

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Stadtverwaltung Riesa
Rathausplatz 1

01589 Riesa

23. November 2015

vorab per Fax: 73 38 32
per EINSCHREIBEN

Bekanntmachung: **08.10.2015**
Aktenzeichen: **DD32-0522/434**

Einwendungen gegen die Planfeststellung für das Investitionsvorhaben „Neubau eines Kombierter Verkehr-Terminals (KV-Terminals) im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die Planfeststellung eines KV-Terminals erheben wir, die Einwender siehe Unterschriftenliste Seite 13, Seite 14 und Seite 15 nachfolgende Einwendungen. Wir sehen uns in unseren Eigentumsrechten durch Wertminderung und der Grundstücke sowie in unserer Gesundheit und der Lebensqualität durch unzumutbaren Lärm, Licht und durch Luftschadstoffe verletzt und begründen die Einwendungen wie folgt:

I. Allgemeine Rechtswidrigkeit der Hafenerweiterung

Es besteht eine rechtliche Widersprüchlichkeit, da die Planfeststellung die Gesamtheit aller Maßnahmen darstellen muss und nur in der Gesamtheit eine Planfeststellung erfolgen kann. Im Hafen Riesa wurden eigenmächtig aber schon einzelne Maßnahmen wie der Bau einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer, wie das Containerverkehrsabfertigungsgebäude, die Containerservicehalle, der Neubau einer Containerstellfläche, eine südliche Hafenerschließungsstraße, der Bau eines Fernwärmeanschlusses und auch die Umverlegung einer Trafostation baulich in den Jahren 2014 und 2015 umgesetzt, bevor überhaupt eine Planfeststellung stattfand. Damit ist **keine Planfeststellung** für angeblich drei „verschiedene“ Varianten **mehr gegeben**, da die **Entscheidung** für Variante 3 schon **vor Planungsbeginn feststand**.

Durch den Vorgriff von Einzelbaumaßnahmen wurde das Gemeinwohl durch die Planfeststellung gravierend und nachteilig beeinflusst. Baumaßnahmen auf der Südseite stellen keinen vorhandenen Bestand dar und bedürfen einer **Planung mit Öffentlichkeitsbeteiligung** und Bekanntgabe. Dies ist nicht geschehen. Fördergelder wurden hierfür und sollen in Zukunft verschwendet werden, da eine **Trimodalität nicht mehr gegeben** ist.

Der Steuerzahler soll für die bisherigen Fehlplanungen aufkommen. Es existiert keine funktionierende Schifffahrt auf der Elbe mehr. Hinzu kommt, dass der Bund und das Land Sachsen den Ausbau der Elbe aus ökonomischen und ökologischen Gründen ablehnen. Sollten Fördergelder für die Güterschifffahrt auf der Elbe in Anspruch genommen werden, laufen die Hafeninvestitionen der Gefahr auf, volkswirtschaftliche Fehlinvestitionen zu werden (siehe Anlage 21 – Dresdner Morgenpost Seite 5 vom 11.11.2015).

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Es fehlt eine Alternativplanung auch an anderer Stelle, da der Verkehr ausschließlich zu über 90% als Bahn und LKW durchgeführt werden soll. Das KV-Terminal könnte mit wesentlich niedrigeren Kosten und weniger Steuergeldern an anderer Stelle errichtet werden. Betrachtet man sich die Verkehrsströme, so ist zusehen, dass 55% aller Container erst nach Riesa über die Elbebrücke transportiert werden müssen. Würde ein Containerterminal rechts der Elbe entwickelt, müssten ca. 50% erst gar nicht über den Straßenweg in die Stadt Riesa transportiert werden, sondern es könnten diese Container per Bahn auf den vorhandenen Bahnverbindungen den Verkehr in Riesa entlasten. **Das bestehende Terminal „Variante 1“ wäre dann völlig ausreichend** um den Transport per Schiff, Bahn und LKW von ca. 40-50 TEU/Jahr (Twenty Equivalent Unit – 20' Container) abwickeln zu können.

II. Keine Gütertransporte mehr auf der Elbe mit dem Schiff

Seit Mai 2005 wurde mit dem schienengebundenen „Albatross-Express“ im Hafen gestartet, der angeblich den regelmäßigen trimodalen Containerumschlag realisieren soll. Zu erkennen ist, dass seit dieser Maßnahme der Transport mit dem Schiff erheblich zurückgegangen ist. Der Gesamtanteil des Güterumschlages per Schiff hat sich durchschnittlich auf 7,67% in den letzten 7 Jahren hin entwickelt. Damit ist der Gesamtcharakter Umschlagplatz Hafen wegen des geringen Schiffsverkehrs in Frage zu stellen. Ein Umschlag für Bahn und LKW kann an jedem anderen Containerumschlagsplatz stattfinden, zumal die Flächen im Hafen alle hochwassergefährdet sind. Die vorhandenen Anlagen reichen vollkommen aus. Eine Erweiterung erscheint nicht notwendig. Irrsinnig erscheint auch ein geplanter Dreischicht-Betrieb im Hafengelände, da dadurch zusätzliche Probleme mit nächtlichem Lärm in Gröba geschaffen werden. Der zusätzliche Umschlag im Hafen soll bis zum Jahr 2025 **um das 2,5-fache ansteigen!**

Jahr	Schiff	Bahn	LKW	Gesamt	Anteil Schiff/Gesamt	Anteil Bahn/Gesamt	Anteil LKW/Gesamt
2000	140913	199363	312014	652290	21,60 %	30,56 %	47,83 %
2001	131450	155020	268895	555365	23,67 %	27,91 %	48,42 %
2002	205057	145834	273523	624414	32,84 %	23,36 %	43,80 %
2003	117980	114195	366946	599121	19,69 %	19,06 %	61,25 %
2004	158241	108460	362618	629319	25,14 %	17,23 %	57,62 %
2005	88399	175546	427259	691204	12,79 %	25,40 %	61,81 %
2006	87944	347140	569131	1004215	8,76 %	34,57 %	56,67 %
2007	75775	352285	576484	1004544	7,54 %	35,07 %	57,39 %
2008	75392	394535	559777	1029704	7,32 %	38,32 %	54,36 %
2009	88056	350756	620184	1058996	8,32 %	33,12 %	58,56 %
2010	89663	424907	702746	1217316	7,37 %	34,91 %	57,73 %
2011	67451	348769	699123	1115343	6,05 %	31,27 %	62,68 %
2012	101637	401209	714938	1217784	8,35 %	32,95 %	58,71 %

