



Bürgerverein RIESA 2018 e.V.
c/o Jan Niederleig 01591 Riesa Paul-Greifzu-Straße 13

Landesdirektion Sachsen
z. Hd. Frau Michaela Uhlmann

09105 Chemnitz

per Fax: 0351 / 825-9301

Ihr Zeichen:
DD32-0522/434/

MENSCH
NATUR
WASSER
LUFT

Planfeststellung für das Investitionsvorhaben „Neubau eines KV - Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) - 1. Tektur

Sehr geehrte Frau Uhlmann,

im RIESAER Amtsblatt wurde am 27. Juli 2018 auf Seite 6 das Planfeststellungsverfahren öffentlich bekannt gemacht. Die Unterlagen lagen vom 15. August 2018 bis zum 14. September 2018 zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. beteiligt sich am oben genannten Planungsverfahren und nimmt wie folgt Stellung:

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. lehnt das Vorhaben ab.

Hiermit begründen wir die Planfeststellung wie folgt ausführlich in 12 Unterpunkten:

- I Ablehnung der Planrechtfertigung
- II Allgemeine Rechtswidrigkeit der Hafenerweiterung
- III Erhalt des Lebensraumes Elbe – NEIN zur Elbvertiefung
- IV Standortnachteile - Volkswirtschaftliche Schäden
- V Unakzeptable Zusatzbelastungen durch das neue KV-Terminal im Hafen Riesa
- VI Lärmproblematik
- VII Unzulässiger Straßenverkehrslärm
- VIII Unvollständigkeit im Verkehrsplanerischen Gutachten
- IX Ablehnung der Hafeneinfahrt sowie der Verkehrslenkung über die Uttmannstraße
- X Naturschutzrechtliche Belange und Einwendungen
- XI Fazit
- XII Inhaltsverzeichnis

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

I. Ablehnung der Planrechtfertigung

Im Erläuterungsbericht vom 22.03.2018 begründet der Antragsteller, die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), auf Seite 17 im Punkt 3 den Vergleich der Planungsvarianten „eine geforderte Umschlagkapazität von Mindestens 1000000 TEU/Jahr“ (Twenty Equivalent Unit). Dies wäre das Zehnfache des beantragten Containerumschlages pro Jahr am Standort Riesa. 1'000'000 TEU/Jahr stimmen nicht und sind eine falsche Darstellung.

1.1. Planco-Gutachten falsch bewertet durch SBO

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. merkt an und sieht, dass die SBO auf Seite 35 des Erläuterungsberichtes im Punkt 5.2.4 Planrechtfertigung das PLANCO-Gutachten verzerrt darstellt. Die Aussage: „Der Hafen zählt nach dem PLANCO-Gutachten zu den 21 bundesweit geeigneten Standorten für trimodale Umschlagsstandorte.“ **steht in keiner Weise in diesem Gutachten.** Das PLANCO-Gutachten wurde für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt. Das Gutachten klassifiziert den Standort Riesa mit nur 13 Gesamtpunkten von 24 möglichen. Riesa gehört damit **in die schlechteste Kategorie C** und ist „ein Standort mit aus heutiger Sicht eingeschränkter Eignung zur Übernahme von Hub-Funktionen bzw. Standorte mit geringem Aufkommenspotenzial“. Im Ergebnis kommt das PLANCO-Gutachten auf Seite 132 zu folgenden Ergebnis in Riesa: „Die aktuelle infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Riesa ist hinsichtlich der Wasserstraßen- und Straßenanbindung **nicht ideal. Wasserseitig sind vor allem die Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe ein Engpass, straßenseitig sind es die großen Entfernungen zum Autobahnnetz und die Notwendigkeit der Durchquerung von Wohngebieten, die zu Problemen führen.**“

1.2. Nutzungskonflikt durch Lärm

Sehr ausführlich beschäftigt sich das PLANCO-Gutachten mit den Nutzungskonflikten der Häfen und des Umfeldes bezüglich des Umgebungslärmes: „Ein integraler Bestandteil möglicher Nutzungskonflikte sind neben dem reinen Konflikt um Flächen weitere Belastungen. Hierzu zählen vor allem **Lärmbelastungen**, die im Rahmen der Hafenprofile für jeden der betrachteten Häfen untersucht wurden. Grundsätzlich können vom Hafen ausgehende Lärmbelastungen ab einem gewissen Lärmpegel zu Entwicklungshemmnissen führen, da die Notwendigkeit der Einhaltung von gesetzlichen Regelungen zum Immissionsschutz bestehen. Verstoßen Häfen gegen diese Regelungen, kann dies schnell zu Beeinträchtigungen des Geschäfts- und Umschlagbetriebs führen. Daher werden bestehende Lärmkartierungen analysiert. Diese beschreiben u.a. den durch den Betrieb von Häfen hervorgerufenen erheblichen Umgebungslärm. In Nordrhein- Westfalen werden z.B. alle IVU-Anlagen (industrielle Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24.09.1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) und Häfen mit einer Gesamtumschlagleistung von größer als 1'500'000 t pro Jahr kartiert, soweit sie einen kritischen **L_{den} von 55 dB(A)** oder **L_{night} von 50 dB(A)** überschreiten.

In Riesa schöpfte der bisherige Hafenbetrieb die 1'500'000 t pro Jahr um ca. 78,2% aus (Fünfjahresdurchschnitt 2013-2017 Güterumschlag Hafen Riesa in Tonnen pro Jahr = 1,1735738 Mio. t pro Jahr). Durch den geplanten Containeranstieg um ca. 55000 TEU werden die 1,5 Mio. t pro Jahr sicher überschritten. Es fehlt in den Unterlagen die Lärmkartierung.

Die im Lärmaktionsplan 2018 Stufe 3 aufgeführten Lärmwerte der Stadt Riesa liegen an der Lauchhammer Straße weit über den kritischen **L_{den} von 55 dB(A)** oder **L_{night} von 50 dB(A)** Werten. Der maximaler Lärmpegelbereich [dB(A)] im Lärmaktionsplan liegt laut Anhang 8 bei L_{den} > 75 tags und L_{night} > 65-70 und ist somit nachts gesundheitlich beeinträchtigend.

Gesundheitliche Folgen sind:

- Beeinträchtigung der Sprache und Kommunikation
- Schlafstörungen mit allen kurz- und langfristigen Konsequenzen
- Kreislaufbedingte Erkrankungen, Bluthochdruck
- Hormonelle Reaktionen (z.B. Stresshormone) und ihre möglichen Konsequenzen für den menschlichen Stoffwechsel und das Immunsystem
- Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit in der Schule und am Arbeitsplatz
- Beeinträchtigung im sozialen Verhalten (z.B. Aggressivität, Hilflosigkeit, etc.)
- Belästigung

Das geplante Vorhaben des Neubaus eines KV-Terminals im Hafen Riesa verstößt somit gegen die Richtlinie 96/61/EG im Bezug auf zusätzliche Lärmemissionen und die Planer selbst kommen zu dem Ergebnis, dass diese **erheblich störend den Wohnstandort Kirchstraße verändern werden** (Erläuterungsbericht Seite 19 vorletzter Absatz). Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind ausgeschlossen, da diese ja direkt am Hafenbecken nicht realisierbar sind.

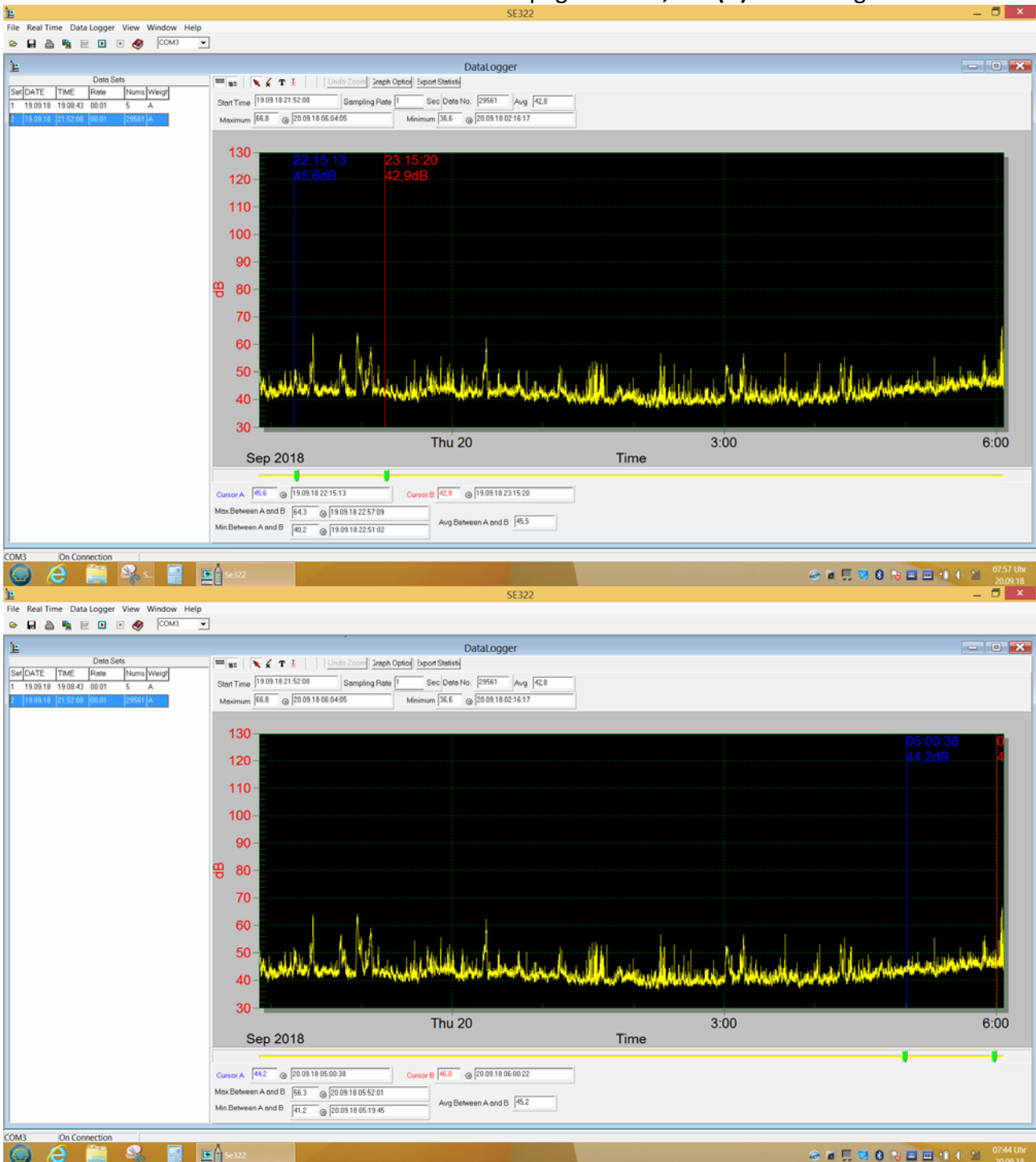
Der **bisher genehmigte Nachtlärmgrenzwert von 42 dB(A)** im Bereich Mühlweg soll um das doppelte auf 45 dB(A) im Bereich Kirchstraße erhöht werden. Diese erhebliche Erhöhung wird nicht hingenommen und es erklärt sich nicht, warum die Erhöhung im Bereich Mühlweg nicht akzeptabel ist, aber in der Kirchstraße wohl? Der Dauerlärmpegel steigt an allen Immissionsorten, siehe Tabelle 1:

Immissionsort	Schallimmissions-Beurteilungspegel Lr der Vorbelastungen + Zusatzbelastung in 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, Pflegeinrichtg.	46,4	35,5	49,7	40,0	51,4	41,3	5,0	5,8
IO 02 Dammweg 8	45,4	35,7	53,9	44,2	54,5	44,8	9,1	9,1
IO 03 Gartenweg 6	45,7	36,4	53,7	44,1	54,3	44,8	8,6	8,4
IO 04 Kirchstr. 8b,c Hinterhaus	47,3	37,2	56,0	42,4	56,5	43,5	9,2	6,3
IO 05 Hafenstr. 1	47,0	30,3	57,1	44,4	57,5	44,6	10,5	14,3
IO 06 Lauchhammerstr. 25	43,7	30,1	54,9	42,9	55,2	43,1	11,5	13,0
IO 07 Lauchhammerstr. 32	40,0	30,1	52,5	42,0	52,7	42,3	12,7	12,2
IO 08 Kastanienstr. 7	42,9	30,9	50,1	42,1	50,9	42,4	8,0	11,5
IO 09 Lauchhammerstr. 17	45,2	31,6	49,3	35,6	50,7	37,1 ?	5,5	5,5
IO 10 Kastanienstr., Fo.-Zentrum	43,7	30,9	53,0	43,3	53,5	43,5	9,8	12,6
IO 11 Kastanienstr., Feuerwehr	41,3	31,1	52,3	43,3	52,6	43,6	11,3	12,5
IO 12 Paul-Greifzu-Str. 3	53,8	35,1	54,6	39,6	57,2	40,9	3,4	5,8
IO 12b Paul-Greifzu-Str. 1b	47,5	32,5	53,9	43,7	54,8	44,0	7,3	11,5
IO 13a Paul-Greifzu-Str. 9 (Ost)	50,5	38,6	58,8	31,2	59,4	39,4	8,9	0,8
IO 13 Paul-Greifzu-Str. 9	50,8	36,2	58,9	31,5	59,5	37,5	8,7	1,3
IO 14 Paul-Greifzu-Str. 8	56,7	34,8	59,6	41,0	61,4	41,9	4,7	7,1
IO 15 Mühlweg 29	53,1	43,1	42,3	29,7	53,5	43,3	0,4	0,2
IO 16 Alleestr. 12	49,8	37,8	48,2	31,9	52,1	38,8	2,3	1,0
IO 17 Mühlweg 6	50,2	38,0	47,6	35,7	52,1	40,0	1,9	2,0

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.



Nachts werden direkt an den Wohnhäusern, die ausschließlich der Nutzung „Wohnen“ dienen, im Planungsgebiet am **IO 06 bis IO 09** in der Lauchhammer Straße Erhöhungen durch den geplanten Nachtbetrieb **von 5,5 dB(A) bis 13,0 dB(A)** verursacht. Gleiches gilt für die Wohnstandorte **IO 02 bis IO 04** im Bereich Kirchstraße in der Nacht, wo eine Erhöhung **von 6,3 dB(A) bis 9,1 dB(A)** erreicht wird. Die Vorbelastung ist falsch ermittelt wurden. Als Beispiel für die viel zu niedrigen Vorbelastungen wurde am IO 01 eine Schallschutzmessung in der Nacht vom 19.09.2018 zum 20.09.2018 durchgeführt. In der Grafik 1 sind die Schallpegel der gesamten Nachtmessung zu sehen. Ermittelt wurde die lauteste Stunde der Nacht in der Zeit von 22.15 Uhr bis 23.15 Uhr am 19.09.2018. Es wurde in der Nacht ein Dauerschallpegel von **45,5 dB(A)** am IO 01 gemessen.



Grafik 1: Lärmprotokoll 19.09.2018 – Schallpegelmessgerät Se322

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Ein ähnlicher Wert wurde am gleichen Messpunkt IO 01 am 20.09.2018 in der Zeit von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr ermittelt. Da lag der gemessene Wert bei **45,2 dB(A)**. Damit soll aufgezeigt werden, dass die Vorbelastung durch die SBO viel zu niedrig eingeschätzt wurde. Durch eine Unterschätzung der Vorbelastung kommen die Planer zu falschen Gesamtbelastungen. Zusätzliche Lärmbelastungen in diesem vorbelasteten Gebiet sollten unbedingt aus gesundheitlichen Gründen vermieden werden und der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. beantragt die Einhaltung der rechtsgültigen Richtwerte der TA-Lärm in der Nr. 6.1 aus dem Jahr 1998. Es fehlten in den Unterlagen amtliche Vorbelastungsmessungen am Tag sowie in der Nacht. Diese Messungen werden hiermit nachgefordert.

Weiterhin unplausibel ermittelt wurden die Vorbelastung und Zusatzbelastung am IO 09 Lauchhammer Straße 17, da der Wohnblock Lauchhammer Straße 9-17 sich in einem allgemeinen Wohngebiet befindet. Hier gilt der Richtwert von 40 dB(A) in der Nacht. Es wird nicht betrachtet, ob der ausgewählte Immissionsort IO 09, der mit dem höchsten Wert am Wohnblock Lauchhammer Str. 9-17 ist. Warum kommen die Planer an anderen Immissionsorten nur wenige Meter vom IO 09 entfernt zu Unterschieden von über 6 dB(A)? Das erscheint mehr als unplausibel.

Der IO 14 Paul-Greifzu-Straße 8 stellt ein Wohnhaus dar und wurde somit falsch als Sondergebiet betrachtet, da es ausschließlich zum Wohnen genutzt wird. Es muss mindestens als Mischgebiet eingestuft betrachtet werden. Die Stadtverwaltung Riesa bestätigte am 23.08.2018 durch den Oberbürgermeister schriftlich, dass: *„Für eine Lärmprognose werden so genannte Immissionspunkte zum Beispiel an einem Gebäude festgelegt, die sich an der tatsächlichen Nutzung des Gebäudes orientieren.“* Das heißt im Klartext, die Wohnhäuser an Kirchstraße und Lauchhammer Straße dienen ausschließlich der Nutzung Wohnen und müssen mindestens als allgemeines Wohngebiet betrachtet werden. Die Richtwerte liegen somit tags bei 55 dB(A) und nachts bei 40 dB(A).

Diese zusätzliche „Umweltverschmutzung“ und „Emissionen“ durch die SBO mit Lärm lehnt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. ab und beantragt die Ablehnung des Neubaus eines KV-Terminals in Gröba. Alternativflächen stehen in ausreichender Größe mehrfach zur Verfügung, welche unter Punkt II. nochmals ausführlich begründet werden.

1.3. Nichtberücksichtigung einer Pflegeeinrichtung

Hinzu kommt die Nichtbeachtung einer Pflegeeinrichtung am **IO 01** Kirchstr. 46. Da gelten die Lärmrichtwerte tags 45 dB(A) und nachts 35 dB(A). Dieses denkmalgeschützte Gebäude liegt in keinem Mischgebiet laut aktuellem Planbeschluss 31.08.2018 des Flächennutzungsplanes, wie die Planer falsch vortragen. Hier werden beide Richtwerte der TA Lärm **weit überschritten. Die Nutzung im Bestand wurde unzureichend berücksichtigt und die Planer kommen zum falschen Ergebnis in ihrer Prognose.** Damit ist der Neubau des KV-Terminals nicht genehmigungsfähig.

Als Begründung führt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. das nun widersprüchliche Schalltechnische Gutachten zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen der TBL Dresden GbR Bericht 024/14 vom 04.11.2014 auf Seite 6 an und kam zu folgender Beurteilung in der ersten Auslegung: *„In der Pflegeeinrichtung der advita Pflegedienst GmbH (IO1 Kirchstr. 46) befinden sich neben einer Tagespflege auch eine betreute Wohngemeinschaft für Menschen mit Demenz sowie behindertengerechte Service-Wohnungen, weshalb in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (Immissionsschutz LRA Meißen) zur Berücksichtigung des höheren Schutzanspruches für den (eigentlich im MI liegenden) IO1 die Richtwerte einer WA-Einstufung herangezogen werden.“*

Nicht geklärt wird in der 1. Tektur des Planfeststellungsverfahrens, wieso das Schallgutachten zu neuen Immissionsrichtwerten kommt, ohne den IO 01 Kirchstraße 46 als Pflegeeinrichtung zu betrachten. Damit verfehlt die Erörterung ihren Zweck und es hat den Anschein, dass der Antragsteller, die SBO, sich die Richtwerte an den Immissionspunkten gerade passend machen will, um seinen störenden Hafenebetrieb trotz Überschreitungen besonders in der Nacht zu erlangen. Offen bleiben die Fragen, wurde mit der zuständigen Fachbehörde (Immissionsschutz LRA Meißen) ein anderer Richtwert vereinbart und warum?

Die Pflegeeinrichtung am **IO 01** Kirchstr. 46 liegt in keinem Mischgebiet laut aktuellem Planbeschluss 31.08.2018 des Flächennutzungsplanes. Die Fläche ist als Grünfläche mit Parkanlage dargestellt. Somit können auch nicht die Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete zu Grunde gelegt werden. Auf dem Gelände befindet sich eine Pflegeanstalt. Demzufolge sind die Richtwerte von Pflegeanstalten zu Grunde zu legen, da dies der tatsächlich vorliegenden Nutzung entspricht. Sollte der Flächennutzungsplan nach der Einwendungsfrist rechtsgültig werden, beinhaltet der Antrag der SBO einen wesentlichen Fehler. Damit ist der Neubau des KV-Terminals nicht genehmigungsfähig.

