiegespuren, sondern insbesondere auch im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit.
- Eine besonders relevante Änderung zwischen den Prognosewerten 2030 und 2040 besteht in einem erheblichen Zuwachs im Güterverkehr auf der Straße (Lkw-Verkehr). Konkret wird in Veröffentlichungen des BMV mit einer Erhöhung um 34 Prozent gerechnet. Basisjahr für die Verkehrsprognose ist das Jahr 2019. Nimmt man die oben zitierten Daten für die B 172a als Grundlage für eine überschlägliche Betrachtung ist mit diesem Prognosewert ein Anstieg des Schwerverkehrs von 1095 auf 1468 KFZ zu rechnen. Das ist nur die allgemeine Verkehrszunahme ohne den vom IPO zusätzlich verursachten Quelle-/Ziel-Verkehr.
- Daraus abgeleitet gibt es eine besondere Relevanz für die Bemessung der Verkehrsanlagen im Plangebiet. Ein spezieller Schwerpunkt ist die planfeststellungsrelevante Anschlussstelle an die B 172a, deren kritische Lage und bauliche Gestaltung bereits von uns in einer Einwendung kritisiert wurde. Es stellt sich die dringende Frage, ob sie in der geplanten Lage und baulichen Ausgestaltung bei einer Zunahme des Schwerverkehrs, sowohl des gebietsbezogenen als auch des im Zuge der B 172a durchfahrenden, überhaupt noch genehmigungsfähig ist. Vorsorglich verweisen wir auch auf die Bedenken und die Kritik in der Stellungnahme des LASuV.

- **Aufgrund der wesentlich geänderten Basisdaten ist die bisherige Zustimmung des BMV als hinfällig, weil offensichtlich überholt, zu bewerten.**

Konsequenzen für weitere Fachplanungen

Bezugnehmend auf alle weiteren Planungen, die auf den Daten der VPU aufbauen, ist folgendes festzustellen:

- Die Eingangsdaten für alle Untersuchungen und darauf aufbauenden Planungen (z.B. Lärm, Luftqualität etc.) sind nicht mehr verwendbar.
- Alle auf diesen Daten aufbauenden Fachplanungen sind als Grundlage für ein rechtkonformes B-Plan-Verfahren im veralteten und nicht überprüften/fortgeschriebenen Planungsstand nicht mehr für einen Satzungsbeschluss verwendbar.
- Bereits für den inzwischen aufgehobenen Satzungsbeschluss zum B-Plan 1.1 wurden Daten und Planungen verwendet, die nicht die rechtlichen und fachlichen Anforderungen erfüllt haben. Der damalige Satzungsbeschluss zu diesem B-Plan ist wahrscheinlich schon allein aus diesem Grund rechtswidrig zustande gekommen.
- Auch in den jetzt ausgelegten geänderten Planungen wird Bezug auf die völlig veraltete VPU und die darin ermittelten Verkehrsdaten genommen. Sie sind wegen der veralteten Datengrundlage nicht mehr für ein rechtskonformes Planverfahren nutzbar.

Forderungen

- Die Gesamtplanung ist in erheblichen Teilen nicht mehr aktuell und umfassend anhand einer neuen VPU zu überarbeiten.
- Die dem jetzigen Änderungsverfahren zugrunde liegende geänderte Lärmplanung findet auf einer nicht mehr verwendbaren Datengrundlage statt und muss überarbeitet werden.
- Für alle geänderten Planungsteile, aufgrund des erforderlichen enormen Änderungsumfang sogar für die gesamte Planung, ist anschließend ein erneutes Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit durchzuführen.
- Die von der überholten VPU verursachte umfassende Überarbeitung erheblicher Teile der Gesamtplanung kann aufgrund des dafür erheblichen Zeitaufwandes Auswirkungen auf weitere, dann aus anderen Gründen zu aktualisierende Planungsteile haben. Hier insbesondere auf den Ablauf von Erhebungsdaten.
- Der Vorhabenträger hat daher die gesamte Planung einer umfassenden Überprüfung, Aktualisierung und Überarbeitung zu unterziehen.
- Das beschränkte erneute Beteiligungsverfahren ist offensichtlich nicht rechtskonform.
- Mit der vorliegenden Planung ist kein rechtkonformer Satzungsbeschluss möglich.

4 Fehlerhafte Planung der äußeren Erschließung (Anschlussstelle B 172a/Abfahrt IPO)

Wir hatten bereits in unseren vorangegangenen Einwendungen einen schwerwiegenden Verstoß gegen gültige Richtlinien und Regelwerke mit absehbaren Konsequenzen für die Verkehrssicherheit erhoben. Auf eine Wiederholung des Inhalts dieser Einwendung wird hier verzichtet. Sie wird vollumfänglich aufrechterhalten und wie folgt aktualisiert/ ergänzt.

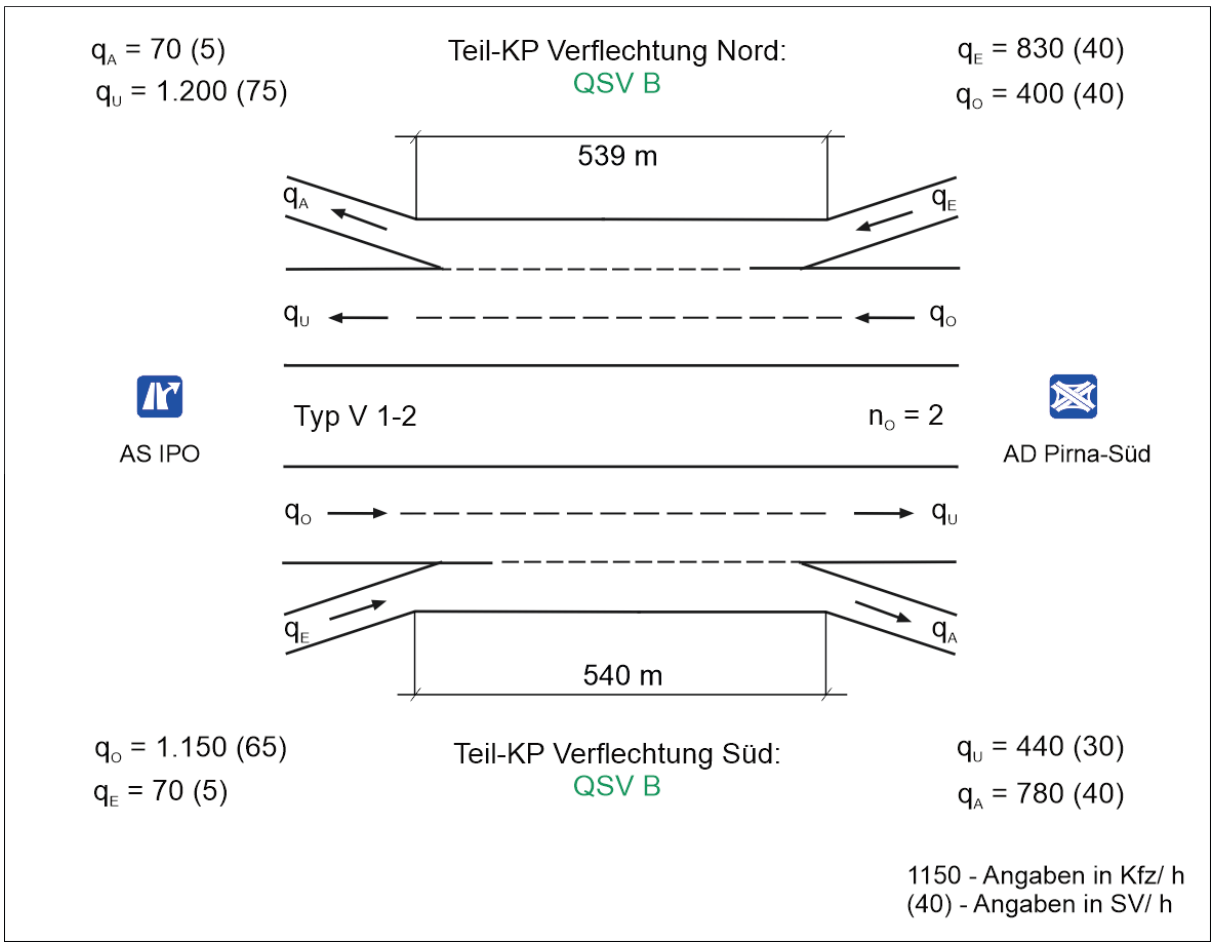
Die nun vorgenommene deutliche Erweiterung der Flächen im Plangebiet D, auf denen Logistik mit intensiver Nutzung angesiedelt werden darf, ermöglicht ausdrücklich eine wesentliche Ausweitung des Lieferverkehrs. Damit ist, wie zuvor mehrfach angesprochen und begründet, auch eine Prüfung und Überarbeitung der VPU erforderlich. Da der Lieferverkehr laut dieser VPU weit überwiegend über die Anschlussstelle zur B 172a (AS IPO) abgewickelt werden soll sind somit im jetzigen Planverfahren auch die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit an dieser Anschlussstelle zu überprüfen. Damit ist ein unmittelbarer Bezug unserer bisherigen Einwendung zum Inhalt der jetzigen erneuten Entwurfsoffenlage gegeben. Dies nehmen wir zum Anlass für die nachfolgenden fachlichen und rechtlichen Bewertungen.

Wir stellen erneut die Lage und die bauliche Ausbildung der AS IPO an der B 172a in Frage. Gründe sind u.a. die veralteten Prognosewerte und die nun aus mehreren Gründen neu hinzukommenden betrachtungsrelevanten Verkehrsmengen.

Allgemeiner Planungsgrundsatz: Verkehrsanlagen müssen so geplant werden, dass sie mit der im Regelwerk vorgesehenen Entwurfsgeschwindigkeit sicher befahren werden können. Darauf sind die Entwurfsparameter des Regelwerkes, hier der von der FGSV veröffentlichten und vom BMV als verbindliche Planungsgrundlage für Bundesstraßen eingeführten RAA, ausgerichtet. Das hat absoluten Vorrang vor verkehrsrechtlichen Regelungen. Auf § 39 Abs. 1 StVO wird verwiesen. Zudem ist es weder in Bebauungsplänen noch in Planfeststellungsbeschlüssen möglich und zulässig, verkehrsrechtliche Regelungen festzuschreiben.

Besonders kritisch sind aus unserer Sicht die Verkehrsabläufe zwischen dem AD Pirna Süd und der AS IPO, die laut des aktuellen Standes der Verkehrsanlagenplanung wegen ihres unter den Grenzwerten liegenden Abstandes von ca. 540 m mit einem Verflechtungsstreifen statt mit einem separaten Beschleunigungs- und daran nahe anschließenden Verzögerungsstreifen verbundenen sind.

Für die weiteren Betrachtungen nehmen wir auch Bezug auf die prognostizierten Verkehrsmengen in der Spitzenstunde, konkret auf einen Auszug aus dem Antrag auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle an der B 172A vom 06.07.2023 (Vorentwurf AS B172a IB Karsch, Unterlage 3.1 Teilprojekt I.1)



Grafik 10: Verkehrsqualität der Verflechtungsstrecke zwischen AS IPO und AD Pirna-Süd

Zum Schwerverkehr zählen laut der Definition für die amtliche Straßenverkehrszählung, auf die in der VPU direkt Bezug genommen wird, Busse, LKW über einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, Last- und Sattelzüge und sonstige nicht klassifizierte Kraftfahrzeuge. Laut dieser Grafik fahren nur 5 Fahrzeuge Schwerverkehr pro Stunde mit Fahrtziel zum/vom IPO. Das ist ein völlig unglaubwürdiger Prognosewert, weil über die neue AS IPO ein Ansiedlungsgebiet von 86 ha erschlossen werden soll. Es handelt sich nicht nur um Lieferverkehr, sondern ebenso um kleinräumlichen, eher aus Richtung Pirna und Umgebung kommenden Verkehr von Dienstleistern, Ver- und Entsorgern. Zudem soll ausweislich des Vorentwurfs zum B-Plan Nr. 1 des ZV IPO, der in die beiden B-Pläne 1.1 und 1.2 aufgeteilt wurde, später über diese Abfahrt auch die Teilfläche B des IPO-Gebietes erschlossen werden. Auch wenn es zu diesem B-Plan 1.2 noch keine qualifizierten Planungen gibt sind die von diesem Plangebiet ausgehenden Verkehrsströme und -mengen aktualisiert in die Gesamtverkehrsprognose dieser AS IPO aufzunehmen. Das ist in der Planung nicht ersichtlich. Es wird darauf verwiesen, dass derzeit über eine Erweiterung der Bauflächen in diesem Teilgebiet B diskutiert wird, was auch dort auf eine Verkehrszunahme gegenüber der ohnehin veralteten Verkehrsprognose der VPU hinausläuft. Die jetzt offengelegte Planung enthält dazu keine Aussagen.

