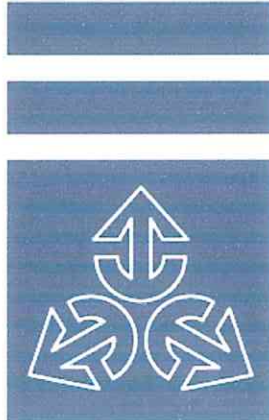


Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Neubau eines KV-Terminals
im Hafen Riesa, Alter Hafen

Umweltverträglichkeitsuntersuchungen

Landschaftspflegerischer Fachbeitrag
Eingriffs-Ausgleichs-Plan



Landschaftsarchitekturbüro Roggan
Dr. Thomas Ranneberg
SGL Querschnittsplanung

Dresden, den 27.05.2015

Auftraggeber Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Magdeburger Straße 58
01067 Dresden

Auftragnehmer Landschaftsarchitekturbüro Roggan
Fährstraße 6
01279 Dresden
Telefon 0351 2522134
post@roggan-la.de

Dresden, im Juni 2015

INHALT

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung	4
1.1 Veranlassung	4
1.2 Allgemeine Vorhabensbeschreibung	4
1.3 Zielsetzung, methodische Hinweise	5
2. Bestandswertung und Planungskonflikte	6
3. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation von Beeinträchtigungen und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität	7
3.1 Allgemeine Hinweise	7
3.2 Maßnahmenkategorien	7
3.3 Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen	8
3.2.1 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	9
3.2.2 Boden	10
3.2.3 Grundwasser und Oberflächengewässer	11
3.2.4 Landschafts- und Ortsbild	11
3.2.5 Schallschutz für die Wohnumgebung (Immissionsschutzrecht)	12
4. Abschließende naturschutzrechtliche Beurteilung	14
4.1 Bundes- und Sächsisches Naturschutzrecht	14
4.2 NATURA2000	14
4.3 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	14

Kartenteil

Karte	Thema
1	Konflikte - Maßnahmen
2	Dorf Gröba Süd: Gehölzpflanzungen und Freiraumgestaltung

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

1.1 Veranlassung

Das von der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) auf der Nordseite des Neuen Hafens Riesa betriebene Containerterminal für die drei Transportmittel Schiff, Bahn und LKW (dreifach kombinierter Verkehr: trimodales KV-Terminal) hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Prognosen erwarten noch erhebliche Steigerungsraten. Die SBO plant deshalb einen umfassenden Neubau und die Modernisierung der Anlagen am Standort Alter Hafen, der sich im Rahmen der Vorplanung als einzig machbar erwiesen hat.

Der Neubau soll nach gegenwärtiger Planung bis 2018/19 erfolgen.

Für das Vorhaben waren bis Mitte 2012 bereits diverse Fachgutachten zu wichtigen Umweltproblemen erstellt worden. Im Zuge der planungsrechtlichen Klärung der Verfahrensweisen mit der zuständigen oberen Genehmigungsbehörde, der Landesdirektion Sachsen (Dienststelle Dresden), wurde die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens – zumindest für Teile des Vorhabens - erkennbar und ein Scoping-Termin (§5 UVPG) vereinbart.

Im Zuge dieses Termins und seiner Feststellungen wurde der fachlich erforderliche gutachterliche Untersuchungsrahmen deutlich erweitert.

Zudem empfahl die Landesdirektion die Anfertigung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die die vielschichtigen gutachterlichen Aussagen und sonstigen UVPG-rechtlich relevanten Schutzgutaspekte in einer umfassenden und kompakten Darstellung für die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufbereitet.

Im Ergebnis der UVS (Ordner 3, Reg. 1) zeigten sich einige zusätzliche Planungskonflikte, die in den zunächst durchgeführten Begutachtungen zur Umweltverträglichkeit nicht ausreichend gewürdigt waren und die im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu behandeln sind und folglich einer eigenen Darstellung im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Fachbeitrages bedürfen.