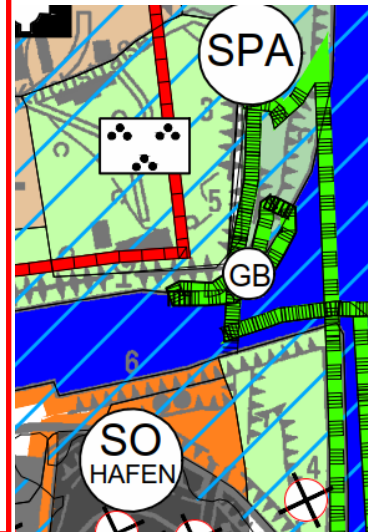


Bild 1: Ausschnitt aus Planbeschluss des FNP vom 31.08.2018

Mit Blick auf die gesundheitliche Gefährdung der Anwohner sind die Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete zu Grunde zu legen. Da diese auch der tatsächlichen Nutzung der anliegenden Straßen, Kirchstraße, Dammweg und Gartenweg, entsprechen. Folgend sind einige Fotos der betroffenen Gebiete die belegen, dass es sich tatsächlich nur um Wohnnutzungen handelt. Gröba ist ein historischer 972 Jahre alter Stadtteil in Riesa. Ein Zulieferverkehr, wie in einem Mischgebiet mit LKW Verkehr ist nicht gegeben, teilweise sogar verboten, siehe Bild 5 nächste Seite. Gerade im Anbetracht der schon angesprochenen Nähe zum Vorhabensgebiet (teilweise unter 100m) werden hier erheblich bestehende Verhältnisse aus über 25 Jahren Gebietsentwicklung durch Modernisierung der Häuser ignoriert.



Bild 2: Kirchstraße



Bild 3: Dammweg



Bild 4: Dammweg



Bild 5: Kirchstraße



Bild 6: Kirchstraße



Bild 7: Gartenweg



Bild 8: Steinstraße



Bild 9: Oststraße

1.4. Nichteinhaltung von gesetzlichen Abstandsflächen zur bestehenden Wohnbebauung

Die geplante Erweiterung betrifft nicht nur eine 2,5-fache Erhöhung des Containerumschlags, sondern auch die Fläche für Schüttgüter wird mit der Verlegung auf die Nordseite vergrößert. Somit entstehen drei Emissionsstandorte im Hafen, die alle in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Wohnbebauung liegen. Ein ausreichender Abstand zur Wohnbebauung wird in den Planungsunterlagen nicht betrachtet. Nach eigenen Recherchen liegen die nächsten Wohnhäuser nur ca. **35m bis 130m** entfernt vom neuen KV-Terminal. Dies birgt ein enormes Konfliktpotential.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bemängelt, dass der Schutzabstand der Containerreparaturhalle einen geforderten Mindestabstand zur nächsten Wohnbebauung von 300m nicht einhält, da er zur Abstandsklasse V zugeordnet wird. Diese Regelung gilt ebenfalls für Speditionen, da diese ebenfalls einen Mindestabstand von 300m zur nächsten Wohnbebauung einhalten müssen. Noch kritischer sind Schüttgüterumschlag einzuordnen, da diese der Abstandsklasse IV zugeordnet werden und einen Abstand von 500m zur Wohnbebauung haben müssen. Diese Vorgaben ergeben sich aus dem Absterberlass [Immissionsschutz in der Bauleitplanung 2007].

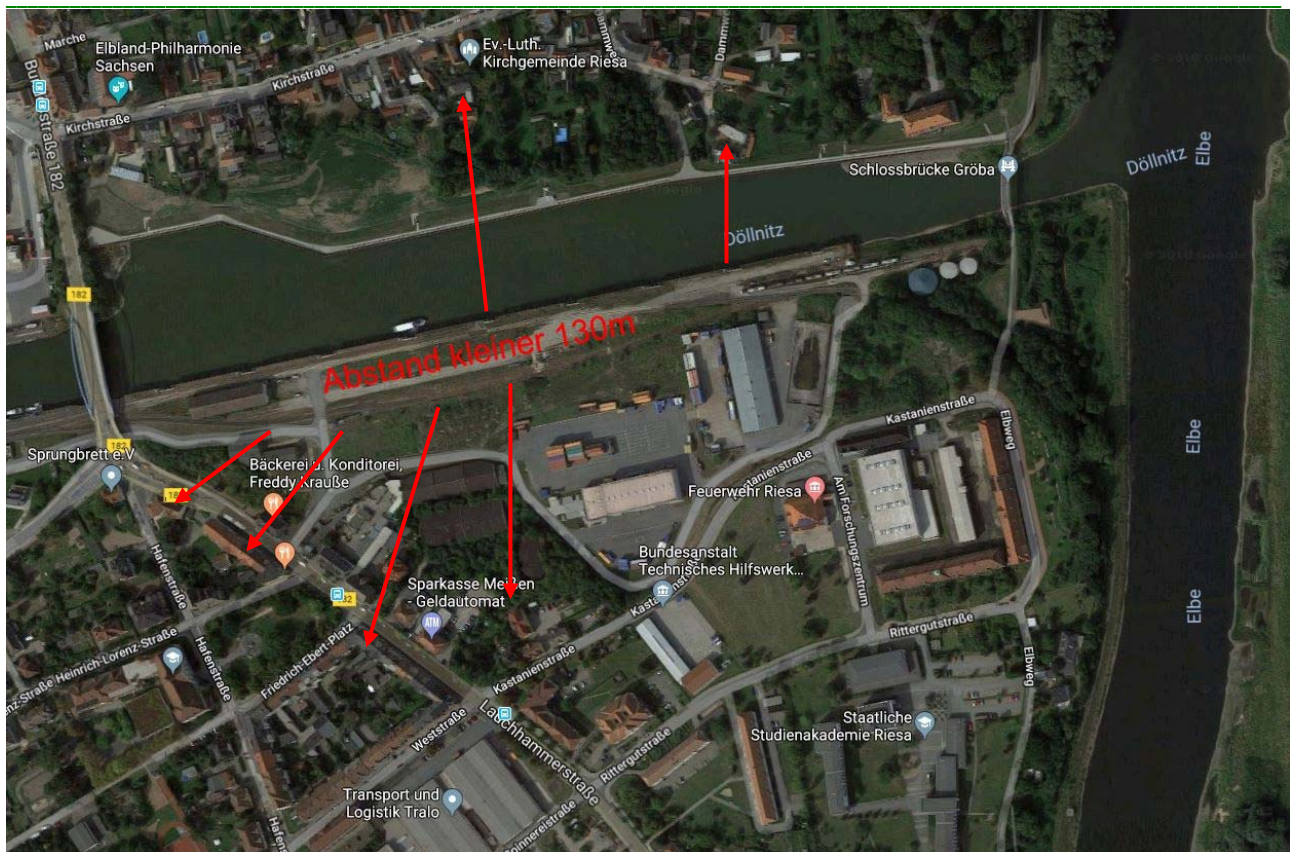


Bild 10: Bildquelle: google August 2018

„Der Abstandserlass soll dazu beitragen, dass der Immissionsschutz bereits im Abwägungsprozess der Bauleitplanung ausreichende Berücksichtigung findet. Er richtet sich an die für den Immissionsschutz zuständigen Behörden, damit diese fundiert und einheitlich zu Bauleitplanentwürfen Stellung nehmen können. Seit seiner erstmaligen Herausgabe 1972 hat sich der Abstandserlass zu einem „antizipierten Sachverständigengutachten“ entwickelt, das in der gesamten Bundesrepublik angewendet wird und auch von Gerichten durch zahlreiche u. a. auch höchstrichterliche Urteile bestätigt worden ist.“

Es erschließt sich nicht, warum es bei der Schließung der Containerverladung auf der Hafennordseite zu einer Verbesserung der Situation kommen soll. Auf der Nordseite sollen nach Aussage der SBO Schüttgüter umgeschlagen werden und das nicht zu einem unerheblichen Teil, siehe Auskunft SBO. Bei Schüttgütern ist mit zusätzlichen Lärmbeeinträchtigungen zurechnen. Weiterhin wird es in erheblichen Maße Staubentwicklungen geben. Diese sorgen mit der Nähe zur Wohnbebauung zu nicht vereinbaren Konflikten.

Die SBO als Vorhabensträger hat dieses Argument selbst als Einwendung bei der Stellungnahme zum Vorhabensbezogenen Bebauungsplan „Ehemaliges Ostrawerk“ Nr. 6010 in Dresden vorgetragen. In Dresden wird ein Abstand von mindestens 500 m zur nächsten Wohnbebauung gefordert. **Dieser Mindestabstand zur Wohnbebauung ist in Riesa-Gröba an diesem Standort in keinem Fall gegeben.** Die geplante Baufläche hat keinen Bestandsschutz und ist als geplante Sondergebietsfläche nach § 1 Abs. 2 Nr. 10 BauNVO ausgewiesen. D.h. es muss das Einfügen in die vorhandene Bebauung geprüft werden, was unzureichend in der Planung statt gefunden hat.

In seinen Einwendungen beschreibt die **SBO den eigenen Hafенbetrieb wie folgt störend:**

„Im Hafen wird daher Verkehrslärm rund um die Uhr erzeugt. Der Lärm aus der Eisenbahninfrastruktur entsteht nicht nur durch Geräusche aus fließendem Eisenbahnverkehr, sondern durch die hafentypische, berechnete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, indem beispielsweise Rangierfahrten durchgeführt werden, Waggons an- oder abgekoppelt oder be- oder entladen werden. Dabei entstehen z. B. Quietschgeräusche beim Bremsen und Anfahren, Knallgeräusche beim Koppeln der Waggons, Zischgeräusche beim Lösen von Leitungen beim Abkoppeln oder Geräusche bei der Be- oder Entladung.“

...

„Es wird in dem Entwurf auch nicht gewertet, dass die SBO Umschlaganlagen zum Be- und Entladen von Schüttgütern betreibt, die im trockenen Zustand stauben können und eine Umschlagleistung von 400 t oder mehr täglich aufweisen. Ein Abstand von 500 m zur Wohnbebauung ist in diesem Fall üblich. Der Abstand zur geplanten Wohnbebauung beträgt jedoch bestenfalls 150 m ab der Hafengrenze.“

Deshalb kommt der Bürgerverein 2018 e.V. zu folgender Erkenntnis:

Der Planfeststellungsantrag der SBO blendet vollkommen die dem Gebot der Rücksichtnahme entgegenstehende räumliche Situation aus. Die Beschreibung der Lage und der angrenzenden Bebauung hinsichtlich des neu geplanten Hafens wirkt unseres Erachtens verschleiern. Unser Eindruck ist, dass damit versucht wird, mögliches Konfliktpotenzial auszuspüren. Die nächste Wohnbebauung in einem Allgemeinen Wohngebiet an der Lauchhammer Straße 17 liegt nur bei 130m Entfernung, der geforderte 500m Mindestabstand wird an diesem Standort weit unterschritten, deshalb ist eine Genehmigung nicht akzeptabel.

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.

Die baurechtlichen Genehmigungen für die neuen Gebäude wurden extra aus der Planung heraus gelassen und schon errichtet und als Bestand angegeben. 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, müssen sich die neuen Gebäude nach § 34 BauGB in die nähere Umgebung einfügen. Dies ist jedoch vor dem beschriebenen Hintergrund nicht der Fall.

Eine Rücksichtnahme ist durch den 3-Schicht-Betrieb an 7 Tagen in der Woche rund um die Uhr in Bezug auf die schützenswerte Wohnbebauung (rot markiert, Bild 11) **in unzureichender Weise** gegeben. Die Planungsfeststellung wird deshalb durch den Bürgerverein RIESA 2018 e.V. abgelehnt.

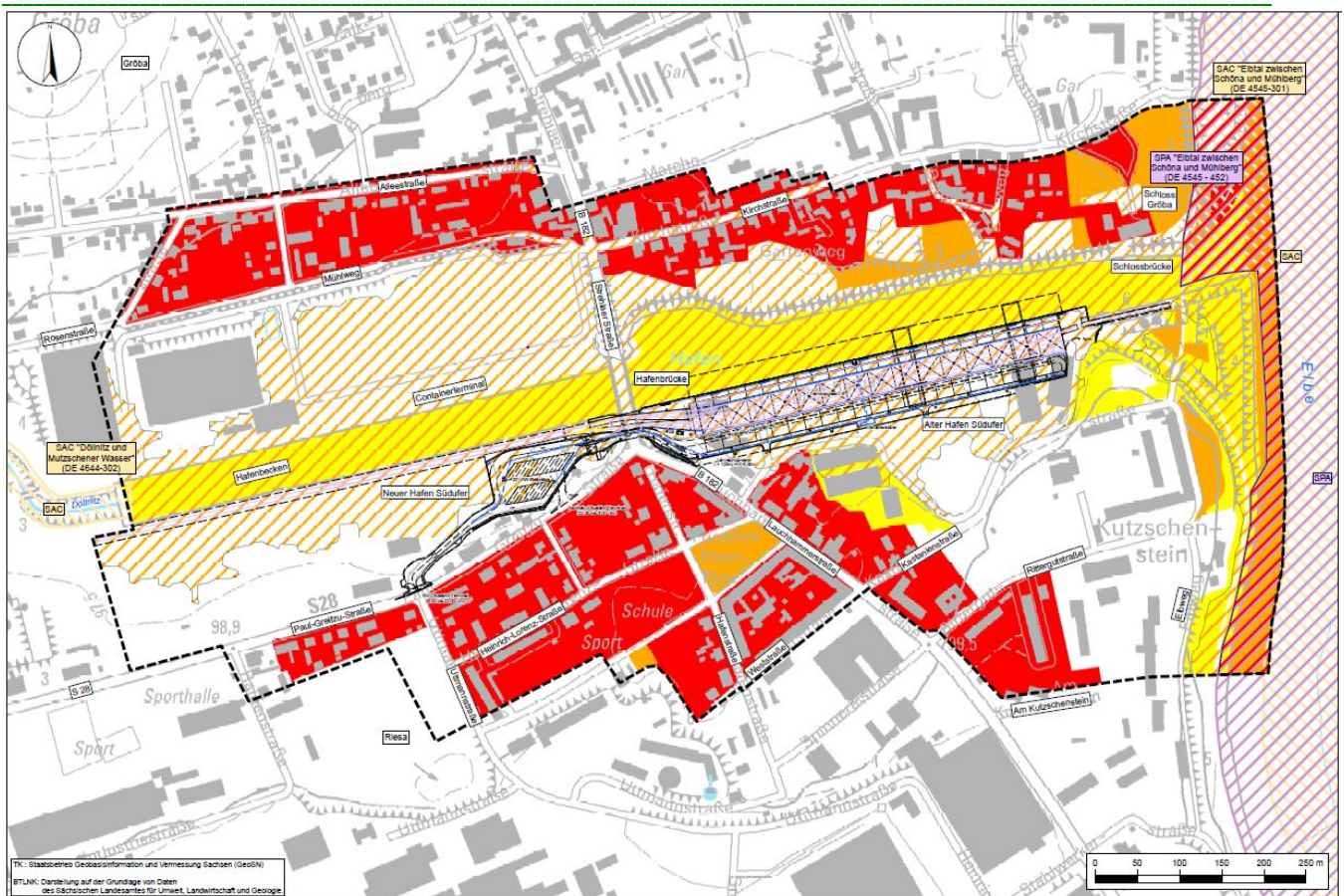


Bild 11 Ausschnitt aus: 1.Tektur UVS-Karte 4_Raumwiderstand 12.03.2018

II. 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**.

Erschwerend kommt der Fakt hinzu, dass schon vor der Genehmigung weitere Maßnahmen **außerhalb des Plangebietes** durchgeführt wurden, z.B. die **Erneuerung der Zufahrtsgleise** und der **Stützwand** wird seit Januar 2018 gebaut, die **Brücke über die Paul-Greifzu-Straße** wurde erneuert, die **kompletten Güterbahngleise im Bahnhof Riesa** wurden seit 2 Jahren erneuert obwohl der Hafen noch gar keine Planfeststellung vorliegen hat.

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, obwohl eine **Trimodalität bei verschwindet geringem Schiffsverkehr nicht mehr gegeben** ist. Laut Erläuterungsbericht Seite 35 dient die Planung nicht dem Schiffsverkehr sondern: „*Die Errichtung des KV-Terminals dient der Deckung des prognostizierten Bedarfs nach **schienengebundenem Umschlagsverkehr.***“ Damit verfehlt die Begründung des Antragstellers die Richtigkeit für diesen Standort im Hochwassergefährdeten Gebiet.

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.

Der bestehende Koalitionsvertrag der sächsischen CDU/SPD Regierung vom 23.10.2014 beinhaltet im Bezug zur Elbe folgende Ziele:

*„Das Flussgebiet Elbe ist eine wertvolle Natur- und Kulturlandschaft. Die Elbe als überregionale Wasserstraße hat eine hohe Bedeutung, sowohl für den Güterverkehr als auch für die touristische Nutzung. Die Koalitionspartner wollen, dass der Fluss auch weiterhin als Bundeswasserstraße anerkannt bleibt. Die Koalitionspartner stehen für eine umweltverträgliche Nutzung der Elbe, die mit dem Naturhaushalt im Einklang steht. **Der Ausbau der Elbe steht diesem Ziel entgegen und wird daher von den Koalitionspartnern ebenso abgelehnt wie eine weitere Vertiefung und der Bau neuer Staustufen. Dabei ist hinzunehmen, dass eine ganzjährige Schifffahrt nicht gewährleistet ist.**“*

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.

Als Alternativstandorte schlägt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die Prüfung folgender Varianten vor:

- Industriegebiet an der B6 (RIO) – Direktanschluss der LKWs an die B6 und B169 und näher am der nächsten Autobahnanschluss der A14, sowie es ist ein vorhandener Bahnanschluss da und eine ausreichende Fläche von 46,6 ha. Der Stadt Riesa fehlt hier ein Großinvestor und würde somit der Forderung der Landesdirektion Sachsen vom 18.10.2010 nachkommen, dass dem Gewerbestandort „Industriegebiet an der B6“ nur zugestimmt werden kann, wenn ein konkreter gewerblicher Großinvestor benannt werden kann.
- 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 Nähe zum Bahnhof ist optimal. Die Fläche grenzt an keine Wohnbebauung an. Es sind die Gesichtspunkte des schonenden Flächenverbrauches zu betrachten. Ein sparsamer

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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.

- Güterbahnhof Neuburxdorf der Arbeitsgruppe Logistikzentrum Elbe-Elster könnte in der Nähe des komplett sanierten Hafens Mühlberg im SBO Verbund eingegliedert werden. Dieser Vorschlag wurde im Erörterungstermin vorgetragen. Dieser Standort – Alternativprüfung ist in den Planunterlagen nicht zu erkennen. Dieser Ausbau liegt zentral an der Güterbahnstrecke Riesa-Falkenberg. Damit würden alle Container-LKWs die rechts der Elbe zum Standort Neuburxdorf fahren, eben nicht durch die Stadt Riesa fahren, was einen Ausbau des Hafens Riesa erübrigen würde. Das Gutachten entnehmen Sie der Anlage 1.
- Weitere Flächen sind auch in den Städten Zeithain (ehemaliges Kasernengelände) oder in Gröditz zu finden, wenn die SBO diese Flächen angefragt und untersucht hätte.

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. Das Planziel im Hafensreal „Alter Hafen“ ist seit vielen Jahrzehnten **außer Betrieb**. Ein Bestandschutz ist in keiner Weise vorhanden.

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.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e. V. 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.

III. Erhalt des Lebensraumes Elbe – NEIN zur Elbvertiefung

Für die Prognosen der Umschlagsmengen zum Planfeststellungsverfahren – in folgenden Umschlagprognosen – im Bezug auf die Güterschifffahrt ist die Bedarfsbegründung lückenhaft und nicht nachvollziehbar:

- Die sprunghafte Steigerung der Umschläge der Container um ca. 10.000 TEU von und auf das Schiff von 3.633 im Jahr 2017 auf 13.452 im Jahr 2022 wird nicht begründet. Diese Prognose lässt sich nicht mit der Kapazitätserweiterung auf der Schiene erklären.
- Es wird in der Umschlagprognose von einer kontinuierlichen Steigerung des wasserseitigen Umschlages ausgegangen, obwohl in den vergangenen Jahren die Umschläge massiv zurückgegangen sind. Der Container-Umschlag über die Kaikante beträgt weniger als 10 Prozent.

