Landesdirektion Sachsen
z. Hd. Frau Michaela Uhlmann

09105 Chemnitz

15. Mai 2021

per Fax: 0351 / 825-9301

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,

gegen die Planfeststellung eines KV-Terminals im Hafen Riesa erheben wir, die Einwender siehe Unterschriftenliste ab Seite 7 ff., nachfolgende Einwendungen. Wir sehen uns in unserer **Gesundheit** und der **Lebensqualität** sowie in unseren **Eigentumsrechten** mit der Wertminderung der Grundstücke durch unzumutbaren Lärm, Erschütterungen, Licht und Luftschadstoffe verletzt und begründen die Einwendungen wie folgt:

Die 3 Standortvarianten in Riesa-Gröba sind alle nicht geeignet, die zusätzlich geplanten Container mit Bahn und LKW umzuschlagen. Die Bewertungskriterien im Planco-Gutachten [Januar 2013] als Ausbaustandort für einen Binnenhafen in Riesa sind nicht mehr gegeben. Weder bei der standort-politischen 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. Weiterhin ist im bisherigen Planfeststellungsverfahren seit 2015 klar geworden, dass es massive und erhebliche Nutzungskonflikte in Riesa gibt, siehe Raumwiderstandskarte (Ordner 4/Reg.1_UVS-Karte4_Raum-widerstand). 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. Das Gebot ausreichender Abstandsflächen aus §50 BImSchG entfaltet hier seine Geltung und danach sind 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. Der Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung beträgt jedoch bestenfalls 35 - 130 m zum Umschlagbereich, laut UVS Seite 84. 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. Das Planco-Gutachten kommt zusätzlich auf Seite 132 zu folgendem Ergebnis: „*Die aktuelle infrastrukturelle Erreichbarkeit des Hafens Riesa ist hinsichtlich der Wasserstraßen- und Straßenanbindung* ***nicht ideal****.* ***Wasserseitig*** *sind vor allem die* ***Schifffahrts-verhältnisse auf der Elbe ein Engpass, straßenseitig*** *sind es die* ***großen Entfernungen zum Autobahnnetz*** *und die* ***Notwendigkeit der Durchquerung von Wohngebieten, die zu Problemen führen.“***

Vertreter der Einwender: Jan Niederleig, Handelsfachwirt, 01591 Riesa, Paul-Greifzu-Straße 13

Die Lärmprognose entspricht nicht den Vorgaben der TA Lärm und unterschätzt die tatsächlich von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen sowie die zugrunde gelegten Vorbelastungen erheblich. Es wird daher befürchtet, dass die tatsächlich für den ungünstigsten Betriebszustand am Tage sowie die lauteste Stunde in der Nacht zu erwartenden Lärmgesamtbelastungen erheblich höher sind als prognostiziert und teilweise über den jeweils anzuwendenden Richtwerten der TA Lärm liegen, so dass das Vorhaben im Hinblick auf Lärmbelastungen nicht genehmigungsfähig ist.

In der Vorbelastung wurde der neue Mitarbeiterparkplatz der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH sowie die Gesamtvorbelastung der ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH nicht ausreichend berücksichtigt und dadurch die Vorbelastung zu gering ermittelt. Es fehlt weiterhin als Vorbelastungsquelle das Gefahrstofflager der Tralo GmbH mit 12000 Palettenplätzen an der Lauchhammer Str./Weststraße/Spinnereistraße und die Stellflächen von Containern westlich der Firma Scholz.

Der von den Gutachtern TBL und Peutz gewählte Ansatz im Schalltechnischen Gutachten für den Schüttgüterumschlag im bisherigen Hafen (VQ3) ist grob fehlerhaft. 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 4a (Kirchstraße 4).