Die Inbetriebnahme des nächsten Abschnitts der S 177 im Jahr 2027 macht diese Verbindung zur BAB A 4 bereits deutlich attraktiver und ist für die Planung des IPO unmittelbar relevant. Das ist aus der bisherigen Verkehrsprognose in der veralteten VPU und der Prognose für die Spitzenstunde nicht ablesbar. Mit der Inbetriebnahme der S 177 auf der vollen Länge durch den Lückenschluss bei Rossendorf sind die in der Grafik dargestellten extrem geringen Schwerverkehrsanteile erst recht nicht mehr haltbar. Hier zeigt sich exemplarisch, dass die weitere Nutzung der Verkehrsprognose 2030 im Planrechtsverfahren zu wesentlich geringen und somit fachlich unzutreffenden Annahmen und Prognosewerten führt.

Mit der Verkehrsprognose 2040, dem IST-Fall der vollen Verkehrswirksamkeit der B 172a Südumfahrung Pirna und der S 177 sowie zusätzlich der bis dahin zu unterstellenden Erschließungsfunktion für den Teilbereich B des Verbandsgebietes sind deutlich andere Prognosewerte mit Konsequenzen für den Verkehrsablauf, die Bewertung der Verkehrssicherheit und letztlich der Zulässigkeit der Lage und Ausbildung der AS IPO zu erwarten. Das macht deutlich, dass zumindest eine komplette Überprüfung der Planung, eine Neubewertung des Planungsansatzes und der Eingangsgrößen für die VPU und eine erneute Überprüfung der bisherigen Abwägung im Planverfahren erforderlich ist.

In Bezug auf die Bewertung der Verkehrssicherheit ist aber noch etwas anderes sehr augenscheinlich und relevant.

Der von der Südumfahrung kommende zufahrende Strom am AD Pirna Süd ist mit 830 KFZ/h in der Spitzenstunde, davon immerhin 40 Schwerverkehr, sehr stark und mehr als doppelt so hoch wie der von der S 177 geradeaus durchfahrende Strom. Zudem handelt es sich beim Verkehr aus dem auf die S 177/B 172a auffahrenden Nebenstrom faktisch um den Gesamtverkehr der B 172a Südumfahrung Pirna in dieser Fahrtrelation, also um einen sehr starken Verkehrsstrom. Das hat zur Folge, dass die Einfädelungsvorgänge den Verkehrsablauf dominieren. Diese finden aber laut der Planung auf einem noch dazu relativ kurz bemessenen Verflechtungsstreifen mit einer Länge von 540 m statt, der unter den Regel- und Mindestwerten der RAA für zwei nebeneinander liegende Anschlussstellen liegt. Und diese Einfädelungsvorgänge sollen durch die Ausfädelung zur AS IPO mit vermeintlich nur 70 KFZ/h, davon lediglich 5 Schwerverkehr, überlagert werden.

Für die Fahrtrichtung West zur AS BAB A17/B172a kommen noch die topografischen Gegebenheiten hinzu. Der Verflechtungsbereich liegt in einer deutlichen Steigung (laut Planung IB Karsch in der Größenordnung von 3,5 Prozent). Diese erhebliche Längsneigung ist insbesondere für Beschleunigungsvorgänge im Nebenstrom, insbesondere die des Schwerverkehrs, und somit unmittelbar für die Ein- und Ausfädelungsvorgänge auf dieser kurzen hoch belasteten Strecke fahrdynamisch relevant. Überlagert werden die länger dauernden Beschleunigungsvorgänge insbesondere des Schwerverkehrs mit Abbiege- und Verzögerungsvorgängen des Verkehrs, der an der AS IPO von der B 172a abfährt. Auch hier ist wieder der hohe Schwerverkehrsanteil von besonderer Bedeutung. Es besteht darüber eine unmittelbare Relevanz für den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit.

Auch in der Gegenrichtung findet eine ähnlich geartete Überlagerung von Ein- und Ausfädelvorgängen, wenn auch im Gefälle, statt. Hier ist der enge Kurvenradius im weiteren Verlauf der B 172a mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf derzeit 60 km/h relevant, der ein starkes abbremsen im Abbiegevorgang eines sehr starken Verkehrsstroms und darüber eine Behinderung der Beschleunigungsvorgänge von Fahrzeugen, die in der Relation Auffahrt AS IPO zur S 177 verkehren, hervorrufen.

Mit der vollständigen Inbetriebnahme der S 177 ist nicht nur eine deutliche Zunahme des Gesamtverkehrs, sondern insbesondere des Schwerverkehrs sowohl im Durchgangsverkehr als auch als Quelle-/Zielverkehr vom/zum IPO zu erwarten. Damit verbunden ist eine erhebliche Zunahme der kritischen Interaktionen.

Unser Fazit: Wer so etwas plant und genehmigt, schafft mit voller Absicht einen Unfallschwerpunkt neu. Das widerspricht nicht nur dem vom BMV als verbindlich für Bundesstraßen eingeführten Straßenbauregelwerk, sondern auch grundlegenden Planungs-, Sorgfalts- und anderen Rechtspflichten. Es werden sehenden Auges Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern aufs Spiel gesetzt. Bereits jetzt ist es bei dem derzeit relativ geringen aus Richtung Zehista kommenden Verkehrsstrom mit geringem Schwerverkehrsanteil am AD Pirna Süd zu mehreren Unfällen mit erheblichen Schäden gekommen. Ablesbar ist das an bereits ausgetauschten Leitplankenabschnitten und selbst beobachteten Unfallstellen.

Die vermeintliche Alternativlosigkeit der Lage der neuen AS IPO, die im Antrag des IB Karsch auf Errichtung einer neuen Anschlussstelle an der B 172A im Auftrag des ZV IPO, Antragsdatum 06.07.2023 (siehe Planunterlage 03.2 unten) insistiert wird**,** ist kein rechtlich belastbares Abwägungskriterium gegen die bewusste und vorsätzliche Schaffung erheblicher Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer. Letztere sind nicht rechtskonform gegen andere Kriterien ab- und wegwägbar. Spätestens hier enden auch die technischen und rechtlichen Handlungsspielräume.

Bei dieser Gemengelage ist es äußerst zweifelhaft, dass ein wirklich neutral und nach dem geltenden Regelwerk der FGSV durchgeführtes Sicherheitsaudit, auf das in der Abwägung unserer bisherigen Abwägung pauschal verwiesen wird, diese gefährliche planerischen Lösung tatsächlich und ohne gravierende Einwände und Bedenken bestätigt hat. Weder das Sicherheitsaudits noch die dazugehörige Abwägung des Vorhabenträgers sind offengelegt worden. Damit ist, obwohl das Sicherheitsaudit vom Vorhabenträger für die Zurückweisung der Einwendung herangezogen wird, nicht prüfbar, welche Hinweise und Sicherheitsbedenken darin enthalten sind und wie der Vorhabenträger damit umgegangen ist. **Die Nichtveröffentlichung dieser Unterlagen und die Unvollständigkeit der veröffentlichten Planunterlagen werden als Verfahrensmangel gerügt. Wir fordern deren Offenlegung.**

5 Fehlerhafte schalltechnische Gutachten

Vorbemerkung

Die Neuansiedlung von Industrie in teils unmittelbarer Nachbarschaft zu einer Wohnbebauung und anderen geschützten bzw. bereits mit Geräuschkontingenten vorbelasteten Flächen und Nutzungen ist einer der gravierendsten Fehler in der grundlegenden Herangehensweise an dieses Projekt. Sie widerspricht dem Grundanliegen und der allgemein üblichen planerischen Herangehensweise, Industrie und Wohnen auch in der bestehenden Siedlungsstruktur möglichst räumlich zu trennen, um der Bevölkerung gesunde und nachhaltige Wohn- und Lebensbedingungen dauerhaft zu gewährleisten. Alle anliegenden Wohnnutzungen werden bereits durch die fertiggestellten Straßenbauprojekte sowie durch die im Bau befindliche Südumfahrung Pirna erheblich durch Lärm belastet. Die nach Ausnutzung des rechtlichen Rahmens verbleibenden Lärmkontingente für die Industrieansiedlung führen zu einer Dauerbeschallung jetzt noch vergleichsweise ruhiger Wohnlagen. Dabei ist es unerheblich, ob gesetzliche Grenzwerte eingehalten werden.

Etikettenschwindel

Aus Bebauungsplan IPO 1.1 „Technologiepark Feistenberg“geänderte Entwurfsfassung – Begründung, Seite 60:

Um der Intention des Zweckverbandes zu untersetzen, wurden deshalb die Bauflächen D als große zusammenhängende Flächen nördlich und südlich einer innen liegenden Erschließungsstraße angeordnet. Einem Großinvestor ist es dabei unbenommen, die Grenzen der einzelnen Baugebiete mit zum Beispiel einer einzigen Werkhalle mit mehreren hundert Metern Länge zu errichten, solang der geräuschintensive Anlieferverkehr und andere lärmintensive Aktivitäten im Inneren des Gebietes bzw. der Gebäude angeordnet werden. ***Vor diesem Hintergrund erfolgt die Ausweisung der außenliegenden Teilbauflächen innerhalb der Baufläche D ebenfalls als „Industriegebiet“, obwohl die dortigen Emissionskontingente eher auf Gewerbegebiete hinweisen.***

Das entspricht wiederum nicht der Entwicklung eines Industriegebietes, sondern eines Gewerbegebietes und ist damit, analog bereits durch den Beschied des LRA vom 23.09.2025 gerügt, ein ,,Etikettenschwindel“.

Kontigentierung

Inhaltliche Änderungen der Planung

Die Änderungen gehen über eine redaktionelle Überarbeitung hinaus. Die FIRU-Untersuchung gliedert mehrere Industriegebietsteilflächen für die Geräuschkontingentierung zusätzlich in nördliche und südliche Bereiche, unter anderem D1.1, D1.2, D2.2 und D2.3.4

Für die Teilflächen D1.1s, D1.2s, D2.2n und D2.3n werden nachts jeweils 61 dB(A)/m² angesetzt. Die Untersuchung beziffert ihre Gesamtfläche mit rund 64.000 m². Der vorgeschlagene Festsetzungstext wird ausdrücklich auf § 9 Abs. 1 Nr. 23 Buchst. a Doppelbuchst. bb BauGB gestützt und übernimmt die geänderten Emissionskontingente. Auch die Arbeitsfassung der Planbegrün-

dung stellt den bisherigen Nachtwert von 65 dB(A)/m² den nun vorgesehenen 61 dB(A)/m² gegenüber und bezieht die Begründung nicht mehr nur auf eine einzelne, sondern auf vier Teilflächen. Damit werden das Lärmkonzept, die schalltechnische Gliederung und die rechtliche Grundlage der Festsetzungen inhaltlich verändert.

Fortbestehende Prüfung des Industriegebietscharakters

Die neue Vorschrift ermöglicht die Festsetzung von Geräuschemissionskontingenten. Sie beantwortet jedoch nicht, ob die Zweckbestimmung eines Industriegebiets nach § 9 BauNVO gewahrt bleibt. Darauf wurde bereits im DGGL- Schriftsatz an das LRA Sächsische Schweiz-Osterzgebirge vom 09.03.2026 hingewiesen: Die BauGB-Novelle ist kein allgemeiner „Freibrief“ für eine vollflächige Kontingentierung eines Industriegebiets. Die Gebietstypik und die tatsächliche Ansiedlungsmöglichkeit industriegebietstypischer Betriebe bleiben eigenständig zu prüfen.

Im Schriftsatz der DGGL an das LRA Sächsische Schweiz-Osterzgebirge vom 12.04.2026 wurde außerdem die Antwort des Landratsamtes dahin wiedergegeben, dass die Novelle die grundlegenden Anforderungen an den Industriegebietscharakter nicht aufhebt und eine zuvor nicht genehmigungsfähige Planung nicht ohne weitergehende Anpassungen genehmigungsfähig wird.

Die Erhöhung einzelner Nachtkontingente auf 61 dB(A)/m² belegt daher für sich genommen noch nicht, dass auf den betreffenden Flächen alle oder zumindest ein repräsentativer Querschnitt der nach § 9 BauNVO vorgesehenen Industriebetriebe angesiedelt werden kann.

Schalltechnische Widersprüche und fehlende Nachweise

Widerspruch am Immissionsort IO 13

Tabelle 6 weist für den Immissionsort IO 13 – Großsedlitzer Straße 54 nachts ein Immissionskontingent von 39,4 dB(A) bei einem Planwert von 39 dB(A) aus. Die ausgewiesene Differenz beträgt +0,4 dB(A). Unmittelbar anschließend wird dennoch festgestellt: „Mit der vorgeschlagenen Geräuschkontingentierung werden die Planwerte an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten.“

Dieser eindeutige Widerspruch ist vor jeder weiteren fachlichen oder rechtlichen Bewertung aufzuklären. Ersatzweise wäre plausibel zu begründen, warum der Immissionsort IO 13 – Großsedlitzer Straße 54 als nicht maßgeblich eingestuft würde.

