



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

Landesdirektion Sachsen
z. Hd. Frau Michaela Uhlmann

09105 Chemnitz

MENSCH
NATUR
WASSER
LUFT

per Fax: 0351 / 825-9301

31. Mai 2021

Planfeststellung für das Investitionsvorhaben „Neubau eines KV - Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) - 2. Tektur

Sehr geehrte Frau Uhlmann,

im RIESAER Amtsblatt wurde am 19. Februar 2021 auf Seite 7 und wiederholt am 16. April 2021 auf Seite 6 das Planfeststellungsverfahren öffentlich bekannt gemacht. Die Unterlagen lagen vom 1. März 2021 bis zum 17. Mai 2021 zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Während der Auslegung kam es zu Änderungen der ausgelegten Unterlagen. Nachweislich wurden am 1.3.2021 nur 73 Datensätze ausgelegt, am 4.3.2021 wurden 102 Datensätze ausgelegt und am 16.4.2021 waren es 113 Datensätze. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. beteiligt sich wiederholt 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 22.06.2020 begründet der Antragsteller, die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), auf Seite 17 im Punkt 3 den Vergleich der Planungsvarianten „eine geforderte Umschlagkapazität von mindestens 100000 TEU/Jahr“ (Twenty Equivalent Unit). Dies bedeutet auf keinen Fall weniger als 100000 TEU/Jahr und besagt keine Obergrenze! Schon allein die maximalen Prognosen von 300 LKWs tagsüber plus 16 LKWs in den Nachtstunden ergeben eine jährliche Kapazität an 365 Tagen von 115340 LKWs im Jahr. Jeder LKW könnte 1 TEU oder auch 2 TEU pro Lieferung transportieren. Die beantragten maximalen Mengen an Containern liegen somit über den Prognosen und müssen reduziert und neu bewertet werden.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bemängelt, dass die vorgebrachten Gutachten wie die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und das Schalltechnische Gutachten keine Relevanz für das im Erläuterungsbericht beschriebene Vorhaben aufzeigen. Die vorgebrachten Gutachten beziehen sich auf ein geplantes KV-Terminal mit einer Kapazität bis zu 100000 TEU pro Jahr. Im Erläuterungsbericht wird ein Vorhaben behandelt und beschrieben von mindestens 100000 TEU pro Jahr. Dies stellt ein unüberbrückbares Hindernis dar, da nur Auswirkungen berücksichtigt werden, die unter der 100000er Grenze liegen. Um das Vorhaben realistisch betrachten zu können, müssten auch die geforderten höheren Umschlagzahlen untersucht werden. Da keine Obergrenze angegeben ist, fordert der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. diese zu beziffern, um den Gutachten eine Chance zu geben, das Vorhaben richtig betrachten zu können.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. **beantragt eine Begrenzung auf maximal 100000 TEU/Jahr**, wie in der UVS Seite 11 beantragt.

Die SBO bevorzugt im Variantenvergleich Tabelle 3 des Erläuterungsberichtes die Variante 3. Der bisherige Hafenbetrieb für Schüttgüter auf der Nordseite bleibt bestehen. Der jetzige Containerbetrieb war bisher nicht geregelt durch eine Genehmigung. Die Konfliktstrecken der Variante 1 bleiben weiterhin bestehen und müssten bei der Beurteilung der Variante 3 hinzugerechnet werden! Diese Betrachtung wird außen vorgelassen. Eine betrachtete Verkehrsführung der SBO für die Variante 1 mit zusätzlicher Verkehrslenkung von der jetzigen Hafeneinfahrt/Hafenausfahrt über die Bundesstraße B182 mit Umlenkung über die Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße/Schönbergstraße und danach wieder auf die B182 kurz vor der Eisenbahnüberführung über die Elbe ist absolut realitätsfern. **Wie wölten die Planer den kürzeren Fahrweg über die Lauchhammer Straße (eine Bundesstraße) in der Praxis ausschließen?**

Der Beurteilung der SBO nach dem Kriterium Ortbeeinträchtigung durch Lärmschutzwände ist abzulehnen, dass Variante 3 besser wäre. Die Lärmschutzwand für Variante 1 ist vorhanden und bleibt bestehen. Es ist nur im Variantenvergleich zu betrachten, welche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Gleiches gilt für die Betrachtung Hochwasserschutz. Hier müssten die Planer bei **allen 3 Varianten** zum **Ergebnis >ungünstig<** kommen, die betroffene Kaimauer auf der Südseite ist länger zu schützen, als auf der Nordseite. Aus diesem Grund wird den Aussagen der SBO widersprochen und die gesamte Planung durch den Bürgerverein RIESA 2018 e.V. abgelehnt.

1.1. Planungsfehler - Fehlende Angabe der Bauhöhe des geplanten Bauwerkes

Im gesamten Planfeststellungsverfahren ist **keine räumliche Zuordnung des Bauwerkes der Kranbahn** dargestellt und stellt somit einen **groben Fehler der Planungsunterlagen** dar. Für eine ab-

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

schließende Beurteilung zur Einordnung der Maßnahme in das vorhandene Umfeld fordert der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die Einreichung von kompletten Ansichten, Schnitten und einer Fotomontage der geplanten Anlagen mit der Umgebung. Als einziger Anhaltspunkt wurde im Ordner3 Reg. 1_UVS 7_Karte 6 Konflikte gefunden. Vermutlich wird die Höhe und das Ausmaß der geplanten Hafenanlage (die Kranbahn) höher als das Schloss. Sie wird unsererseits eine Höhe von ca. 27m Höhe geschätzt. Damit sind die eingereichten Planungsunterlagen zur Beurteilung des Vorhabens unzureichend und abzulehnen.

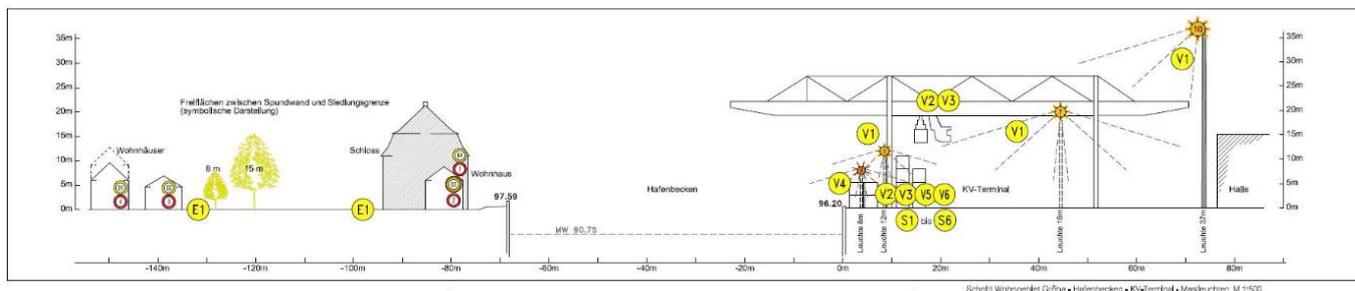


Bild 1: Karte 6 aus Ordner3 Reg. 1_UVS 7

1.2. Planco-Gutachten falsch bewertet durch SBO

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. sieht, dass die SBO auf Seite 37 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 ist einer der zwei Häfen an der Elbe und gehört **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“.

1.3. Anzweiflung der Erforderlichkeit der vorhabenbedingten Umschlagssteigerung

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. legt mit diesem Auszug aus dem Planco Gutachten [Januar 2013] der Vollständigkeit die vorliegende Bewertung offen zur Einsicht. Es liegen mittlerweile 8 Jahre dazwischen und die damalige kritische Bewertung hat sich aus heutiger Sicht weiter verschlechtert und ist nicht mehr aufrethaltbar.

Planco-Gutachten - Auszug aus Seite 16: **Tabelle 3:**

„Ergebnisse der zweiten Bewertungsstufe mit erklärter Klasse Riesa

Kategorie	C	Standorte mit eingeschränkter Eignung
Flächenverfügbarkeit	4	mittlere Klasse II mit 104000m ²
Verkehrliche Bedeutung	1	mit 94880 TEU in 2025 direktes Einzugsgebiet 10km um Terminal - niedrigste Einstufung
Erreichbarkeit	2	niedrigste Klasse III und als „mittlere Engpässe“ differenziert
Leistungsfähigkeit Umschlag	3	Klasse I Abwicklung des für 2025 bestehenden Aufkommens mit bestehenden Anlagen?
Standortpolitische Bedeutung	3	Klasse I einziger relevanter Hafen im Umkreis von 100km?
Gesamtpunktzahl	13	erreichte Gesamtpunktzahl von maximal 24 Punkten“

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bewertet das Planco-Gutachten für den Standort Riesa als nicht mehr gegeben. Weder bei der standortpolitischen Bedeutung noch bei der Leistungsfähigkeit des Umschlags kann man aus heutiger Sicht die Kategorie I zuordnen. Riesa ist nicht mehr der einzige Hafenstandort in einem Umkreis von 100km. Es gibt heute ausgebaute weitere Häfen in Mühlberg (Fertigstellung im Jahr 2011 für 2,4 Mio Euro), Torgau (Fertigstellung im Jahr 2018 für 18,6 Mio. Euro) und den schon vorhandenen Hafen in Dresden.

Planco-Gutachten - Auszug aus Seite 98: (Bild 2)

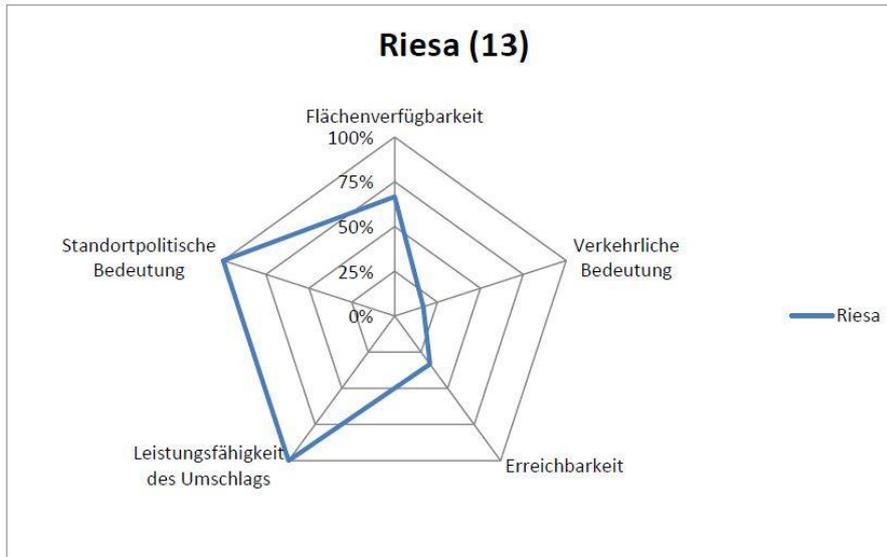
Tabelle 29: Bewertungskriterien der zweiten Bewertungsstufe

KRITERIUM	OPERATIONALISIERUNG	KLASSE I	KLASSE II	KLASSE III
WESENTLICHE KRITERIEN				
Flächenverfügbarkeit	Freie und umstrukturierbare Flächen	erhebliche Flächenkapazitäten (mind. 150.000 m ²)	mittlere Flächenkapazitäten (mind. 100.000 m ²)	ausreichende Flächenkapazitäten (mind. 50.000 m ²)
Verkehrliche Bedeutung	Um Wettbewerbsbeziehungen bereinigtes Aufkommen (Maximalprognose unter Berücksichtigung konkurrierender Standorte) 2025 in TEU	Klasse 1 Klasse 2 Klasse 3 Klasse 4 Klasse 5 Klasse 6	bis 100.000 100.000-250.000 250.000-500.000 500.000-750.000 750.000-1.500.000 über 1.500.000	
Erreichbarkeit	Qualität der wasser-, schienen- und landseitigen Erreichbarkeit	Keine Einschränkungen durch Verkehrsbelastung Zufahrt nicht durch Wohngebiete und keine sonstigen gravierenden Einschränkungen (Video) Ganzzugabwicklung und günstiger Übergabebahnhof UND Dreilagig/GMS	Geringe Einschränkungen durch Verkehrsbelastung Leichte Einschränkungen in der Zufahrt (Video) Ganzzugabwicklung und günstiger Übergabebahnhof ODER Dreilagig/GMS	Alle anderen Standorte
ZUSÄTZLICHE KRITERIEN				
Leistungsfähigkeit des Umschlags	Bestehende Umschlagkapazitäten und Qualität der Hafenin- und -suprastruktur	Abwicklung des für 2025 zu erwartenden Aufkommens mit bestehenden Anlagen	Abwicklung des in fünf Jahren zu erwartenden Aufkommens mit bestehenden Anlagen	alle anderen Standorte
Standortpolitische Bedeutung	Regionalpolitische und städtebauliche Aspekte	Einzig relevanter Hafen im Umkreis von 100 km oder keine relevanten Nutzungskonflikte	Zwar Nutzungskonflikte, aber es zeichnen sich akzeptable Lösungen ab	Konflikte führen voraussichtlich zu einer Beeinträchtigung des Hafens

Planco-Gutachten - Auszug aus Seite 131-132: (Bild 3)

„Riesa

Abbildung 43: Zweite Bewertungsstufe des Standortes Riesa



Der Standort **Riesa** erzielt bei der Bewertung der Eignung als Hubstandort 13 Punkte.

Bei den Kriterien standortpolitische Bedeutung und Leistungsfähigkeit des Umschlags erreicht Riesa mit jeweils drei Punkten die maximal zu erreichende Punktzahl. Die hohe standortpolitische Bedeutung leitet sich schon alleine daraus ab, dass Riesa der einzige bedeutende Hafenstandort in einem Umkreis von 100 km ist. **Zudem bestehen in Riesa keinerlei Nutzungskonflikte, die zu der Gefahr der Einschränkung des Hafensbetriebs führen könnten.**

Der Hafen wird das für 2025 zu erwartende Aufkommen mit der bestehenden Kapazität und Suprastruktur bewältigen können. Daher wurden für die Leistungsfähigkeit des Umschlags drei Wertungspunkte vergeben.

Eine mittlere Bewertung wurde beim Aspekt Flächenverfügbarkeit vergeben. Hier wurden vier Punkte erzielt. Flächenreserven sind auf dem Gelände des alten Hafens in einem Umfang von gut 82.000 m² vorhanden. Davon entfallen ca. 60.000 m² auf die Fläche, die für das neue KV-Terminal eingeplant sind. Weitere etwa 20.000 m², die direkt an das geplante Terminal angrenzen, können von der Stadt als Erweiterungsfläche zur Verfügung gestellt werden.

Schwächere Bewertungen ergaben sich bei den Determinanten verkehrliche Bedeutung (ein Punkt) und Erreichbarkeit (zwei Punkte). Die verkehrliche Bedeutung wird durch den erwarteten Containerumschlag in 2025 in Höhe von lediglich knapp 95.000 TEU illustriert.

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.** Schienenseitig sind keine Probleme erkennbar. Allerdings sind die genannten Engpässe wasserseitig nur bedingt für den in Riesa dominierenden Containerverkehr relevant. Die straßenseitigen Engpässe sollen durch geplante Investitionsmaßnahmen gemindert werden.“

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Es ist im bisherigen Planfeststellungsverfahren klar geworden, dass es massive und erhebliche Nutzungskonflikte in Riesa gibt, siehe Raumwiderstandskarte Bild 17 Seite 22 dieser Einwendung. Das geplante Vorhaben gehört nicht mitten in ein Wohngebiet, sondern muss in einem Industriegebiet errichtet werden, wo sicher ein Mindestabstand von 500m zur nächsten Wohnbebauung eingehalten werden kann. Die Einschätzung „keine Nutzungskonflikte in Riesa“ wurde falsch ermittelt und kann als nicht gegeben angesehen werden. In Riesa besteht die Gefahr, dass der Hafenbetrieb zukünftig nur mit Einschränkungen betrieben werden kann. Die Flächenverfügbarkeit ist im PLANCO Gutachten falsch ermittelt, es bestehen keine Flächenreserven, der Standort Riesa hier müsste eine Kategorie schlechter eingestuft werden. Laut FNP Begründung Seite 84 stehen nur 5,8 ha Fläche (58000m²) für den neuen Hafen zur Verfügung!

Planco- Gutachten – Auszug Seite 136: „Die **Erreichbarkeit der Standorte Riesa, Stuttgart und Braunschweig weist v.a. wegen der wasserseitigen Befahrbarkeit Defizite auf.**“

Folgende Abbildung illustriert die Verteilung der klassifizierten Standorte:

Abbildung 24: Potenzielle Hub-Standorte (Ergebnis der zweiten Bewertungsstufe)



Selbst die wasserseitige Befahrbarkeit weist erhebliche Defizite im Planco-Gutachten auf. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass eine Schifffahrt auf der Elbe nicht mehr planbar ist und sich die Politik selbst gegen Staustufen und dem grundhaften Ausbau der Elbe ausgesprochen hat. Im Hafen Torgau kamen laut ndr umschau Fernsehbericht vom 05.01.2021 nur insgesamt zwei Schiffe in zwei Jahren an. In Mühlberg keine Schiffe. Riesa selbst **liegt an keiner prioritären TEN-Achse (Trans-European Networks, kurz TEN) der Wasserstraße oder Schiene**, siehe Abbildung 24 des Planco-Gutachtens. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. beantragt die nochmalige Überprüfung des Planco Gutachtens und deren Gültigkeit sowie eine Studie zur Wirtschaftlichkeitsrechnung. (Bild 4)

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

1.4. Prognose der Umschlagsmengen stimmt in keiner Weise mehr!

Ergänzend stimmen alle Prognosen der Umschlagsmengen für das geplante KV-Terminal Riesa in den Planungsunterlagen nicht mehr der aktuell vorliegenden Gegebenheiten der Corona-Krise überein. Der Containerumschlag aller Seehäfen in Deutschland ging auf 14 Mio. TEU im Jahr 2020 um 6,9% gegenüber dem Vorjahr von 15,1 Mio. TEU zurück. Die angenommene Prognose des Erläuterungsberichtes von 20 Mio. TEU im Jahr 2025 auf Seite 16 und das stätige Wachsen der Umschlagsmengen wird bei weitem nicht erreicht und rechtfertigt somit den Ausbau des Hafens Riesa nicht mehr.

Bezugsquelle dieser Information ist die [www.destatis.de](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21_127_463.html) Pressemitteilung Nr. 127 vom 16.03.2021 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21_127_463.html

Das diese Containerumschlagszahlen der deutschen Seehäfen in Anhängigkeit zu den Umschlagszahlen im Hafen Riesa stehen, ist im letzten Jahr eindeutig erkennbar. Im Jahr 2020 ging der Containerumschlag im Riesaer Hafen um erhebliche **17,84%** zurück!

Tabelle 1

Hafen Riesa	LKW	Bahn	Schiff	Gesamt	Reduzierung in Prozent
Containerumschlag 2019 in TEU	8654	33246	2443	44343	
Containerumschlag 2020 in TEU	7270	27773	1387	36430	-17,84%
Güterumschlag 2019 in t	718439	473334	44929	1236702	
Güterumschlag 2020 in t	590846	390102	54285	1035233	-16,29%

Quellen: Kleine Anfragen 7/1817 und 7/5351 des Sächsischen Landtages

1.5. Falsche Auswahl der Planungsvarianten

Die ergänzte Äußerung der SBO ist völlig unzureichend und entspricht keinem Variantenvergleich in einem Planfeststellungsverfahren. Hier die unzureichende Betrachtung: „Andere in den Beteiligungsverfahren von Dritten vorgeschlagenen Alternativstandorte sind nicht weiterverfolgt worden, da diese die Einbeziehung des Transportträgers Binnenschiff und damit die verfolgte Trimodalität des Vorhabens nicht gewährleisten können.“

Es wurde einfach keine weitere Variante der Einwender betrachtet. Schon allein in Tabelle 3 Seite 20 des Erläuterungsberichtes wird klar, dass Variante 3 (gewünschter Planungsort) wesentlich näher an vorhandene Wohnbebauung angrenzt als Variante 1. Die Entfernung zur Exposition Wohnen ist in Variante 3 nicht richtig dargestellt. Laut Umweltverträglichkeitsstudie Seite 84 liegt die nächste Wohnbebauung Lauchhammer Str. 25 mit nur 35m Abstand zum Umschlagbereich. Es stellt sich die Frage, wieso die leidtragenden Anwohner der Südseiten-Variante 3 stärker benachteiligt werden sollen, als in Variante 1, obwohl da eine Lärmschutzwand vorhanden ist?

Hinzu kommt, dass die Fläche der Variante 1 zur nördlichen Wohnbebauung mit einer 3m hohen Lärmschutzwand geschützt ist. Dies ist in der favorisierten Variante 3 nicht möglich, die nördliche Wohnbebauung ist durch keine Lärmschutzmaßnahmen schützbar. Die Darstellung des Nachteils ist völlig außeracht gelassen wurden. Der Erläuterungsbericht kommt auf Seite 19 zu der Erkenntnis: „Der Variante 3 gegenüber liegt ein seit dem Abschluss der Arbeiten an der neuen Kaimauer im Frühjahr 2013 relativ störungsarmes Beziehungsfeld zwischen Altem Hafen und den Wohnstandorten Kirchstraße, **das bei Realisierung des Vorhabens erheblich störend verändert**

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

wird.“ Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. muss an dieser Stelle die Vorgehensweise des Antragstellers des Planfeststellungsverfahrens rügen! Das war vor den Arbeiten an der neuen Kaimauer erkennbar! Die Kirchstraße gibt es schon länger als 2013. Die Sanierung der Kaimauer hätte in das Planfeststellungsverfahren mit hineingehört. Vor der Sanierung wäre es möglich gewesen, diese erhebliche Störung des Wohnens an der Kirchstraße zu erkennen. Hier wird aus unserer Sicht deutlich, dass die Variantenbetrachtung nur noch prophylaktisch zur Erlangung der Planfeststellung durchgeführt wurde, um der von vorn herein feststehenden Variante 3 den Vorzug geben zu können.

