

LANDESDIREKTION SACHSEN  
09105 Chemnitz

Herrn  
Jan Niederleig  
Vertreter der Einwender  
Paul-Greifzu-Str. 13  
01591 Riesa

Ihr/-e Ansprechpartner/-in  
Michaela Uhlmann

**Durchwahl**  
Telefon +49 351 825-3222  
Telefax +49 351 825-9301

michaela.uhlmann@  
lds.sachsen.de\*

**Geschäftszeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
DD32-0522/434/10

Dresden,  
14. Juli 2016

**Planfeststellung für das Bauvorhaben "Neubau eines KV-Terminals im Hafen Riesa, Alter Hafen" gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)**  
Anhörungsverfahren - Durchführung eines Erörterungstermins  
Ihr Schreiben vom 25. November 2015

Sehr geehrter Herr Niederleig,

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das o. g. Bauvorhaben führt die Landesdirektion Sachsen am 26. September 2016 und am Dienstag, den 27. September 2016 im Keinen Saal der Stadt- und Kongresshalle „Stern“, Großenhainer Str. 43 in 01589 Riesa, einen Erörterungstermin durch, in dem die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen erörtert werden.

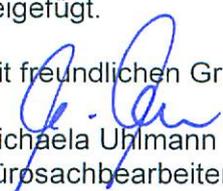
Wir laden Sie für den **27. September 2016, ab 09.30 Uhr (Einlass 09.00 Uhr)** in o. g. Stadt- und Kongresshalle ein, um die von Ihnen erhobenen Einwendungen zu erörtern.

Die Teilnahme am Termin ist Ihnen freigestellt. Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Dieser hat seine Bevollmächtigung durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen und diese zu den Akten der Anhörungsbehörde zu geben.

Wir weisen darauf hin, dass auch ohne Sie verhandelt werden kann und das Anhörungsverfahren mit Schluss der Verhandlung beendet ist. Die Ihnen durch die Teilnahme am Erörterungstermin oder durch Vertreterbestellung entstehenden Kosten werden nicht erstattet.

Soweit uns die Äußerung des Vorhabenträgers auf Ihre Stellungnahme/Einwendung vorliegt, ist diese zu Ihrer Unterrichtung beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

  
Michaela Uhlmann  
Bürosachbearbeiterin

**Anlage**

Postanschrift:  
Landesdirektion Sachsen  
09105 Chemnitz

Besucherschrift:  
Landesdirektion Sachsen  
Stauffenbergallee 2  
01099 Dresden

[www.lds.sachsen.de](http://www.lds.sachsen.de)

Bankverbindung:  
IBAN  
DE82 8505 0300 3153 0113 70  
BIC OSDD DE 81

Ostsächsische Sparkasse  
Dresden

Verkehrsverbindung:  
Straßenbahnlinie 11  
(Waldschlösschen)  
Buslinie 64 (Landesdirektion)

Für Besucher mit Behinderungen  
befinden sich gekennzeichnete  
Parkplätze vor dem Gebäude.

\*Bitte nutzen Sie für elektronisch  
signierte und verschlüsselte Dokumente  
ausschließlich die E-Mail-Adresse  
post@lds.sachsen.de

**Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft**

<p><b>Erhobene Einwendungen gegen das Vorhaben</b>  <b>Einwender: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft</b>  <b>vom 25.11.2015</b></p>	<p><b>Stellungnahme des Vorhabenträgers</b>  <b>(Stand: 17.05.2016)</b></p>
<p><b>1. Grundsätzliches planungsrechtliches Defizit/Alternativenprüfung</b></p> <p><b>1.1</b>  Die dem Vorhaben zuzurechnenden Maßnahmen „Errichtung einer 540m langen Stahlspundwand an der Kaimauer“, Errichtung des Containerverkehrsabfertigungsgebäudes, Errichtung der Containerservicehalle, Neubau einer Containerstellfläche, Bau der südlichen Hafenerschließungsstraße, Errichtung des Fernwärmeanschlusses sowie die Umverlegung der Trafostation sind nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden. Hierdurch sind zwei von drei möglichen Vorhabenvarianten vorab entfallen. Eine Alternativenprüfung hat insoweit tatsächlich nicht mehr stattgefunden, da die Entscheidung für Variante 3 schon vor Planbeginn feststand.</p>	<p><b>Zu 1.1:</b>  Bei dem Planvorhaben handelt es sich nicht um einen Gewässerausbau i. S. von § 68 WHG, für den ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich sein könnte. Denn das Vorhaben betrifft nicht die Umgestaltung des Hafenbeckens einschließlich der Ufer. Gegenstand des hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist vielmehr die Errichtung und der Betrieb eines trimodalen Containerterminals im Hafen Riesa. Dieses umfasst zur Bedienung der Transportmittel zwei schienengebundene Portalkräne, unterhalb derer sich sowohl Schiffsanlegestellen als auch Gleise, eine Be- und Entladespur für LKW sowie Containerstellflächen befinden. Zur Ver- und Entsorgung des Terminals sind Trink- und Löschwasserleitungen, Leitungen für die Stromversorgung sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle vorgesehen. Zum Gegenstand des Planvorhabens gehören zudem u. a. ein Löschwasserpumpwerk im Hafenbecken, die Umzäunung des Terminalbereichs östlich der Hafenbrücke, die Herstellung des Zufahrtsbereichs einschließlich einer asphaltierten Fläche für LKW-Stellplätze westlich der Hafenbrücke sowie die Errichtung eines Gategebäudes (<b>Planteil → Ordner 2 der Planunterlagen → Übersichtslageplan resp. Lagepläne 1 bis 4 „Zeichnungs-Nr.: 2.3 bzw. 2.5.1 bis 2.5.4).</b></p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>Die von den Einwendern benannten Maßnahmen sind nicht Teil des zur Planfeststellung beantragten Planvorhabens. Für diese Vorhaben sind in den Jahren 2014 und 2015 bereits bestandskräftige Genehmigungen erteilt worden (Umbau und Erweiterung des vorhandenen Sozialgebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0038/2014, Neubau einer Funktionshalle mit Verkehrsanlagen für den Containerservicebereich einschließlich Löschwasserbecken, Stellplätzen und Aufstellplätzen für Container: Baugenehmigung Nr. BA/0035/2014, Errichtung eines Trafogebäudes: Baugenehmigung Nr. BA/0083/2014). Sie können und müssen daher nicht nochmals genehmigt werden. Mit der Entscheidung, die in der Einwendung benannten Maßnahmen bereits vorab zur Genehmigung zu stellen, ist keine Bindung dergestalt eingetreten, dass das Planvorhaben nur noch auf der Vorhabenfläche planfeststellungsfähig war. Die Wahl zwischen den in Betracht gezogenen drei Standortalternativen ist vielmehr aus anderen Gründen zugunsten der Variante 3 ausgefallen (vgl. <b>Kap. 3.2 und 3.3 des Erläuterungsberichts (S. 17-20), Ordner 1 der Planunterlagen</b>). Diese Auswahlentscheidung entspricht den hierfür maßgeblichen rechtlichen Anforderungen.</p>
<p><b>1.2</b> Es fehlt eine Alternativenprüfung auch an anderer Stelle, da der Verkehr ausschließlich zu über 90 % über die Verkehrsträger Bahn und LKW durchgeführt wird. Die Einwender fordern statt des Ausbaus des Hafens Riesa und dem dafür notwendigen Gewässerausbau der Elbe die Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs an einem anderen Ort.</p>	<p><b>Zu 1.2:</b> Die Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs an Stelle des Hafenausbaus stellt keine zu prüfende Alternative zu dem durch den Vorhabenträger bezweckten trimodalen Containerumschlagsterminal dar. Im Übrigen bedarf es gerade keines Gewässerausbaus. Aus diesem Grund findet auch kein wasserhaushaltsrechtliches Planfeststellungsverfahren gemäß § 68 WHG statt.</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