Sehr geringe rechnerische Reserve am Immissionsort IO 08

Am Immissionsort IO 08 – Oberlindigt 13 beträgt das nächtliche Immissionskontingent 44,8 dB(A) bei einem Planwert von 45 dB(A). Es verbleibt nachts lediglich eine rechnerische Differenz von 0,2 dB(A) zum Planwert. Die Untersuchung erläutert nicht, welche Bedeutung Rundungen und die zugrunde gelegten Modellannahmen für diese geringe Differenz besitzen. Dies bedarf einer nachvollziehbaren fachlichen Einordnung.

Eine Überschreitung wird dort zwar nicht ausgewiesen; die äußerst geringe Differenz erfordert jedoch eine nachvollziehbare Sensitivitätsbetrachtung, insbesondere zu Rundungen, Berechnungsunsicherheiten und späteren betrieblichen Veränderungen.

Abstrakte Ansätze statt konkreter Betriebsszenarien
Die FIRU-Untersuchung stellt ausdrücklich fest, dass konkrete Angaben zu den Schallemissionen der künftig vorgesehenen Betriebe und Anlagen nicht vorliegen. Die Berechnungen beruhen deshalb auf pauschalen Anhaltswerten der DIN 18005 und abstrakten Flächenschallquellen. Gleichwohl wird angenommen, die höher kontingentierten Flächen könnten nachts besonders laute industriegebietstypische Betriebsteile aufnehmen. Die Planbegründung nennt hierzu beispielhaft großmaßstäbliche Ansiedlungen, Logistik, Produktion mit Nachtbetrieb und energieintensive Anlagen.

Ob solche Betriebe einschließlich ihrer Produktionsanlagen, technischen Einrichtungen und nächtlichen Logistik die Kontingente tatsächlich einhalten können, wird jedoch nicht anhand konkreter Musterbetriebe nachgewiesen. Die Untersuchung belegt damit die rechnerische Einhaltung innerhalb des abstrakten Kontingentierungsmodells, nicht jedoch die praktische Nutzbarkeit der Flächen für die in der Planbegründung angeführten Betriebsarten.

Widersprüchliche Angabe des Zusatzkontingents
Der Festsetzungsvorschlag der FIRU-Untersuchung weist für den Richtungssektor B ein Zusatzkontingent von +5 dB tags und +3 dB nachts aus.

In der Arbeitsfassung der Planbegründung wird demgegenüber für denselben Richtungssektor +45 dB tags und +3 dB nachts angegeben. Zusatzkontingente in dB(A) bezogen auf Richtungssektoren Richtungssektor k Zusatzkontingent LEK, in dB(A) A B Tag 0 +45 Nacht 0 +3.17

Unabhängig davon, ob die Angabe „+45 dB“ auf einen Änderungs- oder Darstellungsfehler zurückzuführen ist, sind die veröffentlichten Unterlagen an dieser Stelle widersprüchlich und nicht eindeutig. Vor einer erneuten Beteiligung muss zweifelsfrei erkennbar sein, welcher Festsetzungsinhalt gelten soll.

Falsche Gebietseinstufung Krebs
Die schalltechnischen Berechnungen/Kontingentierungen sind fehlerhaft, da die Gebietszuordnung fehlerhaft ist und damit von falschen (zu hohen) Beurteilungspegeln ausgegangen wurde. So wurde für die Lärmberechnungen der Immissionsort Krebs Nr. 49 als Mischgebiet (Tabelle 2 auf S. 5) festgesetzt. **Diese Festsetzung von Krebs als Mischgebiet (MI) im B-Plan 1.1 ist bauplanungsrechtlich unzulässig und stellt einen schweren, materiellen Fehler dar.**

- **Das gesetzliche Wesen des Mischgebiets (§ 6 BauNVO):** Ein Mischgebiet ist gesetzlich zwingend dadurch definiert, dass Wohnen und nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe **gleichwertig und gleichberechtigt nebeneinander** existieren. Es muss eine qualitative und quantitative Durchmischung vorliegen.
- **Warum die Festsetzung in Krebs rechtswidrig ist:** Wenn es in Krebs keine nennenswerten, ansässigen Gewerbebetriebe gibt und das Dorf faktisch ein reines Wohngebiet (oder ein faktisches Dorfgebiet) ist, darf der Plangeber nicht willkürlich ein „Mischgebiet“ festsetzen.

Die Planer des IPO-ZV argumentierten in ihren Erwiderungen, dass Krebs im Flächennutzungsplan Dohna als Mischgebiet deklariert ist. Dass Krebs im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Dohna als gemischte Baufläche deklariert ist, heilt den materiellen Fehler im Bebauungsplan (B-Plan) 1.1 keineswegs. Die juristische und städtebauliche Einordnung zeigt klare Argumentationslinien auf, mit denen das Argument der Planer entkräftet wird:

1. Das „Entwicklungsgebot“ ist keine Freifahrtschein-Automatik

Die Planer berufen sich auf das **Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB**, wonach ein Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden muss.

- **Die rechtliche Realität:** Der FNP ist lediglich die *vorbereitende* Bauleitplanung und stellt nur die „beabsichtigte städtebauliche Entwicklung“ dar. Er entfaltet keine direkte Rechtskraft gegenüber den Bürgern.
- **Keine Übernahme von Fehlern:** Wenn eine Darstellung im FNP der tatsächlichen städtebaulichen Realität widerspricht, darf dieser Fehler im parzellenscharfen, verbindlichen B-Plan nicht einfach fortgeschrieben werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat klargestellt: Ein B-Plan muss die *tatsächlichen* Verhältnisse bei seinem Erlass bewältigen, nicht fiktive Annahmen aus alten Plänen.

2. Das Dogma der „Funktionslosigkeit“ sticht den FNP aus

Selbst wenn Krebs seit Jahren im FNP als gemischte Baufläche steht: Wenn sich dort nie Gewerbe angesiedelt hat und der Ortsteil faktisch rein dem Wohnen dient, ist die Festsetzung nach ständiger Rechtsprechung **funktionslos geworden**.

- Tritt eine solche Funktionslosigkeit ein (weil die Durchmischung unmöglich realisiert werden kann), verliert die Festsetzung im FNP ihre steuernde Wirkung.
- Der Zweckverband begeht im B-Plan 1.1 einen **Abwägungsfehler (§ 214 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)**, weil er starr an einer veralteten FNP-Hülle festhält, statt die *reale* Schutzwürdigkeit der dort lebenden Menschen (faktisches Wohngebiet) zu ermitteln.

3. Das Verbot der „Gefälligkeitsplanung“ (Etikettenschwindel)

Die Beibehaltung der Mischgebiets-Deklaration erfüllt hier offensichtlich den Tatbestand einer unzulässigen **Optimierungs- und Gefälligkeitsplanung**. [**VGH München, Beschluss v. 22.06.2022 – 9 NE 22.705**]

- **Das Ziel der Planer:** Es geht nicht darum, in Krebs Gewerbe zu fördern, sondern das **Schutzniveau bei den Immissionsgrenzwerten (Lärm) künstlich zu senken**, um das angrenzende Industriegebiet des IPO maximal auslasten zu können.

Anhand der realen Gegebenheiten lässt sich der Ortsteil **Krebs (Dohna)** bauplanungsrechtlich eindeutig als **faktisches reines/allgemeines Wohngebiet (WR/WA)** einordnen – **keinesfalls jedoch als Mischgebiet (MI)**.

Die planungsrechtliche Analyse zeigt, warum die Einstufung des Zweckverbandes der Realität widerspricht:

a. Die historische und tatsächliche Struktur (Die „Ist-Analyse“)

Krebs ist ein historisch gewachsener, ländlich geprägter Ortsteil. Ein Blick auf die geschützten Denkmale und die Siedlungsstruktur zeigt:

- **Prägung durch das Rittergut:** Der Kern von Krebs besteht historisch aus dem ehemaligen [Rittergut Krebs, dem Herrenhaus, Wirtschaftsgebäuden] und dem historischen Gasthof Krebs.
- **Wohnnutzung dominiert:** Heutzutage sind diese historischen Bauten sowie die umliegenden Häuser fast ausschließlich zu Wohnzwecken umgenutzt oder dienen der privaten Nutzung.
- **Fehlendes Gewerbe:** Es fehlen die für ein Mischgebiet zwingend erforderlichen, das Wohnen nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe (wie Einzelhandel, Handwerksbetriebe, Geschäftsgebäude). Krebs besitzt keine gewerbliche Infrastruktur, die eine *Gleichwertigkeit* zum Wohnen herstellt.

b. Warum die Festsetzung als „Mischgebiet“ juristisch unzulässig ist

Die Baunutzungsverordnung verlangt für ein Mischgebiet eine **funktionale Durchmischung**. Fehlt diese (weil es fast nur Wohnungen gibt), greift die Rechtsprechung zur sogenannten **Funktionslosigkeit von Festsetzungen**: [https://www.ihk.de/hannover/hauptnavigation/standort/planen-bauen/bauleitplanung/bau-und-planungsrecht/baugebietskategorie-urbanes-gebiet-mu-einsatzfelder-5174602]

- Wenn in einem Ortsteil faktisch nur gewohnt wird, schützt das Baugesetzbuch das Gebiet nach den Maßstäben eines Wohn- oder Dorfgebiets.
- Da im ländlichen Raum Sachsens ehemals landwirtschaftliche Strukturen (wie das Rittergut) vorherrschten, tendieren Gerichte bei solchen Ortsteilen zu einem **allgemeinen Wohngebiet (WA)**.
- Hier gelten deutlich strengere Lärmgrenzwerte (nachts **40 dB(A)**) als im Mischgebiet (nachts **45 dB(A)**).

c. Fazit für die Praxis

Krebs ist ein **reiner Wohn- und Historienstandort im ländlichen Raum**. Ihn als Mischgebiet einzustufen, ist ein rein formaler Trick der Planer, um den Immissionsschutz für die Bewohner abzusenken. Damit ergibt sich für den IPO-ZV der Tatbestand des „Etikettenschwindels“ und der fehlerhaften Mischgebiets-Einstufung für den Ortsteil Krebs. Siehe **Leitentscheidung: BVerwG, Urteil vom 04.05.1988 (Az. 4 C 34.86) Die Kernaussage:** Das BVerwG stellte klar, dass ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) zwingend von einer **Gleichwertigkeit und wechselseitigen Durchmischung** von Wohnen und Gewerbe geprägt sein muss. Fehlt ein Element (hier das Gewerbe in Krebs) fast vollständig, ist die Festsetzung städtebaulich nicht gerechtfertigt. Das Gericht spricht hier von einer unzulässigen „Gefälligkeits-“ oder „Etikettenplanung“, die zur **Unwirksamkeit des Bebauungsplans** führt. Eine Gemeinde darf nicht per Dekret ein Gebiet falsch etikettieren, nur um Immissionswerte zu steuern.

Selbst wenn Krebs im FNP von Dohna als gemischte Baufläche steht: Wenn die Realität anders aussieht, verliert dieser alte Plan seine rechtliche Bindung für den neuen B-Plan. Siehe **Leitentscheidung: BVerwG, Urteil vom 29.04.1977 (Az. IV C 39.75)** (bestätigt durch Beschluss vom 21.12.2023 - 4 B 35.23). **Die Kernaussage:** Das BVerwG regelt hier das Prinzip der **Funktionslosigkeit von Festsetzungen**. Wenn eine planerische Festsetzung (Mischgebiet) in der Realität über einen langen Zeitraum nicht umgesetzt wurde und die tatsächliche Entwicklung (reines ländliches Wohnen) einen Zustand erreicht hat, der die Realisierung des Mischgebiets dauerhaft ausschließt, wird die Festsetzung **funktionslos und damit rechtlich unwirksam**. Das Entwicklungsgebot des B-Plans aus dem FNP (§ 8 BauGB) erlischt, wenn der FNP die Realität nicht mehr abbildet.

Verwaltungsgerichte haben aus diesen Gründen viele B-Plan-Genehmigungen gekippt, wenn die Gebietsfestsetzung missbraucht wird, um Lärmschutzansprüche wegzudrücken. Verwiesen sei hierbei u.a. auf folgendes Grundsatzurteil: **Leitentscheidung: BVerwG, Beschluss vom 20.01.1992 (Az. 4 B 71.90). Die Kernaussage:** Eine Gemeinde darf die Grenzen von Baugebieten und deren Einstufung nicht willkürlich so wählen, dass gesunde Wohnverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) geopfert werden, um ein angrenzendes Industriegebiet zu begünstigen. Wenn ein Ortsteil wie Krebs, der den Schutz eines allgemeinen Wohngebiets (WA, nachts 40 dB) verdient, künstlich als Mischgebiet (MI, nachts 45 dB) deklariert wird, um den IPO lauter betreiben zu können, liegt ein **schwerer, unheilbarer Abwägungsfehler** vor.