1.2 Allgemeine Vorhabensbeschreibung

Geplant ist der Neubau eines trimodalen KV-Terminals, also eines Containerterminals für die drei Transportmittel Schiff, Bahn und LKW. Für den Neubau werden etwa 90 % des Geländes des Alten Hafens vollständig überbaut und versiegelt, nahezu sämtliche vorhandenen Einrichtungen (Gleise, Gebäude, Medien usw.) werden selektiv zurückgebaut bzw. umgesetzt. (vgl. Übersichtskarte zum EB [2], Ordner 2, 2.1)

Die Umschlagskapazität steigt sukzessive bis auf das 2,5-fache der derzeitigen Kapazität (Planungshorizont 2025), wobei auf Grund der deutlich höheren Leistungsfähigkeit der Portalkräne gegenüber den beiden vorhandenen konventionellen Drehkränen im Neuen Hafen der gesamte Containerumschlag zukünftig auf den neuen Portalkränen im Alten Hafen liegen wird.

Die damit verbundene Aktivitätssteigerung des Standorts Alter Hafen ist mit der Zunahme von einigen erheblich störenden Einflüssen für die Umgebung verbunden:

- Mit der Steigerung des Containerumschlagvolumens steigen sukzessive die Lärmemissionen am Standort durch Rangierbetrieb, Kranbewegungen, Containeraufnahmen und –absetzungen sowie durch LKW-An- und Abfahrten; mit diesen Vorgängen sind teilweise auch Erschütterungen verbunden, die in der näheren südlichen Umgebung wahrzunehmen sein werden;
- dem ansteigenden Containerumschlag in Verbindung mit LKW-Transporten entsprechend werden auch die Lärmemissionen auf den Zufahrtstraßen der näheren Umgebung steigen;

- mit der Inbetriebnahme der Portalkräne und der LKW-Stellplätze und –zufahrten werden lichtstarke Beleuchtungsanlagen in Betrieb genommen, die weitgehend unabhängig vom Umschlagvolumen betrieben werden.

1.3 Zielsetzung, methodische Hinweise

Der vorliegende landschaftspflegerische Fachbeitrag ist nicht als umfassender Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Vorhaben zu verstehen, sondern als ergänzendes Dokument zur Behandlung der wenigen eingriffsrechtlich relevanten Sachverhalte, die aus dem zunächst gesetzten Rahmen der Prüfungskulisse fielen. Er vervollständigt die für die Planfeststellung erforderlichen Darstellungen und Anforderungen.

Er bildet den für den Schutz von Natur und Landschaft im Sinne des Bundes- bzw. des Sächsischen Naturschutzgesetzes geforderten Begleitplan (vgl. § 17 BNatSchG) und dient primär der eingriffsrechtlich (vgl. § 14 BNatSchG) geleiteten Ableitung der Maßnahme, für die auch Grunderwerb zu tätigen ist.

Daneben stellt er die naturschutzrechtlich relevanten Konflikte und Maßnahmen, wie sie in der UVS dargelegt sind, noch einmal verbindlich dar.

2. Bestandswertung und Planungskonflikte

Alle wesentlichen Informationen zur Planungssituation, zum Naturraum, zur Realnutzung, zur Biotopstruktur und zu Tierlebensräumen sowie zu den relevanten Schutzgebieten finden sich in der UVS in den Kapiteln 2 und 3 sowie in den thematischen Karten des Anhangs, und zwar einschließlich der Literatur- und Quellenhinweise und des Abkürzungsverzeichnisses.

Auch die ausführliche Vorhabensbeschreibung für die Vorzugsvariante und die Beschreibung der Konflikte im Sinne einer Wirkungsprognose sind in der UVS – sortiert nach Schutzgutbereichen - aufbereitet, sodass hier unmittelbar die Beschreibung der Maßnahmen erfolgen kann – zumal diese Beschreibung auch die jeweilige Konfliktsituation ersichtlich macht.

Die räumliche Darstellung der Konflikte findet sich in Karte 1 des Kartenteils. Sie entspricht der Karte 6 des UVS-Kartenteils – ergänzt um die Maßnahmen.

3. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation von Beeinträchtigungen und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

3.1 Allgemeine Hinweise

Aus den Ergebnissen der Wirkungsanalyse resultieren eine Reihe von Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder kompensiert werden können (vgl. § 6 Absatz 3 Nr. 2 UVPG).

Die Zusammenstellung in diesem Kapitel fasst die in den Fachgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen systematisch zusammen. In diesem Sinne maßgeblich waren die Gutachten zu den Schall- und Lichtemissionen aus dem Kernbereich des Vorhabens, das Verkehrsgutachten (Varianten Verkehrslenkung) und der Artenschutzbeitrag.