Tabelle 1-Güterumschläge in Tonnen/Jahr des Hafens in Riesa, untergliedert nach Schiff, Bahn, LKW

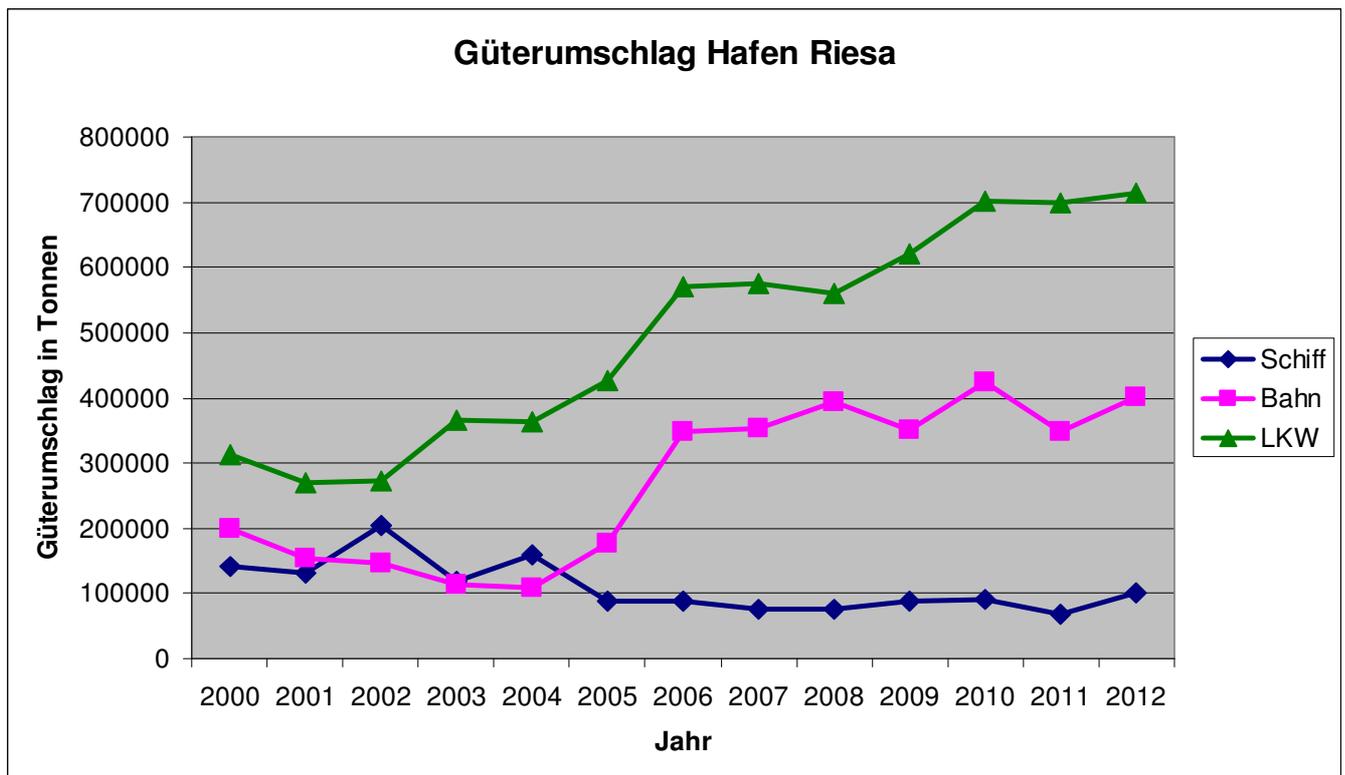
In der Grafik 1 ist die Entwicklung des Güterumschlages im Riesaer Hafen von Schiff, Bahn und LKW in den Jahren 2000 - 2012 dargestellt. Bedenklich erscheint die Zunahme des LKW-Verkehrs im Hafen. Die Aussage im Flächennutzungsplan Riesa, „Hauptverkehrsträger für die Container-Verkehre von und nach Riesa ist die Bahn mit einem Anteil von 85 %“ ist falsch dargestellt. Der Gesamtumschlag Bahn liegt bei ca. 33,3%, beim Schiff bei ca. 7,7% und die restlichen 59% fallen durch LKW-Transporte an. Ebenfalls belegt Tabelle 4 des Erläuterungsberichtes auf Seite 34 eindeutig, dass der Containeranteil per Bahn keinen 70%-igen Anteil in den letzten 5 Jahren hatte!

Der Kleinen Anfrage Drs.-Nr.: 6/347 im Sächsischen Landtag ist zu entnehmen, dass der Anteil des schiffsgebundenen Güterumschlages für den Zeitraum Januar bis September 2014 auf gerade einmal 5% des gesamten Güterumschlages im Hafen Riesa weiter gesunken ist. Hinzu kommt, dass **seit Mai 2015 über 6 Monate lang gar kein Schiffsverkehr** mehr statt gefunden hat, also bei 0% angekommen ist. Durch den

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

schwankendem Niedrigwasser- und Hochwasserstand der Elbe ist eine planbare Schifffahrt unmöglich geworden.

Die Einwander fordern statt des Ausbaus des Hafens Riesa und dem dafür notwendigen Gewässer-ausbau der Elbe, die Stärkung schienengebundenen Güterverkehrs an einem anderen Ort vorzu-sehen. Die Prüfung anderer Standorte ist der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Hier können die Potenziale vorhandener Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG ausgenutzt werden und somit dem Ziel entsprochen werden, die Bedingungen für den Transport von Gütern auf dem Schienenweg so zu gestalten, dass sich der Anteil des schienengebundenen Verkehrs erhöht. Dies erscheint bei Betrachtung der durch die Herstellung der Schiffbarkeit der Elbe hervorgerufenen Umweltaus-wirkungen zwingend notwendig.