Falsche Gebietseinstufung für Wohngebiet Oberlindigt

Das Gutachten stuft IO 08 (Oberlindigt 13) wie auch IO 09 (Krebs 49) weiterhin als Mischgebiet mit 45 dB(A) nachts ein (Tabelle 2), ohne dies zu begründen. In der bisherigen Abwägung unserer Stellungnahme von 2023 (Anlage IV zum Beschluss IPO-011/2024, S. 182) hat der Zweckverband die Einstufung von Krebs mit der Darstellung als gemischte Baufläche im Flächennutzungsplan Dohna-Müglitztal begründet (siehe zuvor). Für Oberlindigt hat er sich dagegen auf Angaben der Stadt Pirna gestützt, es sei „von der Schutzbedürftigkeit von zulässigen Nutzungen im Außenbereich auszugehen“; wegen der „kleinbäuerlichen Struktur“ könnten „hilfsweise die Immissionsrichtwerte für dörfliche Mischgebiete (MD) angesetzt werden“. Damit wendet der Zweckverband für dieselbe Frage unterschiedliche Maßstäbe an. Der Flächennutzungsplan Pirna-Dohma stellt Oberlindigt als Wohnbaufläche dar (4. Änderung, wirksam seit 03.07.2024). Auf eben diese 4. Änderung beruft sich der Zweckverband in derselben Abwägung beim Bodenschutz (S. 186 f.). Wer Krebs nach dem Flächennutzungsplan einstuft, kann ihn bei Oberlindigt nicht übergehen. Unabhängig davon richtet sich der Schutzanspruch, soweit kein Bebauungsplan besteht, nach der tatsächlichen Schutzbedürftigkeit (TA Lärm, Nummer 6.6). Wir haben 2020 und 2023 dargelegt, dass beide Orte nach ihrer tatsächlichen Nutzung den Charakter von Wohngebieten haben. Die Frage ist entscheidend: Schon bei Ansatz eines allgemeinen Wohngebiets (nachts 40 dB(A)) läge das Immissionskontingent am IO 08 von 44,8 dB(A) rund 5 dB über dem Richtwert.

Forderung: Die Einstufung von IO 08 und IO 09 ist nach der tatsächlichen Nutzung zu begründen; für IO 08 ist mindestens derselbe Maßstab anzulegen wie für IO 09, also die Darstellung als Wohnbaufläche im Flächennutzungsplan. Ergibt sich ein Wohngebiet, ist die Kontingentierung mit den Immissionsrichtwerten für Wohngebiete neu zu berechnen.

Folgerungen

Vor einer weiteren Verwendung der schalltechnischen Untersuchung sind mindestens

- **der Widerspruch am IO 13,**
- **die geringe Reserve am IO 08,**
- **die fehlende Überprüfung anhand konkreter Betriebsszenarien**
- **die abweichenden Angaben zum Zusatzkontingent und**
- **die falschen Gebietseinstufungen für Krebs und Oberlindigt.**

fachlich nachvollziehbar zu klären bzw. zu korrigieren. Eine rechtliche Bewertung der Genehmigungsfähigkeit kann nicht auf rechnerisch oder textlich widersprüchlichen Grundlagen aufbauen.

Verkehrslärm

Die Schalltechnischer Untersuchung Verkehrslärm basiert auf veralteten Verkehrszahlen (siehe oben) sowie einem falschen Planungshorizont (siehe ebenso oben). Das Schutzgut Mensch wird missachtet und dauerhaft geschädigt. Die durch die Autobahn verursachten Schallpegel sind im Raum Großsedlitz/ Krebs / Pirna kaum aushaltbar und gesundheitsschädigend. Der IPO wird zu einer weiteren Verschlechterung der Situation führen.

Aktuelle Zähldaten und insbesondere die Anwendung des Prognosehorizonts 2040 mit der dort erwarteten Erhöhung des Schwerverkehrs um 34 Prozent und der Verkehrswirksamkeit weiterer leistungsfähiger Verkehrsanlagen lassen mit hoher Sicherheit nennenswert höhere Immissionswerte an den beispielhaft benannten kritischen Punkten erwarten. Ebenso sind neue Betroffenheiten zu erwarten, die Ansprüche weiterer Betroffener auf Lärmschutzmaßnahmen begründen können.

Beispielhaft wird die Bebauung an der Dippoldiswalder Straße in Pirna benannt, wo schon mit den veralteten Berechnungen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Dort ist bereits mit dem Prognosehorizont 2030 eine Verkehrszunahme um 260 Prozent prognostiziert

Hinsichtlich der Immissionsorte IO 08 und IO 09 ist unabhängig von der falschen Gebietskategorisierung als Mischgebiet damit zu rechnen, dass dort die Grenzwerte überschritten werden. Auch hier gilt in beiden Fällen analog zur Dippoldiswalder Straße die Wahrscheinlichkeit, dass anhand einer aktualisierten VPU weitere Betroffenheiten zutage treten und planerisch sowie durch tatsächliche Maßnahmen zu lösen sind. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass es hier um das Schutzgut gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen geht. Eine Abwägung gegen wirtschaftliche Interessen des Projekts scheidet aus, weil Leben und Gesundheit grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter sind.

Es ist wegen der Änderung des Prognosehorizonts und der fehlerhaften Gebietseinstufungen nicht nur die gesamte Lärmkontingentierung, sondern weit darüber hinaus auch die Erweiterung von Betroffenheiten mit sich daraus ableitenden Pflichten zu Lärmvorsorgemaßnahmen und Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen weiterer Betroffener durch eine Aktualisierung der Planung nachzuweisen.

6 Artenschutzbeitrag (Unterlage 6.1)

Mit der in der jetzigen Planung vorgenommenen deutlichen Erweiterung der zulässigen Logistiknutzungen vor allem in den Nachtstunden geht eine neue bzw. eventuell geänderte Betroffenheit von Umweltbelangen einher. Es ist zu prüfen, ob und welche bisherigen Monitoring-, Kartierungs- und Erhebungsdaten für die Überprüfung konkreter Betroffenheiten und Maßnahmen aus der bisherigen Umweltplanung vorhanden und verwendbar sind. Damit gibt es auch hier einen konkreten fachlichen und rechtlichen Bezug zur jetzigen erneuten Entwurfsoffenlage.

Die dieser Fachplanung zugrunde liegenden Erhebungsdaten stammen weit überwiegend aus dem Jahr 2020. Die Planunterlage selbst ist mit 14.Juli 2022 datiert. Ausweislich der Anlagen zu Telemetrieuntersuchungen fand die Erfassung der Populationen Mitte 2020 statt.

Die Kartierung der Feldlerchen fand im Frühjahr 2021 statt. Der dazugehörige Prüfbericht ist mit 11.11.2021 datiert.

Unsere Recherchen zur Gültigkeit dieser Monitoring- und Kartierungsdaten hat folgendes ergeben:

Für die Gültigkeit von Populationsuntersuchungen (faunistischen Kartierungen / Artenschutzgutachten) im Rahmen eines Bebauungsplans gibt es keine starre gesetzliche Frist. Stattdessen bestimmt die Rechtsprechung die Aktualität anhand von Richtwerten und der Dynamik der Natur im Einzelfall.

Es wird die Fünf-Jahres-Regel als Faustregel angewandt. Als grober Richtwert des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) gilt, dass ökologische Bestandsdaten bis zu fünf Jahre aktuell bleiben. Ein entsprechendes höchstrichterliches Urteil vom 31.03.2023 (BVerwG 4 A 11.21) entschied 2023, dass die Daten im PFV maximal 5 Jahre alt sein dürfen: „Die Planfeststellungsbehörde muss sich für ihre Bewertung auf einen hinreichend aktuellen Datenbestand stützen, wobei bei faunistischen Datenerhebungen die Tauglichkeit der Datengrundlage an einer zeitlichen – in der Regel fünfjährigen – Grenze auszurichten ist.“ (Zeile 112.)“

Nun stammt der AFB zwar von 2022, also von vor (gerade noch) vier Jahren, aber da die Daten – auch für den aktualisierten Bericht („aktualisierte Fassung vom 14.07.2022, redaktionell geändert am 10.07.2024“) - (vor) 2021 erhoben wurden („Brutvogelkartierung 2019 (MEP PLAN GMBH 2022) sowie die Anzahl der Brutplätze der Feldlerche aus der Aktualisierung der Feldlerchenkartierung 2021 (NSI 2021)“) ist deren Eignung (zumind. bei den Vögeln) m.E. sehr fraglich.

- Voraussetzung: In diesem Zeitraum darf kein wesentlicher Nutzungs- oder Strukturwandel auf der Fläche stattgefunden haben.
- Daten bis 3 Jahre: In der Regel voll verwertbar. Keine Nacherhebung erforderlich, außer bei extrem volatilen Arten.
- Daten 3 bis 5 Jahre alt: Graubereich. Es wird eine Prüfung auf strukturelle Veränderungen im Plangebiet erforderlich.

- Älter als 5 Jahre: Liegen die Untersuchungen länger zurück, ist zwingend eine Plausibilitäts- und Validitätsprüfung notwendig. Die Gemeinde muss prüfen, ob sich die Lebensräume oder die Populationsdichten verändert haben könnten.

Die Konsequenz aus dem Ablauf der Gültigkeitsfristen ist klar und wird wie folgt als Einwendung formuliert:

- **Es ist eine umfassende Überprüfung und Aktualisierung der Erfassungsdaten durchzuführen.**
- **Alle auf diesen Monitoring- und Kartierungsdaten aufbauenden Fachplanungen sind nicht mehr aktuell und für das Bebauungsplanverfahren verwendbar.**
- **Alle Datenerhebungen und alle darauf aufbauenden Fachplanungen sind grundlegend zu überarbeiten.**
- **Den TÖBs und der Öffentlichkeit ist im Rahmen einer erneuten Entwurfsoffenlage mit den überarbeiteten Planungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.**
- **Weil sich herausgestellt hat, dass weite Teile der Bauleitplanung grundlegend zu überarbeiten sind läuft alles auf eine vollständige erneute Offenlage aller Planunterlagen hinaus.**
- **Das aktuell laufende Planänderungsverfahren ist nicht geeignet, rechtssicheres Planrecht zu schaffen.**

Bezugnahme auf das vom Vorhabenträger gewählte Verfahren einer ausschließlich auf geänderten bzw. ergänzten Teile des Planentwurfs sowie deren Auswirkungen beschränkten Einwendungsmöglichkeit (§ 4a, Abs. 3 Satz 2 BauGB):

Wenn wesentliche Teile der Planung wie hier durch das Versäumnis des Vorhabenträgers, die Planung auf den aktuellen Stand des Rechts, der Technik und maßgebender Normen und Regelwerke fortzuschreiben, nicht mehr zu einem Satzungsbeschluss führen können, der rechtskonform und rechtssicher ist, kann sich der Vorhabenträger nicht mehr darauf berufen, dass er den Auslegungs- und Einwendungsrahmen beschränkt hat und somit darüberhinausgehende Einwendungen unbeachtlich sind. Er ist aus rechtlichen Gründen ohnehin zur Fortschreibung, Aktualisierung und Überarbeitung der Planung verpflichtet. Und er ist ebenso rechtlich verpflichtet, die neuen Planungen einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung zuzuführen. **Die jetzt vom Vorhabenträger vorgenommene Beschränkung kann und darf nicht dazu führen, diese Rechtspflicht zu umgehen. Insbesondere kann sich der Vorhabenträger nicht auf das 2023 durchgeführte Beteiligungsverfahren zum damaligen Stand des Planentwurf berufen, weil diese Planung gegenstandlos geworden ist.**

7 Lokalklimatische und Lufthygienische Untersuchung

Veraltete fachliche Bewertungsgrundlage

Seit April 2026 ist die aktualisierte Kaltluftrichtlinie VDI 3787 Blatt 5 („Umweltmeteorologie – Lokale Kaltluft“) in Kraft gesetzt worden. Sie verändert die planerische Bewertung ggü der alten, vom ZV bisher benutzten Richtlinienversion, deutlich. Sie setzt nunmehr die Bewertung fest, welche wir bereits in unserer Stellungnahme zum Entwurf des B-Plans 1.1, dort Einwendung Ö199

bzw. Abwägungstabelle Teil IV Beteiligung der Naturschutzverbände unter der lfd. Nr. UV1 gefordert hatten. **Die Abwägung des Einflusses der Planung auf die Kaltluftabflüsse und den lokalklimatischen Ausgleich für Pirna ist deshalb fehlerhaft und muss neu erstellt werden.**

Nachfolgend werden diese Einwendungen nochmal begründet.

Falsche Abwägung der Kaltluftbeeinflussung

Wir beziehen uns auf die Lokalklimatische und Lufthygienische Untersuchung zum B-Plan Nr. 1.1 (Erläuterungsbericht vom 6.Juli 2022, dort Kapitel 1 des Büros BfIP). Weiterhin nehmen wir Bezug auf den Bericht der Firma GICON zur „Lokalklimatische Bewertung für den Bebauungsplan Nr. 1 Industriepark Oberelbe“ sowie auch auf den dem GICON-Bericht zu Grunde liegenden Fachbericht, den das Ingenieurbüro Lohmeyer Dresden erstellt hat[1].