Einige Konflikte sind erst in der zusammenfassenden Wirkungsfolgenabschätzung im Rahmen der Erstellung der vorliegenden UVS zu Tage getreten. Auch für diese Konflikte werden entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Sie betreffen vor allem die nach naturschutzrechtlichen Regelungen bestehenden Verpflichtungen des Verursachers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (§ 15 BNatSchG).

Die ausführliche Ableitung und inhaltliche Beschreibung der Maßnahmen ist bereits Gegenstand der UVS, sodass hier ein verkürzter Zuschnitt der Darstellung gewählt wird.

Die räumliche Darstellung der Maßnahmen findet sich in Karte 1 des Kartenteils. Sie entspricht der Karte 6 des UVS-Kartenteils – Konflikte –, enthält aber auch die Verortung der Maßnahmen. Die Karte 2 des Kartenteils der vorliegenden Unterlage ist der Maßnahme E1 gewidmet, also der Maßnahme zur Kompensation der Versiegelung und für den Sichtschutz der Südflanke von Dorf Gröba.

Eine Verortung der Artenschutzmaßnahmen CEF 1/ 2 war nicht möglich, da die Standorte für diese Maßnahmen noch festzulegen sind (Nisthilfen und Fledermauskästen).

3.2 Maßnahmenkategorien

Ziel des Eingriffs-Ausgleichs-Plans (EAP) im Sinne einer Landschaftspflegerischen Begleitplanung ist es, die Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten, die Biotop- und Bodenqualitäten und die funktionalen Zusammenhänge des Naturhaushaltes soweit wie möglich zu erhalten, Flächen- und Funktionsverluste entsprechend ihrer Spezifik auszugleichen bzw. adäquat zu ersetzen. Die Maßnahmen des EAP sollen die negativen Auswirkungen einer Baumaßnahme so ausgleichen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben. Sie werden gemäß den Musterkarten für Landschaftspflegerische Begleitpläne im Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr unterschieden nach:

- **Vermeidungsmaßnahmen (V..)**

Vermeidungsmaßnahmen sind Vorkehrungen, durch die mögliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft teilweise oder ganz vermieden werden (z.B. Brückenaufweitung, Wilddurchlässe, Grünbrücken, Amphibien- und Kleintierdurchlässe). Sie sind Bestandteil des technischen Straßenentwurfes, konzeptionell aber auch wesentlicher Inhalt der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

- **Schutzmaßnahmen (S..)**

Schutzmaßnahmen sind in der Regel temporäre Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

- **Ausgleichsmaßnahmen (A..)**

Ausgleichsmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die geeignet sind, die von dem Vorhaben beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes möglichst gleichartig und insgesamt gleichwertig wieder herzustellen bzw. die zur Wiederherstellung oder landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes führen.

- **Ersatzmaßnahmen (E..)**

Ersatzmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die geeignet sind, die von dem Vorhaben zerstörten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wieder herzustellen. Sie werden nötig, wenn ein Ausgleich nicht möglich ist.

- **Gestaltungsmaßnahmen (G..)**

Gestaltungsmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die zu einer Begrünung und landschaftsgerechten Einbindung der neuen Verkehrsanlage führen. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des Straßenkörpers sowie der Nebenanlagen. Hierzu gehören insbesondere Maßnahmen mit verkehrsleitenden, bauwerkssichernden, straßenraumbildenden oder ingenieurbioökologischen Funktionen.

- **Maßnahmen des speziellen Artenschutzes (CEF..)**

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung sind potentielle Eingriffssachverhalte in das Schutzgut Tiere / Tierlebensräume ermittelt worden. Diese Prüfung folgt einem speziellen Prüfungsmuster im Sinne der §§44/45 BNatSchG. Die in diesem Zusammenhang abgeleiteten Maßnahmen werden als CEF-Maßnahmen (measures to ensure the continuous ecological functionality) bezeichnet, unterscheiden sich aber nicht grundsätzlich von Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen.

3.3 Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen

Die Zusammenstellung in diesem Abschnitt fasst die in den Fachgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen systematisch nach Schutzgutbereichen zusammen:

1. Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt
2. Boden
3. Grundwasser
4. Oberflächengewässer
5. Landschafts- und Ortsbild
6. Schallschutz Wohnumgebung

Der Schallschutz für die Wohnumgebung hat keinen natur-, sondern einen immissionsschutzrechtlichen Hintergrund, gehört also eigentlich nicht in diese Zusammenstellung. Aufgrund der teils kumulativen Effekte von Licht- und Schallwirkungen in Dorf Gröba Süd ist die Schallschutz-Dimension vollständig in die Maßnahmendarstellung aufgenommen worden. Damit sind dann alle in der UVS benannten Maßnahmen auch in der vorliegenden EAP-Unterlage enthalten.