Die Einwender **lehnen** einen **Drei-Schicht-Betrieb sowie einen Betrieb am Wochenende im Hafen ab**. Die zulässigen **Lärmimmissionswerte** sind an allen aufgeführten Immissionsorten (IO) bereits schon in der Prognose überschritten! Am **IO01 Kirchstraße 46** befindet sich eine Pflegeeinrichtung. Die Richtwerte für Pflegeeinrichtungen wurden nicht beachtet. Die ermittelten Gesamtbelastungen liegen weit über denen der tatsächlich vorliegenden Wohnnutzung tags bei 55 dB(A) und nachts bei 40 dB(A). Das Gleiche gilt für den **IO04a Kirchstr. 4** sowie auch der **IO05 Hafenstraße 1,** beides sind auch Pflegeeinrichtungen. Hinzu kommt die falsche Einordnung des **IO14 Paul-Greifzu-Str. 8**. Dieses Gebäude muss der tatsächlichen Nutzung Wohnen zugeordnet werden und somit als Gebietseinstufung (Mischgebiet) MI angesehen werden. Dies wurde im Planfeststellungsverfahren fehlerhaft betrachtet.

Die im Gutachten der TBL enthaltenen und von Peutz übernommen Daten zur Vorbelastung von Feralpi sind fehlerhaft. Die Unterlagen wurden durch das IfU Peter Gebhardt am 9.5.2021 nochmals geprüft und dieses kommt zur Überschreitung der Gesamtbelastung am IO02 und IO03 in der Nacht, da die Vorbelastungsquelle um 6,2 dB(A) in den Planungsunterlagen unterschätzt wird, Tabelle 1:

Immissionsort	**IO 2**	**IO 3**	**IO 5**
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**

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 2:

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, Pflegeinrichtg.	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									

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 Berücksichtigung aller 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 <u>Lärmkontingentierung für das gesamt Hafengebiet</u> durchzuführen, um zu verhindern, dass durch die Realisierung des geplanten KV-Terminals jegliche weitere Entwicklungsmöglichkeiten durch Gewerbebetriebe die mit Lärmerhöhung verbunden sind auf bislang genutzten und ungenutzten Flächen ausgeschlossen werden.

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

Weiterhin 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, siehe Tabelle 3, 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 2011 bis 2015 umgesetzt, bevor überhaupt eine Planfeststellung stattfand. Damit ist **keine Planfeststellung** für angeblich drei „verschiedene“ Varianten **mehr gegeben**, die **Entscheidung** für Variante 3 stand schon **vor Planungsbeginn fest**. Eine Gesamtkostenbetrachtung ist nicht zu erkennen, da z.B. Kosten des Ersatzneubaues der Eisenbahnbrücke über die Paul-Greifzu-Straße, die Retentionsausgleichsmaßnahmen sowie Schiffbarkeitsmaßnahmen überhaupt nicht betrachtet werden.

Tabelle 3

Maßnahme	Gesamt-kosten	Förder-mittel	Realisierungs-zeitraum
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 Fern-Wärmeversorgung	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

Der Fördergeldereinsatz für den Hafen sollte gestoppt werden, da eine **Trimodalität bei verschwindet geringem Schiffsverkehr von unter 5% kaum** noch auf der Elbe **gegeben** ist. Ein Hafen, der kaum noch Güter über das Wasser/die Elbe umschlägt und noch dazu mitten in einem Wohngebiet liegt, sollte nicht ausgebaut werden. Zu den Problemen, die der Ausbau verursacht, kommt die Nicht-Schiffbarkeit der Elbe.

Es fehlt eine Alternativplanung auch an anderer Stelle, wie z.B. im geplanten Rio Industriegebiet direkt an der B169 mit geplantem Gleisanschluss, da der Verkehr in den letzten 5 Jahren zu nur 5% per Schiff, zu 38% per Bahn und zu 57% per LKW durchgeführt wurde. Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) argumentiert mit „geschönten“ Umschlagzahlen im Erläuterungsbericht auf Seite 34 und stellt den LKW-Transport bei nur 20% dar. Dabei muss jeder Container per LKW angefahren bzw. abgefahren werden. In Tabelle 4 werden die einzelnen Transporte aufgezeigt:

Tabelle 4 **Güterumschlag Hafen Riesa 2016 - 2020 in Tonnen/Jahr**

Jahr	**Schiff**	Bahn	LKW	Gesamt	Anteil Schiff/Gesamt	Anteil Bahn/Gesamt	Anteil LKW/Gesamt
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%