<p><b>1.3</b></p> <p>Das bestehende trimodale Terminal wäre für den Umschlag i.H. von ca. 40-50 TEU/Jahr völlig ausreichend, wenn ein Containerterminal rechts der Elbe entwickelt würde. In diesem Fall müssten 50 % der Containertransporte erst gar nicht über den Straßenweg in die Stadt Riesa transportiert werden.</p>	<p><b>Zu 1.3:</b></p> <p>Eine Prüfung der durch die Einwender als mögliche weitere Planungsalternative benannte Entwicklung eines „Containerterminals rechts der Elbe“ ist nicht erforderlich. Die Einwender benennen auch keinen konkreten Alternativstandort. Westlich der Elbe bei Riesa bietet sich aus Sicht des Vorhabenträgers keine Fläche für einen trimodalen Containerumschlag an. Es bedürfte hierzu u. a. sowohl eines Gewässerausbaus der Elbe sowie der Anlegung neuer Gleisanlagen, da westlich der Elbe bei Riesa keine parallel zur Elbe verlaufenden Bahngleise existieren. Der Umfang des naturschutzrechtlichen Eingriffs westlich der Elbe bei Riesa wäre wegen der dort vorhandenen Lebensräume und Bodenqualitäten ungleich höher. Die vorgeschlagene Aufteilung des Umschlags auf zwei Standorte ist überdies wirtschaftlich unzweckmäßig und würde zu einem deutlich höheren Flächenverbrauch führen.</p>
<p><b>1.4</b></p> <p>Nicht geprüft wurde, ob der ehemalige Produktionsstandort der AFG Arbonia Forster Gruppe als Standortalternative in Betracht käme. Das Grundstück ist ca. 50.000 m<sup>2</sup> groß, verfügt über einen Bahnanschluss und ist für den Transport mit LKW voll erschlossen. Es könnte bei Bedarf kurzfristig genutzt werden.</p>	<p><b>Zu 1.4:</b></p> <p>Als alternative Planungsvarianten wurden der Ausbau des bestehenden Terminals auf der Nordseite des Hafens sowie die Errichtung eines neuen KV-Terminals auf der Südseite im Bereich „Neuer Hafen“ untersucht. Die Prüfung umfasste sowohl die Standortmindestanforderungen (geforderte Umschlagskapazität von mindestens 100.000 TEU/Jahr; 3-Schichtbetrieb; Trimodalität) als auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens an den jeweiligen Standorten (vgl. Kap. 3 „Vergleich der Planungsvarianten“ → Erläuterungsbericht (S. 16-20), Ordner 1 der Planunterlagen).</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>Die Prüfung des durch die Einwender als Planungsalternative benannten Produktionsstandorts der AFG Arbonia Forster Gruppe (gemeint sein dürfte die Fläche westlich der Heinrich-Schönberg-Straße, nördlich des Bahnhofs Riesa und der Gröbaer Straße, östlich des Werksgeländes der ESF Elbe Stahlwerke Feralpi GmbH und südlich der Uttmannstraße) ist nicht erforderlich. Diese Ausbauvariante entspricht nicht der vom Vorhabenträger bezweckten Errichtung eines trimodalen Containerumschlagsterminals. Als ein insofern anderes Projekt stellt es keine zu prüfende Alternative dar. Dies ist grundsätzlich von den Standortmindestanforderungen bzw. Trassierungsparametern abhängig, die für das Vorhaben maßgeblich sind. Vorliegend geht es dem Vorhabenträger um die Errichtung eines trimodalen Umschlagsterminals. Ein derartiges Terminal, das neben dem Bahn- und dem LKW- auch den Schiffsverkehr kombiniert, kann an dem von den Einwendern angeregten Alternativstandort nicht verwirklicht werden.</p>
<p><b>2. Trimodalität / Bedarfsprognose</b></p> <p>Eine Trimodalität ist nicht gegeben. Es existiert keine funktionierende Schifffahrt auf der Elbe. Der Bund und das Land Sachsen lehnen den Ausbau der Elbe aus ökonomischen und ökologischen Gründen ab. Überdies ist seit der Inbetriebnahme des schienengebundenen „Albatross-Express“ der Containerumschlag über Schiffe auf einen Anteil von durchschnittlich 7,67 % in den letzten 7 Jahren zurückgegangen. Für den Zeitraum Januar bis September 2014 lag der Anteil des schiffsgebundenen Güterumschlags im Hafen Riesa bei 5 %. Ab Mai 2015 fand</p>	<p><b>Zu 2.:</b></p> <p>Vorliegend handelt es sich um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Maßgeblich im Hinblick auf den Kapazitätsbedarf des Planvorhabens ist daher der prognostizierte Güterbahnverkehr. Für diesen geht aus dem Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren hervor, dass die Auslastungsgrenze der bahnseitigen Umschlagskapazität bereits seit dem Jahr 2010 erreicht ist (vgl. <b>Kap. 1 Hafen Riesa - Historie, Lage, Standort und Ausgangssituation → Erläuterungsbericht (S. 12, vor-</b></p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

<p>über 6 Monate lang gar kein Schiffsverkehr mehr statt (vgl. LT-Drucks. 6/437 des Sächsischen Landtages).</p>	<p><b>letzter Absatz) → Ordner 1 der Planunterlagen).</b> Für den prognostizierten Anstieg des bahnseitigen Containerumschlags bietet das derzeit bestehende Terminalgelände nicht die erforderlichen Kapazitäten. Im Endbericht des durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen (Stand Januar 2013) wird für den Standort Riesa ein deutlicher Anstieg sowohl des Kombinierten Verkehrs als auch des Containerverkehrs prognostiziert (vgl. hierzu <b>S. 13 f. des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Planunterlagen</b>). Hinsichtlich des in Riesa dominierenden Containerverkehrs sind ggf. auftretende wasserseitige Engpässe aufgrund der Schifffahrtsverhältnisse der Elbe wenig relevant (vgl. S. 132 des zitierten Endberichtes).</p>
<p><b>3. Bauleitplanung</b></p> <p><b>3.1</b></p> <p>Entgegen den Ausführungen auf Seite 25 des Erläuterungsberichts existiert für den Vorhabensbereich kein Baurecht auf der Grundlage eines rechtskräftigen Bebauungsplans.</p>	<p><b>Zu 3.1:</b></p> <p>In dem <b>Erläuterungsbericht</b> wird von der Einreichung eines Bebauungsplans gesprochen (<b>Ordner 1 der Planunterlagen → S. 25</b>). Unter <b>Kap. 11 des Erläuterungsberichts</b> wird klargestellt, dass derzeit keine Bebauungsplangebiete oder schützenswerten Bebauungen in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabensgrundstücks existieren (<b>Ordner 1 der Planunterlagen → S. 69</b>).</p>
<p><b>3.2</b></p> <p>Die Planunterlagen beziehen sich auf den 7. Entwurf des Flächennutzungsplans der Stadt Riesa vom 16.10.2013. Dieser Entwurf existiert nicht mehr. Es gibt keinen gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Riesa.</p>	<p><b>Zu 3.2:</b></p> <p>Gemäß § 7 Satz 1 BauGB ist die eisenbahnrechtliche Fachplanung an den Flächennutzungsplan anzupassen. Die Nennung des 7. Entwurfes des Flächennutzungsplanes der Großen Kreisstadt Riesa bezog sich auf den Kenntnis- und vorliegenden Unterlagenstand der Vorhabenträger zum</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>Zeitpunkt des Redaktionsschlusses am 27.05.2015. Da das Aufstellungsverfahren in Bezug auf den im <b>Erläuterungsbericht (Ordner 1 der Planunterlagen)</b> vom Mai 2015 angesprochenen Planentwurf ohne Planbeschluss abgeschlossen worden ist, besteht auch keine Anpassungspflicht. Widersprüche des Planvorhabens gegen einen neuen Planentwurf sind nicht vorgetragen und würden im Übrigen auch keine Anpassungspflicht auslösen.</p>
<p><b>3.3</b> Die Errichtung neuer Gebäude auf dem Vorhabengrundstück ist baurechtlich nicht genehmigungsfähig. Diese fügen sich nicht in die nähere Umgebung gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ein. Im Rahmen des Einfügens ist auch das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten. Hierbei ist das Abstandsflächengebot gemäß § 50 BImSchG einzuhalten.</p>	<p><b>Zu 3.3:</b> Auf ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren der hier in Rede stehenden Art sind die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden (§ 38 Satz 1 BauGB). Die Planfeststellungsbehörde hat die städtebaulichen Belange lediglich im Rahmen der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen (§ 38 Satz 1 Halbs. 2 BauGB). Verstöße gegen das Rücksichtnahmegebot oder das Abstandsgebot i. S. von § 50 Satz 1 BImSchG liegen nicht vor. Nach § 50 Satz 1 BImSchG ist die Anordnung emittierender Anlagen in der Nähe zu überwiegend dem Wohnen dienender Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden. Dem wird hinreichend Rechnung getragen, zumal das Planvorhaben auf die Lage entlang des Hafenbeckens angewiesen ist. Insbesondere die Anforderungen an den Immissionsschutz sind gewahrt (<b>s. noch nachstehend zu 7. und 8. auf Seiten 12 bis 19 von 32</b>).</p>
<p><b>4.</b> Die Ausführungen zur Verträglichkeit der Bebauung und der Ausweisung als Sondergebiet Hafen mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes sind unzureichend und unzutreffend, da sich das Vorhaben in</p>	<p><b>Zu 4.:</b> Nach dem Grundsatz in Ziff. 7.4.5 des Regionalplans „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“ sind bei Planungen und Maßnahmen in Vorbehaltsgebieten Hochwasserschutz das bestehende Hochwasserrisiko ein-</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

einem im Regionalplan ausgewiesenen Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz und in einem nach dem SächsWG festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet. Der Grundsatz 7.4.5 des Regionalplans ist zu berücksichtigen. Das Planvorhaben führt zu einem erheblichen Verlust an Retentionsräumen. Dieser ist vollständig auszugleichen. Zudem könnte der Verlust an Retentionsräumen an anderer Stelle Unterstrom verursachen.

schließlich der Gefahren des Versagens bestehende Schutzeinrichtungen und sich künftig verschärfender Hochwasserrisiken sowie das Gebot zur Wiederherstellung ehemaliger Rückhalteräume zu berücksichtigen. Ausweislich der Begründung zu dem in Ziff. 7.4.5 enthaltenen raumordnungsrechtlichen Grundsatz wird eine abschließende Abwägung zugunsten der Belange des Hochwasserschutzes durch die Regionalplanung nicht vorweggenommen. Das Erfordernis hochwasserangepasster Nutzungen kann vielmehr entsprechend den Erfordernissen des Planvorhabens und des konkreten Hochwasserrisikos unterschiedlich gewichtet werden.