Maßgeblich waren die Gutachten zu den Schall- und Lichtemissionen aus dem Kernbereich des Vorhabens, das Verkehrsgutachten (Varianten Verkehrslenkung), der Artenschutzbeitrag und die Umweltverträglichkeitsstudie.

Die Kürzelbezeichnungen einzelner Maßnahmen bedeuten, dass diese nicht Inhalt des eigentlichen Bauvorhabens sind, sondern gutachterlich zusätzlich ermittelt wurden (Artenschutzfachbeitrag, Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsstudie, Eingriffs-/ Ausgleichsplan) und besonders zu beauftragen sind.

3.2.1 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Diese Maßnahmen betreffen die Vermeidung der Beeinträchtigungen von Tieren während der Bauzeit sowie besondere Kompensationsmaßnahmen zum Ausgleich der artenspezifischen Habitatverluste durch das Vorhaben

Vermeidung bauzeitlicher Beeinträchtigungen (Schutzmaßnahmen)

Der Artenschutzfachbeitrag weist hier eine Reihe von Maßnahmen aus, die vor allem die potentiellen Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG ausräumen sollen:

S1 Verminderung von Lärmemissionen

Zur Minimierung des Störungsniveaus während der Bauzeit, insbesondere zur Verminderung von Lärmemissionen kommen, soweit möglich, nur lärmschutzgerechte, umweltverträgliche Baumaschinen und Geräte mit geräuschgekapsteten Motoren zum Einsatz. Die Vorschriften der Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung werden eingehalten. (32. BImSchV 2002)

S2 Beschränkung der Bauzeiten zum Schutz nachtaktiver Tierarten

Die täglichen Bauzeiten werden auf die Tagesstunden begrenzt. Damit werden Störungen dämmerungs- und nachaktiver Tierarten, wie insbesondere Fledermäusen, durch baubedingte Lärmemissionen und die Bewegung/Beleuchtung der eingesetzten Maschinen und Geräte wirkungsvoll begrenzt.

S3 Baufeldfreimachung und Baubeginn außerhalb der Brutperiode von Vögeln

Um Schädigungen oder gar Tötungen von Vögeln und ihrer Entwicklungsstadien weitestgehend zu vermeiden, werden Maßnahmen zur Baufeldfreimachung wie der Einschlag und das Roden von Bäumen und Sträuchern, das Beräumen von Holz-, Gesteins- und sonstigen Ablagerungen sowie das Beräumen der Bodenvegetation ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.10. und dem 28.02. durchgeführt. Der Bauzeitenplan stellt sicher, dass die Baumaßnahmen noch vor der Brutperiode der Vögel beginnen, um die Tiere frühzeitig zur Meidung des Baustellenbereiches zu veranlassen.

S4 Vergrämung von Gebäudebrütern

An der Nordwand des Schuppens C, unter dem Dachüberstand, befinden sich ca.120 alte, in 2014 nicht mehr genutzte Nester einer ehemaligen Mehlschwalbenkolonie. Das Gebäude ist zusätzlich als potenzielles Bruthabitat der Schleiereule zu betrachten.

Um eine Wiederbesiedelung des zum Rückbau/Abbruch vorgesehenen Gebäudes durch Mehlschwalben bzw. eine Nutzung durch Schleiereulen zu verhindern, wird der Schuppen vor der nächsten Brutperiode mit PE-Netzen abgespannt. Die Netze haben eine Maschenweite von höchstens 20 mm. Sie werden so am Gebäude angebracht, dass die Schwalben ihre ehemaligen Brutstätten nicht mehr erreichen bzw. nicht mehr unterhalb der Dachkante brüten können. Vorbeugend wird der Schwalbenschutz für beide Seiten des Gebäudes vorgesehen. Zusätzlich werden Einflugmöglichkeiten für Schleiereulen und andere Gebäudebrüter verschlossen, so dass Bruten innerhalb des Gebäudes unmöglich werden.