Grafik 1 - Güterumschläge in Tonnen/Jahr des Hafens in Riesa, untergliedert nach Schiff, Bahn, LKW
Quelle der Tabelle 1: Kleine Anfrage 5/11264 Sächsischer Landtag

Eine Prüfung zur geordneten Nutzung alternativer Flächen sowie die optimale Ausnutzung der vorhandenen Flächen wurden nicht bei der Planung eines KV-Terminals in Betracht gezogen. Die Hallen und Grundstücke der ehemaligen AFG Arbonia Forster Gruppe werden heute nicht mehr für die Produktion von Heizkörpern genutzt. Das Grundstück umfasst eine Größe von über 50000m², (fast 1,5 fach größer als die geplante Fläche im Hafen) ist voll erschlossen mit LKW und Bahnanschluss und könnte kurzfristig bei Bedarf genutzt werden. Die Fläche grenzt an keine Wohnbebauung an. Es sind die Gesichtspunkte des schonenden Flächenverbrauches zu betrachten. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch die Verringerung zusätzlicher Flächeninanspruchnahme (Bodenschutzklausel) ist in Riesa nicht erkennbar und stellt einen Ablehnungsgrund des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens in Riesa dar. Ein Abbau bestehender Konflikte findet nicht statt, sondern durch die größeren Kapazitäten des Hafens werden diese sich weiter verfestigen und auf einer immer größer werdenden Fläche ausdehnen. Gewerbliche Alternativflächen für den Containerumschlag stehen an folgenden Orten zur Verfügung: Gelände AFG Arbonia Riesa, Industriegebiet Zeithain (ehemaliges Kasernengelände), Bahngelände Riesa, Industriegebiet Großenhain (ehemals Flugplatz) und das RIO Industriegebiet mit einer Fläche von 46,6 ha.

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Die Einwender fordern die Verantwortlichen für das Planfeststellungsverfahren und besonders auch die Stadt Riesa auf, den Nutzungskonflikt zwischen industrieller Flächennutzung und privater Wohnnutzung im Bereich zwischen Bahnhof und Hafen städtebaulich zu entschärfen und *dies durch einen gerechten Interessenausgleich* zu verwirklichen. Die einseitige Begünstigung der industriellen Nutzung ohne Berücksichtigung der Interessen der Anwohner, ohne einen nachvollziehbaren Interessenausgleich ist aufgrund der eben genannten Gründe bauplanerisch unzulässig.

Die ausgelegten Unterlagen der Planfeststellung Hafen Riesa beziehen sich auf den 7. Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Riesa, Stand 16.10.2013. Dieser Entwurf existiert nicht mehr, er wurde schon am 12.11.2014 beendet und nicht beschlossen. **Es gibt keinen gültigen Flächennutzungsplan** in die Stadt Riesa. *Ein aktueller Vorentwurf beinhaltet viele Fehler.* Die Begründungen der Einwendungen vom 13.08.2015 zum Vorentwurf entnehmen Sie der **Anlage 14 bis Anlage 18**, die sich die Einwender zum Bestandteil der Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren „KV-Terminals Hafen Riesa“ machen. Im Erläuterungsbericht auf Seite 25 gehen die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe von einem angeblich im Jahr 1993 eingereichten „gültigen“ **Bebauungsplan** aus, der hiermit angezweifelt wird. Erstens ist dieser Bebauungsplan *nicht in den Unterlagen* zu Baurechtsfragen zu finden, zweitens wurde dieser *der Öffentlichkeit nicht bekannt gemacht* und drittens ist *nicht bekannt*, dass dieser *beschlossen und rechtskräftig ist*. Die Einwender stellen fest, dass **kein Baurecht auf der Grundlage eines rechtskräftigen Bebauungsplanes** für das Gelände des Hafens und die nähere Umgebung **existiert**. Es liegt weder ein gültiger Flächennutzungsplan vor noch existiert ein Bebauungsplan.

Die baurechtlichen Genehmigungen für die neuen Gebäude wurden extra aus der Planung heraus gelassen und schon errichtet. Die Genehmigungsbehörde hat insbesondere die materiellen Voraussetzungen der baulichen Genehmigungsfähigkeit zu prüfen. Da es sich vorliegend – wie beschrieben – um einen Bereich handelt, für den ein Bebauungsplan nicht vorliegt, müssten sich die neuen Gebäude nach § 34 BauGB in die nähere Umgebung einfügen. Dies ist jedoch vor dem beschriebenen Hintergrund nicht der Fall.

Im Rahmen des Einfügens ist vor allem das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten. Ziel des Rücksichtnahmegebots ist es, einander abträgliche Nutzungen zum Ausgleich zu bringen und Spannungen und Störungen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang entfaltet auch das Gebot ausreichender Abstandsflächen aus § 50 BImSchG Geltung. Danach sind nämlich schädliche Umwelteinwirkungen eines Vorhabens auf benachbarte Wohngebiete bzw. sonstige schutzbedürftige Gebiete zu vermeiden; dies gilt nach neuster Rechtsprechung nicht nur im Rahmen einer Planung, sondern auch im Rahmen von Genehmigungsentscheidungen.

Hinzu kommt, dass der Hafen Riesa sich direkt im Hochwassergebiet befindet. Die Ausführungen darüber, dass sich die beabsichtigte Bebauung und Ausweisung eines Sondergebietes Hafen mit den Anforderungen des **Hochwasserschutzes** verträglich **sind unzureichend**. Das Gebiet befindet sich in einem nach dem Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge (2009) ausgewiesenen Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz, weiterhin in einem gem. § 100 Abs. 1, 1a, 3 und 5 SächsWG festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Es wird insbesondere auf den Grundsatz 7.4.5 des Regionalplans verwiesen, wonach *„bei Planungen und Maßnahmen in Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz, (...) das bestehende Überschwemmungsrisiko einschließlich der Gefahren des Versagens bestehender Schutzeinrichtungen und sich künftig verschärfender Hochwasserrisiken sowie das Gebot zur Wiederherstellung ehemaliger Rückhalteräume zu berücksichtigen“* sind. Hierbei ist auch der Verlust von erheblichem Retentionsraumes im Hafen zu beachten, der bei einem 100-jährigen Hochwasser Schäden an anderer Stelle zusätzlich verursacht. Das Retentionsvolumen wurde zu klein berechnet, da ebenfalls auch die Hochwasserschutzmaßnahme Kirchstraße (Baubeginn 2014 Fertigstellung 2016), erhebliches Überschwemmungsgebiet auf der nördlichen Hafenseite beseitigt hat. Die Ergebnisse der Betrachtungen in den Stellungnahmen zum Hochwasser werden fachlich bezweifelt und müssen ergänzt werden.

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

III. Standortnachteile - Volkswirtschaftliche Schäden:

Ohne Förderung und Zuschüsse würden die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) **erhebliche wirtschaftliche Verluste** erzielen.

Trotz Zufluss von Zuschüssen in Höhe von über 10 Mio. Euro in den Jahren 2005-2013 erzielte die SBO in der Gesamtsumme der Jahre immer noch **einen Verlust** von über **-2500000 Euro**.