- Die Schifffahrtsverhältnisse der Elbe, deren Möglichkeiten und Limitationen durch Niedrigwasser und Hochwasser und damit die fehlende Verlässlichkeit, wird in Umschlagprognosen nicht ausreichend betrachtet, da von einem durchschnittlichen Jahr ausgegangen wird. Die fehlende Planbarkeit (Verlässlichkeit) und die Niedrigwasser der Elbe werden ignoriert.
 - Doch die Wasserführung (Abfluss) der Elbe ist stark schwankend, innerhalb eines Jahres aber auch zwischen den Jahren.
 - Ganzjährig schiffbare Jahre bilden die absolute Ausnahme (1 von 10 – 15 Jahren).
 - Niedrigwasserjahre sind die Regel. 2018 ist das fünfte Niedrigwasserjahr in Folge. Die Elbe führte über Monate Fahrrinntiefen von weit unter einem Meter – siehe Grafik 4.
 - Ein „regelmäßiger Containerlinienverkehr“, wie in Umschlagprognosen behauptet, ist gegenwärtig auf der Elbe nicht möglich. Die „zeitweiligen Einschränkungen“ belaufen sich in einem Stopp der Transporte bis zu 6 Monaten.
- Das Gesamtkonzept Elbe kann nicht als Beleg für eine Verbesserung für die Schiffbarkeit der Elbe ausgelegt werden. Die darin festgelegten Ziele, sind nicht auf ihre Umsetzbarkeit und Machbarkeit überprüft. Dies zu klären, ist erst im Anschlussprozess vorgesehen.
 - Die Konflikte zwischen der Verbesserung der Verlässlichkeit der Nutzung für die Schifffahrt wurden zwar benannt, sind aber im Gesamtkonzept nicht ausgeräumt.
 - Das Fahrrinntiefenziel von 1,40 m unter GIW wird nicht erklärt.
- Die Prognosen werden nicht begründet. Da im Erläuterungsbericht von einer Trendumkehr im Schiffsumschlag ausgegangen wird, müssen die Prognosen detailliert begründet werden.
- Die optimistischen Prognosen werden auf die Steigerung der Umschläge in den Seehäfen zurückgeführt. Doch das greift zu kurz.
 - Es wird eine Prognose für den Hafen Hamburg herangezogen, die von linearen Steigerungsraten ausgeht und schon jetzt veraltet ist. Die Containerumschläge im Hafen Hamburg stagnieren seit einigen Jahren (<https://www.hafen-hamburg.de/de/statistiken/containerumschlag>).
- Beachtet werden muss auch, die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (BMVI). Dort wird Güterwachstum vor allem für die Alten Bundesländer prognostiziert, nicht oder kaum jedoch für die Neuen Bundesländer. Daher ist ein Wachstum von 2,9 Prozent unrealistisch.
- Es werden keine belastbaren Begründungen angeführt, warum sich der seit Jahrzehnten anhaltende rückläufige Trend beim Gütertransport auf der Elbe umkehren sollte.
 - Die in der Umschlagprognose beschriebenen angeblich möglichen Verlagerungspotentiale von LKW auf Schiene und Schiff aufgrund von einem prognostizierten Wachstum in Wacker Chemie, sind über die Elbe nicht planbar und verlässlich abzuwickeln. Eine Verlagerung auf das Schiff ist unrealistisch. Zu argumentieren, dass „die Nutzung der Elbe“ für ansässige Betriebe ein „geringeres Risiko von Ausfällen“ mit sich brächte, ist vor dem Hintergrund der Niedrigwassersituation der letzten fünf Jahre und der damit verbundenen Ausfall der Schifffahrt unehrlich und unprofessionell.
 - Ähnliches gilt für die Prognose von Containertransport nach Lovosice, Tschechien per

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Schiff. Bislang findet in Richtung Tschechien kein Transport von Containern per Schiff statt. Eine Begründung, warum das sich ändern sollte, wird nicht geliefert.

- Der überwiegende Teil der auf der Elbe transportierten Container werden mit der Containerlinie verschifft, die in Kooperation mit der SBO betrieben wird. Als hundertprozentige Tochter des Freistaates, sollte geklärt werden, ob und inwieweit eine Quersubventionierung vorliegt.
- In Umschlagprognose wird im Text die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt (geringere Luftschadstoffe) hervorgehoben. Der Anbieter des Containerganzzuges Albatros-Express bietet schon jetzt CO2 freien Transport an. Auch die Grafik 3 (Abbildung 6) direkt unter dem Text widerspricht der darin getroffenen Aussage.

Die lang andauernden Niedrigwasserzeiten der deutschen Elbe in den letzten 25 Jahren sowie aktuelle und absehbare Wasserstände lassen eine gegenüber Bahn und LKW ökonomisch konkurrenzfähige Schifffahrt nicht zu.

Die geringen und zudem zurückgehenden Umschläge über das Schiff auch im Containerverkehr erfordern keine Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Hafen.

Die Behauptung in der Umschlagprognose, dass der Binnenschifffahrt eine wichtige „Ergänzungsfunktion“ zukäme, wird nicht faktisch fundiert begründet.

Die Trimodalität des Hafens besteht weitgehend nur auf dem Papier und dient hauptsächlich dazu, Fördermittel abzugreifen (siehe dazu auch die Aussagen der SBO in der Sächsischen Zeitung vom 17.9.2018). Anlage 3

Daher ist ein Ausbau des Standorts Hafen Riesa nicht notwendig, sondern es sollte nach einer hochwassersicheren Alternative außerhalb der Flussaue und eines Wohngebiets gesucht werden.

Fazit Es gibt kein „überwiegendes öffentliches Interesse“!

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass „**Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**“ im Zusammenhang mit dem Neubau eines KV-Terminals **nicht ableitbar sind**. Es sind Verstöße gegen die FFH-Richtlinie und die Wasserrahmenrichtlinie der EU zu verzeichnen, ausführlich dazu in Kapitel X Naturschutzrechtliche Belange.

Insgesamt wurde der Bedarf nicht ordnungsgemäß nachgewiesen. Es gab keine Alternativenprüfung, die andere Standorte mit einbezieht. Auch eine fundierte Nutzen/Kosten-Analyse liegt nicht vor, um die Schäden vor der Allgemeinheit zu rechtfertigen.

Die Bedarfsanalyse zur Planrechtfertigung zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa ist nicht ausreichend, um mögliche Schädigungen des Ökosystems zu rechtfertigen. Zudem spielt der wasserseitige Umschlag eine zu vernachlässigende Rolle. Daher sollte ein alternativer Standort, der nicht der Hochwassergefahr ausgesetzt ist, für den neuen Container-Terminal gewählt werden.

- Eine ganzjährige und damit wirtschaftliche Befahrbarkeit der Elbe konnte trotz jahrelanger Bautätigkeit nicht hergestellt werden. Zwischen Riesa und Magdeburg wurde im Schnitt seit 2014 an 40 Prozent aller Tage die angestrebte Mindest-Fahrrinntiefe von 1,40 m unterschritten.
- Ein Fluss wie die Elbe ist dynamisch mit schwankenden Wasserständen und beweglichem

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Sandbett. Güterschifffahrt hingegen benötigt verlässliche Tiefen, die die Elbe aber nicht bietet.

- Aber auch eine perfekt ausgebaute Wasserstraße würde keine Verlagerung der Güterströme auf das Schiff bewirken, wie am Beispiel des Mittellandkanals ersichtlich ist.
- Wenn für den Transport von Gütern per Schiff ein ganzes Ökosystem zerstört wird, ist das nicht „umweltfreundlich“. Schädliche Entwicklungen an der Elbe wie die unumkehrbare Erosion der Sohle setzen sich fort.

Anmerkung: Wird hier von der „deutschen Elbe“ gesprochen, dann ist die 550 Kilometer lange Strecke zwischen der tschechisch-deutschen Grenze und der Einmündung des Elbe-Seiten-Kanals gemeint. Es steht außer Frage, dass der daran anschließende Abschnitt bis zur Staustufe Geesthacht ganz andere Fahrbedingungen aufweist und daher dort auch circa die zehnfachen Gütermengen transportiert werden.

3.1. Kaum Gütertransporte auf der Elbe mit dem Schiff

Tabelle 2:

Güterumschlag Hafen Riesa 1992 - 2017 in Tonnen/Jahr

Jahr	Schiff	Bahn	LKW	Gesamt	Anteil Schiff/Gesamt	Anteil Bahn/Gesamt	Anteil LKW/Gesamt
1992	51158	56688	47071	154917	33,02%	36,59%	30,38%
1993	92504	64020	52486	209010	44,26%	30,63%	25,11%
1994	76260	124935	83061	284256	26,83%	43,95%	29,22%
1995	176404	54079	149462	379945	46,43%	14,23%	39,34%
1996	222269	96950	153865	473084	46,98%	20,49%	32,52%
1997	173419	57680	146584	377683	45,92%	15,27%	38,81%
1998	263180	106633	192611	562424	46,79%	18,96%	34,25%
1999	219991	98120	325867	643978	34,16%	15,24%	50,60%
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%
2013	151551	360624	673513	1185688	12,78%	30,41%	56,80%
2014	64205	450012	711795	1226012	5,24%	36,71%	58,06%
2015	65064	475650	639947	1180661	5,51%	40,29%	54,20%
2016	68333	422401	596175	1086909	6,29%	38,86%	54,85%
2017	57790	471150	659659	1188599	4,86%	39,64%	55,50%

Quelle: Große Anfrage im Sächsischen Landtag 6/13315 vom 13.08.2018 Antwort B18 Anlage

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

In der Tabelle 2 ist die Entwicklung des Güterumschlages im Riesaer Hafen von Schiff, Bahn und LKW in den Jahren 1992 - 2017 dargestellt.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 unter 5% im letzten Jahr 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 Drei-Schicht-Betrieb im Hafengelände, da dadurch zusätzliche Probleme mit nächtlichem Lärm und Lärm am Wochenende in Gröba geschaffen werden. Der zusätzliche Umschlag von Containern im Hafen soll bis zum Jahr 2025 **um das 2,5-fache ansteigen!**

3.2. Umschläge per LKW werden in der Umsatzprognose unterschlagen

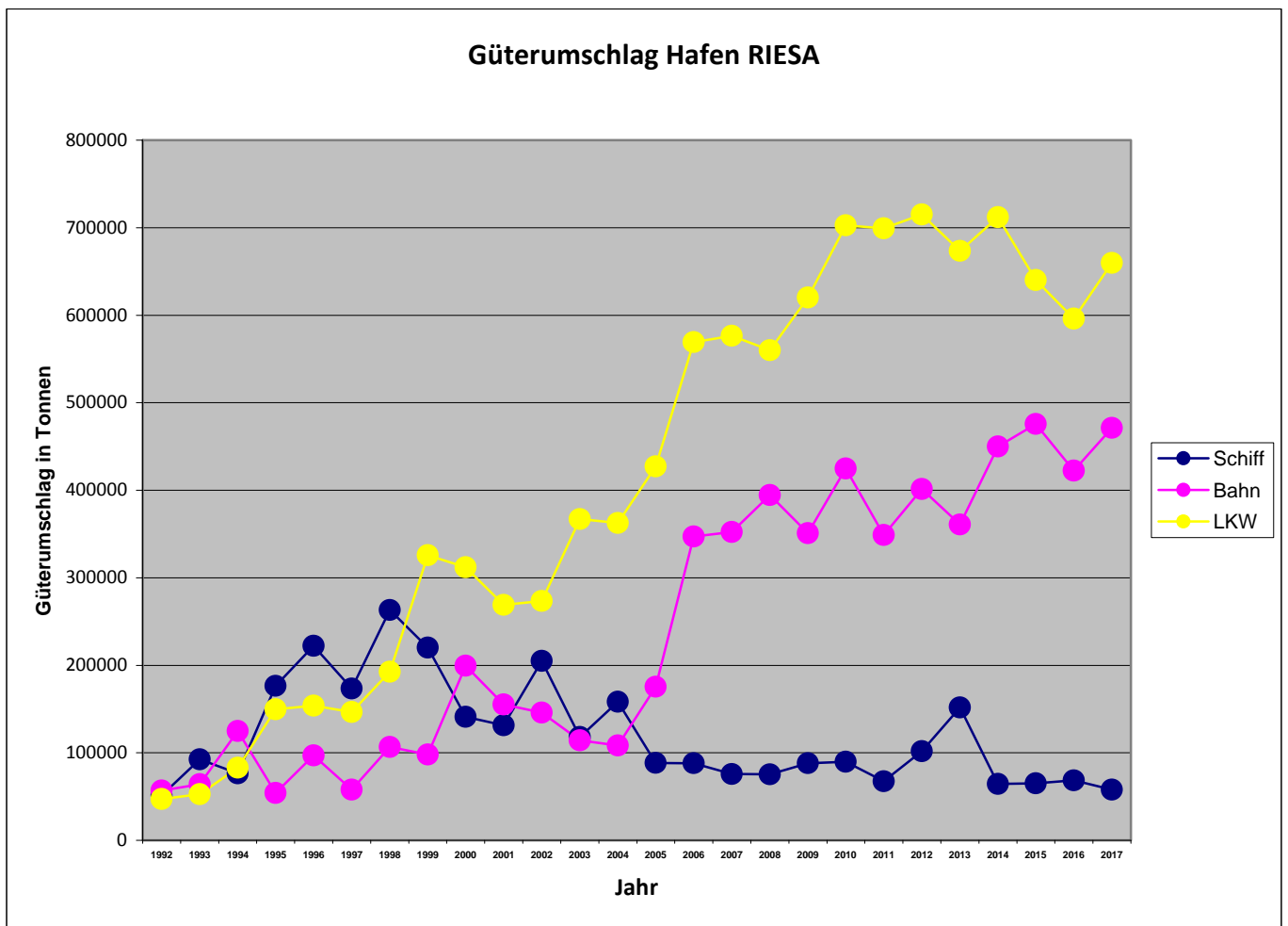
Bedenklich erscheint die Zunahme des LKW-Verkehrs im Hafen. Die Aussage im Feststellungsbeschluss des Flächennutzungsplanes Riesa, „*Hauptverkehrsträger für die Container-Verkehre von und nach Riesa ist die Bahn mit einem Anteil von 85 %*“ ist falsch dargestellt. Der Gesamtumschlag Bahn liegt laut Tabelle 4 im Erläuterungsbericht Seite 34 und 35 bei angeblich ca. 73,5%, beim Schiff bei ca. 8,5% und die restlichen 18% fallen durch LKW-Transporte an.

Diese Zahlen **passen nicht zum tatsächlichen Güterumschlag in Tonnen/Jahr**, siehe Einwendung Tabelle 2. In den Planungsunterlagen werden nur Umschläge (und Modalsplit) der Container dargestellt. Doch aus der Großen Anfrage der Grünen im Sächsischen Landtag 6/13315 vom 13.08.2018 geht hervor, dass der Modalsplit der umgeschlagenen Tonnen (in dem auch die per Container transportierten Tonnen eingeschlossen sind) im Hafen anders aufgesplittet ist. Es werden also erheblich mehr Güter per LKW im Hafen umgeschlagen, als die Umsatzprognose der SBO vermuten lässt.

Aus der Anfrage geht hervor, dass die meisten Gütertonnen per LKW angeliefert bzw. weiter geliefert werden. Dieser Transport scheint in der Darstellung nicht durch die Planer berücksichtigt und eingeflossen zu sein. Da das Verhältnis des gesamten Güterumschlages in Tonnen/Jahr nicht in den Unterlagen aufgeführt wird, sind die Unterlagen unvollständig und entsprechen nicht dem tatsächlichen Transport des Hafenbetriebes. Eher plausibel erscheint der Transport von 5% per Schiff, 40% mit der Bahn und 55% per LKW. **Die Darstellung bildet nicht die aktuellen Umschläge im Hafen ab und ist daher irreführend. Das mögliche Konfliktpotential des LKW-Verkehrs und dessen potentieller Anstieg wird damit falsch dargestellt.**

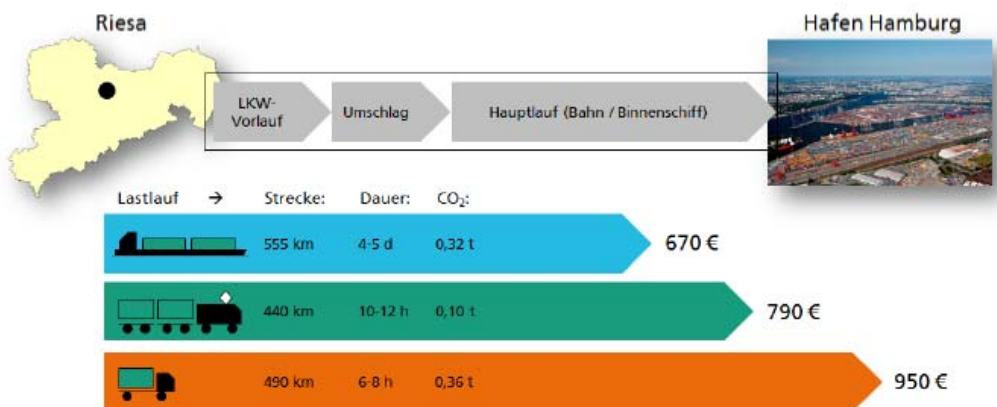
In den letzten fünf Jahren wurde jedes Jahr **bis zu sechs Monate** lang der Schiffsverkehr eingestellt. In diesen Zeiten erreicht oder verlässt kein Schiff die Häfen der SBO. Durch den schwankendem Niedrigwasser- und Hochwasserstand der Elbe ist eine planbare und damit rentable Güterschifffahrt unmöglich.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.



Grafik 2: Zusammenstellung der Zahlen aus Tabelle 2 – Große Anfrage 6/13315 Antwort B18 Anlage

Es wird bezweifelt, dass die Analyse der Umschlagprognose der SBO seine Richtigkeit hat. Ein Beispiel ist dem Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bei der Prüfung der Unterlagen besonders aufgefallen. Der Antragsteller stellt folgende Sichtweise dar: „Die Binnenschifffahrt benötigt gegenüber der Bahn längere Transportzeiten, ist aber um bis zu etwa 30% kostengünstiger Dabei wird in Abbildung 6 der Umschlagprognose folgende Kostengrafik für einen 20' Container von Riesa zum Hafen Hamburg –Preise indikativ dargestellt.“ [Grafik 3]



Grafik 3: Aus den Antragsunterlagen der SBO Umschlagprognose Seite 18

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Wenn die Grafik 3 stimmen würde, so müssten die 30% rechnerisch korrigiert werden in 15%, denn die getroffene Aussage bezieht sich auf die Binnenschifffahrt und Bahn.

Aber auch die Annahme, dass der Transport von Containern per Schiff 15% günstiger wäre als auf der Schiene ist nach Recherchen des Bürgervereins RIESA 2018 e.V. zu bezweifeln. Eine gezielte Transportanfrage einer ansässigen Firma für einen 20' Container direkt von Riesa nach Hamburg über einen Speditions-Dienstleister ergab eine Summe je nach Gewicht von < 14t bis < 31t jeweils nur **440 Euro bis 540 Euro netto**, die auch eher realistisch erscheinen. Das Angebot liegt dem Bürgerverein RIESA 2018 e.V. schriftlich vor. Auf Rückfrage bei der Spedition erklärte diese, dass der günstigste Transport eines 20' Containers über die Bahnstrecke der SBO im Hafen Riesa angeboten wurde und auch so abgewickelt werden würde.

Daraus lässt sich schlussfolgern, dass der **Preis für den Bahntransport** in der Umschlagprognose nicht nur zu hoch dargestellt ist, sondern sogar **25 % unter dem Preis der Binnenschifffahrt liegen würde! Das bedeutet, dass die Kosten des Bahntransports ca. 45 % unter den in der Umschlagprognose durch die SBO angegebenen Kosten liegt. Die Schlussfolgerung: „Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen bevorzugen Verlagerer deshalb – wann immer möglich – die Binnenschifffahrt.“** ist daher nicht nachvollziehbar und kann nicht als Begründung für den weiteren Hafenausbau herangezogen werden.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. kommt zu einem anderen Ergebnis, dass der Bahntransport der günstigste ist. Deshalb muss die Umschlagprognose korrigiert und in richtiger Weise dargestellt und neu ausgelegt werden.

Die aus dem Planco Gutachten 2007 übernommene Aussage „*Im Durchschnitt der betrachteten Relationen liegen die betriebswirtschaftlichen Kosten der Binnenschifffahrt gut 30% unter denjenigen der Bahn.*“ ist nicht übertragbar auf den Standort Hafen Riesa und nicht anwendbar für den Binnenschiffsverkehr der Elbe.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. fordert statt des Ausbaus im Riesaer Hafen und dem dafür notwendigen Gewässerausbau der Elbe, die Stärkung schienengebundenen Güterverkehrs an einem anderen Standort vorzusehen. Alternative Vorschläge des Bürgervereins RIESA 2018 e.V. entnehmen Sie dem Vortrag unter Punkt II. 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, wie es die SBO im Antrag fordert.