S5 Rückbau der Gebäude mit ökologischer Begleitung

Um Schädigungen oder gar Tötungen von Fledermäusen und gebäudebewohnenden Vögeln zu vermeiden, soll der Rückbau von Gebäuden von einer ökologischen Baubegleitung betreut werden. Die ökologische Begleitung legt den Beginn der Abbruch-/Rückbauarbeiten fest und kontrolliert die Gebäude zuvor auf Vorkommen geschützter Tierarten.

S6 Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Begleitung

Die bestehenden Gleisanlagen des umzubauenden Hafengeländes sind potenzieller Lebensraum der Zauneidechse und des Nachtkerzen-Schwärmers.

Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Individuen der Zauneidechse und/oder Entwicklungsstadien (Puppen) des Schmetterlings im Schotterkörper der Gleisanlagen oder im Boden überwintern. Um Schädigungen der überwinternden Tiere zu vermeiden, werden die Gleisanlagen, im Gegensatz zu den übrigen Maßnahmen zur Baufeldfreimachung, erst im zeitigen Frühjahr (ab Mitte April), nachdem die Zauneidechse ihr Winterquartier verlassen hat und die neue Generation der Nachtkerzen-Schwärmer geschlüpft ist, zurück gebaut.

Der Rückbau der Gleisanlagen wird von einer ökologischen Baubegleitung betreut, die den Beginn der Maßnahme festlegt und die Bahndämme baubegleitend auf Vorkommen geschützter Tiere, insbesondere der Zauneidechse, kontrolliert. Beobachtete Tiere werden, soweit möglich, gefangen und nach Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde in geeignete Ersatzquartiere umgesetzt.

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität werden durchgeführt, um Gefährdungen lokaler Populationen zu vermeiden. Diese Maßnahmen werden als CEF-Maßnahmen (measures to ensure the continuous ecological functionality) bezeichnet.

CEF 1 Anbringen von Fledermausflachkästen

Der Schuppen C wird von der Rauhauffledermaus unregelmäßig als Zwischenquartier genutzt. Durch den geplanten Abbruch/Rückbau des Gebäudes verliert die Art ihre Zwischenquartiere im Hafengebiet. Der Verlust wird vor Inanspruchnahme des Schuppens C durch das Anbringen von 3 Fledermausflachkästen an den verbleibenden bzw. neu zu errichtenden Gebäuden ausgeglichen.

CEF 2 Anbringen von Nisthilfen für Gebäudebrüter

Im Plangebiet brüten Gebäudebrüter, wie Hausrotschwanz und Haussperling, denen die zum Abbruch/Rückbau bestimmten Gebäude Brutplätze bieten. Mit dem Abbruch/Rückbau der Gebäude gehen diesen Arten Brutplätze im Hafengebiet verloren. Um dem Verlust dieser Brutplätze auszugleichen, werden vor Beginn der Brutperiode 2016 an den neuen und/oder verbleibenden Gebäuden des Hafengeländes zwei Sperlingskoloniekästen für den Haussperling und sechs Nischenbrüterkästen für den Hausrotschwanz angebracht.

3.2.2 Boden

Minimierung der Schadstoffmobilisierung bei Altlasten

Zum Schutz des ohnehin schon belasteten Untergrundes sowie zum Schutz der Vorflutgewässer vor Schadstoffeintrag durch Gefahrgutumschlag ist bereits vorhabensseitig die vollständige Versiegelung des gesamten Geländumgriffs vorgesehen.

Damit ist zugleich die Vertikaldrift von Regenwasser ausgeschlossen, sodass Schadstoffe aus untergründigen kontaminierten Bodenschichten nur noch durch Abdrift bei hohen Grundwasserständen stattfinden.

Kompensationsmaßnahmen für Versiegelung

Für die Versiegelung von erheblich gestörten und auch funktionell nachrangigen oder wertlosen Böden im Umfang von ca. 35.000 m² ist eine naturschutzrechtlich gebotene Kompensation erforderlich. In der Regel ist ein Ausgleich, also eine Entsiegelung im vorhabensbezogenen Umfeld mangels Flächenangebot nicht möglich. So auch im vorliegenden Fall: Im Hafenareal und den umliegenden Gewerbeflächen stehen solche Möglichkeiten nicht zur Verfügung; vielmehr ist eine Tendenz zu weiterer Versiegelung erkennbar.