Aufzählung weiterer notwendiger Baumaßnahmen für das Bauvorhaben begründete die SBO in der Kleinen Anfrage 6/4999 Frage 4 im Sächsischen Landtag wie folgt:

„Nach Auskunft der SBO GmbH werden die genannten Investitionen aus folgenden Gründen für den Betrieb des geplanten Containerterminals benötigt:

- Der Ersatzneubau der Kaimauer wird für den wasserseitigen Umschlag benötigt.
- Die Containerservicehalle (einschließlich der Fernwärmeversorgung) stellt durch die unmittelbare Nähe zum Containerterminal sehr kurze Wege her. Damit besteht künftig die Möglichkeit, die Umfahrung der Container zwischen der Containerservicehalle und dem Terminal mit Elektromobilen zu bewerkstelligen.
- Die Containerstellflächen dienen Containerabstellungen und Depots.
- Das Containerabwicklungsgebäude wird für die Fahrerabwicklung, zukünftige Terminaldispositionen wie Bahnabwicklung und Betriebsleitsystem, Bahnoperatore und Agenturen benötigt.“

Tabelle 2

Maßnahme	Gesamtkosten	Fördermittel	Realisierungszeitraum
Ersatzneubau einer Kaimauer im Hafen Riesa "Alter Hafen"	4.544.636 €	2.263.051 €	08/2011 - 04/2013
Containerstellfläche	783.746 €	362.294 €	04/2015 - 06/2015
Containerservicehalle mit Fernwärmeversorgung	2.714.658 €	980.776 €	01/2015 - 07/2015
Containerabwicklungsgebäude	718.057 €	277.932 €	10/2014 - 05/2015

Gesamtsummen: 8.761.097 € 3.884.053 €

Quelle: Kleine Anfrage 6/4999 Frage 4

Die Kostenübersicht zeigt alle Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens auf, bevor je eine Genehmigung erteilt wurde. Diese Baumaßnahmen gehören in das Planfeststellungsverfahren mit hinein und können nicht einfach vorab schon mal errichtet werden! Zusätzlich fehlen die kompletten Kosten der Retentionsraumausgleichsmaßnahmen, die im Order 4 unter Register 1 ausführlich beschrieben werden. Diese Kosten müssen dem gesamten Planfeststellungsverfahren hinzugerechnet werden. Woher die SBO die zusätzlichen Kosten aufbringt, steht nicht in den Unterlagen und ist nachzureichen.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Das heutige und die zukünftigen Schiffsaufkommen sind mit den vorhandenen Anlagen im Hafen Riesa ausreichend durchführbar. Das Planfeststellungsverfahren ist ein Verfahren nach Eisenbahnrecht, welches an jedem anderen Ort ohne Einbeziehung des Transportträgers Binnenschiff in einem Industriegebiet errichtet werden kann, da hauptsächlich ein Umschlag von Containern mit LKW und Bahn geplant sind. Wichtig ist der Bahnanschluss und wenn möglich der kürzeste Weg zu einer Bundesstraße. Da bieten sich nach wie vor Flächen im geplanten RIO Industriegebiet sowie auch brachliegende Flächen im ehemaligen Militärgelände in Zeithain an.

– Außeracht gelassen wurden **Betrachtungen zur neuen Seidenstraße**, die heute schon genutzt wird und zukünftig den kompletten Containerverkehr aus bzw. nach China stark beeinflusst. **„Züge aus China sind doppelt so schnell wie Schiffe und transportieren Waren für ein Fünftel der Kosten per Flugzeug.“** So zumindest berichtete das Handelsblatt am 03.05.2019 www.handelsblatt.com. *„Deutschland ist vor allem durch die Eisenbahnverbindung über Osteuropa, Russland und Kasachstan nach China ein wichtiges Glied in diesem Projekt. Züge verkehren regelmäßig zwischen Chongqing und Duisburg, Zhengzhou und Hamburg, Wuhan und Duisburg/ Hamburg, Changsha und Duisburg, Chengdu und Nürnberg sowie Shenyang und Leipzig. Von dieser Schienenstrecke profitieren zudem die Städte und Regionen an den Ausgangs- bzw. Endpunkten: Die Stadt Duisburg plant die Ansiedlung von 300 chinesischen Unternehmen; und ebenso ist an neue Logistikzentren in Nürnberg, Hof, Bayreuth, Regensburg, Straubing gedacht wie in Dresden und Chemnitz. Die Ausstrahleffekte auf die Regionen sind mithin beträchtlich.“*

Die SBO muss dringend eine **Betrachtung der neuen Seidenstraße** in den Planungsunterlagen **berücksichtigen**, damit der Freistaat Sachsen den Anschluss der neuen Wege nicht verpasst. Riesa bietet sich durch seine vorhandenen Eisenbahnverbindungen nach Leipzig, Dresden und Chemnitz regelrecht an, diese Verteilerfunktion zu den Großzentren zu übernehmen. Dafür reichen die geplanten Flächen im Alten Hafen bei weitem nicht aus **und deshalb auch hier die Erkenntnis, größere Alternativflächen als zusätzliche Variantenbetrachtung einzubeziehen.**

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. kommt bei der Betrachtung zu der Erkenntnis, die Flächen im geplanten Gebiet der SBO sind nicht geeignet und eindeutig begrenzt, stellen einen Lärmkonflikt zu der vorhandenen Wohnbebauung dar und sind jederzeit durch Hochwasser gefährdet, was an anderen Standorten alles ausschließbar wäre.

Nach jedem Hochwasser mussten für Millionen Euro die Hochwasserschäden wieder repariert werden. Summiert man die Gelder aus den veröffentlichten Bilanzen von 2013 bis 2019, so erhielt die SBO Hochwassergelder von ca. 16,6 Mio Euro.

1.6. Nutzungskonflikt durch Lärm

Sehr ausführlich beschäftigt sich das PLANCO-Gutachten mit den Nutzungskonflikten der Häfen und des Umfeldes bezüglich des Umgebungslärmes auf Seite 98: *„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*

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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. 76,8% aus (Fünfjahresdurchschnitt 2016-2020 Güterumschlag Hafen Riesa in Tonnen pro Jahr = 1'152'639 t pro Jahr). Durch den geplanten Containeranstieg um ca. 55000 TEU werden die 1,5 Mio. t pro Jahr sicher überschritten.

Tabelle 3 Güterumschlag Hafen Riesa 2016 - 2020 in Tonnen/Jahr

Jahr	Schiff	Bahn	LKW	Gesamt	Anteil Schiff in %	Anteil Bahn in %	Anteil LKW in %
2016	68333	422401	596175	1086909	6,29%	38,86%	54,85%
2017	57790	471150	659659	1188599	4,86%	39,64%	55,50%
2018	52253	444782	718719	1215754	4,30%	36,58%	59,12%
2019	44929	473334	718439	1236702	3,63%	38,27%	58,09%
2020	54285	390102	590846	1035233	5,24%	37,68%	57,07%

5-Jahresdurchschnitt 1152639

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

Quellen der Jahre 2018-2020: Kleine Anfragen 6/16349, 7/1817 und 7/5351 des Sächsischen Landtages

Es wird bemängelt, dass der Planungsantrag den Lärmaktionsplan 2018 Stufe 3 der Stadt Riesa nicht berücksichtigt. Diese Betrachtung ist zu aktualisieren und die tatsächliche gesundheitliche Beeinträchtigung durch Lärm ist zu ergänzen.

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

Warum das Schallschutzgutachten PEUTZ vom 22.06.2020 auf eine Vorbelastung des Beurteilungspegels Verkehrslärm im Bereich Lauchhammer Str. 13 auf nur 59-62 dB(A) nachts kommt und bei einer Zusatzbelastung des geplanten Hafens trotz geplanter 16 zusätzlicher LKW-

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Fahren eine Verringerung der Gesamtbelastung einhergeht, wird angezweifelt und eine Nachreichung der Begründung hiermit eingefordert.

Die Angaben zur Orientierung von Lärmpegeln bzw. Immissionsrichtwerten u. a. der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ (Teil 1), der TA Lärm (gilt für Anlagen, die den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen) und der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung, bei Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen heranzuziehen) beachtet werden. Diese liegen zusammengefasst (ausgenommen Industriegebiete) je nach Nutzungsart zwischen ca. 45 - 69 dB (A) tags und ca. 35 - 59 dB (A) nachts und damit in einem aus der Sicht des Gesundheitsschutzes noch sinnvollen Bereich.

Nachfolgend möchten wir klarstellen, dass gerade für eine primäre Prävention von subklinischen gesundheitsschädlichen Wirkungen die Einhaltung bestimmter Schallpegel empfohlen wird. Dazu ist anzumerken, dass Lärm, definiert als störender Schall, neben auditiven (z. B. Hörverlust) auch nichtauditive Effekte hat, die physische, psychische, soziale und ökonomische Auswirkungen haben können (siehe Bayerisches LfU, „Lärm - Hören, messen und bewerten“, Stand 02/2017).

Wie schwerwiegend die Wirkung des Lärms sein kann, ist im Wesentlichen abhängig vom vorherrschenden Schalldruckpegel (frequenzgewichtet als dB (A) angegeben). Nach Empfehlungen des Bayerischen LfU sind medizinisch relevante Schallpegel (insb. als *Dauerpegel*) dabei die Folgenden:

30 - 40 dB (A): Auswirkungen auf den Schlaf (Bewegungen, Aufwachen, Unruhe); sensible Menschen reagieren mit Lern- und Konzentrationsstörungen

40 - 50 dB (A): Änderung der Schlafstadien, **Schlafstörungen/Schlaflosigkeit**; erste Kommunikationsstörungen sowie durch gestörten Schlaf treten Leistungsabfall und Produktivitätsverlust auf

50 - 60 dB (A): Belästigung, eingeschränktes Wohlbefinden bis hin zu psychischen Belastungen und steigende gesundheitsgefährdende Effekte (Schlafstörungen, kardiovaskuläre Erscheinungen)

60 - 80 dB(A): gesundheitlich beeinträchtigend - kardiovaskuläre Erkrankungen, Bluthochdruck u.a. nichtauditive Effekte

> 80 dB(A): Minderung des Hörvermögens bis zum Hörverlust

Abgeleitet sind die Werte u.a. von Empfehlungen der World Health Organisation, die Schalldrucklevel definierte, welche bestimmte Gesundheitseffekte hervorrufen (WHO Europe „Guidelines for Community Noise“ [Stand 1999] und „Night Noise Guidelines for Europe“ [Stand 2009]).

Besonders wichtig erachten wir die Erholung/Regeneration während der Nachtruhe. Um nachteilige Wirkungen auf die Gesundheit insb. während nächtlicher Ruhephasen zu vermeiden, empfiehlt die WHO in ihrer „Night Noise Guideline for Europe“, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40 dB (A) nicht überschreitet. Bei einem nächtlichen Lärmpegel von über 45 dB (A) ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich (Abschnitt 1.1 des Beiblattes 1 zur DIN 18005 Schallschutz im Städtebau).

Die Lärmwirkungsforschung sieht heute Dauerbelastungen oberhalb von 60 dB (A) als gesundheitlich beeinträchtigend an.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Das geplante Vorhaben des Neubaus eines KV-Terminals im Hafen Riesa verstößt somit gegen die Richtlinie 96/61/EG in Bezug auf die zusätzliche Lärmemissionen, 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.

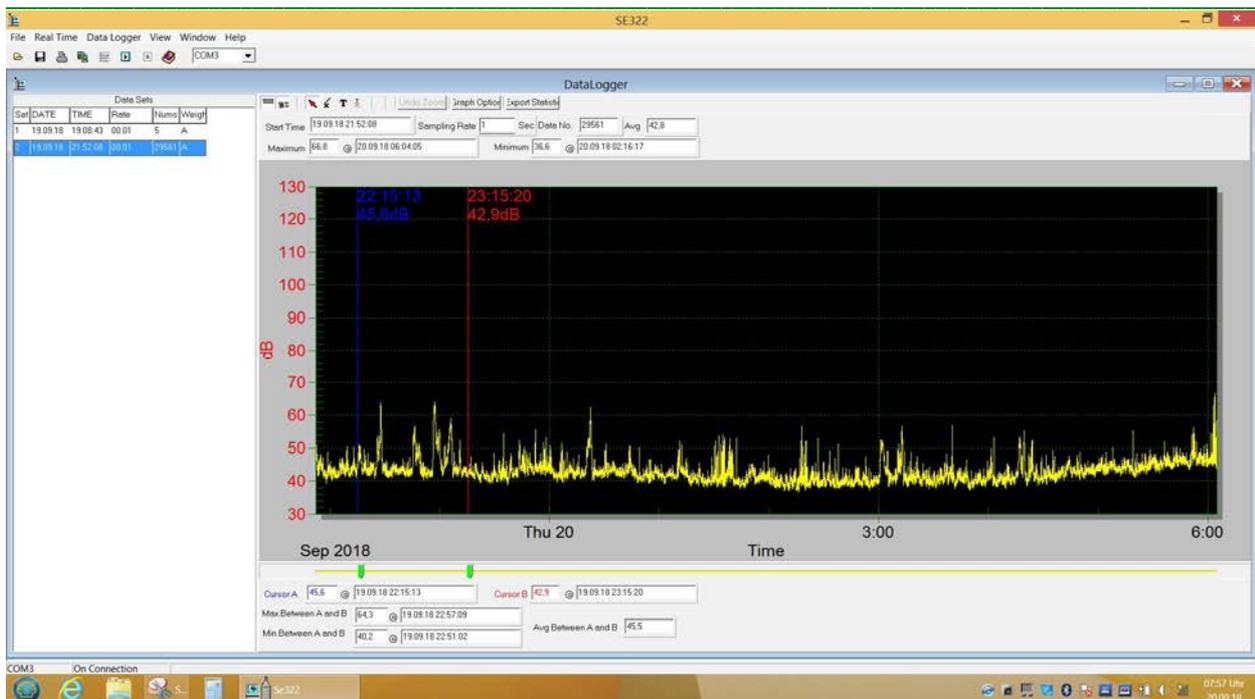
Der **bisher genehmigte Nachtlärmgrenzwert von 42 dB(A)** im Bereich Mühlweg soll auf 45 dB(A) im Bereich Kirchstraße erhöht werden, was eine Verdopplung der Lärmbelastung bedeutet. Diese erhebliche Erhöhung wird nicht hingenommen und es erklärt sich nicht, warum die Erhöhung im Bereich Mühlweg nicht akzeptabel ist, aber in der Kirchstraße wohl? Der Dauerlärmpegel steigt an allen Immissionsorten um ein Vielfaches, siehe Tabelle 4:

Immissionsort (IO)	Gebietseinstufung	Schallimmissions-Beurteilungspegel Lr							
		der Vorbelastungen dB(A)							
		Vorbelastung gesamt*		neues KV-Terminal		Gesamtbelastung mit KV-Terminal		Erhöhung um, durch Hafen Riesa	
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
IO 01 Kirchstr. 46, Pflegeeinrichtg.	MI	48,8	36,0	50,4	40,3	52,7	41,7	3,9	5,7
IO 02 Dammweg 8	MI	51,4	35,8	54,1	44,2	56,0	44,8	4,6	9,0
IO 03 Gartenweg 6	MI	47,3	36,5	54,0	44,1	54,8	44,8	7,5	8,3
IO 04 Kirchstr. 8b,c Hinterhaus	MI	48,0	37,7	56,1	42,4	56,7	43,7	8,7	6,0
IO 04 Kirchstr. 4	MI	50,6	38,3	52,4	40,3	54,6	42,4	4,0	4,1
IO 05 Hafenstr. 1	MI	49,0	30,8	57,1	44,4	57,7	44,6	8,7	13,8
IO 06 Lauchhammerstr. 25	MI	45,7	29,8	55,0	42,9	55,5	43,1	9,8	13,3
IO 07 Lauchhammerstr. 32	MI	50,4	29,9	52,7	42,1	54,7	42,4	4,3	12,5
IO 08 Kastanienstr. 7	MI	51,3	31,0	49,1	40,7	53,4	41,1	2,1	10,1
IO 09 Lauchhammerstr. 17	WA	48,7	33,2	50,1	36,3	52,5	38,0	3,8	4,8
IO 10 Kastanienstr., Fo.-Zentrum	GE	47,6	30,6	53,1	43,3	54,2	43,5	6,6	12,9
IO 11 Kastanienstr., Feuerwehr	GE	55,3	30,2	52,5	43,3	57,1	43,5	1,8	13,3
IO 12 Paul-Greifzu-Str. 3	MI	53,1	35,1	54,9	39,7	57,1	41,0	4,0	5,9
IO 12b Paul-Greifzu-Str. 1b	MI	49,6	32,7	53,9	43,7	55,3	44,0	5,7	11,3
IO 13a Paul-Greifzu-Str. 9 (Ost)	MI	50,7	38,8	58,9	31,2	59,5	39,5	8,8	0,7
IO 13 Paul-Greifzu-Str. 9	MI	51,9	36,2	58,9	31,5	59,7	37,5	7,8	1,3
IO 14 Paul-Greifzu-Str. 8	GE	55,5	36,2	59,7	41,1	61,1	42,3	5,6	6,1
IO 15 Mühlweg 29	MI	60,2	45,9	42,4	29,8	60,3	46,0	0,1	0,1
IO 16 Alleestr. 12	WA	51,3	38,1	48,3	31,9	53,0	39,0	1,7	0,9
IO 17 Mühlweg 6	MI	52,6	39,0	47,7	35,7	53,8	40,7	1,2	1,7

Peutz Consult 22.06.2020 Tabelle 5.1 + letzten zwei Spalten durch Einwender errechnet

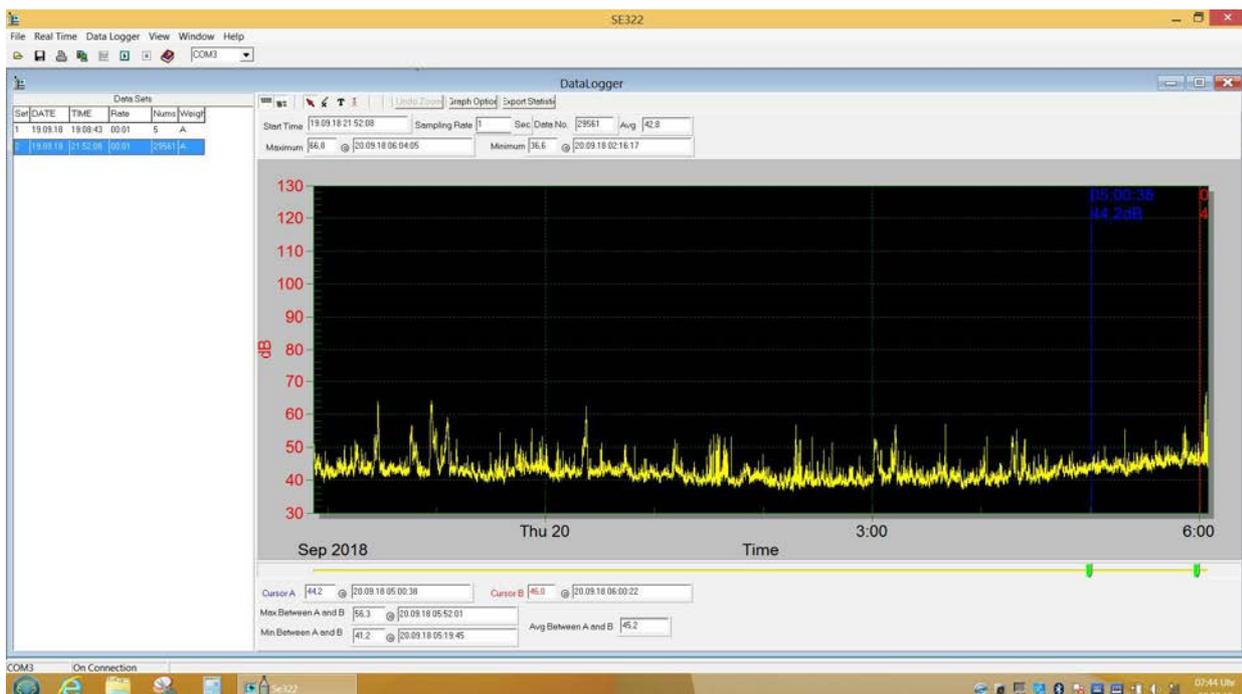
Nachts werden direkt an den Wohnhäusern, die ausschließlich der Nutzung „Wohnen“ dienen, im Planungsgebiet am **IO 06 bis IO 09** in der Lauchhammer Straße Erhöhungen durch den geplanten Nachtbetrieb **von 4,8 dB(A) bis 13,3 dB(A)** verursacht. Gleiches gilt für die Wohnstandorte **IO 02 bis IO 04** im Bereich Kirchstraße in der Nacht, wo eine Erhöhung **von 4,1 dB(A) bis 9,0 dB(A)** erreicht wird.

Die Vorbelastung ist falsch ermittelt wurden. Als Beispiel wurde in der 1. Tektur für die viel zu niedrigen Vorbelastungen am IO 01 eine beispielhafte Schallschutzmessung in der Nacht vom 19.09.2018 zum 20.09.2018 durchgeführt und in der Einwendung vorgelegt. 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

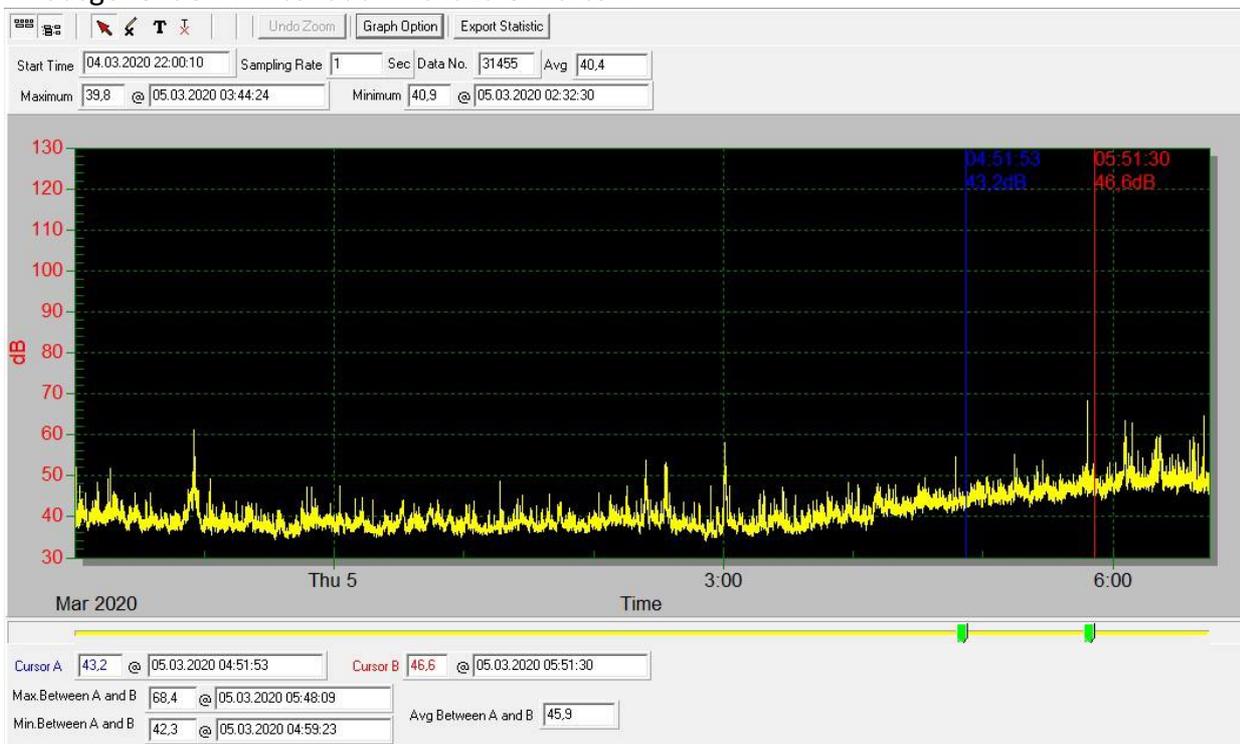
Ein ähnlicher Wert wurde am gleichen Messpunkt IO 01 am 20.09.2018 in der Zeit von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr ermittelt, siehe Grafik 2. Da lag der gemessene Wert bei **45,2 dB(A)**. Damit soll aufgezeigt werden, dass die Vorbelastung durch die SBO viel zu niedrig eingeschätzt wird. Durch eine Unterschätzung 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.