Nach den Ergebnissen des „**Hydraulischen Gutachtens**“ ist bei einer Vorhabenrealisierung mit identischen Strömungsverhältnissen wie im Istzustand zu rechnen (sh. S. 8, Abschnitt „**5 Zusammenfassung**“ → **Ordner 4, Register 1, der Planunterlagen**). Die Wasserspiegellagen und die Fließgeschwindigkeiten werden von dem Istzustand ebenfalls nicht merklich abweichen. Aus der Karte in **Anlage 7 „Wasserspiegeldifferenzen (Planzustand – Istzustand) bei HQ(100) zum „Hydraulischen Gutachten“** ist erkennbar, dass das Vorhaben bei einem seltenen Hochwasserereignis, das statistisch nur einmal in 100 Jahren auftritt, zu Wasserspiegellagen führt, die sich im Vergleich zum Istzustand zwischen - 2,5 und + 2,5 cm bewegen. Entsprechend dem „**Hydraulischen Gutachten**“ wird das Vorhaben daher keinen maßgeblichen Einfluss auf den Rückhalt im Überschwemmungsgebiet der Elbe haben. Der vorhabenbedingte Retentionsraumverlust beträgt lediglich 0,1 ‰ (!) des bei einem seltenen Elbehochwasser abfließenden Wasservolumens.

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>In der Elbe fließen beim Scheiteldurchgang des HQ 100 Wassermengen dieser Größenordnung innerhalb von 5s ab (vgl. <b>S. 7 letzter Satz vor Abbildung 4-1 → Hydraulisches Gutachten, Ordner 4, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Die vorhabenbedingte Verschärfung von Hochwasserrisiken für Ober- und Unterlieger ist folglich sehr gering bis nicht merklich. Im Rahmen der planerischen Abwägung kann diese geringfügige Verschärfung hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurücktreten, ohne dass es zwingend eines vollständigen Ausgleichs des verlorenen Retentionsraums bedarf. Ein vollständiger Ausgleich des Retentionsraumverlustes wäre vorliegend sowohl im Bereich des Vorhabens (in Betracht gezogen wurde etwa die Abbaggerung der Hafensohle bis auf 10 Meter an die Spundwand heran) als auch außerhalb des Vorhabensbereichs in den Überschwemmungsgebieten der Elbe (etwa durch einen Abtrag von ca. 21.900 m<sup>3</sup> Erdmasse) auch mit negativen Folgen für die Umwelt verbunden. Die hiermit einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der der Vorhabenträgerin entstehende finanzielle Aufwand stehen zu der dadurch bezweckten geringen Risikominimierung außer Verhältnis.</p> <p>Etwas anderes folgt auch nicht aus den wasserhaushaltsrechtlichen Regelungen zum Hochwasserschutz. Im Rahmen von § 78 WHG ist vorliegend am ehesten § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG in Betracht zu ziehen. Danach ist die Erhöhung der Erdoberfläche in festgesetzten Überschwemmungsgebieten grundsätzlich untersagt. Nach § 78 Abs. 4 können Maßnahmen nach § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG jedoch zugelassen</p>
--	--

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

werden, wenn Belange des Allgemeinwohls dem nicht entgegenstehen, der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und eine Gefährdung von Leben oder erhebliche Gesundheits- oder Sachschäden nicht zu befürchten sind oder die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Vorliegend bleiben die planbedingten Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung unterhalb dieser Wesentlichkeitsschwelle. Die im Planfeststellungsverfahren eingeholte „Hydraulische Untersuchung“ der Planungsgesellschaft Scholz + Lewis mbH vom 12.06.2014 kommt zu dem Ergebnis, dass der geplante Neubau des KV-Terminals keine maßgeblichen Auswirkungen auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet haben wird (vgl. **Kap. 5 Zusammenfassung, S. 8, 1. Absatz → Hydraulische Untersuchung → Ordner 4, Register 1, der Planunterlagen**). Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens kommt es nur zu einem geringen Verlust an Retentionsraum, der im Vergleich zu den charakteristischen Füllen eines Elbehochwassers vernachlässigbar gering ist (vgl. **Kap. 5 Zusammenfassung, S. 8, 4. Punkt → Hydraulische Untersuchung → Ordner 4, Register 1, der Planunterlagen**). Negative Auswirkungen werden nicht auftreten, die Hochwasserschutzsituation im Umfeld des Vorhabens wird unverändert bleiben (vgl. **Kap. 5 Zusammenfassung, S. 8, 2. Punkt → Hydraulische Untersuchung → Ordner 4, Register 1, der Planunterlagen**). Auch die Wasserspiegellagen und die Fließgeschwindigkeiten in der Elbe werden durch das geplante Vorhaben nicht beeinflusst (vgl. **Kap. 5 Zusammen-**

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p><b>fassung, S. 8, 1.Punkt → Hydraulische Untersuchung → Ordner 4, Register 1, der Planunterlagen).</b> Die von der Planfeststellung konzentrierte Zulassungsentscheidung für die Erhöhung der Erdoberfläche im Vorhabenbereich gemäß § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG kann aufgrund des Unterschreitens der Wesentlichkeitsschwelle auch ohne entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ergehen. Die Ausgleichspflicht gemäß § 77 Satz 2 WHG tritt zudem hinter die speziellere Norm des § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG zurück. Ein Ausgleich für den geringfügigen Retentionsraumverlust kann daher im Rahmen der Planungsentscheidung insgesamt unterbleiben.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der Hochwassergefahren überdies einen <b>Hochwassermaßnahmenplan</b> (Stand: 12.12.2014) aufgestellt (<b>Ordner 4, Register 2, der Planunterlagen</b>). Dieser umfasst Maßnahmen zu den Aspekten der Flächenvorsorge, Bauvorsorge, Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge (vgl. <b>Ordner 4, Register 2, der Planunterlagen, Textteil, S. 1 bis 4</b>).</p>
<p><b>5. Wirtschaftlichkeit des Vorhabens</b></p> <p>Die Investitionen am Standort Hafen Riesa sind wegen der Gefahr des Eintritts erheblicher Schäden durch künftige Hochwassersituationen nicht wirtschaftlich. Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ergeben sich auch aus den hohen laufenden Unterhaltungskosten aufgrund der regelmäßig notwendigen Abschwemmung von Geschiebefrachten. Zudem verursacht die Gleisstrecke zum Riesaer Hafen wegen des starken Gefälles hohe Zustellgebühren.</p>	<p><b>Zu 5.:</b></p> <p>Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist in erster Linie das Problem des Vorhabenträgers. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kann die Wirtschaftlichkeit daher allenfalls dann eine Rolle spielen, wenn dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen. In diesem Fall fehlt es wegen mangelnder Finanzierbarkeit an der notwendigen Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04, BVerwGE 116, 125, Rn. 198 ff.). Derartige unüberwindbare</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>finanzielle Schranken bestehen nicht. Die Finanzierung des Vorhabens ist gesichert (s. <b>Kap. 5.1 Fördermittel → Erläuterungsbericht (S. 25) → Ordner 1 der Planunterlagen</b>).</p> <p>Hinsichtlich der angesprochenen Hochwasserrisiken ist darauf hinzuweisen, dass die Überschwemmungssituation auf den Vorhabenflächen durch das Planvorhaben verbessert wird. Maßgeblich hierfür ist u. a. die geplante Anhebung des Geländes im Bereich der Kaianlage (vgl. den <b>Hochwassermaßnahmenplan → Ordner 4, Register 2, der Planunterlagen</b>). Darüber hinaus trägt der Vorhabenträger den Hochwasserrisiken durch angepasste Bauweisen Rechnung. Als Beispiel sei die aufgeständerte Errichtung der Mittelspannungsanlage zur Versorgung der Containervollportalkräne genannt (vgl. <b>Kap. 6.3.2.2 Elektroenergieversorgung → Erläuterungsbericht (S. 45, 4.Absatz → Ordner 1 der Planunterlagen)</b>).</p>
<p><b>6. Versiegelung</b></p> <p>Die vorhabenbedingte Flächenversiegelung widerspricht grundsätzlichen Zielen der Bauleitplanung – Begrenzung der Flächenversiegelung, Förderung der Regenwasserversickerung, Verhinderung des Eintrages wassergefährdender Stoffe – sowie des Hochwasserschutzes. Mit der Versiegelung steht der Standort nicht mehr als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zur Verfügung. Ebenfalls entfällt eine lokalklimatisch und lufthygienisch entlastende Vegetationsstruktur. Der vorhabenbedingte Anstieg des Versiegelungsgrades verschlechtert die Lebensbedingungen in den angrenzenden Wohnbebauungen erheblich.</p>	<p><b>Zu 6.:</b></p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich vorliegend um ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) handelt, nicht hingegen um die Aufstellung eines Bauleitplans.</p> <p>Zur vollständigen naturschutzrechtlichen Kompensation der vorhabenbedingten Versiegelung ist eine umfangreiche Aufforstungsmaßnahme vorgesehen (vgl. <b>Kap. 13.4.2 des Erläuterungsberichts (S. 76), Ordner 1 der Planunterlagen</b>, sowie den <b>Eingriffs-Ausgleichsplan (S. 14, Kap. 4.1 Bundes- und Sächsisches Naturschutzrecht, dort E 1 → Ordner 3, Register 3, der Planunterlagen)</b>). Mit der Versiegelung des</p>

**Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft**

	<p>gesamten Geländeumgriffs wird zudem der Schadstoffeintrag durch den vorgesehenen Gefahrgutumschlag in das Grundwasser und das Hafenbecken verhindert. Zur Vermeidung des Eintrags wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser oder das Hafenbecken wird zudem eine Lamellen-Kläranlage installiert, an der auch ein zentraler Schieber zur Notabspernung im Havariefall vorgesehen ist (vgl. <b>Kap. 6.6.3.1 Entwässerung der normal verschmutzten Flächen → Erläuterungsbericht (S. 62, 3. Absatz → Ordner 1 der Planunterlagen)</b>). Auch die Regenentwässerung der Vorhabenfläche wurde überprüft. Hierzu wurde festgestellt, dass das System der Rohrleitungen über ein ausreichendes Speichervolumen verfügt, um den maximal erforderlichen Rückstau im Unglücksfall aufzufangen (vgl. <b>Kap. 13.4.3 Grundwasser und Oberflächenwasser (S. 77) des Erläuterungsberichtes → Ordner 1 der Planunterlagen</b>).</p> <p>Die mit der Versiegelung entfallende Vegetationsstruktur ist im Hinblick auf ihren geringen Umfang als auch auf ihre Bedeutung (mittel bis nachrangig) derart beschaffen, dass durch ihre Entfernung keine erheblichen Auswirkungen auf das Lokalklima bzw. die Lufthygiene oder die Lebensbedingungen in den umliegenden Wohnbebauungen zu erwarten sind.</p>
<p><b>7. Schallimmissionen</b></p> <p><b>7.1</b></p> <p>Das Grundstück Paul-Greifzu-Straße 8 (IO 14 im schalltechnischen Gutachten) wird ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt. Eine rechtskräftige Gebietseinstufung ist in Riesa nicht vorhanden. Damit gelten</p>	<p><b>Zu 7.1:</b></p> <p>Dem Grundstück Paul-Greifzu-Straße 8 werden im „<b>Schalltechnischen Gutachten</b>“ (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>) zutreffend die Immissionsrichtwerte eines Gewerbegebietes (Ziff. 6.1 lit. b) der TA</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

<p>die tatsächlichen Nutzungen</p>	<p>Lärm) zugewiesen. Liegt, wie im vorliegenden Fall, kein Bebauungsplan vor, durch dessen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung eine Gebietseinstufung erfolgt (Ziff. 6.6 Satz 1 der TA Lärm), ist für die Gebietseinstufung für die Zwecke der TA Lärm maßgeblich auf die tatsächliche bauliche Nutzung innerhalb des Gebietes abzustellen. Nicht entscheidend ist folglich, wie einzelne Grundstücke genutzt werden.</p> <p>Entsprechend den in dem Gebiet (nördlich der Paul-Greifzu-Straße, westlich der Hafnbrücke und südlich der Döllnitz) vorherrschenden tatsächlichen Nutzungen liegt kein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO mehr vor. Den beiden an der nördlichen Straßenseite der Paul-Greifzu-Straße gelegenen Wohngebäuden (Paul-Greifzu-Straße 6 und 8) kommt keine gebietsprägende Wirkung zu. Auch stören die in dem Gebiet vorhandenen Gewerbebetriebe das Wohnen mehr als nur unwesentlich. Es kann demnach nicht von einem gleichwertigen Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen gesprochen werden.</p> <p>Das zu betrachtende Gebiet ist vielmehr durch gewerbegebietstypische Nutzungen dominiert. Vorhanden sind ein Verwaltungsgebäude des Vorhabenträgers, das Betriebsgelände der Scholz Recycling GmbH (Schrottlager, -verwertung und -umschlag) sowie die Bahnanlagen, die für den An- und Abtransport von bzw. zu den Düngemittelsilos östlich des Vorhabenbereichs genutzt werden. Ebenfalls in dem zu betrachtenden Gebiet wurde durch die Asphalt &amp; Recycling Dresden GmbH noch bis zum 31.12.2012 eine Betonmischanlage betrieben. Diese Nutzung</p>
------------------------------------	--

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>endete aufgrund der Kündigung des Mietvertrages durch den Vorhabenträger zu den Zwecken der Durchführung des Planvorhabens. Gleichwohl prägt auch diese Nutzung das Areal, zumal die dafür erteilte Genehmigung fort gilt, so dass sie bei der Beurteilung der Schutzwürdigkeit des Gebietes heranzuziehen ist.</p>
<p><b>7.2</b> Die Einhaltung der TA Lärm ist durch den nächtlichen Betrieb des Hafens nicht mehr gewährleistet, da allein die ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH den kompletten Nachtwert ausschöpft bzw. sogar nachweislich nicht einhalten kann. Die zulässigen Lärmimmissionswerte an dem Immissionsort IO 1 (Kirchstraße 46) werden nachts überschritten. Es liegt ein enormer vorhabenbedingter Lärmanstieg vor.</p>	<p><b>Zu 7.2:</b> Das „<b>Schalltechnische Gutachten</b>“ der TBL Dresden GbR vom 04.11.2014 (sh. <b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>) zeigt auf, dass bei Durchführung der dort genannten Schallschutzmaßnahmen die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm in Bezug auf die vom Terminal ausgehenden Schallimmissionen an allen Immissionsorten tags und nachts eingehalten werden. Dies gilt auch für das Grundstück Kirchstraße 46 (Immissionsort IO 1), das in einem Mischgebiet i. S. von Ziff. 6.1 lit. c) der TA Lärm liegt. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein Mischgebiet werden am Immissionsort IO 1 eingehalten (s. <b>Schalltechnisches Gutachten → Kap. 7. Berechnung Schallimmissionspegel und Vergleich mit zulässigen Werten → Tabellen 3 u. 4 sowie Ergebnisbewertung Nachtzeit (22-6 Uhr), S. 19 u. 20, Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Die in dem Gutachten dargestellte Richtwertüberschreitung um 1 dB nachts ergibt sich allein daraus, dass der Gutachter in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde die Richtwerte einer WA-Einstufung herangezogen hat. Diese Einstufung ist nach der TA Lärm indes nicht geboten. Selbst wenn man gleichwohl den Richtwert für ein Allgemeines Wohngebiet zugrunde legt, ist eine Überschreitung um 1 dB, die selbst im A/B-Vergleich praktisch nicht wahrnehmbar ist, aufgrund des Richtwertcharakters hier gerechtfertigt,</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>so dass es nicht der Festsetzung etwaiger passiver Schallschutzmaßnahmen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bedarf.</p>
<p><b>7.3</b> Das schalltechnische Gutachten basiert auf zu niedrigen Vorbelastungswerten durch die ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH und die EDF Elbe-Drahtwerke Feralpi GmbH. Derselbe Gutachter kommt in der schalltechnischen Untersuchung der Immissionen dieser Betriebe zu anderen Ergebnissen</p>	<p><b>Zu 7.3:</b> Eine erneute Prüfung durch den Fachgutachter bestätigt, dass der (in Fußnote zur <b>Tabelle 3</b> der Einwendung) genannte angebliche Widerspruch zu den im Gutachten vom 16.04.2013 der TBL GbR ermittelten Immissionspegeln des ESF+EDF-Werkes nicht besteht, da dort andere Immissionsorte betrachtet werden als im „<b>Schalltechnischen Gutachten</b>“ zu den Immissionen des KV-Terminals. Die Berechnung der durch ESF und EDF erzeugten Vorbelastungspegel erfolgte (wie unter <b>Pkt. 5.2. (S. 8) des Schalltechnischen Gutachtens (Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> dargelegt) mit dem aktuellen Rechenmodell für ESF, jedoch an den hier für das KV-Terminal zu betrachtenden Immissionsorten. An diesen Immissionsorten liegen die Vorbelastungspegel durch ESF+EDF deutlich unter den Richtwerten (sh. <b>Tabelle 2 (S. 10) des Schalltechnischen Gutachtens, Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>7.4</b> In der Betrachtung der Vorbelastungen fehlen die Immissionen des LKW-Lieferverkehrs der Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH bzw. der Reifen-Felgen-Logistik Speditions- und Lager GmbH. Dieser Lieferverkehr nutzt derzeit ausschließlich die Route Paul-Greifzu-Straße/Lauchhammer Straße/Elbbrücke und würde künftig auch über die Uttmannstraße gelenkt.</p>	<p><b>Zu 7.4:</b> Die angesetzten Schallemissionen für das Reifenwerk und die Reifenlagerhalle enthalten in den hierfür aufgestellten Modellschallquellen (vgl. die Erläuterungen unter <b>Pkt. 5.2. (S. 8) des Schalltechnischen Gutachtens (Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b>) auch die gemäß der TA Lärm zugehörigen Schallemissionen von allen Transportverkehren auf den Betriebsgeländen.</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>Die durch das Reifenwerk und die Reifenlagerhalle ausgelösten Lkw-Transportfahrten auf den öffentlichen Straßen Paul-Greifzu-Str. usw. gehören nach Ziff. 2.4 Satz 1 der TA Lärm nicht zu den bei der Ermittlung der Vorbelastungen einzubeziehenden Schallquellen. Diese sind jedoch in die Betrachtung der Schallimmissionen auf der öffentlichen Straße (vgl. Pkt. 8 (S. 21) des <b>Schalltechnischen Gutachtens (Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b>) eingegangen.</p> <p>Wie der <b>Vorschlag - Variante 1</b> der Verkehrsverteilung ohne <b>Verkehrlenkung</b> (sh. <b>Anlage 3, oben, Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>) zeigt, erfolgt die übliche Routenwahl über die klassifizierten Straßen Lauchhammer Straße und Paul-Greifzu-Straße. Die Routenwahl des Hafenverkehrs über die Uttmannstraße zur Entlastung des Wohngebietes an der Lauchhammer Straße soll durch Beschilderung (und ggf. betriebliche Information/Anweisung) gelenkt werden. Zudem sieht der Beschilderungsvorschlag über die Uttmannstraße die Aufschrift „<b>Hafen/KVT</b>“ vor. Eine Beeinflussung des durch das Reifenwerk und die Reifenhalle ausgelösten Lkw-Transportverkehrs ist dadurch nicht zu erwarten.</p>
<p><b>7.5</b> Im Hinblick auf die Lärmbelastungen durch den Verkehr auf öffentlichen Straßen stehen weitere organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel zur Verfügung.</p>	<p><b>Zu 7.5:</b> Das „<b>Schalltechnische Gutachten</b>“ gelangt im Hinblick auf die Belastung der Wohngebäude entlang der Uttmannstraße durch den vorhabenbedingten Schwerlastverkehr zu dem Ergebnis, dass die in Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm genannten Voraussetzungen gegeben sind (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>). Insbesondere werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