Der Ausbau des Hafens Riesa ist nicht erforderlich. Die Elbe ist trotz der intensiven Baumaßnahmen der vergangenen 20 Jahre nicht für einen planbaren ganzjährigen Güterverkehr geeignet und wird immer weniger genutzt. Eine weitere Vertiefung der Elbe, sei es durch Unterhaltung oder Ausbau, ist aufgrund der negativen Umweltauswirkungen aber auch aus wirtschaftlichen Gründen auszuschließen.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

3.3. Erhalt des Lebensraumes Elbe

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. nutzt die Wittenberger 6 Punkte Erklärung zur Elbe vom 19.07.2012 als Basis seiner Einwendungen. (Erklärung verabschiedet durch 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):

- 1) Eine bestimmte Fahrrinntiefe kann an der Elbe nicht gewährleistet werden und 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 2 bei.

3.4. Eine Fahrrinntiefe an der Elbe von 1,40 Meter – ein realistisches Ziel?

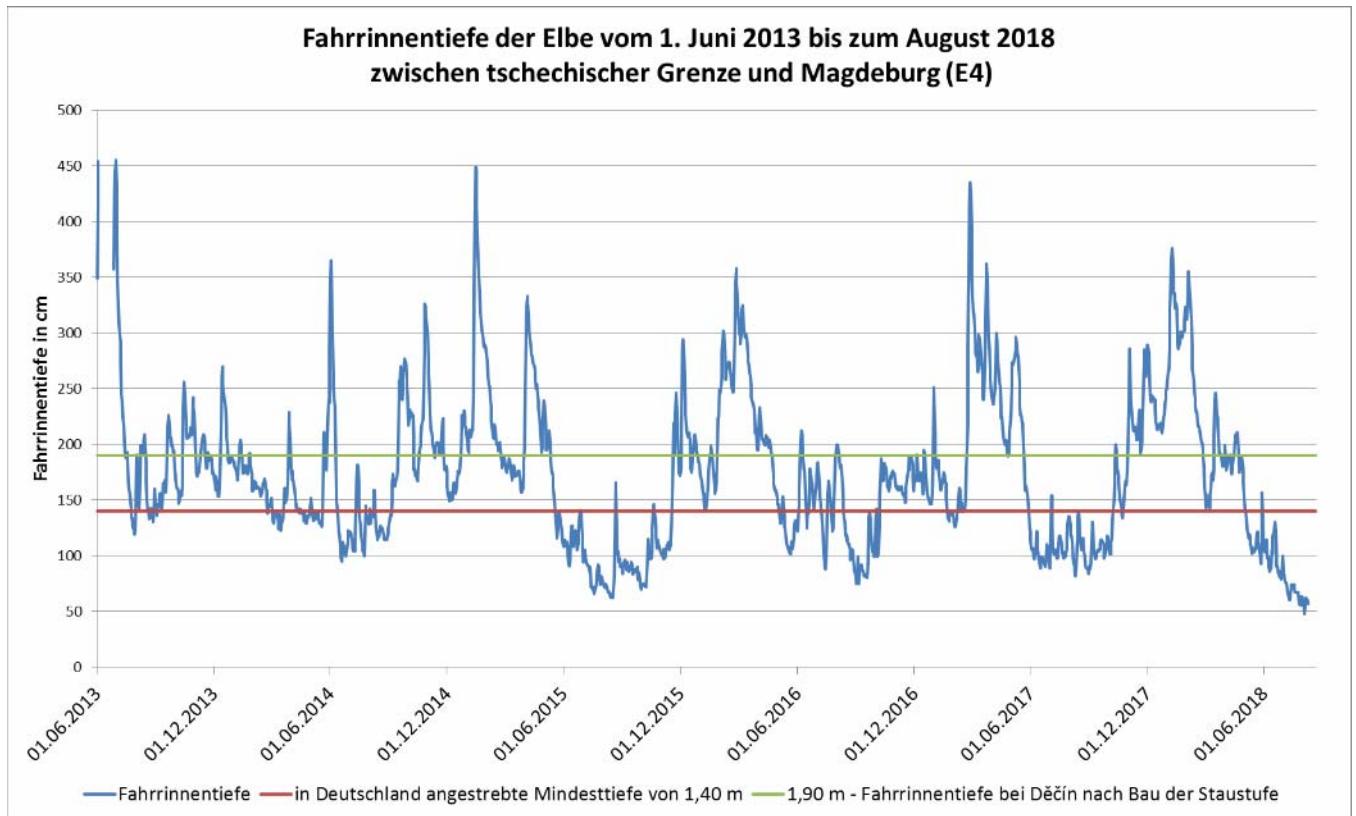
Im Jahr 2018 wurde an der Hälfte aller Tage eine Fahrrinntiefe von 1,20 Meter unterschritten. An jedem dritten Tag erreichte die Fahrtiefe noch nicht mal einen Meter und lag teilweise um 50 – 60 cm.

In den Jahren 2014 – 2017 sah es nicht viel besser aus. **Die ganzjährige Schiffbarkeit der Elbe für Güterschiffe ist eine Illusion.**

Das für die deutsche Elbe seit der Verabschiedung des Gesamtkonzept Elbe offiziell angestrebte Ziel einer Mindest-Fahrinntiefe von 1,40 Meter an 345 Tagen im Jahr unter GIW 2010 wurde im Schnitt der letzten Jahre in der Realität an bis zu 140 Tagen im Jahr nicht erreicht – obwohl seit 20 Jahren 400 Millionen Euro intensiv zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe verbaut wurden.

2014	2015	2016	2017	2018, bis 17.09. (von 260 Tagen)
265 Tage unter 1,90 m	240 Tage unter 1,90 m	262 Tage unter 1,90 m	210 Tage unter 1,90 m	180 Tage unter 1,90 m
116 Tage unter 1,40 m	178 Tage unter 1,40 m	98 Tage unter 1,40 m	146 Tage unter 1,40 m	135 Tage unter 1,40 m
38 Tage unter 1,20 m	154 Tage unter 1,20 m	65 Tage unter 1,20 m	109 Tage unter 1,20 m	125 Tage unter 1,40 m

Tabelle 3: Auflistung der letzten 5 Jahre und deren Wasserstände unter 1,40m



Grafik 4: Fahrrintiefe seit 01.06.2013 bis 17.09.2018

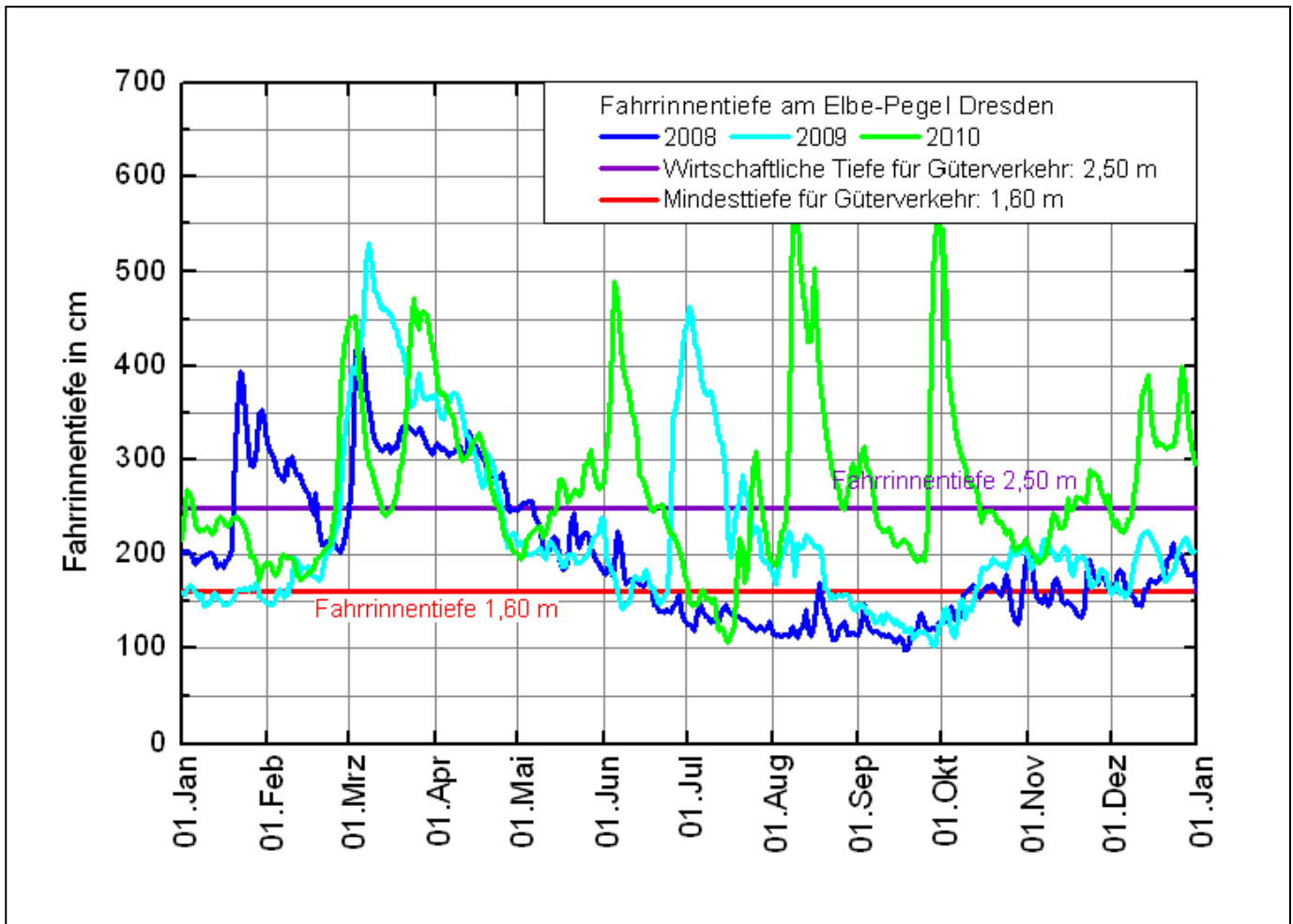
Fazit: Während der oft monatelangen Trockenphasen ist die freifließende Elbe auf ihrer gesamten Länge ein Niedrigwasserfluss. Die Güterschifffahrt wird dadurch stark eingeschränkt oder gar ganz zum Erliegen gebracht.

Die Elbe: Schifffahrt ist nicht verlässlich planbar

Nicht nur die langen und extremen Niedrigwasserphasen beeinträchtigen die Güterschifffahrt. Die Unberechenbarkeit des Abflussverhaltens der Elbe, also die schwankenden Wasserstände, verhindern zuverlässige Transporte. Niemand kann vorhersagen, wie tief der Fluss in 4 Wochen sein wird, ob es Hochwasser oder Niedrigwasser gibt, oder ob der Fluss uneingeschränkt schiffbar ist. Im Winter kann auch Eisgang die Güterschifffahrt behindern. Doch Verlässlichkeit – „just in time“ – ist die Grundvoraussetzung für das heutige Transportwesen. Das kann die Elbe nicht bieten.

Nur die komplette Kanalisierung des gesamten Flusses in Deutschland mit 20 – 30 Staustufen würde eine ganzjährige und verlässliche Befahrbarkeit der deutschen Elbe ermöglichen. Doch solch ein Ausbau würde Jahrzehnte dauern und zweistellige Milliardensummen verschlingen. Die wertvollen Elbe-Auen (FFH-Gebiete und Biosphärenreservate) mit ihren Wäldern würden zerstört und die Hochwassergefahr würde zunehmen. Ein derartiger Ausbau wäre auch nicht mit den Zielen der WRRL vereinbar.

Die Bundesregierung hat schon Anfang der 1990er Jahre den Staustufenbau an der Elbe aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen ausgeschlossen und diese Position immer wieder bekräftigt, zuletzt im Gesamtkonzept Elbe (2017).



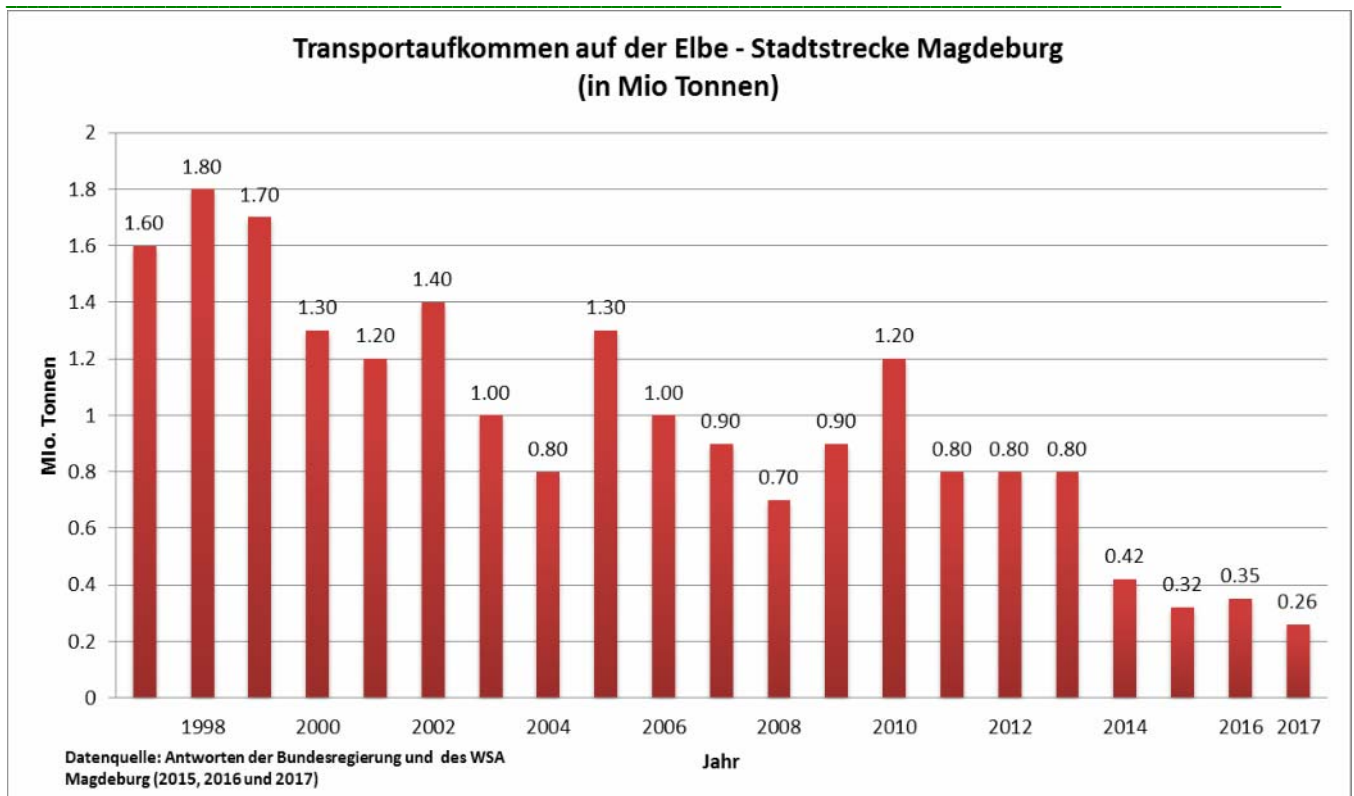
Grafik 2: Fahrinnentiefen am Elbe-Pegel Dresden der Jahre 2008, 2009 und 2010. Das typische Abflussverhalten der Elbe variiert stark über die einzelnen Jahre sowie zwischen den Jahreszeiten. Eine Fahrinnentiefe von 1,60 m wird über teils monatelange Zeiträume nicht erreicht. Eine Fahrinnentiefe von 2,50 m liegt nur selten vor. Eigene Darstellung – Datengrundlage: <http://www.wetteronline.de/cgi-bin/pegbild?WOCH=0&STD=120&FLUSS=Elbe&ORT=10077&LANG=de>

3.5. Transportaufkommen auf der Elbe – Stadtstrecke Magdeburg

Vor hundert Jahren war die Elbe eine bedeutende Wasserstraße – 1913 wurden 18 Mio. Tonnen befördert. 1989, vor der Wiedervereinigung, waren es noch 9,5 Mio. Tonnen. Trotz hoffnungsvoller Prognosen der Schifffahrtsbehörden von bis zu 23 Mio. Tonnen pro Jahr gingen die Transporte auf knapp 0,4 Mio. Tonnen auf der Elbe bei Magdeburg im Jahr 2015 zurück. Fundamentale strukturelle Änderungen der Wirtschaft und bessere Transportalternativen sind der Grund für den Einbruch der Transporte auf der Elbe. Paradox ist: je mehr an der Elbe für die Binnenschifffahrt gebaut wird, desto weniger wird transportiert.

Fazit: Das Niedrigwasser und die stark schwankenden Wasserstände lassen keinen planbaren, verlässlichen Transport von Gütern zu. Es bestehen kostengünstige, verlässliche Transportalternativen. Die Wirtschaft benötigt heute größtenteils „just in time“ Lieferungen. Deshalb wird immer weniger auf dem Fluss transportiert.

Es muss betont werden, dass Ausbaumaßnahmen oder Steinschüttungen den Wassermangel nicht beheben können.



Graphik 5: Quelle BUND Deutschland – Elbeprojekt Transportaufkommen in Magdeburg

Seit über 20 Jahren wird an der Elbe intensiv gebaut. **600'000'000 Euro** wurden für **Wasserstraße und die Elbe-Häfen ausgegeben**, doch es werden immer weniger Güter transportiert. Im Vergleich zum Jahr 1998 sind 2017 die Transporte um über 80 Prozent auf 260'000 Tonnen eingebrochen. Die moderne Wirtschaft kommt mit den schwankenden Wasserständen nicht zurecht – das gilt auch für den Container-Bereich.

Aufgrund der stark schwankenden Wassermengen und der langen und extremen Niedrigwasserphasen ist die Elbe keine verlässlich befahrbare Wasserstraße. Güterverkehre per Schiff sind nicht planbar; daher hat sich die Wirtschaft von der Elbe als Verkehrsträger zurückgezogen.

Neues Ziel der Bundesregierung ist laut Gesamtkonzept Elbe unter anderem, dass im Schnitt mehrerer Jahre die **Mindestfahrinnentiefe von 1,40 m** nur an 5 Prozent der Tage unterschritten wird. D.h. an 18 Tagen pro Jahr dürfte maximal diese Mindestfahrinnentiefe unterschritten werden.

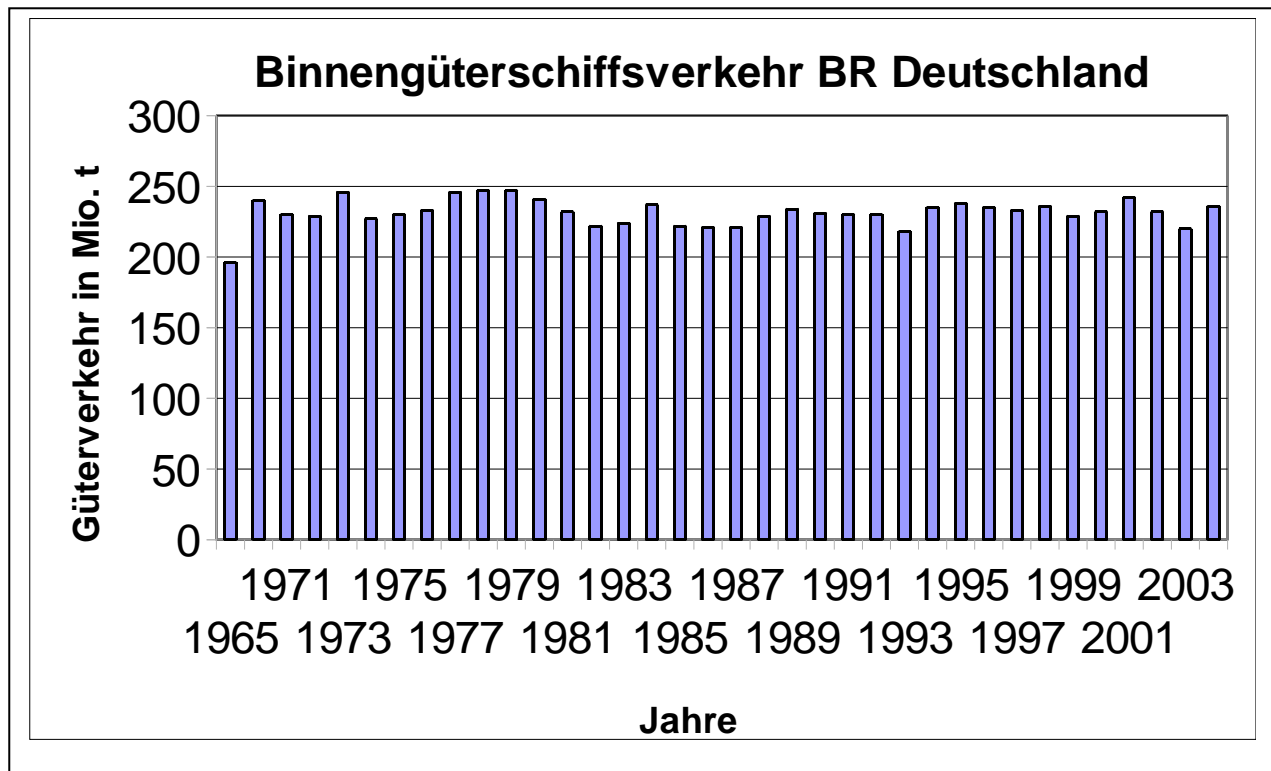
Doch die Realität sieht wesentlich anders aus.