Folgende wesentliche Ergebnisse werden vom BfIP-Gutachter benannt:

- Die Unterschiede zwischen den beiden Modellsystemen (KALM der Fa. Lohmeyer und KLAM21) sind …. unter den gegebenen Bedingungen vernachlässigbar.
- Die Kaltluftflüsse im Bereich der Täler der Seidewitz und der Gottleuba verfügen über eine starke klimatische Wirksamkeit. Diese bleibt auch mit dem geplanten Vorhaben erhalten.
- Die Änderungen sind … anfänglich kurzzeitig recht hoch,
- lassen sich aber unter Berücksichtigung des weiteren Verlaufs der Kaltluft-Ereignisse als gering einschätzen.
- Die klimatologische Wirksamkeit in den Bereichen Hospitalbusch und Lindigtgut kann als mittel angesehen werden. Das geplante Vorhaben wirkt sich jedoch im hohen Ausmaß darauf aus.
- Luftbeimengungen aus diffusen Quellen im Bereich des geplanten Vorhabens erreichen über keines der Seitentäler die Niederlassung der Elbe sondern geraten über den Hang nördlich in die Flussaue. Hier wird vom Gutachter eine großflächige Immissionsschutzpflanzung vorgeschlagen.

Prinzipiell ist die angewendete Modellierungsmethodik (Modell KLAM21) Stand der Technik. Das BfIP-Gutachten weist, wie auch das Lohmeyer-Gutachten, die Kaltluftsituation in seiner zeitlichen Dynamik auf. Unterschied hier: Das BfIP-Gutachten weist die Ergebnisse jeweils für die erste bis vierte Stunde nach Kaltlufteintritt aus. Lohmeyer differenziert nach ,,Anfangsphase der Kaltluft“ sowie ,,voll ausgebildete Kaltluft“. Die Ergebnisse für die ,,Anfangsphase der Kaltluft“ von Lohmeyer vergleichen sich gut mit den Ergebnissen für die erste Stunde aus BfIP.

[1] Ingenieurbüro Lohmeyer, Aufstellung Rahmen-Bebauungsplan des Industrieparks Oberelbe, Kaltluftmodellierung, September 2019, Projekt 71384-17-02

Auch die prinzipiellen Beurteilungskriterien aus VDI-Richtlinie 3787, Blatt 5 (Umweltmeteorologie, Kaltluft) werden in beiden Gutachten verwendet. Welche Änderungen von Kaltluftflüssen gegenüber dem Ist-Zustand durch eine Bebauung „relevant“ sind, wird dort wie folgt definiert:

Alle Rechte vorbehalten © Verein Deutscher Ingenieure, Düsseldorf 2003

Tabelle 11. Beurteilung der planerischen Auswirkungen von Kaltluftflüssen

Prozentuale Änderung gegenüber dem Ist-Zustand	≤ 5 %	≤ 10 %	> 10 %
Auswirkung	gering	mäßig	hoch

Kaltluftvolumenströme größer 10 000 m³/s sind als stark klimaökologisch wirkungsvoller Hangabwind einzuordnen, im Bereich von 1 000 bis 10 000 m³/s werden sie als mittelmäßig wirkungsvoll eigestuft.

Einwendung/Klarstellungsbedarf zum Kaltluftgutachten

Das Kaltluftgutachten zum B-Plan 1.1 zeigt die vorhabenbezogenen Auswirkungen nur unvollständig auf und hat Mängel in der Bewertung. Dies wird wie folgt begründet:

Relevant für die Beurteilung ist neben den bereits genannten Bewertungskriterien auch, wann die Kaltluftströme auftreten. In einer typischen Strahlungsnacht kommt es über Kaltluftproduzierenden Flächen (Herkunftsraum) kurz nach Sonnenuntergang zu einem starken Temperaturrückgang der Luft. Diese kältere Luft fließt dann in der Anfangsphase der Kaltluftströmungen in die umliegenden Gebiete bzw. Ortschaften (Thermischer Wirkungsraum). Diese kältere Luft wirkt sich besonders positiv in der Einschlafphase der Einwohner aus. Wird die Kaltluftproduktion und damit der Abfluss unterbunden, entfällt dieser Kühleffekt oder verzögert sich. Dies zeigt sich im vorliegenden Fall der Kaltluftmodellierungen beim Vergleich zwischen Null- und Planfall sehr deutlich

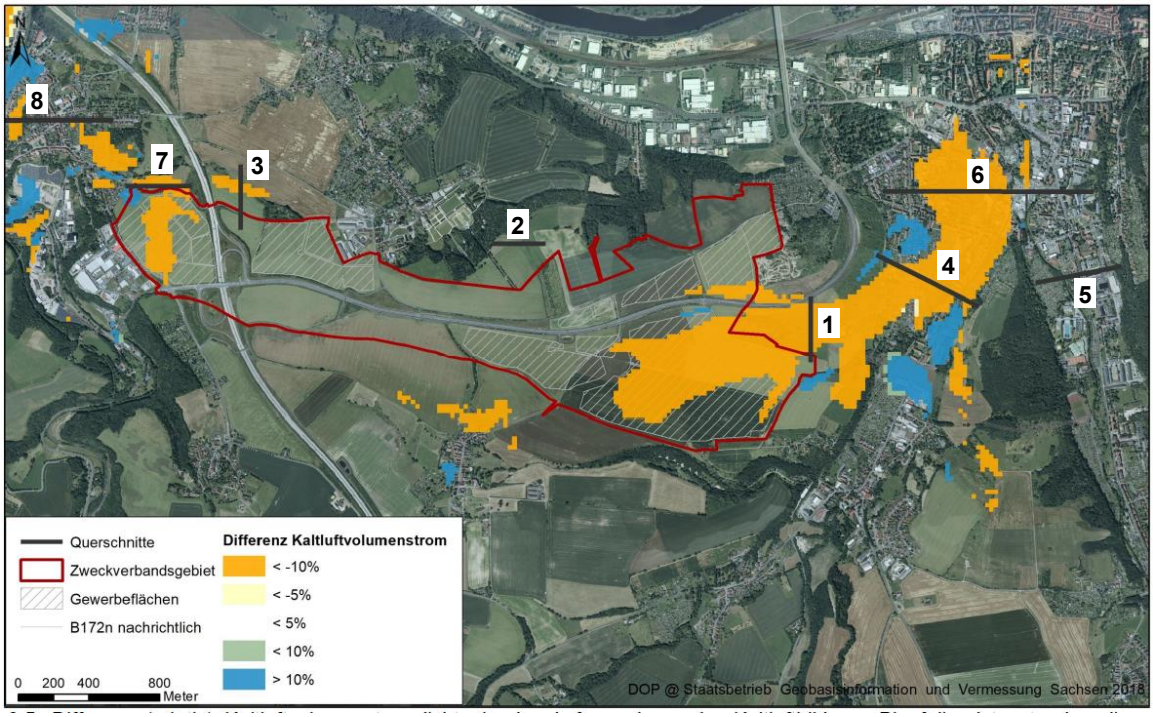
Das BfiP-Gutachten bezieht aber die zeitliche Dynamik der Dauer von Kaltluftsituationen nicht in die Bewertung ein. Hohe vorhabenbezogene Beeinträchtigungen in der Anfangsphase werden zwar benannt dann aber argumentativ durch einen ,,Ausgleich“ im weiteren Verlauf der Nacht ,,weggewogen“ (Durchschnittsdiskussion).

Hierbei ist auch zu beachten, dass die Kaltluftmodellierungen die in einer idealisierten Kaltluftnacht auftretenden Strömungssituationen darstellen. In Realität tritt eine über die gesamte Nacht andauernde Kaltluftsituation eher die Ausnahme dar. Im GICON-Bericht zum Vorentwurf B-Plan 1 wird dazu auf Seite 14 ausgeführt: „Die Anfangsphase der Kaltluftbildung (abhängig von der Intensität der Ausstrahlung) kann mit ein bis drei Stunden, im Mittel ca. zwei Stunden abgeschätzt werden“. …. „Der Anfangsphase kommt durch den relativ hohen prozentualen Anteil an der gesamten Kaltluftsituation ein hoher Stellewert zu.“ Die relative Häufigkeit des Andauerns von Kaltluftströmungen ist der Abb. 7 des GICON-Berichtes zu entnehmen, danach dauern 57% aller Kaltluftsituationen (nur) ein bis drei Stunden.

Das heißt**: Die Anfangsphase von Kaltluftsituationen ist sowohl hinsichtlich ihrer positiven Wirkung auf die Einschlafphase der Anwohner als auch in ihrer relativen Häufigkeit als**

relevant für die Beurteilung heran zu ziehen. Diesem Aspekt wird auch nach Auskunft beteiligter Experten die derzeit laufende Überarbeitung der VDI-Kaltluftrichtlinie gerecht. Dort geht es weniger um Modellverfahren, sondern um die Bewertung. Der zeitliche Verlauf wird in der zukünftigen Richtlinie dadurch berücksichtigt, dass es auch wichig ist, die Anfangsphase und die Phase vor Sonnenaufgang darzustellen.

Die Änderung der Kaltluftströme in der Anfangsphase im Einflussbereich des IPO - „Plan-Zustand“ minus „Ist-Zustand“ - ist im GICON-Bericht in der Abb. 13 dargestellt, die hier noch einmal wiedergegeben wird:



GICON Bericht: - Abbildung 13: Differenz Kaltluftvolumenstromdichte in der Anfangsphase der Kaltluftbildung, Plan-Zustand – Ist-Zustand, orange: Verschlechterung im Plan-Zustand, blaue: Verbesserung im Plan-Zustand /12/

Man sieht, dass sich gemäß VDI-Richtlinie in Pirna (aber auch in Dohna) hohe Auswirkungen (-10 %) durch den planerischen Zustand gegenüber dem Ist-Zustand ergeben. Hinweis: Die Farbgebung dieser Karte ,,verharmlost“ die tatsächliche Aussage noch, denn die orangenen Flächen müssten eigentlich rot sein.

Im BfIP-Gutachten fehlt eine solche flächenhafte Betrachtung der Volumenstromänderungen gänzlich. Eine individualisierte Einschätzung der Betroffenheit ist damit nicht möglich. Dies lässt sich auch nicht aus den auf Seite 21 und 22 dargestellten Abbildungen (BfiP) herauslesen. Hier werden die Differenzen nur für ausgewählte Querschnitte ausgewiesen.

Nach GICON Bericht (S. 23) reichen relevante Verringerungen des Kaltluftvolumenstromes in der Anfangsphase der Kaltluftabflüsse in Pirna bis zur Einsteinstraße (Lindigt, Poststraße, Einsteinstraße). Da BfiP die Äquivalenz der Berechnungsergebnisse von KALM und KLAM21 bestätigt, kann somit auch in den aktuellen Berechnungsergebnissen davon ausgegangen werden.

Hinweis: In der Einsteinstraße befindet sich z.B. das Seniorenzentrum. Insbesondere viele ältere Menschen wären von dieser Klimaverschlechterung betroffen.

In der Tabelle 1.2 (S. 23) des BfIP-Berichtes – siehe unten -sind an ausgewählten Querschnitten die Veränderungen „Plan-Zustand“ minus „Ist-Zustand“ zahlenmäßig wiedergegeben. Man sieht die in der Anfangsphase teilweise hohen Überschreitungen der in der VDI-Richtlinie als „hoch“ eingestuften Auswirkungen von –10 %. Betroffen sind dabei die Querschnitte Lindigtgut, Seidewitztal sowie der Zusammenfluss Seidewitztal und Gottleuba.