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) Bilanzen 2005-2013		
Ergebnis	Jahr	Summe
Jahresfehlbetrag	2005	-997.352 €
Jahresfehlbetrag	2006	-471.873 €
Jahresfehlbetrag	2007	-155.453 €
Jahresüberschuss	2008	6.950 €
Jahresüberschuss	2009	23.677 €
Jahresfehlbetrag	2010	-35.116 €
Jahresfehlbetrag	2011	-541.899 €
Jahresüberschuss	2012	192.377 €
Jahresfehlbetrag	2013	-577.163 €
		-2.555.852 €

Quelle: www.bundesanzeiger.de

Tabelle 2 – Jahresergebnisse der SBO gesamt

Ein **ganzjähriger Schiffsverkehr** ist **auf der Elbe nicht möglich**. Hinzu kommt dass die Döllnitz – Geschiebefrachten von geschätzten zirka 10000 Tonnen / Jahr in den Grund des Hafenbeckens anschwemmt. Um den Hafen überhaupt vollständig nutzen zu können, müssen zwingend kostenintensive Ausbaggerungen des Hafenbeckens erfolgen. Da die hoch belasteten Geschiebemassen nicht im Umkreis entsorgt werden können, entstehen bei der Nutzung des Riesaer Hafens exorbitante Unterhaltungskosten.

Das KV-Terminal liegt direkt am Wasser. Die Einwender bezweifeln die Richtigkeit der Handhabung von Gefahrgütern in diesem Bereich. Gefahrgüter könnten ins Grundwasser bzw. ins Hafenbecken gelangen und wasserrelevante Schäden verursachen. Die Anlagensicherheit des Terminals wurde unzureichend betrachtet, das gleiche gilt für den Brandschutz.

IV. Erhalt des Lebensraumes Elbe

Die Einwender schließen sich der Wittenberger 6 Punkte Erklärung zur Elbe vom 19.07.2012 an und machen sich diese zum Bestandteil der Einwendungen. Die gemeinnützigen Verbände und Vereine der Evangelischen Akademie Sachsen-Anhalt e.V., der BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., die Natur Freunde Deutschland, die Deutsche Umwelthilfe e.V., der Arbeitskreis Hallesche Auenwälder, der WWF, die Arbeitsgemeinschaft der Umweltbeauftragten der Gliedkirchen der evangelischen Kirche in Deutschland (agu) und die Pro Elbe Gruppe verabschiedeten folgende gemeinsame Standpunkte:

1. Das Tiefen-Ziel von 1,60 Meter muss nach 20 Jahren vergeblicher Bemühungen aufgegeben werden.
2. Die Elbe als Wasserstraße ist unbedeutend – Baumaßnahmen blieben erfolglos
3. Die Elbe und ihre Auen sind ein sehr bedeutender Lebensraum für Fauna und Flora
4. Der Stopp der Erosion der Flusssohle muss Priorität haben.
5. Zeit für Wiedergutmachung
6. Elbegesamtkonzept mit dem Vorrang für Umweltschutz

Die Gesamterklärungen und deren Wortlaut liegen den Einwendungen als Anlage 20 bei.

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

V. Problematische innerstädtische Versiegelung der Flächen

Im Rahmen des Gewässerschutzes ist es Ziel der Bauleitplanung, die Flächenversiegelung zu begrenzen, die Regenwasserversickerung zu fördern, für einen geregelten Abfluss von Oberflächengewässern im Sinne des Hochwasserschutzes und des Wasserrückhaltes zu sorgen und den Eintrag wassergefährdender Stoffe zu verhindern. **Die geplante Flächenversiegelung durch dieses Planfeststellungsverfahren im Hafen widerspricht diesem Grundsatzziel eindeutig.**

Laut Erläuterungsbericht Seite 73 wird der Versiegelungsgrad wie folgt beschrieben: „Die bauliche Herstellung aller Objekte des Vorhabens beinhaltet hinsichtlich der anlagebedingten Wirkungen im Wesentlichen die großflächige Versiegelung - **Netto-Neu-Versiegelung** - im Umfang von **nahezu 3,5 ha**. Die damit um etwa **2,5 % steigende Versiegelung im Stadtkerngebiet einschließlich des Gewerbe- und Industriegebietes Gröba ist mit einem hier nicht näher quantifizierbaren Klima-Malus-Faktor verbunden.**“

Dabei hat die Versiegelung von Böden in der Regel Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, da der Oberflächenabfluss erhöht und die Grundwasserneubildung verringert wird. Außerdem steht der Standort nicht mehr als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung. Durch die Versiegelung des Standorts entfällt zum einen eine lokalklimatisch und lufthygienisch entlastende Vegetationsstruktur zum anderen entsteht ein klimatischer Wirkraum, der belastend auf das Wohlbefinden des Menschen wirken kann. Stoffeinträge in Gewässer beeinflussen die pflanzlichen und tierischen Lebensgemeinschaften und verändern die natürlichen Artenzusammensetzungen. Auch können Schadstoffe in das Grundwasser gelangen und somit die Qualität des Trinkwassers für den Menschen beeinflussen.

Der Versiegelungsgrad verschlechtert die Lebensbedingungen in den angrenzenden Wohnbebauungen erheblich. Das zusätzlich geplante Logistikzentrum der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH direkt an der Uttmannstraße auf dem Grundstück Flurstück 540/8 in Gröba würde ebenfalls nochmals ca. 5ha versiegelte Fläche mit sich bringen und eine wesentliche Erhöhung des Verkehrsstromes auf der Uttmannstraße herbeiführen.

VI. Unakzeptable Zusatzbelastungen durch das neue KV-Terminal im Hafen Riesa

Richtiger Weise werden die Hauptbelastungen durch die Sächsische Binnenhäfen selbst im Erläuterungsbericht auf Seite 73 dargestellt:

- „Die **Hauptbelastungen** entstehen teils für die Wohnnutzungen der südlich **unmittelbar angrenzenden Wohn- und Mischgebiete an der Lauchhammerstraße, der Hafen- und der Paul-Greifzu-Straße**, teils für ebensolche Nutzungen jenseits des Hafenbeckens am Südrand des Dorfes Gröba, und zwar durch Schall- und Lichtimmissionen.“
- „Die Schall- und Lichtimmissionsbelastungen an den 3 Straßenzügen südlich des Hafens werden durch die Gutachten als **hoch bis grenzwertig** eingestuft. Bei Licht kommt es zu Überschreitungen der **Nachrichtwerte**, und die Einhaltung der **nächtlichen Richtwerte für Schall ist nur durch die Errichtung** der im vorangegangenen Abschnitt bereits benannten **95 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwand** möglich.“ ...
- „**Erheblich steigende Lärmbelastungen** wird es nur an den LKW-Strecken geben (**Uttmannstraße und Schönbergstraße**).“ Dabei wird die **Vorbelastung der Lärmsituation zu niedrig** in der Lärmprognose angegeben. Die **tatsächliche Lärmgesamtbelastung** wird weitaus höher ausfallen und den **Grenzwert deutlich überschreiten**.