In den Jahren 2014 - 2018 wurde an durchschnittlich 40 Prozent der Tage die angestrebte Mindestfahrinnentiefe von 1,40 Meter unterschritten. **Die Schifffahrt war jedes Jahr um bis zu sechs Monate eingestellt.**

Bevor Häfen ausgebaut und die Elbe weiter eingeeignet wird, um sie zu vertiefen, muss erst die **Machbarkeit dieses Tiefenziels überprüft werden**. Darüber hinaus müssen zugleich die Umwelt- und Naturschutzziele umgesetzt werden. In der Vergangenheit ist keines der Ziele erreicht worden.

Trotz hoher Investitionen keine Verkehrsverlagerung

Seit mehr als 4 Jahrzehnten werden jedes Jahr 500 Mio. bis 1 Mrd. Euro oder mehr für die Wasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland ausgegeben. Doch das Ziel, in nennenswertem Umfang Güter von der Straße auf das Schiff zu verlagern, wurde trotz dieser hohen Investitionen sowie enorm gesteigener Transportmengen nicht erreicht. Im Gegenteil: Der Anteil des Binnenschiffs am Gesamt-Güterverkehr in Deutschland sank von knapp 30 auf unter 10 Prozent.



Grafik 6

Im Osten Deutschlands wurde dies besonders deutlich. Das Bundesverkehrsministerium hat eingeräumt, dass dort viel Geld für Wasserstraßen ausgegeben wurde, auf denen kaum ein Schiff fährt. Fazit des Ministeriums: „Die Investitionen haben sich nicht ausgezahlt.“ (Der Spiegel 25/2011)

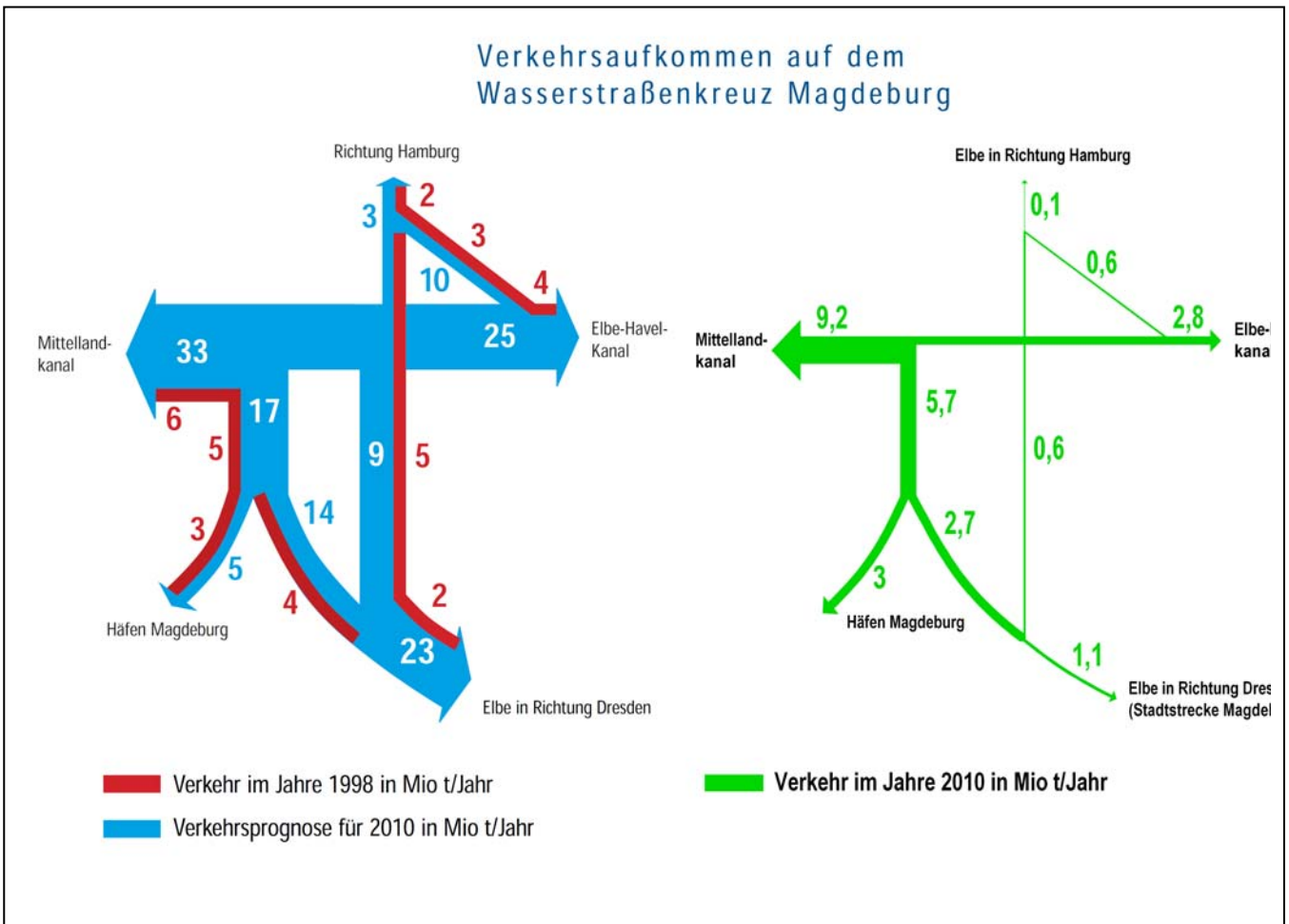


Prognose und Realität

Güterverkehr auf der Elbe und der Kanalbrücke (Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg) –

Auf der Elbe sollten im Jahr 2010 23 Millionen Tonnen Richtung Dresden transportiert werden, doch waren es nur 1,1 Millionen Tonnen. Im Ost-West-Verkehr über die Kanalbrücke des Wasserstraßenkreuzes waren 25 Millionen Gütertonnen für 2010 prognostiziert, real wurden nur 3,0 Millionen Tonnen gezählt – ebenso wenig wie vor dem Bau von Europas größter Schiffsbrücke.

Fazit: Die Prognosen wurden um eine Zehnerpotenz verfehlt. Die Investitionen von hunderten von Millionen haben nicht zur angestrebten Verkehrsverlagerung geführt – selbst nicht im Ost-West-Verkehr, wo Europaschiffe ganzjährig mit voller Auslastung fahren könnten. Diese teure Erfahrung lehrt: Die Prognosen sind nicht belastbar, weitere Investitionen in Elbe und Saale sind nicht zu verantworten.



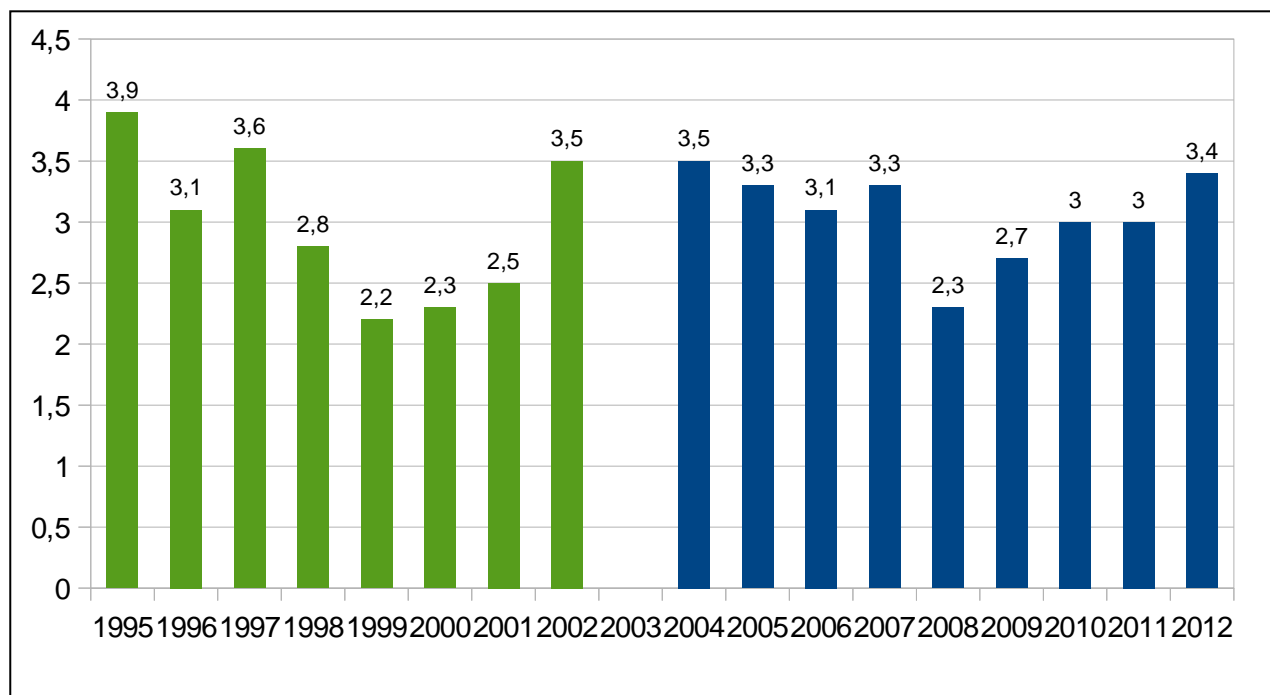
Grafik 7

Quellenangaben links: Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg (Hrsg.): *Wasserstrassenkreuz Magdeburg*. Broschüre, Magdeburg, 07/1999

rechts: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: *Verkehrsbericht 2010 der WSD Ost. Binnenschifffahrt in Zahlen*. Magdeburg, 05/2011; eigene Darstellung

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Vergleich der Transporte im Ost-Westverkehr vor dem Bau der Trogbrücke (vor 2003, grüne Säulen) und danach (nach 2003, blaue Säulen)



Grafik 8

Vor der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes bei Magdeburg durch den Bau der Trogbrücke musste die Schifffahrt eine Schleife durch die Elbe fahren und war damit abhängig von den Wasserstandschwankungen des freifließenden Flusses. Seit dem Bau der Trogbrücke ist ganzjährig eine Tiefe von 4 m vorhanden und die Schiffe könnten 1500 Tonnen laden. Doch stiegen die in Ost-Westrichtung transportierten Gütermengen kaum.

Quelle: WSD Ost

Angaben in Mio. Tonnen. 1995 – 2002 Zählstelle Schleuse Niegripp – Aussagekräftig für den West-Ostverkehr ohne Trogbrücke. 2004 – 2012 Zählstelle Schleuse Hohenwarthe – Aussagekräftig für den West-Ostverkehr mit Trogbrücke. 2008 war die Trogbrücke für fünf Wochen wegen Wartungsarbeiten geschlossen.

Umweltauswirkungen

Die Elbe ist der letzte große noch relativ naturnahe Fluss in Deutschland. Hier ist lebendige Flusslandschaft noch erlebbar. Daher setzen sich viele Menschen für den Erhalt dieses einzigartigen Naturerbes ein.

Ökologische Probleme durch die Eintiefung der Flusssohle

Aufgrund der Staustufen und Talsperren am Oberlauf und den Nebenflüssen hat die Elbe ein erhebliches Geschiebedefizit. Dies verstärkt der Ausbau und die Befestigung der Ufer mit Buhnen

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

und Leitwerken zur Stabilisierung der Schifffahrtsverhältnisse – Seitenerosion ist kaum mehr möglich. Auf Grund des defizitären Geschiebenachschubs von oben und den Seiten wird die Elbe immer weiter eingetieft. Die Sohle des Flusses wurde dadurch in den letzten 130 Jahren abschnittsweise um bis zu 2 m vertieft. Dadurch sinkt der Grundwasserspiegel in der Aue, die somit von Austrocknung bedroht ist. Die Folgen für das auf Wasser angewiesene Ökosystem sind katastrophal.

Das Bundesverkehrsministerium und seine Behörden haben erkannt, dass die Eintiefung sich selbst beschleunigend und nur mit großen Anstrengungen und erheblichen finanziellen Mitteln umkehrbar ist. Im Gesamtkonzept Elbe sind der Stopp und die Umkehr der Sohlerosion als Ziel festgeschrieben.

Der Eintiefungsprozess zeigt aber auch, dass die Schifffahrt nicht umweltverträglich ist, sondern erhebliche externe Kosten verursacht, wenn dadurch das Ökosystem Aue derart geschädigt wird.

CO₂ Bilanz

Der Energieverbrauch eines Frachtschiffes bei einer Beladung von ca. 1.250 Tonnen ist in etwa vergleichbar mit demjenigen der Bahn. Die Kähne auf der Elbe haben im Schnitt nur 300 – 400 Tonnen geladen. Das bedeutet, dass sie in der Energie- und CO₂-Bilanz hinter der Bahn liegen (<http://www.ecotransit.org>). Der Stickoxid- und Feinstaubausstoß ist sogar um ein Vielfaches höher als der der Bahn und auch höher als das des LKW (UBA 2004). Planco (2007) bezieht sich auf die Rheinschifffahrt, nicht auf ein fast leer fahrendes Güterschiff auf der Elbe.

Dessau, Iris Brunar, i.brunar@gmx.de

Zu den Quellen

Die Basis für die Grafiken und Informationen sind offizielle Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Bundesregierung. Die genaue Quelle ist jeweils angegeben.

- * Abladetiefe: Der Abstand von der Wasseroberfläche bis zum tiefsten Punkt des Schiffes.
- Fahrrinntentiefe: Der Abstand von der Wasseroberfläche zur Flusssohle innerhalb der Fahrrinne.

IV. Standortnachteile - Volkswirtschaftliche Schäden:

4.1. Hafenbetrieb benötigt jährlichen Zufluss von Fördergeldern und Zuschüssen

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

Trotz Zufluss von Zuschüssen in Höhe von über 90'000'000 Euro in den Jahren 1995-2017 durch den Freistaat Sachsen erzielte die SBO in der Gesamtsumme der Jahre 1992-2017 immer noch **einen Verlust von über 16'500'000 Euro**. In Tabelle 4 wird die über Jahre hinweg laufende Verlustbilanz erst einmal in Summe deutlich gemacht. Auch die Zuschüsse bzw. Fördergelder stellen einen erheblich Betrag dar.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Tabelle 4:

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) Bilanzen 1992-2016

Ergebnis	Jahr	Summe	Zuschüsse/Fördermittel
Jahresfehlbetrag	1992	-828.692 €	nicht bekannt
Jahresfehlbetrag	1993	-1.201.913 €	nicht bekannt
Jahresfehlbetrag	1994	-1.357.258 €	nicht bekannt
Jahresfehlbetrag	1995	-2.094.013 €	4.813.000 €
Jahresfehlbetrag	1996	-2.406.284 €	9.398.000 €
Jahresfehlbetrag	1997	-915.258 €	13.336.000 €
Jahresfehlbetrag	1998	-495.598 €	7.787.000 €
Jahresfehlbetrag	1999	-448.322 €	3.919.000 €
Jahresfehlbetrag	2000	-427.759 €	2.285.000 €
Jahresfehlbetrag	2001	-573.431 €	2.044.000 €
Jahresfehlbetrag	2002	-854.132 €	3.129.000 €
Jahresfehlbetrag	2003	-731.647 €	1.816.000 €
Jahresfehlbetrag	2004	-590.406 €	36.000 €
Jahresfehlbetrag	2005	-997.352 €	106.000 €
Jahresfehlbetrag	2006	-471.873 €	2.367.000 €
Jahresfehlbetrag	2007	-155.453 €	2.840.000 €
Jahresüberschuss	2008	6.950 €	5.834.000 €
Jahresüberschuss	2009	23.677 €	2.485.000 €
Jahresfehlbetrag	2010	-35.116 €	1.834.000 €
Jahresfehlbetrag	2011	-541.899 €	789.000 €
Jahresüberschuss	2012	192.377 €	4.791.000 €
Jahresfehlbetrag	2013	-577.163 €	2.052.000 €
Jahresfehlbetrag	2014	-517.155 €	848.000 €
Jahresfehlbetrag	2015	-444.970 €	13.113.000 €
Jahresfehlbetrag	2016	-154.833 €	1.886.000 €
	2017		3.091.000 €
Quelle: Große Anfrage Sächsischen		-16.597.523 €	90.599.000 €

Landtag 6/13315 Frage B23 - Seite 23

Zuschüsse/Fördermittel Anlage Antwort B2 Seite 49

Allein im Hafen Riesa wurden in den Jahren 1995-2017 insgesamt **33'173'000 Euro** an Fördergeldern der EU, dem Bund und des Freistaates Sachsen verbaut. Erstaunlicher Weise sind EU-Fördergelder seit 2011 in Höhe von 4'159'000 Euro schon im Riesaer Hafen investiert wurden, bevor überhaupt das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde!

Sollte die SBO im Planfeststellungsverfahren diese vorgezogenen Investitionsgelder benutzen zur Begründung, um die Genehmigung zu erhalten, und um Fördergelder nicht mehr zurück zahlen zu müssen, so wird hiermit vorsorglich eingewandt, dass alle diese Investitionen erst nach der gesamten Planfeststellung hätten verbaut werden dürfen. Für diesen Vorgriff der SBO haftet das Unternehmen selbst und stellt ein unternehmerisches Risiko der SBO dar.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Der **Sächsische Rechnungshof (SRH)** kommt in seinem Jahresbericht **2016** zu folgenden Ergebnis:
„Die strategischen Überlegungen haben bislang zu **keiner Verbesserung der finanziellen Lage** der Gesellschaft geführt. In den Hj. 2005 bis 2013 beliefen sich die **finanziellen Unterstützungen** durch den Freistaat auf mehr als **25,5 Mio. €**, zzgl. gewährter Kreditsicherheiten von mehr als **20,1 Mio. €**, ohne dass eine nachhaltige Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation des Unternehmens erreicht werden konnte.

Die SBO erzielte aus dem Erwerb der Häfen Decin, Lovocise und Dessau-Roßlau bislang **keinen wirtschaftlichen Vorteil**. Stattdessen musste die SBO ihre Beteiligung an der IHR wertberichtigen. Darüber hinaus sieht die **SBO weitere finanzielle Risiken**.

Nach Tonnage ist der Schiffsumschlag nach dem grundlegenden Einbruch im Geschäftsjahr 2006 zur schwächsten Frachtart der SBO geworden. Ein Anstieg der Tonnage ist aufgrund der häufigen Niedrigwasserperioden, des begrenzt zur Verfügung stehenden Schiffsraumes auf der Oberelbe sowie der **begrenzten Unterhaltungsmaßnahmen der Elbe nicht zu erwarten**. Inzwischen wickelt die **SBO mehr Fracht per Lkw** als über Wasser und Schiene gemeinsam ab.

Die Gesellschaft beabsichtigt weitere umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen, die aus Fördermitteln und Zuschüssen des Gesellschafters finanziert werden sollen und deren Rentabilität vom SRH in Frage gestellt wird.“

Zusätzlich fordert der Sächsische Rechnungshof auf Seite 186 seines Jahresberichtes folgendes:

- Die SBO ist **auf absehbare Zeit auf Zuführungen des Freistaates an angewiesen**. Eine nachhaltige Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation des Unternehmens konnte nicht erreicht werden.
- Die Entwicklung der Verkehrsträger bei der SBO **rechtfertigt aus Sicht des SRH nicht den weiteren Ausbau von Hafeninfrastrukturen**. Eine Fokussierung auf 1 bzw. 2 Häfen im Freistaat sollte geprüft werden. **Die Notwendigkeit des Ausbaus der Häfen der SBO in Konkurrenz zu im Freistaat bestehenden Güterverkehrszentren ist kritisch zu hinterfragen**.

Der Rechnungshof fordert die Fokussierung auf nur 1 bis 2 Häfen. Der Ausbau von 3 Häfen in Torgau, Mühlberg und Dresden sind schon für Millionen von Euros fertig gebaut wurden.