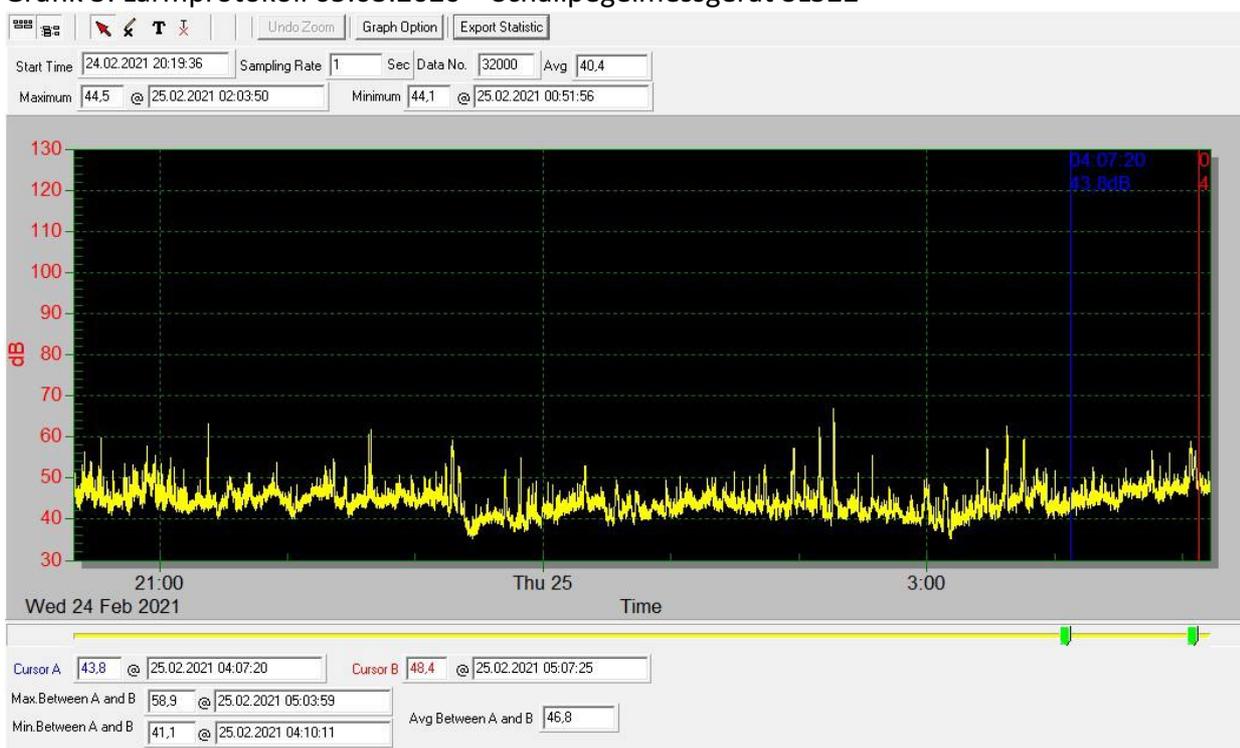
Grafik 2: Lärmprotokoll 20.09.2018 – Schallpegelmessgerät Se322

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Um eine aktualisierte Beurteilung darstellen zu können, wurde weitere Messungen durch den Bürgerverein RIESA 2018 e.V. mit dem Schallpegelmessgerät SL322 durchgeführt. In zwei Nächten im Winter wurden Lärmmessungen im Dammweg 14, d.h. in der Nähe von IO 01 bzw. IO 02 durchgeführt. Die Ergebnisse sind nachfolgend für die lauteste Nachstunde dargestellt. Fremdgeräusche, wie z.B. Vogelgezwitscher wurden nicht festgestellt. Vogelgezwitscher ist so früh im ausgehenden Winter auch nicht zu erwarten.



Grafik 3: Lärmprotokoll 05.03.2020 – Schallpegelmessgerät SL322



Grafik 4: Lärmprotokoll 25.02.2021 – Schallpegelmessgerät SL322

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

In der lautesten Nachtstunde wurde demnach am **05.03.2020** ein Immissionspegel von **45,9 dB(A)** und in der lautesten Nachtstunde am **25.02.2021** von **46,8 dB(A)** ermittelt. Diese beiden Werte liegen weit über der im PEUTZ-Gutachten angesetzten Vorbelastung von 36,0 dB(A) (IO 1) bzw. 35,8 dB(A) (IO 2) und bestätigen die Befürchtung, dass die Vorbelastung im Gutachten von PEUTZ erheblich unterschätzt wurde.

Es fehlten in den Unterlagen der 2. Tektur amtlich ermittelte Vorbelastungsmessungen am Tag sowie in der Nacht. **Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. beantragt belastbare Vorbelastungsmessungen vorzulegen. Diese Messungen werden hiermit nachgefordert.**

Der IO 14 Paul-Greifzu-Straße 8 stellt ein Wohnhaus dar, das ausschließlich zum Wohnen genutzt wird. Der IO 14 ist falsch als Gewerbegebiet (im Sondergebiet) betrachtet. 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.

1.7. Nichtberücksichtigung von Pflegeeinrichtungen

1.7.1. Immissionsort IO 01 – Kirchstraße 46

Hinzu kommt die Nichtbeachtung der 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 26.09.2018 des Flächennutzungsplanes, wie die Planer falsch vortragen. Der beschlossene Flächennutzungsplan wurde aus dem 2. Entwurf heraus nochmals durch die Stadtverwaltung Riesa vor dem Beschluss geändert und nicht im Planantrag der SBO berücksichtigt. 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 (IO01 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) IO01 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

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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?

Der Immissionsort IO 01 (Kirchstraße 46) wird als Mischgebiet durch die Planer der SBO eingestuft. Diese Thematik wurde auf dem Erörterungstermin im Jahr 2018 sehr intensiv diskutiert. Nach wie vor vertritt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die Auffassung, dass es sich bei IO 01 um eine Pflegeeinrichtung handelt und daher die strengen Immissionsrichtwerte nach TA Lärm Nr. 6.1 f) anzusetzen sind. Auf dem Erörterungstermin (EÖT) wurde von den Einwendern auch vorgetragen, dass entgegen den ursprünglichen Entwürfen dem Schloss Gröba der Mischgebietscharakter wieder abgesprochen wurde. Anhand der beiden nachfolgenden Abbildungen soll dies nochmals erläutert werden. Die Abbildung (Bild 5) zeigt den Entwurf des FNP bei der zweiten Offenlegung. Rechts unten ist das Schloss Gröba zu erkennen. Es ist mit hellbrauner Farbe für Mischgebiete hinterlegt.

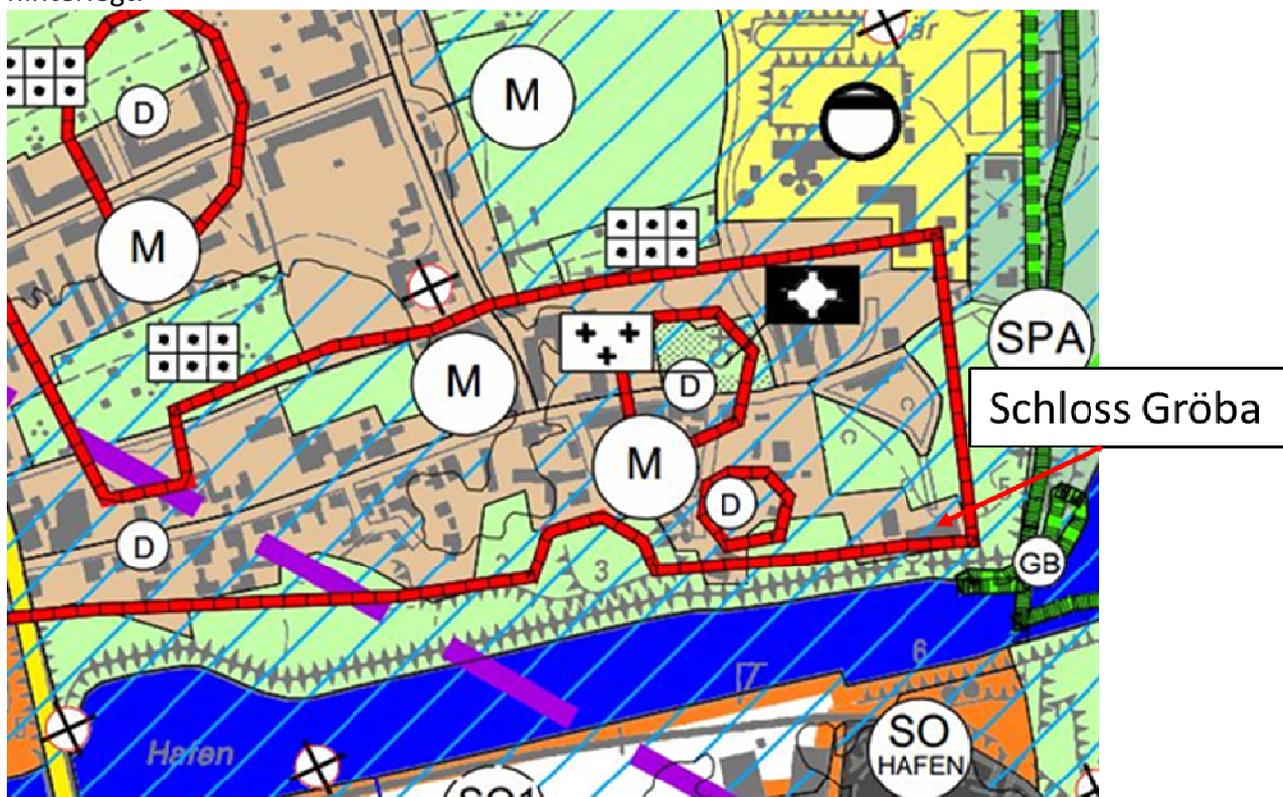


Bild 5: Entwurf FNP 2. Offenlegung

In der Abbildung (Bild 6) ist der endgültige FNP dargestellt. Hier ist deutlich zu erkennen, dass das Schloss Gröba nicht mehr als Mischgebiet eingestuft wird. Die Verfasser des FNP haben somit bewusst die ursprüngliche Einstufung als Mischgebiet zurückgenommen. Dies ergibt sich auch aus der tatsächlichen Nutzung, denn dort sind außer dem Wohnen bzw. der Pflege und Betreuung von Menschen keine weiteren Nutzungen vorgesehen.

Die im schalltechnischen Gutachten von PEUTZ vorgenommene Gebietseinstufung ist daher fehlerhaft. Es hätte eine Pflegeanstalt angenommen werden müssen.

Im Übrigen sei an dieser Stelle noch auf die Ausführungen von Herrn Stöckel vom Landratsamt Meißen hingewiesen, der auf dem EÖT ausführte: „Ich habe jetzt hier den „Feldhaus“, also Darstellungen einem Flächennutzungsplan. Darauf kann zurückgegriffen werden bei der Einstufung der Gebiete und Einrichtung. Auch wenn ein Flächennutzungsplan den Gebietsberater nicht endgültig festgelegt, können die planerischen Überlegungen der Gemeinde, wie sie sich aus einem Flächennutzungsplan ergeben, Hinweise auf eine Einstufung der Gebiete liefern. So und im Prinzip wird zurückgegriffen auf den FNP. Das sagt sogar das Bundesverwaltungsgericht mit dem 17.03.1992, Az.: 4 B 230.91“

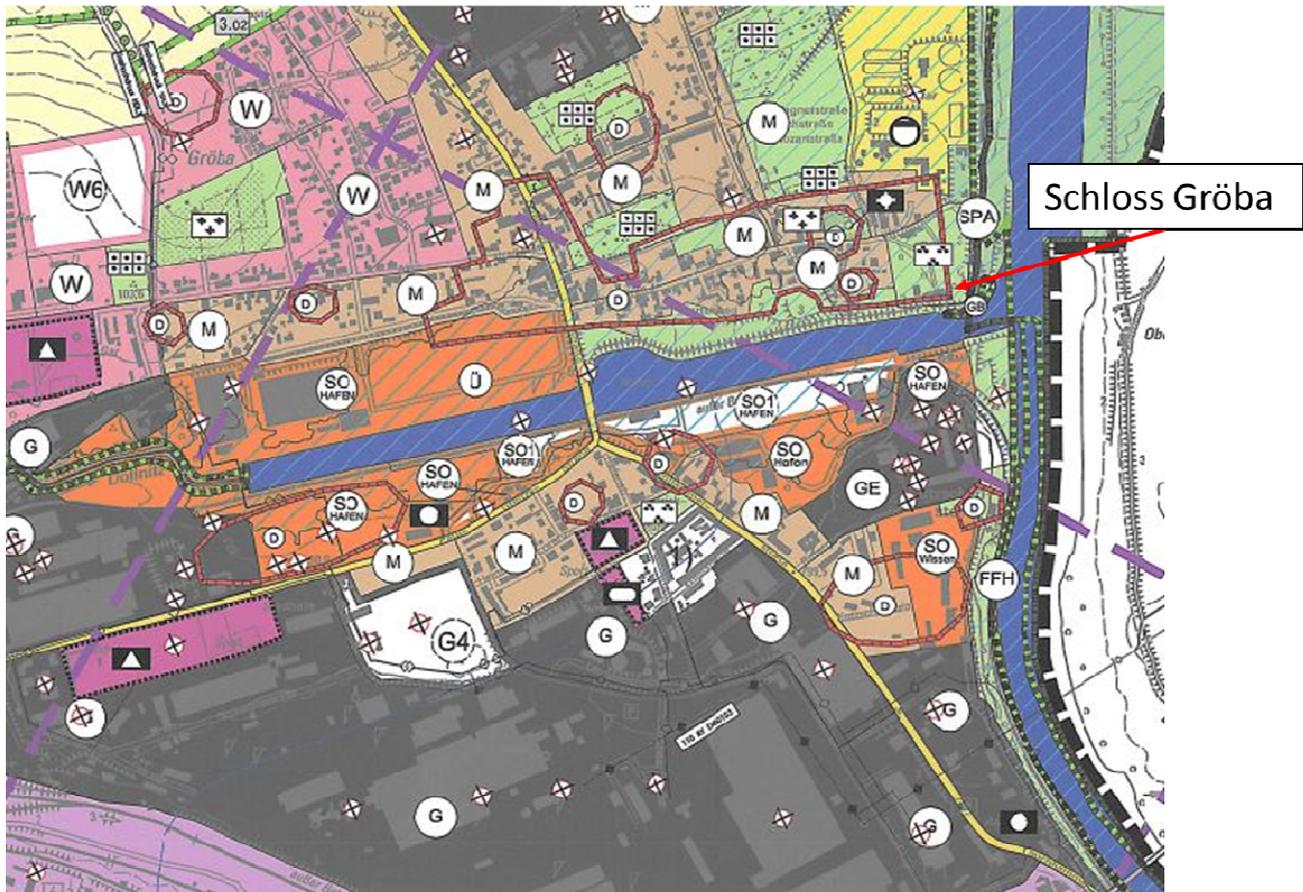


Bild 6: FNP Beschlussfassung aus dem Jahr 2019

Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass bereits im TBL-Gutachten vom 4.11.2014 der IO 01 nicht als Mischgebiet eingestuft wurde. Auch im Genehmigungsverfahren zum Bau der Containerservicehalle wurde IO 01 nicht als Mischgebiet betrachtet.

1.7.2. Immissionsort IO 05 - Hafenstraße 1

Die Pflegeeinrichtung an der Hafenstraße 1 hat eine Kapazität von 15 Plätzen. In dieser werden Menschen gepflegt. Dass es sich um eine Pflegeeinrichtung und nicht um eine „Wohngemeinschaft“ handelt, ergibt sich bereits aus der Tür-aufschrift am Eingang: „Tages- und Nachtpflege“.



Bild 7: Eingangsbereich Pflegeeinrichtung der Elbschwestern in der Hafenstraße 1 in Riesa

1.8. Nichteinhaltung von gesetzlichen Abstandsflächen zur bestehenden Wohnbebauung

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 975 Jahre alter Stadtteil in Riesa. Ein Zulieferverkehr, wie in einem Mischgebiet mit LKW-Verkehr ist nicht gegeben, teilweise sogar verboten, siehe Bild 11. Gerade im Anbetracht der schon angesprochenen Nähe zum Vorhabengebiet (teilweise unter 100m) werden hier erheblich bestehende Verhältnisse aus über 25 Jahren Gebietsentwicklung durch Modernisierung der Häuser ignoriert.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.



Bild 8: Kirchstraße



Bild 9: Dammweg



Bild 10: Dammweg



Bild 11: Kirchstraße



Bild 12: Kirchstraße



Bild 13: Gartenweg



Bild 14: Steinstraße



Bild 15: Oststraße

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 (UVS Seite 84). 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 Abstandserlass [Immissionsschutz in der Bauleitplanung 2007].

„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.“

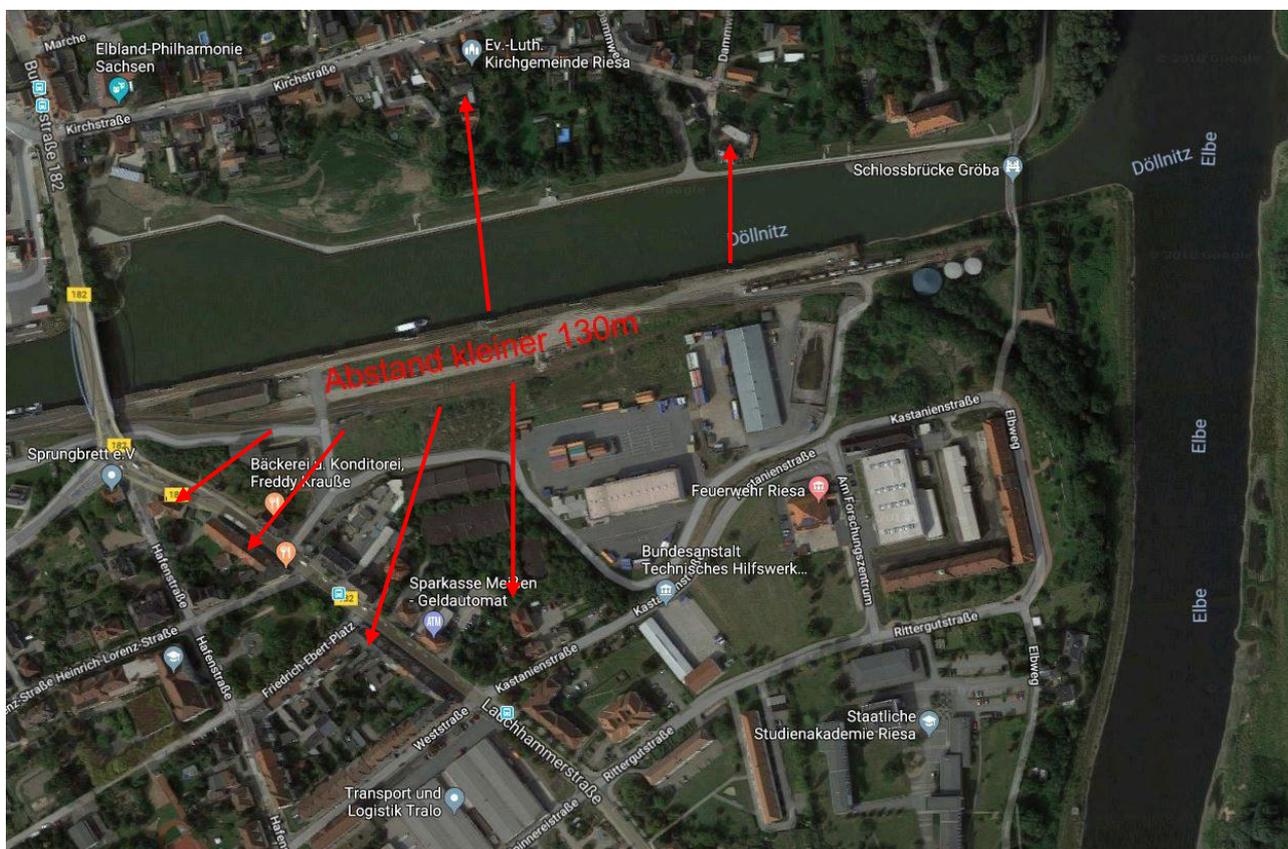


Bild 16: Bildquelle: google August 2018

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 Vorhabenbezogenen 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 stattgefunden hat.

Durch Einwendungen der SBO in Dresden wurde der eigene Hafetrieb als störend eingestuft:

„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, berechtigte 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 auszusparen. 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 herausgelassen 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 17) **in unzureichender Weise** gegeben. Die Planungsfeststellung wird deshalb durch den Bürgerverein RIESA 2018 e.V. abgelehnt.

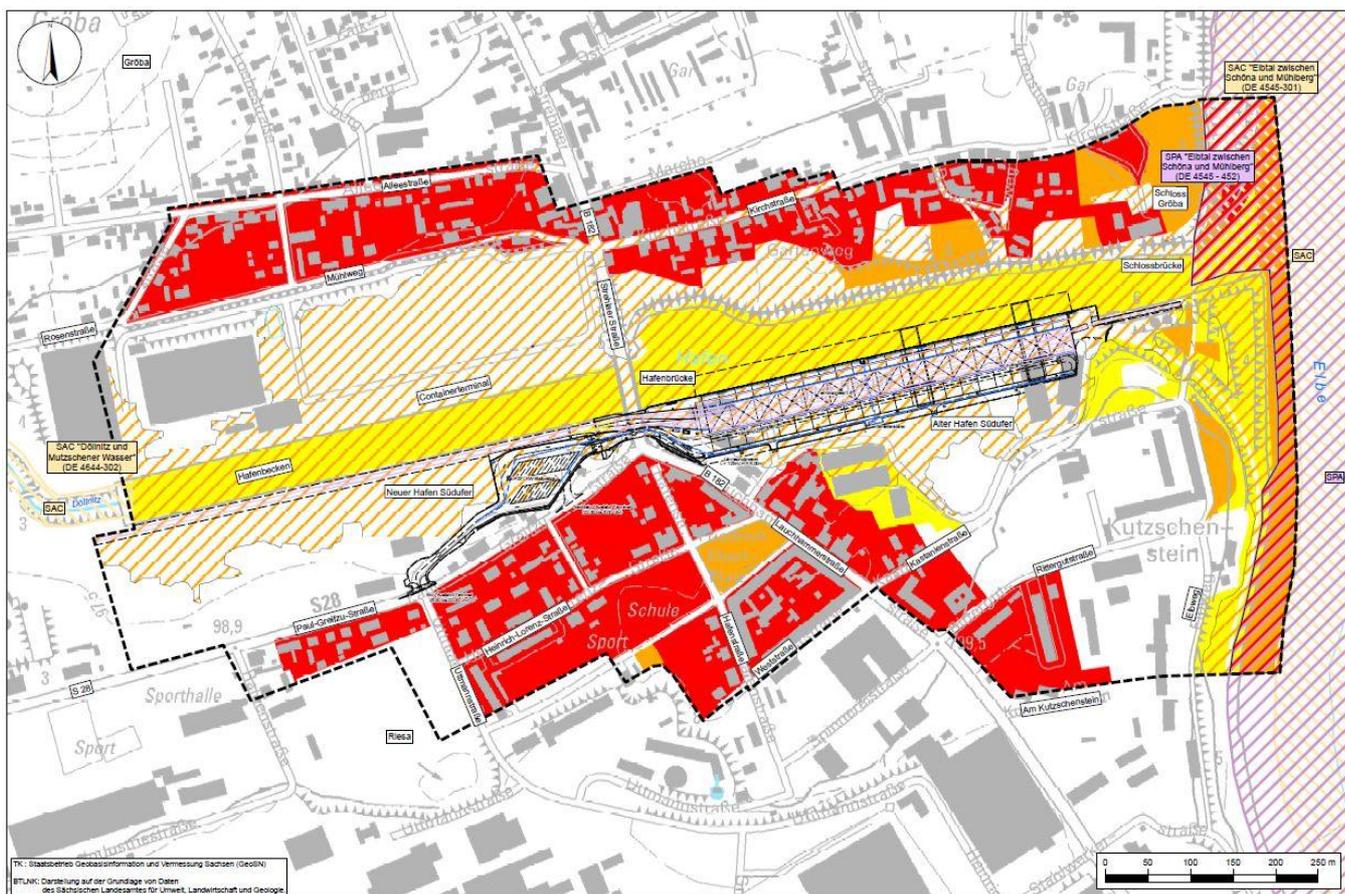


Bild 17 Ausschnitt aus: 2.Tektur Ordner 3 - UVS-Karte 4_Raumwiderstand 12.03.2018

Diese Karte beinhaltet einen Fehler, der IO 14 – Wohnhaus Paul-Greifzu-Straße 8 wurde nicht dem Wohnen zugeordnet und müsste als sehr hoch eingestuft und ebenfalls rot markiert sein. Es wird beantragt, diesen Fehler zu korrigieren.