Ebenso fehlt die Betrachtung des LKW-Lieferverkehrs der Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH bzw. der Reifen-Felgen-Logistik Spedition- und Lager GmbH auf der Paul-Greifzu-Straße 18-20 die bisher fast

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

ausschließlich die Strecke über die Paul-Greifzu-Straße – Lauchhammer Straße – Elbbrücke im 24h Rhythmus auch an Sonn- und Feiertagen in Riesa nutzen. Dieser Verkehrsstrom würde dann auch über die Uttmannstraße führen. Eine Betrachtung fehlt im Verkehrsgutachten hierzu.

Die prognostizierten Überschreitungen der Schall-Immissionsrichtwerte und Licht-Richtwerte akzeptieren die Einwender in keiner Weise und lehnen den Entwurf des Verkehrsstromes über die Kreuzung Uttmannstraße / Paul-Greifzu-Straße ab. Damit ist eine Erweiterung des KV-Terminals auf 100000 TEU/Jahr auf der Hafensüdseite nicht möglich!

Eine Betrachtung der Immissionsrisiken durch Luftschadstoffe fehlt komplett. Die Einhaltung der EU-Gesetze zur Luftreinhaltung, der EU-Feinstaubrichtlinie und der Technischen Anleitung Luft (TA Luft) in Riesa ist aus den Unterlagen nicht erkennbar. Somit liegt ein gravierender Mangel im Planfeststellungsverfahren vor.

Die Forderung nach einer neuen permanenten Messstation in Riesa wird hiermit nochmals beantragt! Gerade an industriellen Belastungsschwerpunkten gilt es aber in besonderem Maße, die Luftqualität zu erfassen. Hier kann die Gefahr der Grenzwertüberschreitung bestehen, die eine Luftqualitätsbeurteilung notwendig macht. Der Fachliteratur zur Feinstaubbelastung ist zu entnehmen, dass im Nahbereich von Emittenten in Nordrheinwestfalen (vor allem durch diffuse Quellen) hohe Immissionen, im Besonderen **Feinstaub PM10**, auftreten können. Zu diesen Branchen gehören z.B. **Stahlwerke** und auch **Hafengebiete**. Bei diesen Anlagen spielen die Emissionen der im Emissionskataster selten erfassten **diffusen Quellen** eine **maßgebliche Rolle!**

Eine Pflicht, die Qualität der Luft durch Messungen zu beobachten, besteht auch außerhalb von Ballungsräumen, wenn in bestimmten Gebieten die Grenzwerte überschritten werden oder sich auch nur den Grenzwerten angenähert wird. In diesem Fall haben Betroffene **einen Anspruch auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung**. Dieser Anspruch wird durch fehlerhafte Messungen vereitelt. Eine wiederholte Verwendung der entsprechend vorsätzlichen fehlerhaften Werte der Sondermessung 2008/2009 wird nicht akzeptiert. Diese Werte sind verjährt und an einem falschen Messort durchgeführt wurden.

In Riesa existiert keine permanente Luftüberwachung, obwohl beide Branchen (Stahlwerk und Hafen) angesiedelt sind.

VII. Lärmproblematik

Die ausführliche Stellungnahme des BUND Landesverbandes Sachsen vom 25.11.2015 (Anlage 19) machen sich die Einwender zum Bestandteil ihres Vortrages. Die Lärmprognose ist in wesentlichen Teilen nicht nachvollziehbar, entspricht nicht den Vorgaben der TA Lärm und unterschätzt die tatsächlich von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen erheblich. Es wird daher befürchtet, dass die tatsächlich für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie die lauteste Stunde in der Nacht zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher sind als prognostiziert und teilweise über den jeweils anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm liegen, so dass das Vorhaben im Hinblick auf Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig ist.

Die Einwender **lehnen einen Drei-Schicht-Betrieb im Hafen ab**. Dadurch entstehen belästigende Licht- und Lärmemissionen im ganzen Nachtzeitraum. Die Einhaltung der TA-Lärm ist durch den nächtlichen Betrieb des Hafens nicht mehr gewährleistet, da allein die ESF Elbe Stahlwerke Feralpi GmbH den kompletten Nachtwert ausschöpft bzw. sogar nachweislich nicht einhalten kann. Das Schalltechnische Gutachten basiert auf zu niedrigen Vorbelastungswerten durch ESF + EDF. Die ausführlichen Einwendungen gegen die Kapazitätserweiterung der ESF Elbe Stahlwerke Feralpi GmbH entnehmen Sie den Schriftsätzen der Anlage 1 bis Anlage 13 die sich die Einwender inhaltlich und im Wortlaut zum Vortrag der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren machen. Die zulässigen **Lärmimmissionswerte** an den Immissionsorten **IO1 Kirchstraße 46** und **IO14 Paul-Greifzu-Straße 8** nachts sind trotz falscher

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

(zu niedrig angesetzter) Vorbelastungswerte gemäß Schallschutztechnischem Gutachten vom 04.11.2014 bereits schon überschritten! Ein enormer Lärmanstieg ist deutlich erkennbar (siehe Tabelle 3 - Lärm).

Immissionsort	Schallimmissions-Beurteilungspegel Lr der Vorbelastungen dB(A)							
	Vorbelastung gesamt*		neues KV-Terminal		Gesamtbelastung inkl. KV-Terminal		Erhöhung um, durch den Hafen Riesa	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
IO 01 Kirchstr. 46, Pflegeeinrichtg.	46,4	35,5	49	40	51	41	4,6	5,5
IO 02 Dammweg 8	45,4	35,7	53	44	54	45	8,6	9,3
IO 03 Gartenweg 6	45,7	36,5	50	41	51	42	5,3	5,5
IO 04 Kirchstr. 8b,c Hinterhaus	47,3	37,2	49	39	51	41	3,7	3,8
IO 05 Hafenstr. 1	47,0	30,3	58	45	58	45	11,0	14,7
IO 06 Lauchhammerstr. 25	43,7	30,1	57	44	57	44	13,3	13,9
IO 07 Lauchhammerstr. 32	40,0	30,1	53	44	53	44	13,0	13,9
IO 08 Kastanienstr. 7	42,9	30,9	50	42	51	42	8,1	11,1
IO 09 Lauchhammerstr. 17	45,2	31,6	49	39	51	39	5,8	7,4
IO 10 Kastanienstr., Fo.-Zentrum	43,7	30,9	52	45	52	45	8,3	14,1
IO 11 Kastanienstr., Feuerwehr	41,3	31,1	51	44	51	44	9,7	12,9
IO 12 Paul-Greifzu-Str. 3	53,8	35,1	51	42	56	43	2,2	7,9
IO 13 Paul-Greifzu-Str. 9	50,8	36,2	52	45	54	45	3,2	8,8
IO 14 Paul-Greifzu-Str. 8	56,7	34,8	56	49	59	49	2,3	14,2
IO 15 Mühlweg 29	53,1	43,1	40	28	53	43	-0,1	-0,1
IO 16 Alleestr. 12	49,8	37,9	42	29	50	38	0,2	0,1
IO 17 Mühlweg 6	50,3	38,0	43	33	51	39	0,7	1,0