der Nachtzeit um 2 dB überschritten. Das „**Schalltechnische Gutachten**“ legt dabei die in dem „**Verkehrsplanerischen Gutachten**“ der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vorgeschlagenen verkehrslenkenden Maßnahmen zugrunde (**Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen**). Es berücksichtigt auch, dass auf der alternativen Route über die Paul-Greifzu-Straße und die Lauchhammerstraße vergleichbare Immissionskonflikte entstehen würden. Die Route Paul-Greifzu-Straße / Rostocker Straße wird nicht betrachtet. Jedoch liegen auch hier straßennahe Wohnnutzungen entlang der Paul-Greifzu-Straße vor. Durch organisatorische Maßnahmen in der Form einer gesonderten Verkehrslenkung der An- und Abfahrtrouten zur Nachtzeit kann eine Verhinderung der Grenzwertüberschreitungen folglich nicht verhindert werden (vgl. **S. 22 des Schalltechnischen Gutachtens → Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen**).

Die Durchführung anderer immissionsmindernder Maßnahmen als organisatorische Maßnahmen ist nach Ziff. 7.4 Abs. 2 TA Lärm nicht erforderlich. Die Sonderregelung in Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm stellt eine für die Berücksichtigung des Verkehrslärms klare, nicht auf Ergänzung angelegte Regelung dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.01.2013 – 4 B 23/12, BauR 2013, 739). Werden Grenzwertüberschreitungen festgestellt, sind diese daher nur durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich zu mindern. Ist eine Minderung durch organisatorische Maßnahmen ausgeschlossen, kommen andere Rechtsfolgen nicht in Betracht (vgl. VGH München, Beschluss vom 12.05.2010 – 22 CS 10.23, juris, Rn. 17).

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

### 7.6

Mit der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe (Ausgabestand 22.03.2013) veröffentlichte die Stadt Riesa diejenigen Gebiete, die belastbare Lärmüberschreitungen aufweisen. In dem Lärmaktionsplan wurde u. a. der Aktionsbereich 01 – Strehlaer Straße/Lauchhammer Straße klar definiert. Seit der Veröffentlichung des Plans sind keine Verbesserungen erzielt worden. Stattdessen wird das Planvorhaben den Schwerlastverkehr in diesem Aktionsbereich um das 2,5 fache steigern. Die Planfeststellung verstößt daher gegen die EU-Umgebungslärmrichtlinie, das BImSchG und gegen die Verordnung zur Lärmkartierung (34. BImSchV).

### Zu 7.6:

Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem hiesigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren und der Aufstellung eines Lärmaktionsplans besteht schon deshalb nicht, weil die gebietsbezogenen Ziele eines Lärmaktionsplans auf verschiedene Weise verwirklicht werden können (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010 – 1 D 599/08, UPR 2010, 319).

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Riesa besteht. Der Plan wurde bereits am 05.09.2013 im Bauausschuss und am 11.09.2013 im Stadtrat beschlossen. Der Beschluss wurde am 20.09.2013 veröffentlicht. Für den Aktionsbereich 01 Strehlaer Straße/Lauchhammer Straße wurden als kurzfristige Maßnahmen eine Deckensanierung (Baumaßnahme B 182 im Zuge der Lärmvorsorge) und eine räumlich begrenzte Senkung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts vorgeschlagen. Sofern die Deckensanierung schon durchgeführt worden sein sollte und die Absenkung der Geschwindigkeit planungsrechtlich festgestellt wurde, werden diese und ggf. weitere im Lärmaktionsplan das Vorhabengebiet betreffende Maßnahmen in der Ausführungsplanung mit die entsprechenden Planunterlagen aufgenommen. Entsprechende Überprüfungen werden durch die Vorhabenträger eingeleitet. Hierbei ist jedoch auch auf nachfolgend benannten Aspekt hinzuweisen.

Die durch den Vorhabenträger vorgesehene Verkehrslenkungsmaßnahme V 14 (vgl. S. 79 des Erläuterungsberichts, Ordner 1 der Planunterlagen sowie S. 12 des verkehrsplanerischen Gutachtens, Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen) verfolgt gerade das Ziel der Entlas-

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	tung der Lauchhammer Straße zwischen der Kreuzung Stahlwerker Straße/Lauchhammer Straße und der Hafibrücke.
<b>8. Lichtimmissionen</b> Die prognostizierten Überschreitungen der Licht-Richtwerte akzeptieren die Einwender in keiner Weise.	<b>Zu 8.:</b> In der Umweltverträglichkeitsstudie ( <b>Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b> ) für das Planvorhaben wird auf <b>S. 83</b> auf die Minimierung der Lichteinflüsse auf die Umgebungsbebauung eingegangen. Die Beleuchtung in der Dämmerungs- und Nachtzeit wird als eine mögliche Beeinträchtigung des Wohnumfeldes bewertet. Die Lichtimmissionsuntersuchung der Peutz Consult GmbH vom 04.11.2014 ( <b>Ordner 7, Register 3, der Planunterlagen</b> ) kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die Immissions-Richtwerte der LAI-Lichtleitlinie bei entsprechenden Neigungsorientierungen der Scheinwerfer an allen repräsentativen Immissionsorten sowohl in der Nacht als auch am Tag eingehalten werden. Zudem sind auf der nördlichen Seite des Hafens gegenüber der künftigen Terminalanlage auch noch Sichtschutzpflanzungen vorgesehen, die Lichteinwirkungen auf die benachbarte Bebauung noch weiter reduzieren (vgl. <b>Umweltverträglichkeitsstudie, S. 74 und S. 83, Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b> ). Als weitere Maßnahme zur Minimierung der Auswirkungen durch die Beleuchtung der KV-Anlage sind operativ flexibilisierte Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen vorgesehen, die es erlauben, auf die Wohn- und Freiraumnutzungsrhythmen einzugehen (vgl. <b>Umweltverträglichkeitsstudie, S. 83, Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b> ).