Tabelle 1.2: Kaltluftvolumenströme für den Null-Fall und den Plan-Fall und deren Änderung

Kaltluftvolumenstrom im Null-Fall	Hospitalbusch	Lindigtgut	Seidewitz	Gottleuba	Seidewitz+ Gottleuba
Stunde nach Eintritt	[m³/s]	[m³/s]	[m³/s]	[m³/s]	[m³/s]
1 h	1.976	3.147	8.634	3.645	12.352
2 h	2.264	2.598	27.414	19.421	47.531
3 h	5.353	149	44.493	38.006	84.273
4 h	6.730	-2.182	52.314	44.861	99.122
Durchschnitt	4.081	928	33.214	26.483	60.820
Kaltluftvolumenstrom im Plan-Fall	Hospitalbusch	Lindigtgut	Seidewitz	Gottleuba	Seidewitz+ Gottleuba
Stunde nach Eintritt	[m³/s]	[m³/s]	[m³/s]	[m³/s]	[m³/s]
1 h	1.967	1.036	6.602	3.947	10.533
2 h	2.171	-707	26.169	19.240	46.032
3 h	4.323	-3.344	45.909	39.024	86.882
4 h	5.615	-6.932	55.920	47.256	105.339
Durchschnitt	3.519	-2.487	33.650	27.367	62.197
Änderung des Kaltluftvolumenstroms	Hospitalbusch	Lindigtgut	Seidewitz	Gottleuba	Seidewitz+ Gottleuba
Stunde nach Eintritt	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
1 h	0	-67	-24	8	-15
2 h	-4	-127	-5	-1	-3
3 h	-19	-2.344	3	3	3
4 h	-17	218	7	5	6
Durchschnitt	-14	-368	1	3	2

Die im BfIP-Bericht dargelegten Daten zeigen also deutlich auf, dass **die im Nullfall auf dem IPO-Gelände entstehende Kaltluft in der Anfangsphase der Kaltluftabflüsse relevant und wichtig ist, um Pirna zu belüften“. Die IPO-Bebauung führt dann im Planfall zu einer bewertungsrelevanten Abnahme der im thermischen Wirkungsraum wichtigen Durchlüftungsfunktion. Im Bereich des Lindigtgutes dreht sich die Strömungsrichtung um. Aus lufthygienisch unbelasteter Kaltluft (Frischluft) wird lufthygienisch belastete Kaltluft (Emissionen aus dem Seidewitztal).**

Das Hauptproblem für die Änderungen der Volumenströme ist dabei nicht, dass die zusätzliche Industriegebäude Strömungshindernisse für die Kaltluft darstellen, sondern das durch die derzeit geplante Bebauung/Versiegelung auf diesen großen IPO-Flächen **keine klimatisch wirksame Kaltluft mehr entsteht**. **Wir sehen dieses Gebiet deshalb nach wie vor als wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet für Pirna an, auf denen eine großflächige Versieglung und Verbauung unzulässig ist.** Zu den Konsequenzen siehe weiter unten.

Zudem heißt es auf der Seite 19 des Berichtes von Lohmeyer:

,, **Die sich im Bereich des Feistenberges ausgebildeten Kaltluftströme (Querschnitt 1) werden nicht relevant von der B 172a bzw. durch die Brückenlage auch nicht von der in Planung befindlichen B172n beeinflusst, sie stellen ebenso wie die Kaltluftabflüsse Richtung Norden (Querschnitt 2) Frischluftströme dar, d.h. sie sind schadstoffunbelastet.“**

Mit dieser Problematik hat sich BfIP nicht auseinandergesetzt. Auch das Kapitel 3 der Unterlage (Untersuchungen zur Lufthygiene) beantwortet diese Fragestellung nicht. In der Einwendung zum B-Plan 1 hatten wir u.a. gefordert:

,,Angesichts der widersprüchlichen Bewertungen der Ergebnisse der lokalklimatischen Berechnung für das Gebiet des geplanten Industriepark Oberelbe hinsichtlich der Kaltluftentstehungsgebiete und deren Streichung aus dem Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge fordern wir folgende zusätzliche Untersuchungen/Nachweise:

- *Schadstoffausbreitungsberechnungen in den Kaltluftabflüssen für die Situation ohne IPO (Istzustand) inkl. Berücksichtigung der Emissionen von A17, B172 (Autobahnzubringer) sowie Südumfahrung Pirna, um die Frage der möglichen Schadstoffbelastung der Kaltluftabflüsse und deren Siedlungsbezug zu beantworten (daraus ließe sich beantworten welche der Kaltluftströme Frischluft oder keine Frischluft darstellen). Diese Ausbreitungsberechnungen müssen neben dem Einbezug der Kaltluftströmungsfelder und genannten maßgeblichen Emissionsquellen auch die topografische Situation einbeziehen. …“*

Dies wurde in der aktuellen Unterlage nicht dargestellt. Berechnet und dargestellt wurden nur Berechnungsergebnisse im Jahresmittel mit und ohne Kaltluft. Daraus lässt sich obige Frage nicht beantworten.

Damit gibt es nach wie vor keine stichhaltige Begründung, warum in der 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge dieses noch im Regionalplan 2009 ausgewiesene Kaltluftentstehungsgebiet in der Fortschreibung nicht mehr dargestellt wird.

- **Die Streichung der IPO-Flächen als Kaltluftentstehungsgebiete aus dem Regionalplan steht dabei weiterhin im Widerspruch zu den Ergebnissen der Kaltluftberechnung des Ingenieurbüros Lohmeyer und begründet sich auch aus den aktuellen Gutachten.**
- **Versieglung und großflächige Bebauung sind dort nach VDI 3787 Bl. 5 unzulässig.**

Sollte eine Genehmigung des B-Planes trotzdem angestrebt werden, dann fordern wir angesichts der widersprüchlichen Bewertungen der Ergebnisse der lokalklimatischen Berechnung für das Gebiet des geplanten Industriepark Oberelbe hinsichtlich der Kaltluftentstehungsgebiete im B-Plan-Verfahren 1.1 sowie deren Streichung aus dem Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge folgende zusätzliche Untersuchungen/Nachweise:

- Schadstoffausbreitungsberechnungen in den Kaltluftabflüssen für die Situation ohne IPO (Istzustand) inkl. Berücksichtigung der Emissionen von A17, B172 (Autobahnzubringer)

sowie Südumfahrung Pirna, um die Frage der möglichen Schadstoffbelastung der Kaltluftabflüsse und deren Siedlungsbezug zu beantworten (daraus ließe sich beantworten welche der Kaltluftströme Frischluft oder keine Frischluft darstellen). Diese Ausbreitungsberechnungen müssen neben dem Einbezug der Kaltluftströmungsfelder und genannten maßgeblichen Emissionsquellen auch die topografische Situation einbeziehen.

- Berechnung wie zuvor aber mit Einbeziehung der Kaltluftwindfelder und Landnutzungsänderung mit IPO (Planfall).
- Flächenhafte Darstellung der relativen Kaltluft-Volumenstromdifferenzen (Planfall minus Nullfall in Prozent) für jede Stunde der Kaltluftsituation.
- Die Bewertung hat unter besonderer Berücksichtigung der Anfangsphase der Kaltluftabflüsse zu erfolgen. Eine Bewertung aufgrund von über die Nacht berechneten durchschnittlichen Volumenstromveränderungen ist hier nicht sachgerecht und wird zurückgewiesen.
- Unter expliziter Berücksichtigung dieser Kaltluftabflussdynamik sind für heiße Strahlungstage die mikroklimatischen Berechnungen für jede Stunde der Kaltluftsituation, also auch für die Anfangsphase der Kaltluftabflüsse, durchzuführen und vor allem für die Bereiche Lindigtgut und Seidewitztal, also im Lee der Kaltluftabflüsse (thermischer Wirkungsraum) zu bewerten. Die vorgelegten ENVI-met-Berechnungen sind für solch eine Bewertung nicht geeignet (siehe nächste Kapitel).
- Klimatische Optimierung der Bebauungsstrukturen des IPO so, dass in keiner Phase der Kaltluftsituationen bewertungsrelevante Änderungen der Kaltluftvolumenströme auftreten inkl. Nachweis. Zur Optimierung sind Varianten unterschiedlicher Versiegelungsgrade und Gebäudegrößen einzubeziehen.
- Im Erläuterungsbericht ,,Lokalklimatische und lufthygienische Untersuchung* wird im Kapitel 1 Punkt 1.7 ,,Fazit zu Kaltluftflüssen, Beurteilung* eine 75 m breite Immissionsschutzbepflanzung empfohlen. Im selben Bericht wird im Kapitel 4 auf Seite 76 die vorher empfohlene Immissionsschutzbepflanzung als unverhältnismäßig angesehen. Der Gutachter des Kapitels 1, Hr. Zorn (Firma BfIP – Büro für Immissionsprognosen), ist aus fachlicher Sicht offensichtlich einer anderen Meinung als der für das Kapitel 4 verantwortliche Autor. Dieser Widerspruch ist zu begründen bzw. zu bereinigen.

Konflikt mit Stadtratsbeschluss zum ,,Konzept Stadtgrün“

Ausgangspunkt ist die 44. Sitzung des Pirnaer Stadtrates vom 25. März 2024. Unter TOP 10.2 wurde das „Konzept für die Anpassung des Pirnaer Stadtgrüns an den Klimawandel“ (BVL-24/0920-KSM) behandelt und **als Rahmenplan beschlossen**. Das Konzept befasst sich ausdrücklich mit dem Feistenberg und dessen Bedeutung für die Kaltluftentstehung und den Kaltluftzustrom in das Pirnaer Stadtgebiet. **Das Protokoll ist als Anlage der vorliegenden Einwendung beigefügt.**

Besonders bedeutsam erscheint folgende Feststellung auf Seite 19:

„Die landwirtschaftlichen Flächen vor allem auf dem Feistenberg […] übernehmen aufgrund ihrer siedlungsnahen Kaltluftproduktion besondere klimatische Ausgleichsfunktionen und sind unter diesem Aspekt unbedingt zu erhalten."

Es ist festzustellen, dass neben den Gutachten des ZV IPO ein weiteres, davon völlig unabhängig beauftragtes und erstelltes Gutachten die jetzt in der Bauleitplanung vorgesehene Bebauung der kaltluftentstehungsrelevanten Flächen ebenfalls fachlich begründet ablehnt. Sowohl Bebauung überhaupt, als auch die nun in der Planung vorgesehene Lage, den erheblichen Umfang und die Ausrichtung der Bebauung. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass auch die Gutachten des IPO einen Einfluss der geplanten Bebauung auf die Kaltluftentstehung nicht völlig leugnen. Sie gehen aber, offenbar um das Projekt IPO nicht zu gefährden, mit den Konsequenzen anders um.

Die Planungen des IPO-ZV, mit einer quasi kompletten Versiegelung des Feistenberges verstoßen damit gegen einen Stadtratsbeschluss der Stadt Pirna und gegen einen Rahmenplan. Das hat für das B-Planverfahren des ZV IPO sehr weitreichende Folgen.

Rechtliche Einordnung

Ein Bebauungsplan **darf einem informellen Rahmenplan grundsätzlich widersprechen**, da ein Rahmenplan keine rechtlich bindende Satzung darstellt. Ein solcher Widerspruch berührt jedoch zwingend den **Abwägungsinhalt** im Planungsverfahren und kann bei Fehlern zur Rechtswidrigkeit des Bebauungsplans führen.

Die rechtliche Einordnung teilt sich wie folgt auf:

1. Rechtliche Natur des Rahmenplans

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein Instrument der informellen Planung. Er entfaltet keine direkte Rechtswirkung nach außen und bindet den Satzungsgeber (die Gemeinde) nicht im Sinne eines strikten Anpassungsgebots – anders als beispielsweise die Ziele der Raumordnung oder (in der Regel) der Flächennutzungsplan.

2. Der Rahmenplan als Abwägungsmaterial

Obwohl der Rahmenplan rechtlich unverbindlich ist, wird er durch den Aufstellungs- und Billigungsbeschluss der Gemeinde zu einem **wichtigen Baustein des Abwägungsmaterials** nach § 1 Abs. 7 BauGB.

- **Ermittlungspflicht:** Die Gemeinde hat bereits im Vorfeld die Pflicht, alle abwägungsrelevanten Belange gerecht zu ermitteln (§ 2 Abs. 3 BauGB). Ein von der Gemeinde, hier vom Verbandsmitglied Pirna beschlossener Rahmenplan konkretisiert die städtebaulichen Ziele und stellt das "Selbstbindungsprogramm" der Kommune dar. Daran hat sich auch ein anderer Vorhabenträger mit seiner Bauleitplanung dem Grunde nach zu richten.
- **Abwägungserheblichkeit:** Die im Rahmenplan formulierten Konzepte und Leitlinien sind hochgradig abwägungserheblich. Es handelt sich um Zielvorstellungen der Gemeinde, die als öffentliche Interessen bei der Abwägung gemäß § 1 Abs. 6, 7 BauGB zu

beachten sind. Sie dürfen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht einfach ignoriert werden.

3. Konsequenzen für den Abwägungsinhalt (Fehlertypen)

Will die Gemeinde im Bebauungsplan von den Festlegungen ihres eigenen Rahmenplans abweichen, muss sie im Zuge der Abwägung **ausdrücklich begründen und rechtfertigen**. Geschieht dies nicht oder nicht fehlerfrei, liegt ein Abwägungsfehler vor:

- **Abwägungsausfall / Abwägungsdefizit:** Ignoriert die Gemeinde die Abweichung vom Rahmenplan komplett oder ermittelt die geänderten Belange nicht ausreichend, leidet der Bebauungsplan an einem beachtlichen Mangel.
- **Fehleinschätzung / Disproportionalität:** Die Gemeinde darf von den Zielen des Rahmenplans abrücken, wenn andere öffentliche oder private Belange (z.B. neue wirtschaftliche Entwicklungen, dringender Wohnraumbedarf) in der aktuellen Situation schwerer wiegen. Diese Prioritätenverschiebung muss sachlich nachvollziehbar und darf nicht willkürlich sein.