1.9. Fehlende Immissionsorte - Lauchhammer Str. 36-38

Das Gebäude Lauchhammer Str. 36 (ehemalige Hafenschänke) wurde nicht als Wohngebäude erfasst und als kritischer Immissionsort untersucht. In der ersten und obersten Etage befinden sich zwei Wohnungen über die komplette Hausfläche. Das Seitengebäude ist auch bewohnt.



Bild 18: Blick aus dem Kinderzimmer Lauchhammer Str. 36 direkt auf die geplante Hafensfläche

Laut Rasterlärmkarte Anlage 6.6 werden in der obersten Etage tags 57 dB(A) errechnet und **nachts mit größer als 45,0 dB(A) der Beurteilungswert der TA Lärm 6.1 c überschritten**. Dieser Beweis erfordert vom Antragsteller eine nachträgliche Untersuchung dieses Immissionsortes.

Weiterhin wird auch das Haus Lauchhammer Str. 38 (ehemalige Kinderkrippe) im Mischgebiet nicht in der Betrachtung als Wohngebäude einbezogen. Im Augenblick wird dieses Haus nicht genutzt, es kann aber bei der Planungsbetrachtung nicht ausgeschlossen sein. Eine zukünftige Nutzung für dieses Gebäude ist in der Schalltechnischen Untersuchung als Immissionsort zu ergänzen und soll in der Planung ebenfalls mit betrachtet werden.

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 4 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

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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/BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN/SPD Regierung vom 01.12.2019 beinhaltet im Bezug zur Elbe folgende Ziele:

„Unser Nein zum Elbeausbau gilt auch weiterhin, denn die Vorteile einer Nutzung des Flusses als Transportweg können die Nachteile mit Blick auf den Schutz von Natur, Biodiversität und Landschaft sowie den Hochwasserschutz nicht aufwiegen.

Dies beinhaltet auch die Ablehnung des Baus der Staustufe bei Decin.

*Wir wollen den Hafestandort Riesa erhalten und prüfen die Notwendigkeit der Unterhaltung von Häfen außerhalb des Freistaates Sachsen. **Weitere Investitionen werden wir vorab auf Wirtschaftlichkeit, ökologische Auswirkungen und mögliche Alternativen prüfen.***

Es fehlt eine Wirtschaftlichkeitsprüfung sowie auch eine Alternativplanung 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 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.
- 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. Diese Standort-Alternativ-

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

prüfung 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 wurde in der 1. Tektur als Anlage 1 eingereicht, blieb unbeachtet und wird hiermit nochmals vorgelegt als **(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 bei der Planung eines KV-Terminals **nicht** 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 sich einer immer größer wachsenden 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 – in 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 Umschlags ausgegangen, obwohl in den vergangenen Jahren die Umschläge massiv zurückgegangen sind. Der Container-Umschlag über die Kaikante beträgt weniger als 6 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 6.
- 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>). Eine Steigerung im Hamburger Hafen führt zu keinem Anstieg der Wassertransporte auf der Elbe.
- 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 der 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 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 5 (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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Die geringen und zudem zurückgehenden Umschläge über das Schiff auch im Containerverkehr erfordern keine Erhöhung der Umschlagskapazitäten im Hafen. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass bei fahrbaren Wasserständen, diese nicht für Containertransporte auf dem Wasser genutzt werden.

Die Behauptung in der Umschlagprognose, dass der Binnenschiffahrt 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 2](#))

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 Alternativprüfungen, die auch andere Standorte mit einbezogen haben. 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 Sandbett. Güterschiffahrt 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

3.1. Kaum Gütertransporte auf der Elbe mit dem Schiff

Tabelle 5:

Güterumschlag Hafen Riesa 1992 - 2020 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%
2018	57790	471150	659659	1188599	4,86%	39,64%	55,50%
2019	44929	473334	718439	1236702	3,63%	38,27%	58,09%
2020	54285	390102	590846	1035233	5,24%	37,68%	57,07%

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

Quellen der Jahre 2018-2020: Kleine Anfragen 6/16349, 7/1817 und 7/5351 des Sächsischen Landtages

In der Tabelle 5 ist die Entwicklung des Güterumschlages im Riesaer Hafen von Schiff, Bahn und LKW in den Jahren 1992 - 2020 dargestellt.

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 ca. 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

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Containerumschlagsplatz stattfinden, zumal die Flächen im Hafen alle hochwassergefährdet sind. Die vorhandenen Anlagen reichen vollkommen aus, den Schiffsverkehr auf der vorhandenen Hafennordseite abzuwickeln. 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 im Jahr 2019 bei angeblich ca. 75%, beim Schiff bei ca. 5,5% und die restlichen 19,5% fallen durch LKW-Transporte an.

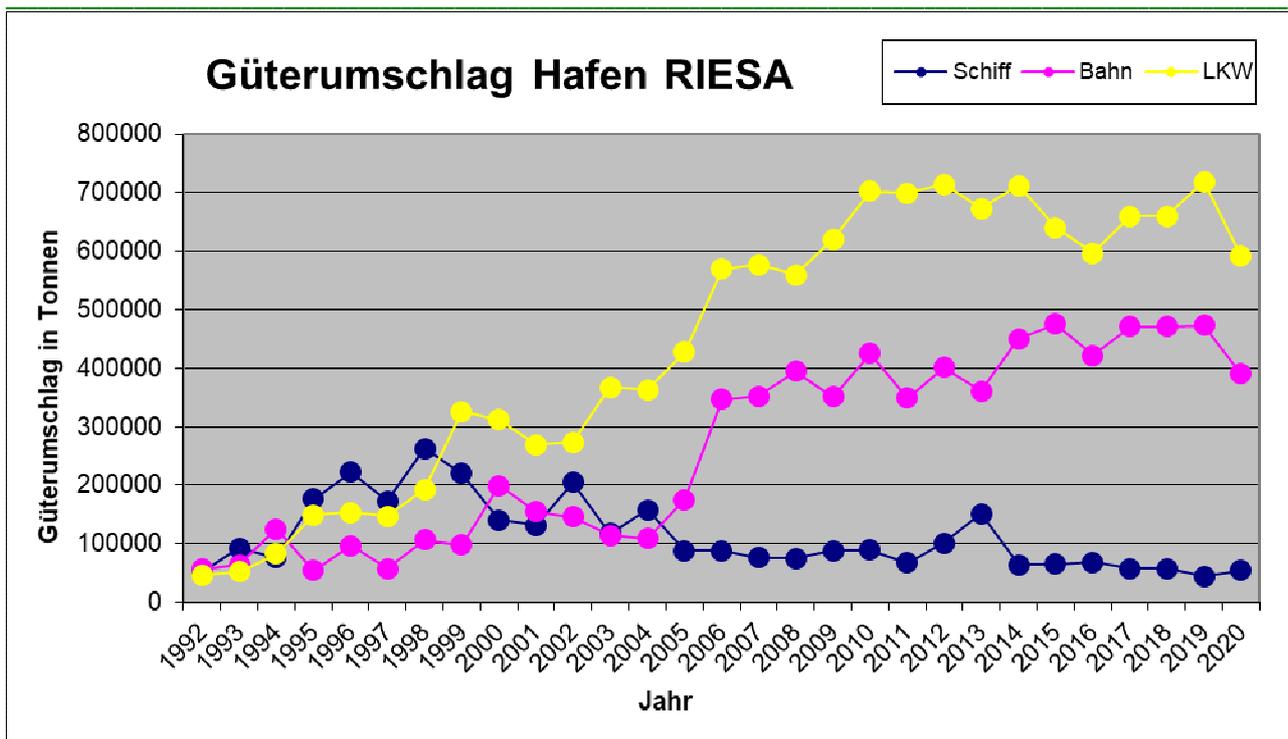
Diese Zahlen **passen nicht zum tatsächlichen Güterumschlag in Tonnen/Jahr**, siehe Einwendung Tabelle 5. In den Planungsunterlagen werden nur Umschläge (und Modalsplit) der Container dargestellt. Doch aus der Großen Anfrage der Grünen im Sächsischen Landtag 6/13315 vom 13.08.2018 geht hervor, dass der 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, 38% mit der Bahn und 57% 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.

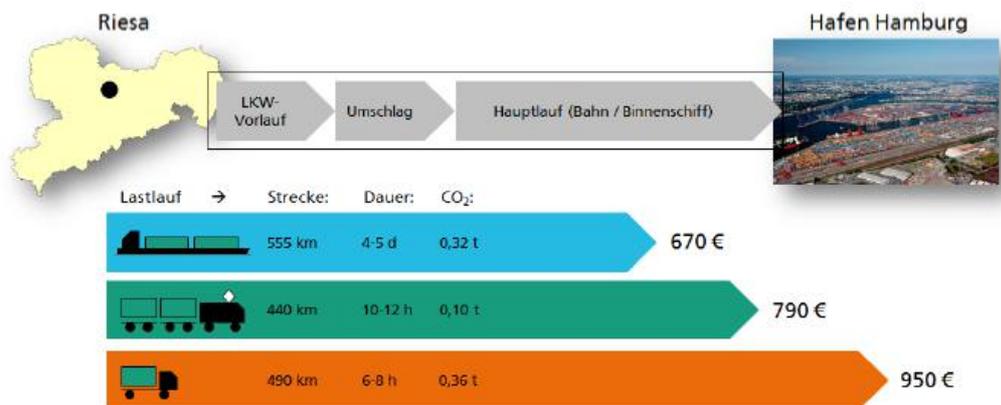
Laut Zeugenberichten muss der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. feststellen, dass der **Containerverkehr mit dem Schiff im Jahr 2021 im ersten Halbjahr stark gesunken sein muss!** Zumindest wurden keine Container-Transporte auf der Elbe beobachtet. Der Notwendigkeit des Hafenausbaues zum Transport der Container auf dem Schiffswege wird hiermit widersprochen.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.



Grafik 5: Zusammenstellung der Zahlen aus Tabelle 5

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 6]



Grafik 6: Aus den Antragsunterlagen der SBO Ordner 1 Umschlagprognose Seite 18

Wenn die Grafik 6 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 im Jahr 2018 bei einer ansässigen Firma für einen 20' Container direkt von Riesa nach Hamburg über einen Speditions-Dienstleister ergab, dass eine Summe je nach Gewicht von

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

<14t bis < 31t jeweils nur **440 Euro bis 540 Euro netto kosten**, 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 neu 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 Hafen 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.

Selbst der Geschäftsführer der SBO machte kritische Äußerungen zum Schiffsverkehr in der Sächsischen Zeitung >WIRTSCHAFT< am 10.03.2021 und stellt somit aus unserer Sicht die Standortbedingung Wasserstraße für den geplanten Ausbau eines schienengebundenen KV-Terminals mehr als in Frage: „**Herr Loroff, Schiffsumschlag macht nur noch vier Prozent Ihres Geschäfts aus. Fühlen Sie sich noch als Hafenchef? Man muss realistisch sein. Viele Container werden in Hamburg nicht mehr verladen, weil sie mit dem Zug in 14 Tagen in China sind. Auf dem Seeweg dauert es 36 Tage. Wenn Kunden akzeptieren, dass Schiffe von Riesa nach Hamburg drei Tage brauchen und lernen, dass das konkurrenzfähig ist, funktioniert es. Die wenigsten haben die Zeit, noch wollen sie mehr zahlen.**“

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 3)** bei.

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

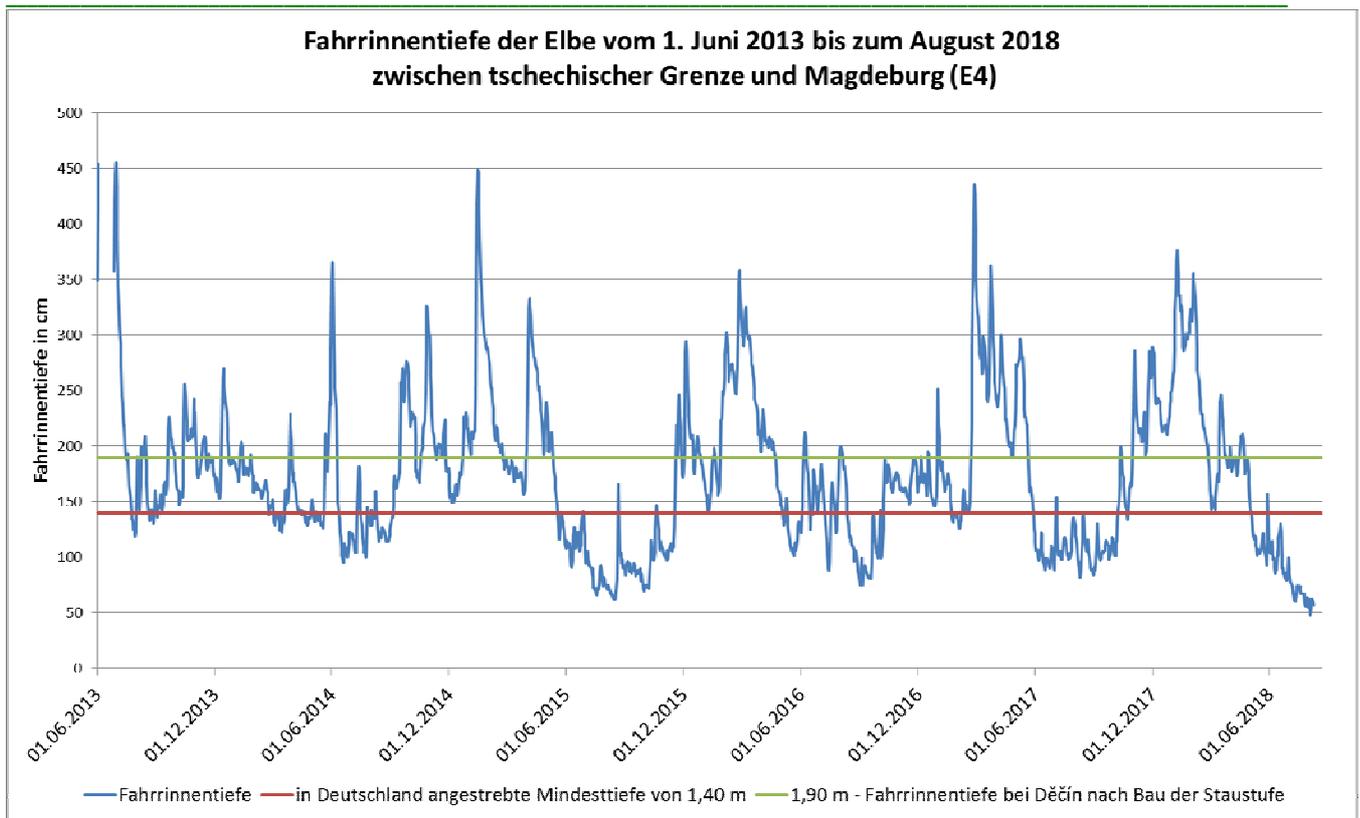
Im Jahr 2018 wurde an der Hälfte aller Tage eine Fahrrinntiefe von 1,20 Meter unterschritten. An jedem dritten Tag erreichte die Fahrtiefe noch nicht mal einen Meter und lag teilweise um 50 – 60 cm.

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



Grafik 7: Fahrrinntiefe seit 01.06.2013 bis 17.09.2018

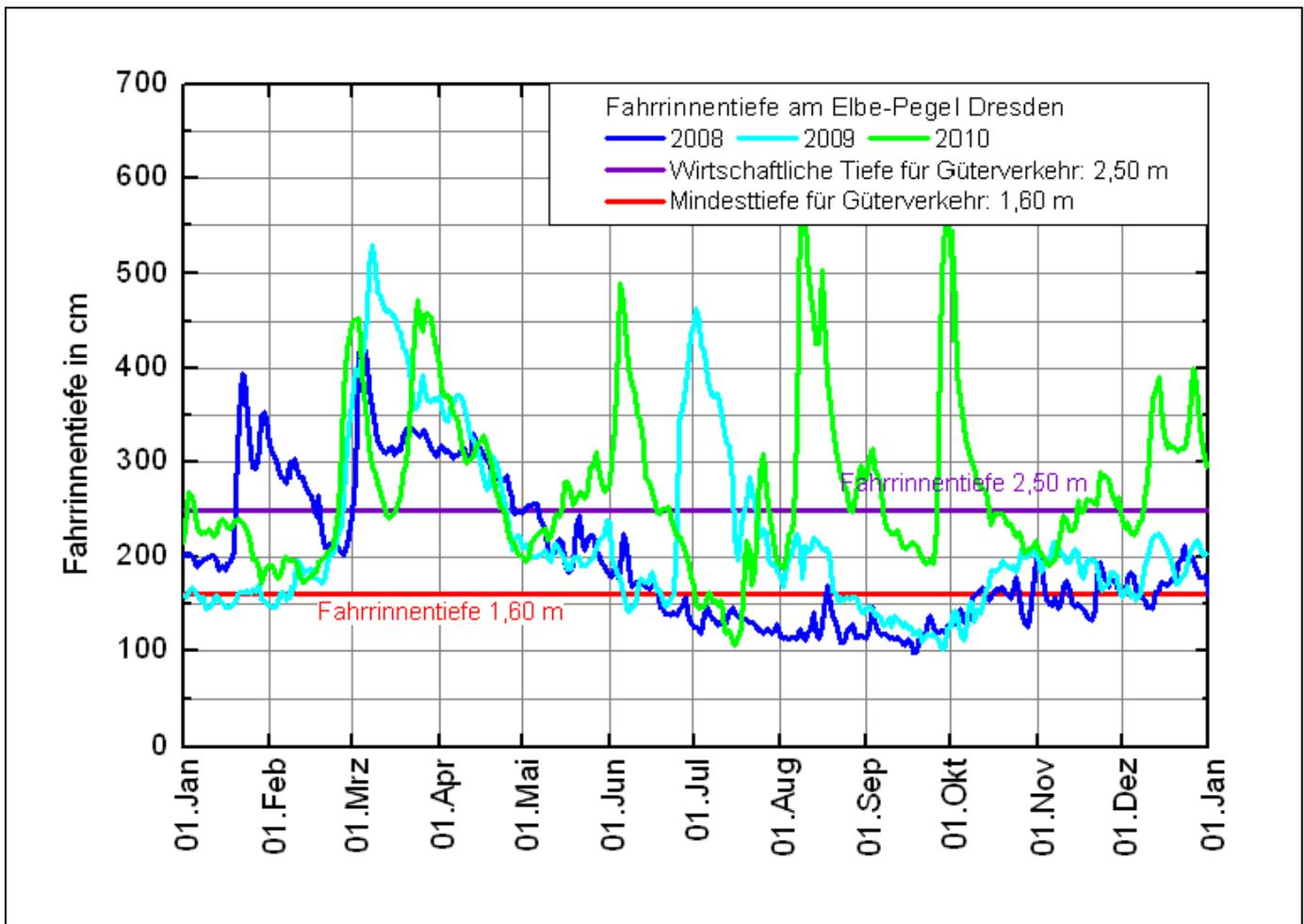
Fazit: Während der oft monatelangen Trockenphasen ist die freifließende Elbe auf ihrer gesamten Länge ein Niedrigwasserfluss. Die Güterschifffahrt wird dadurch stark eingeschränkt oder gar ganz zum Erliegen gebracht.

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).



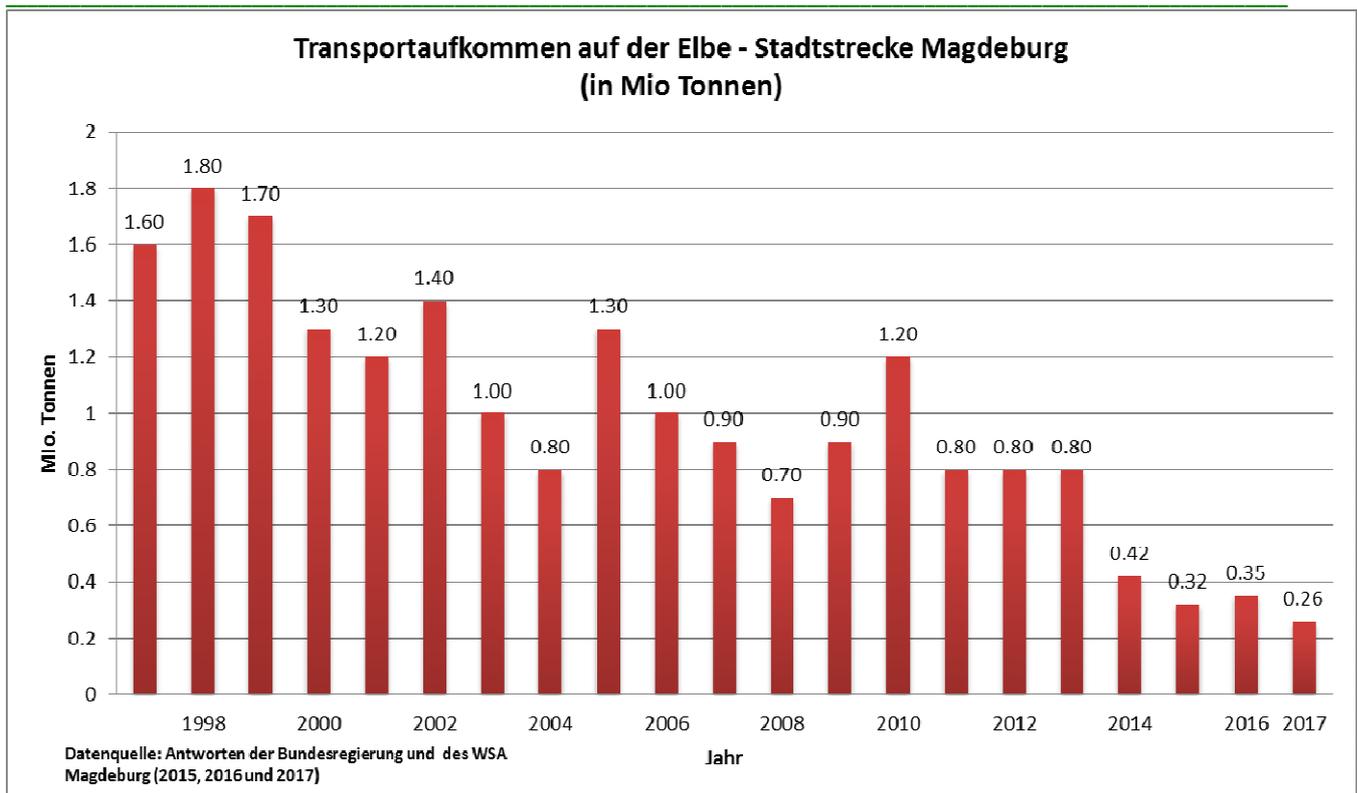
Grafik 8: Fahrinnentiefen am Elbe-Pegel Dresden der Jahre 2008, 2009 und 2010. Das typische Abflussverhalten der Elbe variiert stark über die einzelnen Jahre sowie zwischen den Jahreszeiten. Eine Fahrinnentiefe von 1,60 m wird über teils monatelange Zeiträume nicht erreicht. Eine Fahrinnentiefe von 2,50 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.