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

<p><b>9. Verkehrliche Belange</b></p> <p><b>9.1</b></p> <p>Die Einwender lehnen die Verkehrslenkungsmaßnahme V 14 über die Uttmannstraße ab.</p>	<p><b>Zu 9.1:</b></p> <p>Mit der Verkehrslenkungsmaßnahme V 14 (vgl. <b>S. 79 des Erläuterungsberichts, Ordner 1 der Planunterlagen</b>) werden erhebliche Verbesserungen der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Nutzungen entlang der Paul-Greifzu-Straße und der Lauchhammerstraße südlich der Hafенbrücke erreicht.</p> <p>Daneben führt die Verkehrslenkungsmaßnahme V 14 nicht zu vorhabenbedingten schädlichen Umwelteinwirkungen entlang der Uttmannstraße, die etwa Maßnahmen des passiven Schallschutzes erfordern. Das <b>„Schalltechnische Gutachten“ (Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen)</b> gelangt im Hinblick auf die Belastung der Wohngebäude entlang der Uttmannstraße durch den vorhabenbedingten Schwerlastverkehr zu dem Ergebnis, dass die in Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm genannten Voraussetzungen gegeben sind. Insbesondere werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in der Nachtzeit um 2 dB überschritten. Das Gutachten legt dabei die in dem verkehrsplanerischen Gutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (<b>Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>) vorgeschlagenen verkehrslenkenden Maßnahmen zugrunde. Es berücksichtigt auch, dass auf der alternativen Route über die Paul-Greifzu-Straße und die Lauchhammerstraße vergleichbare Immissionskonflikte entstehen würden. Die Route Paul-Greifzu-Straße / Rostocker Straße wird zwar nicht gesondert betrachtet. Jedoch existieren auch hier straßennahe Wohnnutzungen entlang der Paul-Greifzu-Straße. Durch organisatorische Maßnahmen in</p>
--	---

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>der Form einer gesonderten Verkehrslenkung der An- und Abfahrtrouten zur Nachtzeit kann eine Verhinderung der Grenzwertüberschreitungen folglich nicht verhindert werden (vgl. <b>S. 22, Schalltechnisches Gutachten, Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Die Durchführung anderer immissionsmindernder Maßnahmen als solcher organisatorischer Art ist nach Ziff. 7.4 Abs. 2 TA Lärm nicht erforderlich. Die Sonderregelung in Ziff. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm stellt eine für die Berücksichtigung des Verkehrslärms klare, nicht auf Ergänzung angelegte Regelung dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.01.2013 – 4 B 23/12, BauR 2013, 739). Werden Grenzwertüberschreitungen festgestellt, sind diese daher nur durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich zu mindern. Ist eine Minderung durch organisatorische Maßnahmen ausgeschlossen, kommen andere Rechtsfolgen nicht in Betracht (vgl. VGH München, Beschluss vom 12.05.2010 – 22 CS 10.23, juris, Rn. 17).</p>
<p><b>9.2</b></p> <p>Das Verkehrsplanerische Gutachten beachtet nicht, dass die Kreuzung Paul-Greifzu-Straße/Hamburger Straße/Rostocker Straße in Riesa seit Ende 2013 für den Schwerlastverkehr durchlässig ist. Dies führt zu einer Verlagerung des Schwerlastverkehrs und infolgedessen zu enormen Verschlechterungen der Immissionsbelastung des Wohngebietes Weida, insbesondere zur Nachtzeit. Dies ist bislang nicht beachtet worden. Die tatsächliche Verkehrssituation hat sich seit dem Scoping-Verfahren gravierend verändert. Hierzu hat auch die Kapazitätserweiterung des Standortes der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH beigetragen, die eben-</p>	<p><b>Zu 9.2:</b></p> <p>Die Kapazitätserweiterung der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH und die damit verbundene Steigerung des Verkehrsaufkommens ist auf <b>S. 6 f., Verkehrsplanerisches Gutachten</b> der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 31.07.2014 betrachtet worden (vgl. <b>Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>).</p> <p>Auch der Ausbau des Knotenpunktes Rostocker Straße/Paul-Greifzu-Straße und die damit einhergehende Durchlässigkeit für den Schwerlastverkehr hat Eingang in das verkehrsplanerische Gutachten gefunden (vgl. <b>S. 11, Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Das Gutachten</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

<p>falls noch unbeachtet geblieben ist.</p>	<p>geht dabei davon aus, dass nur ein geringer Anteil der Fahrten über diesen Knotenpunkt führen wird, da diese Route für den Schwerverkehr keine Zeit- und Streckenvorteile gegenüber der Fahrt über die Lauchhammerstraße mit sich bringt.</p>
<p><b>9.3</b> Die Kreuzung Uttmannstr./Paul-Greifzu-Str. in Riesa ist wegen ihrer Dimensionierung für die geplante Hafenzu- und -abfahrt ungeeignet. Die Uttmannstraße und die Lauchhammer Straße sind wegen der angrenzenden Wohngebiete für den eingeplanten Zuliefer- und Abtransportverkehr ungeeignet. Eine alternative Planung für die Zu- und Abliefertransporte per LKW ist erforderlich.</p>	<p><b>Zu 9.3:</b> Bei der Lauchhammer Straße handelt es sich um eine Bundesstraße. Warum diese wegen einer angrenzenden Wohnbebauung für den Schwerlastverkehr ungeeignet sein soll, erschließt sich nicht. Überdies zeigt das <b>Verkehrsplanerische Gutachten</b> auf, dass der An- und Abfahrtverkehr zum Hafen Riesa auch in der Vergangenheit zu 90 % über die Lauchhammerstraße abgewickelt worden sind (<b>Abbildungen 6 u. 7 (S. 10) des Verkehrsplanerischen Gutachtens → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Über die Uttmannstraße wird bereits das Gelände der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH durch den Straßenverkehr erschlossen. Dies betrifft nach der Erweiterung des Standortes ein Aufkommen von etwa 890 LKW/Tag (<b>s. Kap. 2.3 ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH (S. 6) → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Kreuzung Uttmannstr./Paul-Greifzu-Str. in Riesa als Hafenzu- und -abfahrt vor diesem Hintergrund ungeeignet sein soll. Das „<b>Verkehrsplanerische Gutachten</b>“ kommt für den Knotenpunkt Uttmannstraße/Paul-Greifzu-Straße zu einer Bewertung entsprechend der Stufe B nach dem HBS-Verfahren (<b>s. Kap. 5.1 Paul-Greifzu-Straße/Uttmannstraße/Anbindung KV-Terminal (S. 17 u. 18) →</b></p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p><b>Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>). Dies bedeutet, dass die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst werden, die dabei entstehenden Wartezeiten jedoch kurz sind. Neben der in dem „<b>Verkehrsplanerischen Gutachten</b>“ vorgeschlagenen Verkehrslenkungsmaßnahme (s. <b>Kap. 3.2.2 Variante 2 (mit Verkehrslenkung) → S. 12 u. 13 → Ordner 8, Register 1, der Planunterlagen</b>) sind daher keine weiteren Untersuchungen oder Maßnahmen erforderlich.</p>
<p><b>9.4</b> Die Uttmannstraße und die Heinrich-Schönberg-Straße entsprechen nur der Bauklasse 2. Damit werden sie nicht den Anforderungen an den vorhabenbedingten Schwerlastverkehr gerecht. Für die Kosten der Behebung der Schäden an der Fahrbahndecke in diesen Straßen wird nicht die Vorhabenträgerin sondern die Stadt Riesa aufkommen müssen.</p>	<p><b>Zu 9.4:</b> Die Straße ist eine öffentliche Straße und unterliegt nicht der privaten Planungshoheit der Vorhabenträgerin. Deren Planung hinsichtlich der Auslegung der Verkehrsanlagen endet an der Grundstücksgrenze und setzt eine funktionierende öffentliche Erschließung voraus. Da die Straße dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist, kann auch die Aufnahme des entstehenden Verkehrs vorausgesetzt werden. Die durch den Einwender vorgenommene Zuordnung der angeführten Straßen in der Bauklasse 2 gemäß RSTO 01 besitzt in der Richtlinie für die Standardisierung von Verkehrsflächen heute keine Gültigkeit mehr. Gemäß RSTO 12 erfolgt die Einteilung heute gemäß der Belastung aus der Beanspruchung in Form von Mio. äquivalenten 10-to-Achsübergänge auf der Fahrbahnoberfläche. Von daher sind die entsprechenden Straßen der ehem. Bauklasse 2 nun der Belastungsklasse BK 10 gleichzusetzen, die somit für die Überfahrt von 3,2 – 10,0 Mio. 10-to-Achsübergängen dimensioniert sind.</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