Bezugsquelle: TBL Dresden GbR - Schalltechnisches Gutachten KV-Terminal Hafen Riesa Bericht 024/14 04.11.2014

Tabelle 2 Tabelle 2 Tabelle 3 Tabelle 4 Tabelle 3 Tabelle 4
Seite 10 Seite 10 Seite 19 Seite 20 Seite 19 Seite 20
Spalte 5 Spalte 6 Spalte 2 Spalte 2 Spalte 3 Spalte 3

* Vorbelastung von ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi + EDF Elbe-Drahtwerke Feralpi + andere Fremdbetriebe

In der Schalltechn. Untersuchung 16.04.2013 kommt der gleiche Gutachter zu anderen Ergebnissen durch die ESF + EDF

Tabelle 3 – Zusammenfassung Lärmprognose (Vorbelastung + Zusatzbelastung = Gesamtbelastung)

Die Paul-Greifzu-Str.8 ist ein Wohnhaus, welches ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt wird. Eine rechtskräftige Gebietseinstufung ist in Riesa nicht vorhanden. Damit gelten die tatsächlichen Nutzungen, mindestens die Werte der TA Lärm tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) und nicht wie angegebenen Werte von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts auf Seite 6 Tabelle 1 des Gutachtens TBL 024/14 vom 04.11.2014. Allein aufgrund des **Überschreitens des nächtlichen Dauerschallpegels von 4 dB(A)** ist an diesem Standort wegen der unmittelbaren angrenzenden Wohnbebauung die geplante Betriebszeit auf 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr zu begrenzen. **Ein dreischichtiger Terminalbetrieb ist nicht möglich.** Dies entspricht auch der Aussage im Erläuterungsbericht Seite 16 zur Variante 1 b). Wie die Planer auf die Idee kommen, dass bei Variante 2 und Variante 3 die Abstände zur Wohnbebauung größer sein sollen, bleibt unerklärlich.

VIII. Unzulässiger Straßenverkehrslärm

Auch im Hinblick auf die Berechnung der Lärmbelastung durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen wird erheblich angezweifelt, ob die Berechnungen fachlich zutreffend sind.

Für den Nachtzeitraum wird eine Grenzwertüberschreitung prognostiziert. Es wird ausgeführt, dass organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel praktisch nicht möglich seien. Dies ist nicht nachvollziehbar. Beispielsweise kann der **Fahrzeugverkehr für die Nachtzeit noch weiter eingeschränkt oder gänzlich untersagt werden.**

Der berechnete **Straßenverkehrslärm** würde **nachts** nach Umsetzung des KV-Terminals an den **IO-V1 Uttmannstraße 3** und **IO-V2 Uttmannstraße 9 nicht eingehalten.**

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Mit der **Lärmaktionsplanung** der 2.Stufe (Ausgabebestand 22.03.2013) veröffentlichte die Stadt Riesa die Gebiete, die belastbare Lärmüberschreitungen aufweisen. Im Lärmaktionsplan wurde unter anderen der Aktionsbereich 01 – Strehlaer Straße / Lauchhammer Straße klar definiert. In diesem Bereich müssen **dringende Maßnahmen zur Lärminderung eingeleitet** werden. Auch fast 4 Jahre nach Veröffentlichung wurden keine Verbesserungen erzielt! Der Lärm wird einfach ignoriert. Stattdessen, soll hier der Schwerverkehr um das 2,5 fache gesteigert werden. Diese Planfeststellung verstößt eindeutig gegen die EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie gegen nationales Recht des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG §§47 a-f) und die Verordnung zur Lärmkartierung 34.BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung). **Gesundheitsschädliche Auswirkungen**, einschließlich **Belästigungen durch Umgebungslärm** zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern, können nicht durch den Hafenausbau und deren Betrieb ausgeschlossen werden! Somit ist diese Planung rechtswidrig und verstößt gegen geltende Vorschriften.

IX. Fehler im Verkehrsplanerischen Gutachten

Das **Verkehrsplanerische Gutachten entspricht nicht** mehr den **tatsächlichen Verkehrsbewegungen** in Riesa. Seit Ende 2013 wurde die Kreuzung Paul-Greifzu-Straße / Hamburger Straße / Rostocker Straße für den Schwerlastverkehr durchlässig gemacht. Der Schwerlastverkehr wird sich zwangsweise auch auf die Rostocker Straße verlagern, wenn durch Zunahme des Verkehrs dieser langsamer über die Lauchhammer Straße und Uttmannstraße rollt. Das bedeutet eine enorme Lärmverschlechterung auch für das Wohngebiet Weida, besonders in der Nacht, welches nicht betrachtet worden ist! Die Verkehrs-Prognose Uhlig & Wehling zur Kapazitätserhöhung der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH aus dem Jahr 2011 hat diese neue Verkehrsführung nicht berücksichtigen können, da die Studie nunmehr über 4 Jahre zurück liegt. Die Betrachtung des Feralpi LKW-Schwerlastverkehrs und auch des Hafens in Riesa kommt insgesamt zu einem falschen Ergebnis. Die Änderungen gegenüber dem Verkehrsgutachten im Scopingverfahren sind gravierend (Verkehrsleitung über Uttmannstraße), das Verkehrsgutachten ist unzureichend ausgeführt.