Grafik 9: 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 **Mindestfahrrinntiefe von 1,40 m** nur an 5 Prozent der Tage unterschritten wird. D.h. an 18 Tagen pro Jahr dürfte maximal diese Mindestfahrrinntiefe unterschritten werden.

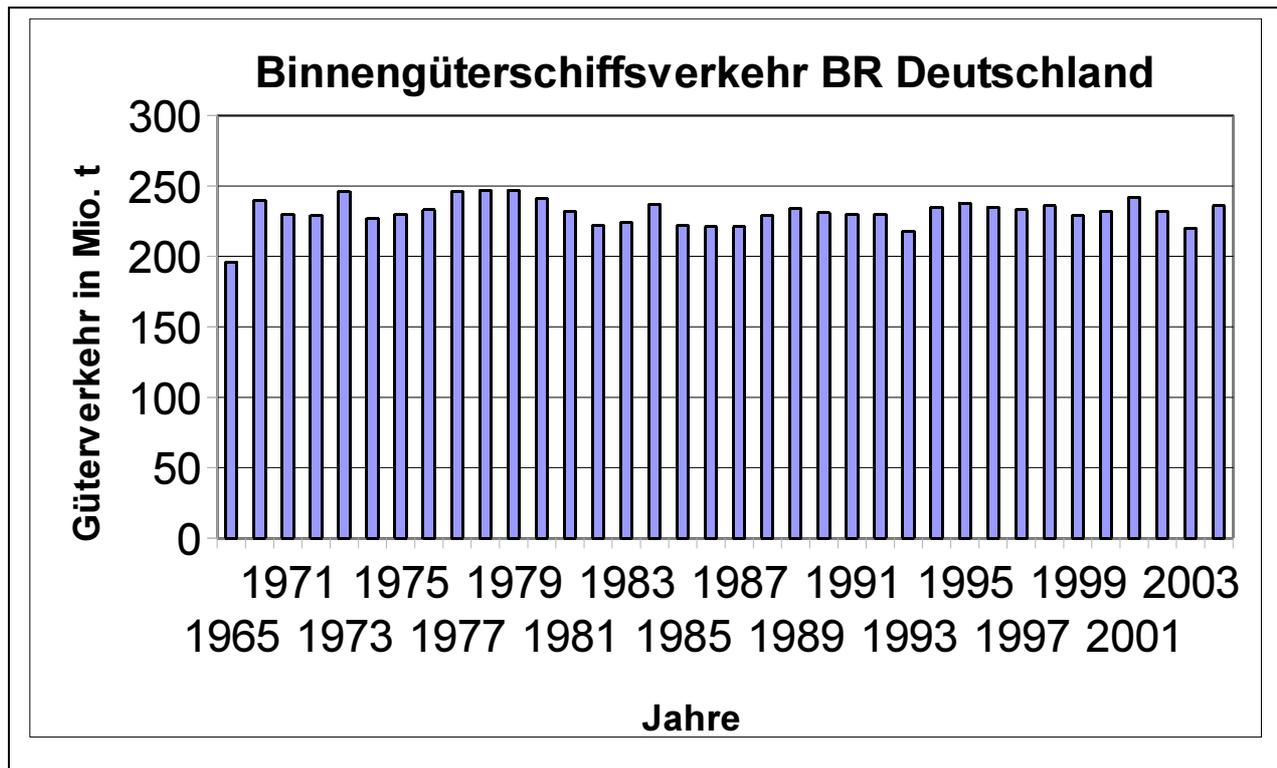
Doch die Realität sieht wesentlich anders aus.

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

Bevor Häfen ausgebaut und die Elbe weiter eingeeengt werden, 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 10

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)

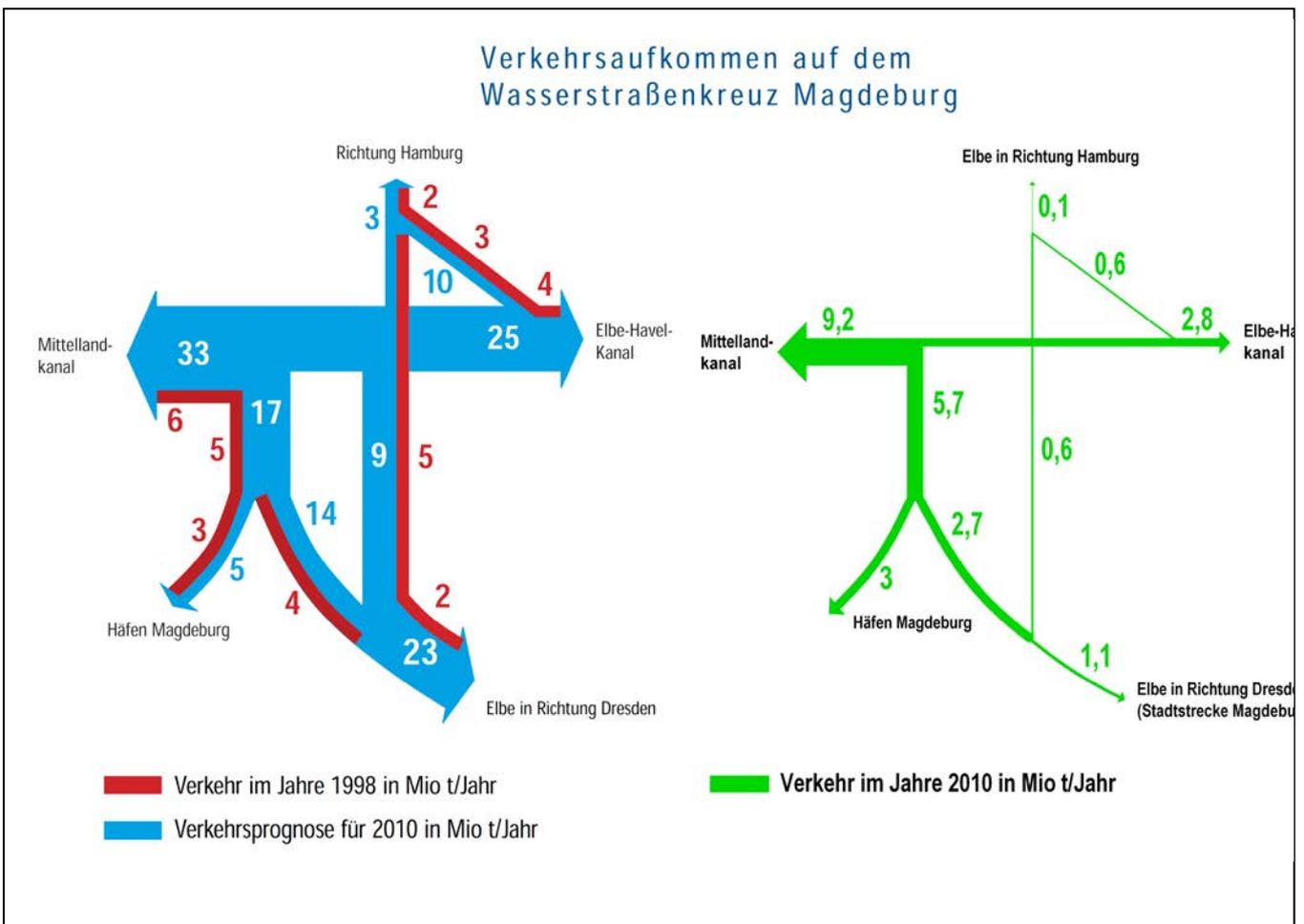


Prognose und Realität

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.



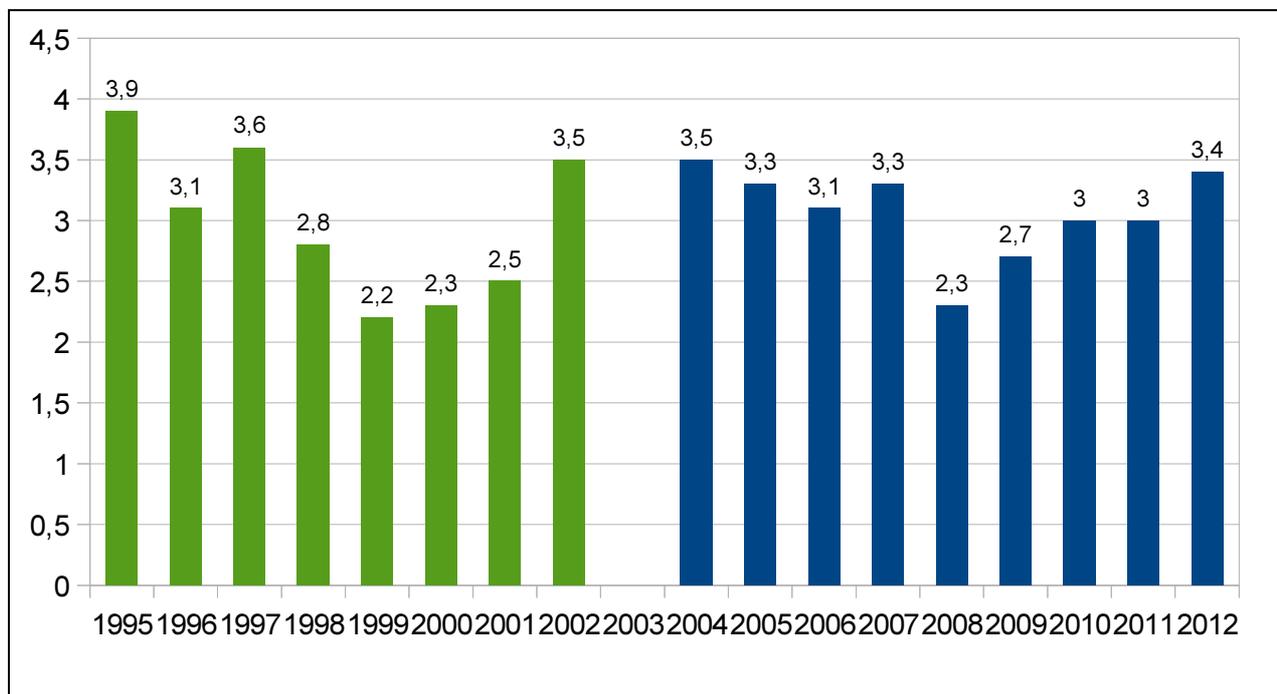
Grafik 11

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 Trogrücke
(vor 2003, grüne Säulen) und danach (nach 2003, blaue Säulen)



Grafik 12

Vor der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes bei Magdeburg durch den Bau der Trogrücke musste die Schifffahrt eine Schleife durch die Elbe fahren und war damit abhängig von den Wasserstandschwankungen des freifließenden Flusses. Seit dem Bau der Trogrücke 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 Trogrücke. 2004 – 2012 Zählstelle Schleuse Hohenwarthe – Aussagekräftig für den West-Ostverkehr mit Trogrücke. 2008 war die Trogrücke 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.
- Fahrrinntiefe: 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 1992-2019 immer noch **einen Verlust von über 17.400.000 Euro**. In Tabelle 7 wird die über Jahre hinweg laufende Verlustbilanz erst einmal in Summe deutlich gemacht. Auch die Zuschüsse bzw. Fördergelder stellen einen erheblichen Betrag dar.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Tabelle 7:

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) Bilanzen 1992-2019			
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 €
Jahresfehlbetrag	2017	-165.203 €	3.091.000 €
Jahresfehlbetrag	2018	-79.811 €	nicht bekannt
Jahresfehlbetrag	2019	-574.812 €	nicht bekannt
Quelle: Große Anfrage Sächsischen		-17.417.349 €	90.599.000 €
Landtag 6/13315 Frage B23 - Seite 23			
Zuschüsse/Fördermittel Anlage Antwort B2 Seite 49			
ergänzt aus den veröffentlichten Bilanzen www.bundesanzeiger.de			

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.

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.

In der Kleinen Anfrage 6/6096 Frage 5 greift der sächsische Wirtschaftsminister Martin Dulig am 13.09.2016 der Antwort vor: „Für den Fall, dass die Errichtung des KV-Terminals nicht genehmigt wird, sind Rückzahlungsansprüche von EU-Fördermitteln in einer Höhe von 277.932 € für das Containerabfertigungsgebäude zu erwarten.“

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 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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).*

*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. Welche Gefahrstoffe zwischengelagert werden und ob diese auch Explosionsgefahr haben bzw. in welchem Abstand diese zur nächsten Wohnbebauung haben, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen.

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. 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*

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Wiederherstellung ehemaliger Rückhalteräume zu berücksichtigen“ sind. Hierbei ist auch der Verlust von erheblichem Retentionsraum im Hafen zu betrachten, 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 weder Berechnungsansätze noch Daten der Berechnung aus digitalen Modellen zur Einsicht vorliegen.

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). 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. Die Hydraulische Untersuchung vom 31.03.2020 bestätigt das Vorhandensein von geschützten Zauneidechsen. Auch hier müssten alle naturschutzrechtlichen Belange berücksichtigt sein, auch wenn diese außerhalb des Plangebietes liegen und in die Planung einfließen und ausgelegt werden. Zumindest stellt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. fest, dass die Retentionsmaßnahmen außerhalb der (UVS) vom 21.04.2020 liegen. Eine ausreichende Betrachtung fehlt.

In der UVS gehen die Planer im Punkt 1.3. auf Seite 11 Zweiter Absatz von einem Volumen von ca. 24.000m³ aus, welches aufgefüllt wird. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. nimmt für seine weitere Argumentation diese Angabe als konservativ richtig an. Die Hydraulische Untersuchung geht von einem viel geringerem Volumen von 21900m³ aus. Die Technische Hochschule Nürnberg errechnete im Forschungsbericht 2017-06 vom 20.06.2017 Seite 11 eine Differenz von nur 10220m³. Dieses Gutachten kommt aber zu diesem Ergebnis, indem drei Hallen in Variante 0 vorhanden sind und Hochwasser abhalten (also zum Hochwasser 2002 und 2013 komplett trocken waren). Und in Variante 1 sind diese nicht mehr vorhanden und die Flächen geben Raum für das Hochwasser.



Bild 19: Hochwasser 2013 Schuppen



Bild 20: Hochwasser 2013 neue Kaimauer unter Wasser

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. bezweifelt diese Darstellung der SBO Gutachter, und geht davon aus, dass die Hallen zum Zeitpunkt des Hochwassers ebenfalls mit Wasser in der Grundfläche vollgelaufen waren. Dass die Annahmen nicht korrekt sein können wird zumindest deutlich, denn die Hochbauten werden nochmals in der Hydraulischen Untersuchung auf Seite 12 anteilmäßig zum zweiten Male vom zu erbringenden Retentionsvolumen mit 1140m^3 abgezogen.

Das Retentionsausgleichsvolumen wurde zu klein ermittelt, das Planvorhanden ist somit zurückzuweisen.

Weiterhin wird auf Seite 10 der Hydraulische Untersuchung durch die Gutachter der SBO argumentiert: *„Von einer Reduzierung des Retentionsraumverlustes aufgrund der freibleibenden Hohlräume der Schotterbettungen der Gleisanlagen im Bereich des KV-Terminals wird vorsorglich abgesehen.“*

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. würde diese Vorgehensweise kritisieren, da zu einem Großteil der vorhandenen Flächen ebenfalls schon Hohlräume in den Gleisbettungen vorhanden waren. Wir gehen eher davon aus, dass die Schotterbettungen bei den vorhandenen Gleisen nur in der Höhe angehoben werden und nicht die Schotterschicht insgesamt höher wird. Unklar bleibt, ob die Technische Hochschule Nürnberg ebenfalls bei der Berechnung davon ausgegangen ist. Diese Information ist den Unterlagen nachzureichen, die Richtigkeit der Übereinstimmung wird vorsorglich angezweifelt.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen der Retentionsmaßnahmen werden ebenfalls Schotterbettungen entnommen, die erhebliche Hohlräume von ca. 31% bergen. Das heißt im Umkehrschluss, die neu geschaffenen Räume sind zu klein ermittelt, da anteilmäßig nur ca. 69% des Volumens angerechnet werden darf. Das geschaffene Volumen ist beim Abtrag von Schotterbettungen zu klein ermittelt und muss neu ermittelt werden.

Die zugrunde gelegte vorhandene Überflutungsfläche in der Darstellung (2.Tektur Ordner 4 der Anlagen 4a, 4b, 4c und 4d) wurden nicht geändert und stimmen nicht mit der tatsächlichen Intensitätskarte HQ100, herausgegeben vom Sächsischen Umweltministerium, siehe Link überein:

https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/wasser/download/Gefahrenkarte_Riesa_HQ100.pdf

Es liegt der Schluss nahe, dass demzufolge die Berechnungen für das erforderliche Retentionsvolumen auch fehlerhaft ist. Da in den Darstellungen Bereiche mit Überflutungen fehlen, werden auch nicht ausreichend Ersatzflächen, wie tatsächlich benötigt werden, als Ersatz geplant. Dies entspricht nicht den Vorgaben beim Bau in HQ100-Gebieten. Wir beantragen die Daten zu überprüfen und ggf. die Neuberechnung und öffentliche Neuauslegung.

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*

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

*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.

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

5.1. Auswirkungen des Planvorhabens

Richtiger Weise werden die Hauptbelastungen durch die Sächsische Binnenhäfen selbst im Erläuterungsbericht der 2. Tektur auf Seite 91 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 Menschen 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 in der 1. Tektur und 2. Tektur 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 **Nachrichtwerte**, und die Einhaltung der **nächtlichen Richtwerte für Schall ist nur durch die Errichtung** der im vorangegangenen Abschnitt bereits benannten 95 m langen und **6 m hohen Lärmschutzwand** möglich.“ ...*
- *„**Erheblich steigende Lärmbelastungen** wird es nur an den LKW-Strecken geben (**Uttmannstraße und Schönbergstraße**).“ Dabei wird die **Vorbelastung der Lärmsituation zu niedrig** in der Lärmprognose angegeben. Die **tatsächliche Lärmgesamtbelastung** wird weitaus höher ausfallen und den **Grenzwert deutlich überschreiten**.*

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. Die Erschütterungen und Vibrationen an den Häusern durch LKWs auf den Straßen verursachen Sachbeschädigungen am Gebäude. Dies trifft auf die Strehlaer Str., Lauchhammer Str., Paul-Greifzu-Straße und Uttmannstr. zu. Eine Überprüfung fehlt durch die Planer der SBO.
- (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*

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 wahrhaben 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 1.6. 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.“

Die prognostizierten Überschreitungen der Schall-Immissionsrichtwerte und Licht-Richtwerte akzeptieren die Einwander 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!**

Die Gutachter der SBO in der UVS vom 21.04.2020 auf Seite 66 schätzen die Situation wie folgt ein: *„Der baumbestandene Friedrich-Ebert-Platz mit Sitzgelegenheiten und der **Spielplatz an der Paul-Greifzu-Straße** befinden sich unmittelbar innerhalb der Wohn- und Mischgebiete südlich des Hafengeländes. Aufgrund ihrer Lage an der viel befahrenen B 182 (Lauchhammer Straße) bzw. an der Paul-Greifzu-Straße und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffimmissionen sind **beide Plätze nicht für längere der Erholung dienende Aufenthalte geeignet.**“*

3.7.2.3 Vorbelastungen

Als bestehende **Beeinträchtigung der Erholungsinfrastruktur** sind insbesondere die **Lärm- und Schadstoffimmissionen** an den Straßen (B 182 – Lauchhammer Straße, Paul-Greifzu-Straße) zu nennen. Lärmimmissionen in Verbindung mit den derzeitigen **gewerblichen Nutzungen im Hafen Südufer** gehen z. B. durch die Anlieferung des **Flüssigdüngers per Binnenschiff oder per Kesselwaggon** hervor.“

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Schon allein diese Erkenntnisse der Gutachter in der UVS zeigen auf, dass die bisherigen Belastungen im Wohngebiet Gröba ausgeschöpft und überstrapaziert sind. Der Bürgerverein Riesa 2018 e.V. bestätigt die Sichtweise, dass es schon jetzt nicht viele Erholungsmöglichkeiten gibt. Ein **weiterer Ausbau des Hafens** in Riesa würde eine **Gesundheitsgefährdung** hervorrufen.

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 632 LKW-Bewegungen pro 24h 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 über 1500 LKW aller 24h.

5.2. Lichtimmissionen

Die Lichtimmissions-Untersuchung zum Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen der Firma PEUTZ CONSULT wurde am 04.11.2014 fertig gestellt, auf die wir unsere Stellungnahme zum Thema Licht beziehen.

Es wird bezweifelt, dass ein Nachtbetrieb in irgendeiner Weise wirtschaftlich rentabel arbeiten kann. Bei einem Umschlag von maximal 16 TEU-Container zwischen 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr muss eine gesamte Schichtbesatzung mit Nachtschichtzuschlägen zusätzlich finanziert werden. Hinzu kommen Kosten für eine ausreichende Beleuchtung und andere Nebenkosten. Eine Bedienung für den Schiffs- und Bahnverkehr sind durch den Planantrag ausgeschlossen. Der Nachtbetrieb verursacht aber erhebliche Emissionen auf das Wohngebiet. Deshalb beantragt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. hilfsweise für den Fall der Planfeststellung, den Nachtbetrieb zu verbieten.

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. stellt fest, dass folgende Darstellungen im Erläuterungsbericht auf Seite 73 vom 27.05.2015 in der 1. Tektur und 2. Tektur entfernt wurden:

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

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

*Paul-Greifzu-Straße, teils für ebensolche Nutzungen jenseits des Hafenbeckens am Südrand des Dorfes Gröba, und zwar durch Schall- und **Lichtimmissionen**.*“

- „Die Schall- und **Lichtimmissionsbelastungen an den 3 Straßenzügen** südlich des Hafens werden durch die Gutachten als **hoch bis grenzwertig** eingestuft. **Bei Licht kommt es zu Überschreitungen der Nachrichtwerte**,“ ...

Warum die Äußerung nicht mehr zutreffen soll, bleibt im geänderten Erläuterungsbericht ungeklärt? Eine Änderung des Lichtimmissionsgutachtens ist nicht erkennbar. Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. geht deshalb davon aus, dass die Einschätzung „... Bei Licht kommt es zu Überschreitungen der **Nachrichtwerte**...“ immer noch zu trifft.

Bestehen geblieben sind die Aussagen der Gutachter in der UVS auf Seite 83 vom 21. April 2020: „Auch zur Blendung legt die Lichtleitlinie Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) fest. Die Berechnungen haben ergeben, dass an den **Immissionsorten 03 und 05 die zulässigen Immissionsrichtwerte der Blendung nicht eingehalten werden**, vgl. nachfolgende Abbildung 14. Die Überschreitungen in den Abendstunden bzw. Nachtstunden sind in der Ausrichtung einzelner Scheinwerfer begründet (PEUTZ CONSULT GMBH BERATENDE INGENIEURE VBI 2014a).“

Eine **Überschreitung der Blendung an Immissionsorten ist zu vermeiden**. Das Vorhaben wird aus diesem Grund in der vorliegenden Form abgelehnt. Es wird beantragt, die Lichtquellen zu überarbeiten und neu auszulegen.