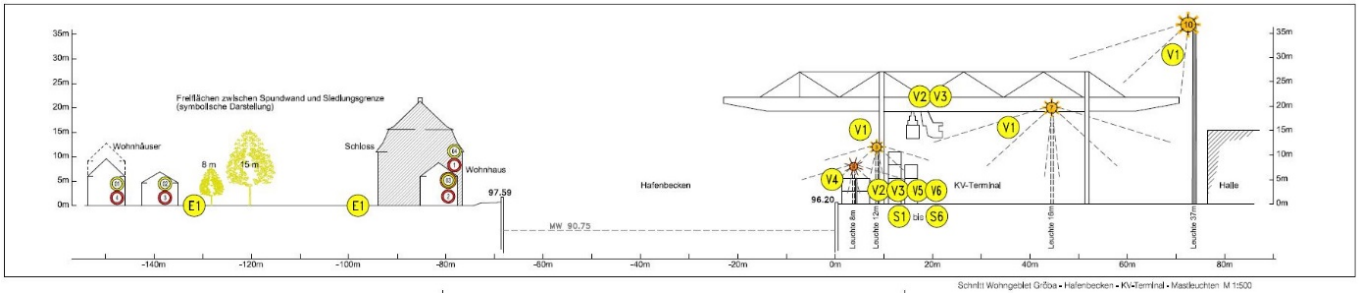
Quelle: Große Anfrage im Sächsischen Landtag 6/13315 vom 13.08.2018 Antwort B18 Anlage
Güterumschläge in Tonnen/Jahr des Hafens in Riesa, untergliedert nach Schiff, Bahn, LKW
Quellen der Jahre 2018-2020: Kleine Anfragen 6/16349, 7/1817 und 7/5351 des Sächsischen Landtages

Der Hafen in Riesa liegt direkt im Überschwemmungsgebiet von Döllnitz und Elbe. 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. Es sollte ein geeigneter hochwassersicherer Standort gesucht und gefunden werden. 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.

Ein unfallbedingter Schadstoffeintrag in das Hafenbecken (Havariefall) ist unakzeptabel und muss zur Genehmigungsverweigerung führen, da dieser als Einwand ausführlich durch Bürger und Umweltverbände vorgetragen wurde und ausgeschlossen werden muss. Der Einleitung von Schadstoffen durch Niederschlagswasser in das Hafenbecken wird nicht zugestimmt, dieses ist geordnet, wie für jede andere Betriebsstätte geregelt zu entwässern bzw. der Abwasserleitung zuzuführen.

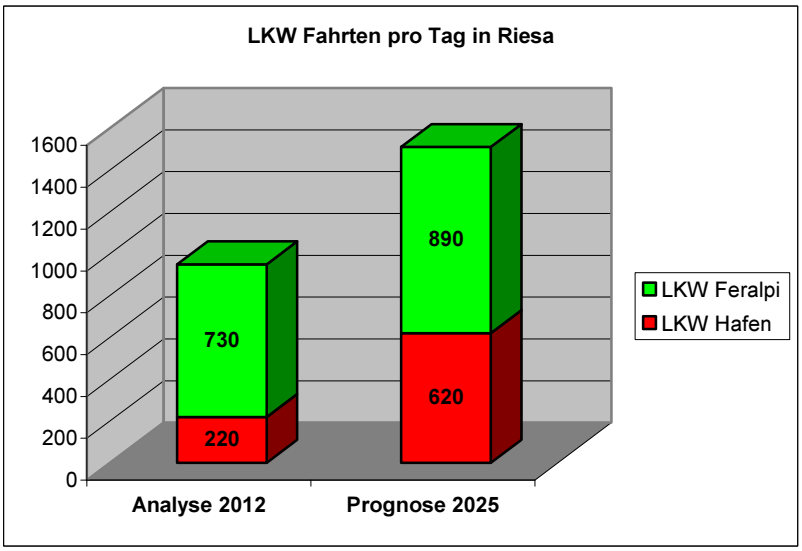
In den kompletten Unterlagen fehlt die Angabe der Höhe des geplanten Bauwerkes der Kranbahn. Der einzige Anhaltspunkt wurde im Ordner3 Reg. 1_UVS 7_Karte 6 Konflikte gefunden. Vermutlich wird die Höhe und das Ausmaß der geplanten Hafenanlage (die Kranbahn) höher als das Schloss. Sie wird unsererseits auf ca. 27m Höhe eingeschätzt. Damit sind die eingereichten Planungsunterlagen zur

Beurteilung des Vorhabens unzureichend und abzulehnen. Wir fordern die Einreichung von kompletten Ansichten, Schnitten und einer Fotomontage der geplanten Anlagen mit der Umgebung nach.