Zusammenfassung: Ein Widerspruch ist zulässig, erfordert jedoch eine **besonders fundierte, dokumentierte Abwägung** in der Planbegründung, warum die informellen Ziele des Rahmenplans zugunsten der neuen Festsetzungen des Bebauungsplans zurückgestellt werden.

Bezug zum B-Plan 1.1

Die Entwurfsoffenlage des B-Planes 1.1 des ZV IPO erfolgte vom 21.08.2023 bis 29.09.2023. Der Stadtrat des Verbandsmitgliedes Pirna hat also im März 2024 im Wissen um das laufende Planrechtsverfahren des ZV IPO einen Rahmenplan beschlossen, der diesen Planungsabsichten und -inhalten diametral entgegenläuft.

Ein ähnlich gearteter inhaltlicher Widerspruch besteht für den Flächennutzungsplan der Stadt Pirna, der in der 4. Änderung am 03.07.2024, also erst nach dem Rahmenplan, rechtswirksam wurde und im Plangebiet D Industrieansiedlungen vorsieht.

Die dem Rahmenplan zugrunde liegende Fachplanung lief parallel zur Planung des IPO und zur Überarbeitung des Flächennutzungsplans bemerkenswerterweise in derselben Planungsbehörde. Der ZV IPO hat die Stadt Pirna mit der Wahrnehmung der behördlichen Planungspflichten des Bauleitverfahrens beauftragt. Zuständig ist der Fachbereich II – Stadtentwicklung, Bauen, Schulen unter Leitung des Bürgermeisters Markus Dreßler. Derselbe Fachbereich II ist für das Konzept für die Anpassung des Pirnaer Stadtgrüns an den Klimawandel, das in der Verantwortung des Klimaschutzmanagers (vgl. Verfasser der Beschlussvorlage) erarbeitet wurde, zuständig. Gleiches gilt für den Flächennutzungsplan. Es war somit der Stadt Pirna im zuständigen Fachbereich und über die Doppelfunktion des Oberbürgermeisters als Chef der Verwaltung und als 1. stellv. Verbandsvorsitzender über die jahrlangen Planungsverfahren bereits lange vor dem Stadtratsbeschluss zum Rahmenplan bekannt, dass hier ein Grundsatzkonflikt geschaffen wird und dass dieser vor der Abwägung der Einwendungen zur Entwurfsoffenlage sowie dem Satzungsbeschluss zum B-Plan 1.1 des ZV IPO zu lösen ist. Genau das wurde unterlassen. Die dringenden Fragen lauten:

- Warum wurde das alles so von den Verantwortlichen, konkret Oberbürgermeister Lochner und Bürgermeister Dreßler, vorangetrieben?
- Warum unterblieb eine Offenlage des Konflikts gegenüber den Gremien des Zweckverbandes?
- Warum wurde der Konflikt nicht vor dem Satzungsbeschluss zum B-Plan 1.1 des ZV IPO gelöst?

Im Protokoll der Stadtratsitzung ist dokumentiert, dass genau dieser Konflikt aus den Reihen des Stadtrates sehr kritisch hinterfragt wurde. Trotzdem ließ der Oberbürgermeister die Abstimmung zu, die zum Beschluss des Rahmenplanes mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen führte. Die Stadt Pirna hat sich in diesem Zielkonflikt klar positioniert und die in ihrem Rahmenplan fachlich begründete Nichtbebauung des Feistenbergs gegen die Planung des ZV IPO als prioritär abgewogen. **Die diesbezügliche Diskussion des Stadtrates vor der Beschlussfassung ist gut dokumentiert und zeigt, dass sich sowohl die Verwaltung mit der eingereichten Beschlussvorlage, als die Stadträte bei der Beschlussfassung der Tragweite dieser Entscheidung bewusst waren.**

Selbst eine Aufhebung des Pirnaer Stadtratsbeschlusses und somit des Rahmenplanes würde an den diesbezüglichen fachlichen und rechtlichen Mängeln des B-Planes nichts ändern und den Konflikt ungeschehen machen. Zumal zweifelhaft ist, ob ein Beschluss zur Rücknahme oder zur Änderung des Rahmenplanes rechtlich ohne weiteres möglich ist, ohne den nun in beiden Planungen benannten Konflikt zur Kaltluftproblematik zu lösen. Nicht umsonst stellt das BauGB hinsichtlich der Bauleitplanungen auf ein ganz zentrales Ziel ab: Die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, nachzulesen im § 34 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1. Konkrete Maßstäbe für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse liefert § 136 Abs. 3 Nr. 1a BauGB „Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen oder ländlichen Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen … die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf ... die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten“. Die fachliche Herleitung und die Begründung des Rahmenplanes machen deutlich, dass dieser genau darauf abstellt und daraus die Nichtbebauung des Feistenbergareals daraus als einzig begründbare Konsequenz ableitet. **Die Planung des ZV IPO steht im Widerspruch zu diesen Rechten der Betroffenen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nehmen Bezug auf grundgesetzlich geschützte Sachverhalte (Leben und Gesundheit) und sind daher in aller Regel nicht rechtskonform gegen wirtschaftliche Interessen abwägbar.**

Im Übrigen folgt damit der Rahmenplan den fachlichen Begründungen unserer Bewertung zur sehr wichtigen Relevanz der Kaltluftproduzierenden Flächen am Feistenberg insbesondere für die nach neuer Richtlinienlage ersten Nachthälfte (siehe unsere Einwendungen zuvor).

Der Zielkonflikt ist dringend klärungsbedürftig und -pflichtig. Aus der einleitenden rechtlichen Bewertung geht hervor, welch hohen Stellenwert die Berücksichtigung eines Rahmenplanes in der Bauleitplanung hat. Aus dem geschilderten Zeitablauf ist ablesbar, dass der bereits aus einem

anderen Grund aufgehobene Satzungsbeschluss zum B-Plan 1.1 an einem schwerwiegenden Mangel gelitten hat. Daran hat sich bis heute nichts geändert. In der überarbeiteten Begründung des B-Planes 1.1 ist nach wie vor nichts zu diesem planerischen und rechtlichen Konflikt, geschweige denn eine Abwägung irgendeiner Art zu finden.

Zusammenfassende Feststellungen und Schlussfolgerungen

- Der Rahmenplan wurde nicht in den Abwägungsinhalt des B-Planes 1.1 des ZV IPO eingestellt. Weder im ursprünglichen Verfahren, noch im jetzigen. Es handelt sich aber nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB um Abwägungsmaterial, das zwingend ins Planverfahren einzubeziehen ist.
- Die Gemeinde darf mit Bebauungsplänen von den Zielen des Rahmenplans abweichen, um veränderten Konzepten, Bedürfnissen und tatsächlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, sofern ihr die Abweichung bewusst ist, die neuen Zielvorstellungen in die Abwägung eingestellt werden und das Abwägungsergebnis fehlerfrei ist. Keine dieser Voraussetzungen werden mit der bisherigen Planung erfüllt.
- Der Rahmenplan „Konzept für die Anpassung des Pirnaer Stadtgrüns an den Klimawandel“ wäre wahrscheinlich im Punkt 2.6 Planerische Rahmenbedingungen der Begründung (Unterlage 01.2) aufzunehmen. An dieser Stelle hätte der Zielkonflikt dargestellt und der planerische und planrechtliche Umgang damit, also eine den grundlegenden rechtlichen Anforderungen genügende Abwägung, dargestellt werden müssen. Auf die rechtliche Pflicht nach § 2 Abs. 3 BauGB wird verwiesen.
- Es ist nicht zu erwarten, dass der ZV IPO Argumente vorbringen kann, die die Abwägung der Stadt Pirna beim Beschluss des Rahmenplanes aufheben und überstimmen können. Für diese Annahme spricht auch, dass, wie im vorherigen Abschnitt erläutert und begründet, die fachliche Argumentation des ZV IPO zur Kaltluftproblematik auf sehr tönernen Füßen steht.
- In diesem Konflikt geht es um eine Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem Schutzgut gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen. Letzteres ist ein Schutzgut mit einer besonderen Gewichtung. Hingegen ist es grundsätzlich möglich, eine wirtschaftliche Entwicklung auch an einem anderen als dem jetzt gewählten und, wie nun immer offensichtlicher wird, aus vielerlei fachlichen, planerischen und planungsrechtlichen Gründen ungeeigneten Standort voranzutreiben. Der Regionalplan weist dazu geeignete Standorte aus.
- **Rechtlich wird das wie folgt bewertet:**
    - **Als ein Zielkonflikt mit umfangreichen fachlichen Argumenten und Begründungen, die der geplanten Bebauung des Feistenberges entgegenstehen, und somit ein kaum überwindbares Abwägungshindernis zu Ungunsten des B-Planes 1.1 sind.**
    - **Als ein verfahrensrelevanter Fehler in der Ermittlung des Abwägungsinhaltes**
    - **Als ein Abwägungsausfall**
    - **Infolge dessen kann der Bebauungsplan nicht rechtskonform zustande kommen. Egal, was beschlossen wird.**

Lufthygienisches Gutachten (Verkehr)

Wir bemängeln folgende veralteten Berechnungsgrundlagen, welche zu einer nicht mehr sachgerechten Abwägung der Betroffenheiten, insbesondere des Schutzgutes Mensch, führen.

- Fehlerhafte Verkehrsdaten (siehe oben) zu Grunde gelegt
- Neue EU-RL bei der Bewertung nicht berücksichtigt
- Seit Okt 2024 auch neue Berechnungsvorschrift für die Kfz-Emissionsbestimmung (Handbuch für Emissionsfaktoren Version 5.1)

Folgende Hinweise und Defizite werden gesehen:

- Kap. 5.2 sowie Kap. 6: Als Beurteilungsgrundlage wird auf die 39. BImSchV abgestellt. Am 13.09.2023 hat das EU-Parlament die neue EU-Luftqualitätsrichtline verabschiedet https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20230911IPR04915/luftverschmutzung-strengere-grenzwerte-um-bis-2050-verschmutzungsfrei-zu-sein). Mit der Überarbeitung sollen die Luftqualitätsstandards stärker an die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO global air quality guidelines) aus dem Jahr 2021 angepasst werden. Die neuen Grenzwerte sind deutlich geringer als die der 39. BImSchV. Ab dem Jahr 2030 müssen diese neuen Grenzwerte eingehalten werden. Die 39. BImSchV wird derzeit überarbeitet (es liegt bereits ein Referentenentwurf vor) und eine Verabschiedung bis Ende 2026 ist zu erwarten. **Das Luftschadstoffgutachten setzt sich damit nicht auseinander und ist deshalb entsprechend zu ergänzen**.
- Kap. 5.3: Es ist unklar, ob in den Ausbreitungsberechnungen für den Nullfall die Kaltluftwindfelder des Planungsnullfalls und für den Planfall die Kaltluftwindfelder des Planfalls verwendet wurden. **Falls nicht, sind die Berechnungen entsprechend zu wiederholen.**
- Kap. 5.4: **Die Nachvollziehbarkeit der verwendeten AKTerm ist nicht gegeben, da die zitierte QPR den ausgelegten Unterlagen nicht beiliegt. Diese ist offenzulegen, um eine sachgerechte Einschätzung der Meteorologie durchführen zu können. Es ist auch nicht ersichtlich, mit welcher Häufigkeit die Kaltluft in die Ausbreitungsmodellierung eingegangen ist. Die berücksichtigte Kaltlufthäufigkeit ist durch den Gutachter anzugeben.**
- Kap. 4.2.1: Es wurden in Bezug auf die Emissionsmodellierung Vereinfachungen vorgenommen. So wurde z.B. die Längsneigungen der Straßen pauschal nur mit 2% berücksichtigt. Das ist nicht sachgerecht. So weisen z.B. die Dippoldiswalder Straße und die B172 im Bereich sensibler Nutzungen (M2, M3, M4, M5) Längsneigungen deutlich höher als 2 % auf. Damit sind auch höhere Emissionen und Zusatzbelastungen als ausgewiesen zu erwarten. Es ist auch nicht ersichtlich, ob der Einfluss des Tunnels Pirna (B172a) berücksichtigt wurde. An den Tunnelportalen kommt es zu Aufkonzentration der Emissionen durch den Kolbeneffekt der Fahrzeuge. Dort sind erhöhte Zusatzbelastungen zu erwarten. **Die Ergebnisse sind in Bezug auf diese Effekte zu bewerten**.
- Zudem sind die in Tabelle 3 angegebenen Emissionsfaktoren z.T. widersprüchlich. So wird für B172n_1 und _n2 dieselbe Verkehrssituation wie für die B172a_1 bis n-3 ange-

setzt, die Emissionsfaktoren sind jedoch nicht gleich. Zudem ist die verwendete Datenbasis veraltet. Es müssen die Emissionsprognosen mit HBEFA5.1 erstellt werden. **Die Emissionsberechnung ist zu korrigieren.**

- In den Protokollen in der Anlage des Gutachtens werden auch NOx-Emissionen angegeben. Deshalb ist zu vermuten, dass die Ausbreitung auf Basis von NOx durchgeführt wurde. Die Umwandlung von NOx- in NO2 wurde mit dem Umwandlungsmodell von AUSTAL durchgeführt. AUSTAL ist formal nur für Industriequellen anwendbar. Darauf weist auch der jeweilige Warnhinweis in den Berechnungsprotokollen ,, *Eine oder mehrere Quellen sind niedriger als 10 m. Die im folgenden ausgewiesenen Maximalwerte sind daher möglicherweise nicht relevant für eine Beurteilung.*“ Stand der Technik bei Kfz-Ausbreitungsberechnungen wäre im vorliegenden Fall die Anwendung von LASAT inkl. Berücksichtigung der Fahrzeugerzeugten Turbulenz und die NO_2-Konzentrationen aus der NOx-Belastung mit statistischen Umwandlungsmodellen (z.B. nach Romberg 1996, Bächlin et al. 2008) oder dem vereinfachtem Chemiemodell nach Düring et al. (2011) zu berechnen. **Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen sind dahingehend zu überprüfen und ggf. zu korrigieren.**

8 Nicht gesicherte äußere Erschließung

Da das Planverfahren wieder aufgenommen werden musste nutzen wir die Gelegenheit, unsere Einwendung zur äußeren Erschließung aus dem Jahr 2023 fortzuschreiben, zu ergänzen und zu aktualisieren.