<p><b>10. Luftschadstoffe</b></p> <p><b>10.1</b></p> <p>Eine Betrachtung der Immissionsrisiken durch Luftschadstoffe fehlt in den Planunterlagen komplett. Die Einhaltung der EU-Gesetze zur Luftreinhaltung, der EU-Feinstaubrichtlinie und der TA Luft in Riesa ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar. Dies stellt einen gravierenden Mangel im Planfeststellungsverfahren dar. Durch fehlende Messungen der Qualität der Luft werden die Ansprüche der Anwohner auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung vereitelt.</p>	<p><b>Zu 10.1:</b></p> <p>In der Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. <b>Kap. 3.6 (S. 40), Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>) wird zur Vorbelastung durch Luftschadstoffe festgestellt, dass der Vorhabensbereich kein ausgeprägter Belastungsraum ist. Die luftschadstoffemittierenden Aktivitäten im Vorhabensbereich werden als gering bezeichnet. Ungeachtet dessen ist das weitere Umfeld des Hafens und dabei insbesondere das Gröbaer Industriegebiet als stadtklimatische Belastungszone einzustufen.</p> <p>Der Einholung einer gesonderten Prognose und Bewertung der vorhabenbedingten Luftschadstoffbelastung für den Standort des Terminals selbst bedarf es jedoch nicht, denn mit den Anlagen des Planvorhabens sind keine erheblichen Ausstöße von Luftschadstoffen verbunden.</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird jedoch ergänzend eine Belastungsprognose für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub veranlassen, und zwar für die Straßenabschnitte, bei denen bereits erhebliche Belastungen durch zusätzlichen LKW-Verkehr prognostiziert sind. Die Ergebnisse werden bei der Tektur- bzw. Ausführungsplanung in der <b>Umweltverträglichkeitsstudie</b> entsprechend ergänzt.</p>
<p><b>10.2</b></p> <p>Die wiederholte Verwendung der vorsätzlich fehlerhaften Werte der Sondermessung 2008/2009 wird nicht akzeptiert. Diese Werte sind verjährt. Zudem erfolgten die Messungen an einem falschen Messort.</p>	<p><b>Zu 10.2:</b></p> <p>Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass hier eine von September 2008 bis August 2009 durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie durchgeführte Messung mit der bis Dezember 2009 erfolgten Bestimmung von Dioxinen, Furanen und polychlorierten Biphenylen im Staubbiederschlag gemeint ist. Entsprechend des gegenwärti-</p>

**Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft**

	<p>gen Kenntnisstandes der Vorhabenträgerin erfolgte diese Sondermessung, um die berechneten Immissionssituationen für Feinstaub &lt; 10 µm (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie den Einfluss der Elbe-Stahlwerke Feralpi Riesa GmbH (ESF) auf die Luftqualität in Riesa zu überprüfen (s. <a href="https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/luft/15935.htm">https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/luft/15935.htm</a> → Abschlussbericht „Luftqualität in Riesa, Ergebnisse der Sondermessung 2008/2009“). Dem Abschlussbericht zu dieser Sondermessung ist zu entnehmen, dass keine Überschreitungen bei Grenz- und Zielwerten für „PM10“, „NO<sub>2</sub>“, „Blei, Cadmium und Arsen im PM10“ und „Staubniederschlag“ sowie „Blei, Cadmium und Arsen im Staubniederschlag“ festzustellen waren.</p>
<p><b>11.1 Artenschutzrecht</b>          Im Hafen Riesa bzw. an den angrenzenden Flächen ist eine Zauneidechsenpopulation vorhanden. Die artenschutzrechtlichen und FFH-rechtlichen Anforderungen des Unionsrechts (insbes. Art. 12 Abs. 1 lit. d der RL 92/43/EWG) sowie des nationalen Artenschutzrechts (insbes. § 44 Abs. 1 BNatSchG) sind einzuhalten. Die Aussagen auf Seite 31 des Umweltberichts dazu, dass die Zauneidechse im Vorhabensbereich nicht nachgewiesen wurde, ist zu korrigieren. Es liegen eindeutige gegenteilige Hinweise durch Anwohner aus dem Jahr 2015 vor.</p>	<p><b>Zu 11.1:</b>          Der <b>Fachbeitrag Artenschutz</b> vom 25.08.2014 (erstellt durch die gub AG, <b>Ordner 5 der Planunterlagen</b>) enthält eine Wirkprognose für die Zauneidechse. Hieraus geht hervor, dass Vorkommen der Zauneidechse zwar für das nördliche Ufer des Hafens Riesa bekannt seien. Für das Vorhabengebiet selbst konnten jedoch keine Zauneidechsen nachgewiesen werden. Allein die Behauptung, es lägen eindeutige Hinweise auf den Nachweis der Art vor, ohne jedoch z. B. den konkreten Fundort zu benennen, führt nicht zu der Pflicht einer erneuten artenschutzrechtlichen Prüfung der Vorhabenfläche.          Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß § 44 BNatSchG sieht der <b>Fachbeitrag Artenschutz</b> lediglich ein Potenzial für den Eintritt der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beim Rückbau der Gleisanlagen des Hafengeländes. Der</p>

**Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft**

	<p>Eintritt eines entsprechenden Zugriffsverbotes kann jedoch in jedem Fall vermieden werden, wenn der Rückbau im zeitigen Frühjahr und unter ökologischer Begleitung erfolgt (vgl. <b>Vermeidungsmaßnahme: V6 → S. 110 des Fachbeitrags Artenschutz → Ordner 5 der Planunterlagen</b>).</p>
<p><b>11.2</b> Die Schutzgüter Säugetiere, Vögel, Reptilien, Insekten sind nur unvollständig betrachtet worden.</p>	<p><b>Zu 11.2:</b> Das prüfrelevante Artenspektrum ist ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz (<b>Ordner 5 der Planunterlagen</b>) aus der Analyse der im Wirkungsbereich des Vorhabens vorhandenen Lebensraumstrukturen sowie den Habitatansprüchen und projektspezifischen Empfindlichkeiten der geschützten und besonders geschützten Arten abgeleitet worden (vgl. Kap. 5.1 des Fachbeitrags). Aus den <b>Kap. 5.2.1 bis 5.2.4 (S. 24 bis 30) des Fachbeitrags Artenschutz (Ordner 5 der Planunterlagen)</b> ergeben sich die untersuchten Säugetiere, Vögel, Reptilien und Insekten. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass diese Betrachtung unvollständig ist, liegen nicht vor und werden durch die Einwender auch nicht formuliert.</p>
<p><b>12. Naturschutzrechtliche Aspekte</b> <b>12.1.</b> Die durchgeführten naturschutzrechtlichen Voruntersuchungen entsprechen nicht dem für eine geplante Nutzung von Brachland gebotenen Umfang. U. a. muss die Voruntersuchung zwingend über mehrere Vegetationsperioden andauern. Es sind Sanierungsschritte aufzuzeigen, Umsiedlungen und Oberbodenaustausch in Betracht zu ziehen. Die Untersuchungen haben sich auch auf Pflanzen zu erstrecken. Ein mindestens</p>	<p><b>Zu 12.1:</b> Die Umweltverträglichkeitsstudie (<b>Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>) dient der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstigen Sachgütern einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 UVPG). Entsprechend den gesetzlichen</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

5-jähriges Monitoring ist erforderlich.

Vorgaben ist die Umweltverträglichkeitsstudie auf die Erstellung einer vollständigen Wirkungsfolgenabschätzung (vgl. § 6 Abs. 3 UVPG) einschließlich der Erläuterung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen von Schutzgütern gerichtet (vgl. **Kap. 1.5 (S. 4, Ordner 3, Register 1) der Umweltverträglichkeitsstudie**). Es ist nicht erkennbar, warum die durchgeführten naturschutzrechtlichen Voruntersuchungen den gesetzlichen Vorgaben nicht entspricht. Die von den Einwendern geforderten Umsiedlungsmaßnahmen, der Oberbodenaustausch sowie ein fünfjähriges Monitoring sind nach den Ergebnissen der artenschutz- und biotopschutzrechtlichen Untersuchungen sowie der beabsichtigten umfangreichen Versiegelung des Vorhabenbereichs nicht erforderlich.

Da vorliegend nahezu der gesamte Vorhabenbereich versiegelt werden soll, sind zur Kompensation dieses Eingriffs umfangreiche Anpflanzungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. **Kap. 13.4.2 (S. 76) des Erläuterungsberichts, Ordner 1 der Planunterlagen**). Die geforderte Darstellung von Sanierungsschritten ist aus daneben nicht notwendig und auch nicht zweckmäßig.

Die Umweltverträglichkeitsstudie verhält sich auch zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf Pflanzen. Dies erfolgt zum einen im Rahmen der Bewertung der im Wirkraum des Vorhabens vorhandenen Biotope und Biotopkomplexe (vgl. **Kap. 3.2 und 3.3 (S. 9 bis 35) der Umweltverträglichkeitsstudie, Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen**).