Insofern sind ersatzweise Aufwertungsmaßnahmen auf geeigneten und verfügbaren Flächen im Umfeld des Vorhabens vorzusehen. Zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind einige wertende Überlegungen erforderlich:

Den Ausgangswert bilden die 35.000 m² Vollversiegelung. Da diese Versiegelung zugleich Altlasten abdeckt und so eine erhöhte Schadstoffabdrift im Grundwasser zur Elbe durch Abschaltung der Vertikaldrift durch Niederschläge vermeiden hilft, scheint eine Lastverteilung bzw. eine Zurechnungsminderung um 50% für das Vorhaben angemessen.

Für die zu versiegelnden Böden ist weiterhin eine weitgehende ökologische Funktionslosigkeit zu konstatieren; allenfalls 5 bis 10 % haben noch Qualitäten mit biotopstruktureller Bedeutung und / oder - abseits der zu deckelnden Altlasten – mit Filterfunktionen.

So betrachtet reduziert sich der Kompensationsbedarf auf 875 bis 1.750 m² für eine deutliche Bodenaufwertung an anderer Stelle.

E 1 Bodenökologische Aufwertung durch Baumpflanzungen Nordseite Alter Hafen

Die Kompensation soll über eine Maßnahme zum Schutz des Landschaftsbildes und der Wohnumgebung für Dorf Gröba erfolgen (vgl. Maßnahme E1, Abschnitt 3.2.4): Auf der Südseite von Dorf Gröba sollen gezielte Gehölzpflanzungen zur Minderung der Lichteinflüsse und Milderung der Wahrnehmung des neuen Hafenbildes und der Umschlagsaktivitäten auf der dem geplanten neuen Terminal gegenüber liegenden Seite des Hafenbeckens als Sichtschutzpflanzung angelegt werden. Hier ist mit ca. 80 Hochstämmen zu rechnen, davon 1/3 Laubbäume hochwachsender Arten und 2/3 Obstbäume, überwiegend als Obstwiese.

Mit den Baumpflanzungen sind mittel- und langfristig erhebliche Aufwertungen der durch die Deichbauarbeiten erneut überformten Aufschüttungsböden entlang der ca. 600 m langen Deichlinie verbunden. Bei einem kalkulatorischen durchschnittlichen Flächenbeitrag von 25 m² je Baum (Kronentraufe in 15 bis 30 Jahren) ist mit einer Kompensationsfläche von insgesamt ca. 2.000 m² zu rechnen.

Mit dieser Maßnahme kann der Kompensationsbedarf folglich mehr als erfüllt werden.

3.2.3 Grundwasser und Oberflächengewässer

Gewässerschutz durch geordnete Regenentwässerung

Zum Schutz des ohnehin schon belasteten Untergrundes sowie zum Schutz der Vorflutgewässer vor Schadstoffeintrag durch Gefahrgutumschlag ist bereits vorhabenseitig die vollständige Versiegelung des gesamten Geländumgriffs vorgesehen. Damit ist zugleich die Vertikaldrift von Regenwasser ausgeschlossen, sodass Schadstoffauswaschungen aus untergründigen kontaminierten Bodenschichten nur noch durch Abdrift bei hohen Grundwasserständen stattfinden.

Die versiegelten Flächen entwässern auf 2 Wegen in den Hafen: Das Niederschlagswasser von Flächen mit Gefahrgutumschlag wird über eine Lamellen-Kläranlage gereinigt. Bei Gefahrgutunfällen kann das System an dieser Stelle abgeschoben (geschlossen) werden. Die Summe der Rohrleitungen dieses Systems stellt ausreichend Speichervolumen für den maximal erforderlichen Rückstau im Unglücksfall. Das Niederschlagswasser der übrigen Flächen, zumeist Verkehrsflächen und Container-Abstellplätze, wird direkt dem Hafen zugeleitet.

3.2.4 Landschafts- und Ortsbild

Die Veränderungen der dämmerungs- und nachzeitlichen Umgebung, denen die hafenexponierten Wohnlagen ausgesetzt sind, müssen als eine sehr spezifische, aber erhebliche Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Landschaftswahrnehmung beurteilt werden.

Eine Minderung der Intensität dieser Störungen könnte durch eine Berücksichtigung der Wohn- und Freiraumnutzungsrhythmen erfolgen, mit operativ flexibilisierten Schaltzeiten der Beleuchtungsanlagen.