Weiterhin wurde der 1. Flächennutzungsplan der Stadt Riesa nicht berücksichtigt [Beschluss 22.05.2019] und auch der Lärmaktionsplan der Stadt Riesa 3.Stufe [Beschluss 27.06.2018] außeracht gelassen. Die Unterlagen sind zu ergänzen und neu auszulegen.

Die Einwender machen sich alle naturschutzrechtlichen Bedenken der Umweltverbände zum Bestandteil der Einwendung und schließen sich diesen an. Dem Verlust von Habitatstrukturen/ Lebensstätten wird widersprochen. Die Wasserrahmenrichtlinie muss eingehalten werden.



Die Einwender akzeptieren den LKW-Verkehranstieg auf 620 pro Tag nicht, da es massive Auswirkungen auf **Gesundheit** und **Lebensqualität** haben würde, beispielsweise durch: **schlechtere Verkehrssicherheit**, zunehmend **defekte Zufahrtsstraßen** in Riesa, **erhebliche Luftschadstoffe** durch Dieselabgase und Reifenabrieb von LKWs, extremer **Verkehrs-Lärm** und **nächtliche Lichtemissionen durch den Hafenbetrieb**.

Wie sich der Verkehr abspielen kann, zeigt dieses Video: https://www.youtube.com/watch?v=ssUIzeDayt8

Der geplante Schwerlastverkehr auf Riesas Zufahrtsstraßen kommt hier noch dazu. Das Planvorhaben und der bisher genehmigte Schwerlastverkehr führt zu einer Bauklassenveränderung der Zufahrtsstraßen Heinrich-Schönberg-Straße und Uttmannstraße. Die vorhandene Bauklasse 2 ist zu gering, es wird der Baukörper so geschädigt werden, dass der Baukörper verändert werden muss. Diese Kosten sind dem Planvorhaben hinzuzurechnen und die Straßen sind entsprechend dem Verkehrsaufkommen anzupassen. Straßenschäden auf den städtischen Zufahrtswegen sind schon heute in ausreichendem Maße zu erkennen:

Kreuzung Heinrich-Schönberg-Straße

Kreuzung Uttmannstraße

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 und ist somit unzureichend. Es wird bezweifelt, wie diese Regelung kontrolliert und eingehalten werden soll. Der Verkehrslärm wird in Riesa durch den zunehmenden Hafenbetrieb stark ansteigen und über den jetzt schon vorhandenen Lärmüberschreitungen in der Lauchhammer Straße liegen.

Im Zuge der geplanten Wochenendarbeit im Bereich des Hafens gilt in der Stadt Riesa nicht mehr ein LKW-Fahrverbot an Sonntagen und Feiertagen, da in der StVO § 30 Abs. 3 und 4 für folgenden Verkehr Ausnahmen regelt: *„Kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße bis zu einer Entfernung von 200 km … und kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße, innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- und Abfuhr).“* Deshalb wird der Hafenbetrieb am Wochenende abgelehnt.

Auch die Erweiterung der Lärmschutzwand in Länge und Höhe bietet immer noch keinen ausreichenden Lärmschutz. Die Lärmkartierung beinhaltet Fehler im Bereich der Lauchhammer Str. 13 sowie auch in der Uttmannstraße und Paul-Greifzu-Straße. Die unakzeptable Zusatzbelastung durch den Hafen wird abgelehnt. Es bestehen erhebliche Gründe zur Ablehnung der Planrechtfertigung, zur allgemeinen Rechtswidrigkeit und der Standort hat signifikante Nachteile.

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., den Einwendungen des Bürgerverein RIESA 2018 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**. Vor Planfeststellungsbeschluss müssen die **Gesamtkosten** beurteilt werden können!

Jan Niederleig (Vertreter der Einwender) Toralf Schadewitz (Bautechniker, Vertreter der Einwender)
10 Seiten mit Unterschriftenliste von insgesamt …. Einwendern