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

Zum anderen wird aber auch festgestellt, dass der Untersuchungsraum keine Bedeutung für seltene und besonders geschützte Pflanzenarten hat (vgl. **Kap. 3.3.4 (S. 29) der Umweltverträglichkeitsstudie, Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen**). Diese Feststellung steht im Einklang mit den Ergebnissen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (**Ordner 5 der Planunterlagen**). Hierin heißt es in **Kap. 5.1 (S. 23)**, dass im Vorhabengebiet keine Vorkommen prüfrelevanter Pflanzenarten vorhanden sind. Einer weitergehenden Prüfung und Darstellung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf Pflanzen bedarf es nicht.

Mehrjährige Voruntersuchungen zur Biotop- bzw. Habitatstruktur eines durch ein Bauvorhaben möglicherweise beeinträchtigten Landschaftsraumes sind dann geboten, wenn

- (1) es sich um ein besonders geschütztes oder zumindest hochwertiges Gebiet handelt, dessen Schutzwürdigkeit nach Maßgabe seiner wertgebenden Ausstattungen (Strukturen, Pflanzen- und Tiervorkommen) binnen einer Vegetationsperiode nicht vollständig erfasst werden können und zudem Anhaltspunkte für besondere, temporär aber verborgene Qualitäten bestehen, die von dem Vorhaben betroffen wären; oder
- (2) Anhaltspunkte für artenschutzrechtlich relevante Vorkommen von Tieren oder Pflanzen gegeben sind, die von dem Vorhaben betroffen wären, und die binnen einer Vegetationsperiode bzw. im Zuge der einjährigen Ermittlungen nicht erfasst werden konnten, und für die Aussa-

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

gen zur Betroffenheit und zu Maßnahmen zur Vermeidung spezifischer Beeinträchtigungen ohne den Nachweis ihres tatsächlichen Vorkommens nicht getroffen werden können.

**Ad. (1) (vgl. Karte 2 „Tiere und Pflanzen“ der Umweltverträglichkeitsstudie → Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen):**

In der Umgebung des Vorhabens liegt ein gemäß § 30 BNatSchG geschütztes Biotop (7 7 210 Weichholzauwald). Aufgrund der Entfernung dieses Biotops ist es jedoch von den Auswirkungen des Verkehrs nicht betroffen. Es liegt mithin nicht im Wirkungsbereich des KV-Terminals. Auswirkungen auf die in unmittelbarer Umgebung bestehenden FFH- und Vogelschutzgebiete konnten im Rahmen der FFH-Voruntersuchungen ausgeschlossen werden (**sh. Ordner 3, Register 4, der Planunterlagen → jeweils Abschnitt 6.Fazit**). Höherwertige Areale bilden die Flussniederungsbereiche mit den Komplexen 2 und 3. Komplex 2 hat seine Wertigkeit durch die Maßnahmen der LTV zum Hochwasserschutz von Riesa-Gröba zunächst verloren (vollständige Überformung). Komplex 3 liegt im Wesentlichen außerhalb der Reichweite der vorhabenbedingten Wirkungen; der Verlust von Nahrungshabitaten für Brutvögel durch die Beseitigung junger Ruderalvegetation (Versiegelung) ist als nicht erheblich zu werten, da solche Biotope im Umfeld ausreichend vorhanden sind.

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

### **FAZIT zu Ad. (1):**

Höherwertige Strukturen sind von den vorhabenbedingten Auswirkungen nicht betroffen. Anhaltspunkte für besondere, temporär verborgene Qualitäten liegen nicht vor. Aufwendige mehrjährige Untersuchungen zur Sache sind daher nach einer erneuten fachgutachterlichen Prüfung nicht erforderlich.

### **Ad. (2)**

Es gab Anhaltspunkte für potentiell vorhandene, in den Voruntersuchungen aber nicht angetroffene artenschutzrelevante Tierarten: Mehlschwalbe, Schleiereule, Flughörnchen (Schuppen C) Zauneidechse, Nachtkerzenschwärmer (Gleisschotter). Die Nachweise bzw. Vermutungen über Vorkommen der vorgenannten Arten lassen sämtlich auf temporäre bzw. eher zufällig entstandene Habitatbedingungen schließen: Der Schuppen C war zeitweilig gering genutzt und bot auch deshalb Habitatqualitäten: Die Mehlschwalben gaben dann vermutlich im Zuge der Bauarbeiten an der neuen Kaimauer ihren Standort auf, bei der Schleiereule handelt es sich um einen Totfund und einen unsicheren Hinweis auf ein Habitatpotential, für die Flughörnchen wurde ein gelegentliches Zwischenquartier konstatiert. Als unabhängig von der mehr oder weniger intensiven Hafennutzung wurde dem Schuppen C die Eignung als Flughörnchen-Zwischenquartier zugeschrieben. Zur Kompensation ist die CEF I-Maßnahme „Flughörnchen-Flachkästen“

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>vorgesehen (vgl. <b>Fachbeitrag Artenschutz, Abschnitt 6.1.3 Rauhautfledermaus (S. 36/37 → Ordner 5 der Planunterlagen)</b>).</p> <p>Die Gleisschotter an kurzen Gleisstrecken oder als temporäre Materiallager besitzen Habitatpotentiale für Zauneidechsen und Nachtkerzenschwärmer. Diese kleinformatischen Bodenstrukturen können aber nicht als nachhaltig zu schützende Habitate gelten. Um die artenschutzrechtlich gebotenen Störungen der beiden Arten zu vermeiden, wird die Baufläche unmittelbar vor Aufnahme der Arbeiten abgesucht, Artenfunde den Bedürfnissen der Art entsprechend verbracht.</p> <p><b>FAZIT zu Ad. (2):</b></p> <p>Auch ohne den – möglicherweise nur über mehrjährige Beobachtungen zu erreichenden - sicheren Nachweis des Vorkommens der vorgenannten Arten kann die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach erneuter Prüfung durch den Fachgutachter ausgeschlossen werden. Aufwendige mehrjährige Untersuchungen zur Sache sind von daher nicht erforderlich.</p>
<p><b>12.2.</b> Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mit Stand vom 27.05.2015 sind unvollständig und der Untersuchungsraum ist zu klein gewählt.</p>	<p><b>Zu 12.2:</b></p> <p>In der Umweltverträglichkeitsstudie (<b>Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen</b>) wird der Untersuchungsraum auf <b>S. 3 f.</b> wiedergegeben. Hiernach ist aufgrund der verschiedenen Aktivitäten im Rahmen des Vorhabens (Verladen, Umsetzen, LKW-Verkehr etc.) kein einheitliches Untersuchungsgebiet zu Grunde gelegt worden. Stattdessen wurde für die verschiedenen Schutzgüter und Wirkfaktoren auf die von den jeweiligen Fachgutachtern als relevant eingestuften Immissionsstandorte ab-</p>

## Anlage 27: Herr Jan Niederleig und Interessengemeinschaft

	<p>gestellt. Hinsichtlich der Lärmauswirkungen ist etwa wegen der vorhabenbedingten Verlärmung der umliegenden Straßenzüge ein 500-m-Radius um das Vorhaben beachtet worden. Allein aus darstellungstechnischen Gründen wurde der Untersuchungsraum vereinheitlicht, sodass die Darstellung der Umweltverträglichkeitsstudie neben dem Vorhabensbereich selbst einen Bereich von 300 bis 500 m im Umfeld des Vorhabens umfasst. Die besonders belasteten Straßenverläufe sind noch gesondert herausgestellt worden. Warum der vorstehend dargelegte Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie zu klein gewählt sein soll, ist nicht erkennbar.</p>
<p><b>13.</b> Das Schutzgut Mensch wird in der Umweltverträglichkeitsstudie nur unvollständig betrachtet.</p>	<p><b>Zu 13:</b> Die Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit werden in <b>Kap. 3.8 (S. 43) der Umweltverträglichkeitsstudie (Ordner 3, Register 1, der Planunterlagen)</b> betrachtet. Dort wird dargelegt, dass die Beeinträchtigungen in erster Linie durch Lärm, Luftschadstoffe, Gerüche und störende Lichteffekte aus industriellen und gewerblichen Nutzungen sowie durch den Verkehr verursacht werden. Im Hinblick auf die Schallimmissionen sind im schalltechnischen Gutachten (<b>Ordner 7, Register 1, der Planunterlagen</b>) ausführliche Aussagen zu den Vor- und Zusatzbelastungen der verschiedenen Immissionsorte dokumentiert.</p> <p>Die Vorhabenträgerin wird ergänzend noch eine Belastungsprognose für Stickoxide (NOx) und Feinstaub veranlassen, und zwar für die Straßenabschnitte, bei denen bereits erhebliche Lärmbelastungen durch zusätzlichen LKW-Verkehr prognostiziert sind. Die Ergebnisse werden bei der Tektur- bzw. Ausführungsplanung in der <b>Umweltverträglichkeitsstudie</b> entsprechend ergänzt.</p>