Die Abstimmung einer solchen Regelung erfolgt in Abstimmung mit Nutzern exponierter Siedlungslagen in regelmäßigen Zeitabständen (z.B. 2 Jahre) unter gutachterlicher Begleitung:

V 1 Minimierung störender Lichteinflüsse durch Schaltzeitenregelung

Wesentlich sind aber Vorkehrungen zum Sichtschutz auf der Dorf-Gröbaer Seite.

Zur Minderung der dämmerungs- und nachtzeitlichen Einflüsse auf die dem neuen KVT gegenüber liegenden Wohnlagen ist ein geeigneter Sichtschutz erforderlich. Der ist nach Lage der Nutzungen nur als Abpflanzung durch hochwachsende Gehölze in möglichst unmittelbarer Nähe der zu schützenden Objekte (Wohnungen, Gärten usw.) denkbar.

Auf der Südseite von Dorf Gröba sollen deshalb gezielte Gehölzpflanzungen zur Minderung der Lichteinflüsse und Milderung der Wahrnehmung des neuen Hafenbildes und der Umschlagsaktivitäten auf der dem geplanten neuen Terminal gegenüber liegenden Seite des Hafenbeckens als Sichtschutzpflanzung angelegt werden. Gepflanzt werden sollen ca. 80 Hochstämme, davon 1/3 Laubbäume hochwachsender Arten und 2/3 Obstbäume, überwiegend als Streuobstwiese.

E 1 Sichtschutz- und Gestaltungsmaßnahmen Nordseite Alter Hafen

Vorgesehen ist in diesem Zusammenhang auch eine Neuordnung der Freiflächen zwischen der neuen Spundwand am Nordrand des Alten Hafens und dem Siedlungsrand von Dorf Gröba: Die Errichtung der Spundwand, und die damit einhergehende technische Überformung der Uferzone der Nordseite des Alten Hafens ist schon im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur Hochwasserschutzmaßnahme Elbe-Riesa-Gröba der Landestalsperrenverwaltung (LTV) vermerkt (LTV Sachsen 2011; Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Hochwasserschutzmaßnahme Elbe-Riesa-Gröba der LTV /Obermeyer), Unterlage 20.2.2 – Konflikt KL 2). Eine kompensatorische Antwort auf diesen Konflikt wurde offenbar nicht gefunden (vgl. Maßnahmeplan / Unterlage 20.2.3).

Mit der Maßnahme E1 wird das durch die neue Hochwasserschutzwand dominierte Areal auf etwa 1,5 ha wieder aufgewertet.

3.2.5 Schallschutz für die Wohnumgebung (Immissionsschutzrecht)

Schallschutz im Wirkungsbereich der KVT-Anlagen

Um die zulässigen Schallimmissionspegel in der Nachbarschaft einzuhalten, sind eine Reihe von Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Sie sind primär zur Einhaltung der Grenzwerte für die Nachtzeiten ausgelegt:

V 2 Lärmschutztechnik Krananlagen

Die Kräne werden mit neuester Lärmschutztechnik ergänzend ausgestattet (Kapselungen von Antrieben, Körperschallentkoppelungen an Katzfahrwerken).

V 3 Beschränkung der nachtzeitlichen Krantätigkeit

Nachts, also von 22.00 bis 6.00 Uhr) arbeitet nur einer der zwei Container-Portalkräne. Zudem gilt eine Einschränkung des Kran-Arbeitsbereiches, und zwar vom Ostende bis ca. 75m vor dem Westende.

V4 Schallschutz durch Container-Stapelzeilen

Zur Abschirmung der Südseite bleibt von der Containerstapel-Zeile südlich der LKW-Ladestraße während der Nachtzeit eine Mindesthöhe von ca. 5m (also 2 Container über-

einander, Tiefe: eine Containerbreite ausreichend) durchgängig aufgebaut, und zwar über ca. die westliche Hälfte des Kranarbeitsbereiches.

V5 Bahntransporte nur zu Tagzeiten

In der Nachtzeit (22 – 6 Uhr) erfolgen keinerlei Bahnfahrten auf den SBO-Gleisen.

V6 Beschränkung des nächtlichen LKW-Verkehrs

In der Nachtzeit (22 – 6 Uhr) sind die LKW-Ein- und Ausfahrten auf 4 Fahrten begrenzt.