4.2. Notwendige Zusatzkosten durch Ausbaggern des Hafenbeckens aller 5 Jahre

Ein **ganzjähriger Schiffsverkehr** ist **auf der Elbe nicht möglich**, wie schon im Punkt III der Begründung beschrieben. Hinzu kommt dass die Döllnitz – Geschiebefrachten von geschätzten zirka 10'000 Tonnen pro 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.

Der Kleinen Anfrage 6/4081 ist der Antwort 3 vom 25.02.2016 zu entnehmen:

„Die Schadensbeseitigung nach dem Hochwasser 2013 ist noch nicht abgeschlossen. Bisher sind dafür nach Auskunft der SBO Kosten in Höhe von 4.463 Tausend Euro angefallen. Diese beinhalten Aufwendungen für die Sedimentbeseitigung in Höhe von **3'075'000 Euro** (Stand 31. Dezember 2015).

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Die Kompensation der Kosten für die Hochwasserschadensbeseitigung erfolgt nach dem „Gesetz über die Errichtung eines Sondervermögens Aufbauhilfefonds Sachsen 2013“ sowie der „Gemeinsamen Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden 2013 (RL Hochwasserschäden 2013)“. Im Jahr 2014 wurden demnach 4'356'000 Euro an die SBO ausgereicht.“

4.3. Zu geringe Betrachtung der Gefahrstoffe und des Brandschutzes

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. Dies kann auch geschehen, wenn gefährliche Stoffe nur bis zu 24 Stunden am Ort zwischengelagert werden.

Im technischen Erläuterungsbericht wird zwar ausgeführt, dass keine radioaktiven Stoffe angenommen und umgeschlagen werden. Aufgrund von Rückbaumaßnahmen von Atomkraftwerken sind jedoch zunehmend radioaktive Stoffe, darunter auch Abfälle im Umlauf, sodass die Gefahr besteht, dass insbesondere schwach radioaktive Stoffe in das Hafenterminal gelangen. Es sind daher entsprechende Überwachungseinrichtungen und Kontrollmaßnahmen insbesondere Ein- und Ausgangsbereich zu installieren.

Die Anlagensicherheit des Terminals wurde aus unserer Sicht unzureichend betrachtet, das gleiche gilt für den Brandschutz. Es lag nur ein Verweis auf Brandschutzgutachten 2015 vor? Dadurch ist keine umfassende Betrachtung möglich.

4.4. Unzureichender Hochwasserschutz bzw. der Retentionsflächen

Hinzu kommt, dass der Hafen Riesa sich direkt im Hochwassergebiet befindet. „Das Baufeld für den Neubau des KV-Terminals im Hafen Riesa weist unterschiedliche Höhenlagen“ laut Staatsregierung in der Kleinen Anfrage 6/4081 Frage 4 „auf. Gemäß den Angaben der SBO liegen die Betriebsflächen derzeit zwischen 0,5m und 1,0m unter dem Hochwasser mit 100-jähriger Abflussmenge (HQ100) . Im Planzustand liegen Teile der Betriebsfläche bis zu 0,25m unter einem HQ100.“

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 Retentionsraum im Hafen zu beachten, der bei einem Hochwasser mit 100-jähriger Abflussmenge extreme Hochwasserschäden an anderer Stelle zusätzlich verursacht. Es wird bezweifelt, dass das Retentionsvolumen richtig ermittelt wurde, da die Hochwasserschutzmaßnahme Kirchstraße fehlt und nicht berücksichtigt wurde und erhebliches Überschwemmungsgebiet auf der nördlichen Hafenseite beseitigt hat. In den Karten ist dieses

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Gebiet immer noch als vorhandenes Überschwemmungsgebiet so gekennzeichnet. Die Karten müssen korrigiert werden und die Betrachtungen in der Planung einfließen.

Weiterhin wird angeführt, die **Gleisanlagen der ehemaligen MUSKATOR Werke** an der Elbe südlich der Bahnbrücke **zurück zu bauen**, um damit Ausgleichsflächen des Retentionsraumes zu schaffen (Ordner 4 der Planungsunterlagen). Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. möchte hiermit erinnern, dass das die einzige Möglichkeit der Zufahrt für Schwerlasttransporte am Muskator Gelände bisher war. Diese Maßnahme müsste beplant werden und vor der Hafenerweiterung erfolgen, damit nicht während des Baues bzw. kurz nach Fertigstellung die Retentionsflächen fehlen und sichergestellt werden kann, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen auch realisiert werden. Nur eine Untersuchung vorzulegen ist unzureichend. Wer diese Maßnahme durchführen wird, wann und wie diese finanziert werden, kann den Unterlagen nicht entnommen werden und sollte der Öffentlichkeit bekannt gegeben werden. **Diese notwendigen Kosten sind ebenfalls der Gesamtinvestition hinzuzuführen** und stellen damit den gesamten Ausbau des KV-Terminals in Frage. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bezweifelt die Rechtmäßigkeit eines Rückbaues von Gleisanlagen direkt am Elbufer. Gerade Gleisanlagen, die nicht mehr im Betrieb waren, bergen das Risiko des natürlichen Besiedelns durch geschützte Arten, wie **die vorhandene Zauneidechse** in diesem Bereich. Auch hier müssten alle naturschutzrechtlichen Belange berücksichtigt sein, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes liegen und in die Planung einfließen und ausgelegt werden.

Die Ergebnisse der Betrachtungen in den Stellungnahmen zum Hochwasser werden fachlich bezweifelt und müssen ergänzt und nochmals veröffentlicht werden.

4.5. 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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

Richtiger Weise werden die Hauptbelastungen durch die Sächsische Binnenhäfen selbst im Erläuterungsbericht der 1. Tektur auf Seite 82 und Seite 83 dargestellt:

1. *Potenzielle anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens* (13.3.2 im Erläuterungsbericht)

Hierunter fallen alle durch das KV-Terminal dauerhaft verursachten Umweltauswirkungen:

- Flächenverlust durch Versiegelung
- Verlust von Habitatstrukturen/Lebensstätten durch Flächeninanspruchnahme,
- Beeinträchtigung der Grundwasserquantität sowie Reduzierung des Retentionsraumes von Döllnitz und Elbe durch Höherlegung des Terminal-Geländes

2. *Potenzielle betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens* (13.3.3 im Erläuterungsbericht)

Unter diesen Punkt fallen alle Umweltauswirkungen, die durch Betrieb und Unterhaltung des KV-Terminals hervorgerufen werden:

- Lärm- und Lichtimmissionen, Auswirkungen von Erschütterungen auf Mensch und Tiere
- verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen auf dem KV-Terminal und den Zulieferstraßen
- Schadstoffeintrag durch Einleitung von Niederschlagswasser in das Hafenbecken im Zuge der Terminalunterhaltung
- unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken (Havariefall)
- Schadstoffeintrag im Zuge von Extremhochwasserereignissen
- Zerschneidungseffekte, Trenn- und Barrierewirkungen (z. B. bezüglich Wanderbeziehungen, Tierlebensräumen)

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. stellt fest, dass folgende Darstellungen im Erläuterungsbericht auf Seite 73 vom 27.05.2015 entfernt wurden:

- „Die **Hauptbelastungen** entstehen teils für die Wohnnutzungen der südlich **unmittelbar angrenzenden Wohn- und Mischgebiete an der Lauchhammerstraße, der Hafens- 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 **Nachrichtswerte**, 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**.

Dazu nimmt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. wie folgt Stellung:

- (1) Die angeführten potenziellen betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens wie die Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht- und Schadstoffemissionen und

- Erschütterungen werden nicht hingenommen. Der Verlärmung durch den Hafenbetrieb in der Nacht und am Wochenende wird nicht zugestimmt.
- (2) Der Einleitung von Schadstoffen durch Niederschlagswasser in das Hafenbecken wird nicht entsprochen, dieses ist geordnet, wie für jede andere Betriebsstätte geordnet zu entwässern bzw. der Abwasserleitung zuzuführen. Entsprechende fällige Gebühren der Abwasserentsorgung gelten auch für den Hafenbetrieb in Riesa.
 - (3) Ein unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken (Havariefall) ist unakzeptabel und muss zur Genehmigungsverweigerung führen, da dieser als Einwand ausführlich durch Bürger und Umweltverbände vorgetragen und ausgeschlossen werden sollte. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. lehnt diesen Punkt ab und sieht darin, dass die ausgewählten Flächen nicht für diesen betrieb geeignet sind.
 - (4) Eben weil auch der Schadstoffeintrag im Zuge von Extremhochwasserereignissen vermutet wird, ist die Fläche für den Ausbau des Hafenbetriebes weder notwendig noch geeignet und wird somit abgelehnt. Die detaillierten Begründungen zum Hochwasser sind im Unterpunkt 4.4 ausführlich schon erläutert.
 - (5) Der Verlust von Habitatstrukturen/ Lebensstätten wird widersprochen. Weitere naturschutzrechtliche Belange sind im Einwendungspunkt X folgend dargestellt.
 - (6) Eine Beschränkung in der Nacht auf nur 2 LKW pro Stunde bzw. auf nur einen Containervollportalkran bringt keine nennenswerte Minderung der Lärm- und Lichtimmissionen an den Immissionsorten. Es wird bezweifelt, wie diese Regelung kontrolliert und eingehalten werden soll.
 - (7) Im Zuge der geplanten Wochenendarbeit im Bereich des Hafens gilt nicht mehr in der Stadt Riesa ein LKW-Fahrverbot an Sonntagen und Feiertagen, da in der StVO § 30 Abs. 3 und 4 für folgenden Verkehr Ausnahmen regelt: *„Kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße bis zu einer Entfernung von 200 km ... und kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße, innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- und Abfuhr).“* Deshalb wird die Wochenendarbeit abgelehnt.
 - (8) Auch die Verlängerung der Lärmschutzwand in Länge und Höhe ist immer noch nicht ausreichend.

Nach wie vor will der Vorhabensträger, die SBO, die Belastungen durch Lärm an der Kirchstraße nicht wahr haben und blendet diese in der Erläuterung komplett aus. Dies ist ein gravierender Verfahrensfehler und führt zur Empfehlung, die Planung nochmals überprüfen zu müssen. Nur bei Einhaltung aller Lärmrichtwerte kann die Planung überarbeitet und neu ausgelegt werden (siehe auch ausführliche Begründung Punkt 1.2. Nutzungskonflikt durch Lärm).

Es wurde durch Bürger eingewandt:

„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 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.“

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 100'000 TEU/Jahr auf der Hafensüdseite nicht möglich!

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 durch Schüttgüter**. 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. 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. Auch die vorgelegte Luftschadstoffuntersuchung kommt zu einem falschen Ergebnis, da die Sondermessung an keiner relevanten Straße stattfand. Diese Werte sind nach 10 Jahren verjährt und an einem falschen Messort durchgeführt wurden. In Riesa existiert keine permanente Luftüberwachung, obwohl beide Branchen (Stahlwerk und Hafen) angesiedelt sind. Messungen und Immissionsansätze an den Feralpi Messpunkten ergaben bisher immer höhere Belastungen bei ca. $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Feinstaub PM10 im Jahresmittel. Die Messpunkte liegen im Bereich der Hafenstraße 18 bzw. Haldenstraße 5. Da die Heinrich Schönberg-Straße noch näher am Stahlwerk liegt, wo der Verkehr gezielt in den Hafen geleitet werden, wird vermutet, dass da noch höhere Werte bei Messungen ermittelt werden. Leider befinden sich keine Beurteilungen zur Heinrich-Schönberg-Straße in den Unterlagen.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bezweifelt die Richtigkeit der Luftschadstoffprognose, zumal im Bereich der Heinrich-Schönberg-Straße der LKW-Verkehr auf 620 Stück pro Tag durch den Hafenausbau steigen wird und beim Stahlwerk ebenfalls nach Kapazitätserhöhung auf 890 LKWs pro Tag ansteigen wird. Es fehlen die Beurteilungen in der Luftschadstoffprognose sowie auch im Verkehrsgutachten für insgesamt 1500 LKW pro Tag von 6-22 Uhr.

VI. Lärmproblematik

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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 sich die Fehlerhaftigkeit der Schalltechnischen Gutachten der TBL Dresden (Bericht 024/14 vom 14.11.2014) und auch der Peutz Consult (Bericht FC 6335-2 vom 07.02.2018) basiert auf immer noch zu niedrigen Vorbelastungswerten durch ESF + EDF bestätigt haben, sieht der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. als klar dargestellt.

Die ausführlichen Einwendungen gegen die Kapazitätserweiterung der ESF Elbe Stahlwerke Feralpi GmbH entnehmen Sie den Schriftsätzen der Anlage 1 bis Anlage 13 des Einwendervertreters Jan Niederleig vom 23.11.2015 inhaltlich und im Wortlaut zum Vortrag der Einwendungen, die sich der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. und seine Einwender zu eigen machen und ebenfalls hier in dem Planfeststellungsverfahren vorgetragen haben.

Die Paul-Greifzu-Str.8 am IO 14 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 in der Anlage 7 des Gutachtens Peutz FC 6335-2 vom 07.02.2018. Die Richtigkeit der nun neu ermittelten nächtlichen Gesamtbelastung von nur 41,9 dB(A) wird stark angezweifelt. Aufgrund der **Überschreitung des Dauerschallpegels von 1,4 dB(A)** am Tag ist das geplante Vorhaben an diesem Standort zur vorhandenen Wohnbebauung nicht hinnehmbar.

Die Einarbeitung eines digitalen Geländemodells bezieht sich nur auf die Immissionsorte aber nicht auf die Emissionsquellen. Dies ist unzureichend, da eine Berechnung von der Emissions-Quellhöhe aus, das Ergebnis negativer zu betrachten wäre, da weniger Hindernisse für die Schallausbreitung vorhanden sind. Es wird gefordert, weiträumige Rasterlärmkarten für den Tag- und Nachtzeitraum vorzulegen.

Die Erläuterung beschreibt, dass in den Nachtstunden mit 2 Container pro LKW gerechnet wird. Das ist insofern interessant, dass dieser Ansatz tagsüber nicht angewendet wird. Schlussfolgernd wird gefordert, dass tags nur LKWs mit einem Container ins Firmengelände fahren dürfen.

Es wird aufgezeigt, dass nur 17 Reachstacker-Fahrten pro Tag beantragt und berücksichtigt sind. Diesem Ansatz kann nicht gefolgt werden. Da Fahrten in und um die Servicehalle nicht getrennt betrachtet werden können. Eine entflechtende Veranschlagung ist nicht möglich, so dass der Ansatz hier falsch ist. Wir fordern die Festsetzung und Überwachung von genau 17 Bewegungen mit Containertransport. Weiterhin fordern wir ein Aufzeigen seitens der SBO, wie diese Überprüfung für alle Seiten (Landesdirektion und Anwohner) gestaltet werden soll.

6.1. Gebietseinstufungen

Die Gebietseinstufungen wurden weitgehend aus dem TBL-Gutachten übernommen. Allerdings wurde IO 01 als Mischgebiet eingestuft. Dies ist in keiner Weise nachvollziehbar, denn es handelt

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

sich um eine Pflegeeinrichtung. Im aktuellen Entwurf des Flächennutzungsplans wurde diese Pflegeeinrichtung auch nicht mehr in den Mischgebietsbereich aufgenommen.

Ein im Entwurf befindlicher Flächennutzungsplan kann nicht als Grundlage für eine Gebietseinstufung dienen. Solange kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt, ist von der Art der tatsächlichen Nutzung auszugehen. Es wird in diesem Zusammenhang beispielsweise angezweifelt, ob die Einstufung der IO 01 bis IO 04 als Mischgebiet oder die Einstufung IO 09 als allgemeines Wohngebiet zutreffend ist.

6.2. Vorbelastungsuntersuchungen

Es wurden verschiedene Lärmquellen als Vorbelastungen berücksichtigt. Allerdings sind die angenommenen Beurteilungspegel für die Vorbelastung an verschiedenen Immissionsorten nicht nachvollziehbar. Einer der Hauptverursacher für die Vorbelastung ist die Firma Feralpi. Im Hinblick auf die Vorbelastung der betrachteten Immissionsorte wird auf ein Gutachten zur Kapazitätserhöhung des Stahl- und Walzwerks der ESF vom 16.04.2013 verwiesen. Dieses Gutachten wurde ebenfalls von der Firma TBL Dresden erstellt. Es fehlen nach wie vor die detaillierten Berechnungsergebnisse.

Auch die Vorbelastungsdaten für die anderen relevanten Quellen, z.B. des bestehenden Hafenterminals sind nicht nachvollziehbar. Es ist beispielsweise auch nicht dokumentiert, welche Einzelbeiträge die verschiedenen Quellen liefern. So kann in keiner Weise nachvollzogen werden, ob die zugrunde gelegten Daten zutreffend sind und welcher Fremdbetrieb neben der Firma Feralpi maßgeblich zur Vorbelastung beiträgt.

Es bleibt auch offen, ob jeweils die ungünstigste Nachtstunde bei Anlagen, die auch nachts in Betrieb sind, berücksichtigt wurde.

Es wird eine Messung der Vorbelastung insbesondere in der Nachtzeit gefordert.

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. Es fehlt in den Unterlagen die Vorbelastung des bisherigen Hafenbetriebes, und der neu gebauten Container-Reparaturhalle da diese schon jetzt erhebliche Belastungen am Tag verursachen. Dies ist ebenfalls ein gravierender Fehler in dem Planfeststellungsverfahren.

6.3. Lärmquellen

In der Lärmprognose werden verschiedene Emissionsquellen berücksichtigt. Insbesondere sind dies Verkehrsbewegungen auf dem Anlagengelände durch Bahn, Lkw-Verkehr und Containertransport mittels Reachstacker. Weitere wesentliche Schallquellen sind die Umschlagstätigkeiten mithilfe der Portalkräne.

Es wird angezweifelt, ob die angenommenen Schalleistungspegel für die relevanten Lärmquellen zutreffend sind. Die vorgenommenen Berechnungen, z. B. zur Ermittlung der angenommenen Schalleistungspegel, sind teilweise nicht nachvollziehbar. Überwiegend wird auf Messergebnisse zurückgegriffen, die unzureichend dokumentiert werden. Darüber hinaus wird angezweifelt, ob die Abmessungen der angenommenen Flächen- und Linienschallquellen zutreffend sind und jeweils dem ungünstigsten Betriebszustand entsprechen. Für verschiedene Immissionsorte hätten unterschiedliche Betriebszustände modelliert werden müssen.

Weiterhin wurden wesentliche Schallquellen in der Lärmprognose nicht oder unzureichend berücksichtigt. Die Lage der Lärmquellen wurde teilweise falsch positioniert, teilweise ist deren

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Position auch nicht dokumentiert. Es wurden beispielsweise die von Schiffen ausgehenden Lärmemissionen nicht berücksichtigt. Diese können insbesondere in der Nachtzeit durchaus relevant sein. Die von den Reachstackern ausgehenden Lärmbelastungen wurden erheblich unterschätzt. Gerade diese stellen aber eine erhebliche Lärmquelle auf dem Anlagengelände dar. Weiterhin wird befürchtet, dass die Lärmbelastungen durch Transportbewegungen, z.B. LKW-Bewegungen auf dem Anlagengelände, Verladearbeiten mit den Portalkränen unterschätzt werden. Teilweise ergeben sich Widersprüche zwischen den Angaben im Text und den dokumentierten Daten in den Anlagen zur Lärmprognose.

Nicht nachvollziehbar ist auch warum wichtige Gutachten, aus denen Angaben entnommen wurden, nicht der Lärmprognose als Anhang beigefügt wurden (z. B. das Gutachten zu den Lärmwirkungen, die von der Funktionshalle ausgehen).

6.4. Abschirm- und andere Lärmschutzmaßnahmen

Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, warum die geplante Lärmschutzwand keine absorbierende Wirkung aufweisen soll.

6.5. Weitere Punkte

Weiterhin sind folgende Punkte der Lärmprognose nicht nachvollziehbar:

- die Berechnung der Spitzenpegel; eine ausreichende Dokumentation für die Berechnung der Spitzenpegel liegt nicht vor,
- es erfolgen keine Angaben, wie genau Reflexionen berücksichtigt wurden,
- Ton- und informationshaltige Geräusche wurden nicht berücksichtigt,
- es wird angezweifelt, ob die Berechnung der Ruhezeitzuschläge korrekt erfolgte,
- die Aussagen zu tieffrequente Geräuschen sind unzureichend.

6.6. Verkehr auf öffentlichen Straßen

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

6.7. Baulärm

Die nunmehr vorgelegten Unterlagen zum Baulärm insbesondere das Gutachten vom 8.2.2018 sind unzureichend. Der von der Anlage ausgehende Baulärm wird unterschätzt.