Künstliches Licht hat **erhebliche negative Auswirkungen** auf die **Natur** und den **Menschen**. In der Natur gibt es keine künstlichen Lichtquellen - also muss man davon ausgehen, dass jede Lichtquelle Auswirkungen auf die Umwelt hat. Diese Auswirkungen gilt es so gering wie möglich zu halten.

Die dauerhafte Belastung durch zu viel und zu hellem Licht hat vielfältige Auswirkungen.

Falsche Beleuchtung:

- verstärkt die Bildung von Lichtlocken über Städten und Wohngebieten
- zieht Insekten an und diese sterben beim Umkreisen der Lampen -> Insektensterben
- vertreibt Tiere aus dem beleuchteten Gebiet, tagaktive Tiere benötigen die natürliche Dunkelheit für einen gesunden Schlaf, nachtaktive Tiere sind auf die dunklen Bedingungen eingestellt und werden von künstlichem Licht geblendet und irritiert
- irritiert Zugvögel bei Überflügen über Städten, diese können vom Kurs abkommen und verlieren wichtige Zeit und Energie
- verändert das Verhalten von Fischen und hat Einfluss auf die Hormonproduktion von Fischen
- hat großen **Einfluss auf die Gesundheit des Menschen**. Zu viel falsche Beleuchtung kann zu **Schlafmangel** führen. Ungesunder Schlaf ist **Stress** für den menschlichen Körper. Über längere Zeit kann Schlafmangel **verschiedene Krankheiten** begünstigen z.B. Burn-Out, Depressionen, Bluthochdruck und vieles mehr.

Es ist darauf zu achten, dass das Licht des Hafengeländes angrenzende Wohnbebauung nicht anstrahlt und die Anwohner dadurch nicht gestört werden. Die Beleuchtung des Hafengeländes darf lediglich die genutzte Fläche ausstrahlen, d.h. Wege, Containerstellplätze, Arbeitsplätze

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

etc. Der Lichtkegel der Hafengebäudebeleuchtung muss an der Grundstücksgrenze enden! Es dürfen ebenfalls keine Grünflächen auf und neben dem Hafengelände angestrahlt werden. Das Anstrahlen von Wasserflächen muss auf das Mindeste minimiert werden.

Die Lichtmasten sollten an der äußeren Grenze des Geländes angeordnet werden und in die Mitte des Geländes strahlen - sozusagen von außen nach innen. Dass bei 37m hohen Masten eine Blendung unvermeidbar ist, liegt an der Höhe der geplanten Masten. Dieses Licht zu lenken ist kaum möglich.

Die Lichtpunkthöhen sollten so niedrig wie möglich gehalten werden. Lieber viele, niedrige Lichtpunkte, statt wenige hohe Lichtmasten. Dadurch entsteht eine gleichmäßigere Ausleuchtung der Flächen und die Helligkeit der einzelnen Lichtpunkte kann niedriger sein.

Die Farbtemperatur sollte insgesamt 3000Kelvin nicht überschreiten. Parkplätze von Mitarbeitern und Fußwege könnten mit 2700Kelvin beleuchtet werden. Die Farbtemperatur muss nochmals geprüft und mit ausgelegt werden.

Es sollte geprüft werden ob eine intelligente Steuerung eingesetzt werden kann. Wenn vorhersehbar über einen Zeitraum von mind. einer Stunde nur in einem bestimmten Bereich des Hafengeländes gearbeitet wird, könnte die Beleuchtung des restlichen Teils des Hafengeländes auf 50% der Helligkeit heruntergedimmt werden. Es gilt die Beleuchtung gezielt nur dort einzuschalten, wann und wo sie benötigt wird. Die Ausleuchtung sollte auf ein Minimum begrenzt werden.

Der Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen des Bundesamtes für Naturschutz BfN-Skript 543 von 2019 wurde in den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt. Dieser Leitfaden soll ergänzend in den Planungsunterlagen eine Berücksichtigung finden. Die Höhe der Masten ist nochmals zu prüfen und gegeben falls zu ändern.

VI. Lärmproblematik

Teil der ausgelegten Antragsunterlagen ist ein Gutachten der Firma PEUTZ Consult GmbH mit Datum vom 22.6.2020, in dem die Belastungen durch Lärmeinwirkungen an verschiedenen Immissionsorten rund um das geplante Vorhaben prognostiziert werden. Es trägt den vollständigen Titel: „*Planfeststellungsverfahren KV-Terminal Riesa, Erläuterungsbericht - Hier: Textur - Überarbeitung der Ansätze und Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens zum „Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen“ (TBL Dresden GbR, Bericht 024/14 vom 04.11.2014) unter Berücksichtigung der Einwendungen und Fragen aus dem EÖT vom 27.9.2016 sowie vom 20. u. 21.03.2019 – 2. Tektur – Bericht FC 6335-2.1 vom 22.6.2020.*“ Nachfolgend wird dieses Gutachten kurz als „PEUTZ-Gutachten“ bezeichnet.

6.1.1. Allgemeine Betrachtungen zum Lärm

Das PEUTZ-Gutachten 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. Als [\(Anlage 4\)](#) werden die zwei Lärmrasterkarten der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH (tags und nachts) mit vorgelegt. Es wird daher befürchtet, dass die tatsächlich für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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. Das Schreiben des Landratsamtes Meißen: Stellungnahme des Kreisumweltamtes zu Einwendungen Privater im Anhörungsverfahren vom 16.01.2020 liegt dem Bürgerverein Riesa 2018 e.V. nicht vor und fehlt in den Unterlagen.

Das Gutachten nimmt die bestehenden Hallen, wo Dächer schon am Einstürzen sind, als Schallminderung an. Das bedeutet, es ist zu klären, wie diese einstürzenden Hallen erhalten bleiben und welche Kosten auf die SBO für die Erhaltung benötigt werden. Ohne diese Hallen würde die Immissionsbelastung an vielen Immissionsorten steigen und die Gesamtbelastung höher ausfallen. Es wird bezweifelt, dass die geometrische Form der Satteldächer richtig berücksichtigt wurde.



Bild 21: Zur Beweisführung wird ein Bild aus Google Maps aufgezeigt.

Es muss sichergestellt werden, dass die einstürzenden Hallen stehen bleiben müssen, da ansonsten das Lärmgutachten nicht mehr den Gegebenheiten entspricht.

Das PEUTZ Gutachten betrachtet die geplanten Krananlage als Lärmflächenquelle bei der Emissionsbetrachtung. Laut Umweltverträglichkeitsstudie Seite 84 liegt die nächste Wohnbebauung Lauchhammer Str. 25 mit nur 35m Abstand zum Umschlagbereich. Da eine Lärmflächenquelle aus der Mitte heraus berechnet wird, hat der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die Befürchtung, dass die ungünstigste Lärmbelastung nicht konservativ genug erfasst wurde und dadurch weitaus höher liegen muss, als durch die Gutachter angenommen.

Die Einwender **lehnen** einen **Drei-Schicht-Betrieb im Hafen ab**. Dadurch entstehen belästigende Lärmemissionen im ganzen Nachtzeitraum. Die Einhaltung der TA-Lärm ist durch den nächtlichen

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 Fehler in den Schalltechnischen Gutachten der TBL Dresden (Bericht 024/14 vom 14.11.2014) und auch im PEUTZ Gutachten ergeben, sieht der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. als klar dargestellt. Beide Gutachten basieren immer noch auf zu niedrigen Vorbelastungswerten der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH und kommen dadurch zu falschen Gesamtbelastungen.

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 macht sich der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. und seine Einwender diese Einwendungen hiermit zu eigen.

Die Einarbeitung eines digitalen Geländemodells im Planfeststellungsverfahren 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, das Geländemodell auf dreidimensionale Emissionsquellen zu erstellen und beantragen deren Nachreichung der Unterlagen.

Die Erläuterung beschreibt in Tabelle 3.7 berücksichtigte Frequentierung, dass in den Nachtstunden mit 2 Container pro LKW gerechnet wird. Das ist insofern interessant, dass dieser Ansatz tagsüber nicht angewendet wird. Schlussfolgernd wird beantragt, dass tagsüber (6-22 Uhr) die Kapazität des KV-Terminals auf maximal 300 Container und 300 LKW festgeschrieben werden.

6.1.2. Fragen zur Richtigkeit der vorgelegten Rasterlärnkarten

Es wurde im PEUTZ Gutachten Anlage 6.3 bis 6.6 vom 22.6.2020 die Lärmkartierung in der 2. Tektur ergänzt. Die Lärmrasterkarten sind fehlerhaft und kommen dadurch zu falschen Beurteilungen. Deshalb trägt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. das Beispiel am Wohngebäude an der Lauchhammer Str.13 vor, an welchem die Beurteilungspegel für ein allgemeines Wohngebiet gelten. Das 3. Obergeschoss hat einen direkten Blick auf die geplante Hafenanlage. Wieso die Gutachter zur Darstellung kurz vor dem Gebäude auf Lärnhindernisse kommen, bleibt fraglich. Der Bürgerverein RIESA sieht im Bereich des gesamten Wohnblockes Lauchhammer Str. 9-17 Widersprüche und bezweifelt die Richtigkeit der Lärmrasterkarten.

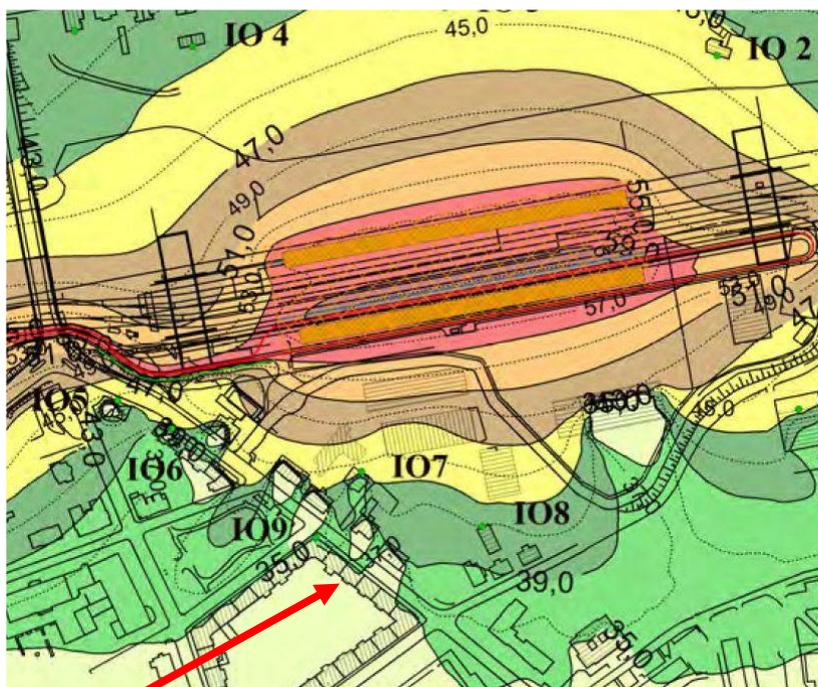


Bild 22: Das 3. Obergeschoss hat direkten Blick auf die geplante Hafenanlage.



Bild 23: Blick aus der Lauchhammer Str. 13 – 3. Obergeschoss Schafzimmer der Wohnung



Bild 24: Blick aus der Lauchhammer Str. 13 – 3. Obergeschoss Schafzimmer der Wohnung (Zoom)



Bild 25: Blick aus der Lauchhammer Str. 13 – 3. Obergeschoss Schafzimmer der Wohnung (Zoom)



Bild 26: Blick vom IO 02 (Dammweg 8) direkt vor dem Haus. Rote Pfeile zeigt Wohnungen.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 wirklich höchsten Wert am Wohnblock Lauchhammer Str. 9-17 ist. Laut Lärmrasterkarte entsteht am IO 09 ein Lärmschatten durch ein Gebäude davor. 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, siehe auch Bilder 22 bis 26 weiter oben, die eindeutig eine direkte Sicht vom zukünftigen Hafenstandort zum Wohnblock darstellen.

6.1.3. Gebietseinstufungen

Die beanstandete Gebietseinstufungen wurden nicht in der 2. Tektur geändert. Ausführlich wird hiermit nochmals an die geforderten Änderungen dem Unterpunkt 1.7 dieser Einwendung erinnert.

6.2. Vorbelastungsuntersuchungen

6.2.1. Vorbelastung

Im Umfeld des geplanten Vorhabens liegt eine ganze Reihe von Gewerbebetrieben, die zur Vorbelastung im Einwirkungsbereich der Anlage betragen. In der Geräuschemissionsprognose wurden folgende Betriebe berücksichtigt (siehe auch TBL Dresden 2014, Anlage A 1)):

- Kläranlage (VQ 1)
- Rudolf Meyer GmbH (VQ 2)
- SBO Hafennordseite (neben KVT Terminal künftig weiterhin betriebener Güterumschlag) (VQ 3)
- Scholz Recycling GmbH (VQ 4)
- Reifenwerk und neue Reifenlagerhalle (VQ 5)
- Reifenlagerhalle (VQ 6)
- Freyler GmbH (VQ 7)
- Beiselen GmbH (VQ 8)
- ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH [verschmolzen mit der Genehmigung 24.März 2021 mit der EDF Elbe Drahtwerke Feralpi GmbH] (VQ 9)

Eine Reihe weiterer Lärmquellen wurde nicht bei der Erfassung der Vorbelastung berücksichtigt. Bei einigen der oben genannten Quellen ist die Ermittlung des Immissionsbeitrags fehlerhaft.

6.2.2.1. Firma Tralo (Transport und Logistik Tralo GmbH)

Im Gewerbegebiet Gröba/Weststraße alte Spinnerei befindet sich ein Logistklager der Firma Tralo Riesa GmbH. Das Lager, in dem derzeit u.a. 1.200 Stellplätze für Gefahrgut, 6.150 Stellplätze für wassergefährdende Stoffe und insgesamt 12.000 Stellplätze für EURO Paletten untergebracht sind, wurde 1997 errichtet¹. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere in der Tageszeit auf dem Betriebsgelände der Tralo intensive Verkehrsbewegungen stattfinden, die zu entsprechenden Lärmbelastungen führen. Aufgrund von Liefervorgaben erfolgen bei Logistikunternehmen i.d.R. auch An- und Abfahrten in den frühen Morgenstunden, z.B. zwischen 5.00 Uhr und 6:00 Uhr und damit in der Nachtzeit. Die Firma Tralo wurde bei der Ermittlung der Vorbelastung nicht berücksichtigt.

¹ Quelle: <https://www.tralo-riesa.de/>

6.2.2.2. Schüttgüterumschlag (VQ3)

Im Hinblick auf die Tätigkeiten auf der Hafennordseite wählte bereits die Firma TBL in ihrem Gutachten aus dem Jahr 2014 angeblich mangels konkreterer Daten den Ansatz, dass der berechnete Summenschallleistungspegel für das geplante Hafenterminal von 112 dB(A) vergleichend herangezogen und dann pauschal um 5 dB(A) gemindert wird. Die Firma PEUTZ übernahm diesen Ansatz. Die SBO selbst geht von einer Steigerung des Konventionellen Verkehrs aus, siehe Erläuterungsbericht Seite 15 Tabelle 1, der nur auf der Nordseite stattfinden kann.

Ein solcher Ansatz ist aus mehreren Gründen vollkommen unrealistisch. Wie die Firma PEUTZ auf den Seiten 13/14 ihres Gutachtens ausführt, existiert für den zukünftig vorgesehenen Schütt-, Stück- und Massengutumschlag keine detaillierte Planung. Es soll aber kein Nachtbetrieb stattfinden. Für die Umschläge sollen auf einer Kranbahn mit 450 m Länge zwei schienengebundene Portal-Doppellenker-Wippdrehkräne eingesetzt werden, wobei damit eine Fläche von ca. 9.000 Quadratmeter bedient werden könne.

Genau solche Kräne sind aber bereits derzeit im Einsatz. Dies geht aus einer Lärmprognose der Firma Müller BBM, welche im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die beiden Portalkräne erstellt wurde, hervor (Müller BBM 1997). Es ist somit offensichtlich, dass die beiden Kräne auch in Zukunft genutzt werden sollen. Die derzeit im Hafensbereich betriebenen Portal-Doppellenker-Wippdrehkräne weisen laut dem Gutachten der Firma Müller BBM einen Schallleistungspegel von 103 dB(A) tags pro Kran auf (siehe auch den Anhang zu diesem Gutachten ([Anlage 5](#))).

Für das geplante KV-Terminal auf der Hafensüdseite sind gemäß den Ausführungen auf Seite 20 des PEUTZ-Gutachtens schalloptimierte Kräne geplant. Diese weisen gemäß den Tabellen 3.5 und 3.6 des PEUTZ-Gutachtens wesentlich niedrigere Mittelungspegel pro Stunde gegenüber den Vorgaben der DB AG Richtlinie auf. Der Schallleistungspegel wird mit jeweils 84,2 dB(A) angegeben (siehe Anlage 6.7, S.1 des PEUTZ-Gutachtens). Somit sollen diese beiden Kräne ca. 19 dB(A) leiser ausfallen als die derzeit auf der Hafennordseite betriebenen Kräne.

Der im PEUTZ-Gutachten gewählte Ansatz mit einem Abzug von 5 dB(A) des Gesamtschallleistungspegels ist daher vollkommen realitätsfremd. Durch die **ca. 19 dB(A) lauterer Kräne** wäre vielmehr ein erheblicher Zuschlag zu berechnen.

Wesentlich realistischer wäre es aber, die vom Schüttgüterumschlag ausgehenden Lärmbelastungen auf Basis der Prognose der Firma Müller BBM zu ermitteln. Die Firma Müller BBM berücksichtigte in ihrer Prognose lediglich die Schallleistungspegel der beiden Krananlagen sowie den anlagenbezogenen Verkehr mit insgesamt 32 Lkw-Abfahrten sowie 15 weiteren Fahrten im Getreidelager. Sie geht dabei von einer täglichen Umschlagmenge von 2.000 t aus (siehe Anhang zu dieser Stellungnahme). Zum Vergleich: Für das geplante KV-Terminal wird alleine mit täglich 300 Lkw-Fahrten gerechnet.

Darüber hinaus ist es üblich, beim Umschlag von Massengütern Transportbänder einzusetzen. Transportbänder sind für den geplanten Containerumschlag auf der Hafensüdseite nicht erforderlich. Weiterhin ist davon auszugehen, dass mehrere Radlader zum Einsatz kommen werden. Diese Lärmquellen wurden im Gutachten der Firma Müller-BBM nicht berücksichtigt. Das Gutachten beinhaltet also keinesfalls einen konservativen Emissionsansatz für den Schüttgüterumschlag.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Trotz dieser fehlerhaften, teils zu niedrigen Emissionsansätze kommt das Gutachten der Firma Müller-BBM für den dort betrachteten IO 02 (Kirchstraße 2) zu einem Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags (siehe Anhang zu diesem Gutachten). Das PEUTZ-Gutachten kommt dagegen für IO 04, welcher lediglich 30 m weiter östlich liegt, für alle Fremdquellen außer Feralpi, welches an diesem Immissionsort nur einen sehr geringen Beitrag liefert, auf 49,4 dB(A) (siehe Tab. 3.3). Dies sind ca. 8 dB(A) weniger.

Der Vergleich zeigt, dass der von der TBL bzw. von PEUTZ gewählte Ansatz für den Schüttgüterumschlag grob fehlerhaft ist. Die Zusatzbelastungen für den Schüttgüterumschlag werden mit dem gewählten Emissionsansatz massiv unterschätzt.

Im Übrigen stellt sich im Zusammenhang mit der Kirchstraße 2 die Frage, warum nicht auch dieses Wohngebäude als Immissionsort ausgewählt wurde. Durch die Zufahrt zum Schüttgüterumschlag dürfte es wesentlich stärker belastet sein, als beispielsweise IO 04a (Kirchstraße 4).

Nachtbetrieb auf der Hafennordseite

Laut den Ausführungen auf Seite 13 des PEUTZ-Gutachtens, wird ein Nachtbetrieb der Hafennordseite nach Inbetriebnahme des KV-Terminals auf der Hafensüdseite nicht mehr stattfinden. Andererseits wird einen Satz vorher ausgeführt, dass die Kernarbeitszeit montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr sowie samstags von 6:00 Uhr bis 14:00 Uhr betragen soll. Wenn von Kernarbeitszeit gesprochen wird, ist davon auszugehen, dass auch außerhalb dieser Zeit ein wenngleich reduzierter Betrieb stattfinden soll. Dies würde aber bedeuten, dass auch in der Nachtzeit Tätigkeiten erfolgen. Da sich die Beurteilungspegel für die Nachtzeit auf die lauteste Nachtstunde beziehen, tragen bereits Tätigkeiten von relativ kurzer Dauer zu relevanten Belastungen in der Nachtzeit bei. Solange nicht eindeutig klar ist, dass jeglicher Nachtbetrieb einschließlich An- und Abfahrvorgänge auf der Hafennordseite zukünftig ausgeschlossen werden kann, ist bei der Ermittlung der Vorbelastung auch auf der Hafennordseite Nachtbetrieb zu berücksichtigen. Dies kann z.B. mit einem Flächenkontingent für Gewerbebetrieb in der Nachtzeit erfolgen.

6.2.2.3. Firma Scholz Recycling (VQ4)

Für die Firma Scholz wurde gem. Kap. 3.3 des PEUTZ-Gutachtens eine Teilverzichtserklärung der immissionschutzrechtlichen Genehmigung in Abstimmung zwischen der SBO, der Scholz Recycling GmbH und der zuständigen Behörde erwirkt. Die Belastungen durch den genehmigten Betrieb sollen hierdurch erheblich reduziert werden. Unter anderem sollen die Betriebszeit des Fuchsbaggers sowie die maximale Anzahl der Lkw am Tag eingeschränkt werden. Die Autopresse soll ersatzlos entfallen.

Bislang handelt es sich bei den Lärmreduzierungen der Firma Scholz Recycling GmbH lediglich um Absichtserklärungen. Solange hierzu keine verbindlichen Vereinbarungen vorliegen, die beispielsweise im Rahmen eines Vertrages geregelt sind, sind weiterhin konservative Annahmen zu treffen.

Es wird daher beantragt, Belege vorzulegen, welche die auf den Seiten 14 und 15 des schalltechnischen Gutachtens von PEUTZ genannten Maßnahmen, sicherstellen.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

6.2.2.4. Reifenwerk & Reifenlagerhalle (VQ5 & VQ6)

Für diese Immissionsquelle wurden Immissionswerte für tags und nachts an den Immissionspunkten Clara-Zetkin-Ring“ sowie „Paul Greifzu-Straße 55“ festgelegt. Um die festgelegten Immissionswerte zu erreichen, wurde die Fläche VQ5 geteilt und mit einem Schalleistungspegel angesetzt, der auf der nördlichen Teilfläche in der Nachtzeit deutlich höher liegt als in der Tageszeit. Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, warum eine solche Annahme getroffen wurde.

6.2.2.5. Firma Beiselen (VQ8)

Aus dem Gutachten der TBL vom 4.11.2014 TBL ist zu entnehmen, dass die Firma Beiselen (Düngemittellager) nur tags betrieben wird (siehe Seite 9). Es liegen aber Filmaufnahmen vor, die belegen, dass Güterzüge Düngemittel auch in der Nachtzeit zwischen 5:00 und 6:00 anliefern. Beispielsweise erfolgte am 28.07.2020 gegen 5.40 Uhr eine Anlieferung mittels Bahn. Damit gehen auch in der Nachtzeit relevante Lärmbelastungen von der Firma Beiselen aus. Diese hätten im Rahmen der Vorbelastungsuntersuchung berücksichtigt werden müssen.