V7 Errichtung einer Lärmschutzwand

Um die trotz der nächtlichen Begrenzung der LKW-Fahrten auftretenden Grenzwertüberschreitungen an der Hafenstraße zu vermeiden, wird entlang des LKW-Fahrweges kurz vor der Unterführung Hafenbrücke eine Schallschutzwand auf SBO-Gelände errichtet (Länge 95 m, Höhe 6 m).

Lärmschutz für Zubringerstraßen

Zur Minimierung zusätzlicher Belastungen durch den KVT-spezifischen LKW-Verkehr auf der Lauchhammerstraße wird im Verkehrsgutachten (Brenner 2014) eine Verkehrslenkung vorgeschlagen, und zwar über die Uttmannstraße, die nördlich auf die KVT-Ausfahrt mündet:

V8 Verkehrslenkung Uttmannstraße

Diese Maßnahme ist primär auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gerichtet, hat aber auch den Lärmschutz für die Lauchhammer- und Hafenstraße im Blick. Zudem entstehen für die Uttmannstraße erhöhte Lärmbelastungen.

Durch die KVT-bedingten zusätzlichen LKW-Verkehre auf der Uttmannstraße werden bei Maximalumschlagstätigkeit die nächtlichen Schall-Immissionsgrenzwerte für die Wohnstandorte um 2 bis 3 dB überschritten. Organisatorische Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmpegel sind jedoch praktisch nicht möglich, und Vorschläge zu aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen liegen nicht vor.

Da sich hier die süd-orientierten Hafenverkehre und die nord-orientierten GE/GI-Verkehre (Feralpi u.A.) mischen, müssen Lösungen im Rahmen einer städtebaulich-verkehrsplanerischen Gesamtkonzeption gefunden werden.

Mit der Realisierung des Vorhabens entsteht daher ein Regulierungsbedarf im übergreifenden städtebaulichen Zusammenhang.

4. Abschließende naturschutzrechtliche Beurteilung

4.1 Bundes- und Sächsisches Naturschutzrecht

Das Vorhaben ist naturschutzrechtlich zulässig und mittels Plangenehmigung oder Planfeststellung zu gestatten, wenn die nachstehenden Vermeidungs-, CEF- und Ersatzmaßnahmen nach der Plangenehmigung bzw. während der Bauarbeiten bzw. zeitnah durchgeführt werden:

- S1** Verminderung von Lärmemissionen an der Baustelle
- S2** Beschränkung der Bauzeiten zum Schutz nachtaktiver Tierarten
- S3** Baufeldfreimachung und Baubeginn außerhalb der Brutperiode von Vögeln
- S4** Vergrämung von Gebäudebrütern vor Aufnahme der Bauarbeiten
- S5** Rückbau der Gebäude mit ökologischer Begleitung (Gebäudebrüter, Fledermäuse)
- S6** Rückbau der Gleisanlagen im zeitigen Frühjahr mit ökologischer Begleitung (Reptilien)
- CEF 1** Anbringen von Fledermausflachkästen an geeigneten Standorten
- CEF 2** Anbringen von Nisthilfen für Gebäudebrüter an geeigneten Standorten
- E 1** Bodenökologische Aufwertung durch Baumpflanzungen Nordseite Alter Hafen in Verbindung mit Sichtschutz- und Gestaltungsmaßnahmen auf etwa 1,5 ha
- V 1** Minimierung störender Lichteinflüsse durch Schaltzeitenregelung

4.2 NATURA2000

Die Untersuchungen zeigen im Ergebnis, dass bei Durchführung einer Reihe bauzeitlicher Vermeidungsmaßnahmen sowie der Einrichtung von Nisthilfen für Gebäudebrüter und Fledermausflachkästen die Erhaltungszielsetzungen der Schutzgebiete gewahrt bleiben.

4.3 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Erforderlich sind Konkretisierungen der artenschutzrechtlich begründeten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sowie der eingriffsrechtlich begründeten Kompensationsmaßnahme E1.

Diese Maßnahmen werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung räumlich und inhaltlich fixiert. Hier fließen gegebenenfalls auch über den aktuellen Planungsstand hinausgehende Forderungen ein.

Kartenteil

Karte Nr.	Thema
1	Konflikte - Maßnahmen
2	Dorf Gröba Süd: Gehölzpflanzungen und Freiraumgestaltung