Bild 1 - 29.10.2013 – Entspricht auch dem aktuellen Ist-Zustand der Heinrich-Schönberg-Straße ohne Kapazitätserweiterung Feralpi, der nur durch das Stahlwerk verursacht wird. Zwei LKWs kommen nicht aneinander vorbei und müssen teilweise Rangieren bei der Durchfahrt. **Kein ungehinderter Zugang für Rettungsdienste möglich!**

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Die Straßen im kommunalen Bereich der Stadt Riesa wie die Uttmannstraße und die Heinrich-Schönberg-Straße entsprechen nur der Bauklasse 2, die damit **nicht den Anforderungen an diesen Schwerlastverkehr** gerecht werden! Der Schwerlastverkehr verursacht Schäden in der Fahrbahndecke. Diese zusätzlichen Kosten werden nicht von den Verursachern beglichen, sondern hierfür sollen die Steuerzahler der Stadt Riesa aufkommen. Immerhin hat diese städtische Straße eine Gesamtlänge von 1,4km, welche komplett erneuert werden müsste und Schäden in Millionenhöhe zu Lasten der Stadt Riesa auflaufen würden.



Bild 2 – Straßenschäden Heinrich-Schönberg-Straße Bild 3 – Reparatur der Straßenschäden

X. Ablehnung der Hafeneinfahrt sowie der Verkehrslenkung über die Uttmannstraße

Die **Kreuzung Uttmannstraße / Paul-Greifzu-Straße** ist völlig ungeeignet, den gesamten Hafenverkehr über diese eine Einfahrt zu nutzen. Ebenso ist die kürzere Zufahrt über die alte Einfahrt in der **Lauchhammerstraße 36-38** problematisch. Auch diese Zufahrt ist ebenfalls ungeeignet, da beide Einfahrten, die der Uttmannstraße und die der Lauchhammer Straße, direkt auf Wohngebiete stoßen. Damit kann weder für die Variante 2 und für die Variante 3 auf der Südseite des Hafens zugestimmt werden.

Die Untersuchungen in den vorgelegten Unterlagen beschränken sich insbesondere auf den neuen Bereich des Hafenterminals. Vom selben Betreiber soll aber auch zukünftig der alte Bereich betrieben werden. Dort sollen beispielsweise Massengüter und Schüttgüter (Getreide, etc.) umgeschlagen werden. Auch diese Bereiche hätten in den Untersuchungen berücksichtigt werden müssen. Dies ist ebenfalls ein gravierender Fehler in dem Planfeststellungsverfahren.

XI. Umweltschutzaspekte

Die Einwender bringen hier als Hinweis zum Verfahren ein, dass im Hafen bzw. an den angrenzenden Flächen eine Zauneidechsenpopulation vorhanden ist. Diese Population findet auf den Flächen günstige Lebensraumbedingungen. Sie bevorzugt reich strukturierte, offene Lebensräume mit einem kleinräumigen Mosaik aus vegetationsfreien grasigen Flächen, Gehölzen, verbuschten Bereichen sowie vom Menschen geschaffenen Lebensraum wie beispielsweise Eisenbahndämme.

Die Zauneidechse ist eine nach Anhang IV der FFH-RL geschützte Art, die somit unter dem besonderen Rechtsschutz der EU steht, weil sie selten und schützenswert ist. Weil die Gefahr besteht, dass das Vorkommen der Zauneidechse für immer verloren geht, dürfen ihre Lebensräume nicht beschädigt oder zerstört werden (Art. 12 Abs. 1 lit. d der RL 92/43/EWG). Im Fall der Ausweisung einer gewerblichen Baufläche ist von einem Lebensraumtotalverlust auszugehen. Zudem besteht für die **Zauneidechsenpopulation** im betreffenden Gebiet keinerlei Möglichkeit, auf geeignete angrenzende Flächen auszuweichen. Die Zauneidechse wird in der **Roten Liste der Bundesrepublik Deutschland** auf der Vorwarnliste geführt und wird in der **Roten Liste Sachsens als gefährdet eingestuft**. Für die Art der

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Zauneidechse gelten weiterhin die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG, die der Ausweisung einer Gewerblichen Baufläche (G) entgegenstehen. Hierzu wird angemerkt, dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG im Rahmen der Bauleitplanung nicht der Abwägung unterliegen und somit nicht „weg gewogen“ werden können. Wir fordern den Umweltbericht auf Seite 31 unter Berücksichtigung der hier gegebenen Hinweise (Vorhandensein der Zauneidechse) zu überarbeiten. Die Aussage im Umweltbericht - Zauneidechse „kein Nachweis im Vorhabensbereich“ muss korrigiert werden, da eindeutige Hinweise im Jahr 2015 für Zauneidechsen durch Anwohner nachgewiesen werden können. Eine artenschutzrechtliche Prüfung im Vorfeld der Ausweisung als Sonderbaufläche ist jedenfalls zwingend vorzusehen. Wie bereits erwähnt, handelt es sich um einen Lebensraum einer nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Art.



Bild 4 – Zauneidechse beobachtet am 28.6.2015 gegen 11.15 Uhr Uttmannstraße

Wird bei einem Brachland eine Nutzungsänderung angedacht, sind verschiedene Voruntersuchungen notwendig, die nicht ausreichend durchgeführt wurden:

- Es ist nicht ausschlaggebend wem das Gelände gehört, der spätere Nutzer muss die Untersuchungen, die von der Unteren Naturschutzbehörde angeordnet bzw. mit ihr abgestimmt sind in Auftrag geben und auch bezahlen.
- Die Untersuchungen müssen von Personen ausgeführt werden, die dafür ausgebildet und zugelassen sind.
- Da in jeder Brache seltene und schützenswerte Arten zu finden sind, muss die Voruntersuchung über mehrere Vegetationsperioden gehen. Eine reicht nicht aus, da manche Arten durch Verpuppung mehrere Vegetationsperioden in Anspruch nehmen.
- Liegt diese Überprüfung vor, sind je nach Art und Häufigkeit der Individuen Sanierungsschritte aufzuzeigen. Ist eine Umsiedlung möglich, sind entsprechende Ausgleichsflächen zu suchen, eventuell ist auch ein Oberbodenaustausch notwendig, wenn keine Fläche mit dem entsprechenden Boden, bzw. der Bodenqualität gefunden wird. Der Oberbodenaustausch ist bei Klein-/ Kleinstlebewesen fast immer notwendig, z.B. Rüsselkäfer oder Schrecken.
- Die Untersuchung hat sich natürlich nicht nur auf Lebewesen zu beschränken, sondern betrifft auch seltene Pflanzen. Wenn Bäume und Sträucher da sind, müssen ornithologische Gesichtspunkte abgearbeitet werden.
- Sind diese Vorarbeiten abgeschlossen und von der Naturbehörde abgesegnet, ist ein Arbeitsplan für die Umsetzung zu erstellen. Bei der Erarbeitung dieses Plans ist zu berücksichtigen, ob die Maßnahme zur Umsetzung in eine oder in mehrere Vegetationsperioden erfolgen kann. Je nach gefundenen Individuen und je nach Beschaffenheit der Ausgleichsfläche kann die Umsetzung

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

mehrere Vegetationsperioden dauern, da man erst durch Monitoring ermitteln kann, ob das neue Habitat von den Individuen angenommen worden ist.