Es wird daher beantragt, die Lärmprognose zu überarbeiten und Bahnanlieferungen der Firma Beiselen in der Nachtzeit zu berücksichtigen.

6.2.2.6. ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH (VQ9)

6.2.2.6.a Mitarbeiterparkplatz

Seit ca. 6 Monaten ist ein neuer Mitarbeiterparkplatz auf einem Gelände nördlich des Stahlwerkes in Betrieb. Durch den Parkplatz erhöht sich die Vorbelastung, welche durch Feralpi hervorgerufen wird, insbesondere in der Nachtzeit.

Es wird daher beantragt, die Vorbelastung unter Berücksichtigung des Feralpi-Parkplatzes neu zu ermitteln.

6.2.2.6.b Feralpi gesamt Nachtzeit

Im Hinblick auf Gesamtbelastung ergeben sich gem. Tab. 5.1 im Gutachten von PEUTZ vom 22.6.2020 an den Immissionsorten IO 02, IO 03 und IO 05 Beurteilungspegel, die in der Nachtzeit nur knapp unterhalb der Immissionsrichtwerte liegen (Es wurde jeweils Mischgebiet angenommen).

Aus Tab. 3.3 des PEUTZ-Gutachtens ergibt sich, dass für IO 02, IO 03 und IO 05 die Firma Feralpi jeweils maßgeblich ist im Hinblick auf die Summe der Zusatzbelastungen. Somit haben die von der Firma Feralpi ausgehenden Lärmbelastungen am diesen Immissionsorten erheblichen Einfluss auf die Gesamtvorbelastung.

Dass die im Gutachten der TBL enthaltenen und von PEUTZ übernommenen Daten zur Vorbelastung von Feralpi fehlerhaft sind, wurde bereits im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung eingewendet und auch im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen.

Nun liegen neue Untersuchungen vor, die diese Auffassung belegen (Gassner 2020 ([Anlage 6](#))). Über einen Zeitraum von ca. 3 Monaten (13.5.2020 bis 12.8.2020) wurden auf dem Grundstück Paul-Greifzu-Straße 13 die Schallemissionen durch die ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi in Riesa erfasst.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Über alle 392 ausgewerteten Nachtstunden wurde ein mittlerer Beurteilungspegel von 44,1 dB(A) ermittelt. Maßgeblich ist aber nicht der mittlere Beurteilungspegel, sondern der Beurteilungspegel in der lautesten Nachtstunde.

In 37 Nachtstunden (18 Nächte) wurde der zulässige Immissionsrichtwert von 46 dB(A) überschritten. Die Überschreitungen betragen dabei zwischen 0,1 dB(A) und 4,1 dB(A).

Für die Paul-Greifzu-Str. 23 wurde nachts ein Wert von 43,9 dB(A) prognostiziert (siehe (TBL Dresden 2016) zum Feralpi Mitarbeiterparkplatz). Wird überschlägig davon ausgegangen, dass die Zusatzbelastungen durch Feralpi in der Paul-Greifzu-Straße in derselben Größenordnung liegen, wie in der Paul-Greifzu-Str. 23, dann ergibt sich eine Pegeldifferenz zwischen dem höchsten Wert der Dauerlärmmessung (50,1 dB(A) und Prognose Feralpi (43,9 dB(A)) von 6,2 dB(A). Wird diese Differenz beispielsweise zur Vorbelastung in der Nachtzeit an IO 02, die von Feralpi verursacht wird, addiert, ergibt sich ein Wert von $35,3 + 6,2 = 41,5$ dB(A) (siehe auch Tabelle 8). Als Gesamtvorbelastung ergibt sich dann ein Wert von 41,6 dB(A). Addiert zur Zusatzbelastung durch das Hafenterminal von 44,2 dB(A) ergibt sich eine Gesamtbelastung von 46,1 dB(A). Damit wäre der angenommene Immissionsrichtwert von 45 dB(A) deutlich überschritten. Ähnliches gilt für IO 03. Hier wäre der Immissionsrichtwert sogar um 1,3 dB(A) überschritten. Damit wäre das Vorhaben nicht genehmigungsfähig. Die vorgenannten Berechnungen sind in der Tabelle 8 für IO 02, IO 03 und IO 05 zusammengefasst.

Es sei angemerkt, dass in diesen Berechnungen die zusätzlich hervorgerufenen Belastungen durch den Mitarbeiterparkplatz von Feralpi sowie durch die Firma Tralo, der Nachbetrieb der Firma Beiselen etc. noch nicht berücksichtigt wurden.

Tabelle 8 Ermittlung der Gesamtbelastung an IO 02, IO 03 und IO 05 unter Berücksichtigung einer korrigierten Vorbelastung, die durch Feralpi verursacht wird.

Immissionsort	IO 02	IO 03	IO 05
Ermittelte Vorbelastung nachts durch Feralpi (PEUTZ-Gutachten Tabelle 3.3)	35,3	35,9	28,7
Vorbelastung bei zusätzlich 6,2 dB(A)	41,5	42,1	34,9
Vorbelastung von anderen Fremdbetrieben (PEUTZ-Gutachten Tabelle 3.3)	25,7	27,4	26,7
Gesamtvorbelastung	41,6	42,2	35,5
Zusatzbelastung durch den Hafen (PEUTZ-Gutachten, Tabelle 5.1)	44,2	44,1	44,4
Gesamtbelastung	46,1	46,3	44,9
IRW	45	45	45
Differenz zum IRW	1,1	1,3	-0,1

6.2.2.7. Containerstellfläche

Westlich des Firmengeländes der Firma Scholz liegt eine Stellfläche, auf der Container abgestellt sind (siehe nachfolgende Abbildung). Die von dieser Stellfläche ausgehenden Lärmbelastungen wurde im Rahmen der Vorbelastungsuntersuchungen nicht berücksichtigt. Ggf. Ist zu klären, welche Nutzung auf dieser Fläche zukünftig vorgesehen ist. Jedenfalls hätte ein entsprechendes Lärmkontingent berücksichtigt werden müssen.



Bild 27: Stellfläche westlich des Geländes der Fa. Scholz, auf der derzeit Container zwischengelagert werden.

6.2.2.8. Containerservicehalle

In diese Halle werden Container repariert, die dann mit Reachstackern wieder zum Einsatzort auf dem Terminal gebracht. Es stellt sich nun die Frage, ob sichergestellt ist, dass die Servicehalle ausschließlich zur Reparatur von Containern, die im Hafenterminal eingesetzt werden genutzt werden soll. Sollte dies nicht der Fall sein, hätte der LKW-Verkehr für An- und Abtransporte von Containern, die in der Halle repariert werden sollen, als zusätzliche Vorbelastung berücksichtigt werden müssen.

6.2.2.9. Fazit der Vorbelastungsbetrachtung

Die Vorbelastung wird in der Lärmprognose erheblich unterschätzt. Bei der Ermittlung wurden wesentliche Lärmquellen, wie z.B. der Feralpi-Mitarbeiterparkplatz, die Firma Tralo oder eine Containerabstellfläche westlich der Firma Scholz nicht berücksichtigt. Eine Dauerlärmmessung im Auftrag des Bürgervereins Riesa ergab, dass insbesondere in der Nachtzeit in der lautesten Stunde mit wesentlich höheren Lärmemissionen durch die Firma Feralpi zu rechnen ist. Weiterhin wurde nächtlicher Bahnverkehr durch Antransport der Firma Beiselen (Düngemittellager) nicht berücksichtigt, der Beitrag der Hafennordseite fehlerhaft berechnet und die von dieser Fläche ausgehenden Belastungen außerhalb der Kernbetriebszeit (d.h. in der Nachtzeit) nicht berücksichtigt.

Schließlich belegen auch Messungen des Bürgervereins Riesa in der Nähe von IO 01 bzw. IO 02, dass mit einer wesentlich höheren Vorbelastung in der Nachtzeit zu rechnen ist.

Es wird daher beantragt, den Antrag auf Planfeststellung für das KV-Terminal Riesa abzulehnen. Hilfsweise wird beantragt, die Berechnungen zur Vorbelastung komplett zu überarbeiten unter

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Berücksichtigung der oben genannten Mängel und Schwachstellen. Zur Ermittlung der Vorbelastung an den Immissionsorten IO 02, IO 03, und IO 05 wird beantragt, eine Dauerlärmmessung zumindest für die Nachtzeit einzurichten, die über mehrere Monate betrieben wird.

Sollte das Planfeststellungsverfahren weiter betreiben werden, wird weiterhin **beantragt**, eine **Lärmkontingentierung für das gesamte Hafengebiet durchzuführen**, um zu verhindern, dass durch die Realisierung des geplanten KV-Terminals jegliche weitere Entwicklungsmöglichkeiten durch Gewerbebetriebe auf bislang ungenutzten Flächen ausgeschlossen werden.

6.3. Containerumschlag

Auf Seite 12 des PEUTZ Gutachtens wird ausgeführt, dass die Quellhöhe bei Fahrwegen auf 1 m festgelegt wurde. Des Weiteren wird in Bezug auf die Quellhöhe auf Anlage 4.1 und 4.2 verwiesen. Aus diesen Anlagen geht hervor, dass für die Containerstellfläche in der Nachtzeit eine Quellhöhe von 96,5 m bzw. 97,2 m angenommen wurde. Für die Tageszeit wurden Quellhöhen von 98 m bzw. 97,7 m angenommen. Es erschließt sich aus den Unterlagen nicht, warum für die Tages- und Nachtzeit jeweils unterschiedliche Quellhöhen angesetzt wurden. Wird von einer Höhe GOK von 96,25 m (siehe Erläuterungsbericht; S. 48) ausgegangen, ergeben sich Emissionshöhen der Containerstellfläche von 1,0 - 1,75 m. Da bis zu 4 Container übereinandergestapelt werden sollen, ist diese Annahme unrealistisch. Es hätte bei einer Höhe pro Container von 2,59 m eine mittlere Quellhöhe von 5 m angenommen werden müssen.

Es wird beantragt, das PEUTZ-Gutachten in diesem Punkt zu überarbeiten.

6.4. LKW Parkplatz

Wie die Rasterlärmkarte zeigt, wurde nachts nicht die gesamte Parkplatzfläche berücksichtigt. Sondern lediglich Parkbewegungen auf den, von der Wohnbebauung am weitesten entfernten Stellplätzen. Geräusche durch Standheizungen, Leerlaufgeräusche, etc. wurde nicht berücksichtigt. Aus fachlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, weshalb hier nicht das Standardwerk zur Beurteilung von Stellplätzen (Bayerische Parkplatzlärmstudie von 2007) herangezogen wird.

6.5. Kranfahrten

Im Hinblick auf die Quellhöhen wird auf Seite 12 des schalltechnischen Gutachtens angegeben, dass eine detaillierte Übersicht der angesetzten Quellhöhen in den Anlagen 4.1 und 4.2 enthalten sei. Die genannten Anlagen enthalten jedoch nur die Y Koordinate der Quelle. Es ist aber unklar, auf welchen Bezugspunkt diese Koordinate sich bezieht. Beispielsweise wurde für das Katzfahren eine Quellhöhe von 115 Meter angenommen. Im Text wird eine Quellhöhe von 20 Meter angegeben (Text Seite 12). Dies würde bedeuten, dass das Geländeniveau bei 95 m liegen würde. Ob das aber tatsächlich so ist, ist nicht nachvollziehbar, zumal sich die Geländeoberkantenhöhe innerhalb des Vorhabengeländes ändern kann. So soll das Gelände gemäß den Ausführungen auf Seite 12 der schalltechnischen Untersuchung sogar in südwestlicher Richtung leicht ansteigen.

Auf dem EÖT im Jahr 2018 wurde der Antrag gestellt, dem BUND und Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die Unterlage 28 (wahrscheinlich weitgehend identisch mit den Unterlagen F1 und F2 aus dem TBL-Gutachten) zu den Geräuschemissionen von Container Portalkränen zu Verfügung zu stellen.

Dies ist nicht erfolgt und wird hiermit erneut beantragt.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

6.6. Reachstackerfahrten

Der Schallleistungspegel für Reachstackerfahrten wurde nun von 63 dB(A)/m auf 71 dB(A)/m angehoben (S. 19). Der angenommene Schallleistungspegel von 91 dB(A) (siehe Anlage 4.1, S.1) ist jedoch nicht nachvollziehbar, da die Quelle Reachstacker als Flächenquelle angenommen wurde, die Berechnungsformel auf S. 19 im schalltechnischen Bericht sich aber auf eine Wegstrecke bezieht.

6.7. Meteorologische Korrektur

Vom BUND und Bürgerverein wurde auf dem EÖT im Jahr 2018 ausgeführt, dass sich im Hafenbecken über Wasser besonders häufig Inversionswetterlagen ausbilden können, die die verwendete meteorologische Korrektur infrage stellen würden. Hierzu wird nun auf Seite 11 des PEUTZ-Gutachtens ausgeführt, dass nach einer Recherche hinsichtlich des Auftretens von Inversionswetterlagen im Vorhabenbereich, hier insbesondere im Hafenbecken selbst sowie dem Mündungsbereich der Elbe keine wesentlichen Ereignisse analysiert werden konnten.

Eine solche Aussage ist nicht ausreichend, zumal das Ergebnis unplausibel ist, denn über Wasserflächen stellen sich naturgemäß sehr häufig Inversionswetterlagen ein. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Luft durch kaltes Wasser im Hafenbecken gekühlt wird, während sich obere Luftschichten bereits stärker erwärmen. Es stellt sich die Frage, in welcher Form diese Recherche erfolgte, d.h. welche Daten für welchen Zeitraum und von welchen Quellen erhoben wurden, auf welche Weise die Daten ausgewertet wurden und welche genauen Ergebnisse hierzu vorliegen.

Es wird beantragt, den entsprechenden Bericht, in dem die Untersuchung dokumentiert wurde, dem BUND bzw. dem Bürgerverein Riesa zur Verfügung zu stellen.

6.8. Reflexionen

Auf Seite 12 der schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass für die Brücke B 182“, welche die Gleisanlagen das Hafenbecken überspannt, weder Reflexion noch abschirmende Wirkungen berücksichtigt worden seien. Es sei abgeschätzt worden, dass die Abschirmwirkung deutlich höher sein würde als der Anteil der Reflexionen, welcher bei der Zugunterfahrung entstehe. Aus der eigenen Praxiserfahrung erscheine die Berücksichtigung von Reflexionen für dieses, in seinen Ausdehnungen (Breite und Höhe) schmale Bauwerk nicht sinnvoll, sondern insbesondere auch unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen im neuen KV-Terminal für die hier durchgeführten Untersuchungen nicht relevant.

Diese Aussagen sind nicht nachvollziehbar. Jeder Mensch, der sich einmal unter einer Brücke befunden hat, kennt die erheblichen Reflexionen, die sich einerseits durch die Brückenpfeiler und andererseits durch die Brücke selbst ergeben.

Es wird beantragt, entsprechende Vergleichsberechnungen durchzuführen, die jeweils die Abstellungswirkung bzw. die Reflexionen berücksichtigen und die Ergebnisse dem BUND bzw. dem Bürgerverein Riesa 2018 e.V. vorzulegen.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

6.9. 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 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).

6.10. Abschirm- und andere Lärmschutzmaßnahmen

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

6.11. Weitere Punkte zum Lärm

Weiterhin sind folgende Punkte der Lärmprognose nicht nachvollziehbar:

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

6.12. Baulärm

Die 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 durch Wohngebiete zu führen sind.**

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

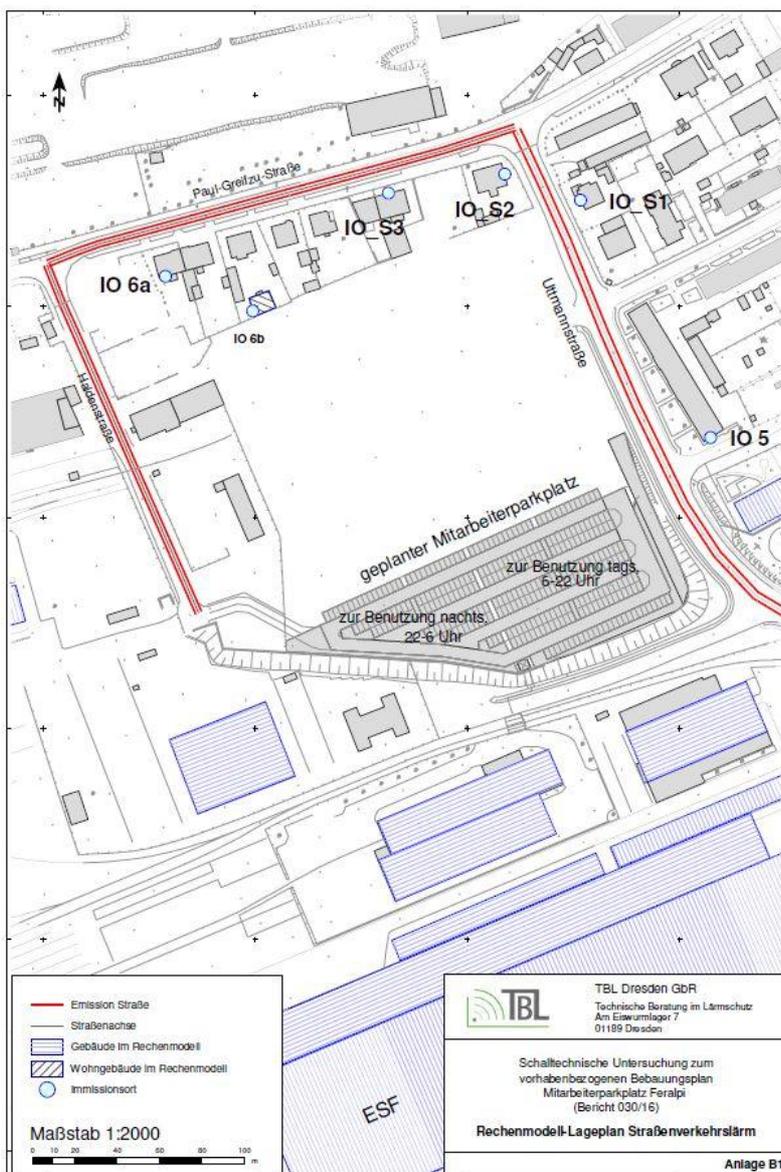


Bild 28: TBL Dresden Bericht 30/16 Seite 20

Hinzu kommt im Bereich ab Uttmannstraße 13 bis Paul-Greifzu-Straße 23, der Mitarbeiterparkplatz der ESF Elbe Stahlwerke Feralpi im November 2020 in Betrieb genommen wurde 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.**

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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

Tabelle 9:

Gleicher Straßenabschnitt aber unterschiedliche Immissionswerte!					
IP	Name	Immissionsgrenzwert Prognose - Ohne Fall		Immissionsgrenzwert Prognose - Mit 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 33	Paul-Greifzu-Straße 1b Wohnhaus - Einordnung Mischgebiet	64 ?	52 ?	64 ?	52 ?
IP 34	Paul-Greifzu-Straße 8 Wohnhaus - Einordnung Gewerbegebiet Der Einordnung als Gewerbegebiet wird widersprochen!	69	56	69	56

Peutz-Gutachten FC 6335-2.1 22.06.2020 Anlage 13 S.3-4

Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. muss davon ausgehen, dass die **höher ermittelten Werte** im Gutachten PEUTZ am IP 34 ebenfalls **auf den IP 23 und IP 33 zutreffen** und damit eine Grenzwert-überschreitung direkt durch das Vorhaben darstellen.

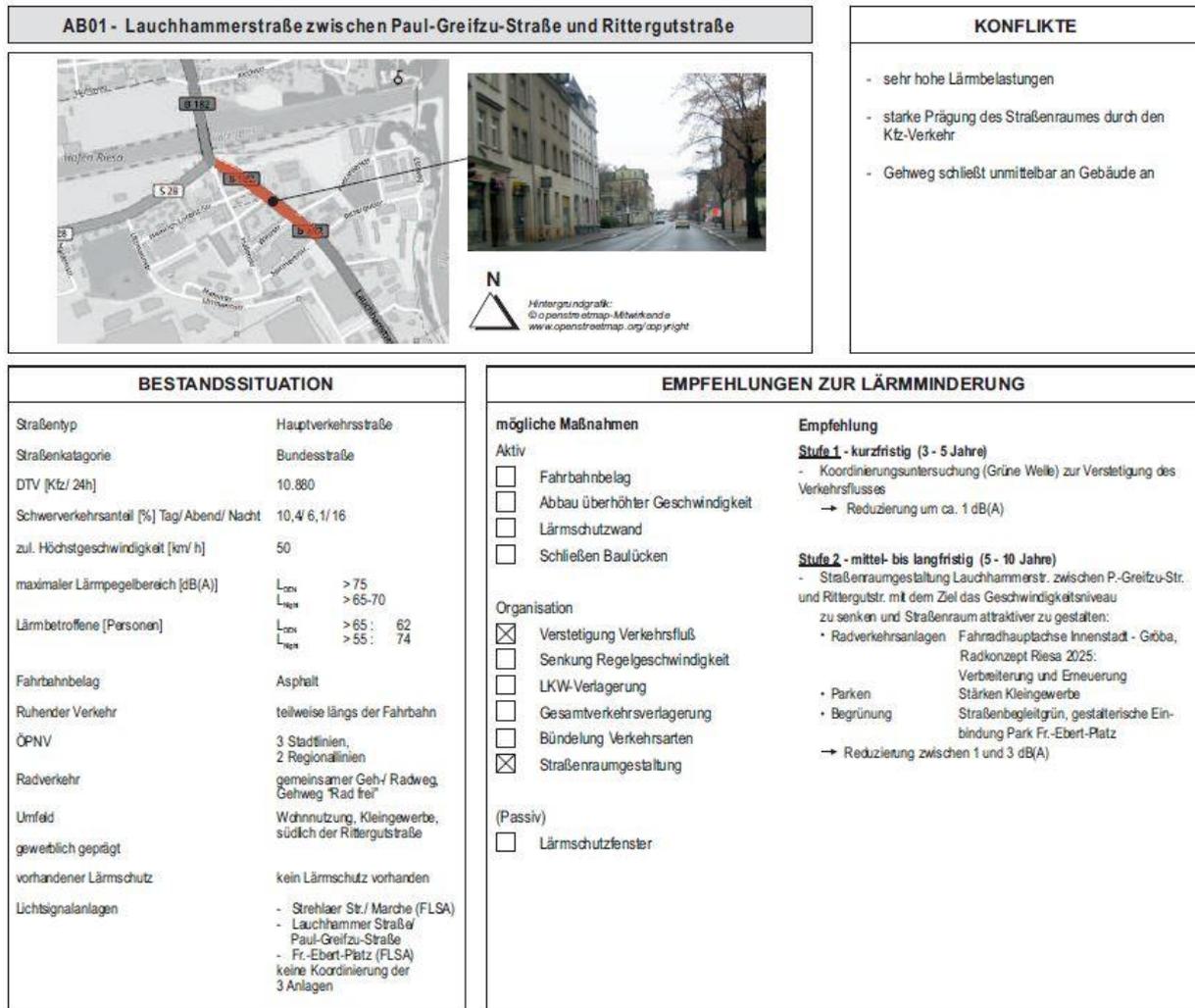
Geht man von der Richtigkeit der ermittelten Werte im PEUTZ Gutachten IP 34 aus, so wird klar, dass der Lärmpegel in Richtung Hafen immer weiter zunimmt und der höchste Verkehrslärm nach der Hafeneinfahrt direkt im Hafen entsteht. Die Werte IP 23 und IP 33 werden angezweifelt.