Wir halten unsere Feststellung, dass dem Plangebiet IPO 1.1 die gesicherte äußere Erschließung fehlt und dass dies für einen rechtskonformen Satzungsbeschluss als Hinderungsgrund einzustufen ist, fest. Dazu die folgenden fachlichen Anmerkungen und Begründungen.

Die Erschließung des Plangebietes schließt an die Dippoldiswalder Straße an, die sich auf dem Stadtgebiet und in der Straßenbaulastträgerschaft der Stadt Pirna befindet. Damit verbunden ist die Planungshoheit und -pflicht der Stadt Pirna für diesen zwingend erforderlichen Teil der äußeren Erschließung. Das wurde auch vom ZV IPO in seiner Abwägung so dargelegt.

Rechtliche Einordnung

Gesicherte Erschließung bedeutet nicht, dass die Erschließungsanlagen bereits zum Genehmigungszeitpunkt hergestellt sind. Es genügt, wenn verlässlich angenommen werden kann, dass sie spätestens zur Fertigstellung des Vorhabens in einem funktionsfähigen Zustand zur Verfügung stehen. Die Rechtsprechung betont aber, dass die Gemeinde bei der Bauleitplanung ein **schlüssiges Erschließungskonzept** zugrunde legen muss, ohne dass sämtliche technischen Details bereits planerisch „durchgezeichnet“ sein müssen.

<u>Wann fehlt die erforderliche Erschließung?</u>

Die Erschließung ist nicht gesichert, wenn der Bebauungsplan eine bestimmte Erschließungsstraße festsetzt, mit deren Herstellung in absehbarer Zeit aber nicht zu rechnen ist. Alternative,

vom Plan abweichende Erschließungsvarianten (so etwas ist im konkreten Fall nicht vorhanden) können dann die fehlende plangemäße Erschließung nicht ersetzen. Ebenso ist die Erschließung nicht gesichert, wenn lediglich ein Bebauungsplan existiert, ohne dass eine aktuelle, rechtlich durchsetzbare Erschließungspflicht der Gemeinde oder ein zumutbares Erschließungsangebot des Bauherrn besteht.

Für die Wirksamkeit/Genehmigungsfähigkeit des Bebauungsplans kommt es darauf an, ob die im Plan vorgesehene Erschließung konzeptionell tragfähig und realisierbar ist. Ein völliges Fehlen eines schlüssigen Erschließungskonzepts kann ein Abwägungs- bzw. Durchführbarkeitsproblem und damit einen Wirksamkeitsmangel begründen.

Äußere Erschließung konkret

Für die Genehmigungsfähigkeit/Wirksamkeit eines Bebauungsplans ist maßgeblich, ob er eine auf Dauer angelegte und gesicherte Erschließung des Plangebiets gewährleistet. Dazu gehört ausdrücklich auch die äußere Kraftverkehrserschließung über das bestehende Straßennetz. Hierbei ist aber auch zu beachten, dass die Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB zu berücksichtigen sind. Konkret Nummer 9: „die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, einschließlich

a) des Bestands- und Entwicklungsinteresses bei Verkehrsanlagen und
b) der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, des Verkehrs mit elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen und des nicht motorisierten Verkehrs.„

Die Rechtsprechung betont also, dass das städtebauliche Erfordernis der gesicherten Erschließung i.S.d. § 30 Abs. 1 BauGB auch die äußere Erschließung des Plangebiets, und zwar auch über das eigentliche Plangebiet hinaus sowie unabhängig von der planerischen und straßenbaulastträgerischen Zuständigkeit, umfasst. Die Gemeinde, hier der Vorhabenträger ZV IPO, kann und muss bei der Planung festlegen, dass bestimmte Maßnahmen der äußeren Erschließung, hier der anforderungsgerechte Ausbau der Dippoldiswalder Straße außerhalb des Plangebietes, als notwendige Voraussetzungen vor Umsetzung des Bebauungsplans bzw. vor Erteilung von Baugenehmigungen zu verwirklichen sind. Die planende Gemeinde hat bei der Bauleitplanung die Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB, oben benannt) sowie die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) sachgerecht zu berücksichtigen und die betroffenen Belange gerecht abzuwägen.

Unterdimensionierte äußere Erschließung als Abwägungsfehler

Ist absehbar, dass die vorgesehenen äußeren Erschließungsanlagen (z.B. Anschluss an eine überlastete Straße, fehlende oder unzureichende Knotenpunkte) den durch das Plangebiet ausgelösten Verkehr nicht aufnehmen können, stellen sich zwei Ebenen:

1. Abwägungsebene (§ 1 Abs. 7 BauGB): Die Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung ist ein abzuwägender öffentlicher Belang (u.a. Verkehrssicherheit, Lärmbelastung, allgemeine Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse). Berücksichtigt die Gemeinde diesen Aspekt gar nicht oder erkennbar unzureichend, liegt ein Abwägungsmangel vor, der zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führen kann.

2. Vollzugsfähigkeit / gesicherte Erschließung (§ 30 Abs. 1 BauGB): Das Erfordernis der gesicherten Erschließung verlangt, dass objektiv erwartet werden kann, dass die (auch äußeren) Erschließungsanlagen spätestens bis zur Fertigstellung der Vorhaben in einem funktionsfähigen Zustand benutzbar sein werden. Die äußere Kraftverkehrserschließung ist nach der Planbegründung eines Bebauungsplans typischerweise integraler Bestandteil dieser „gesicherten Erschließung". Fehlt sie oder ist sie deutlich unzureichend, kann der Plan an einem städtebaulichen Konzeptionsmangel leiden.
Für die Genehmigungsfähigkeit einzelner Bauvorhaben im Plangebiet verlangt § 30 Abs. 1 BauGB, dass die (plangemäße) Erschließung im Zeitpunkt der Entscheidung als gesichert prognostizierbar ist. Fehlt es daran, ist das Vorhaben – trotz bestehendem Bebauungsplan – nicht genehmigungsfähig.

Fazit: Weder der Bebauungsplan noch das Vorhaben setzen eine vollständig ausgearbeitete „qualifizierte Erschließungsplanung" im technischen Sinn voraus, wohl aber ein schlüssiges, rechtlich und tatsächlich realisierbares Erschließungskonzept und die Prognose, dass die Erschließung bis zur Nutzung hergestellt sein wird.

Allein die Tatsache, dass die gegenwärtig vorhandenen äußeren Erschließungsanlagen (Straßen, Knotenpunkte) für das neue Plangebiet noch nicht ausreichen, schließt die Genehmigungsfähigkeit/Wirksamkeit des Bebauungsplans nicht zwingend aus, wenn der Plan ein schlüssiges Konzept zur Verbesserung/Erweiterung der äußeren Erschließung enthält und nach objektiven Kriterien erwartet werden kann, dass diese Maßnahmen rechtzeitig umgesetzt werden. Und genau das ist nicht vorhanden.

Nicht genehmigungsfähig bzw. unwirksam ist ein Bebauungsplan aber dann, wenn die Gemeinde die absehbare Unterdimensionierung der äußeren Erschließung nicht oder fehlerhaft in die Abwägung einstellt, oder absehbar ist, dass eine leistungsfähige äußere Erschließung tatsächlich nicht hergestellt werden kann (z.B. rechtliche oder tatsächliche Hindernisse, fehlende Realisierungschancen), sodass die Erschließung im Rechtssinn nicht gesichert ist.
In der Praxis wird die Planrechtfertigung und Abwägung regelmäßig dann zu Fall gebracht, wenn die äußere Erschließung offensichtlich unzureichend und nicht nachbesserungsfähig ist oder wenn die Gemeinde ein entsprechendes Konfliktbewältigungskonzept unterlässt.

Konkreter Bezug zum Ausbau der Dippoldiswalder Straße außerhalb des Plangebietes
Die enorme in der VPU prognostizierte Verkehrszunahme auf mehr als das 2,5-fache, für die der bauliche Ausbauzustand der Straße unzureichend ist, die fehlenden Geh- und Radwege sowie

die über lange Strecken nicht vorhandene Beleuchtung machen einen grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage unausweichlich. Die Stadt Pirna ist nicht nur der zuständige Straßenbaulastträger und somit für die Ausbauplanungen und die Finanzierung zuständig. Sie ist ebenso Mitglied im ZV IPO und von diesem mit der Wahrnehmung der behördlichen Pflichten im Bauleitverfahren beauftragt.

Die Dippoldiswalder Straße ist als Kreisstraße klassifiziert. Gemäß § 39 Abs. 1 des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG) gilt für Kreisstraßen grundsätzlich eine Planfeststellungspflicht. Staatsstraßen und Kreisstraßen dürfen demnach nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher durch die zuständige Behörde (im konkreten Fall die Landesdirektion Sachsen) festgestellt wurde. Es ist die Umstufung der K 8771 zur Gemeindestraße vorgesehen. Aber erst nach dem grundhaften Ausbau.

Die Planfeststellungspflicht im jetzigen Abschnitt in der Stadt Pirna ist davon wahrscheinlich nicht berührt. Es müssen erst die Voraussetzungen für die äußere Erschließung geschaffen werden, eher das nachgelagerte ergebnisoffen zu führende straßenrechtliche Verfahren zur Umstufung durchgeführt werden kann. Eine Vorfestlegung des Ergebnisses des Umstufungsverfahrens steht der Rechtmäßigkeit des Verfahrens entgegen und höhlt die Beteiligungs- und Einwendungsrechte Dritter in unzulässiger Weise aus.

Es ist zu unterstellen, dass der Stadt Pirna ihre rechtlichen Pflichten zur äußeren Erschließung des Plangebietes IPO 1.1 und zur Durchführung eines Planverfahrens bekannt sind. Auf unsere Einwendungen zum Vorentwurf des B-Planes 1 sowie des Entwurfs zum B-Plan 1.1 wird verwiesen.

Es ist auch auf Nachfragen nichts bekannt geworden, dass die Stadt Pirna überhaupt mit einer Planung begonnen hat. Geschweige denn, dass die Planung und die nachfolgende Baumaßnahme in der Haushaltplanung substanziell untersetzt wäre. Die für solche Planungen üblichen Abläufe, einschließlich des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens, lassen eine Fertigstellung und die Verkehrswirksamkeit zum Zeitpunkt der vom ZV IPO geplanten Nutzungsaufnahme seines Areals -der ZV spricht in seinen Veröffentlichungen von 2031/32, nicht erwarten.

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist derzeit als nicht gesichert zu bewerten. Damit ist festzustellen, dass die in unserer rechtlichen Einordnung zur äußeren Erschließung benannten Voraussetzungen für eine Rechtskraft und Genehmigungsfähigkeit des Bebauungsplanes aktuell nicht gegeben sind.

9 Schutz Barockgarten Großsedlitz

Wir halten hier vollumfänglich an unserer Einwendung zum Entwurf B-Plan 1.1 vom 26.09.2023, dort Kap. 15, fest.

Zudem verweisen wir auf die neuen Ausführungen und Einwendungen der DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR GARTENKUNST UND LANDSCHAFTSKULTUR e. V. • ARBEITSKREIS HISTORISCHE GÄRTEN (DGGL) vom 01.08.2026 an das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, dort Kap. 7, welcher wir uns anschließen. **Diese Einwendung finden Sie in Anlage 2**.



Dohna, 16.11.2026; Dr. Ingo Düring i.A. der Bürgervereinigung Oberelbe IPO-Stoppen

Anlage 1: Niederschrift 44. Sitzung des Stadtrates Pirna (STR)

Anlage 2: Schreiben der DGGL an LRA Sächsische Schweiz-Osterzgebirge vom 01.08.2026