VII. Unzulässiger Straßenverkehrslärm

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

Für den Tag- und Nachtzeitraum wird eine Grenzwertüberschreitung prognostiziert. Es wird ausgeführt, dass organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel praktisch nicht möglich seien. Dies begründet eindeutig, dass der Verkehr in Riesa soweit ausgelastet ist, dass keine zusätzlichen Verkehrsströme Mitten in die Stadt zu führen sind. Die Immissions-

grenzwerte werden im Bereich Uttmannstraße und Paul-Greifzu-Straße an allen Immissionsorten überschritten.



Hinzu kommt im Bereich ab Uttmannstraße 13 bis Paul-Greifzu-Straße 23, dass der Mitarbeiterparkplatz der ESF Elbe Stahlwerke Feralpi bis 2019 errichtet sein wird und für diesen Bereich **zusätzlich tags 510 PKW-Fahrten** und **nachts 128 PKW-Fahrten** zu erwarten sind. Dies geht aus der Schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Mitarbeiterparkplatz Feralpi (Bericht 30/16) vom 14.9.2016 aktualisiert 23.12.2016 hervor. Die Erhöhungen liegen dann am IP16 Uttmannstraße 13 tags um 2,1 dB(A) und nachts um 2,3 dB(A) höher. Ein ähnlicher Anstieg ist an dem IP10 Uttmannstraße 3 tags 1,9 dB(A) und nachts 2,0 dB(A) zu verzeichnen. **Die zusätzlichen Belastungen fehlen in der Prognose des Hafens.**

Bild 12: TBL Dresden Bericht 30/16 Seite 20

Dass die ermittelten Werte unplausibel sind wird am folgenden Beispiel klar:
Der gleiche Straßenabschnitt, aber Abweichungen von 3 dB(A)

Tabelle 5

Gleicher Straßenabschnitt aber unterschiedliche Immissionswerte!

IP	Name	Immissionsgrenzwert Prognose - Ohne Fall		Immissionsgrenzwert Prognose - Ohne Fall	
		tags dB(A)	nachts dB(A)	tags dB(A)	nachts dB(A)
IP 23	Paul-Greifzu-Straße 3 Wohnhaus - Einordnung Mischgebiet	66 ?	54 ?	67 ?	54 ?
IP 34	Paul-Greifzu-Straße 8 Wohnhaus - Einordnung Gewerbegebiet Der Einordnung als Gewerbegebiet wird widersprochen!	69	56	69	57

Tabelle 5



Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. muss davon ausgehen, dass die **höher ermittelten Werte** am IP 34 ebenfalls **auf den IP 23 zutreffen** und damit eine Grenzwertüberschreitung durch das Vorhaben darstellen.


Aktuell liegt die **Lärmaktionsplanung** der 3.Stufe (Ausgabebestand 31.05.2018) beschlossen durch den Stadtrat der Großen Kreisstadt Riesa am 27.06.2018 vor. Besonders problematisch stellt sich der Bereich Lachhammer Straße dar, der auch direkt im Planungsgebiet liegt.

Stadt Riesa

Lärmaktionsplanung Stufe 3

AB01 - Lauchhammerstraße zwischen Paul-Greifzu-Straße und Rittergutstraße



Hintergrundgrafik:
© OpenStreetMap-Mitwirkende
www.openstreetmap.org/osm/night

KONFLIKTE

- sehr hohe Lärmbelastungen
- starke Prägung des Straßenraumes durch den Kfz-Verkehr
- Gehweg schließt unmittelbar an Gebäude an

BESTANDSSITUATION

Straßentyp	Hauptverkehrsstraße
Straßenkategorie	Bundesstraße
DTV [Kfz/24h]	10.880
Schwerverkehrsanteil [%] Tag/Abend/Nacht	10,4/6,1/16
zul. Höchstgeschwindigkeit [km/h]	50
maximaler Lärmpegelbereich [dB(A)]	L _{den} > 75 L _{night} > 65-70
Lärmbetroffene [Personen]	L _{den} > 65: 62 L _{night} > 55: 74
Fahrbahnbelag	Asphalt
Ruhender Verkehr	teilweise längs der Fahrbahn
ÖPNV	3 Stadlinien, 2 Regionallinien
Radverkehr	gemeinsamer Geh-/Radweg, Gehweg "Rad frei"
Umfeld	Wohnnutzung, Kleingewerbe, südlich der Rittergutstraße
gewerblich geprägt	
vorhandener Lärmschutz	kein Lärmschutz vorhanden
Lichtsignalanlagen	- Strehlaer Str./Marche (FLSA) - Lauchhammer Straße/ Paul-Greifzu-Straße - Fr.-Ebert-Platz (FLSA) keine Koordinierung der 3 Anlagen

EMPFEHLUNGEN ZUR LÄRMMINDERUNG

mögliche Maßnahmen Aktiv <input type="checkbox"/> Fahrbahnbelag <input type="checkbox"/> Abbau überhöhter Geschwindigkeit <input type="checkbox"/> Lärmschutzwand <input type="checkbox"/> Schließen Baulücken Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Verstetigung Verkehrsfluß <input type="checkbox"/> Senkung Regelgeschwindigkeit <input type="checkbox"/> LKW-Verlagerung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehrsverlagerung <input type="checkbox"/> Bündelung Verkehrsarten <input checked="" type="checkbox"/> Straßenraumgestaltung (Passiv) <input type="checkbox"/> Lärmschutzfenster	Empfehlung Stufe 1 - kurzfristig (3 - 5 Jahre) - Koordinierungsuntersuchung (Grüne Welle) zur Verstetigung des Verkehrsflusses → Reduzierung um ca. 1 dB(A) Stufe 2 - mittel- bis langfristig (5 - 10 Jahre) - Straßenraumgestaltung Lauchhammerstr. zwischen P.-Greifzu-Str. und Rittergutstr. mit dem Ziel das Geschwindigkeitsniveau zu senken und Straßenraum attraktiver zu gestalten: • Radverkehrsanlagen Fahrradhauptachse Innenstadt - Gröba, Radkonzept Riesa 2025: • Parken Verbreiterung und Erneuerung • Begrünung Stärken Kleingewerbe Straßenbegleitgrün, gestalterische Einbindung Park Fr.-Ebert-Platz → Reduzierung zwischen 1 und 3 dB(A)
--	---

Bild 13: **STADT RIESA** Lärmaktionsplanung Stufe 3 Seite 56 Blatt 8

Durch die Hafenerweiterung kommt es im Bereich Lauchhammer Straße zu keiner geforderten Reduzierung von 1 – 3 dB(A), sondern eher zu einer Erhöhung der Lärmwerte. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. akzeptiert diese Erhöhung in keiner Weise und verweist auf einen Verstoß gegen die EU-Umgebungslärmrichtlinie hin, die über das Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a-f) und die Verordnung zur Lärmkartierung (34. BImSchV (Bundes -Immissionschutzverordnung)) in nationales Recht umgesetzt wurde.

Eine Widersprüchlichkeit zum Erläuterungsbericht wird in der UVS Seite 90 dargestellt. „Die Abfahrten von der Nachtausfahrt (2/h) werden geteilt und sowohl über die Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße als auch über die Lauchhammerstraße geführt.“ Fraglich bleibt, welche Variante nun anzunehmen ist, Teilung des Verkehrs oder nur über die Lauchhammer Str. nachts? Die Ableitung des LKW-Verkehrs tagsüber ist ebenfalls nicht geregelt. Am Tag-Ausgang gibt es keine Schilder die den LKW-Fahrer zwingen, die Uttmannstraße zu nutzen. (Blauer Pfeil für geradeaus). Damit findet keine Verkehrsregelung statt.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Der Lärm wird einfach ignoriert. Stattdessen, soll hier der Schwerverkehr um das 2,5 fache für den Containerverkehr gesteigert werden. **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. Sollte trotz Einwendungen die Hafenerweiterung genehmigt werden, fordert der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. eine transparente Kontrolle der organisatorischen Maßnahmen bei der Trennung des Verkehrs in den Nachstunden.

Das Landratsamt Meißen äußert sich um die Belange Immissionsschutz (Lärm) zur Stadtverwaltung Riesa mit Schreiben vom 15.06.2018 wie folgt (Stellungnahme Lärmaktionsplan Stufe 3):

*„Zu beachten ist, dass **Belästigungen und gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht Folgen einer einzelnen Lärmquelle sind, sondern von Gesamtlärmkulissen, die sich aus einer Überlagerung einzelner Lärmquellen bilden.** Daher ist es wichtig, den Gesamtlärmpegel zu betrachten, um den sachgerechten Gesundheits- und Lärmschutz, wie es Im Grundgesetz und BImSchG gefordert ist, zu gewährleisten.“*

„Der Schienenverkehr als auch der Gewerbelärm finden in der Lärmaktionsplanung keine Beachtung. Der Schienenverkehr wurde lediglich als verkehrliche Kenngröße aufgeführt (S. 7 LAP3). Die Hauptbahnstrecken stellen die Verbindungen Leipzig-Dresden und Berlin-Chemnitz dar. Ein Aufführen der Bereiche mit dazugehörigem Maßnahmenkonzept für den Schienenverkehrslärm wird nicht vorgeschlagen (vgl. Stufe 2 des LAPs).

Auch der Gewerbe- und Industrielärm fand nur eine kurze Erwähnung (S. 22 LAP3) im Abschnitt der Maßnahmenplanung. Dort wird darauf verwiesen, dass diese Art Lärm über anlagenbezogene Regelungen (TA Lärm und BImSchG) behandelt wird und die Überwachung den zuständigen Behörden unterliegt. Daher wäre eine Lärmaktionsplanung nicht erforderlich. Schienen- als auch Gewerbelärm kann ebenfalls zu Belästigungen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Es wäre zu empfehlen, auch hier eine detaillierte Bewertung zu erstellen, inwieweit an Industrie - und Gewerbegebiete angrenzende schutzbedürftige Nutzungen von Lärmimmissionen betroffen sind.

Aus hygienisch gesundheitlicher Sicht wäre es empfehlenswert, dass nicht nur die Bestimmungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie umgesetzt werden, sondern auch Lärmschutzmaßnahmen zur Reduzierung der Gesamtlärmbelastung in der Umgebung etabliert werden würden.“

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. regt im Planungsverfahren an, dass der Betreiber eine Gesamtlärmkulisse im Bereich des Planungsgebietes ermittelt. Die Überlagerung von vorhandenem Hafenerbetrieb, Stahl- und Walzwerksbetrieb und zukünftigem Containerbetrieb im Hafen sowie den vorhandenen und hinzukommenden LKW und Schienenverkehr, stellen eine erhebliche Belästigung zur vorhandenen Wohnbebauung dar.

Es ist nicht auszuschließen, dass weitere Wohnorte mit einer Lärmüberschreitung durch das Vorhaben im Bereich Friedrich-Ebert-Platz, Weststraße hinzukommen, das durch die Lärmerhöhung auf der Lauchhammer Straße auch weiter hinten liegende Häuser durch eine Grenzwertüberschreitung betroffen sind. Dies wurde im Planverfahren nicht geprüft und wird hiermit beantragt.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

VIII. Unvollständigkeit im Verkehrsplanerischen Gutachten

Das **Verkehrsplanerische Gutachten ist unvollständig**. Die seit Ende 2013 bestehende Kreuzung Paul-Greifzu-Straße / Hamburger Straße / Rostocker Straße wurde für den Schwerlastverkehr bis 4m Höhe durchlässig gemacht. Der Schwerlastverkehr wird sich zwangsweise auch auf die Rostocker Straße verlagern, wenn durch Zunahme des Verkehrs dieser langsamer über die Lauchhammer Straße, Schönberg-Straße und Uttmannstraße rollt. Das bedeutet eine enorme Lärmverschlechterung auch für das Wohngebiet Weida, welches nicht betrachtet wird! Eine Zufahrt zum Hafen auch an Wochenenden bedeutet gleichzeitig einen LKW- und Schienenverkehr in der gesamten Stadt Riesa. Das Verkehrsgutachten ist unzureichend ausgeführt.



Bild 14 - 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.

Da auf diese Zufahrtsstraße zusätzlich mit ca. 560 LKW-Fahrten pro Tag zu rechnen ist, wird sich diese Problematik weiter verschärfen. Ein ungehinderter Zugang für Rettungsdienste ist so unmöglich und wird beanstandet!

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 erhebliche 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 15 – Straßenschäden Heinrich-Schönberg-Str. Bild 16 – Reparatur der Straßenschäden

IX. 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.

Der passive Beschilderungsplan wird nach Ansicht des Bürgervereins RIESA 2018 e.V. nicht funktionieren. Der Bereich Heinrich-Schönberg-Straße, Stahlwerkerstraße und Uttmannstraße ist tagsüber so voll mit LKWs, dass teilweise ein Rangieren beim Durchfahren von Nöten ist, da LKWs am Straßenrand parken, siehe Bild 14 vorhergehende Seite. Das Verkehrsaufkommen im Stahlwerk wird bis zum Bau des neuen Hafens Container-Terminals ansteigen. Es ist nicht auszuschließen, dass die Container LKWs eher die Zufahrt über die Lauchhammer Straße / Paul-Greifzu-Straße nutzen werden, bzw. schon vorher über die Zufahrt Rostocker Straße / Paul-Greifzu-Straße fahren. Die Streckenführung wurde nicht geprüft und es fehlen die kompletten Lärmbetrachtungen hierzu in den Antragsunterlagen. Wie will die SBO garantieren, dass die LKWs nur den geplanten Weg benutzen? Hinzu kommt, dass LKWs mit Schüttgütern weiterhin zum Terminal auf der Nordseite fahren müssen. Geplant ist hier eine noch intensivere Nutzung, d.h. auch der Hafenbetrieb auf der Nordseite wird weiter Anwachsen und zusätzlich Emissionen verursachen.

X. Naturschutzrechtliche Belange und Einwendungen zum Planvorhaben KV-Terminal im Hafen Riesa

10.1. Wirkungen des Projektes gemäß Wasserrahmenrichtlinie und auf Makrozoobenthos

Nach EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist der Zustand von Makrozoobenthos ein Kriterium zur Ermittlung der Zustandsklassen von Oberflächengewässern.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Zur derzeitigen Lebensraumeignung für die Fauna im Hafenbecken direkt und dessen Umfeld wurden keine Untersuchungen bekannt. Ohne wissenschaftliche Absicherung traf man pauschal die Aussage, dass das Hafenbecken grundsätzlich zur Besiedlung ungeeignet sei und deshalb diesbezüglich auch keine Verschlechterung des ökologischen Zustandes möglich wäre. Mit der fiktiv vorgenommenen Einstufung des Hafens (und seines Umfeldes) in die schlechteste denkbare Kategorie wird per Definition auf dem Papier eine weitere Verschlechterung ausgeschlossen.

Demgegenüber steht aber die Nutzung des Hafenbeckens wahrscheinlich als Migrationskorridor für die Wanderfischarten zur Verfügung: Lachs; Rapfen; Flussneunauge (alle geschützt nach Anh. II der FFH-RL) sowie auch dem karpfenartigen Bitterling, der auf der Roten Liste Bundesrepublik Deutschland: 2 – als stark gefährdet eingestuft ist.

Die Groppe ist keine Wanderfischart, kommt aber auch teilweise in Hafenbecken vor. (Anh. II FFH-RL)

(Quelle: Einschätzung als potentiell Vorkommen anhand UVP Tabelle 5)

Diese genannten Fischarten unterliegen in FFH-Gebieten dem strengen europäischen Schutz im Sinne der FFH-RL bzw. des § 34 BNatSchG.

Das Hafenbecken stellt eine klassische Sedimentfalle dar. Insbesondere im weiteren Einströmungsbereich der Döllnitz und in der Anschlusszone zur Elbe werden kontinuierlich immer wieder partiell Sand- und Kiesbänke mit guten Lebensraumeigenschaften für z. B. Fische, Schnecken, Muscheln, Krebstiere, Vögel (z. B. Flussuferläufer), Libellen (Grüne und Asiatische Keiljungfer) aufgebaut. So sind grundsätzlich verschiedene Lebensraumeigenschaften vorhanden, die Besiedlungen durch Tierarten nahe liegen.

Diese vorhandenen aquatischen Lebensräume unterliegen zukünftig bei erhöhter Umschlagfähigkeit auch einem erhöhten Unterhaltungsregime und außerdem einer erhöhten Schadstoffbelastung, sowie stärkeren akustischen Einflüssen.

Zu diesen genannten Aspekten sind weitere Untersuchungen anzufertigen. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand können negative Wirkungen weder auf den derzeitigen ökologischen Zustand der Oberflächenwasserkörper noch auf die lokalen Populationen der genannten Arten bzw. Artengruppen ausgeschlossen werden.

Fazit: Durch die bisher nicht betrachteten Wirkungen des geplanten Projektes kann eine erhebliche Verschlechterung der wassergebundenen Tierartenausstattung bzw. von Lebensräumen nicht ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für den Zustand der Oberflächenwasserkörper der Elbe und Döllnitz. Das Absinken um eine Zustandsklasse ist durchaus möglich.

Ein Verstoß gegen § 27 Abs. 1 bzw. 47 Abs. WHG tritt ein. Dadurch ist keine Genehmigungsfähigkeit vorhanden.

Hinweis: Die Wasserrahmenrichtlinie fordert grundsätzlich von den Mitgliedsstaaten eine Verbesserung des ökologischen Zustandes der Oberflächengewässer. Aufgrund der Sondersituation im Hafenbecken (Mündungsgebiet der Döllnitz) werden großflächig Bestandteile

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

des Einzugsgebietes der Elbe in seinen Austauschbeziehungen behindert. Der Hafen liegt auch im Kohärenzraum europäischer Schutzgebiete. Der aktuell mangelhafte Zustand ist durch Renaturierungsmaßnahmen in nicht mehr benötigten Hafenbeckenteilen zu verbessern.

10.2. Spezieller Artenschutz

10.2.1. Reptilien

Zauneidechse (*Lacerta agilis*)

Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt

Zur Präsenz der Art sind ab Ende April zunächst mindestens sechs aktuelle Begehungen zur Erfassung notwendig. Nach Augenschein ist das Untersuchungsgebiet idealtypisch als Lebensraum von Zauneidechsen geeignet.

Die bisher gewählte Form der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorkommen ist nicht angemessen, da die anerkannten Naturschutzverbände die realen Veränderungen der lokalen Population nicht einschätzen können, wenn sie Populationsgröße und in der Folge den Beeinträchtigungsgrad durch das geplante Projekt nicht einschätzen können.

Nachträgliche Kartierungen nach Genehmigung des Verwaltungsaktes und ungefähre Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechse außerhalb des Beteiligungsverfahrens entziehen den Verbänden jegliche Beurteilungsfähigkeit und beschneiden die Möglichkeit von Rechtsmitteln. Sie sind nicht rechtskonform.

Es sind deshalb aktuell weitere Kartierungen anzufertigen. Anhand der Ergebnisse ist dann eine reale Abschätzung der Auswirkung auf die lokale Population zu erarbeiten und erneut im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens öffentlich auszulegen.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. legt hiermit ein Beweisfoto von vorhandenen und gesichteten Zauneidechsen in Riesa Gröba am 14.04.2018 vor.

Bild 17: Zauneidechse in Gröba



Dass dies keine außergewöhnliche Aufnahme darstellt, zeigt weitere Funde von Zauneidechsen:



Bild 18 – Zauneidechse beobachtet am 28.6.2015 gegen 11.15 Uhr Uttmannstraße



Bild 19 – Zauneidechse auf der Flucht nach der Rodung durch Feralpi Stahl am 01.09.2015

Nach dem Vorsorgeprinzip unterstellen wir deshalb durch Bau, Betrieb und Unterhaltung des Projektes erhebliche Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bringt 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,

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 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.

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 mehrere Vegetationsperioden

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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.

Schlingnatter (*Coronella austriaca*)

Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt

Alte Gleisanlagen und Brachflächen stellen für Sachsen auch regelmäßig Lebensräume der Schlingnatter dar.

Nach der zugänglichen Verbreitungskarte (SMUL Stand 2008) liegt die überplante Fläche im sächsischen Verbreitungsgebiet. Die Habitataignung für die Art ist gut bis sehr gut.

Nachrichtlich suchte man die Art im UG bisher nicht gezielt mit den einschlägigen Methoden. Notwendig wäre daher das Auslegen von sogenannten Schlangenbrettern (mindestens 10 Stück pro Hektar, in gut strukturierten Gebieten 20 bis 30 Schlangenbretter pro Hektar – nach Doepinghaus et al.) über eine Vegetationsperiode hinweg – mit insgesamt zehn Begehungen.