- Ist alles positiv für den späteren Nutzungsberechtigten und Individuen erfolgt, schließt sich ein min. 5-jähriges Monitoring, begleitet von Naturschutzbehörde und Wissenschaften an.



Bild 5 – Zauneidechse auf der Flucht nach der Rodung durch Feralpi Stahl am 01.09.2015

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mit Stand vom 27.05.2015 sind unvollständig und der Untersuchungsraum ist zu klein gewählt. Die Schützgüter Menschen, Säugetiere, Vögel, Reptilien, Insekten sind unvollständig betrachtet. Bei den klimatischen Vorbelastungen wurde das vorhandene Stahlwerk nicht betrachtet.

XII. Fazit

Hinweise auf Betroffenheiten durch Beeinträchtigungen im **IST-Zustand** wie die **Immissionsrisiken, verkehrsbedingte Beeinträchtigungen, Wohnstandort-Exposition, Lärmschutzaufwand i. V. m. dem Ortsbildkonflikt** sind schon jetzt vorhanden. Einer Steigerung der Containerkapazität auf 100000 TEU kann deshalb nicht zugestimmt werden. Die Beeinträchtigungen durch Licht, Lärm und Luftschadstoffe werden in einem unzumutbaren Umfang steigen, sodass auch gesetzlich geregelte Grenzwerte überschritten werden. Die Einwender dulden diese gesundheitsgefährdenden Immissionsüberschreitungen nicht.

Es ist zu prüfen, für welche Baumaßnahmen der **Zuwendungsbescheid von Fördermitteln** genehmigt wurde und ob die hier beschriebenen Investitionsmaßnahmen fördermittelfähig sind, um diese dann auch mit Fördermitteln im Ortskern von Gröba realisieren zu dürfen. Sollte es **durch das Investitionsvorhaben und nachweislich auch schon in der Planung zu Grenzwertüberschreitungen im Immissionsrecht kommen**, ist die gesamte Planung abzulehnen und nicht genehmigungsfähig. Ebenfalls muss eine falsche Fördermittelverwendung bei der Planung und beim Bau ausgeschlossen werden.

**3 Seiten Unterschriften
von insgesamt 76 Einwendern**

Jan Niederleig (Vertreter der Einwender)

Einwendungen vom 23.11.2015 gegen die Planfeststellung „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“

Anlagen:

Einwendungen gegen die Kapazitätserhöhung auf 1,4 Mio. Tonnen Stahlschmelze des ESF Elbe-Stahlwerkes Feralpi GmbH in Riesa – Genehmigung vom 14.11.2014 ist noch nicht rechtskräftig

- Anlage 1 - Einwendungen von 49 Anwohnern des Wohngebietes „Gucklitz“ in 01587 Riesa – 10. Oktober 2013 – 9 Seiten**
- Anlage 2 - Einwendungen gegen das Vorhaben von 50 Anwohnern - 18. Oktober 2013 - 15 Seiten**
- Anlage 3 - Lärmmessung Sonnabend 07.09.2015, 50 dB(A) in der Nacht - 1 Seite**
- Anlage 4 - Einwendungen im Genehmigungsverfahren Jan Niederleig und Holger Sonnenfeld - 19. Oktober 2015 - 48 Seiten**
- Anlage 5 - Einwendungen des BUND Landesverbandes Sachsen e.V. – 18. Oktober 2013 – 34 Seiten**
- Anlage 6 - Gutachterliche Stellungnahme IfU Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik – 13. Januar 2014 – 60 Seiten**
- Anlage 7 - Nachtrag zu den Einwendungen im Genehmigungsverfahren Jan Niederleig und Holger Sonnenfeld - 28. Februar 2014 - 6 Seiten**
- Anlage 8 - Widerspruch gegen immissionsschutzrechtliche Änderungsgenehmigung vom 14.11.2014 3 Einwender – 31. Dezember 2014 – 3 Seiten**
- Anlage 9 - Stellungnahme zu Fragen des Lärmschutzes des IfU Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik im Falle einer Umsetzung der Genehmigung 14.11.2014 – 19. Januar 2014 – 31 Seiten**
- Anlage 10 - Stellungnahme zu Fragen des Lärmschutzes des IfU Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik im Falle einer Nichtinanspruchnahme der Genehmigung 14.11.2014 – 19. Januar 2014 – 18 Seiten**
- Anlage 11 - Widerspruchsbegründung gegen immissionsschutzrechtliche Änderungsgenehmigung vom 14.11.2014 3 Einwender – 15. März 2015 – 89 Seiten**
- Anlage 12 - Gutachterliche Stellungnahme IfU Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik – 27. Februar 2015 – 76 Seiten**
- Anlage 13 - Zur Bewertung der PCDD/F-Deposition in Riesa Stellungnahme von Dr. Herbert Wefers vom 25. März 2013 – 13 Seiten**

Einwendungen zum Vorentwurf des Flächennutzungsplanes der Großen Kreisstadt Riesa Planungsstand Mai 2015

- Anlage 14 - Einwendungen von 283 Einwendern gegen den Flächennutzungsplan vom 13. August 2015 – 13 Seiten**
- Anlage 15 - Art der baulichen Nutzung – Stadtplan 12/1995 - aus Broschüre „Stadt Riesa Industriestadt im Wandel“ Herausgeber: Freistaat Sachsen – Staatsministerium des Inneren – 1 Seite**
- Anlage 16 - Umweltbericht zum Flächennutzungsplan Stand Oktober 2013 - 104 Seiten**
- Anlage 17 - Stellungnahme BUND Landesverband Sachsen e.V. vom 27. August 2015 - 17 Seiten**
- Anlage 18 - Stellungnahme der Bürgerinitiative Für Lebenswertere Umwelt! vom 13. August 2015 – 52 Seiten (Druckvariante)**

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa

- Anlage 19 - Einwendungen des BUND Landesverbandes Sachsen e.V. vom 25. November 2015 – 16 Seiten**
- Anlage 20 - Wittenberger Erklärung zur Elbe vom 19. Juli 2012 – 2 Seiten**
- Anlage 21 - „Schäden für die Güterschifffahrt immer größer“ Dresdner Morgenpost Seite 5 vom 11. November 2015 – 1 Seite**