Tabelle 10:

IP	Name Straße, Nummer, Fassade, Geschoss	Immissionsgrenzwert Prognose - Mit Fall	
		tags dB(A)	nachts dB(A)
IP 17	Uttmannstraße 15 SW 1.OG	63	48
IP 16	Uttmannstraße 13 SW 1.OG	63	48
IP 15	Uttmannstraße 11 SW 1.OG	63	49
IP 14	Uttmannstraße 9 SW 1.OG	64	49
IP 13	Uttmannstraße 7 SW 1.OG	64	49
IP 12	Uttmannstraße 5 SW 1.OG	65	50
IP 10	Uttmannstraße 3 SW 1.OG	65	50
IP 08	Paul-Greifzu-Straße 9 O 1.OG	66	51
IP 07	Paul-Greifzu-Straße 9 N 1.OG	66	52
IP 23	Paul-Greifzu-Straße 3 NW 1.OG	67	54
IP 34	Paul-Greifzu-Straße 8 SO EG	69	56
IP 33	Paul-Greifzu-Straße 1b NW 1.OG	64	52

Stadt Riesa

Lärmaktionsplanung Stufe 3



Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Der Lärm wird einfach ignoriert. Stattdessen, soll der Schwerverkehr auf 632 LKW 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 Hafenbetrieb, 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, dass 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.

VIII. Unvollständigkeit im Verkehrsplanerischen Gutachten

Das Verkehrsplanerische Gutachten ist unvollständig. Der bisherige Hafenbetrieb durch Scholz, Beiselen, Container-Service-Halle und Verwaltungsgebäude wird nicht betrachtet und müsste dem geplanten Betrieb hinzugerechnet werden. 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 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 30: 29.10.2013 – Entspricht auch immer noch 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, um durchfahren zu können.

Diese Problematik wurde schon zweimal vorgetragen. Eine Reaktion des Antragstellers der SBO kam bisher in keiner Weise. Ein Lösungsvorschlag der Stadtverwaltung Riesa mit einem entsprechenden Verkehrskonzept fehlt hierzu. Zu betrachten ist auch, dass die Trassenführung über die Heinrich-Schönberg-Straße um 6m höher liegt und zu mehr Verkehrslärm führen kann, als die Trassenführung über die bisherige Lauchhammer Straße.

Ein ungehinderter Zugang für Rettungsdienste ist so unmöglich und wird beanstandet!

Wie sich der Verkehr abspielen kann, zeigt dieses Video:

<https://www.youtube.com/watch?v=ssUlzeDayt8>

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Weitere Bilder sollen nochmals direkt auf die Zufahrtsstraßenproblematik hinweisen:



Bild 31: Heinrich-Schönberg-Straße kurz nach der Einfahrt am Stahlwerk vorbei



Bild 32: Heinrich-Schönberg-Straße in Höhe Kreuzung Stahlwerker-Straße



Bild 33: Heinrich-Schönberg-Straße



Bild 34: Heinrich-Schönberg-Straße in Richtung Zufahrt Gröbaer Straße

Der verantwortliche Mitarbeiter der Stadtverwaltung Riesa bestätigte im Scopingtermin am 04.05.2011 zur Kapazitätserweiterung des Stahlwerkes die Problematik wie folgt: „ ...in unserer Zuarbeit beim Verkehr war das Problem, dass jetzt schon mit unserem Gutachten aus dem November 2008 und Zahlen Ihrer Produktionserweiterung von **damals Bauklassenveränderungen**

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

*stattfinden, d. h. also **dieser Schwerverkehr** - und das ist ja eigentlich das, was **bei der Straße die Schäden verursacht** - sich so verändert, dass ich **automatisch in eine andere Bauklasse rutsche**. Das bedeutet also, die jetzt vorhandene Bauklasse II [zur Erklärung, entspricht der Bk10] ist zu gering. Es wird also kurzfristig durch selbst um 150.000 t pro Jahr der Baukörper so geschädigt werden, dass er verändert werden muss. Das ist eine Frage der Erschließung. Das ist in dem Gutachten dargestellt und auch, so denke ich, hinreichend begründet worden, dass dem so ist.“*

Der Bürgerverein Riesa 2018 e.V. geht durch die Hafenerweiterung von einer zusätzlichen Belastung der städtischen Zufahrtsstraße von ca. 2.000.000 t pro Jahr aus. Es wird beantragt, die stadteigene Straße einer Bauklassenüberprüfung zu unterziehen, zu prüfen und zu ergänzen.

Vorsorglich beantragt der Bürgerverein Riesa 2018 e.V. im Interesse der Riesaer Bürgerschaft, dass der Freistaat Sachsen für die grundlegende Sanierung der Zufahrtsstraße zu 100% aufkommt.

Diese Kosten sind dem Planvorhanden hinzuzurechnen und die Straßen sind entsprechend dem Verkehrsaufkommen anzupassen. Straßenschäden auf den städtischen Zufahrtswegen sind schon heute in ausreichendem Maße zu erkennen.



Bild 35 – geschädigte Kreuzung Schönberg/Lauchhammer Str.



Bild 36 – geschädigte Kreuzung Uttmannstraße/Paul-Greifzu-Straße

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. Eine Förderung ist nicht in Sicht.

Laut Sächsischer Zeitung vom 26.05.2021

>WIRTSCHAFT< „**Der Freistaat kürzt den Kommunen die Fördergelder um gut ein Viertel. Das hat drastische Folgen**“

Der Landtag beschloss den Haushalt 2021/22. „**Der Etat sieht 146 Millionen Euro vor nach gut 199 Millionen Euro in den beiden Jahren zuvor.**“

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

IX. Ablehnung der Hafeneinfahrt sowie der Verkehrslenkung über die Uttmannstraße und Ausschließung nächtlicher Zugfahrten

9.1. Ablehnung der Hafeneinfahrt und 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, Stahlwerker-Straße und Uttmannstraße ist tagsüber so voll mit LKWs, dass teilweise ein Rangieren beim Durchfahren von Nöten ist, da LKWs am Straßenrand parken, siehe Bilder 30 bis 34 der Seiten 68 bis 70. 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 bzw. Auslastung der Genehmigung.

9.2. Nächtliche Zugfahrten im Hafen

Sollte dennoch die Planfeststellungsbehörde dieses Planvorhaben bestätigen, stellt hiermit der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. hilfsweise den Antrag, die **beantragten Betriebszeiten** für den **Schiffs- sowie auch Bahnverkehr** direkt auf **6.00 Uhr bis 22.00 Uhr** eindeutig zu begrenzen.

Bisher wurde ein Betrieb des Bahnverkehrs schon weit vor 6 Uhr beobachtet. Zur Beweisführung legt der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die gemachten Aufnahmen (**Anlage 7 – 67 Stück Bilder**) von einer Arbeitswoche (20.07.2020 bis 25.07.2020) in Tabelle 11 vor. Es soll aufzeigen, dass **Züge vor 6 Uhr** komplett **eingefahren** und **in zwei Halbzüge vor 6 Uhr zerlegt werden**.

Tabelle 11:

Wochentag	Datum	Ankunftszeit des Zuges
Montag	20.07.2020	ab 05.30 Uhr
Dienstag	21.07.2020	ab 05.25 Uhr
Mittwoch	22.07.2020	ab 05.03 Uhr
Donnerstag	23.07.2020	kein Zug eingefahren
Freitag	24.07.2020	ab 05.02 Uhr
Sonnabend	25.07.2020	kein Zug eingefahren

So eine Betriebsweise ist nicht in dem Planungsantrag betrachtet wurden und muss deshalb zukünftig ausgeschlossen werden und als Nebenbestimmung in der Genehmigung berücksichtigt sein. Das PEUTZ Gutachten beinhaltet keine Betriebsvorgänge für den **Schiffs- sowie auch Bahnverkehr in der Zeitspanne zwischen 22 Uhr bis 6 Uhr!**

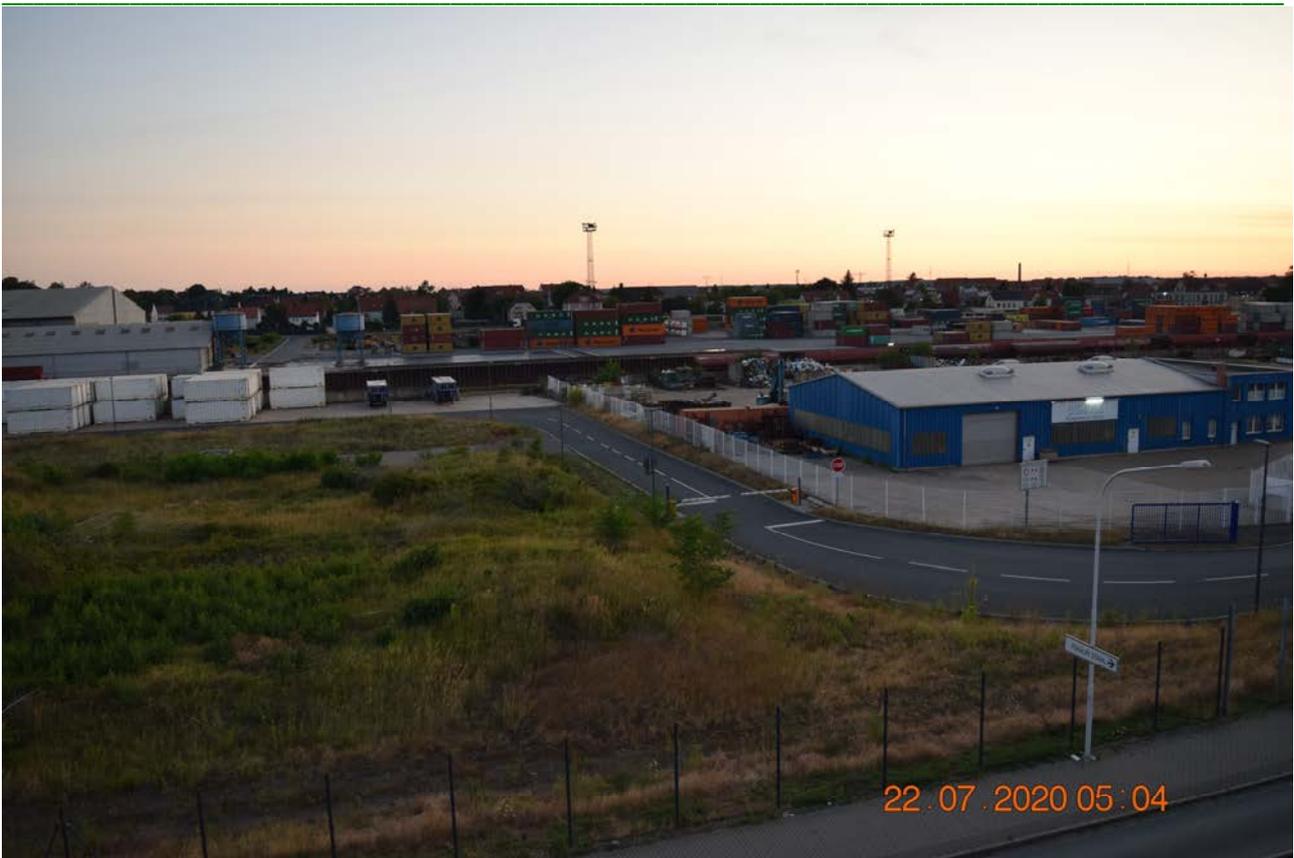


Bild 37: Hafennordseite am 22.07.2020 um 05:04 Uhr fährt Zug ein, siehe links – roter Container

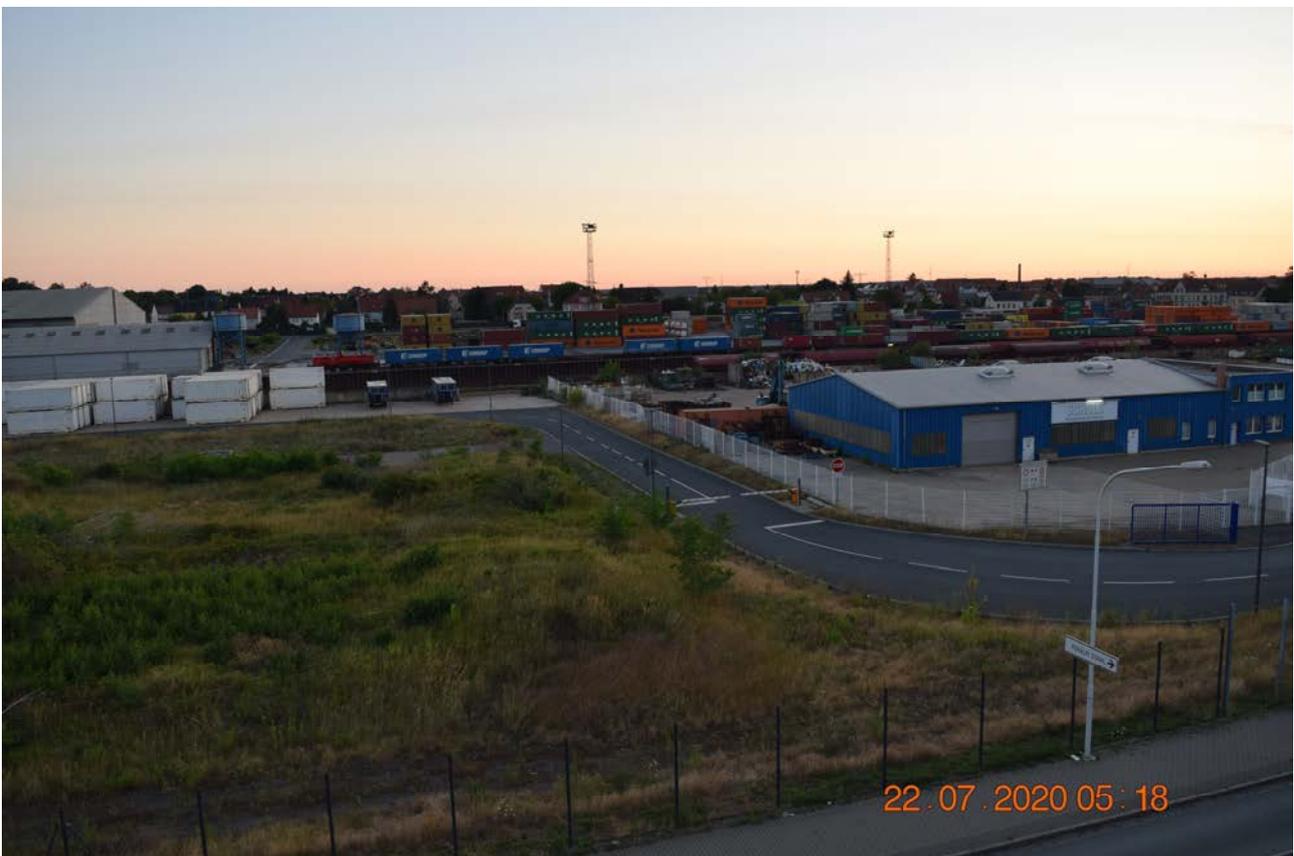


Bild 38: Hafennordseite am 22.07.2020 um 05:18 Uhr Zug eingefahren und Zug halbiert

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.

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 derzeitigem 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

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 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 39: Zauneidechse in Gröba

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



Bild 40 – Zauneidechse beobachtet am 28.6.2015 gegen 11.15 Uhr Uttmannstraße



Bild 41: Zauneidechse auf der Flucht nach der Rodung durch Feralpi Stahl am 01.09.2015



Bild 42: Zauneidechse in einem Gröbaer Garten am 28.07.2019 gesichtet

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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, 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

- 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 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 Habitateignung 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

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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.

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 Staubes) 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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.

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

Alle in der folgenden Tabelle 12 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.

Tabelle 12:

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

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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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.

Am 24.04.2021 wurde eine Eule im Riesaer Dammweg gesichtet. Eulen sind nachtaktive Tiere, die durch den geplanten Lichteinfluss stark beeinträchtigt werden können.



Bild 43: Beweisfoto für vorhandene Eule vom 24.04.2021

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“

nach Anh. II in Natura 2000 – Gebieten geschützt

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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.

Einwendungen der 1. Tektur wurden missachtet und sind nicht in der 2. Tektur behandelt wurden. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mit Stand vom 21.04.2020 sind unvollständig und der Untersuchungsraum ist zu klein gewählt. Die Schutzgüter 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 2. 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 waren zum Auslegungsstart die ausgelegten Unterlagen unvollständig. Es wurde in der Stadtverwaltung Riesa versagt, Bilder von den Unterlagen zu fertigen geschweige denn Kopien zu fertigen bzw. kopiert zu erhalten. Dabei fehlten laut Aussage eines Zeugen Deckblätter in den Ordnern. Beim Herunterladen der Unterlagen aus dem Internet waren am 01.03.2021 insgesamt 73 Datensätze veröffentlicht, am 08.03.2021 waren es 102 Datensätze und am 16.04.2021 waren es insgesamt 113 Datensätze. Alle Datensätze bestanden aus insgesamt 9 Ordnern, d.h. es hatte immer den Anschein, in die gleichen Unterlagen einsehen zu können. Der Einfachheit halber hat der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. die Unstimmigkeit nicht weiter im Detail geprüft. Festgestellt wurde aber unsererseits, dass der damalige Erläuterungsbericht mit dem Stand [Dresden 27.05.2015 mit insgesamt 89 Seiten] nicht mehr in den Unterlagen auffindbar ist.

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. Der Bürgerverein Riesa 2018 e.V. bemängelt, dass keine eindeutigen Aussagen über die zu genehmigenden Umschlagzahlen im Antrag erfolgen. Deshalb beantragen wir eine Begrenzung und genaue Bezifferung der Umschlagzahlen, um die realen Umweltauswirkungen einzuschätzen zu können. Hilfsweise beantragen wir bei einer Genehmigung ohne der Nacht- und Wochenendumschläge die Reduzierung der Umschlagsmengen. 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. Es ist demzufolge nicht klar, wieviel das Planvorhaben wirklich kosten wird. Durch Inflation von immerhin über 8,5 Jahren seit Beginn des Fördergeldantrages [November 2012] und durch Steigerung der Rohstoff- und Lohnkosten sind die wirklichen Gesamtkosten des Vorhabens garantiert nicht ausreichend berücksichtigt. 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.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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 sichergestellt.

Wir behalten uns vor, bei einem weiteren Erörterungstermin mündlich noch detailliertere und ergänzende Bedenken vorzutragen oder auch schriftlich nachzureichen. Den Einwendungen des BUND Landesverbandes Sachsen e.V. und Einwendungen verschiedener Einzelpersonen vom März/April/Mai/Juni 2021 schließen wir uns an und machen sie zum Bestandteil unserer Einwendungen.

Dem **Antwortschreiben des Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** vom 07. April 2021 an den Bürgerverein Riesa 2018 e.V. **folgen wir nicht**, dass erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine abschließende Prüfung des Vorhabens unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen soll. Die wirtschaftliche Prüfung muss direkt in die Planung einfließen.

Entschädigungsansprüche und Sicherungskäufe der SBO von betroffenen Grundstücken im Untersuchungsgebiet, wie z.B. in Riesa an der Kastanienstraße 7 sind ebenfalls den Gesamtkosten hinzuzurechnen und in der wirtschaftlichen Prüfung zu betrachten. Vor dem Planfeststellungsbeschluss müssen die **Gesamtkosten** aller Beteiligten öffentlich beurteilt werden können!

Mit freundlichen Grüßen

Jan Niederleig
Vorsitzender des
Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

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

Anlagen:

- Anlage 1 AG Logistikzentrum Elbe-Elster in Neuburxdorf 2012-11-29 – 40 Seiten
- Anlage 2 Sächsische Zeitung 2018-09-17 Ein Hafen auf der grünen Wiese – 2 Seiten
- Anlage 3 Wittenberger Elbe-Erklärung 2012-07-12 – 2 Seiten
- Anlage 4 Lärmrasterkarten ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH 2013-11-28 – 2 Seiten A2
- Anlage 5 Genehmigungen 1992-04-04 + 1998-01-19 Hafennordseite
+ Schallgutachten 1997-07-03 – 33 Seiten
- Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung 2020-11-23 – 64 Seiten
Messbericht Dauermessung ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi in Riesa
- Anlage 7 Bildband nächtliche Zugeinfahrten 67 Bilder 2020-07-20ff – 68 Seiten
- Anlage 8 IfU – Peter Gebhardt 2021-05-09 Fehler- und Schwachstellenanalyse zum
schalltechnischen Gutachten der Firma Peutz vom 22.6.2020 – 22 Seiten

XII. Inhaltsverzeichnis

- I Ablehnung der Planrechtfertigung
 - 1.1. Planungsfehler – Fehlende Angabe der Bauhöhe des geplanten Bauwerkes
 - 1.2. Planco-Gutachten falsch bewertet durch SBO
 - 1.3. Anzweiflung der Erforderlichkeit der vorhabenbedingten Umschlagssteigerung
 - 1.4. Prognose der Umschlagsmengen stimmt in keiner Weise mehr
 - 1.5. Falsche Auswahl der Planungsvarianten
 - 1.6. Nutzungskonflikt durch Lärm
 - 1.7. Nichtberücksichtigung einer Pflegeeinrichtungen
 - 1.7.1 Immissionsort IO 01 - Kirchstraße 46
 - 1.7.2 Immissionsort IO 05 - Hafenstraße 1
 - 1.8. Nichteinhaltung von gesetzlichen Abstandsflächen zur bestehenden Wohnbebauung
 - 1.9. Fehlende Immissionsorte Lauchhammer Str. 36-38

- 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
 - 5.1. Auswirkungen des Planvorhabens
 - 5.2. Lichtimmissionen

- VI Lärmproblematik
 - 6.1.1 Allgemeine Betrachtungen zum Lärm
 - 6.1.2 Fragen zur Richtigkeit der vorgelegten Rasterlärmkarten
 - 6.1.3 Gebietseinstufung
 - 6.2. Vorbelastungsuntersuchungen
 - 6.2.1 Vorbelastung
 - 6.2.2.1 Firma Tralo
 - 6.2.2.2 Schüttgüterumschlag (VQ3)
 - 6.2.2.3 Firma Scholz Recycling (VQ4)
 - 6.2.2.4 Reifenwerk & Reifenlagerhalle (VQ5 & VQ6)
 - 6.2.2.5 Firma Beiselen (VQ8)
 - 6.2.2.6 ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH (VQ9)

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

- 6.2.2.7 Containerstellfläche
- 6.2.2.8 Containerservicehalle
- 6.2.2.9 Fazit der Vorbelastungsbetrachtung
- 6.3. Containerumschlag
- 6.4. LKW Parkplatz
- 6.5. Kranfahrten
- 6.6. Reachstackerfahrten
- 6.7. Meteorologische Korrektur
- 6.8. Reflexionen
- 6.9. Lärmquellen
- 6.10. Abschirm- und andere Lärmschutzmaßnahmen
- 6.11. Weitere Punkte zum Lärm
- 6.12. Baulärm

- VII Unzulässiger Straßenverkehrslärm

- VIII Unvollständigkeit im Verkehrsplanerischen Gutachten

- IX Ablehnung der Hafeneinfahrt sowie der Verkehrslenkung über die Uttmannstraße und Ausschließung nächtlicher Zugfahrten
 - 9.1. Ablehnung der Hafeneinfahrt und Verkehrslenkung über die Uttmannstraße
 - 9.2. Nächtliche Zugfahrten im Hafen

- 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