Durch die unterlassene bzw. nicht angemessen realisierte Untersuchung können Beeinträchtigungen der lokalen Population in keiner Weise ausgeschlossen werden.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb durch Bau, Betrieb und Unterhaltung des Projektes erhebliche Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art zu unterstellen.

Quelle: Doepinghaus, Annette et al.; Methoden zur Erfassung von Arten der Anhänge IV und V der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. Schriftenreihe Biologische Vielfalt Heft 20 (Hrsg. Bundesamt für Naturschutz) darin: S. 279 ff.

10.2.2. Säugetiere

Biber (*Castor fiber*) und Fischotter (*Lutra lutra*)

nach Anh. II sowie IV der FFH-RL = streng geschützt

Negative Wirkfaktoren sind: direkter Lebensraumverlust; Isolation; Vergrämung und erhöhte Unfallzahlen durch Anstieg des Straßen- und Schiffverkehrs; Beeinträchtigungen durch gesteigerte Unterhaltungsarbeiten an und in den Gewässern; Fallenwirkungen durch bauliche Veränderungen; optische und akustische Reize; allgemeine Störwirkung des erhöhten Warenumschlags

In den Planungsunterlagen wird unterstellt, dass zwischen der Elbe und der Döllnitz nur seltene und eingeschränkte Austauschbeziehungen stattfinden bzw. es nur unwesentliche Vorkommen der Arten geben würde.

Diese Einstufung ist durch die jüngsten Besiedlungen durch Biber direkt gegenüber der Hafeneinfahrt eher nicht mehr haltbar. Anwohner berichteten von wiederholten Ansiedlungsversuchen des Bibers im unmittelbaren Hafenumgriff.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Selbst wenn es nur geringe Austauschbeziehungen zwischen den lokalen Populationen an der Döllnitz und der Elbe geben würde, wäre gerade im Krankheitsfall (z. B. Ausbreitung Staube) die Zuwanderung in geschwächte Populationen sehr wichtig für deren langfristigen Erhalt. Somit sind auch geringe Austauschbeziehungen nicht weniger schützenswert. Werden sie erschwert oder kommen sie zum Erliegen, sind Wiederbesiedlungen von zwischenzeitlich verwaisten Revieren kaum noch möglich. Auch sind Zuwanderungen genetisch resistenter Individuen und sonstige genetische Austauschbeziehungen langfristig besonders wichtig.

Fazit: Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen von Biber und Fischotter weiterhin als gegeben anzunehmen. Ein Verstoß gegen § 44 BNatSchG ist durch Lebensstättenverluste, erhöhtes Unfallrisiko und Behinderung der Migration möglich.

Da die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde zur Erheblichkeitsbewertung auf Fischotter und Biber nicht Bestandteile der Auslegungsunterlagen waren, behält sich der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. ein weitergehendes Vortragsrecht zum Erörterungstermin vor und beantragt nach SächsUIG die Zusendung der bisher nicht öffentlich ausgelegten Fachstellungnahmen zum Thema.

Fledermäuse

(alle nach Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt)

Zu erwartende Arten:

Braunes Langohr; Graues Langohr; Wasserfledermaus; Breitflügelfledermaus; Mopsfledermaus; Großes Mausohr; Zwergfledermaus; Mückenfledermaus; Große und Kleine Bartfledermaus; Großer Abendsegler; Rauhautfledermaus; Zweifarbfledermaus

Vor dem Abriss der alten Häuser mit potentiell Fledermausbesatz (Quartiernutzung) muss die Erfassung der Fledermausarten an die aktuellen fachlichen Anforderungen von 2018 angepasst werden.

Also sind zur sicheren Artbestimmung (insbesondere Myotis-Arten; Langohren) Netzfänge erforderlich. Zur Qualifizierung der Quartiernutzung ist das Telemetrieren der auftretenden Arten notwendig.

Hoch relevant sind auch die potentiellen Nutzungen der offenen und teilweise nicht beheizten Gebäude als Zwischen- und Winterquartier.

Sind die neuen Erfassungsergebnisse dann bekannt, wird die Anpassung der Kompensations-Lebensstätten durch die artspezifisch genau zugeschnittene Ausführung im räumlichen Zusammenhang erst möglich.

Die Quartiernutzung der Gebäude ist deutlich vor dem Abriss zu klären, da bei Abtragungen an großen Baukörpern in der Regel die sehr kleinen Fledermäuse eher nicht bemerkt werden und es zu Tötungen und unbemerkten Lebensstättenvernichtungen kommen kann.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind erhebliche Beeinträchtigungen der Quartierfunktionalität im räumlichen Zusammenhang für die lokalen Populationen der oben

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

genannten Fledermausarten nicht ausschließbar. Auch könnten bisher direkte Tötungen von Einzelindividuen eintreten.

Der Abriss von Gebäuden ist in diesem Zusammenhang auf den Monat Oktober zu terminieren. Es besteht weiterhin Untersuchungs- und Planungsbedarf! Die vorliegende Planung ist im Sinne des § 44 BNatSchG nicht rechtskonform. Zur Bewertung sind die Hinweise der LANA zur Auslegung von unbestimmten Rechtsbegriffen zu verwenden!

10.2.3. Schmetterlinge

Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*)

(Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt)

Die im Planungsgebiet angetroffene Vegetation ist geeignet dem Nachtkerzenschwärmer als Nahrungspflanze zu dienen. Es treten u. a. Nachtkerzen- und Weidenröschengewächse sowie Natternkopf auf. Der Nachtkerzenschwärmer ist bisher in Sachsen sehr wenig untersucht, wurde aber im Umfeld Riesas schon nachgewiesen.

Auch die sehr großflächige Ausprägung als offene und warme Ruderalfläche lassen Vorkommen dieser Art erwarten. Nach der bisherigen Planungsunterlage sind allerdings noch keine Erhebungen vorgenommen worden.

Im Laufe des geplanten Projektes soll der Lebensraum der Art großflächig abgetragen und dann fast vollständig versiegelt werden.

Somit verschwindet der Lebensraum der Art und es ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Nachtkerzenschwärmers zu erwarten.

Die Planung ist diesbezüglich zu ergänzen. Bei Nachweis der Art ist eine Neuauslage der Beteiligungsunterlage notwendig.

Fazit: Verstöße gegen § 44 BNatSchG können nur durch eine intensive Untersuchung abgewendet werden.

10.2.4. Vögel

Flussregenpfeifer (*Charadrius dubius*)

(besonders bzw. streng geschützt - BArtSchV)

Die Beeinträchtigung der Vögel und Fledermäuse im benachbarten Schlosspark an der Kirchstraße 46 in Hauptwindrichtung zum geplanten Container-Terminal (belegbar durch vorhandene Brutkästen) wurde nicht berücksichtigt.

Für die Art Flussregenpfeifer gehen die Reviere von zwei Brutpaaren durch die geplante Neuversiegelung und Umnutzung der Baufläche verloren.

Die störungsempfindliche Art ist streng geschützt. In Sachsen existieren nur 500 bis 700 Brutpaare. Aufgrund der relativen Seltenheit des Lebensraumes können die Tiere nicht beliebig in andere freie Reviere ausweichen. Durch den allgemeinen Rückgang von wassernahem Offenland ist der Bestandstrend in Sachsen als negativ einzustufen.

Nach der bisherigen Planungsunterlage wurden keine CEF-Maßnahmen zur Stabilisierung der lokalen Population unternommen. Daraus folgt, dass das Störungsverbot eintritt. Ebenso kann der Lebensstättenverlust im räumlichen Zusammenhang bisher nicht kompensiert werden. Dies führt zu einem Verstoß gegen § 44 BNatSchG.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Damit ist die Planung nicht genehmigungsfähig. Es ist dringend eine entsprechende Anpassung der Genehmigungsunterlage vorzunehmen.

Alle in der folgenden Tabelle 6 genannten Arten sind streng geschützt und zugleich Erhaltungsziel des angrenzenden Vogelschutzgebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“.

Die Elbwiesen um Riesa gehören zum Verbreitungsschwerpunkt des Wachtelkönigs in Sachsen. Auch für das Gebiet im Umfeld des Hafens liegen Nachweise vor.

Europäische Vogelart	Schutzstatus	Empfindlichkeit	Negative Auswirkung auf Erhaltungszustand im SPA
Wachtelkönig	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	Lebensraumverlust ab 47 dB(A) - nachts	wahrscheinlich; vorrangiges Erhaltungsziel
Rotmilan	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	empfindlich auf Störungen im Umfeld des Brutplatzes; Fluchtdistanz 300 m	möglich
Schwarzmilan	Anh. I VogelSchRL; streng geschützt	empfindlich auf Störungen im Umfeld des Brutplatzes; Fluchtdistanz 300 m	möglich
Flussuferläufer	streng geschützt	Falleneffekte bei zukünftiger Hafengewirtschaftung wahrscheinlich	wahrscheinlich; vorrangiges Erhaltungsziel

Tabelle 6

Rot- und Schwarzmilan sowie Flussuferläufer wurden auch unmittelbar am bisherigen Untersuchungsgebiet im SPA gesichtet.

Mangelhafte Größe des Untersuchungsraumes

Der im Artenschutzgutachten betrachtete Untersuchungsraum für lärmempfindliche und auf optische Reize sensible Vogelarten wurde zu klein gewählt. Die Auswirkungen des Projektes (betriebsbedingt und baubedingt) wurden daher als Folgefehler nicht untersucht.

Neben den Einwirkungen ins Schutzgebiet werden für den Flussuferläufer auch im aktiven Hafen immer wieder Lebensräume entstehen. Zur Vermeidung von Anlockungen und Falleneffekten sind für die Art angepasste Maßnahmen im Hafen selbst und im Hafenumfeld zur Ablenkung notwendig. Somit ist es möglich bis wahrscheinlich, dass die genannten Arten auch innerhalb des SPA erheblich beeinträchtigt werden.

Bis zum Vorliegen einer gezielten Untersuchung zur Beeinträchtigung im angrenzenden SPA, liegt entsprechend dem § 34 BNatSchG keine Genehmigungsfähigkeit vor.

10.2.5 Libellen

Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) und Asiatische Keiljungfer (*Gomphus flavipes*)

Anh. IV der FFH-RL = streng geschützt

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Grüne Keiljungfer und Asiatische Keiljungfer kommen laut der Fachliteratur - „Libellenfauna Sachsens“ (Brockhaus & Fischer 2005; Hrsg.) in Riesa an der Elbe vor.

Die Grüne Keiljungfer ist an das Vorkommen von kiesigem Grobsand und bestimmten Uferpflanzen gebunden.

Die Asiatische Keiljungfer tritt in strömungsberuhigten Gewässerzonen mit Feinsedimenten auf. Sie kommt auch in Bühnenfeldern und Hafenbecken vor.

Als Entwicklungsformen sind die Larven der Arten jeweils auch streng geschützt.

Beide Arten kommen im Umgriff der Hafeneinfahrt und vermutlich auch in den Sedimenteinschwemmungen der Döllnitz ins Hafenbecken vor. Die teilweise wenig mobilen Larven werden stark beeinträchtigt, wenn plötzliche Sedimentumschichtungen oder Verschüttungen stattfinden. (Quelle: Suhling & Müller; Die Flussjungfern Europas. Kap. Gefährdungsursachen, S. 145 ff.)

Außerdem entstehen durch die Erhöhung des Schiffsverkehrs zusätzliche Großwellen, die während des Schlupfs der Imagines zum häufigeren Ertrinken der Tiere führen und damit den Lebensraum entwerten.

Fazit: Bisher wurden zum Vorkommen der genannten Arten keine Untersuchungen durchgeführt. Durch Wellenschlag und Sedimentveränderungen können erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen der genannten Arten auftreten. Das Vorhaben ist nach Planungsstand derzeit nicht genehmigungsreif. Es widerspricht den Anforderungen des § 44 BNatSchG.

10.3. Schutzgebiete

10.3.1. Natura 2000 - Beeinträchtigungen

Erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Grüne Keiljungfer“ Anh. II der FFH-RL des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“

Die im Kapitel Libellen genannten Mängel schlagen auch direkt auf die unvollständige FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (2015) FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ durch. In der Untersuchung wurden die Wirkfaktoren Wellenschlag und Sedimentabtransport mit Lebensraumverlust und Larventötung pauschal nicht untersucht.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind hier erhebliche Beeinträchtigungen des spezifischen Erhaltungsziels des FFH-Gebietes möglich bis wahrscheinlich.

So liegt nach § 34 BNatSchG ein Verstoß gegen Artikel 6 Abs. 3 u. 4 der FFH-RL vor. Die Genehmigungsfähigkeit des Projektes ist somit nicht gegeben. Weitere Untersuchungen mit Aktualisierung einer vollständigen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung müssen zwingend angefertigt werden.

Erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele Biber (*Castor fiber*) und Fischotter (*Lutra lutra*)

Beide genannte Arten sind Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ sowie „Döllnitz und Mutzschener Wasser“

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

nach Anh. II in Natura 2000 – Gebieten geschützt

Die Wirkfaktoren des aktuellen Projektes sind nach § 34 Abs. 1 BNatSchG bzw. Artikel 6 FFH-RL in Summation mit den Hafenausbauarbeiten zum Hochwasserschutz und den jüngsten Bühnenarbeiten an der Elbe zu betrachten. Vollständige Summationsbetrachtungen fanden zum FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ bisher nicht statt.

Hinweis: Nach der Rechtsprechung zum Fall Papenburg AG sind auch wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen – wie z. B. Bühnenbauten e.c. – durchaus einer FFH-VP zu unterziehen. Sie sind also auch in die Summation mit den Ausbauprojekten zu integrieren.

In der Schutzgebietsverordnung zum FFH-Gebiet „Döllnitz und Mutzschener Wasser“ wird die Kohärenzfunktion innerhalb des Gebietes besonders hervorgehoben.

Innerhalb des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000 sind weitere Hervorhebungen der Kohärenzfunktion zwischen den einzelnen Schutzgebieten grundsätzlich nicht mehr notwendig, da diese ja eben ganz grundsätzlich der landesweiten Vernetzung von Arten und Lebensräumen dienen sollen. Somit kann das Scheinargument – man habe im Managementplan die Kohärenzfunktion zwischen Elbe und Döllnitz nicht gesondert hervorgehoben – nicht zur Begründung der Unerheblichkeit von Störungen auf die Wanderbeziehungen herangezogen werden.

Bei Betrachtung der Lage von Döllnitz und Mutzschener Wasser drängt sich die natürlich gegebene funktionale Verbindung für Fischotter und Biber zwischen der Elbe und den Vereinigten Mulden geradezu auf.

Durch die bisher wenig stichhaltigen Betrachtungen zum Beeinträchtigungsgrad der lokalen Populationen in den FFH-Gebieten konnten erhebliche Beeinträchtigungen nicht stichhaltig ausgeräumt werden.

Nach dem Vorsorgeprinzip sind deshalb erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele Biber und Fischotter als gegeben anzunehmen. Ein Verstoß gegen § 34 BNatSchG ist weiterhin möglich.

Da die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde zur Erheblichkeitsbewertung in Bezug auf Fischotter und Biber nicht Bestandteile der Auslegungsunterlagen waren, behält sich der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. ein weitergehendes Vortragsrecht zum Erörterungstermin vor und beantragt nach SächsUIG die Zusendung der bisher nicht öffentlich ausgelegten Fachstellungnahmen zum Thema.

Weitere Hinweise zur Auswirkung des geplanten Projektes finden Sie in Kapitel 10.2.2. dieser Stellungnahme.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mit Stand vom 20.03.2018 sind unvollständig und der Untersuchungsraum ist zu klein gewählt. Die Schützgüter Menschen, Säugetiere, Vögel, Reptilien, Insekten sind unvollständig betrachtet. Die vorhandenen Quartiere im Schlosspark fehlen in der Betrachtung. Bei den klimatischen Vorbelastungen wurde das vorhandene Stahlwerk nicht betrachtet.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

XI. Fazit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur 1. Tektur-Planung sind die entscheidungserheblichen Unterlagen in Form der Stellungnahmen der beteiligten Behörden nicht ausgelegt worden. Damit wurden der Öffentlichkeit entscheidungserhebliche Unterlagen vorenthalten. Zudem ist die Bekanntmachung der Auslegung fehlerhaft, da diese ebenfalls keine Angaben über verfügbare Stellungnahmen der beteiligten Behörden enthielt.

Des Weiteren fehlten den ausgelegten Unterlagen sämtliche Planunterlagen, die im Rahmen der 1. Tektur nicht geändert wurden und Teil des ersten Beteiligungsverfahrens waren. Dies betrifft bspw. entscheidungserhebliche naturschutzfachliche Unterlagen in Form der Vorprüfung für die betroffenen NATURA-2000-Gebiete.

Aufgrund der unzureichenden und fehlerhaften Beteiligung ist das Beteiligungsverfahren erneut, unter Auslegung sämtlicher entscheidungserheblicher Unterlagen, vorzunehmen. Für die erneute Beteiligung ist zudem das Öffentlichkeitsbeteiligungsportal des Freistaats Sachsen zu verwenden. 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 100'000 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. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. duldet 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. Der zusätzliche Kostenaufwand von Retentionsraumausgleich fehlt in den Unterlagen und stellt den Standort in Riesa-Gröba in Frage. 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.

Eine Notwendigkeit für einen Nachtbetrieb ist nicht erkennbar. Die geplanten 16 LKW könnten ebenfalls am Tag mit abgefertigt werden. Einem Betrieb am Wochenende wird nicht zugestimmt. Die Phasen der Erholung damit in den Wohnanlagen nicht mehr sicher gestellt.

Die SBO stellte im Erörterungstermin die Anzahl der Einwender falsch dar. Dem Bürgerverein RIESA 2018 e.V. ist bekannt, dass die Einwendungen der Hafennordseite von insgesamt 70 Bürgern unterschrieben waren und die Einwendungen von Jan Niederleig insgesamt von 76 Bürgern unterschrieben wurden. Wie die SBO auf nur 12 Einwender kommt, ist aus Sicht des Bürgerverein RIESA 2018 e.V. eine verzerrte Darstellung und Unterschätzung der Gesamteinwendungen.

Jan Niederleig
Vorsitzender des
Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Toralf Schadewitz
Stellvertretender Vorsitzende des
Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

XII. Inhaltsverzeichnis

- I Ablehnung der Planrechtfertigung
 - 1.1. Planco-Gutachten falsch bewertet durch SBO
 - 1.2. Nutzungskonflikt durch Lärm
 - 1.3. Nichtberücksichtigung einer Pflegeeinrichtung
 - 1.4. Nichteinhaltung von gesetzlichen Abstandsflächen zur bestehenden Wohnbebauung

- II Allgemeine Rechtswidrigkeit der Hafenerweiterung

- III Erhalt des Lebensraumes Elbe – NEIN zur Elbvertiefung
 - 3.1. Kaum Gütertransporte auf der Elbe mit dem Schiff
 - 3.2. Umschläge per LKW werden in der Umsatzprognose unterschlagen
 - 3.3. Erhalt des Lebensraumes Elbe
 - 3.4. Eine Fahrrinntiefe an der Elbe von 1,40 Meter – ein realistisches Ziel?
 - 3.5. Transportaufkommen auf der Elbe – Stadtstrecke Magdeburg

- IV Standortnachteile - Volkswirtschaftliche Schäden
 - 4.1. Hafenbetrieb benötigt jährlichen Zufluss von Fördergeldern und Zuschüssen
 - 4.2. Notwendige Zusatzkosten durch Ausbaggern des Hafenbeckens aller 5 Jahre
 - 4.3. Zu geringe Betrachtung der Gefahrstoffe und des Brandschutzes
 - 4.4. Unzureichender Hochwasserschutz bzw. der Retentionsflächen
 - 4.5. Problematische innerstädtische Versiegelung der Flächen

- V Unakzeptable Zusatzbelastungen durch das neue KV-Terminal im Hafen Riesa

- VI Lärmproblematik

- VII Unzulässiger Straßenverkehrslärm

- VIII Unvollständigkeit im Verkehrsplanerischen Gutachten

- IX Ablehnung der Hafeneinfahrt sowie der Verkehrslenkung über die Uttmannstraße

- X Naturschutzrechtliche Belange und Einwendungen
 - 10.1. Wirkungen des Projektes gemäß Wasserrahmenrichtlinie und auf Makrozoobenthos
 - 10.2. Spezieller Artenschutz
 - 10.2.1. Reptilien
 - 10.2.2. Säugetiere
 - 10.2.3. Schmetterlinge
 - 10.2.4. Vögel
 - 10.2.5. Libellen
 - 10.3. Schutzgebiete
 - 10.3.1. Natura 2000 – Beeinträchtigungen

- XI Fazit

- XII Inhaltsverzeichnis